

SVAOe NACHRICHTEN

4-2013 JULI / AUGUST



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

91. Jahrgang

Juli / August 2013

Nr. 4

Herzlich willkommen, „Gunvør XL”!



Leinen fest! Im Hamburger Yachthafen empfangen Familie und Freunde die Weltumsegler nach dem glücklichen Abschluss ihrer Reise

In dieser Ausgabe

Kein Sommerschlaf bei der SVAOe!	2
„Gunvør XL“ heimgekehrt	4
Grüße aus Madeira	6
Geburtstagsglückwünsche	7
Neuaufnahmen	7
Nachruf SVC-Kommodore Vollrath Fulfs	8
Nachruf Dr. Meinhard Kohfahl	8
„Magellan“ – Erfolg im 5,5er	9
Glückstadt-Wettfahrten	9
Otterndorf 2013	11
Die See war stärker – Edinburgh-Regatta	13
Gegen das Wetter?	17
„Teufelsbrück“ auf der Kieler Woche	19
Flensburger Sternregatta	22
GermanMicroMagicCup	24
„Atlantic reloaded“	26
50. Hamb. Jugendsegler-Treffen	27
Chronik der Modell-Abteilung	28
Archiv-Schätze	37
Gesellige Clubabende 2013/2014	40
Partnermitgliedschaft – nicht nötig?	41
Zu unserem Umschlagbild	42
Dies und das	42
Berichtigung – Kanal 68	43
Mitgliederverzeichnis und Yachtliste	43
2 Bücher für den Herbst	44

Kein Sommerschlaf bei der SVAOe!

Wenn das Telefon in der Geschäftsstelle gar nicht oder kaum klingelt, dann kann das nur bedeuten: Es ist Urlaubszeit. Denn, wenn Wind und Wetter uns obendrein noch so wunderbare Wochen bescheren, wie wir sie gerade erlebt haben, gibt es doch wohl kaum Anlass, im Clubhaus anzurufen und sich zum Beispiel um eine Platzreservierung für das Grünkohl-Essen im November zu kümmern*. Da möchte man einfach nur segeln...



Das tun wohl auch die meisten unserer Mitglieder: die einen auf Elbe und Nordsee, die anderen suchen vielleicht in der Ostsee nach einem Hafen, den sie noch nicht kennen, und manch einer verbringt den Sommer im Mittelmeer und freut sich auf ein kühles Getränk in einer malerischen Hafenkneipe.

So idyllisch hatten es allerdings unsere Regatasegler nicht angetroffen, die an der Nordsee-Woche teilgenommen und die Regatta nach Edinburgh gewagt haben. Ein Wagnis war diese Reise allemal. Die Crew der „Tamam“ (Peter Zösch) kann davon ein Lied singen, dessen Noten ihr Skipper Gerrit Rampendahl in diesem Heft niedergeschrieben hat.

Stürmisch ging es, wie nicht anders zu erwarten, auch auf der World ARC zu, an der unser Mitglied Karsten Witt mit seiner „Gunvør“ und wechselnden Crews aus Freunden und Junioren der SVAOe teilgenommen hat. Vor allem aber war es eine außerordentlich erfolgreiche und erlebnisreiche

Regatta, wie wir in dieser Ausgabe lesen können. Erlebnisreich war für unsere Jugendlichen auch die Teilnahme mit dem Jugendwanderkutter „Teufelsbrück“ an der Kieler Woche. Auch darüber ist in diesem Heft zu lesen. Anschließend segelten sie mit der „T“, zusammen mit dem JWK „Roland von Wedel“ des SVWS, rund Fünen die jährliche Sommertour. Diesen Bericht können Sie im nächsten Nachrichtenblatt lesen.

Nun, wenn auch das Geschäftsstellen-Telefon in den Sommermonaten, wie eingangs erwähnt, seinen Sommerschlaf hielt, so waren doch viele unserer ehrenamtlichen Mitglieder sehr aktiv:

Unsere Opti-Kinder, sofern sie nicht in die Sommerferien gefahren sind, wurden weiterhin auf der Alster trainiert. Und auch die „Großen“, die erwachsenen Einsteiger in den Segelsport, trainierten in unterschiedlichen Leistungsgruppen am Alsterufer auf unseren Vereinsbooten – auch

das in diesem Sommer fast immer ein reines Vergnügen! Aber auch an Land gab es in den letzten Wochen einiges zu tun; galt es doch, den 125. Jahrestag der Gründung unserer Modellboot-Abteilung, den wir im September feiern wollen, vorzubereiten. Dieses Ereignis möchten wir im Rahmen des Yachthafen-Festes in Wedel feiern. Nach den gegenwärtigen Planungen werden wir am Sonnabend, den 7. September im Anschluss an den traditionellen Flohmarkt einen kleinen Empfang in Halle 2 geben, zu dem Sie herzlich eingeladen sind. In Halle 2 wird auch eine Auswahl unserer schönsten Modellboote zu sehen sein – sorgfältig restauriert von engagierten Mitgliedern. Auch das Segeln kommt nicht zu kurz, denn neben der schon traditionellen Opti-Regatta werden wir eine Modellbootregatta veranstalten, die zeitgleich mit dem Flohmarkt ausgesegelt wird (www.yachthafenfest.de/wedel/).

www.foto-wannack.de

Ist auf der Langfahrt alles heil geblieben?

Auch wenn der Juli 2013 Kapitän und Mannschaft nicht viel abverlangt hat, so sollten doch die Ausrüstungsgegenstände gepflegt werden. Dazu gehört besonders das Bordfernglas. Auf Kreuzkursen sprüht immer ganz fein Salz wie Nebel auf die Objektive und lassen die Vergütung leiden. Qualitätseinbußen ist das Ergebnis. Kommen Sie zu uns und wir zeigen Ihnen, wie am besten das Fernglas geflegt wird, auch haben wir von ZEISS spezielle Reinigungs-Sets. **Bringen Sie Ihr Fernglas mit und wir zeigen Ihnen gern, was es da so Neues gibt.** Moderne Ferngläser haben heute einen Lichtdurchlässigkeit von 95%! Und wenn Sie den **Test über Ferngläser** in der **Yacht Ausgabe 17/2013** gelesen haben, wie traurig doch die Qualität viele dieser getesteten Ferngläser ist, auch wenn diese sehr günstig im Preis erscheinen, lohnt es sich doch immer ein wenig mehr Geld auszugeben. Die Frage ist doch auch; brauchen wir heute noch einen Kompaß in dem Fernglas? Diese Ferngläser, die wir verkaufen haben eine sehr lange Lebensdauer und sind einfach hervorragend in optischen und mechanischen Qualität. Von **STEINER** haben wir schon das robuste, wasserdichte Navigator **Fernglas 7x50 für 399.- Euro**. Dann die Spitzen Produkte von ZEISS und LEICA! Unschlagbar in der Qualität, die Helligkeit und Brillanz! Vergleichen Sie bei uns diese Ferngläser mit Ihrem Bordglas und Sie lernen eine neue Dimension von Optik kennen.

Aber wir verkaufen nicht nur, sondern reparieren in eigener Werkstatt Ferngläser, Kameras und Projektoren! Gerne senden wir Ihnen auch unsere kleine Broschüre „die Merkmale guter Objektive“ und Unterlagen über alles Neue! Wir liefern auch modernste Digital-Technik von LEICA-CANON-NIKON-PANASONIC und Olympus.



FOTO-WANNACK

Neanderstraße 27 · 20459 Hamburg (seit 1931)

Montag bis Freitag von 9 bis 18 Uhr · Tel. 040 / 340182 · Fax 040 / 353106
Info unter foto-wannack.de · Anfragen: e-mail d.wannack@hamburg.de

Also, nichts da mit Saurer-Gurken-Zeit in der SVAOe! Weiter geht's, und ich freue mich darauf, Sie am 7. September beim Yachthafenfest begrüßen zu dürfen.

Bis dahin, Ihr Andreas Völker

*Auch das Herbstfest mit dem traditionellen Grünkohl-Essen steht unter dem Motto des Jubiläums unserer Modellboot-Abteilung (s.o.). Da sollten Sie sich wirklich rechtzeitig anmelden!

Willkommen zu Hause „GUNVØR XL“

Nun sage einer noch, Segelschiffe sind zwangsläufig unpünktlich. Wenn es so etwas noch gibt, dann gilt es bestimmt nicht für Sheila und Karsten Witts „Gunvør XL“ an die, wie angekündigt, am Sonnabend, dem 6. Juli 2013, um 14.30 Uhr flaggengeschmückt im Hamburger Yachthafen eintraf und unter Inanspruchnahme aller verfügbaren Signalhörner von zahlreichen Freunden begrüßt wurde. (Scharfsichtige wollen die Heimkehrer allerdings schon vorher in Cuxhaven beobachtet haben. Na ja, wenn es der Einhaltung des Terminplanes hilft.)

Die Weltumsegelung im Rahmen der World ARC 2012/13, über deren Etappen wir in unseren Nachrichten und im Internet jeweils berichteten, hat die „Gunvør XL“ offiziell zwar schon in St Lucia/Westindien beendet, aber vor ihr lag danach noch eine Atlantiküberquerung, nach der sie nun wohlbehalten an Schiff und Seele glücklich heimgekehrt ist.

So sah man nicht nur einen strahlenden Schiffer, der sein Schiff unter dem Beifall der vielen Begrüßungsgäste an den Anleger steuerte, sondern eine glückliche Familie und viele ehemalige Crewmitglieder. Das Wetter, gegen

Ende Juni noch einmal richtig unangenehm, hatte ein Einsehen und ließ die pinkfarbene Crewbekleidung im wolkenlosen Sonnenschein leuchten. Schiff und Mannschaft waren wie aus dem Ei gepellt. Man konnte wirklich nicht sehen, dass über 30000 Seemeilen, da-
von über 19000 Seemeilen in 13 Teilabschnitten unter Regattabedingungen, im Kielwasser der 55-Fuß Yacht liegen, so sauber und gut in Schuss ist alles.

Die SVAOe gratuliert der Witt-Family und allen beteiligten Mitseglern sehr herzlich zu der großartigen und äußerst erfolgreichen Teilnahme an der „World Circumnavigation“, wie es auf dem Rücken der Crewshirts eingestickt war. Das Vorstag fasste kaum die vielen Nationalflaggen der angelaufenen Länder. Darunter, am Fockstag, wehten die schon sehr ramponierten Flaggen und Stander der „Gunvør“, der SVAOe und der WARC als ehrenhafte Zeichen einer langen und erfolgreichen Reise.

Für die SVAOe war es nach den vorhergehenden Fahrten der „Anna“ von Berend Bruhns und der „Sonnenschein“ von Timm und Ingrid Pfeiffer die dritte Weltumsegelung und mit Abstand die schnellste unter ihrem Stander.

SVAOe-Vorstand und Mitglieder



Skipper und Eigner
Karsten Witt hat allen
Grund zur Freude





Der Jungfernkranz dürfte inzwischen vom Atlantik stark zerrupft worden sein. Das Foto zeigt Inge und Reimund kurz vor dem Start nach Madeira

Grüße aus Madeira

Es gibt sie noch, die gute alte Postkarte. Sie ist zwar etwas langsamer als eine E-Mail, aber sehr viel herzlicher. Von Madeira nach Oevelgönne war sie – mit Luftpost – 13 Tage unterwegs. Offenbar fliegen die Flugzeuge der portugiesischen TAP, um Sprit zu sparen, jetzt noch langsamer. Genau so viele Tage brauchten nämlich auch Reimund Reich und Lebensgefährtin Inge Theel mit ihrem Neubau „Geaudeamus 2“ für die umgekehrte Strecke vom Hamburger Yachthafen

nach Funchal. Das, so meinen wir, ist für die Jungfernfahrt des wenig erprobten traditionellen Einzelbaus eine beachtliche Leistung. Die Redaktion dankt für die Grüße.

„Weiter geht es über die Azoren nach Hamburg“ schreibt der fast 80jährige Skipper lapidar. Inzwischen befindet sich „Geaudeamus 2“ nach einem Stopp auf den Azoren wieder auf Heimatkurs. Hierfür begleiten beide unsere guten Wünsche.

JCS

Beilagenhinweis

Bitte beachten Sie folgende Beilagen in dieser Ausgabe:
SVAOe: Ausschreibung Elbe Ausklang
Einladung Herbstfest, Einladung Absegeln

Herzliche Glückwünsche!

Unsere Grüße und Glückwünsche gelten all denjenigen, die in dieser allmählich zu Ende gehenden Segelzeit ihren Geburtstag feiern. Besondere Grüße gehen wie immer an diejenigen unserer älteren und jüngeren Mitglieder, die einen runden Geburtstag haben. Wir wünschen allen ein gesundes neues Lebensjahr – an Land und auf dem Wasser.

02.09.	Günter Arnold	65 Jahre
03.09.	Norbert Schreck	65 Jahre
04.09.	Rebecca v. Papen-Crasemann	55 Jahre
07.09.	Silke Haas	40 Jahre
07.09.	Philine Peschke	30 Jahre
10.09.	Peter Ostendorf	75 Jahre
15.09.	Henning Hinrichs	70 Jahre
17.09.	Reinhard Frühling	60 Jahre
18.09.	Ingeborg Kegel-Konietzko	70 Jahre
18.09.	Peter Glimm	55 Jahre
24.09.	Rolf-Dieter Köhn	70 Jahre
24.09.	Nils Oellerich	20 Jahre
26.09.	Frederik Möller Hansen	10 Jahre
30.09.	Jens Siemens	70 Jahre
03.10.	Susanne Chr. Sommerfeld	55 Jahre
08.10.	Gerd Wegener	60 Jahre
09.10.	Jan-Hendrik Nürnberg	55 Jahre
10.10.	Maren Oetling	40 Jahre
17.10.	Jürgen Chr. Schaper	80 Jahre
17.10.	Stephan Thiele	50 Jahre
17.10.	Bärbel Evers	50 Jahre
20.10.	Maria-Luise Boehlich	85 Jahre
21.10.	Maren Bitter-Bergeest	65 Jahre
27.10.	Bianca Laurenz	50 Jahre
29.10.	Johann Scheder-Bieschin	10 Jahre

ihm verlor die SVC einen langjährigen Vorsitzenden und eine herausragende, angesehene Persönlichkeit und der Elbsegelsport einen seiner bedeutendsten Repräsentanten.

Durch die seit Jahrzehnten in Cuxhaven endende Wettfahrt 1 (der SVAOe) im Rahmen der Nordseewoche entstand eine lang anhaltende gute nachbarschaftliche Partnerschaft zwischen beiden Vereinen, die Vollrath Fulfs während seiner Amtszeit nach Kräften förderte. Ich selbst kann auf eine langjährige Freundschaft zu dem Verstorbenen zurückblicken.

Jürgen Chr. Schaper
Kommodore

SVC-Kommodore Vollrath Fulfs

1926 – 1913

Am 8. Juni starb der Kommodore der Segler-Vereinigung Cuxhaven Vollrath Fulfs im Alter von 87 Jahren. Er hat die Entwicklung der SVC aus kleinen Anfängen in der Nachkriegszeit maßgeblich beeinflusst und trug wesentlich zu



Kommodore Fulfs kurz vor seinem Tod anlässlich der Eröffnung der Nordseewoche im Gespräch mit „Adje“ Hauschildt und Marcus Boehlich

deren heutigem Ansehen bei. Die Festigung der Kameradschaft innerhalb der Vereinigung war ihm zeitlebens ein besonderes Anliegen. Mit



Dr. med. Meinhard Kohfahl

1926 – 2013

Über 44 Jahre hat Meinhard Kohfahl neben seiner Arbeit als Seenotarzt ehrenamtlich maßgeblich die Entwicklung eines zeitgemäßen und leistungsfähigen medizinischen deutschen Seenotwesens beeinflusst. Sein in mehreren Auflagen erschienenenes Werk „Medizin auf See“, dessen Honorare von ihm und den Mitautoren der DGzRS gestiftet wurden, wurde zum medizinischen Standardwerk auch in der Berufsschiffahrt.

Der für sein uneigennütziges Wirken vielfach seglerisch und öffentlich Ausgezeichnete blieb trotz aller Ehrungen ein bescheidener Mensch und Segler, dem der Segelsport zahlreiche Impulse verdankt. So ist er der Begründer der Edinburgh-Regatta 1968, an der er, anfangs mit dem winzigen „Hering“, später mit einer GD 28, solange es die Gesundheit erlaubte, teilnahm. Mit seiner früh verstorbenen Frau Hanna zog er vier Kinder groß.

Mit seinem Tod am 1. Juli endete eine uns verbindende 45-jährige Freundschaft

Jürgen Chr. Schaper
Kommodore

Erfolg im 5,5er

„Magellan“ wurde Dritter

Ulf Stetter hat vom 09. bis 12. Mai 2013 mit seinem 5,5er und einer aus drei Vereinen kommenden Crew mit gutem Erfolg am „Willy Lehmann-Preis“ der 5.5mR IC, offene Rennyachten, in Berlin beim WSV 1921 am Langen See teilgenommen. Es waren 13 Boote aus den Kategorien „Klassiker“, „Evolution“ und



5,5 m-R-Yacht
„Magellan“,
Eigner Ulf
Stetter, auf dem
Langen See in
Berlin



„Magellan“ führt unter Spi das Feld

„Modern“ aus den USA, Österreich, Schweden, Schweiz und Deutschland am Start.

Bei leichten Winden und sonnigen 20° C konnten jeden Tag die Regatten gesegelt werden. Es war eine gut organisierte Veranstaltung, die viel Spaß gemacht hat.

„Magellan“ (GER 70) mit Eigner und Steuer-
mann Ulf Stetter (SVAOe), Kaspar Stubenrauch
(NRV) und Tom Stryi (BSC) konnte in der Gesamt-
wertung den 3. Platz belegen.

Wir gratulierten der Crew zu dem Erfolg!

Nachdenkliche Betrachtungen...

Schwache Beteiligung an den Glückstadt-Wettfahrten

Warum leiden die größten traditionellen Elbe-Wettfahrten der Hamburger Veranstalter am stärksten unter dem anhaltenden Meldeschwund? Weil sie Otto N., den Normalsegler, kaum noch animieren können, sich wenigstens gelegentlich mal bei ihnen sportlich zu betätigen: Die Glückstadt-Wettfahrten traf es 2013 besonders hart. In grauer Vorzeit, genauer gesagt vor 45 Jahren, segelte noch fast jeder solche Regatten mit, soweit er für die Elbe ein passables Boot besaß. 1968, zum 100-jährigen Jubiläum des NRV, segelten wir unsere erste im Folke nach Glückstadt mit. Was für ein Unterschied zu heute:

2013 waren es 24 Melder, 1968 waren viermal so viele Boote.

Zugegeben, der Termin war in diesem Jahr noch eine Woche nach vorn gerückt, aber das Wetter, deutlich kooperativer als 2012, es spielte mit, allen Unkenrufen von Marcus B. zum Trotz. Bei SW um drei bis vier wurde es eine schnelle Reise, theoretisch unterstützt von einsetzender Ebbe in Wedel, praktisch aber erst ab Hetlinger Schanze.

In diesem Jahr standen allerdings ein paar Ergebnisse auf dem Kopf: Etliche „Abonnetten“ unter den üblichen Verdächtigen und Preisträgern kamen nicht ganz so wie gewohnt zum Zuge, wie etwa „Elan“ (H. Baum, HSC), die Swan 48, die sich „Kühnezug“ unterordnen musste. Oder bei den H-Jollen, die durch Einschluss dieser Wettfahrt ein altes Stück Klassen-Tradition ihrer jährlichen Meisterkörung bewahren, wo Altmeister Peter Hauschildt mit „Herz-Jung“ (H- 300) wenn auch knapp, d. h. einmal mit zehn Sekunden H-141 (ex Dieter Timm, heute genannt „Frida“) mit Daniel Baum (nächste Pantaenius-Generation) den Vortritt lassen musste. Diese A&R-Jolle macht auch mit 60 Jahren einen erstklassigen Eindruck.

Die Glückstadt-Wettfahrten haben eigentlich immer noch alle Voraussetzungen für guten Zuspruch: Eine anspruchsvolle Bahn, die gleichzeitig für Jollen und kleinere Yachten eine Verkürzung innerhalb der Rhinplatte erlaubt. Hafenplatz und Umfeld stimmen. Die Verköstigung der Crews in der Bootshalle mit Abendessen und Frühstück am nächsten Morgen ist ein besonderes Plus traditionell des HSC und hält die gute Laune aller Teilnehmer aufrecht.

Wie sagte doch H-Jollensegler „Piwi“ Krivohlavek vor wenigen Jahren: Keiner will „in unserem Alter mehr auf harten Bodenbrettern einer Jolle schlafen“. Allerdings bieten manche Rohrkojen

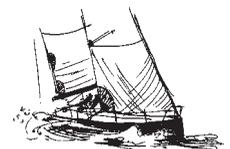
in den Tropfsteinhöhlen moderner Rennyachten heute kaum mehr Komfort, außer womöglich Stehhöhe. Ziemlich unbemerkt von uns Seglern aber ist die alte Dänenstadt inzwischen vom Tourismus erschlossen worden und bietet heute genug Unterkünfte als Alternativen zur Luma.

Bedenkt man den Aufwand, den eine Regatta-leitung für nur 24 Melder treiben muss, dann versteht man den öffentlichen Seufzer des HSC-Wettfahrtsleiters Klaus Dederke, dass man wohl ohne Sponsoren nicht mehr klarkomme. Andererseits ist kaum einer der Teilnehmer von 2013 übermäßig traurig darüber gewesen, dass die großen, tiefgehenden Schlitten wie „Norddeutsche Vermögen“, „Haspa“ und „Opal“ einen Start vorm Hafen zur Rückregatta nach Osten durchs Kartoffelloch scheuten und deshalb lieber ganz auf diese Trimm-Regatta verzichtet haben.

Bleibt zu vermelden, dass nur drei SVAOeer am Start waren. „Fettes Brett“ (Lars Christiansen) surfte mehr ohne als mit Spi zum unangefochtenen Sieg in seiner Gruppe vor „Ballerina II“ (Berend Beilken). Folkeboot „Fun“ siegte am Ende in seiner Gruppe, und Steuermann Klaus Polläh freute sich über den ersten Wanderpreis seit Jahrzehnten, der seit 2012 für kleine Yardsticker vergeben wird.

Die großen Yachten müssen sich traditionell – wie jetzt „Nellie“ von Dr. Hauert (RVE) – mit recht schwergewichtigen Sherry-Fässern und ähnlichen Gebinden, Halbmodellen und Pokalen abmühen. Dort mangelte es an Anreizen also noch nie.

Klaus Polläh



Otterndorf 2013

Ein sportlich-gemütliches Treffen

Jedes Jahr ist es wieder eine Zitterpartie, ob die kleine Otterndorf-Flotte ihr Ziel erreichen wird. Nicht zu wenig Wind ist kein Problem, da hilft im Zweifel die Maschine, sondern zu viel davon. Das war in den letzten Jahren häufig genug der Fall. Ab fünf Windstärken aus West entwickelt sich im Zusammenwirken mit der Ebbe zwischen Stör und Oste ein Seegang, der kleinen Booten zum Verhängnis und auch größeren unbequem werden kann. Ein unfreundlicher Wetterbericht hat manche teilnahmebereite Yacht gelegentlich schon im Heimathafen zurückschrecken lassen. Die Otterndorf-Veranstaltung leidet also nie unter Überbelegung. Dennoch gibt es eine hartgesottene Stammgemeinde, die vor keinem Wetter zurückschreckt. Auch gibt es stets Liebhaber, die

teils nicht regattierend zu Wasser, teils auf dem Straßenweg mit dem Auto dazu stoßen. Und immer wieder kommen neue Teilnehmer hinzu, die es mal versuchen wollen.

So war es auch in diesem Jahr. Für das Wochenende vom 8. bis 9. Juni war nach einer Phase windiger, regnerischer und kalter Tage ganz passables Wetter mit mäßigen westlichen Winden und blauweißem Himmel vorausgesagt. Man hatte die Hoffnung, dass ein ungewöhnlich langer, eisiger Frühling nun zu Ende gehen würde. Am Freitagabend, 7. Juni, wartete der Obmann gespannt in Glückstadt, wer denn nun alles kommen würde, um am nächsten Morgen an der Hin-Wettfahrt teilzunehmen. Erfreulicherweise kamen acht Boote zusammen: „Alamak“ (Zeher), „Circle“ (Raschdorf), „Fierboos“ (Körner), „For Sail“ (Wild), „Havkarlen“ (Rainsborough), „Niobe“ (Riecken), „Otium“ (Nietsch), „Spanvo-

TOPLICHT

Ausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten
Werftausrüstung

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

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



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

gel“ (Pulver). Das muss man immerhin als mäßig bis gut bezeichnen.

Für den nächsten Morgen waren die Startzeiten für das Känguru-Startverfahren nach Yardstickvergütung so festzulegen, dass die Flotte etwa 1,5 bis 2 Stunden nach Niedrigwasser vor Otterndorf durchs Ziel gehen würde, um sofort in den Hafen einlaufen zu können. In Anbetracht der als schwach vorhergesagten Winde aus West legte der Obmann eine langsame Wettfahrt mit entsprechend frühen Startzeiten zugrunde. Das ging prompt schief. Es wehte morgens mit glatten vier Windstärken aus Nordwest bis Nord und hielt sich auch annähernd so. Nur auf der Nebenebbe musste gekreuzt werden, danach kamen schöne Anlieger. Es wurde eine schnelle Fahrt, und alle kamen viel zu früh ins Ziel. Also vertrieb man sich die Zeit und segelte noch bis Cuxhaven und zurück, bis genügend Wasser im Hafenspiel aufgelaufen war.

Heidi und Jan-Peter Behnke mit Jutta Lange begrüßten jedes teilnehmende Boot mit einer geistvollen Erfrischung, der Hafenmeister gab sich große Mühe bei der Platzzuweisung, und alle waren zufrieden ob des schönen Segelns. Nun konnte man ein zweites Frühstück einnehmen und bis zur nachmittäglichen Zusammenkunft abspannen (die Jugend, die nicht vorhanden war, hätte „chillen“ gesagt). Überall wehten große schwarzgelbe Ständer und wurden zum beherrschenden Element im Hafen. Beigetragen haben dazu die SVAOe-Boote, die zwar nicht an der Wettfahrt teilgenommen hatten, aber aus Freude an der Veranstaltung und der Geselligkeit schon zuvor gekommen waren. Das waren nochmals neun Boote, und zwar „Caribe“ (Vorbau), „Erjüst“ (Lange), „Eule“ (Mackens), „Mulanga“ (Kegel-Konietzko), „Schwalbe“ (Schaper), „Spica“ (Sabban), „Svea“ (Treu), „Swift“ (Pickenpack), „Wikinger“ (Mackens).

Also alles in allem eine beachtliche Flotte.

Für das Grillfest hatte der Hafenmeister Tische und Bänke herangeschleppt, und Heidi und Jan-Peter hatten den Ort des Geschehens (die nicht vorhandene Jugend hätte „location“ gesagt) mit Flaggen und Standern geschmückt. Die Sonne schien, alle waren frohgelaunt, und der Duft nach Gebratenem lag über dem Hafen. Der lockte dann auch weitere Gäste an. Drei Autos entluden ihre Passagiere, die doch wenigstens auf diesem Wege an dem Ereignis teilhaben wollten und gerne aufgenommen wurden. Nach gelungenem Segeln war es also auch ein gelungenes Fest. Der Wind, der auf Nord gedreht hatte, war nicht sehr kräftig, ließ aber erkennen, dass er zuvor über arktisches Eis geweht war. Man trotzte ihm, schon weil es sich gehört, kurz vor der Sommersonnenwende die langen Abende im Freien zu verbringen. Die Letzten fanden erst am frühen Morgen an Bord.

Am Sonntag war der Start zur Rückregatta ein wenig zu früh angesetzt worden. Nicht wegen des langen Abends vorher, sondern weil noch nicht genug Wasser im Hafen war. Aber man wusste sich zu helfen. Jeder startete, wie er konnte und zeitete sich selbst. Geht auch, wenn auch etwas Spannung (die Jugend hätte „thrill“ gesagt) genommen wird. Gegen 18.00 Uhr waren die Regattateilnehmer dann in Wedel im Hafen.

Im Gesamtergebnis lag „Spanvogel“ vor „Fierboos“ und „For Sail“. Ihnen gilt die sportliche Ehre. Preise gibt es natürlich auch, aber die werden erst im September verteilt. Natürlich bei Gebratenem.

GAN



Die See war stärker

Mit „Tamam“ auf der Edinburgh-Regatta

„Charisma, Charisma für Tamam...“ Es ist Mittwochmorgen, der 22. 05. 2013 um 09:15. Der morgendliche Roundcall, der für unsere Gruppe normalerweise um 09:05 stattfindet, hat uns wieder mal nicht erreicht. Wir vermuten, dass wir unsere Position gut verteidigen und uns etwas von den anderen aus unserer Gruppe absetzen konnten. Schon am Montagabend hatten wir uns bei dem Roundcall der schnellen Gruppe eingeklinkt, weil wir zwar zwei bis drei Boote unserer Gruppe hörten, aber offenbar vom Gruppenleiter nicht empfangen werden konnten. „Charisma für Tamam...“ Schön, dass wir jetzt Kontakt haben. Die zweite Nacht war mit 5°C noch kälter als die erste Nacht, zumal auch der Wind stark zugenommen hat.

Am Montagnachmittag um 17:00 Uhr waren wir bei sehr leichtem Wind und mitlaufender Tide mit 21 anderen Jachten vor Helgoland gestartet. Ursprünglich hatten 31 Boote für die Edinburgh-Regatta der Nordseewoche gemeldet. Da der Wetterbericht nichts Gutes erwarten ließ, waren einige gar nicht auf Helgoland geblieben. Mindestens fünf Crews hatten noch während des Wetturvortrags von Meeno Schrader die Steuermannsbesprechung verlassen, um sogleich die Rückfahrt nach Cuxhaven anzutreten. Wir haben dann gehört, dass es sehr kalt (8°C) und, wenn man sich nicht beeilt, vor der schottischen Küste auch starkwindig (8 Bft) werden soll. Am Ende kamen fünf Yachten an! Nun gut, wir sind ja schließlich angetreten, Regatta zu segeln und nicht rumzubummeln.

Aber wer ist eigentlich wir? Das sind Ove Frank (Hamburg), Nic Lefel (England), Bernd Petrick (Lübeck), Thomas Schaper (Hamburg), und Gerrit

Rampendahl (Hamburg) als Skipper. Wie kommt es zu so einer zusammen gewürfelten Crew? „Tamam“ ist vor 20 und 18 Jahren schon mal das Edinburgh-Race gefahren. Damals mit dem Eigner Peter Zösch als Skipper und als durchaus konkurrenzfähiges Schiff, heute mit 40 Jahren der Oldtimer des Feldes und noch dazu aus Holz. Da 2013 also ein Jubiläumsjahr für das Schiff ist, hatte ich Peter gefragt, ob er sich vorstellen kann, noch mal die Strecke zu segeln. Peter war begeistert, hat aber von Anfang an gesagt: „Nur wenn ich nicht mit muss“. Wir haben dann vereinbart, dass wir die ganze Aktion so planen, dass er sich bis Helgoland überlegen kann, ob er doch mit will.

Peter und ich haben uns dann ans Werk gemacht. Zuerst musste das Boot nachgerüstet werden, denn seit dem letzten Hochseeinsatz hatte sich vieles an den Sicherheitsanforderungen geändert. So mussten eine zweite Schlepptrasse und ein Trysegel organisiert (geliehen) werden. Segelnummern wurden geschnitten und geklebt. Die Schwerwetterfock wurde mit signalroten Patches versehen und mit Lögeln versehen, damit sie auch ohne Keder am Profilvorstag gesetzt werden kann. Es wurden eine EPIRB, AIS und ein Handfunkgerät angeschafft, angemeldet und installiert. Neue Seekarten, elektronisch und Papier, und ein Reeds durften natürlich auch nicht fehlen. Nicht zu vergessen, dass noch ISAF-Zertifikate und Erste-Hilfe-Kurse zu absolvieren waren.

Die Zusammenstellung der Crew gestaltete sich am schwierigsten. Thomas, vielen im Verein bekannt, Bernd ein aktiver Regattasegler von der Ostsee und ich standen schnell fest. Ove, früher aktiv auf „Elan“ und „Antibody“ sagte als nächster zu. Dann wurde es schwierig. Da zeitgleich zur Nordseewoche die Europameisterschaft der J24 in Italien stattfand, fielen schon



Zwei Fassetten des Segelns: „Tamam“, motorend bei Sonne und Flaute vor Bielenberg und beim nächtlichen Ablaufen vor stürmischer See auf der Doggerbank.



mal fast alle jungen SVAOeer aus. Weiter angesprochene SVAOeer sagten erst zu und dann aus beruflichen oder schulischen Gründen wieder ab. Meine alten X79- und X99-Mannschaften hatten auch keine Zeit oder Lust, also musste ich größere Kreise ziehen. Zu allem Überfluss eröffnete mir auch Peter, dass er definitiv nur bis Helgoland mitkommt.

Ich wollte aber unbedingt mit sechs Leuten segeln, also habe ich noch ein Casting aus der Crewbörse der Nordseewoche durchgeführt und Nic gefunden. Obwohl er keine Regattaerfahrung hat, war er dennoch ein Glücksgriff, denn zum einen hat er selbst ein seegehendes Boot und umfangreiche Erfahrung im Seesegeln und zum anderen ist er Engländer, was zwar nicht generell ein Vorteil ist, aber sehr viel Humor in die ganze Aktion brachte. Das am Ende doch noch kurzfristig einer abgesagt hat und wir dann doch nur zu fünf gesegelt sind, steht auf einem anderen Blatt.

Die Wettfahrten von Hamburg nach Cuxhaven und von Cuxhaven nach Helgoland hatten wir als Training geplant, und obwohl sich die Crew zunächst noch etwas hölzern über das Schiff bewegt hat, merkte ich daran, dass Peter immer gelassener wurde, dass wir auf dem richtigen Weg waren. Auf halbem Weg nach Helgoland sagte er dann zu mir: „So, nun bist du dran.“

Den Sonntag auf Helgoland haben wir damit verbracht, die Ausrüstung noch mal zu checken, uns so viel Ruhe wie möglich zu gönnen und in den Nebel zu starren. War die Zubringerregatta von Hamburg nach Cuxhaven schon wegen Nebel in Höhe Ostemündung abgebrochen worden, so fand die Wettfahrt Rund Helgoland diesmal gar nicht statt.

Als sich am Montag das Chaos im Hafen gelegt hatte und die noch auf Helgoland verbliebenen

Schiffe zur Helgoländer Acht aufgebrochen waren, wurden wir ausgelost, im Sicherheitscheck unsere Ausrüstung vorführen zu dürfen. Nun zeigte sich, dass wir gut vorbereitet waren, denn wir mussten lediglich noch den Kocher gegen Rausfallen bei einer 180°-Kenterung sichern. Danach bin ich zur Verwunderung meiner Crew noch mal zur Beruhigung allein um die Insel gegangen, denn ich muss eingestehen, dass ich doch sehr nervös war.

Im Anschluss an die Steuermannsbesprechung bekam jeder Teilnehmer seinen Tracker, damit die Lieben daheim im Internet verfolgen konnten, wo wir gerade sind. Diese Verfolgbarkeit im Internet hat dann in den folgenden Tagen für regen Telefon- und Emailverkehr zwischen meiner Frau Astrid, der Regattaleitung, den Angehörigen der anderen Crewmitglieder und im weiteren Verlauf sogar mit dem russischen Segelschulschiff „Mir“ geführt.

Vor dem Start mussten alle Teilnehmer mit gesetztem Trysegel und Sturmfock und der Mannschaft an Deck mit Rettungsweste und Gurt am Start vorbeisegeln. Fast war für die „Brainwash“ das Rennen hier schon vorbei, denn sie hatte kein Trysegel vorzuweisen. Die Regattaleitung griff helfend ein, indem sie das Ausleihen des Trysegels eines nicht startenden Teilnehmers vermittelte.

Dann war ich tatsächlich dran, nämlich mit der ersten Wache und dem Start. Gleich von Anfang an wurde taktiert, sich belauert und mit dem schwachen Wind die Tide ausgesegelt. Die erste Bahnmarke „Helgoland-O“ konnten wir dann als fünftes Schiff runden und den Spi ziehen. Da der Wind, der zunächst aus SW kam, etwas zunahm, zog sich das Feld stark auseinander. Die „Norddeutsche Vermögen“ vom HVS, die „Magic“ und die „Scho-Ka-Kola“, moderne und

große Schiffe, waren schnell außer Sichtweite. „Chosi VI“, „Dicke Bank“, „Insomnix“, „Arrabiata“, „Pogo 1 und 2“ blieben zunächst in unserer Nähe. Kleinere Yachten, wie die „Tramontane“ fielen achteraus. Der Wind schlief während der ersten Nacht komplett ein, so dass wir zeitweise die Genua 1 geborgen hatten, um der Freiwache etwas Ruhe zu gönnen.

Wieder mal herrschte sehr dichter Nebel. Die Entscheidung, „Tamam“ mit AIS auszurüsten erwies sich spätestens hier als richtig. Nicht nur, dass wir immer darüber informiert waren, wo die anderen Schiffe gerade lagen, auch konnte man deutlich erkennen, dass die Berufsschifffahrt einen deutlichen Bogen um das Feld fuhr. Nachts, so gegen 04.00, es war grade hell, bekamen wir das Toplicht von „Helena“ in Sicht. Eine gute Gelegenheit sie, über Funk zu rufen. Die Antwort kann dann direkt durch Zuruf aus dem Nebel – aber sehen konnten wir uns nicht.

Im Laufe des folgenden Tages tauschten wir dann die Genua 1 gegen die Genua 3 und verkleinerten in Schritten das Groß auf das 3. Reff. Zunächst wehte der Wind aus nördlicher Richtung N. Unser Plan war, für den bevorste-

henden NW so viel Überhöhe wie möglich zu bunkern, um dann unter der schottischen Küste aufzukreuzen. Um 19:00 mussten wir die Genua 3 gegen die Stagfock tauschen, da der Wind mittlerweile mit 30 kn (7Bft), in Böen 35 kn (8Bft) aus NW wehte. So hatten wir am frühen Morgen die Überhöhe aufgebraucht und befanden uns ca. 5 sm südlich der direkten Kurslinie. Nördlich der Doggerbank, ca. 200 sm von Helgoland und Edinburgh entfernt, liefen wir mit Kurs 260° etwa Richtung Hartlepool.

„Hier Tamam, schön von Euch zu hören, wie ist die Lage?“ – „Hier Charisma, wir haben soeben frische Wetterdaten über Satellit bekommen und uns entschlossen zu wenden, um nach Norden zu laufen, um dem Sturmtief vor der schottischen Küste auszuweichen. Es sind Windgeschwindigkeiten bis 55+ kn (10–11Bft) möglich, und der Wind soll wieder auf Nord drehen. Weiter nördlich wird es zwar nicht weniger, aber längst nicht so lange dauern.“

„Hier Tamam, danke für die Informationen. Wir werden uns was überlegen und gute Wache.“ Wir haben dann ebenfalls gewendet und mal ausprobiert, wie es sich auf Steuerbordbug segelt. Gegen Mittag liefen wir Kurs 10°. Wenn man so weiterfährt bis man irgendwann Edinburgh anliegen kann und dann wendet, haben wir noch ca. 360 sm vor uns, d. h. noch mindestens 72 Std. Die Stimmung an Bord ist dennoch gut, nichts ist kaputtgegangen, alle sind gesund und munter... noch!

Die Batterien haben noch ca. 85% Kapazität, und bei diesen Verhältnissen ist an Nachladen mit der Maschine nicht zu denken. Bernd hat nach der Segelwechselaktion von der G3 auf die Stagfock eine Wache Extraschlaf bekommen und gebraucht, um wieder betriebsbereit zu sein. Das Schiff gleicht von innen einer Tropfsteinhöhle.



**IHRE SPENDE
MACHT UNS MUT**
Die Seenotretter

Bitte spenden auch Sie!
www.seenotretter.de

Wir müssten mal wieder was Ordentliches essen – und es ist immer noch saukalt. Die englische Küste ist 160 sm entfernt und scheidet bei angesagtem Nordwind als Legerwallküste aus.

Um 12.15 am 22.05. auf Pos. 55° 21,5'N und 03° 05,2'E fällt dann die Entscheidung: Wir drehen um! (Nomen est Omen, nicht umsonst steht der Name „Tamam“ türkisch für „genug!“ . Red.) Am Sonnabend, dem 25.05.13, nach knapp fünf Tagen, läuft „Charisma“ als letztes gezeitetes Schiff nach der „Scho-Ka-Kola“, der „Norddeutsche Vermögen“, der „Magic“ und der „Pogo 1“ in Granton-Harbour ein. „Brainwash“ musste noch kurz vor dem Ziel aufgeben. Die anderen Teilnehmer waren über die englische Küste von Newcastle bis London verstreut oder nach Helgoland abgelaufen. Das Hometeam und die Rücküberführungscrew konnten dank Racetracker im Internet sehen, dass wir dem schlimmsten Wetter ausgewichen sind und uns auf dem Rückweg befinden.

Ich hatte weiter oben die „Mir“ erwähnt. Als kleine Anekdote am Rande kann ich berichten, dass ich die ca. 60 sm vor Helgoland gesichtete „Mir“ angefunkelt und gebeten habe, über die Küstenfunkstelle meine Frau anzurufen, was die dann auch tatsächlich getan haben. Dafür und bei allen, die per Internet die ganze Zeit bei uns waren, möchte ich mich ganz herzlich bedanken. Bei „Tamam“ möchte ich mich bedanken, dass wir uns trotz der teilweise fiesen Bedingungen immer sehr sicher auf ihr gefühlt haben.

Unser größter Dank aber gilt Peter, der uns sein phantastisches Schiff so großzügig zur Verfügung gestellt hat.

Gerrit Rampendahl



Gegen das Wetter – oder mit ihm?

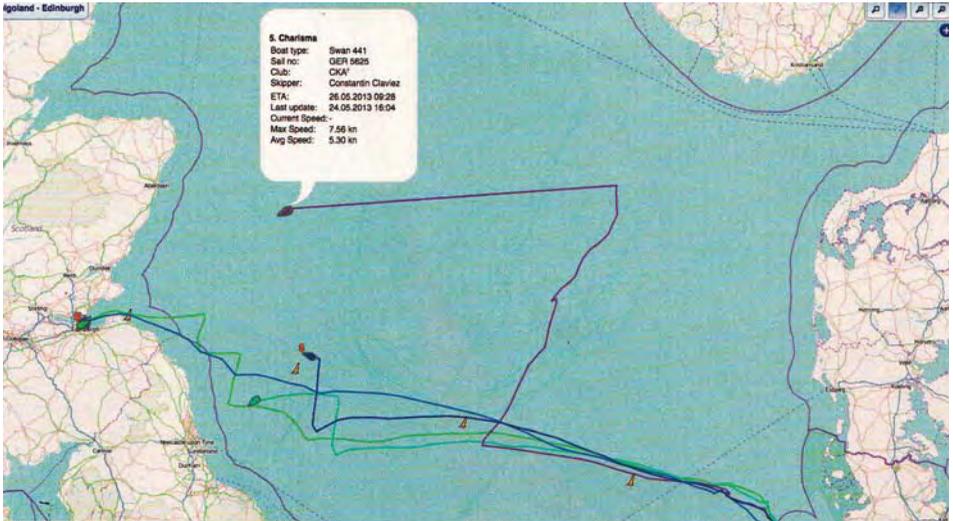
Eine notwendige Ergänzung

Die Entscheidung des „Tamam“-Schippers aufzugeben, bevor an Bord etwas zu Bruch ging, war in Anbetracht der eingetretenen Situation richtig und kann nicht kritisiert werden. Schließlich hatte er die Verantwortung für ein (fremdes) Schiff und dessen Besatzung.

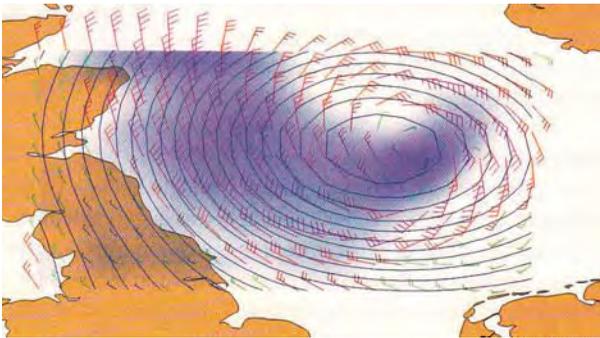
Interessant ist es jedoch, der Frage nachzugehen, ob und gegebenenfalls welche eine Alternative es gegeben hätte. Sozusagen die Frage „Was lernen wir daraus?“ Dafür eignet sich am besten das Verhalten der aus dem Funkbereich verschwundenen „Charisma“. Wo ist sie geblieben? Warum hat sie gewendet und einen extrem anderen Kurs („Richtung Norwegen!“ wie zunächst vermutet wurde) gesteuert? Und was war das Ergebnis dieser Entscheidung? Die Antwort ist geradezu ein Lehrstück zu der Frage „Was mache ich, wenn mir ein Sturmtief in die Quere kommt?“

Rückwirkend erwies sich die Entscheidung der meisten Teilnehmer, bei stark fallendem Barometer weiter westliche bis nordwestliche Kurse zu segeln, als falsch, da sie genau in die schon vorm Start auf der Wetterkarte Meeno Schraders erkennbare gefährliche Westseite des Tiefs mit seinen eng liegenden Isobaren und dementsprechend zu erwartenden Sturmwindstärken bis zu 8/9 Bft führen musste.

Taktisch und seemännisch richtig verhielt sich bei der genauen Kenntnis des Tiefs und der zu erwartenden Entwicklung und Zugbahn allein „Charisma“-Schipper Constantin Claviez, indem er konsequent wendete und tatsächlich lange etwa NNO-Kurs segelte. Damit geriet er zunächst auf die relativ ungefährlichere



Zunächst segelt „Charisma“ den direkten Weg, geht dann auf NNO-Kurs und umfährt das Tief östlich und nördlich. Die ersten sind vor dem Sturmtief durchgerutscht, der Rest der Teilnehmer fährt schnurstracks hinein.



Die Wetterlage am Abend des 23. Mai. „Charisma“ hat nordöstlich des Kerns bereits östliche Winde. (Die blauen Flächen auf der Wetterkarte sind Regengebiete)
(Beide Abbildungen mit freundl. Gen. aus Yacht Nr. 17)

Ostseite des Sturmtiefs mit seinen erkennbar weiter auseinander liegenden Isobaren und dem dadurch wesentlich schwächeren südlichen bis östlichen Wind von, je nach der Nähe zum Kern, maximal 6/7 Bft, der „Charisma“ einen schnellen Raumwind-Kurs, wenn auch zunächst scheinbar in die falsche Richtung, ermöglichte.

Nördlich des Tiefs konnte sie dann mit dem eingeschlagenen Westkurs bei Bft 5/6 auf die schottische Ostküste anliegen. Auf dem

gesegelten Umweg um das allmählich südlich ziehende Tief herrschte auf dessen Nordseite durchweg gutes Segelwetter, bei dem sogar der Spi gesetzt werden konnte! Dadurch vergrößerte sich zwar die zu segelnde Distanz von 350 auf 650 Seemeilen – aber was soll's – man geriet jedenfalls nicht in den Sturm und kam heil an!

In YACHT Nr. 17 haben der Schiffer der „Charisma“ und Yachttredakteur Uwe Janssen in einem Interview eindrucksvoll die Situation analysiert.

Sie ist geradezu ein Schulbeispiel für die Navigation eines Segelschiffes bei der Begegnung mit einem Sturmtief. Es ist übrigens genau dieselbe Situation, in der die großen deutschen Frachtsegler, die, von der Elbe auslaufend, nicht den Ärmelkanal ansteuerten, sondern den Weg im Norden um Schottland wählten! Da sie weder Funk noch Radio hatten, verfügten sie über wesentlich schlechtere Wetterinformationen als heutige Segelyachten und waren im Wesentlichen auf die Beobachtung der Wetteranzeichen und ihres Barometers angewiesen.

Fazit: Wozu gibt es heute häufige und präzise Wetterkarten, wenn die Fähigkeit sie zu lesen und bei der Wahl des zu steuernden Kurses zu berücksichtigen, offenbar nur noch bei wenigen Seglern vorhanden ist. Jeder Seesegler sollte dieses lehrreiche Interview lesen. Und – warum nicht im Winter mal zu einen Wetterkurs – nur zur Auffrischung?

Dem stellv. Chefredakteur der YACHT Uwe Jansen möchte ich für die freundliche Genehmigung zum Abdruck der beiden Karten danken.

Jürgen Schaper

Kieler Woche mit der „Teufelsbrück“

Die Kiwo begann mit einem für uns viel zu frühen Start. Wir verließen wegen eines Sturmes am Freitag den Hamburger Yachthafen in Wedel erst am Sonnabend, dafür aber schon um 05.00 Uhr in der Frühe. Mit gutem Wind ging es erst einmal nach Glückstadt, wo die ganze Crew ein vierstündiges Erholungsschläfchen einlegte. Gut erholt und mit frischem Wind in den Segeln ging es mit der nächsten Tide nach Brunsbüttel, wo wir uns sofort auf die Suche nach einem Schlepp durch den Kanal machten, da es Marc Anton (Wilke, Red.), der uns eigentlich schleppen wollte, wegen des Sturms nicht nach Brunsbüttel geschafft hatte.

Recht schnell ergatterten wir einen Zweimaster, dessen Schipper, so wie wir es gern haben, den Hebel auf den Tisch legte. Nach einer heiteren Kanaltour erreichten wir den Marinestützpunkt Kiel gegen 22.00 Uhr, wo Gesche (Bunkus, Red.) ein paar Bundeswehrojungs anschnackte, die uns „gefälligst“ tragen helfen sollten. Verschwitzt

60 Jahre Vorsprung

Tickets · Administrationssoftware
Hardware · Beratung · Service

BECKERBILLETT

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



Die erfolgreiche „Teufelsbrück“-Crew im neuen Outfit

und erschöpft ließen wir uns auf dem Zeltplatz nieder. Einige begannen die Zelte aufzubauen, andere machten sich an unsere Backschaft. Gut genährt fielen wir in einen erholsamen, sehr langen Schlaf.

Zum Glück hatten wir noch einen Tag Zeit bis zum Start der ersten Regatten. Mit einiger Feierei und guter Laune begrüßten wir am nächsten Tag die anderen „Kutterussen“, von denen sich einige in einer Rettungsinsel häuslich eingerichtet hatten. Da es die ganze Woche, besonders nachts, sehr kalt und regnerisch war, eine gemütliche Unterkunft.

Am Dienstag begann die erste Wettfahrt zum Glück erst spät, so hatten wir genug Zeit, uns wieder zu erholen und dem Supermarkt noch einen Besuch abzustatten. Dort begann das tägliche Ritual zur Stabilisierung unseres Elektrohaushalts. Von jetzt an gönnten wir uns jeden Morgen einen großen Bärenmarke-Kakao.

Die erste Regatta meisterten wir mit einem, für uns noch zufrieden stellenden, zweiten Platz. Gut gelaunt begannen wir abends das unserer Meinung nach vergnüglichs-te Trinkspiel, welches

unter den Kennern auch „Flunkyball“ genannt wird. Leider mussten wir uns gegen das Team „Bierhunters“ geschlagen geben.

Am folgenden Tag quälten wir uns um 06.30 Uhr aus den Betten und verschoben das Frühstück vorsichtshalber auf die Zeit nach der Wettfahrt. Zwei Regatten waren angesagt, die wir zwar mit etwas flauem Magen, aber trotzdem mit Bravour segelten. Zwei „Zweite“ waren es diesmal, die uns nun über einen möglichen Sieg auf der Kieler Woche nachdenken ließen.

Nach nachgeholtem Frühstück und einem kurzem Mittagsschlaf widmeten wir das 10-Mann-Zelt vom „Roland von Wedel“ zur Partymeile um, wo wir den restlichen Teil des Tages verbrachten.

Der Start am Donnerstag, genau so früh wie am Vortag, war wieder ein Kampf mit uns selbst. Trotzdem war unser Ego gewachsen, und wir trauten uns den Titel zu. Und mit Felix' aufmunterndem Dauergequatsche segelten wir mit klopfenden Herzen und angespannten Mienen zwei „Erste“! Nun konnte uns niemand mehr unterkriegen. Wir hatten den Sieg in der Tasche, was unser Ego bis ins Unermessliche wachsen

ließ. Wir sahen uns als Giganten und überlegten, bei der letzten Wettfahrt am nächsten Tag gar nicht erst zu starten. Zum Glück ist Henrike (Lunau, die Kutterführerin, Red.) immer noch einen „Ticker“ verantwortungsbewusster als wir alle zusammen. So stolzierten wir zu unserem Boot und gaben, bei etwas frischerem Wind, noch ein letztes Mal alles. Und siehe da, ein „Zweiter“ war auch dieses Mal drin.

Mit einem Dauergrinsen auf dem Gesicht erwarteten wir nun die bevorstehende Siegerehrung. Drei Stunden hatten wir noch Zeit, also ab in die Stadt! Nach langer Suche fanden wir das Ersehnte: einen Jumpsuit! Die Mädchen nahmen einen eher schlichten in Grau, im Gegensatz zu den Herren, die ihren Strampler in Pink wählten. Für unsere Kutterführerin gab es nur die Wahl: schwarz. Nachdem wir noch ein letztes Mal bei FAMILA Bärenmarke-Kakao zur Stärkung gekauft hatten, entkleideten wir uns direkt auf

dem Parkplatz des Supermarktes, um unsere neuen Overalls einzuweihen.

Pünktlich auf der Siegerehrung angekommen, war es uns leider deutlich zu warm in unseren trendy Anzügen, doch wir mussten durchhalten, denn wir wollten bei der Siegerehrung einfach noch einen drauf setzen. Endlich konnten wir auf die Bühne, um unseren ersehnten Preis abzuholen, mit Herzklopfen und einem etwas kläglichem Brüller feierten wir unseren Sieg.

Unseres Wissens zum ersten Mal gewann unsere „T“ die Kieler Woche! Wir waren und sind immer noch sehr stolz auf den Erfolg!

Maris Schaper



FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN

Eine Länge voraus.



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

9 x C55

Flensburger Sternregatta

„Ihr seid gemeldet!“ „Hää? Wo?“ „Ich schick dir den Link.“ „Okay ???“

Die Auflösung heißt: „Flensburger Sternregatta“, und unsere Trainer meinen, wir müssen dabei sein. Organisiert von der Regattagemeinschaft Fahrensodde wird an Himmelfahrt und den Freitag danach ein Strickmuster auf der Förde gesegelt. Besonderes Kennzeichen der Regatta, jede Menge C55-Jollen sind dabei – diesmal NEUN!!! Der Hammer! Da hat die SVAOe-Erwachsenen-Segeln-Einstiegs-Übungs-und Regattajolle mal ordentlich Gesellschaft. Bei Hamburger Regatten schaffen wir zwei, manchmal drei Meldungen. Auf der Förde wird das Boot für die Jugendausbildung eingesetzt. Dickschiffer, die ihre Pötte noch nicht segelfertig haben, schnappen sich auch mal 'ne Jolle, weil sie unbedingt dabei sein wollen. Die Kieler „Rübennase“ ist auch da und drei Boote aus Hamburg. Die Firma Biehlmarin lobt Sonderpreise aus, und der Biehlmarin-Pokal geht an das punktbeste Boot. Na, dann mal los! Slippen, die Fünfte, Saison rein, Regatta rein, raus – dabei mit Regen, die Vierte. Super Sommer! Es gießt wie aus Eimern: Auf der A7 Sicht 50m,



Annabelle und Urte Spiekermann kämpfen mit der „Fontenay“ mit Wind und ungewohnter Welle auf der Flensburger Förde.



Ralf Preuß und Rolf Stünitz segeln erfolgreich die „Schwanenwik“

mit Trailer 40 km/h auf der rechten Spur, links wird schneller geschwommen. Mittwochabend Ankunft in Flensburg, genauer in Fahrensodde. Das mit dem Wetter müssen die Flensburger echt noch mal üben. Da hilft nur viel Bier oder Wolledecke oder beides.

Was sie richtig gut können, die Flensburger, sind unkonventionelle Lösungen. Mit Bus und Mini-Camper dürfen wir in der Bootshalle übernachten. Auf den paar freien Plätzen, deren Winterlagerer schon den Sprung ins Wasser geschafft hatten.

Der nächste Morgen empfängt uns mit Sonne. Wir schieben das Hallentor auf und frühstücken in prallem und wunderbar wärmendem Sonnenschein. Noch ist wenig Wind. Aber das soll sich ändern. Es brist auf. Unsere Trainer-Crew Ralf und Rolf sind voll in ihrem Element. Die Regatta-Newcomer-Crew Urte und Bärbel hat zu kämpfen mit Welle und Wind. Unter Spi läuft es gut, an der Kreuz ziehen die Jungs und Deerns von der Förde an uns vorbei. Hinterherfahren macht nicht wirklich Spaß. Die dritte Wettfahrt schenken wir uns.

Ab 16.30 Uhr wird das Freibier-Fass gelenzt. Die Sonne scheint immer noch, und die Stimmung steigt wieder. Wir bekommen viele gute Tipps. Das heilt die Wunden. Eigentlich müssten wir jetzt gleich wieder raus und die neuen Erkenntnisse ausprobieren, wenn nicht die Flensburger Brauerei schon so spendabel gewesen wäre.

Ralf, unsere graue C-55 Eminenz, vor der Wettfahrt von den Flensburger Youngstern noch

skeptisch beäugt, wird jetzt gaaanz höflich angesprochen: „Sie scheinen ja viel Erfahrung mit der C55 zu haben. Können Sie uns helfen? Wir haben da ein Problem mit unserem Rigg.“ Klar, macht er das. Mal kurz geguckt, das Mess-Equipment aus dem Wohnmobil geholt und den Mastfall überprüft. Dazu Fachsimpeln über mehr oder weniger gepfeilte Salinge, wo den Spibaum ansetzen, ja, Mastbruch unter Spi hatten wir auch schon... ach? In dieser angeregten Stimmung geht's zur Preisverleihung und zum Büfett, sehr lecker! Gemütlicher Ausklang des Tages. Die Sonne lässt uns nicht im Stich und taucht Hafen und Förde in ein abendlich-goldenes Licht. In der Bootshalle nimmt man mittlerweile den letzten Rotwein ein.

Am Sonntag übernimmt Annabelle die Pinne in der Damencrew und steuert souverän durch die beiden Wettfahrten mit noch mehr Wind als am Tag zuvor. Durchhalten zahlt sich aus, Annabelle

schafft es vom 9. auf den 6. Platz. Ralf und Rolf sind mit ihrer Platzierung wie immer total langweilig, weil absolut gleichförmig und wenig abwechslungsreich – auf allen fünf Wettfahrten den ersten Platz! GLÜCKWUNSCH!!! Ralf hat jetzt mit dem riesigen Biehlmarin-Pokal zu kämpfen und ernennt ihn zum Wanderpreis.

Fazit: tolle Veranstaltung, super Stimmung, sehr freundliche Aufnahme im dortigen Verein, nächstes Jahr unbedingt wieder. Und damit die Warterei nicht zu lang wird, haben die Hamburger und Flensburger Trainer ein gemeinsames Trainingswochenende ausgemacht. Im August zieht die SVAOe-C55-Flotte wieder an die Förde – Motto: Egal, ob hinterher oder vorweg fahren – Spaß haben! Und immer wieder erstaunliche, neue Dinge übers Segeln lernen.

Fotos: Sören Witt, Urte Spiekermann

Text: Bärbel Evers

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

GermanMicroMagicCup

Die inoffizielle Deutsche Meisterschaft der Micro Magic

Am 8./9. Juni fand in Schotten (Vogelsberg) auf der Niddatal Sperre zum zehnten Mal die inoffizielle deutsche Meisterschaft der Micro Magic statt. Aufgrund des Jubiläums wurden dieses Mal 60 Teilnehmer zugelassen. Die Beliebtheit der Klasse zeigt sich auch daran, dass nach nur 48 Stunden schon fast alle Startplätze vergeben waren. Die Aktivitäten der über ganz Deutschland verstreuten Freunde des kleinen Modells werden über eine sehr gut gemachte Website mit einem lebhaften Forum gesteuert. So ist die Meldeliste immer aktuell einsehbar. Der Vorteil ist eine deutschlandweit gute Gemeinschaft mit viel Wissensaustausch. Allerdings hat es den Nachteil, dass man viele „Kollegen“ nur unter ihrem „Nicknamen“ kennt. Die einzige Großveranstaltung dieser Art ist natürlich sehr willkommen, um die Menschen hinter dem Forumseintrag mal kennen zu lernen.

Damit das auch entsprechend gut klappt, hat sich der ortsansässige Wasser- und Fischeisportclub Schotten wieder bereit erklärt, die Veranstaltung durchzuführen – und dies nun schon zum zehnten Mal! Der Verein ist erprobt in der Durchführung von Zugvogel-, Opti- und Laser-Regatten. So wurde auch in diesem Jahr unter der Leitung von Marcus Pfeiffer wieder eine tolle Veranstaltung durchgezogen. Dafür unser besonderer Dank an den Veranstalter. Der direkt neben dem Segelverein liegende Campingplatz bietet entsprechend Raum für Zelte und Wohnmobile, sodass die überwiegende Anzahl der Teilnehmer dort unterkommen konnte. In diesem Jahr waren auch Teilnehmer aus den Niederlanden, Italien und sogar Australien dabei. Der Norden war durch mehrere Teilnehmer aus Flensburg, Kiel, von der Stör und aus Hamburg

vertreten. Der harte Kern der Trainingsgruppe Wedel, bestehend aus Nis Welm (YCM), Fidel Burghardt (SCU) und mir, machte sich am Freitagmittag Richtung Schotten auf. Der Verkehr auf der Autobahn war erheblich, so dass wir tatsächlich etwas über fünf Stunden brauchten. Die schon früher angereisten Kollegen aus dem Norden konnten aber mangels Wind keinen Trainingsvorsprung herausarbeiten. Der Wind kam erst nach dem zünftigen Richtfest für das Zelt... So konnten wir vor dem ersten gemeinsamen Abend auf der Terrasse des Segelclubs noch schnell am See eine kleine Runde drehen.

Der erste Tag war geprägt von praller Sonne, unglaublicher Wärme und wenig Wind. Die Teilnehmer wurden in zwei durch einen Zufallsgenerator ständig neu ausgeloste Gruppen eingeteilt. Man muss etwas aufpassen, um jeweils die richtige Startzeit seiner Gruppe zu erwischen. Sodann lassen 30 Leute ihre Boote zu Wasser und es geht los. Der Start wird durch ein Tonband angezählt, und wie bei den großen Booten gibt es ein wüstes Gedrängel an der Startlinie. Die Disziplin am Start und auf der Bahn war aber abgesehen von einzelnen, kleinen Ausreißern sehr gut. Leider konnten bei der Wetterlage nur drei Wettfahrten für jede Gruppe gesegelt werden. Obwohl wenig Wind eigentlich nicht mein Spezialgebiet ist, konnte ich mit den Plätzen 14, 4 und 3 am ersten Tag Platz 8 erreichen.

Der zweite Tag war sehr ernüchternd. Obwohl im Angesicht einer Gewitterfront mit deutlich mehr Wind gesegnet, war ich nicht in der Lage, die Platzierung zu halten. Hier zeigte sich wieder ein hausgemachtes MM-spezifisches Problem: Es ist erlaubt, von Wettfahrt zu Wettfahrt zwischen mehreren Booten zu wechseln. Man muss nur die Segelnummer beibehalten. So gibt es Segler, die für jede Bedingung fertig aufgetakelte und eingestellte Boote dabei haben, um dann nach

Bedarf das vermeintlich richtige Boot zu Wasser lassen.

Nach einigen Jahren in der Szene bin auch ich stolzer Besitzer von drei MM's. Zwei davon sind nach bestem Wissen und Gewissen für die Regattasegelei optimiert und sollten zum Erfolg beitragen. Dazu braucht man allerdings ein glückliches Händchen bei der Auswahl des Gerätes. Am zweiten Tag wollte meine Auswahl einfach nicht funktionieren. Das neuere Boot ging überhaupt nicht. Dann schlichen sich Unsicherheit und Fehler ein, und schon war mit 8, 15; 10 und 18 nichts mehr zu gewinnen. Ich wurde durchgereicht bis auf Platz 19! So war das nicht geplant. Das enge Feld verzeiht aber keine Fehler – auch nicht in der Auswahl des Bootes.

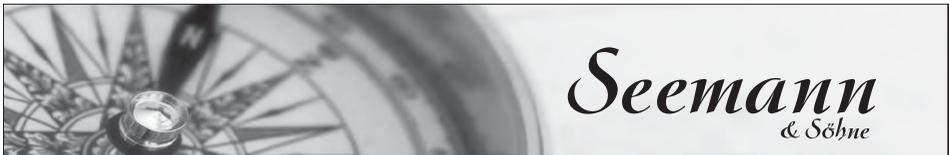
Es zeigte sich wieder: Es ist sinnvoller, sich auf ein Gerät zu konzentrieren und damit möglichst viel „Wasserzeit“ zu verbringen. Dann ist man sicher im Umgang mit den Hebeln und kann sich voll auf das Segeln einstellen. Da ich nach dem für mich unbefriedigenden Abschneiden aber immer noch in der „Nationalmannschaft“ der deutschen MM bin, werde ich nun alles auf ein Boot konzentrieren und im September bei der Europameisterschaft in Rotterdam versuchen, das Beste herauszuholen.

Da beim GMM die immer vorhandenen, reichhaltigen Sachpreise grundsätzlich verlost werden

und sonntags viele weit fahren müssen, wurde die Verlosung am Abend des Sonnabends beim offiziellen gemeinsamen Abendessen im Clubhaus des WFC durchgeführt. Anlässlich der 10-jährigen MM-Veranstaltung und unseres 125-jährigen Modellboot-Jubiläums habe ich auf der Veranstaltung ein paar Worte gesprochen und unseren SVAOe-Ständer an den Wettfahrleiter Marcus Pfeiffer und den 1. Vorsitzenden Gerhard Müller übergeben. Vom WFC habe ich auch einen Ständer erhalten, der wohl im Clubhaus noch einen Platz finden wird.

Nach der letzten Wettfahrt am Sonntag wurden die verdienten Sieger kurz gekürt. Zum unglaublichen 10ten Mal konnte Thomas Dreyer aus Stuttgart den Sieg erringen. Punktgleich nur durch einen Sieg mehr, vor Joachim Heinz aus Wuppertal. Dritter wurde Kym Daub aus Flensburg.

Es war mal wieder eine tolle Veranstaltung mit vielen netten Gesprächen. Leider hat das Wetter nicht ganz mitgespielt. So konnten nur sieben Wettfahrten gesegelt werden. Aber das ist ja nun mal unser Los bei dem Sport. Zurück ging es durch Gewitter und wolkenbruchartigen Regen. Alles in allem hat es viel Spaß gemacht. Das nächste große Ziel ist nun die EM in Rotterdam.
Bernd Blohm:



*Seemann
& Söhne*

Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG

www.seemannsoehne.de

Schenefeld

Dannenkamp 20
22869 Schenefeld
Tel.: 8660610

Blankenese

Dormienstraße 9
22587 Hamburg
Tel.: 866 06 10

Rissen

Ole Kohdrift 1
22559 Hamburg
Tel.: 81 40 10

Groß Flottbek

Stiller Weg 2
22607 Hamburg
Tel.: 82 17 62

Bestattungen

**aller Art und
Bestattungsvorsorge**

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



Heiko Tornows „Luv“ – hier ein Archivbild

Wir tun es schon wieder...

...oder „Atlantic reloaded“

Es ist wieder soweit, ein Boot, eine Crew und ein Orga-Schwein werden aus der Versenkung geholt, abgestaubt, repariert, aufpoliert und einsatzklar gemacht.

Das Boot? Die „Luv“, die „große Luv“ von Heiko Tornow.

Die Crew? Jaaaa, so alle möglichen Leute aus der SVAOe und auch ein ganz paar „Fremdlinge“ aus dem BSC, wir sind da ja ganz offen.

Das Orga-Schwein? OK, das bin wieder ich, wer wäre auch sonst so doof und würde diesen Job freiwillig machen...

Als Heiko anrief und mir vortrug, dass die „Luv“ das ARC segeln soll, habe ich gesagt: „Nee, ohne mich, nicht meine Strecke...“

Heiko: „Was wäre denn deine Strecke?“

Rosi: „Vielleicht von St. Lucia ein bisschen durch die Karibik, über die Bahamas nach Florida und dann die amerikanische Ostküste bis Halifax rauf. Im Jahr darauf dann über den St. Lorenz Strom auf die großen Seen, irgendwas in der Art...“

Heiko: „OK, das machen wir dann so.“

Rrrrumms, hatte ich das Ding an der Backe.

26 Wieso kann ich nie meinen Mund halten, stand

schon im Zeugnis: ‚Rosemarie sollte lernen zu denken, bevor sie spricht.‘

Das haben wir nun vor:

Ende Juli soll die „Luv“ auslaufen und mit verschiedenen Crew's und Skippern bis Ende Oktober nach Gran Canaria gesegelt werden. Das soll keine reine Überführungstour werden, sondern schon Urlaub für die verschiedenen Leute. In Las Palmas soll dann die Atlantik-Crew anklappern, und das Boot wird final für die Atlantik-Überquerung ausgerüstet.

Diesmal bietet der World-Cruising-Club eine neue Tour nach St. Lucia an. Es gibt einen Start am 10. November zu den Cap Verden und dort am 20. November einen Neu-Start nach St. Lucia. Diese Tour ist für 50 Boote ausgelegt, und die Crew der LUV hat sich dafür entschieden, wo man gerade mal noch nicht auf den Cap Verden war, und irgendwo müssen die Häkchen auf der Weltkarte ja herkommen.

Ab St. Lucia wird die „Luv“ von verschiedenen Crew's dann im „Cruising-Modus“ weiter gesegelt. Die Strecke ist oben genannt, und wenn alles gut geht (hoffentlich), sollten das für alle Leute tolle Touren werden.

Ihr werdet sicher davon hören.

Juni 2013 – Rosi, z. Zt. auf See

Ein Blick zurück...

Gedanken zum 50. Hamburger Jugendsegler-Treffen

Das 1. Hamburger Jugendsegler Treffen (HJST) 1964 ist, trotz der inzwischen vergangenen 50 Jahre, noch gut in meiner Erinnerung. Als ich bei der Recherche die Ausschreibung und das Programm dieser Veranstaltung in die Hände bekam, rückten auch Details, wie die Namen der Funktionäre, die teilnehmenden Klassen und der Ablauf des Treffens, wieder auf die vorderen Speicherplätze. Der fortschrittliche Gedanke war, die Jugendliche ausbildenden Elbvereine mit den entsprechenden Alstervereinen in einer übergreifenden Veranstaltung zusammenzuführen. Dass wir nun das 50. HJST feiern, spricht für die Richtigkeit der damaligen Idee. In den Jahren nach 1964 hat sich unter Mitwirkung aller Segelvereine im Hamburger Segler-Verband das Jugend-Leistungszentrum an der Alster entwickelt. Hier wurde die Seglerjugend von Elbe und Alster speziell auf 420ern und 470ern gefördert. Der Ideengeber zu dieser Veranstaltung damals war der damalige Vertreter des Jugendaus-

schusses im Deutschen Segler Verband (DSV), Dr. Hans Krazik vom HSC. Verantwortlich für die Organisation zeichnete Heinrich Kothe vom ESV. Gastgeber der ersten Veranstaltung des HJST waren der NRV mit Gunter Persiehl und der HSC mit Uwe Koglin und Jochen Wiese. Speziell der NRV mit der Abendveranstaltung am Sonnabend mit drei Kapellen und Kleiderordnung (dunkler Anzug oder Club-Jackett) sowie der HSC mit den Wettkämpfen an Land und der Preisverteilung am Sonntag.

Das Programm führte damals schon namhafte und auch in den späteren Jahren erfolgreiche Segler auf. Nachfolgend kann das Programm des 1. Hamburger Jugendsegler-Treffens eingesehen werden.

Gesegelt wurde in den Klassen: Korsar – Pirat – Sternjolle – Mickyboot – Jugendkutter Klassen I bis III. Die SVAOe, die in den 60er Jahren noch fünf Kutter in Betrieb hatte, war auch mit Mannschaften gut besetzt. Sie musste aber für die Regatten einen Kutter an die Alstersegler ausleihen. Der damalige Uralkutter „Helgoland“ wurde von den Alster-Jugendlichen begeistert



Links: Die erste Plakette der HSGJ von 1964 – Rechts: Als Preise gab es gravierte Messingschäkel

gesegelt, und das nicht schlecht!

Zusätzlich gab es einen Wettbewerb im Kutter-Racepullen. Es gab seemännische Wettkämpfe mit zu bewertenden Übungen im Knoten, Festmacherwerfen sowie Fragen aus Gesetz und Seemannschaft. Hier konnten Teilnehmer sich einzeln um Preise bewerben. Da es als Preise Mini-Schäkel gab, wurde dieser Wettbewerb auch als Schäkelwettkampf bezeichnet. Weiterhin zeigt das Programm einen Erste-Hilfe-, einen Shanty-, einen Foto- und einen Schmalfilm-Wettbewerb sowie einen Rednerwettbewerb. Welch eine Vielfalt!

In Gesprächen mit einigen damaligen Funktionären und Veranstaltern wurde mir wieder in Erinnerung gerufen, dass es im HSC 1964 eine Jugendleiterin für die Mädchen sowie getrennt einen Jugendleiter für die Jungen gab. Das fand ich bemerkenswert und heute amüsant. Dazu passt es natürlich, dass in der SVAOe zu dieser Zeit auf den Jugendkuttern getrennt in Mädchen- und Jungenmannschaften gesegelt wurde. Das so genannte Gemischtsegeln war noch nicht „in“ – jedenfalls nicht offiziell..

Bei der Recherche war auch der Fund einer Ausschreibung von 1963 für eine „Jugendkutter-Sonderregatta auf der Alster“, veranstaltet von der SVN. Es gab also, zumindest für die Jugendkutter, schon einen Vorläufer auf der Alster. Obwohl ich zu jener Zeit als Kutterführer unterwegs war, hatte ich das nicht mehr so ganz in Erinnerung, Wer weiß, vielleicht gab diese Veranstaltung sogar die Initialzündung zum 1. HJST 1964?

Peter Mendt

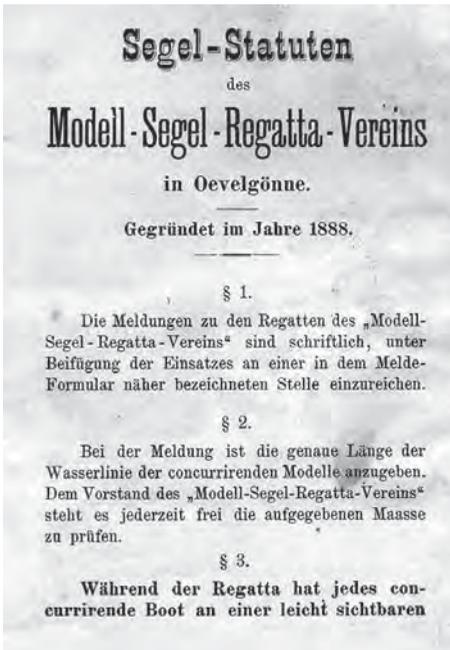
Und wie sah es 2013 aus?

Unter Wettfahrtleiter Thorsten Peach vom BSC segelten bei kühlen Temperaturen und deutlich zu viel Regen an beiden Tagen 175 Jugendliche in 75 Booten je drei Wettfahrten. Die Jugendwanderkutter segelten fünf Wettfahrten, aus denen die von Henrike Lunau geführte „Teufelsbrück“ als Gesamtsiegerin hervorging. Am Sonnabend stand ein Ehemaligentreffen mit 70 geladenen Gästen im HSC-Clubhaus an. Bevor es zum Feiern ins HSC-Clubhaus ging, konnten die Oldies im Jugendkutter zeigen, ob sie noch segeln konnten. Sie konnten!

Eine Chronik der Modell-Abteilung 1888–2013

Das Jubiläumsjahr ist ein schöner Anlass, die Entwicklung unserer Modellabteilung seit 1888 aus unterschiedlichen Blickwinkeln zu betrachten. In der März/April-Ausgabe hatte „Modellsegel-Altmeister“ Klaus Pollähm das Wort, nun schreibt Volker Burrlein aus der Sicht des „Modellsegel-Archivars“. In 18 dicken Ordnern hat er weit über tausend Dokumente zur Geschichte der Modellsegel-Abteilung gesammelt und für das SVAOe-Archiv erfasst.

Es ist bestimmt ein großer Glücksfall, dass heute eine fast lückenlose Sammlung von Dokumenten wie zum Beispiel Mitgliederlisten, Regatta-ausschreibungen und Ergebnislisten – mit Bleibuchstaben handgesetzt-, in Sütterlinschrift geschriebene Protokoll- und Kassenbücher sowie einige gedruckte Konstruktionszeichnungen und viele Fotoberichte in übersichtlicher Form allen Freunden des Segelsports zur Einsicht bereitgestellt werden können. Unsere Altvorderen haben uns mit ihren genauen Dokumentationen vieles weitergegeben, worauf wir heute unsere Vereinsgeschichte aufbauen.



Nach diesen Statuten wurde vor 125 Jahren gesegelt. Paragraph 4 lautet: „Jedes Drängeln und Chicaniren der an der Regatta teilnehmenden Modelle, beim Start sowohl als während des Segelns, ist unbedingt untersagt.“

ein einmaliges Kulturgut darstellen. In mehr als 1800 Vorgängen, die in Exel-Tabellen nach acht Suchkriterien EDV-mäßig erfasst worden sind, ist die geschichtliche Entwicklung des traditionellen Modellbootsegelns, das heißt ohne elektronische Fernsteuerung, übersichtlich erfasst worden. Wie die wieder entdeckten ersten Akten vor 13 Jahren aussahen, wird später berichtet.

Wegen der Vielzahl von Modellseglern und Funktionsträgern sowie die der Boote in langen Yachtlisten können in diesem Beitrag neben den Jahreszahlen nur einige Personen genannt werden. Vieles wurde von vielen in hervorgehobener Stellung, meist aber im Verborgenen geleistet.

30 Die Größe der Modellboote war zunächst unbe-

schränkt, es gab welche bis zu 3,0 Meter Länge. Das Modellboot „Klein Hannes der Riese“ war 2,80 m lang, hatte einen ca. 100 Pfund Bleikiel und eine Segelfläche von ca. 4 qm. Die ersten Statuten des MSRV in Oe.v.1888 mit 11 Paragraphen wurden bereits 1888 verfaßt. 1901 folgten dann Bauvorschriften und die Einteilung in Bootsklassen als Grundlage für die Austragung fairer Wettbewerbe.

Die ersten gedruckten „Segelbestimmungen für Regatten“ und erste „Bestimmungen für Sonderklassen für Holzboote“ findet man in den Akten von 1905. Über das sehr intensive Vereinsleben und den Fleiß der Modellsegler sowie deren Vorstände und Funktionsträger wird in drei handgeschriebenen Protokollbüchern, einem „Cassabuch“, vielen Mitgliederlisten, Regattaausschreibungen, Berichten und Briefen berichtet.

Über Regatten informieren fein gedruckte Meldelisten mit Namen der Teilnehmer, der Organisatoren, der Yachten nach Gruppen geordnet und der Zieldurchgänge. Zum Ende der Segelsaison wurde der Gesamtsieger des Jahres an Hand langer Punktpreisverteilungslisten, zum Beispiel auch von der Olympia-Segelwoche 1936, handschriftlich ermittelt. In der Blütezeit vor dem Ersten Weltkrieg gab es Meldelisten von bis zu 140 Modellbooten am Start.

Der MSRV in Oe.v.1888 segelte zu Kaisers Zeiten unter einem blau-weiß-roten Stander. Jährlich, auch in den Jahren des Ersten und zu Beginn des Zweiten Weltkrieges sowie in der anschließenden Friedenszeit, wurden vor Oevelgönne mindestens drei Regatten ausgetragen. Heute spricht man von den „Traditionsregatten“, weil die Boote, wenn überhaupt, erst sehr viel später nur mit einer Windfahnensteuerung, einem fest eingestelltem Ruder und/oder den vorm

Start fest getrimmten Segeln gesteuert werden konnten. Fernsteuerungen gibt es erst seit Ende der 1960er Jahre. Diese sollten die Windfahnensteuerung ersetzen. 1975 und 1977 wird in den Jahresberichten der SVAOe über die Umstellung von Yachten berichtet.

Selbstverständlich ist es bestimmt nicht, dass unsere Vereinsvorfahren von der Wichtigkeit ihres Sports so überzeugt waren, dass sie das Geschehen schriftlich dokumentierten und ihre Aufzeichnungen in ihren Wohnungen aufbewahrten. Ein Clubhaus und damit verbunden eine zentrale Sammelstelle für ein Archiv gab es in Oevelgönne oder anderswo für sie nicht. Man traf sich in der Elbschlucht bei Harrer und später bei Breckwoldt, in der Conditorei von I.C.F. Meyer, manchmal im Elbschloß, im Oevelgöner Lotsenhaus, im Kaiserhof und im Neumühlener Fährhaus nach dem Krieg in der „Strandperle“, oder einfach nur am Elbstrand. Man segelte in den Gründerjahren hauptsächlich auf der Elbe vor Oevelgönne beim Bootshaus Lührs. Hamburg war bis zum Zusammenschluss von Groß-Hamburg (1937) weit weg, vermutlich deshalb findet man in unseren Akten auch keine Hinweise über gemeinsame Regatten mit Hamburger Modellseglern.

Dem Sammlerfleiß unserer Vorfahren ist es zu verdanken, dass Aktenbündel in den Haushalten von Funktionsträgern, vor Bomben, Feuer oder Sturmfluten geschützt, der Nachwelt erhalten geblieben sind. Diese Dokumente überdauerten so die Lebenszeit der Vereinsgründer, die Cholera-Epidemie, den Ersten Weltkrieg, die Inflationszeit, das „Dritte Reich“ mit der Gleichschaltung der Vereine, den Zweiten Weltkrieg, die anschließende Not- und Besatzungszeit, das „Wirtschaftswunder“, Wohnungsumzüge und zuletzt die unsachgemäße Lagerung in einer Plastik-Mülltonne im Keller einer Nichtseglerin.

Modell-Yacht-Club „Liliput“ v. 1888
Altona-Oevelgönne

Meßbrief Nr. 38

für das Rennboot *Schwalbe*
des Herrn *Constantin Schaper*

Meßformel: L+B+H.

Größe Länge L = *116* m
 „ Breite B = *0 31* „
 „ Höhe H = *0 33* „
 Größe: *169 0* Einheiten.

Vermeßen am *14/5 1934* von *Ad. Hauschütz*
Ul. Henze

Der Vorstand
W. Jansen

Jeder Besitzwechsel und jede Veränderung von Einfluß auf die Vermessung des Fahrzeuges ist dem Vorstande anzugeben.

Messbrief aus dem Jahre 1934 für das Rennboot „Schwalbe“, Constantin Schaper

Später wurden weitere Unterlagen auf dem Dachboden von Kullicks in Schwabstedt/Treene geborgen.

Lange bestand im Verein die Vermutung, dass alle bisherigen Glücksumstände, die zum Erhalt der Dokumente beigetragen hatten, am Ende dann doch nichts genützt hätten. Im Vorstand der SVAOe glaubte man die Unterlagen für immer verloren. Meine nicht nachlassenden Bemühungen führten dann 2000, nach fünf Jahren Sucharbeit, zur Auffindung und Rettung des ersten Schatzes. Erst nach der Bergung der stark durch Wasser, Pilz- und Schimmelbefall angegriffenen Akten konnten die verschollen ge-

glaubten Unterlagen mit anderen Dokumenten zusammengeführt und aufgelistet werden. Die Arbeit der Vervollständigung ist sicherlich noch lange nicht abgeschlossen, weil es bestimmt noch Mitglieder gibt, die etwas zum Archiv beitragen könnten. Die letzten uns übergebenen Sammlerstücke stammen aus dem Haus unseres Ehrenmitglieds Werner Herzog.

Die vorläufige Stabilisierung des Papiers vor dem laufenden Zerfall bedeutet nur einen Status Quo. Viele der Schriftstücke müssen nach Aussage des Hamburger Staatsarchivs vor der endgültigen Einlagerung in einem feuersicherem Schrank entkeimt, neutralisiert, dauerhaft stabilisiert und restauriert werden. Dafür werden wohlwollende Spenden benötigt, für die der Archivausschuss schon jetzt herzlich dankt.

Die erste Ausstellung von Modellschiffchen aller Art fand im Lokal von G. Harrer, „Elbschlucht“, den späteren Hartens Elbterrassen an der Elbchaussee, vom 30. November bis einschließlich 2. Dezember 1900 statt. Die Ausstellung wurde vom Modell-Segel-Regatta-Verein v. 1888 (MSRV) veranstaltet. Die im Original erhaltene Ausstellerliste weist die Namen von 94 Modellbooten, deren Erbauer und Besitzer auf. Es erfolgte eine Prämierung der Boote, die in der Zeit zwischen 1840 und 1900 gebaut worden waren.

In den späteren Jahren (1904, 1908, 1934, 1936, 1951, 1955) gab es immer wieder Modellboot-Ausstellungen, denen großer Zuspruch sicher war. Die vorläufig letzte Ausstellung unserer Yachten erfolgte im Mai 1989 zum 800. Geburtstag des Hamburger Hafens anlässlich des Straßenfestes in Neumühlen. Ein Jahr zuvor, 1988 zum 100. Jubiläum der SVAOe-Modellabteilung, gab es neben den Feierlichkeiten die bisher letzte Ausstellung in den Räumen der Commerzbank in Altona.

Über die Wettfahrten vor Oevelgönne berichtet uns eine Zeichnung, die H. Jorjan 1901 angefertigt hat. Darauf ist im Hintergrund das gegenüberliegende Ufer von Finkenwerder mit einer Windmühle zu sehen. Die Zeichnung zeigt im Vordergrund acht Aussetzboote, die zum Start der Modelljachten wie an einer Perlenkette von einem größeren Elbkahn gezogen und im Elbstrom verankert worden waren. In dem beigefügten Bericht wird die Hedrichmühle in Neumühlen erstmalig in den Schriften erwähnt. Von dieser Dampfmaschine wurden 95 Jahre später ein (1999) charakteristische Gebäudeteile für den Bau unseres SVAOe-Clubhauses erworben.

1909 trennten sich die in Hamburg ansässigen Modellsegler von den Oevelgönnern und gründeten in Hamburg den Hamburger-Modell-Yacht-Club (HMYC). Aus dieser Zeit stammt eine silberne Stockuhr (Säulen-Tischuhr), die 1912 vom Hamburger Modell Regatta Verein (HMRV) als Extra-Preis für die Kreuzerklasse IV als Wanderpokal ausgelobt worden ist. Sie wurde nach der Wiedervereinigung Deutschlands (1997) von einem Bürger aus Schwerin erworben. Heute schmückt diese Uhr im Kreise anderer Pokale die Schatzvitrine im Sitzungszimmer unseres Clubhauses. Die Namen, die auf den kostbaren Silberpreisen eingraviert sind, berichten von vergangenen Regatten und großen Erfolgen der Modellsegler.

Die Oevelgönner konnten sich in den schlechten Zeiten der 1920er Jahre keine großen Pokale sondern oft nur kleine gravierte Silberplaketten leisten. Die wenigen Pötte der Modellsegler, die bis heute erhalten geblieben sind, können zum Teil als Spenden unserer Mitglieder in der Vitrine bewundert werden.

Im April 1921, im Schatten der drohenden Inflation, wurden im Oevelgönner Lotsenhaus



Modellyachten, Sonnenschein und Oldtime-Jazz: Die SVAOe-Modell-Abteilung feiert den 800. Hamburger Hafengeburtstag am 4. Mai 1989 am Oevelgöner Strand bei der „Strandperle“



Verhandlungen über den Zusammenschluss des MSRV in Oe. v. 1888 mit dem Modell-Yacht Club Liliput v. 1888 geführt. Die Vereinigung beider Vereine unter dem Namen „Modell-Yacht-Club-Liliput von 1888“ (MYC Liliput v. 1888) erfolgte unmittelbar im selben Jahr. Zeitgleich wurde 1922 in Kiel der Deutsche Modell Segel Verband (D.M.S.V.) von Modellseglern aus Flensburg, Kiel, Oevelgönne und Berlin gegründet, dem auch der MYC Liliput v. 1888 beitrug. Die Mitglieder des D.M.S.V. entwickelten eine Satzung und Wettsegel-Bestimmungen. Die neue Flagge zeigte auf weißem Feld ein schwarzes Andreaskreuz mit rotem Punkt und die Buchstaben D.M.S.V.

Am 29. Mai 1926 wurde in einer Generalversammlung des MYC Liliput mit dem Oevelgönner Modellsegelverein von 1923 (OeMSV) über ein Zusammengehen verhandelt. Der Aufnahme stand aus Sicht des MYC Liliput v. 1888 nichts entgegen, zumal der OeMSV über viele Jugendmitglieder und der MYC Liliput mehrheitlich über Mitglieder im Seniorenalter verfügte. Ob es später zu dem gewünschten Zusammenschluss im MYC Liliput v. 1888 gekommen ist, kann aus den vorliegenden Akten nicht entnommen werden.

Bereits am 1. Februar 1928 wurden im Vorstand des MYC Liliput v. 1888 die ersten Gespräche über eine Eingliederung in die SVAOe als Untergruppe geführt. Zur tatsächlichen Verschmelzung des MYC Liliput v. 1888 mit der SVAOe kam es aber erst nach einigen Jahren. In mehreren Sitzungen wurde über ein Zusammengehen in den nachfolgenden Jahren verhandelt. Am 30. Januar 1934 erklärte sich die Versammlung einstimmig mit dem Zusammenschluss einverstanden, und der MYC Liliput wurde zu einer Unterabteilung der SVAOe. Es muss erwähnt werden, dass die Vorstandssitzung es für gerechtfertigt hielt, den alten und ursprünglichen Namen des Vereins bei dieser Gelegenheit wieder zu Ehren kommen

zu lassen. Es wurde also mit der Annahme der neuen Satzung auch der Titel MSV v. 1888 in Oe von nun an allgemein gültig erhalten.

Auf irgendwelche politischen Anschlusszwänge wird diesbezüglich in keiner der vorhandenen Aufzeichnungen hingewiesen. Um nach dem Zusammenschluss den ursprünglichen Namen des Modell Segel Regatta Vereins in Oevelgönne v. 1888 zu ehren, wurde die Modellabteilung in der SVAOe mit dem Namen „SVAOe Modell-Abteilung von 1888“ benannt. Nun segelten die Segler der Modell-Abteilung v. 1888 auch unter dem schwarz-gelben Stander ihres Hauptvereins und bis heute unter ihrer roten M.S.R.V. v. 1888 in Oevelgönne-Startflagge an braunem Stock mit Goldspitze.

Durch die Einführung des „Führerprinzips“ auch in Sportvereinen, wurde die Modell-Abteilung im Vorstand der SVAOe von einem Gruppenleiter, dessen Stellvertreter, einem Kassenwart und einem Schriftführer bis zur Einstellung des Modellsegelns im Kriegsjahr 1941 geführt.

Im Herbst 1934 wurde der SVAOe die Führung des Modellsegelsports im Bezirk 9 an der Unterelbe übertragen. Zwei Jahre später, im Olympiajahr 1936, lag die Leitung der „Olympia Modell Segelwoche“ somit in den Händen der SVAOe Modell-Abteilung v. 1888. Die Veranstaltung im Hamburger Holzhafen mit internationaler Beteiligung und ca. 90 Booten am Start ist in Berichten und vielen Fotos dokumentiert worden.

Die ersten Preisflaggen (Größe 3 x 2 cm), über die das Archiv verfügt, stammen von 1934 und 1935.

Als Ehrenmitglieder der Vorgänger-Modellvereine wurden G. Hansen und Th. Schultz in die Liste der SVAOe-Ehrenmitglieder übernommen. Im April 1958 wurden W. Siemsen und im



Karl-Heinz Groth mit der roten Startflagge der Modellsegler bei der Feier 1989

Dezember 1965 A. de Bruycker von der SVAOe-Modell-Abteilung zu weiteren Ehrenmitgliedern ernannt. Alle hatten sich vereinsübergreifend um den Segelsport mit Modellbooten sehr verdient gemacht. Im handgeschriebenen Protokollbuch der SVAOe Modell-Abteilung v.1888 endet die letzte Eintragung über eine Außerordentliche Versammlung am 30. Januar 1934, um dann auf der Folgesseite des Buches mit dem Bericht über die Neuordnung der Modell-Abteilung nach dem Krieg, am 18. Januar 1948, wieder zu beginnen. Im parallel dazu geführten Cassabuch wird ebenfalls übereinstimmend berichtet, dass wegen der Kriegseinwirkungen im Jahr 1941 die letzte Regatta gesegelt worden ist. In den Kriegsjahren bauten Soldaten zum Zeitvertreib Schiffsmodelle, die unter anderem von A. de Bruycker konstruiert worden waren. Auch A. de Bruycker selbst baute diese Yachten und segelte sie auf Regatten. A. de Bruyckers Yachten sind auch heute noch erhalten.

Nach dem Zweiten Weltkrieg stand die erste Sitzung der verbliebenen Modellsegler am 18. Januar 1949 unter dem Motto von Gorch Fock: „Seefahrt ist Not“. So wurde mit dem Willen zum Neuanfang mit der Regelung der Geschäfte erneut begonnen. Alte Freunde wurden zum Weitermachen gesucht und gefunden. Man beschloss 1948, die alten, oft ergänzten Segelbestimmungen und die Messverfahren von 1937 zunächst in Kraft zu behalten und mit den vorhandenen 40 Booten die Regatten in der Modellabteilung fortzuführen. Die Kinder sollten nach Möglichkeit durch Spenden mit Kaffee und Kuchen bewirtet werden. Die Frage der Beschaffung von Preisen, Zuschüssen, etc. blieb zunächst noch ungeklärt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg nahm das Modellsegeln schnell wieder einen großen Aufschwung. Erstmals wurden Serienboote in zahlreichen Klassen entwickelt und gebaut. So erfolgte der Wandel vom Ausgleicher zum Klassenboot. Erst viel später wurden die ersten Modellyachten mit Fernsteuerung entwickelt. 1960 wurde der erste Rumpf eines Bootes aus Kunststoff gebaut.

Es wurden gemeinsame Regatten mit den Modellseglern des HSC, des BSC, des SVN, der SVAOe, des SVC Cuxhaven, mit den Berlinern, Lübeckern und Kielern gesegelt. An nahe gelegenen Austragungsorten sind zu nennen: die Elbe mit Oevelgönne beim Anleger von Lührs, das Bubendeyufer, Athabaska Höft, Holzhafen, Teufelsbrück, Segelschiffhafen, das Modellbecken vor Cuxhaven, die Alster mit Außen- und Binnenalster, der Bramfelder See, in Harburg der Außenmühlenteich, in Kiel der Kleine Kiel und die Kieler Förde mit Friedrichsort und Heikendorfer Bucht, in Lübeck die Trave und Wakenitz sowie der große Plöner See.

In Kiel wurde zur Kieler Woche auch mit Modellbooten der SVAOe gesegelt. Auch hier gibt es im Archiv zwei Preisflaggen von 1955 und 1956. Außerdem nahmen SVAOe-Segler in vielen Ländern Europas wie Holland, Dänemark, Belgien, Österreich, England, Italien und Frankreich an internationalen Wettfahrten teil. Nicht zuletzt auch deshalb hat die Modell-Abteilung der SVAOe in Deutschland und international eine bedeutende Rolle gespielt.

Die Vergabe von Preisflaggen bei der Siegerehrung wurde 1949 wieder aufgegriffen und anschließend bei vielen Regatten fortgesetzt. Zuletzt wurde 1989 anlässlich des 800. Hafengeburtstags der Stadt Hamburg eine Preisflagge von der Modell-Abteilung produziert und verteilt.

Im Clubhaus befinden sich ca. 40 große und kleine Modelljachten aus dem Besitz der Mitglieder. Teilweise wurden sie von Mitgliedern in mühevoller Kleinarbeit aufwendig restauriert. Die meisten sind segel- und regattafähig. Eines der ältesten Modelle ist die im Gründungsjahr 1905 der SVAOe von Ernst Heins, einem Oevelgönner Lotsen und frühen SVAOe-Mitglied, gebaute Yawl „Störtebeker“, die von seinem Enkel Dirk Nordmann-Bromberger der SVAOe gestiftet worden ist.

Die traditionellen Modellbootregatten über die Elbe sind in Anbetracht des starken Schiffsverkehrs auf der Elbe nur noch Geschichte. Dieter Jens und Rosi Grams-Hamann haben es in den 80er Jahren mit wechselndem Erfolg noch mal versucht. Inzwischen sind durch den Einzug der elektronischen Fernsteuerung andere Reviere besser geeignet, wie die Berichte von Bernd Blohm – auch in diesem Heft – zeigen.

Eine Ausstellung der klassischen Modelljachten, historischer und neuerer Fotos, Filme, Berichte, Listen und Dokumente aus Anlass des Jubiläums



„Modellsegel-Archivar“ Volker Burrlein und zwei seiner Schätze

ist zwar nicht zustande gekommen. Sie bleibt aber ein lohnenswertes Ziel.

Über die aktuelle Entwicklung der Modellabteilung nach dem Zweiten Weltkrieg berichtete Klaus Pollähn in der Ausgabe März/April 2013 der SVAOe-Nachrichten .

De jetzt 108 Jahre alte SVAOe freut sich über die Aktivität der nun 125 Jahre alten Modell-Abteilung und dankt allen, die sich in dieser langen Zeit für den Modellsegelsport eingesetzt haben, sowie den jetzt Aktiven Michael Müller (Obmann) und Bernd Blohm. Wir wünschen den Modellseglern unter unserem Stander auch weiterhin viel Erfolg.

Sind Sie neugierig geworden, ob Sie einen Ihrer Väter oder Großväter oder sogar deren Väter im Archiv als Modellsegler finden, dann schauen Sie doch einfach im Archiv der SVAOe Modell-Abteilung v. 1888 nach. Nach einer Terminabsprache mit unserer Archivgruppe ist dies jederzeit möglich.

Volker Burrlein

Archiv-Schätze

Historische Fotos von Willy Erbrecht

Ganz besondere Schätze in unserem SVAOe-Archiv sind die historischen Fotoalben – besonders die beiden großformatigen Bände, die uns Willy Erbrecht hinterlassen hat.

„S.V.A.Ö. I“ steht in Goldprägung auf dem schwarzen Ledereinband des ersten Albums, innen finden wir handschriftlich: „Der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne gewidmet von Willy Erbrecht Sylvester 1906“. Die Fotos in diesem Album entstanden also schon bald nach der Gründung unserer Vereinigung. Sie zeigen SVAOe-Mitglieder bei geselligen Veranstaltungen, Jollen und Yachten bei Regatten auf der Elbe, Impressionen von einer Dänemark-Fahrt. Erstaunlich, wie gut Willy Erbrecht vor mehr als hundert Jahren fotografierte – er beherrschte die Technik und hatte den richtigen Blick für die Motive.



„Sonnenschein im Pfeil“

Im Album „S.V.A.Ö. II“ steht die Widmung: „Seiner lieben Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne zum 1. Januar 1909. Willy Erbrecht“. Aus diesem Band stammen die Fotos, die wir hier wiedergeben. „Sonnenschein im Pfeil“ hat Willy Erbrecht unter das Bild der beiden sonntäglich aufgebretzelten Damen im Bug der Elbjolle geschrieben. Wer die Damen sind, steht nicht dabei. Ein weiteres Foto zeigt die Damen in Schlechtwetterkleidung. Es war schon in der vorigen Ausgabe unserer Nachrichten abgebildet. Auf der Rückseite dieses Albumblattes sehen wir zwei Fotos von Jollen auf der Elbe. Oben „Trudel bei Schulau“, an Bord des mit leichter Krängung auf kabbeligem Wasser am Wind segelnden Bootes vier Personen, zwei Herren, zwei Damen. Die Herren tragen Mützen, die Damen üppige Hüte. „Annemarie“ und „Trudel“ auf dem unteren Bild segeln auf ruhigem Wasser dicht vor dem bewaldeten Ufer.

Wem gehörten „Pfeil“, „Annemarie“ und „Trudel“? Ein Blick also in das SVAOe-Jahrbuch 1905–1909. Auch das hatte Willy Erbrecht zusammengestellt – „nach Protokollen, Berichten und Aufzeichnungen“. Auf Seite 88 des Jahrbuches – wir sind im Jahr 1909 – gibt es ein „Verzeichnis der beim Verein eingetragenen Fahrzeuge. Es sind insgesamt 43. „Pfeil“ findet sich unter „II. Elbboote“, als Eigner sind C. Schier und H. Lübcke eingetragen. „Annemarie“ ist unter „III. Elbboote“ aufgeführt, Eigner F. und A. Vogler und H. Kettle. Aber wo ist „Trudel“?

Anscheinend wurden die Boote aber nicht nur von ihren Eignern gesegelt. In der Ergebnisliste der „ersten gemeinschaftlichen Wettfahrt zwischen dem Blankeneser Segel-Club und der S.V.A.Ö.“ am 10. Juni 1906 wurde „Pfeil“ von H. Jungbluth gesegelt, ebenso bei der Wettfahrt am 8. September 1907. War er da vielleicht doch

der Eigner des „Pfeil“? In dieser Liste entdecke ich dann auch „Trudel“. Sie ersegelte den dritten Platz in der „Abteilung II. Elbbootklasse. Mit Vergütung“, von E. Steindorff jun. gesteuert. Dessen Namen sehe ich auch in einer der Anzeigen auf den letzten Seiten des Jahrbuches. Ernst Steinhoff jun. war Inhaber des Geschäftes „Ewige Lampe“ – „Lager moderner Beleuchtungsgegenstände“. Das Geschäft, Wexstraße 16 belegen, bietet Petroleum- und Gaslampen, Petroleum- und Gaskocher an, außerdem „Emaille-Trink, Eß- und Kochgeschirre für Segelyachten in guter Qualität“ sowie „Kochmaschinen für Segel-Yachten für Petroleum und Spiritus“. Die „Ewige Lampe“, immer noch Familienunternehmen, befindet sich seit 1992 am Neuen Wall. Petroleumkocher und Emaillegeschild kann man dort allerdings nicht mehr kaufen.

Gleich drei Steindorffs sind in der SVAOe-Mitgliederliste vom 1. April 1909 verzeichnet, außer dem Junior Ernst noch Franz und Paul. Aus dem Besitz von Paul Steindorff stammt das Jahrbuch: Mit feinem Bleistift hat er vorn seinen Namen hinein geschrieben, dazu das Datum 10. IV. 09. Franz Steindorff ertrank 1912 nach unverschuldeter Kollision seiner Yacht „Schwalbe II“ mit einem Dampfer. Auch sein Mitsegler Ralf Flasshoff kam ums Leben. (Näheres in der SVAOe-Chronik „100 Jahre am Wind“, Seite 63.)

Und was sagt das Jahrbuch über Willy Erbrecht? Zunächst einmal, dass er in der „General-Versammlung am 4. Januar 1907“ zum 2. Vorsitzenden gewählt wurde – der 1. war W. Burmester. In der Generalversammlung vom 3. Januar 1908 wurde Willy Erbrecht dann 1. Vorsitzender, W. Burmester zog sich auf den Posten des 2. Vorsitzenden zurück, „da er noch immer an den Nachwirkungen seiner Krankheit litt. 22 Jahre blieb Willy Erbrecht 1. Vorsitzender

und wurde zum Ehrenvorsitzenden ernannt. Mit seiner Jolle „Willy“ findet er sich auch in den Ergebnislisten.

Willy Erbrecht war nicht nur Segler und Vereinschef, sondern auch ein begabter Grafiker und vor allem ein begeisterter Verseschmied.

„Elbabwärts geht die Reise,
Steif Fock und Segel steh'n,
Am Mast nach ihrer Weise
Die Wimpel lustig weh'n,
Es schweift der Blick zum Land,
Dort weht ein rotes Band.
Ein Mägdlein winkt uns Grüße
Und sanft versinkt der Strand.“

So die erste Strophe eines Liedes „Die Segler“. Ja, romantisch muss die Elbsegelei damals gewesen sein, heute grüßen uns Containerbrücken und die Hallen der Airbus-Werft.

Bisher hatte ich mich mit der Kenntnis zufrieden gegeben, dass Willy Erbrecht von Beruf Beamter bei der Reichsbahn war und sich auch künstlerisch in den Dienst der SVAOe stellte, indem er unzählige Lieder und Gedichte für die Vereinsfeste schrieb sowie Einladungen und Urkunden grafisch gestaltete. Er starb 1931.

Also ein Blick in den Nachrichten-Sammelband 1931/32: In der Juni-Nummer 1931 erschienen die Nachrufe. Dort heißt es: „Unser allverehrter Ehrenvorsitzender Willy Erbrecht, der noch auf unserem Jubiläumsabend im April dieses Jahres in voller Lebenskraft unter uns weilte und hoffnungsfrohe Worte für die Zukunft der S.V.A.Oe. sprach, ist am 6. Mai 1931 abberufen worden. Eine heimtückische Krankheit überfiel ihn plötzlich am Sonnabend vor unserem diesjährigen Ansegeln, an dem er sich in gewohnter Treue beteiligen wollte... In der Frühe des 6. Mai dieses Jahres schloß Willy Erbrecht nach kurzer, schwerer Leidenszeit die Augen für immer. Die



„Trudel“ bei Schulau (richtig: Wittenbergen, Eigner Ernst Steindorff jun.)



„Annemarie“ (Eigner Adolf Vogler) und „Trudel“
Fotos aus dem Album 1909 von Willy Erbrecht

S.V.A.Oe. hat ihren besten Mann verloren.“ Welche Krankheit? Die Nachrichten sagen es uns nicht. Eine schwere Grippe vielleicht, die ihn in seinem 63. Lebensjahr „überfiel“?

Aus den Berichten über die Trauerfeier in Ohlsdorf ist noch etwas zur Biografie Willy Erbrechts zu erfahren: Um 1890 war er von Dessau nach Altona gekommen, er begann mit seiner Jolle „Undine“ auf der Elbe zu segeln, schloss sich der „Bremer'schen Rudergesellschaft“, einen Vorläufer der SVAOe, an und wurde als Siebenunddreißigjähriger Mitglied der „jugendlich emporstrebenden“ SVAOe.

Unser Archiv mit seinen Bildern, Dokumenten und auch den gesammelten Nachrichten seit der Gründung 1905 verlockt immer wieder zu Streifzügen in die Geschichte der SVAOe. Die können vom Hundertsten ins Tausendste führen.

Die SVAOe-Archivgruppe ist weiterhin aktiv bei der Sichtung und Erfassung des bereits vorliegenden, umfangreichen Materials zur Geschichte der SVAOe. Sie freut sich über weitere Dokumente, Fotos und andere „Fundsachen“, die vielleicht noch irgendwo in den Schränken oder auf den Dachböden unserer Mitglieder schlummern. Auch Geldspenden sind willkommen, sie helfen bei der Beschaffung von Arbeitsmitteln.

Norbert Suxdorf



Es ging nicht früher los!

Gesellige Clubabende 2013 erst ab September

Auch wenn einige das Aufkranen ihrer Schiffe oder das Ende des Sommers nicht abwarten können: Die von den „Altjunioren“ gestalteten geselligen Abende im Clubhaus beginnen auch in diesem Jahr erst mit dem Dienstag, dem 3. September! Dass der Terminplan für die zweite Jahreshälfte schon den 6. August enthält, ist ein Irrtum, für den wir an dieser Stelle um Entschuldigung bitten. Die Mitglieder konnten, soweit ihre E-Mail bekannt ist, rechtzeitig verständigt werden. Die weiteren Daten der Abende entnehmt bitte dem Kalender.

Nochmals zur Erinnerung: Es ist immer der erste Dienstag des Monats.

Dass an den Abenden nicht nur Bier, Wein oder Wasser getrunken wird, hat sich bereits herum-

gesprochen. Für diejenigen, die es noch nicht wissen: Es gibt auch ein kulturelles Programm von A bis Z. Natürlich wollen wir weder mit der Altländer Trachtengruppe noch mit der Zauberflöte das Publikum ins Clubhaus zerren. Hier sind die Themen eher seglerisch, oder hamburgisch, oder elbisch. Sofern die Technik mitspielte gab es 2012/13 am:

- 4. September:** DVD „Hamburg damals 1950 – 1954“,
 - 9. Oktober:** DVD „Land im Gezeitenstrom – Utlande“,
 - 6. November:** DVD „Hamburg damals 1960 – 1964“,
 - 4. Dezember:** DVD „Menschen am Kiel-Kanal“.
8. Januar: DVD „Hallig im Winter“,
- 5. Februar:** DVD „Hamburg damals 1965 – 1969“,
 - 5. März:** DVD „Sturmfahrt nach Helgoland“ und „Whitbread-Race 81/82“

 <p>DIREKT AM HAMBURGER YACHTHAFEN!</p> <h1>YACHTPROFI.DE</h1> <p><i>Gute Teile, guter Service.</i></p> <p>Ausrüstung von A-Z • Farben • Drahtverarbeitung Beschlüge • VA-Schrauben • Sanitär • Elektrik</p>	 <p>Hochwertige Produkte für die Pflege Ihrer Yacht:</p> <p>Reiniger Polituren Winschenfett Frostschutz</p>
<p>DEICHSTRASSE 1 • 22880 WEDEL • TEL.: + 49 (0) 4103 - 884 92 e-mail: info@yachtprofi.de</p>	

Nach Abschluss der Heilbehandlung wurden durch die Sport-Unfallversicherung des Hamburger Sportbundes umfangreiche medizinische Gutachten eingeholt. Außer der vertraglich vereinbarten hohen Invaliditätsleistung stehen Frau S. aus der Sport-Unfallversicherung Leistungen eines Reha-Management-Teams zur Verfügung, welche speziell für derart schwere Verletzungen vorgesehen sind. Der Reha-Dienstleister unterstützt im Auftrag der Sportversicherung bei der medizinischen Rehabilitation und der beruflichen und sozialen Wiedereingliederung. Auch wenn das in einer solchen Situation nicht wirklich Trost gibt, hilft es dennoch, einen leistungsstarken Partner an seiner Seite zu wissen.

Haben sie schon jemals darüber nachgedacht, dass sie nur als Vereinsmitglied für Sportunfälle beim Segeln oder bei einer der Sportausübung dienenden Tätigkeit über den HSB versichert sind? Sie sollten darüber nachdenken und ihre Entscheidung treffen.

(Quelle: Leicht gekürzt aus HSB Newsletter vom 27. 06. 13)

Zu unserem Umschlagbild:

125 Jahre Modell-Abteilung der SVAOe Dank an Hinnerk Bodendieck

Jollen und Jugendkutter, Klassische Yachten und Frachtschiffe unter Segel, Dampf und Motor, also alles was schwimmt und noch mehr hat er gemalt, aber Modelsegelyachten? Ja, zum Kapitel über das Modellsegeln im SVAOe-Jubiläumsbuch hat er ein schönes Bild am Strand mit Modellschiffchen und spielenden Kindern beigesteuert. Aber sonst hat er Modellyachten bisher als Motive nicht wahrgenommen. So ging auch das 125-jährige Bestehen der SVAOe-Modellabteilung unbemerkt an ihm vorbei. Als

ich ihn fragte, ob er bereit wäre ein Bild für dieses Jubiläum zu malen, schien er zunächst wenig geneigt. Ich versuchte es dann hinten herum und erinnerte ihn an einen seinen kürzlich ausgestellten Zyklus mit der „Hammonia“ – und da wäre es doch sinnvoll, ihr mal eine „Altonia“ gegenüber zu stellen. Da schmolz sein Widerstand schnell dahin.

Das spontane Ergebnis meines Überfalls sehen wir auf der Umschlagseite. Inmitten von Segelbootmodellen steht dort die „Altonia“, ein Yachtmodell skeptisch in den Armen wiegend, im seichten Wasser der Elbe vor Oevelgönne, etwa auf der Höhe der „Strandperle“.

Wir danken Hinnerk, dass er sofort bereit war, für seine SVAOe mal wieder etwas zu tun. Er ist eben doch ein Pfundscherl, das muss hier einmal deutlich gesagt werden!

Wer mehr über ihn wissen will, der informiere sich unter www.atelier-Bodendieck.de oder in seinem Atelier Beerenweg 1 F in Bahrenfeld, Tel. 0173/619 41 99, E-Mail: post@atelier-bodendieck.de.

Jürgen Schaper

Dies und das

Sommer Ade – Segelzeit vorbei. Jetzt kommt die Tanz- und Ballsaison

Welches Paar hat Lust, an den wieder freien Abenden mit uns in Altona das Tanzbein zu schwingen? Von Anfang November bis Ende April an jedem Freitagabend werden mit viel Spaß und Geduld die schon mal gekonnten Tanzschritte wiederholt und neue hinzu gelernt. Näheres siehe auch <http://svaoe.de/fuer-mitglieder/fit-a-frisch/tanzen.html>

Bei Interesse ruft gerne an: Elisabeth (Ille) oder Reinhold Kemm, tagsüber: Elisabeth 040/369

2. April: DVD „Die Königinnen sind zurück – J-Yachten vor der Isle of Wight“,

7. Mai: Bericht über Hollandtörn 2012 von Jens Jorjan mit der MY „Andanjo II“.

So schön und informativ tolle DVDs sind: Es wäre zu begrüßen, wenn sich mehr Mitglieder dazu entschließen könnten, mit Vorträgen über eigene Erlebnisse zu berichten.

Vorgelesen haben an neun Abenden: Jürgen Kluth, Peter Mendt, Karsten Möller und Jürgen Schaper. Gesungen wurden an neun Abenden insgesamt 33 Lieder aus dem Fundus der Altjunioren. Mitsingen ist nicht Zwang, aber empfohlen.

Statistisches: 266 Teilnehmer insgesamt im Winterhalbjahr 12/13 durchschnittlich 30 Teilnehmer. Die höchste Teilnehmerzahl war 40, die niedrigste 20 Personen. Gäste sind willkommen.

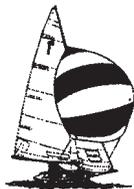
Die Aktivitäten außerhalb des Clubhauses beschränkten sich auf eine Besichtigung „Internationales Maritime Museum Hamburg“ mit 44 Teilnehmern am 16. Jan. 2013. Nach der Besichtigung war ein gemeinsames Essen im Restaurant „Catch of the Day“ angesetzt.

Im Winterhalbjahr 2013/14 sind folgende Exkursionen vorgesehen:

- HSVA (Hamburger Schiffbauversuchsanstalt)
- Schiffssimulator Hamburg
- NDR-Lokstedt
- Nautische Zentrale Hamburg Hafen (erst im Herbst 2014)

Weitere Vorschläge für Vorträge oder Ausflugsziele werden gern entgegengenommen!

Peter Mendt



Partnermitgliedschaft – nicht nötig?

Schwerer Bootsunfall überzeugt vom Gegenteil

„Meine Frau – meine Partnerin – mein Mann – mein Partner – mein Kind – meine Mitseglerin – mein Mitsegler ist nicht Mitglied in der SVAOe. Wozu auch? Das ist doch nicht nötig, das kostet nur Geld.“ So oder ähnlich klingt es, wenn man dies Thema bei manchen Seglern und Seglerinnen gelegentlich anspricht. Vordergründig mag es so scheinen. Der nachstehende Bericht über einen schweren Unfall im Winterlager belehrt eines Besseren. Er sollte manches Paar, manches feste Crewmitglied nachdenklich stimmen, zeigt er doch, wie wichtig die Mitgliedschaft für jeden ist, der ein Boot, einen Bootssteg oder ein Winterlager betritt.

Mit den ersten Sonnenstrahlen sollten die Boote endlich wieder zu Wasser gebracht werden. Einige Vereinsmitglieder waren auf dem Winterlagergelände zusammengekommen, um einander beim Abslippen zu helfen.

Die Yacht des B. lag auf dem Trailer, und H. setzte den vereinseigenen Traktor rückwärts in Bewegung, um den Bootsanhänger an den Haken zu nehmen. Er konnte aus seiner Position die hinter dem Traktor stehende Ehefrau des Bootseigners S. nicht sehen. Diese wollte sich mit einem Sprung aus dem Gefahrenbereich retten und kam dabei ins Straucheln. Die Anwesenden schrien dem Traktorfahrer zu, er solle anhalten, aber der Lärm übertönte ihre Rufe. Der Oberschenkel der am Boden Liegenden wurde vom Traktor überrollt und musste in einer Notoperation amputiert werden. Die 39-Jährige erlitt weitere Verletzungen und wird vermutlich einen Dauerschaden in Höhe von 80% zurückbehalten.

80 411, Reinhold 040/39 45 93, abends/Wochenende: 040/389 82 24 oder schickt eine Mail an k.e.r.kemm@foto-koehler.de mit Euren Kontaktdaten, wir melden uns dann.

Bojengeld – ein nicht ganz ernster Vergleich

Nach einem Hinweis in den Nautischen Nachrichten der Kreuzer-Abteilung 4/12, S. 54, liegen zwischen den Ägadischen Inseln an verschiedenen Plätzen Mooringbojen aus. Ihre Benutzung kostet für eine Nacht € 21,-, eine Woche „rabattiert“ € 105,-. Man bekommt für einige Segelgebiete eine Autorizzazione (Genehmigung, m. E. richtig: Autorizzazione). Wenn man das mal mit den Preisen für die Bojenplätze der SVAOe in Eckernförde vergleicht und dazu die Saisonpreise einschl. Umsatzsteuer mittelt und auf 120 Liegetage verteilt, kommt man auf einen durchschnittlichen Tagespreis von € 4,20. Als Gast zahle ich an der Boje pro Tag € 8,-, für eine Woche immerhin € 56,-, also etwas mehr als die Hälfte als in den Ägadischen Inseln. Hier hat man auch ein wunderschönes Seegebiet und braucht keine Autorizzazione zum Segeln. Zugegeben, das Wasser ist in der Ägäis wärmer. Ob es auch sauberer ist? Regen gibt's nicht, aber auch keine Dusche. Und statt Quallen gibt es dort sicher andere Quälgeister. Manchmal sollte man darüber nachdenken, wie gut wir es haben. Nicht nur auf Mooringplätzen.

Berichtigung

Kanal 68 ist richtig und wichtig

Der Aufsatz von Caroline-M. Wierig „Behörden-gespräch“ in Nr. 3/13 unserer Nachrichten ist von dem Ältermann der Lotsenbrüderschaft „Elbe“ Benjamin Lodemann offenbar (als einzigem?) aufmerksam gelesen worden. Jedenfalls hat er den darin enthaltenen zwar kleinen, aber nichts

desto weniger schwerwiegenden Fehler entdeckt und uns dankenswerterweise mitgeteilt: Der „Pflicht“-Revierkanal auf der Unterelbe zwischen dem Hafen/Hamburger Landesgrenze und der Reviergrenze bei Brunsbüttel/Belum ist nicht 69 sondern 68. (Ihm schließen sich unterhalb bis Neuwerk Kanal 71 und oberhalb, im Hamburger Hafen, Kanal 74 an). Tief zerknirsch bedauert der Redaktör das Versehen.

JCS

Bitte helfen Sie weiter mit!

Neue Mitglieder- und Yachtliste!

Nach mehreren Jahren Pause hat der Vorstand unter einigen Geburtsswehen eine neue Mitglieder- und Yachtliste herausgegeben. Sie ist gegenüber den früheren Listen etwas „abgespeckt“. So fehlen zum Beispiel die Geburtsdaten. Und nicht alle sehen ihre E-Mail-Adresse gedruckt. Da so eine Liste nie fehlerlos sein kann, bitten wir Sie/Euch darum, die Angaben nachzuprüfen und Unrichtigkeiten der Geschäftsstelle mitzuteilen. Das gilt auch für die Yachtliste.

Wer ein oder mehrere Exemplare für an Bord oder das Büro benötigt, der rufe bitte in der Geschäftsstelle an.

Wir danken allen, die uns geholfen haben und vor allem unseren Inserenten, die die Herausgabe unterstützt haben.

Der Vorstand



Büchertipps für den Herbst

Den Tod überlebt!

35 Jahre nach der Katastrophe des Fastnetrennens 1979, bei der 15 Segler den Tod fanden, hat der von seiner Crew an Bord der im Orkan entmasteten und im Sinken begriffenen 30-Fuß-Yacht „Grimalkin“ zurückgelassene Mitsegler Nick Ward sein Schweigen gebrochen. Seine fast unglaubliche Schilderung der Höllenfahrt bis zu Durchkenterung und Mastbruch, das Verhalten seiner Besatzung und langsame Sterbens des ebenfalls zurückgelassenen Mitseglers Gerry, seine Bemühungen, das havarierte Boot schwimmfähig zu halten, und endlich seine eigene Rettung nach mehr als 24 Stunden im treibenden Boot in Nähe des eigenen Todes ist wohl das Aufregendste, was je in der Segelsportliteratur veröffentlicht worden ist. Das jetzt broschiert neu aufgelegte Buch muss man gelesen haben!

Nick Ward/Sinéan O’Brian, Allein mit dem Tod – Eine verschwiegene Tragödie vom Fastnet Race 1979 – 228 Seiten, 21 Farb-, 9 S/W-Fotos, Delius Klasing € 12,90

75 Tage Ostsee

Wilfried Erdmann – Deutschlands bekanntester Segelautor – hat mit Frau Astrid und einer schnellen X 79, einem eher sportlichen, unbequemen und wenig altersgerechten Schiff, einen Sommer die westliche Ostsee bereist. Umso erstaunlicher das Urteil des erfahrenen Langfahrtseglers: Klein, schnell, einfach – das allerbeste Segelboot! Das macht neugierig auf seinen Report, der in 75 Tagen in einer großen Acht von der Schlei über Kleinen Belt, Kattegat, schwedische Westküste nach Südnorwegen und zurück über Skagerrak, Sund, dänische Südsee zurück führt. Von Erdmanns Seemannschaft, seiner Art zu segeln, zu beobachten und der Fähigkeit zu schreiben können Segler nur lernen. Erdmann blieb seinem

Stil treu, Gedanken auszuführen und offen und unbekümmert über seine Erlebnisse und Erfahrungen zu berichten. Jetzt broschiert erhältlich.

Wilfried Erdmann, Die skandinavische Acht, 272 Seiten, 50 Farb-, 27 S/W-Fotos, 8 Illustrationen, Delius Klasing, € 12,90

Himmelsphänomene und Wetterkatastrophen

Das Wetter war 2013 schon ungewöhnlich – Extreme gewissermaßen am laufenden Band. Auf ein eisiges Frühjahr folgte ein ebenso kaltes, aber vor allem nasses Frühjahr bis in den Juni hinein. Und dann der Sommer! Er brachte über lange Zeit mit Temperaturen bis an 40° die große Hitze! Was wird noch kommen? Dieses interessante Buch ist zwar keine Wetterfibel und hilft somit nur teilweise dabei mit, die Wetterentwicklung selbst zu erkunden, aber es zeigt die raue Gewalt der Stürme bis hin zu zerstörerischen Orkanen ebenso wie die erhabene Stille. Wetterentwicklung und Klimaveränderung werden in den fantastischen Fotos und meteorologischen Erklärungen verständlich. Eine Anschaffung, die sich lohnt!

Gordon Higgins, Bilderbuch Wetter, 256 Seiten, 232 Farb-, 12 S/W-Fotos, Delius Klasing, € 12,90

