

SEGLER-VEREINIGUNG ALTONA-OEVELGÖNNE e.V.



SVAOe NACHRICHTEN

5—2013 SEPTEMBER / OKTOBER



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

91. Jahrgang

September / Oktober 2013

Nr. 5

Windiger Elbe-Ausklang



„Fun“ von Klaus Pollähn an der Wendetonne vor Blankenese.

Foto: Wolfgang Reich

In dieser Ausgabe

Wie viel brauchst du?	2
Glückwunsch zur Hochzeit	5
Geburtstagsgrüße	5
Neuaufnahmen	5
Nachruf Kurt Diekmann	6
Nachruf Lotte Brügge	7
„Clementine“ – Start zur Weltumseglung	8
Logbuch der „Luv“	9
Zu unserem Bild auf Seite 9	14
Kutter-Sommertour	14
SVAOe-Grillen in Borsfleth	19
Von den Regattabahnen	21
Pagensand Wettfahrt	23
Aalregatta mal anderswo	24
Impressum	24
Senatspreis/Elbe-Ausklang	26
Ausgeflaggt?	28
Optis in Borgwedel	28
Dabei sein ist alles	29
125 Jahre Modellsegeln	32
Absegeln	35
Winterlehrgänge 2013/14	36
Gerhard Mercator	36
Dies und das	39
Zu unserem Titelbild	39
Freuden an der Wand	40
Das besondere Buch	42
Bücher für den Herbst	43
2 Zu guter Letzt	44

*Der Reichtum besteht nicht im Besitz von Schätzen, sondern in der Anwendung, die man von ihnen zu machen pflegt.
Napoleon Bonaparte (1769-1821)*

Wie viel brauchst du?

Vom Geben und Nehmen in der SVAOe

Die obige Frage stellte mir vor wenigen Tagen eines unserer Mitglieder während eines Telefonats. Ich sprach über die zu erwartenden, aber im Etat nicht eingeplanten Kosten der notwendigen Überholung eines unserer beiden in die Jahre gekommenen Jugendwanderkutter auf einer für gute Holzbauarbeiten bekannten Bootswerft. Die Übernahme eines ansehnlichen Teils der Kosten war mir vor schon einiger Zeit von einem anderen Mitglied zugesagt worden. Da der Umfang der Arbeiten und damit die endgültige Höhe der Reparaturkosten gegenwärtig noch nicht abzusehen ist, konnte ich seine Frage nicht präzise beantworten. „Warten wir’s ab, bis die Rechnung vorliegt. Du kannst auf mich zählen“ war seine lapidare Zusage, einen weiteren wesentlichen Teil dieser Kosten zu übernehmen.



Beruhigt konnte ich dieses großzügige Angebot unserem Vorsitzenden mitteilen, damit dieser der Werft den Reparaturauftrag erteilen und der Jugendobmann den Kutter in die Werft transportieren kann.

Ich erwähne dies, um den Blick unserer Leser auf die Spender und Wohltäter der SVAOe zu richten und ihnen zu danken. Es sind ja nicht nur die wenigen, die wir bisweilen um größere Beträge „anbaggern“ müssen und die dann

darauf mit der obigen Gegenfrage reagieren. Zu ihnen gehört auch die nicht geringe Anzahl von Mitgliedern, die Bedürfnisse – meistens finanzieller oder organisatorischer Art – erkennen und die Lösung der Probleme selbst in die Hand nehmen. Mitglieder, die auf eigene Kosten Boote unterhalten und sie anderen, vorwiegend Jugendlichen und Heranwachsenden, für Regatten und Reisen zur Verfügung stellen, bis hin zur Übernahme von Reisekosten und Aufwendungen für persönliche Ausrüstung.

Wir sind schon froh, wenn wir die normalen Unterhaltungskosten unseres eigenen ansehnlichen Bootsparks zwischen Opti und J24 aus Etatmitteln finanzieren können. Nicht vergessen möchte ich die zahlreichen ehrenamtlich Tätigen, die in vielen Aufgabengebieten Mühe investieren und ihre Freizeit opfern. Es sind die Autoren und Inserenten unserer Clubzeitung, die deren Her-

ausgabe erst ermöglichen und, last not least, die Betreuer unseres Internet-Auftritts. Sie alle sind unverzichtbar und können hier nicht erwähnt werden. Deswegen hier nur pauschal: Allen, die durch ihr Beispiel Bürgersinn beweisen, möchte ich hier einmal Dank sagen!

Ohne private Förderung und persönliches Engagement hätten wir weder so einen umfangreichen vereinseigenen oder -betriebenen Schiffspark für den Nachwuchs noch ein vorzeigbares Clubhaus für alle, böte die Segler-Vereinigung Altona Oevelgönne wie ein Schiff ohne Segel und Wind einen kümmerlichen Anblick. Der Wind, der das Schiff „SVAOe“ in flotter Fahrt hält, kommt oft von Mitgliedern, die in schlechteren Zeiten groß wurden und in ihrer Jugend keinerlei Förderung und Unterstützung zum Ausleben ihrer sportlichen und seglerischen Ambitionen bekamen.

www.foto-wannack.de

Was brauchen wir an Bord? Den Kompaß und ein gutes Fernglas!!

Für sichere Kurse und sicheres sehen. Unsere Augen werden nicht besser, aber immer besser werden unsere Ferngläser. Und immer wieder stellt der Seemann fest, dass doch nur das Beste immer das Billigste ist. Denn nur erste Qualität bewährt sich an Bord und wo gibt es die besten Ferngläser? Natürlich bei Foto-Wannack! An Bord brauchen wir Ferngläser, die auch einmal einen Sturz in den Niedergang abkönnen müssen. Wir führen das gesamte Programm aller bekannten Fernglashersteller. Lassen Sie sich kostenlos beraten, bringen Sie Ihr altes Fernglas mit, dann können Sie vergleichen und werden überrascht sein, wie weit die Fernoptik heute ist. Ob mit oder ohne Brille, immer das optimale Sehen und alles zu testen vor unserer Ladentür. Denn nicht nur für die Segelei, auch für Naturbeobachtungen haben wir ein sehr großes Angebot. Z.b. Taschenferngläser, begleiten uns überall hin, ins Theater, auf Reisen, auf Wanderungen, in der Natur und für Vogelbeobachtungen. Vielleicht möchten Sie ja Ihre Enkelkinder neugierig auf die Natur machen, hier können wir schon Taschenferngläser der Weltmarke NIKON 8x25 / 10x25 ab 95.- Euro anbieten (eine Idee für Weihnachten?). Gerne senden wir Ihnen kostenlos unsere kleine Broschüre „die Merkmale guter Ferngläser“ und Unterlagen über alles Neue.

Aber wir verkaufen nicht nur, wir reparieren auch in eigener Werkstatt Ferngläser, Kameras und Projektoren (auch alle älteren Modelle). Wir bieten auch modernste Digitaltechnik von CANON-NIKON-PANASONIC-LEICA und OLYMPUS an.



FOTO-WANNACK

Neanderstraße 27 · 20459 Hamburg (seit 1931)

Montag bis Freitag von 9 bis 18 Uhr · Tel. 040 / 340182 · Fax 040 / 353106

Info unter foto-wannack.de · Anfragen: e-mail d.wannack@hamburg.de

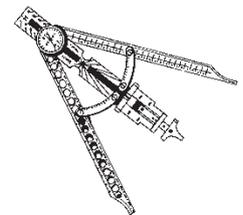
Die Frage sei erlaubt, was wir von der gegenwärtig begünstigten Generation zurückbekommen? Ein „Das war's“ nach der Zeit auf Jolle, Jugendkutter oder J24 dürfte es ohne besonderen Grund nicht geben. Soziales Engagement ist keine Einbahnstraße. So haben wir die Erwartung, dass auch sie, wie einst wir, in die Fähigkeit hineinwachsen, die von den bisherigen Generationen geschaffenen Werte zu erhalten und nach Kräften zu verbessern. Sie müssen sich der Pflicht bewusst sein, den in guten und schlechten Zeiten über ein Jahrhundert gewachsenen Kurs der Vorgänger fortzusetzen. Sie müssen den Ansporn haben, die Führung von uns Alten zu übernehmen, den Kurs zu korrigieren und ihr Schiff „SVAOe“ mit genügend Wind in Fahrt zu halten. Übrigens: Eine bessere Ausbildung in Menschenführung als in der ehrenamtlichen Vereinsarbeit gibt es nicht! Wie sagte der neue Papst Franziskus vor kurzem treffend: „Die Jugend ist das Fenster, durch das die Zukunft in die Welt eintritt“.

Die Praxis mag profaner klingen: Zur Zukunft gehört auch immer wieder, neue Mitglieder zum Mitmachen zu bewegen. Und, ebenso wichtig, die permanente Einbindung geeigneter Kräfte in

dieser Mannschaft. Die Wachablösung und der biologische Abgang vieler langjähriger Crewmitglieder vollzieht sich trotz höherer Lebenserwartung still aber absehbar. Ich appelliere deshalb an die Vereinstreue, die Aufrechterhaltung der Mitgliedschaft, auch wenn deren „Vorteile“ nicht oder nicht mehr in Anspruch genommen werden. Der Wert lebenslanger Bindungen zu alten Freunden ist gerade im zunehmenden Alter wichtig.

Es gibt viel Not in der Welt und unzählige Notwendigkeiten zu helfen. Ein Segelverein, auch unserer, gehört nicht zu den Bedürftigen dieser Welt. Aber da Segeln nun mal das Schönste im Leben ist, sollten wir dessen Zukunft nicht vernachlässigen.

Ich wünsche einen schönen und milden Herbst.
Jürgen Chr. Schaper
Kommodore



60 Jahre Vorsprung

Tickets · Administrationssoftware
Hardware · Beratung · Service

BECKERBILLETT

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



Glückwunsch zur Hochzeit

Nach einem fulminanten Polterabend sind Telse Foerst und Daniel Rüter am 8. Juni 2013 in den Hafen der Ehe eingelaufen.

Wir wünschen den beiden einen guten gemeinsamen Lebenskurs

16.12.	Arne Ipsen	55 Jahre
17.12.	Rüdiger Röhrs	40 Jahre
17.12.	Leopold König	30 Jahre
21.12.	Hans Mucke	65 Jahre
22.12.	Ulrich Heider	80 Jahre
22.12.	Gudrun Lasitza	60 Jahre
24.12.	Christian Schwieger	20 Jahre
26.12.	Stefanie Christiansen	40 Jahre
27.12.	Peter Grossmann	80 Jahre
28.12.	Hans Paulmann	70 Jahre

Herzliche Glückwünsche zum Geburtstag!

Unsere Grüße und Glückwünsche gehen an alle diejenigen Mitglieder, die in dieser trüben Herbstzeit 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.

27.10.	Barbara Vorbau	75 Jahre
02.11.	Martin Schütt	55 Jahre
09.11.	Karl-Peter Wille	80 Jahre
12.11.	Marlies Schaper	80 Jahre
14.11.	Jan Frederik Meyer	10 Jahre
16.11.	Reimund Chr. Reich	80 Jahre
16.11.	Dirk Wiedemann	70 Jahre
22.11.	Rainer Wolf	75 Jahre
25.11.	Ole Raschdorf	30 Jahre
30.11.	Jürgen Feist	75 Jahre
01.12.	Christoph Nadolny	30 Jahre

Es gibt kein Übel für denjenigen, der begriffen hat, dass der Verlust des Lebens kein Übel ist.
Michel Eyquem Montaigne (1533 – 1592)
Französischer Schriftsteller und Philosoph



Ehrenmitglied **Kurt H. F. Diekmann** **1916–2013**

Es ist kein Wunder, dass Mehrumpfyachten nicht nur ihre dem Geschwindigkeitsrausch verfallenen Fans begeistern, wenn sie, wie gerade bei den Wettfahrten um dem „America's Cup“ zu sehen war, inzwischen mit 40 Knoten mehr über als durch das Wasser jagen. Sie fordern aber nicht nur die Jugend, sondern auch manchen alten Segler, der einst auf klassischen Yachten das Handwerk des Segelns erlernt hat, heraus. Zu diesen zählte auch unser langjähriges Mitglied Kurt Diekmann, der vom Dickschiffsegler zum Multihull-Konstrukteur konvertierte.

Den Flugzeugbauingenieur und Aerodynamiker, der sich für alles, was mit Wind, Flügeln und Segeln zusammenhing, interessierte, faszinierten die Entwicklung und Verbesserung von Mehrumpffbooten, und so wandte er sich der Konstruktion vorzugsweise von Trimaranen zu, von denen mehrere gebaut wurden. In der Vereinigung Multihull war er viele Jahre lang als

deren Vorsitzender eine treibende Kraft, wie zahlreiche von ihm erschienene fachliche Berichte, Konstruktionszeichnungen und Anregungen zu diesem Themenkreis beweisen.

Obwohl in München wohnend führte ihn sein Weg oft nach Hamburg zu seiner Familie am Elbuferweg und zu Freunden in der SVAOe. Auf den winterlichen Tannenbaumregatten wurde er zum interessierten Zuschauer vorzugsweise der modernen Modellyachten, und anschließend ging's zur Plauderrunde zu Norbert und Martino Anbergen in Wedel.

Die Erinnerungen an Kurt Diekmann gehen weit zurück bis in die Vor- und Nachkriegsjahre, in denen er gemeinsam mit seinem früh verstorbenen Bruder Karl Diekmann vom alten Hamburger Yachthafen auf Waltershof die 8 KR-Yacht „Anna-Luise“, später einen Hanseat 70 gleichen Namens segelte. Persönlich verbindet mich mit ihm die Erinnerung an seine gelegentlichen Besuche in meinem Haus und interessante Gespräche mit ihm, die oft weit über das Seglerische hinausgingen.

Mit seinem Tod am 19. August ging nach einem erfüllten Leben im hohen Alter von fast 97 Jahren nicht nur deren zurzeit ältestes Mitglied von Bord der SVAOe, der er die unvorstellbar lange Zeit von 77 Jahren angehörte, sondern auch eine Persönlichkeit, die sich über viele Jahrzehnte auf dem Gebiet der Segel- und Schiffstechnik große Verdienste erworben hat. Die SVAOe hat Kurt Diekmann 2007 im Hinblick auf dessen langjährige ehrenamtliche Tätigkeit in der deutschen Mehrumpffsszene die Ehrenmitgliedschaft verliehen.

Mit seiner Tochter und der Familie verbindet uns das Andenken an ihn.

Jürgen Chr. Schaper
 Kommodore

Das Schönste, was ein Mensch hinterlassen kann, ist, dass man lächelt, wenn man sich seiner erinnert. Theodor Fontane

Lotte Luise Brügge

geb. Harmstorf, 1925–2013

Eine große, überwiegend aus Seglern bestehende Trauergemeinde nahm am 30. August 2013 in der Kapelle des Blankeneser Friedhofes am Sülldorfer Kirchenweg Abschied von Lotte Brügge, der Witwe unseres vor ihr gestorbenen langjährigen Mitgliedes Dr. Jens Brügge und selbst Mitglied der SVAOe.

Nach der Andacht gedachte die Familie mit zahlreichen Segelfreunden bei spätsommerlicher warmer Temperatur und reichlich gedeckter Tafel im Garten der Familie Stryi an der Elbchaussee der Verstorbenen.

Mir kam dabei spontan das einfache portugiesische Sprichwort in den Sinn: „Die Toten ins Grab, die Lebenden an die Tafel.“ Es passt einfach, ebenso wie der vorangestellte Ausspruch Fontanes, gut zu Lotte Brügge und ihrem Lebensstil. Sie war eine starke Frau, bis zuletzt wusste sie, was sie wollte (und was nicht) und konnte Fragen ihrer Altersgestaltung sehr selbstbewusst entscheiden und durchsetzen. So war auch ihre Verabschiedung im Sinn dieser einst so beliebten und lebensfrohen Frau, die gern mit der großen Familie oder ihren zahlreichen Freunden feierte, zu verstehen.

Wir alle behalten sie so, wie wir sie in ihren guten Zeiten kannten, in Erinnerung. In ihren vier erwachsenen Kindern wird ihre Art fortleben.

Jürgen Chr. Schaper
Kommodore

TOPLICHT

Schiffsausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten • Werftausrüstung

Unsere neue Adresse:

**Notkestraße 97
22607 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

**WIR HABEN
VERHOLT.**



„Der kleine Braune“

Kostenlose Katalog-
bestellung und Webshop
www.toplicht.de



Abschied im Yachthafen

Auch „Clementina“ ist zur Weltumsegelung gestartet

Die eine kommt, die andere geht. Mit „Clementina“, einer Sweden Yacht 54, geht abermals eine Hamburger Segelyacht auf Weltumsegelung. Nach gründlicher Vorbereitung, unter anderem durch Gespräche und Empfehlungen mit Eigner

Die auf 20 Monate festgelegte Reiseroute führt nach der „Clementina“ – schon unterwegs Überquerung der Biscaya in mehreren Teilstrecken über Nordspanien, Portugal und Madeira nach Gran Canaria, wo im November wieder eine ARC-Regatta über den Atlantik nach St. Lucia gestartet wird. Im Anschluss daran beginnt dort wieder eine World-ARC, auf der es nun auch gilt, den von der etwa gleich großen „Gunvør XL“ aufgestellten Geschwindigkeitsrekord zu brechen.

Der Kurs die Regatta führt nach Passieren des Panama-Kanals über den Pazifischen Ozean nach Australien, durch den Indischen Ozean nach Südafrika und über den Südatlantik und Brasilien zurück zum Ziel auf St. Lucia.

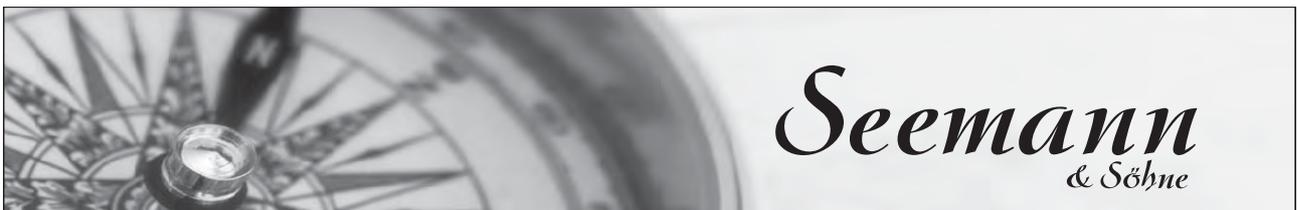
In der SVAOe hatten wir am 17. September im Clubhaus Gelegenheit, diesen Kurs über Ozeane und schöne Weltgegenden durch einen wunderbaren Lichtbildervortrag von Karsten Witt über die Reise der „Gunvør XL“ nachzuvollziehen.

Jetzt erfüllt sich Kai Möhrle diesen Wunsch. Gemeinsam mit den Mitgliedern des Blankeneser Segel-Clubs wünschen wir ihm und seiner Besatzung für die lange Reise Gesundheit, viel Glück und am Ende – Erfolg.

-s



Abschied im Hamburger Yachthafen und Crewmitgliedern der gerade von ihrer Rekordumrundung zurückgekommenen „Gunvør XL“, startete Kai Möhrle (BSC/SVAOe) am 16. Mai im Hamburger Yachthafen zu seiner lange geplanten Umsegelung der Welt, die auch für Segler offenbar immer kleiner zu werden scheint.



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.

1800 Seemeilen bis zur Barfußroute

„Luv“ wieder auf Fahrt über den Atlantik

Am Montag werden bei Hochwasser die Leinen losgeworfen. Von Wedel, die freundliche Strömung und den noch hilfreichen Wind nutzend, segelt die Yacht Richtung Nordsee. „Luv“ ist wieder unterwegs. Vor ihr liegen fünftausend und mehr Seemeilen, eine Reise länger als ein Jahr. Erstes Ziel ist zunächst Helgoland, wo noch einmal billiger Treibstoff gebunkert wird. Dann geht es durch den englischen Kanal, die ein wenig gefürchtete Biskaya und entlang der langen portugiesischen Küste nach Gran Canaria.



„Luv“ passiert den Leuchtturm von Raz de Sein in der Bretagne
Foto: Stéfane Bauer

Wir können uns Zeit lassen. Erst Ende November fällt nach einer Anreise von 1800 Seemeilen dort der Startschuss zum großen Seerennen über den Atlantic, der „Atlantic Rally for Cruisers“. Mehrere hundert Yachten haben für die „ARC“ gemeldet. Angeblich geht es gar nicht darum zu gewinnen. Ankommen ist alles. Mal sehen, ob uns nicht aber doch der Ehrgeiz packt.

„Barfußroute“ heißt diese Strecke ein wenig abfällig bei besonders harten Seeleuten. Uns

erwarten auf dem Törn nach St. Lucia über die Cap Verdischen Inseln in der Karibik keine harten Stürme, Kälte oder sonstiger Stress und Entbehrungen. Wir freuen uns auf den immerwährenden Passat, die warmen Temperaturen von Luft und Wasser, einen gelegentlich geangelten Fisch und eine entspannte Regatta ohne Gummistiefel.

Das andere hatten wir schon: Vor ein paar Jahren wettete die „Luv“-Crew in der Vorbereitung des „Blue Race“ von New York nach Hamburg zwei veritable Orkane ab, das Seerennen über den Nordatlantik war auch nicht ohne, die Tour über die ruppige Nordsee ins schottische Edinburgh auch nicht. Und im vergangenen Jahr bot die Seeregatta „Skagen rund“ von Helgoland nach Kiel jedem an Bord die Gelegenheit, sich selbst und der Welt zu beweisen, was wir doch alle für tolle Kerls sind. Na ja, nicht selten seekranke Kerls.

„Wir“, das sind insgesamt 35 Besatzungsmitglieder jeden Alters und Geschlechts, die in wechselnder Zusammensetzung mal mit nur vier, mal mit sieben oder acht an Bord auf die lange Reise gehen. Denn in St. Lucia ist noch lange nicht Schluss. Wir haben die Seekarten vieler karibischer Inseln dabei, aber auch die der Bahamas, Floridas, der gesamten amerikanischen Ostküste bis hinauf nach Halifax, den St. Lorenzstrom und Kanada. Wendepunkt der Reise sollen die Großen Seen sein. Mal schauen, was bis dahin alles passiert und was es alles zu erzählen gibt.

Yarmouth – Isle of White – Englischer Kanal

Wir machen die Luv klar für den Sprung über den Kanal. 82 Seemeilen bis zur Insel Guernsey. Wir dürfen dort nicht vor 10.30 Uhr ankommen, da uns sonst harte Gezeitenströme das sichere Einlaufen unmöglich machen. Also: Leinen los um 18.00 Uhr. Es wird ein langer Törn durch die

Nacht. Ich habe schon mal auf Vorrat gekocht, eine Art Coq au vin, der hat sich bereits auf diversen Langfahrten bewährt.

Eigentlich hätten wir unseren Liegeplatz in Yarmouth bereits um 12.00 Uhr verlassen müssen. Beim Hafenmeister haben wir eine Verlängerung unserer Liegezeit beantragt. Er entschuldigt sich, dass er dafür zwölf Pfund Gebühr kassieren müsse. Unsere betübten Gesichter motivieren ihn zur Großzügigkeit: „Ich hab' eure Schiffslänge ein wenig reduziert“. Kurze Schiffe kosten weniger. „Luv“ ist nach „englischer Rechnung“ jetzt nur noch 11 Meter lang.

Einen Lotsen für die trickreichen Gewässer, die vor uns liegen, brauchen wir nicht. Peter Zösch „Zisch“, mal pingeliger Navigator, mal verlässlicher Frühstücksbeauftragter, mal handwerklich perfekter Tampenbetakler, kennt hier im Solent zwischen Südengland und der Isle of White inzwischen jede Tonne und jede Untiefe. Guernsey, diesen Heimathafen der Steuerflüchtigen, kennt er natürlich auch. Zisch segelt seit 54 Jahren.

Noch ein paar Jahre mehr an seglerischer Erfahrung hat Werner „Loewe“ auf seiner Logge. „Loewe“ hat in der Crew die Rolle des maritim bewanderten Geschichtenerzählers übernommen, unverzichtbar auf langen Törns. Ein Zitat aus der längst vergriffenen „Seemannschaft“ von 1957 wird immer gern beschmunzelt. Es stammt aus den „Yachtgebräuchen“: „An Land trägt der Seemann einen Mantel von unauffälligem Schnitt und Farbe. Dazu schwarze Schuhe.“ Dass solche Sitten schon sehr lange aus der Mode gekommen sind, wird uns bei jedem Landgang neu bewusst.

„James“, der mit seinem Zopf und Bart so aussieht, als wäre er Komparse in einem Wikingerfilm, ist noch nicht ganz Rentner. Er hat seine solide Seemannschaft als Kuttersegler vor einem

halben Jahrhundert auf der Elbe erlernt. Rechnet man das Alter des „Luv“-Eigners und das der anderen drei Senioren in der Crew zusammen, kommt man auf einen respektablen Schnitt. Noch respektabler dürfte die Zahl der Seemeilen sein, die wir vier als maritime Lebensleistung absegelt haben. Überschlägig weit jenseits der 100000.

Alter zahlt sich in England übrigens aus. In Portsmouth besichtigten wir gestern das Flaggschiff von Lord Nelson, die „Victory“. Der Eintrittspreis von stolzen 17 £ pro Nase ist für die Generation 60 plus um ein Pfund reduziert. Auch die Fähre war billiger. Unsere beiden Youngster Arne (55) und Gero (40) mussten den vollen Preis zahlen. Und auch sonst sehen wir für den Skipper und den „Moses“ nur Nachteile in deren Jugend. Zisch prahlt ein wenig: „Wir haben von der Seemannschaft schon so viel vergessen, wie Ihr nie gelernt habt.“ Arne, der bereits über den Atlantik geschippert ist und Nord- und Ostsee rauf und runter, nimmt's gelassen. Ohne Zwischenfälle hat er die „Luv“ über die ersten 640 Seemeilen unserer kleinen Weltreise geführt. Über Helgoland, Den Helder, Zeebrügge, diverse Häfen im englischen Kanal und jetzt nach Guernsey. Ich nehme mal an, wir werden auch dort heil ankommen.

Von Guernsey nach Nantes

Der volle Mond macht sich im Westen daran unterzugehen, die Sonne versteckt sich noch unter dem östlichen Horizont; aber ihre Strahlen beleuchten bereits die dünnen Kondensstreifen von einem halben Dutzend hoch fliegender Jets, die Kurs auf Paris nehmen. Grelle Striche auf gelbblausapastellfarbenem Himmel. Eine durchaus kitschige Kulisse, wenn es nicht alles wirklich echt wäre. Wir sind um fünf Uhr ausgelaufen, einem Rat des unentbehrlichen englischen Seehandbuchs „Reeds“ folgend,

wonach es unbedingt notwendig sei, die berüchtigte Meerenge zwischen der bretonischen Insel Ouessant und dem französischen Festland genau bei höchstem Hochwasser zu erreichen. Dann nämlich würde uns ein schneller Gezeitenstrom einigermaßen sicher durch den engen Chenal du Four mitnehmen. Ouessant, Chenal du Four, Raz de Sein, diese Ortsnamen stehen seit jeher für Sturm, Schiffbruch, Verderben. Nur wenige Küstenstriche auf der Welt haben bei Seeleuten einen so schlechten Ruf. Kap Hoorn vielleicht oder der Malstrom bei den Lofoten und die Jammerbucht im Skagerrak.

Das dramatische Hubschrauberfoto des Wärters, dessen granitener Leuchtturm La Jument von einem gewaltigen Brecher übertost wird und der sich vor dem sicheren Tod eben gerade durch

eine kleine Tür retten kann, fehlt in keiner Bildergalerie. Massiver kann die Natur ihre Dominanz über den Menschen nicht belegen. Der graue Leuchtturm aus dem Foto ist eben an Steuerbord in Sicht gekommen. Sein rotes Feuer mit der Kennung „Blitz Gruppe 3, Wiederkehr alle 15 Sekunden“ wird gleich verlöschen, sobald die Sonne vollständig über die Kimm gestiegen ist. Zahllose Wracks bedecken den Meeresgrund vor Ouessant, und jede Menge ungepflegte Seemannsgräber könnten warnen vor den zahlreich erteilten scharfzackigen Klippen. Von der Biskaya rollen auch schon fünf Meter hohe Wellen heran, zwischen den Wellenkämmen liegen vielleicht 70 Meter. Die „Luv“ klettert hoch, rutscht runter. Das war's dann aber auch mit der Gefahr fürs Erste. Die hohen Wellen sind



NEUBAU

RESTAURIERUNG

REPARATUR

WINTERLAGER

alter Schwell, kraftloser Rest eines vergangenen Sturms im Atlantik. Der jetzt flau Wind misst schlappe acht Knoten. Die Sicht ist gut, es ist trocken und gegen Mittag sogar warm.

Im „Reeds“ heißt es, man solle auf Untiefen und Steine achten. Bedauerlich, dass der Kaffee dem Rudergänger in seinem Becher allzu rasch kalt gepustet wird. Von dem reißendem Strom in der Meerenge nehmen wir gelassen Kenntnis: Bei sechs Meilen Fahrt durchs Wasser machen wir fast zwölf Meilen über Grund. Aber sonst? Kaffeefahrt! Damit ernten wir nun keinen seglerischen Ruhm. Aber es ist der „Luv“-Crew lieber so. Wer will schon ein Seemannsgrab?

Häfen...

Eben haben wir einen Hafen verlassen, von dem uns zuvor leider niemand abgeraten hat. Pornichet ist ein trister, an der Mündung der Loire gelegener Ort. Die „Luv“ hat dort für eine Nacht Rast gemacht, weil die Crew nach 85 Seemeilen Schaukelei keine Lust mehr hatte, noch weitere zwei Stunden in den späten Abend hinein bis zum nächsten kuscheligeren Fischerhafen zu segeln. Der Supermarkt dort wäre garantiert schon geschlossen gewesen, und unsere Vorräte, nicht nur an Wein und Bier, sind auf Null.

Pornichet also, eine lang gestreckte Bucht, die von einem bis zum anderen Ende mit mas-sentouristisch nutzbaren immer gleich öden Betonklötzen bebaut ist. Ich bin sicher, diese Stein gewordene Einfallslosigkeit ist allein einem einzigen Architekten gelungen. Ein zweiter Baumeister hätte sicher für ein ganz klein wenig Abwechslung gesorgt. Da über Pornichet eigentlich nichts weiter zu berichten wäre, will ich die Gelegenheit nutzen, über das zu schreiben, was uns Seglern in Häfen wirklich wichtig ist. Ich meine die Fazilitäten, auch Toiletten und Duschräume genannt. Nichts ist wichtiger, als nach langer Sturmfahrt mit heißem Wasser

das Salz aus den verklebten Haaren und vom ausgekühlten Körper zu spülen. Die Qualität und Verfügbarkeit der Hygiene-Gebäude bestimmt daher für Wassersportler den Rang der Häfen in der Qualitätshitliste.

Denken wir, wenn wir uns an den letzten Helgolandaufenthalt erinnern, an die rotfelsige „Lange Anna“ oder den Helgoland-Hummer? Keineswegs. Die Spitzenmeldung auf der offiziellen Website zur größten deutschen Hochseeregatta, der Nordseewoche an Pfingsten 2013, war die Mitteilung: „Mehr Toiletten und Duschen im Hafen Helgoland!“

Kommt man, wie gegenwärtig die „Luv“ auf Langfahrt nach Westen, festigt sich in allen EU-Anlegestellen die gleiche Erfahrung: Die Planer und Erbauer von Hafenklos und Hafenduschen sind sämtlich keine Segler. Sonst wüssten sie nämlich, dass die Crews in aller Regel mit Jacke, Hemd und Hose, mit Handtuch und Kulturbeutel zur Körperpflegestelle laufen. Wohin aber mit alldem? Keine Ablageflächen, nirgendwo, kaum Haken, um die Utensilien loszuwerden. Dann steht also Hein Seemann halbnackt vor dem Waschbecken, die Klamotten zwischen die Knie geklemmt und putzt sich die Zähne. Unter der Brause bietet sich der Trick mit den Knien eher nicht an. Heute früh, in der Dusche von La Rochelle, wird ein weiterer Mangel offenbar. Sowohl Kleidung als auch Kulturtasche können kunstvoll auf einen Knopf geknotet werden. Die Schuhe bleiben am Boden. Ein grober Fehler. Per Knopfdruck schießt es mit Hochdruck aus der Brause und setzt die winzige Kabine unter Wasser. Die Schuhe auch. Regelbar sind Menge, Druck und Richtung des alles befeuchtenden Strahls nicht. Dafür ist die Temperatur angenehm warm.

Das ist nicht immer so. In Pornichet gibt's zwar auch keine Haken und Ablagen, dafür ist das

Wasser knallheiß. Die Franzosen bringen in ihrer Hafen-„Douche“ nicht nur empfindliche deutsche Gäste, sondern womöglich auch ihre Hummer um. Nicht wenige Segelboote an der Atlantikküste führen tatsächlich Hummerkörbe als Fanggerät mit an Bord.

Apropos warmes Wasser. Irgendwer sollte den Engländern mal verraten, dass die Einhebelmischbatterie bereits erfunden wurde. In allen dort angelaufenen Ports war diese nützliche Neuerung unbekannt. Links warm, rechts kalt, mischen in der hohlen Hand. Wenn irgendwer in Frankreich mit Blick auf Elbphilharmonien, Bahnhöfe und Flughäfen Hohn und Spott über unfähige deutsche Großprojektplaner ausgießen sollte, darf man ihm entgegenhalten: „Port des Plaisance La Rochelle.“ Mit 5000 Liegeplätzen der mit Abstand größte Sportboothafen Europas. Zwar noch nicht ganz fertig, aber die Duschen sind bereits verschimmelt. Die Lüftung wurde

vergessen. Zum Thema Toiletten noch etwas Versöhnliches. Zwischen Pornichet und La Rochelle bleiben wir zwei Tage auf der wirklich traumhaften Île d'Yeu. Auch dort keine Haken und Ablageflächen, aber ein Schild an der Tür: „Geschlossen ab 20 Uhr“. Was machen, wenn man nachts mal muss? Das Bordklo, im Hafen sonst tabu, kommt zu Ehren. Beim Pumpen im Dustern spült es mit einem mal hellgrünes Meeresleuchten ins Becken. Kann man schöner pinkeln?

Heiko Tornow

Fortsetzung in der nächsten Ausgabe unserer Nachrichten

Die Reise der „Luv“ kann verfolgt werden über den Blog „Ger5148.com“. Klickt man den Button „Yellowbrick“ an, zeigen sich der aktuelle Standort und die bisherige Route.

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

Zu unserem Bild auf Seite 9

Hierzu bekamen wir folgende E-Mail:

Sehr geehrte Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne e.V.,

wenn mich nicht alles täuscht, ist dies eines Ihrer Boote. bzw das Boot eines Ihrer Mitglieder. Recherchen im Internet ergaben Daniel Rüter als Steuermann dieser X-482 bei mehreren Regatten.

Die Fotos habe ich aufgenommen, als ich meinerseits mit der französischen Segelschule „Les Glénans“ am 21. August 2013 den „Raz de Sein“ an der West-Spitze der Bretagne/Frankreich von Süd nach Nord überquerte. Auf den Fotos ist der Leuchtturm „La Vieille“ zu sehen.

Ich wäre Ihnen verbunden, wenn Sie diese Fotos weiterleiten könnten.

Mit besten Grüßen

Stéphane Bauer

Wir danken dem Fotografen Stéphane Bauer für diese freundliche Aufmerksamkeit und uns telefonisch erteilte Genehmigung zum Abdruck des Fotos der „Luv“ von Heiko Tornow in unseren Nachrichten.

Jürgen Schaper

Zwei Kutter rund Fünen

Erinnerungen an die „So-Tour“ 2013

Direkt nach der Kieler Woche ging es für uns mit der „Teufelsbrück“ auf Sommertour. Vom Marinestützpunkt aus segelten wir bis Laboe und dann am nächsten Tag ohne Großsegel nach Kappeln/Schlei. Gemeinsam mit der „Finke“ („Finkenwerder“, dem „Roland“ (von Wedel) und Arne Habermanns Elvstrøm stauten wir hier alle Vorräte für vier Wochen Dänemark ein. Dieses Jahr sollte es für uns nur Rund Fyn gehen. Nachdem wir in Kappeln unsere letzte deutsche Dusche in Anspruch genommen und ausgiebig gefrühstückt hatten, klärten wir auf und segelten den kurzen Abschnitt der Schlei runter. Bei Sonnenschein und gutem Wind ging es halben Windes nach Sonderburg. Gegen Abend schief der Wind ein, und Arne Habermann holte den „Roland“ aus der Flaute ab, während wir eine Menge neuer Freunde aus aller Herren Länder kennen lernten. In Sonderborg fand das diesjährige Treffen der so genannten „Waves of democracy“ statt, und so traf ein Haufen politisch engagierter junger Menschen auf einen Haufen segelbegeisterter „Kutterrussen“.

Es war ein guter Abend, der sich viele Stunden fortsetzen sollte. Zur allgemeinen Begeisterung führte auch Trutzs Besuch aus Deutschland, der uns mit dem Nötigsten versorgte, damit die Backsklappen nicht leer wurden. Der folgende Morgen war dann recht früh, regnerisch, und die Kopfschmerzen machten es nicht besser. Den Sund hoch und auf dem Weg nach Assens waren wir in dauerhafter Begleitung durch Arnes Elvstrøm. Da die Musik nicht funktionierte, oder alle zu faul waren, sie zu reparieren, unterhielt Sünje uns solange gesangstechnisch mit Annette Lousian. Am späteren Abend kam auch die „Roland“ in Assens an. Die „Finke“ gönnte

Beilagenhinweis

Bitte beachten Sie folgende Beilagen in dieser Ausgabe:

SVAOe: Anmeldung Führerscheine

Anmeldung Pyro-Funk-Sicherheit

L.A.C.H Schulz: Yachtwerft Lütje

sich einen Tag Ruhe von uns und setzte sich ein paar Häfen vorher ab. Der Verlust war natürlich bedauerlich, hielt Felix und mich aber nicht von einer feuchtfröhlichen Badeparty mit der neuen Luftmatratze ab. Auf „Roland“ ging es abends mit einem Tanzwettbewerb weiter, bei dem Maris und Paul Grosse von der „Roland“ als Duo als absolute Favoriten galten. Eine Palette Bier fand hier die allgemeine Sommertourbezeichnung „Lunchpaket“. Die „Finke“ rief uns am nächsten Morgen an, um einem Plan zu erarbeiten: „Heute Middelfart. Museumshafen. Bis dann. Over and Out.“

Bei wenig Wind und mit Jannes und Felix auf der Luftmatratze im Schlepp segelten wir Richtung Middelfart und machten dabei so unmöglich wenig Strecke pro Stunde, dass Arne uns ein Stück mitnahm. Angekommen in Middelfart feierten wir die Wiedervereinigung mit den „Finken“ und gleichzeitig Ahrens Abschied, da sie uns am nächsten Morgen verlassen wollten um ihre Rückreise nach Finkenwerder anzutreten. Doch es sollte anders kommen. Wir konnten Thore, seine Crew und schließlich auch Henrike überreden, nur bis Bogense zu segeln, um noch einen Abend miteinander zu verbringen.

Trotz anfänglichen Schwierigkeiten aufgrund der Strömung im Middelfart-Sund erreichten wir Bogense noch früh am Tag, und so konnten wir einige Stunden mit Lesen, am Schlauch Duschen und Känguru-Chroniken Hören verbringen. Was wir zu diesem Zeitpunkt noch nicht wussten, war, dass wir in den nächsten zwei Wochen so viele Hafentage machen würden, dass wir die Känguru-Chroniken mehrmals rauf und runter hören konnten. Am Abend des ersten Tages in Bogense hieß es wieder „Flunkyttime“. Während ein kleines Duell ausgetragen wurde, ließen wir den Abend bei einigen früher bei anderen später ausklingen.

Der nächste Morgen war warm und still. Es war Flaute, und davon nicht zu wenig. Wir, wie immer, die Ersten, die Bogense verließen, verbrachten die nächsten zwei Stunden damit zu treiben, und als uns schließlich das Quallen-Beobachten zu langweilig wurden, entschieden wir uns dazu, eine kleine Ankerparty zu feiern. Wir holten den Anker aus der Bilge, und Henrike gab uns ein Lunchpaket. Den ganzen Tag verbrachten wir am Strand vor Bogense und bekamen unseren ersten Sonnenbrand. Später, als die Sonne etwas nachließ, pullte die „Roland“ raus und besuchte uns für einige Stunden. Als es kälter wurde, schwammen wir alle zurück zu den Kuttern und backschafteten. Man könnte, denke ich, mit 80%ger Wahrscheinlichkeit sagen, dass es wieder Nudeln mit Pesto gab. Wir pullten zurück nach Bogense, um am folgenden Tag unser Glück noch einmal zu versuchen, die „Finke“ hatte sich unterdessen von uns verabschiedet und uns eine schöne Restsommertour gewünscht. Auch Arne Habermann hatte uns bereits in Middelfart verlassen, um sich noch mit Freunden zu treffen. Er wollte aber später wieder dazu stoßen.

Wir waren nun also nur noch die beiden Kutter. Der kommende Morgen ließ keinerlei Verbesserung des Windes zum Vortag aufweisen, und so segelten wir gute zehn Stunden, in denen wir einen kleinen Mannschaftstausch vornahmen, mehrmals baden gingen (Lars auch unfreiwillig), uns die Sonne auf die Bäuche scheinen ließen und Lennart in Hamlet verwandelten. Korshavn (Fynshoved), einen wirklich idyllischen Hafen, erreichten wir erst nach Einbruch der Dunkelheit und waren zunächst schockiert. Es gab kein Toilettenpapier! Die allgemeine Stimmung war erstmalig wirklich gereizt.

Am nächsten Morgen war alles wieder Schnee von gestern. Da es auch keine Duschen gab, gingen wir baden und duschten alle gemeinsam

unter der Freiluftdusche am Steg. An diesem Tag sollte es nach Odense gehen. Wir waren alle sehr zuversichtlich. Die drittgrößte Stadt Dänemarks hörte sich immerhin viel versprechend an. Zu unserem Glück erkannten wir bei Beginn des 5 sm langen Odense-Kanals hinter uns die Elvstrøm, die uns netterweise schleppte. In Odense angekommen waren wir etwas schockiert. Die sanitären Anlagen des Gastliegerhafens entsprachen denen einer Autobahnraststätte. Der Hafen sah aus wie ein Industriegebiet. Felix, der sofort unter starken Angstzuständen und Paranoia litt, erklärte Odense schon am ersten Abend zur Bronx von Dänemark.

Einen Hafentag wollten wir trotzdem machen. Jannes, Maris und ich wollten unbedingt shoppen gehen. Irgendwo in dieser Stadt erhofften wir uns die Möglichkeit dazu. Und genau das taten wir also am nächsten Morgen. Nachdem wir anfangs in eine völlig falsche Richtung gelaufen waren, irrten wir zu dritt durch „Die Straßen der Bronx“, die am Tag irgendwie gar nicht mehr so bronxmäßig wirkten, sondern eher wie eine normale Großstadt, bis wir plötzlich in unserem Paradies waren. Eine große Shoppingstraße, mit allen möglichen Geschäften, wir fühlten uns der Zivilisation wieder ein Stück näher. Einige Stunden später waren wir auf dem Rückweg zum Hafen, der sich erneut als schwierig gestaltete. Felix, außer sich vor Kummer, kam uns schon aus der Ferne entgegen gelaufen und hielt uns eine Strafpredigt, dass er uns doch gesagt habe, wir sollten uns alle zehn Minuten bei ihm melden.

Zum Abendessen gab es Nudeln mit Pesto. Was auch sonst? In aller Frühe des nächsten Morgens schleppte Arne uns zurück durch den Kanal, und wir segelten bei viel Welle, Pippi Langstrumpfs Titelmelodie und wenig Sonne nach Kerteminde. Am ersten Tag unserer beiden Hafentage in Kerteminde war es Zeit für eine Bilgewäsche.

Zwei Kuttercrews begannen also nach dem Frühstück damit, die komplette Inneneinrichtung unserer Luxusyachten auf dem Steg zu verteilen. Als wir fertig waren, sah eigentlich alles aus wie vorher, nur der Bilgegeruch war besser. Am nächsten Morgen stand immerhin die Hälfte der Mannschaft früh auf, um dem örtlichen Fjord- und Belt-Center einen Besuch abzustatten, während die anderen ausschiefen und in der Sonne lagen. Die Anker- und Badeparty auf Arnes Elvstrøm ließ den Tag ausklingen. Unter Tränen verabschiedeten wir unseren geliebten Lars, der zur Deutschen Meisterschaft im 420er leider früher nach Hause musste.

In Nyborg war es wieder Zeit für einen Hafentag, auch wenn uns diese schon wirklich nervten. Der nächste Tag versprach besseres Wetter, und so segelten wir eine gefühlte halbe Stunde bis Lundeborg, wo wir zu einer netten Gartenparty von drei liebenswürdigen Dänen mit einer Neigung für Waffen in einem Wohnwagen eingeladen werden. Am nächsten Morgen sah alles aus wie immer (bis auf den Wohnwagen), und so klärten wir auf, um den überfüllten Hafen von Lundeborg in Richtung Svendborg zu verlassen. Nach Svendborg segelten wir eine schöne Tour, bei der eine Menge Göpa (Toilettenpapier) dran glauben musste.

In Svendborg angekommen stieß gegen Abend die J/24 aus dem SVWS „New Generation“ aus Kopenhagen kommend dazu. Sie segelte nun den Rest der Sommertour mit uns zusammen. Der nächste Morgen kündigte eine Shoppingtour an, zu der Jannes, Maris und ich natürlich nicht Nein sagten. Nach Marstal ging es erst am folgenden Tag. Auf der Tour nahmen wir nach ein paar Stunden auf der Kante das Groß(segel) runter und segelten so gemütlich nach Marstal rein. Wo wir erneut einen Tag bleiben würden.



Ein Sommertag auf der Ostsee. Bei leichter Brise segelt JWK „Teufelsbrück“ nordwärts. Im Hintergrund JWK „Roland von Wedel“ (SVWS)
Fotos: Gesche Bunkus

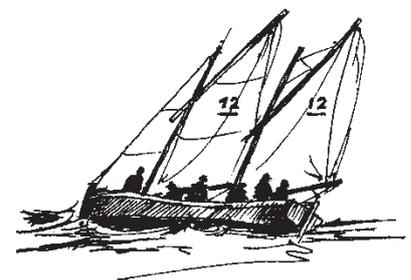
An diesem Tag ereignete sich so einiges: so der Verlust unseres Fischfangutensils. Ali, der sich aus Versehen beim Bierstechen stattdessen in seinen (Bier)bauch stach, und das Vertilgen einiger Lunchpakete. In Schleimünde trafen wir dann nach einigen Stunden im Schlepp, während der Jannes fast erstickt oder sich beinahe ein Schädel-Hirn-Trauma geholt hätte, auf die Lyssewski und die Zwirners.

Dann war es wieder so weit: Der nächste Tag versprach den nach jeder Kuttergroßtour obligaten Besuch der „Bergklause“ in Holtenau, in der wir uns die Bäuche voll schlugen, um die anstehende Kanaltour zu überstehen. Am nächsten Morgen um 05.00 Uhr nahm uns ein sehr netter Holländer mit durch den Kanal. In Brunsbüttel veranstalteten wir natürlich erstmal eine kleine Badeparty, sehr zum Ärger der Polizei.

Von Brunsbüttel aus ging es am nächsten Tag bei Flaute im Schlepp zurück nach Wedel. Für uns waren damit die Kieler Woche und die Sommer-tour mit insgesamt 4 ½ Wochen zu Ende. Es war (mal wieder) eine tolle Tour, für die meisten von uns wohl leider auch die letzte.

Crew „Teufelsbrück“ und „Roland“, soweit aus der SVAOe: Henrike Lunau (Kutterführerin), Gesche Bunkus, Lars Hauschildt, Lennart Niemeier, Maris Schaper, Felix Taschendorf, Lea Zernack, Jannes und Jelena Zwirner.

Gesche Bunkus



SVAOe-Grillen

Auch Schlick ist überwindbar?

Jeder kennt den netten Sportboothafen von Borsfleth, der nach dem Bau des Sperrwerkes und der damit verbundenen Verlegung der Mündung der Stör Mitte der 70er Jahre in deren Altarm gebaggert, gebaut und eingerichtet worden ist. Übrigens auf Veranlassung und mit planerischer Hilfe des Hamburger Segler-Verbandes (das muss gelegentlich mal wieder in Erinnerung gebracht werden)!

Wo früher allenfalls geankert wurde, entstand ein idyllischer neuer Zielhafen. Er verfügt über alle Einrichtungen, die man heute auch in einem kleinen Hafen gern erwartet. Es gibt Wasser und Strom, wenn auch dessen Anlage etwas schwächelt. Es gibt Sanitäranlagen, einen Grill und einen Kinderspielplatz, eine Hundewiese sowie neuerdings sogar einen provisorischen Gemeinschaftsraum mit Leihbibliothek und

sonntäglicher Brötchenbelieferung – weiß oder braun mit Körnern! Es ist ein freundlicher Hafen in schöner Umgebung mit ebenso freundlichen ehrenamtlichen Helfern.

Es gibt nur ein Problem: Der Hafen neigt zur Verschlickung. Die seitlichen Schlickbänke bei Niedrigwasser verführen zwar die Seglerkinder zum Schlickbaden und -rutschen mit den Kühlschen Hunden. Der Schlick liegt aber nicht nur an den Seiten. So hemmt er bei Niedrigwasser gelegentlich die flotte Fahrt von Kielyachten. Das ist zum einen ein Naturereignis, zum anderen eine Folge der Vertiefungen der Unterelbe.

Als Folge muss der Hafen in jedem Winter gebaggert werden. Gebaggert ist eigentlich nicht die richtige Bezeichnung für eine bestimmte Art von Tiefhaltung. Es muss – wie auch im Hamburger Yachthafen – regelmäßig „geeggt“ werden. Die Freunde des Denglisch werden enttäuscht sein. Das ist nämlich kein neuer Anglizismus,



FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN

Eine Länge voraus.



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



Das Wasser ist stark gefallen. „Tectona“ (im Hintergrund) muss sich in Geduld üben



sondern das Wort kommt aus der guten alt-hochdeutschen Bauernsprache, vom „Eggen“. In manchen Wintern geht das nicht. Entweder es friert alles zu oder lang anhaltender Ostwind pustet alles Wasser seewärts. Dann kann der Bagger nicht rein.

Im Winter und Frühjahr 2012/13 war's mal wieder so. Erst zu viel Eis, dann zu wenig Wasser. Folge: Der Hafen „verschlickte“. Es war nicht das erste Mal. Nun sollte die Tatsache, dass es an der Unterelbe Häfen gibt, die bei Niedrigwasser flach sind oder trocken fallen, bekannt sein. Segler, die sind es ja, die davon betroffen werden, wissen damit umzugehen. Die Tide und ihre Folgen, veränderliche Strömungen und Wasserstandshöhen sind Naturereignisse, die das Schippen erst interessant gestalten. Sie richten sich danach, wobei der Tidenkalender unentbehrlich ist. Einige scheinen davon noch nichts gehört zu haben, und fangen an zu zetern, wenn das Wasser strömt oder plötzlich weg ist. Sie können weder ein- noch auslaufen. Jedenfalls nicht, wann sie wollen.

Die SVAOe hatte zum Grillen am Sonnabend, dem 17. August dorthin geladen. Der Wetterbericht war nicht gerade berauschend. Ein Tiefausläufer sollte SW-W-Wind mit 4/5 Bft bringen. Eigentlich ganz passabel, wenn da nicht noch eine Extrawarnung vor Gewittern und Böen von 6/7 Bft im Kasten hinge. Naturereignisse, die beim Druck der Einladung noch nicht bekannt waren und auch nicht eintraten. Regelmäßige Borsflethfahrer ließen sich davon ohnehin nicht abschrecken.

Wer Sonnabend pünktlich bei Hochwasser oder ein bisschen eher den Yachthafen verließ, kam nach ca. 3–3,5 Std. flotten Segelns noch in den Hafen. Mit 1,65 m Tiefgang passierten wir genau 2 Std. vor TNW Glückstadt die Einfahrt und hatten nur beim Anlegen leichte Schlickberührung.

Nur bei „Tectona“ dauerte es etwas länger. Sonntag ging's infolge der schnell auflaufenden Flut schon 1 Std. nach TNW Glückstadt wieder nach Hause.

Trotz besagter Naturereignisse ließen sich etwa 11 Boote nicht abschrecken. Gesichtet wurden folgende SVAOeer: „Esperanza“ (Böse), „Eule“ (R. Mackens), „Mulanga“ (Kegel-Konietzko), „Niobe“ (Klaus Riecken – wie immer einhand), „Now“ („Holli“ Six), „Schwalbe“ (Schaper), „Svea“ (Treu), „Tectona“ (Schlöbohm), „Vive la vie“ (Salchow – auch einhand), „Wikinger“, (W.Mackens), als „ständiger Gast“ „Nonsuch“ (Wedemeyer, SVA) und mit dem Auto: Vorbau. Sie alle sind heil rein und raus gekommen. Und heil nach Hause auch. Nur „Vive la vie“ brauchte Schlepphilfe von „Svea“ – ihr Motor mochte nicht mehr.

Klecks

Von den Regattabahnen

WM der J24 in Irland

In Howth/Republik Irland fand die Weltmeisterschaft der J24 statt, nachdem dort 2011 bereits die Europameisterschaft abgehalten worden war. Unser Vereinsboot „Hungrier Wolf“ unter Führung von Johann Huhn mit Jannik Dühren, Max Augustin, Björn Sievers, Jonas Lyssewski (alle SVAOeer) erzielte einen beachtlichen 14. Rang aus einem Feld von 40 Booten nach 10 Einzelwettfahrten (1 Streicher) mit zwei vierten Plätzen und je einem siebten, neunten und zehnten als beste Einzelergebnisse. Rosi Eckhoffs „Tinto“ unter Führung von Till Pomarius mit Bele Schütt, Maximilian Bischof, Christian Warnecke, Nils Haack (alle SVAOeer) ersegelte mit dem 24. Rang einen guten Platz im Mittelfeld mit einem achten und einem neunten als beste Einzelergeb-

nisse. In Anbetracht der hohen Leistungsdichte auf einer Weltmeisterschaft können wir mit dem Abschneiden unserer Junioren sehr zufrieden sein. Das Gesamtergebnis ist nachzulesen unter: <http://www.hyc.ie/J24WorldChampionship2013/results/results.asp?pname=results>

Und im Herbst in Monaco?

Über die Europa Championship der J24 vom 8. bis 11. Oktober 2013 in Monaco lag bei Redaktionsschluss kein Bericht vor. Marcus Boehlich gelang es mit viel Mühe, lediglich erstmal eine Ergebnisliste zu ergattern. Soviel kann also schon mitgeteilt werden: Teilnehmerzahl 66, davon 21 Deutsche und davon allein 13 Hamburger! (je 4 HSC und SVAOe, 2 BSC und je 1 ASC, MSC und NRV, Die Zahlen machen deutlich, was für eine starke Gruppe die J24 in unserer Stadt darstellen. Sieger wurde der Brite Chris Mac Laughlin mit „Il Riccio“ vom Royal Corinthian Yachtclub, Cowes, mit 2, 3, 6, 2, 2, 4. 4 Plätzen. Bester Deutscher wurde Stephan Mais mit „Runningen“ aus Lemgum auf Platz 10, bester Hamburger Frank Schönfeld vom HSC mit „Henk“ auf Platz 12. Von der SVAOe waren alle J24 dabei, schnellster wurde Johann Huhn mit „Hungriger Wolf“ auf Platz 29, gefolgt von Ragna Thönnessen mit „Juelssand“ auf Platz 34, Till Pomarius mit „Tinto“ auf Platz 38 und Jonas Hummelt mit „Luv“ auf Platz 50.

Vielleicht enthält der für die nächste Nummer unserer Nachrichten erwartete Bericht auch mal die vollständige Liste der Mitsegler. Schließlich waren sie an dem Erfolg beteiligt.

Robbe + Berking Sterling-Cup

In Glücksburg fand der Robbe + Berking mR-Sterling Cup für Yachten der 12 mR-, 6 mR- und 5,5 m IC (5,5 mR)-Klasse statt. Da gleichzeitig der 6 mR-World Cup ausgetragen wurde, bot sich ein überwältigendes Schauspiel auf der

Flensburger Förde und großartiger Segelsport. Alleine acht 12er waren erschienen! Alle drei 5,5er von SVAOe-Eignern nahmen teil! Man muss dazu wissen, dass sich die Klasse in drei Kategorien teilt: Classic (unverändert nach den Regeln während der Teilnahme der Klasse an den olympischen Spielen 1952, 1956 und 1960), Evolution (nach 1960 mit gewissen erlaubten Veränderungen) und Modern. Alle drei Kategorien segeln in einem Start, werden aber für sich gewertet.

In der Classic-Kategorie siegte Lutz von Meyerinck mit „Blue Print“ (HSC/SVAOe), Jens Cornelsen erreichte mit „Struten“ den 3. Platz, In der Evolution- Kategorie errang Ulf Stetter mit „Magellan“ einen guten 6. Platz. Alle Ergebnisse sind nachzulesen unter: <http://manage2sail.com/de-DE/event/dc6c103e-2f53-42dd-8d9a-cabc1c552e05/#/>

Auf der Alster Holzboote ...

33 Teilnehmer, darunter Segler aus Holland, Italien und der Türkei, starteten bei Traumwetter am 8./9. Juni zur Holzbootregatta des NRV auf der Alster. Bei den 5,5 m-R-Yachten siegte Felix von Meyerinck am Ruder der „Blueprint“ seines Vaters Lutz von Meyerinck. Georg Griesbach und Martin Merlitz belegten mit H 566 „Kennt er nix“ bei den (Binnen-) H-Jollen den dritten Platz.

...Hochschulmeisterschaft ...

Ebenfalls auf der Alster konnten Meike Christianen (MSC) und Birte Preuß (SVAOe) zum dritten Mal nach 2011 und 2012 gemeinsam erfolgreich den Titel als Hamburger Hochschulmeister im 470 verteidigen. Meike schrieb in ihrem sehr informativen Bericht für das MSC-Magazin: „2011 fand die Regatta bei sechs Windstärken und mit zwei kaputten Füßen statt. 2012 war schon eher Wind für unsere 100 Kilo Crewgewicht, und bei Sonne und 2–3 Bft sicherten wir uns den Titel.“

Dieses Jahr also zum dritten Mal. Gegen die harte Konkurrenz von sieben Hochschulsportler-Teams mussten wir uns durchsetzen“.

...und H-Jollen

Bei den HSC-Herbstpokalregatten am 28./29. September 2013 siegte in der Gruppe der Elb-H-Jollen „Dauerchampion“ Peter Hauschildt mit Vorschoter Bernd Heinsohn souverän mit drei ersten Plätzen.

Auf dem Ammersee ...

Auf dem Ammersee wurde Manfred Jacob mit der 80 Jahre alten 22 qm-Rennjolle „Fram“ beim EURO-Cup von 13 Booten Dritter und bei den „Oldies but Goldies“ von 42 Booten Erster! Wir gratulieren herzlich!

... sowie in der Neustädter Bucht

Der SCRhe trug die Internationale Deutsche Meisterschaft (IDM) der Europe vom 1. bis 5. Oktober 2013 in der Neustädter Bucht bei super Bedingungen aus. Es wurden insgesamt sieben Wettfahrten gesegelt. Von der SVAOe hatte wir drei Teilnehmer und unser Begleitboot „Ben“ vor Ort. Unsere drei Europe-Segler und die anderen Hamburger Europe-Segler wurden von Dirk und Urte auf dem Wasser betreut. Bei den Damen hatten wir Tania Tammling, SVAOe dabei. Sie wurde Vizemeisterin. Siegerin wurde Janika Puls (LYC) bei 26 Teilnehmern. Bei den Herren siegte bei 39 Teilnehmern Fabian Kirchhof (SVH). Niklas Lange (SVAOe) errang Platz 5. Björn Spiekermann (SVAOe) errang Platz 24. Bericht in der nächsten Ausgabe.

Wir gratulieren allen zu ihren Erfolgen!



Das Leiden bei Flaute

Pagensand-Wettfahrt

Die Zahl der Teilnehmer schwoll in letzter Minute durch Nachmelder noch auf 66 an, davon 14 SVAOeer: Manchen nachdenklichen Beobachter der Großwetterlage mochte das angekündigte laue Lüftchen am Ende dazu verlockt haben. Allein es wurde für alle – insbesondere aber für die kleinen Yardsticker, sprich Jollen, Kutter, Folkeboote und Co. – eine harte Geduldsprobe der besonderen Art. Lau oder ganz flau, es galt irgendwie noch – auch eine Stunde nach Niedrigwasser oder später – den „Aufzug“ zwischen den Regattatonnen am Ruthenstrom zu erreichen und abzusegeln. Für die größeren Yachten kam der dort erwartete Flutstrom zu spät; für die langsameren Boote kam er deutlich zu früh. Ganz normale Abstände zwischen Konkurrenten wurden so in der Zeitmaschine zu Stunden der Qual. Wer umsegelt bei Windstärken zeitweise gegen 0 diese Tonnen doch noch in einer passablen Zeit?

Wer schon immer vermutete, dass sich erst bei wenig Wind die größten Unterschiede auf tun zwischen den Könnern in den Einheitsklassen, der findet hier die Bestätigung dafür, z.B. bei den J24: Der Sieger „Luv“ (Jonas Hummelt, SVAOe) gewann mit 20 Minuten vor „New Generation“ (K. Petermann, SVWS). Bei den Folkebooten lag zwischen dem Ersten „Fun“ (Klaus Pollähn, SVAOe) und dem zweiten Preisträger „Anna“ (Thomas Behrens, TuSF) schon fast eine Dreiviertelstunde. Dergleichen hat es bei den Folkes noch nie gegeben. Gewöhnlich kommen die innerhalb von 10 bis 15 Minuten alle ins Ziel. „Windsbraut“ (H. Schlotfeldt, DHH) traf es noch viel schlimmer: Sie hielt zwar durch, kam aber zweieinhalb Stunden nach dem Ersten ins Ziel. Dabei war sie bei weitem noch nicht das letzte Boot im Ziel.

Am besten passte das Zeitfenster offenbar für Finn Möller mit seinem Nissen-Vierteltonner „Brown Sugar“, dem späteren Sieger nach berechneter Zeit. Nach meiner Beobachtung hat er seinen Sieg dann auf dem raumen Gang nach Wedel perfekt gemacht, indem er auf dem gesamten Weg trotz spitzer Kurse den Spinnaker fahren konnte.

Zwei Preise, die an Sieger in umkämpften Gruppen gingen, fielen an Spitzgatter skandinavischer Herkunft. Das leistet jener alten These Vorschub, dass diese Rumpfform bei leichtem Wind und geringen Geschwindigkeiten einen besseren Wasserablauf ermöglicht.

Hier die weiteren Preisträger aus der SVAOe: Der Kaskelot „Havkarlen“ von Ralph Rainsborough (1. in YS 99-101 und 2. nach ORC) vor „Swift“ von Hans Georg Körling. Außerdem Carsten Topf mit seiner J-80. „Fonty“. Der Jugendkutter „Teufelsbrück“ unter Henrike Lunau wurde in seiner Gruppe Zweiter.

Klaus Pollähn

Aalregatta mal anderswo

Als neues Vereinsmitglied und in einem anderen Revier segelnd, lese ich gern die Regattabeiträge unserer Vereinskameraden von Elbe, Nordsee, Kieler Woche bis Übersee. Auch wenn unser anderer Segelverein, der Grömitzer Segel-Club, keine eigenen Regatten ausrichtet, so veranstaltet unser kleiner Nachbarverein, die Wassersportvereinigung Lenste, doch jährlich zwei offene Regatten. Das sind die Aalregatta im Juni und die Lenster Kanne im August. Wir sind die diesjährige Aalregatta mitgesegelt. Vielleicht ist es für die Vereinskameraden von Altona bis Wedel mit Außenposten Eckernförde interessant, was andere SVAOeer in ihrem Heimatrevier Lübecker Bucht so erleben.

Die Aalregatta von Kiel nach Eckernförde: ein großer Name für die traditionsreichste und älteste Regatta auf der Ostsee. Aber auch die Wassersportvereinigung Lenste, unser kleiner Nachbarverein in Grömitz, veranstaltete am 8. Juni 2013 zum 13. Mal eine Aalregatta. Wir waren erstmals mit zwei Standern am Start, SVAOe und GSC. Es waren 20 Schiffe in vier Gruppen gemeldet. Zunächst malte der Skipper eine bunte Zeichnung von Start- und Ziellinie und schob den Zettel in die Tasche seiner Segelshorts.

Auf dem Weg zum Start bei der Grömitzer Seebrücke versuchten wir vergeblich, die bisher nicht eingezogenen Reffleinen ins Tuch zu bekommen. Doch kam der Start schneller, als wir dachten, und so gingen wir erst 20 Sek. nach dem Startschuss über die Linie. Der Wind war achterlich, aber wir hatten kein Vormwindsegel, und so musste der Skipper die Genua mit dem Bootshaken ausbaumen und klagte nach kurzer Zeit über lahme Arme. Wir waren am Verhungern und dachten schon an's Aufgeben. Unsere Forderung „ankommen und nicht Letzter werden“

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

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

Bürozeiten der Geschäftsstelle:

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

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

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

Anzeigen:

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

Die Bezugsgebühr ist im Mitgliedspreis enthalten.

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

Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier

stimmte uns aber um. Auf dem Raumschotkurs zeigte das Log nicht nur einmal negative Zahlen – das GPS verriet uns dennoch 1 kn über Grund. Der mitlaufende Strom trieb uns gemächlich zur nächsten Wendetonne. Auf dem Kurs ins Ziel bei Seebrücke versackte ein Teil unserer Konkurrenten dicht unter Land im Windloch. Wir, weiter draußen, hatten plötzlich guten Wind – also ab Richtung Ziel – ohne zu kreuzen und endlich mal Fahrt im Schiff!

Nun die Ziellinie suchen: Der Skipper pulte die bunte Zeichnung aus der Tasche, doch die Ziellinie war nicht auszumachen. Anmerkung: Also erstmal weiter in die fragliche Richtung und ordentlich Höhe kneifen, was uns mit unserer Nordborg 32 immer sehr gut gelingt. Einige Mitstreiter, die uns anfangs mit Ihren Blistern

so schnell abgehängt hatten, mussten nun ordentlich aufkreuzen.

Spannung bei der abendlichen Siegerehrung: Wir sind 4. geworden und damit nicht Letzter in unserer Gruppe. Dafür, dass wir ohne Blister bzw. Spi unterwegs waren, sind wir mit unserem Ergebnis sehr zufrieden.

Susanne Sommerfeld

Anmerkung der Redaktion:

Unser Mitglied Susanne Sommerfeld schrieb einen netten Bericht über diese sympathische Regatta. Leider musste er, mit Genehmigung der Autorin, aus Platzgründen stark gekürzt werden. Den Bericht in voller Länge können sie im SVAOe Internet www.svaoe.de nachlesen.

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

Werftqualität von A-Z

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

seit
18 Jahren



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

Zum Abschluss – Flaute und Wind

Elbe-Ausklang-Wettfahrt rettet Senatspreis

Wer den frühen Wetterprognosen Glauben schenkte, der ahnte schon eine Woche vor dem Termin, dass der Senatspreis 2013 auf Grund laufen könnte – wegen Windmangel. Unter den vier geplanten, komplizierten Bahnen befand sich keine einzige, die für Flaute geeignet schien. Hätte man nun nicht eine neue erfinden können, zum Beispiel mit einem leichter erreichbaren Start an der Nord vom Yachthafen oder Strandbad mit laufender Tide gen Blankenese? Mit heutigen Mitteln könnte man eine solche kurzfristige Änderung im Programm leicht kommunizieren. Aber den Prognosen schenkte man eher keinen Glauben und saß die Geschichte einfach aus – wie auch früher schon mal. Am Tag der Wahrheit blieb dann nichts weiter übrig als eine Startverschiebung, als anfänglich auch noch Nebel die Elbe einhüllte. Der Wind war sehr flüchtig, die Tide lief weg, und das Zeitfenster ging zu. Der Abbruch war die Folge.

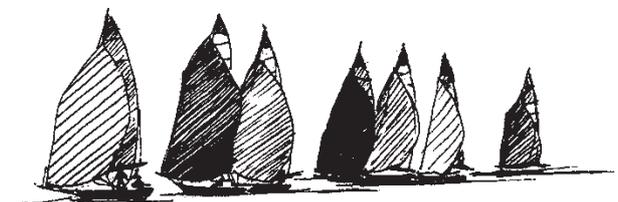
Die für den nächsten Tag von der SVAOe geplante Elbe-Ausklang-Wettfahrt bot sich den enttäuschten Seglern als mögliche Alternative an. Wind sollte es an dem Tag genug geben. Mit einer geringfügigen Bahnänderung ergab sich ein ähnlich anspruchsvoller „Up and Down“-Kurs, u. a. mit einer knackigen Kreuz bei Ost um fünf Richtung Wittenbergen und weiter gen Blankenese, wo der BSC per Gummiboot die Luvtonne hinlegte. Ein Teil der 61 gemeldeten Boote (21 von ihnen) trat leider gar nicht erst an: So segelte z. B. der 20er „Gammel“ bei den Schwertbooten allein zum Sieg: Sein flexibles Rigg beeindruckte mich am Wind mit guter Höhe bei wenig Abdrift und Lage trotz sehr kabbeliger

See. Bei den sechs Folkebooten blieben etwa die SVAOeer „Spanvogel“ und „Fun“ unter sich.

Einige der Yardstick-Gruppen waren zum Teil hervorragend besetzt. „Swift“ von Andreas Gustafsson (SVAOe) und „X-Celerator“ von Michael Müller wurden nach Yardstick 6. und 7 von 36 gezeiteten Teilnehmern und lagen knapp vor der von Jan Schulz gesteuerten J24 „Luv“ auf Platz 9. In den Gruppen YS 100–102 siegte „Swift“ vor „Luv“. In YS 90–93 wurde „X-Celerator“ und in YS 94–99 „turbemus“ (Jürgen Raddatz) jeweils Zweite. Erwähnenswert ist die Hansajolle „Papillon“ von Michael Wegner, die tapfer durchhielt und als letztes Boot nach YS gezeitet wurde.

Marcus Boehlich hatte recht – es war kein Folkeboot-Wetter: Uns fehlten fünf Minuten durch suboptimalen Trimm und Segelwahl, und die schwergewichtigen Crews von Kay Louwien und P. Hosie fehlten als unsere Schrittmacher. Der 30er Jollenkreuzer „Carpe Diem“ (Thomas Harder) bot vor dem Wind eine hervorragend stabile Plattform für seinen riesigen Spinnaker, ganz im Gegensatz zu einigen beängstigend geigenden Kielbooten – siehe Fotos – und gewann vor allem auf diesem Kurs beim Glitschen verdient den Senatspreis. Für eine Wettfahrt am Saisonende war es eine gelungene Herausforderung für alle Teilnehmer; ein paar mehr Boote als üblich gaben aber leider auf.

Klaus Pollähn





Die „X-Celerator“ (Michael Müller) vorm Hamburger Yachthafen



Erfolgreich gesegelt: „Swift“ (Andreas Gustafsson)



Michael Wagner hält mit der Hansajolle „Papillon“ bis zum Schluss durch



Nicht nur die One off „Eifteam“ kommt mächtig ins Geigen



Wolfgang Treu kommt mit „Svea“ einem Mastbruch zur Hilfe



Die Grinde „Emmi“ zeigt vor dem Willkommhöft wie man eine Patenthalse fährt! Fotos: Wolfgang Reich 27

Ausgeflaggt?

JWK „Neumühlen“ auf den Summer Classics

Seit wann hat der Hamburger Segel-Club Jugendkutter? Denke ich, als ich die Septemberausgabe der Clubmitteilungen des HSC in Händen halte. Bei näherem Hinsehen entdecke ich die „12“ im Segel. Das ist doch, da hat doch, da muss doch. Na wat denn nu? Ja richtig, es ist einer unserer beiden Jugendkutter, die „Neumühlen“. Aber wo ist das? Wurde unser Kutter verkauft, ausgeflaggt oder entführt und über den Atlantik geschippert? „Atlantik“, ja, das ist schon irgendwie richtig, aber das ist bloß das Hotel im Bildhintergrund. Aha, dann sind die brechenden Seen also die Alsterwellen.



Der SVAOe-JWK „Neumühlen“ segelte auf der Alster für den HSC

Foto: Pepe Hartmann (HSC-Clubmitteilungen)

Im Heft gibt's schelle Aufklärung. Der HSC-Vorsitzende Harald Baum schreibt in seinem Editorial u. a.: „Besonders gefreut hat mich die Initiative von Klaus Leithner, der mit Unterstützung durch unsere Freunde von der SVAOe mit Kutter „Neumühlen“ zur Holzboot-Regatta und u. a. mit Lumi Naumann und Hans Dominik eine illustre Oldie-Klassiker-Crew an Bord versammelte.“

28 An anderer Stelle heißt es im Regattabericht:

„Als ein besonderer Hingucker entpuppte sich der Jugendwanderkutter „Neumühlen“ von 1969, der von einer engagierten HSC-Oldiecrew gesegelt wurde (Platz 46). Ein „back to the roots“ für einige Crewmitglieder, die viele nette Döntjes aus ihrer Seglerjugend zum Besten geben konnten und denen der Spaß am Segeln deutlich anzumerken war. Einen herzlichen Dank an Sven Becker und die SVAOe für die Unterstützung und freundliche Ausleihe des Schiffes an unsere Crew!“ (Jürgen Grandt)

Wir freuen uns natürlich auch und danken dem HSC-Redakteur Pepe Hartmann für das Abdruckrecht an dem Foto!

Bleibt die Frage offen: Warum wurde „Neumühlen“ auf der Regatta nicht von einer SVAOe-Crew gesegelt.

JCS

Optis in Borgwedel

Trainingswochenende an der Schlei

Die Borgwedel-Ausfahrt ist seit Jahren fester Bestandteil unserer Opti-Segelausbildung. Dort an der Schlei haben die Kinder aus unseren Übungsgruppen vom Montag und Dienstag an einem Wochenende Gelegenheit, gemeinsam und entspannter als an einem Schultagnachmittag zu segeln. In diesem Jahr hat sich der Segel-Club Vierlanden mit seinen Optikindern, -eltern und -trainern bei uns eingeklinkt. Und da wir seit diesem Jahr auch am Montag eine Erwachsenentrainingsgruppe in den C55 Jollen auf der Alster haben, die „von der Sache Wind bekommen hatte“ und sich uns anschloss, ist aus unserer Optiausfahrt eine ganz schön große Sache geworden.

36 Optis, drei Jollen, sieben Begleitboote und über 100 TeilnehmerInnen aus den beiden

Vereinen machten sich am Freitagnachmittag bzw. am frühen Sonnabendmorgen auf den Weg. In der Jugendherberge hatten wir wieder pavillonartige Häuser, diesmal sogar eins mit direktem Schleiblick. Die Boote wurden schnell abgeladen, die Zimmer bezogen, und am Freitagabend gab es ein selbst organisiertes Büffet unter freiem Himmel.

Nach einer Schulwoche sind die Kinder nicht so erschöpft wie nach einem Segeltag – also musste bei einigen mit Nachdruck der Abend beendet werden. Sie sollen ja am nächsten Tag ausgeschlafen segeln. Die Jugendherberge gab eine feste Frühstückszeit vor, so dass die Nacht für die meisten gegen 07.30 Uhr vorbei war. Nach Frühstück und Vorbereitung von Lunchpaketen wurden die Boote segelfertig gemacht.

Nach der Gruppeneinteilung um 10.00 Uhr in Anfänger, Fortgeschrittene und Regattagruppe bekommt die Regattagruppe durch den SC-Vierlande ein hochkarätiges Training mit Videounterstützung und intensiven Nachbesprechungen. Bei schönem Wind mit 2–3 Windstärken aus West hatten alle gute Bedingungen. Auch oder gerade die AnfängerInnen konnten durch die Ausstattung mit vielen Trainern große Fortschritte machen und segelten an beiden Tagen viele Stunden.

Am Sonnabend wurde abends gegrillt. Nach ausgiebiger Verpflegung sind die Kinder heute deutlich müder als am Freitag. Nur einige Eltern und Trainer zieht es noch zum Lagerfeuer ans Schleiufer, wo Mitte Juni im Norden die Abenddämmerung fast kein Ende nimmt. Am Sonntag geht es mit einigen Kreuzschlägen für die Anfänger quer über die Große Breite zu der Badestelle bei Missunde. Dort werden die Optis vorsichtig „gebeacht“ und das mittägliche Lunchpaket verzehrt. Die Dimensionen dieses Segelreviers sind schon anders als auf der heimatischen

Alster. Kinder, die noch nicht hier waren, sind von den Entfernungen, die sie mit ihrem Opti zurücklegen, begeistert.

Nachmittags gibt es noch Jollensegeln für große Optikinder und das beliebte Ringfahren. Einige Eltern trauen sich auch in die „Nussschalen“ ihrer Kinder. Fußball und Spielplatz sind dieses Jahr nicht so angesagt. Nachmittags werden die vielen Boote aufgeladen, und nach dem großen Kuchenbuffet wird der Rückweg angetreten. Das Abladen an der Alster ist durch die Beteiligung von vielen Eltern und Kindern schnell erledigt. Es bleibt dann noch das lästige Zurückbringen der Trailerflotte in unser Quartier am Schulgartenweg.

Vielen Dank an alle, die mitgefahren sind und ganz besonders an Birgit für die Organisation des Großevents. Fotos haben Birgit und ich nicht gemacht, eventuell kann noch jemand welche nachreichen?

Jan Hauschildt

Dabei sein ist alles!

MicroMagic Europameisterschaft in Rotterdam

Modellsegeln in der SVAOe ohne Zukunft? Sie sollten diesen Bericht lesen!

SVAOe-Farben schon zum zweiten Mal auf einer Europameisterschaft der MicroMagic. Ein aufregendes Wochenende geht zu Ende. Diesmal möchte ich einen Blick auf die Vorbereitungen und Entstehung der Teilnahme geben.

Februar 2013: Eis bedeckt die Gewässer, es stellt sich bereits bei etlichen „Daumenseglern“ die Frage, ob man nicht doch besser auf ferngelenkte Eissegler umschwenken sollte. Daher schweift

der Blick in den dunklen Winterabenden immer wieder über das lebhaft geführte MM-Forum. Ein Blick auf die Rangliste: Platz 7 könnte für die Teilnahme an der EM reichen. Vielleicht sollte ich das doch mal wieder probieren. Nach 2011 in Schweden konnte ich in 2012 in Spanien leider aus zeitlichen Gründen nicht teilnehmen.

März 2013: Nichts zu machen mit Regatten. Die meisten Gewässer sind zu. Ich begnüge mich mit leichten Modifikationen an meinem „Turnierboot“. Ansonsten ist Winterarbeit am großen Boot angesagt, so gut es eben bei der Kälte geht.

April 2013: Großes Boot im Wasser. Modellboot steht jetzt erstmal hinten an. Aber langsam kommt wieder die Lust. Hin und wieder schon mal eine vorsichtige Trainingseinheit? Nur nicht die Fingerfertigkeit verlieren. Im Forum wird nachgefragt, wer Interesse an der EM hätte. Ich melde mich schon mal an. Nach den „German open“ soll die Mannschaft ausgesucht werden.

Mai 2013: Endlich Wetter zum großen Segeln. Modell kommt mit und muss sich ab und an in der Ostsee bewähren. Ich verzichte auf Regatten, weil ich das große Boot nicht liegen lassen will. Daher muss ich etwas mehr trainieren, montagabends im Hmb. Yachthafen, das muss reichen.

Juni 2013: Endlich geht's los. GMMC in Schotten – die Deutsche Meisterschaft der MM's mit internationaler Beteiligung. Wie früher zur Piratenzeit geht es mit voll gepacktem Auto, Zelt und allerhand Equipment los. Durchwachsenes Wochenende – am Ende wollen wir nicht darüber reden, aber ich bin wenigstens noch auf Rang 9 in der Rangliste. Doch nun wird es ernst. Die Interessenten an einem Startplatz müssen Farbe bekennen und sagen, ob sie nach Holland fahren. Pro Land werden nur drei Plätze vergeben. Ich bin dabei!

Juli 2013: Erst mal Urlaub mit dem großen Boot! Zwei Modelle kommen mit, und ich komme ein wenig zum Trainieren. Als Trainingspartner fungiert immerhin kein Geringerer als Michael Müller an einem kitschig schönen Sommerabend auf Omø.

August 2013: Man setzt mich als Teamchef ein, so gibt's noch Arbeit zusätzlich. Ich muss Teamkleidung organisieren, Meldegeld nach Holland überweisen, Hotel organisieren. Es gibt Absagen und Aufrücker, zusätzliche Plätze und somit eine erweiterte Mannschaft. Fast nebenbei muss ich mein Boot wieder auf Europeaniveau bringen. Im Gegensatz zu Deutschland darf man auf internationaler Ebene nur mit dem Standardkielgewicht des Bausatzes segeln. Für mehr Wind muss man also kleinere Segel haben. Man braucht 3–4 Riggs für alle Eventualitäten. Also muss ich noch neue Riggs bauen. Glücklicherweise hat ein Drachenladen in Flensburg eine 25my Mylar- Gitterfolie, die sich hervorragend für die Segel eignet. Viele Segler lassen sich die Segel von speziellen Modellsegelmachern bauen. Ich baue meine Segel selbst! Das gebietet die Modellbauerehre.

Zur Herstellen der Segel gibt es eine so genannte Schildkröte. Eine Art Formteil, über dem die Segel ins Profil geklebt werden. Ich verbringe also etliche Abende mit Zuschneiden und Kleben von vier Groß- und drei Vorsegeln. Zudem muss ich noch am Mastfuß etwas machen. So kommt zu den Segeln noch ein wenig Feinmechanik für einen ganz neuen, verstellbaren Mastfuß dazu. Entscheidend ist, dass das ferngesteuerte Boot möglichst von allein am Wind segelt, ohne das man es steuern muss. So ist sehr viel Einstellungsarbeit notwendig, um für alle Riggs den richtigen Schwerpunkt zu ermitteln. Dafür braucht es einen leicht verstellbaren Mastfuß.

Montags ist Training im Yachthafen. Ich kann also einiges gleich ausprobieren. Leider ist selten Wind für die kleinen Segel. So muss ich hoffen, dass es funktioniert.

September 2013: Nun wird es ernst. Unser deutsches Team ist auf fünf Starter angewachsen. Die Teamjacken kommen und werden mit Beschriftung versehen. Ich baue die Transportkiste um, um alle Riggs mitnehmen zu können. Dann geht es am Donnerstag los Richtung Rotterdam. Ich komme fast bis zum Austragungsort. Leider brauche ich dann für die letzten 40 km noch mal zwei Stunden. So wird es nichts mit dem Einsegeln – dafür gibt es im Hotel gleich ein Bier mit einigen Holländern, den Italienern und den Engländern.

Freitag geht es dann endlich richtig los. Zuerst einchecken und dann das Boot samt Segel vermessen. Alles besteht die Prüfung, und ich kann endlich „einsegeln“. Stefan muss seinen Kiel nachschleifen, um den erlaubten Maximaltiefgang einzuhalten. Die anderen Teammitglieder kommen auch ohne Probleme durch die Prüfungen.

Die holländischen MicroMagic-Segler haben eine Top Organisation aufgebaut: Start und Ziel mit je drei Leuten. An jeder Tonne mindestens einen Beobachter, einen Mann mit Gummiboot. Über alles wachend Albert ter Braak, der mit klaren Ansagen die ganzen drei Tage die Veranstaltung sehr souverän leitet. Die Disziplin auf dem Wasser ist sehr gut. Dies wohl auch durch einen kleinen Trick hervorgerufen: Wer einen Regelverstoß selbst einsieht, darf sich mit einem Kringel entlasten. Wer von einem Schiedsrichter eine Strafe zugesprochen bekommt, muss zwei Kringel drehen. Das funktioniert gut.

Zum Segeln selbst ist zu sagen, dass es unglaublich spezielle Bedingungen gab. Die um diese

Jahreszeit seltene Ostlage führt dazu, dass wir direkt in Lee eines Waldes segeln müssen. Es gibt erhebliche Dreher und Böen, was speziell für mich, einfach gesagt, gar nichts ist. (Wer sich ein Bild von einer solchen Regatta machen möchte, schaue einfach mal auf Youtube rein. Unter „MM2013 Day2“ ist ein schöner Überblick zu sehen.) Die Abende werden vom örtlichen Segelverein im Vereinsheim mit Buffet und ordentlich Bier sehr zünftig ausgerichtet. Auch hierfür meinen besonderen Dank an die Ausrichter. Es war eine tolle Veranstaltung mit vielen netten Gesprächen

Es bleibt festzuhalten, dass in dem sehr anspruchsvollen Feld von 47 Teilnehmern aus 12 Ländern der Engländer John Tushingham (GBR 51) verdient Europameister vor Guillermo Beltri (ESP 100) und Lazlo Csoka Jun (HUN 23) wurde. Die Deutschen fahren üblicherweise hinterher. So auch diesmal. Ich konnte zwar meiner Rolle als Teamchef wenigstens dahingehend gerecht werden, das ich mit Platz 27 bester Deutscher wurde. Die anderen deutschen Platzierungen: (GER 188) Ralf Bohnenberger, (GER 139) Stefan Ungeheuer, (GER 1312) Kalle Saage und (GER 30) Martin Clemens

Mehr ging unter den Bedingungen leider nicht. Ich bin zwar seglerisch nach meinem 16. Platz vor zwei Jahren nicht zufrieden, die Veranstaltung war aber wieder ein tolles Erlebnis. Es macht immer wieder Spaß, mit Modellseglern aus anderen Ländern zu segeln und zu sprechen. Um weiter vorn zu segeln, muss man allerdings viel intensiver trainieren als wir hier. Alle, die hier vorn lagen, segeln mindestens einmal die Woche in Feldern bis zu 15 Booten. Da merkt man die Routine in der Bootsbeherrschung. So haben wir noch eine schöne Lernkurve vor uns und freuen uns auf die nächste EM 2014 in Alicante.

Bernd Blohm

125 Jahre Modellsegeln in der SVAOe

Zwei Jubiläumsveranstaltungen im Hamburger Yachthafen

Die Ausstellung

Viel ehrenamtlicher Aufwand war erforderlich, damit ein würdiges Modellboot-Jubiläum stattfinden konnte. Zwei Jahre zuvor wurde mit Überlegungen und Planungen begonnen. Ganz plötzlich stand dann im Sommer 2013 das Jubiläum vor der Tür, und es war nicht viel auf den Weg gebracht. Viele Ideen waren geboren; viele, meist angestaubte und beschädigte Archivstücke waren vorhanden; Klaus Pollähn hatte ein umfangreiches Werk verfasst. Aber viel Geld, um das alles umzusetzen, war nicht vorhanden.

Da die SVAOe-Modellabteilung in jedem Jahr anlässlich des Hamburger Yachthafenfestes eine Modellbootregatta, den Yachthafenpokal der MicroMagics, veranstaltet, entstand die Idee, das Jubiläum in diesem Rahmen kostengünstig und mit verhältnismäßig wenig Aufwand und dennoch bei großer Aufmerksamkeit abzuhalten. Es sollte aus Ausstellung und Modellbootregatta bestehen.

Nun musste alles ganz schnell gehen. Die alten Modellboote im Clubhaus und aus privaten Sammlungen mussten instand gesetzt und beschriftet werden. Vom Veranstalter des Hamburger Yachthafenfestes musste eine Zustimmung eingeholt werden. In Halle 2 neben der Bühne wurde uns eine Ausstellungsfläche zur Verfügung gestellt.

Viele fleißige Hände halfen dann bei Planung und Ausführung, sodass am 07. September tatsächlich ein großes, schönes und erfolgreiches Jubiläumsfest stattfinden konnte. Viel Aufmerksamkeit erregte ein wunderbares

Plakat, das Hinnerk Bodendieck in kurzer Zeit erstellte. Unter dem Namen „ALTONIA“ zeigt es diese seiner Fantasie entsprungene üppige Figur mit Modellbooten am Oevelgöner Strand vor SVAOe-Standern im Hintergrund. Ein Vorentwurf zierte bereits die erste Umschlagseite der vorigen Ausgabe der SVAOe-Nachrichten.

Über 20 große Modellboote aus vielen verschiedenen Epochen waren aufgebaut und zwar 3 M Boote, RC gesteuert, 2 M Boote mit Windsteuerung, 1 A Boot, RC gesteuert, 2 A Boote mit Windsteuerung, 2 Meter-Boote, 1 S-Klasse, 1 E-Klasse, 1 F-Klasse, 1 0,45-m-Klasse, 1 Mini Cupper, RC gesteuert, 1 Mini M, RC gesteuert, 2 geklinkerte Nordische Arbeitsboote.

Zur Information wurden zu allen ausgestellten Booten anhand des SVAOe-Archivs Infotafeln mit den Schiffsdaten erstellt. Das älteste Modell aus dem Jahr 1920 wurde für die Ausstellung aufwändig restauriert. Es trug zahlreiche Siegeswimpel für die errungenen 1. und 2. Plätze.

Die Beteiligung war zufrieden stellend. Im Gästebuch haben sich mehr als 200 Gäste eingetragen. Fast 300 mögen es gewesen sein. Dazu kamen die Zuschauer der Regatta.

Die Jubiläumsregatta

Der Obmann unserer Modellabteilung Michael Müller gab eine lockere Einführung zu der anschließenden Regatta erklärte die besonderen Regeln und den zeitlichen Ablauf. Dann ging es an den Start.

Meistens finden Modellbootregatten im Winter statt, wenn die großen Boote an Land stehen. Mit einer Riesenbeteiligung an der Jubiläumsregatta war daher nicht zu rechnen. Dennoch segelten die Modellyachten bei schönstem Sonnenwetter, aber wenig Wind in vier verschiedenen Klassen gegeneinander. Die heute gesegelten Boote sind alle „radio controlled“ (RC), also ferngesteuert.



Der Flohmarkt in Halle 4 war ein „voller“ Erfolg!



Preiswert zu haben – Ankerlaterne zu Deko-Zwecken



Alt-SVAOeer „Addi“ Münster heizt mit seiner „Old-Merry-Tale“ heftig ein



Die Wettfahrtleitung war zufrieden: Von links Michael Müller, Preisträger Sven Pahnke, Bernd Blohm, Birgit Müller-Petermann



Vor dem Start zur Modellboot-Regatta im Hamburger Yachthafen



Im Mittelpunkt stehen die A-Boote, hier zwei aus verschiedenen Epochen



Die Modelle sind aufgestellt, die Besucher können kommen.

Fotos: Wolfgang Reich (3), Jürgen Schaper(4)

Selbst der Altmeister der frei segelnden Modelle, Klaus Pollähn, griff zur Fernsteuerung und bereicherte das Regattafeld mit einem M-Boot. Marcus Boehlich leitete die Regatta in gewohnter Professionalität. Teilnehmern und Zuschauern bereitete die Veranstaltung viel Vergnügen, wenn auch etwas mehr Wind eine höhere Spannung erzeugt hätte.

Bei dem guten Wetter zog die Regattaveranstaltung mitten im Yachthafen zahlreiche Zuschauer auf den Kranbrücken an. Für die MicroMagic war es wie in jedem Jahr eine Ranglistenregatta.

Ein Problem war der Größen- und Geschwindigkeitsunterschied der einzelnen Klassen. Gerade bei wenig Wind mit „Nullwindlöchern“ wird die Abschätzung der Geschwindigkeiten und Passierabstände schon sehr trickreich. Das hat nicht allen Teilnehmern der MicroMagic gefallen, da diese kleinen Modelle den deutlich größeren M-

Booten und Minicuppers unterlegen sind. Zum Schluss hatten die Köhner wieder die Nase vorn. Nis Welm konnte hauchdünn (zunächst punkt- u. platzierungsgleich mit dem Zweiten) durch einen Ersten in der letzten Wettfahrt gewinnen. Auch wenn das Segeln mit unterschiedlichen Modellbooten auf einer Bahn nicht wirklich optimal ist, so hat es doch Teilnehmern und Zuschauern viel Spaß gemacht.

Nach der Regatta eröffnete der Vorsitzende Andreas Völker den „Erinnerungs“-Teil der Veranstaltung mit einer die 125-jährige Historie umfassenden Darstellung. Der Freibierausschank war zuvor geöffnet worden, sodass zumindest den Zuhörern der Hals nicht trocken wurde. Danach würdigte Klaus Pollähn die große Zeit der windgesteuerten Modelle, von denen viele konstruktive Impulse an das Yachtsegeln gingen. Er erinnerte an die vielen großen, auch internati-

 <p>DIREKT AM HAMBURGER YACHTHAFEN!</p> <p>YACHTPROFI.DE</p> <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>	

onalen Erfolge der SVAOe-Modellsegler von den 1930er bis 1960er Jahren.

Im Anschluss fand die Preisverleihung statt. Der Obmann verteilte an alle Regattateilnehmer und die, die sich um das Jubiläum verdient gemacht hatten, Becher mit dem Aufdruck des schönen Plakats von Hinnerk Bodendieck. Den Sonderpreis der Hamburger Yachthafengemeinschaft, einen Modellbausatz, gewann Sven Pahnke (SVWS)

Bei den Vorbereitungen und während der Ausstellung halfen mit: Hinnerk Bodendieck, Rainer und Volker Burrlein, Jörn Groth, Rolf Kühl, Erwin Lange, Philippine Lunau, Peter Mendt, Klaus Pol-lähn, Peter und Astrid Schlichting, Klaus Sperber, Cathrin Schaper, Andreas Völker und Mark-Anton Wilke. Bei der Regatta halfen mit: Bernd und Heike Blohm, Marcus Boehlich, Michael Müller und Birgit Müller-Petermann.

Rainer Burrlein und Bernd Blohm

Absegeln

Saisonende in der „Alten Oper“

Wieder ging eine Segelsaison zu Ende. Wollte in der ersten Hälfte der Winter nicht weichen, so hat doch die zweite Hälfte alles wieder gut gemacht. Da hätte man die Saison gerne noch etwas ausgedehnt. Es wurde zunächst als unpassend empfunden, dass der Absegeltermin auf den 5. Oktober angesetzt wurde, ein Datum, das sowohl in den Herbstferien als auch am „langen“ Wochenende nach dem Nationalfeiertag liegt und für viele geeignet erschien, noch einmal länger unterwegs zu sein, länger wenigstens, als nur nach Glückstadt zu segeln. Nun führte ein anhaltender heftiger Ostwind allerdings dazu,

dass Ziele wie Cuxhaven oder Helgoland fallen gelassen wurden. Schließlich muss man ja auch an das Zurückkommen denken. Damit konnte man dem Festausschuss sogar Weitsicht bei der Terminwahl bescheinigen.

Viele Mitglieder haben das allerdings wohl anders gesehen. Sie hatten Besseres vor, oder auch: Das Absegeln zieht nicht mehr so richtig. An dem milden, jedoch flauen Sonnabend kamen lediglich 13 Yachten im Glückstädter Hafen zusammen: „Benedictus“ (Torstrick), „Eule“ (Mackens), „Fierboos“ (Körner), „Lord Jim“ (Lyssewski), „Luise“ (Lunau), „Otium“ (Nietsch), „Papillon“ (Wegner), „Philou“ (Dahm), „Poxy“ (Heuer), „Ran“ (Wegener), „Sirikka“ (Dartsch), „Spica“ (Sabban), „Tamam“ (Zösch, geführt von Rampendahl). Da am selben Tag auch ein Gaffelsegler-Treffen in Glückstadt stattfand, waren noch weitere SVAOe-Yachten anwesend, nämlich die Tjalk „Helene“ (Bunkus) und der Colin Archer „Penguin Café“ (Müntzel). Und schließlich gibt es ein am nämlichen Ort beheimatetes Mitglied, das seine Motoryacht „Ylva“ (Cornelsen) den schwarzgelben Stander zeigen ließ. SVAOeer lieben es ja, bei Zusammentreffen ihre Farben mit Gartenstandern und Jubiläumsflaggen deutlich zu zeigen, und so war der Verein denn auch sehr augenfällig im Hafen repräsentiert. Wenn auch die Gaffelfreunde das größere Ereignis waren und Zuschauer anlockten, so war doch die SVAOe nicht zu übersehen.

Nun ja, ein paar mehr hätten es schon sein können. Die Jugend war mit ihrem Kutter leider in Stade hängen geblieben, und auf den Booten waren auch keine Kinder mitgekommen. So herrschte die Farbe Grau auf den Köpfen vor. In der „Alten Oper“, dem Lokal der abendlichen Zusammenkunft, waren sowohl an der Theke als auch auf den Bowlingbahnen noch Plätze frei. Das hatte es früher nicht gegeben. Allerdings

tat das den Gesprächen und der Stimmung keinen Abbruch. Die Gekommenen bemühten sich jeweils für zwei, und so wurde es doch eine gelungene und lang anhaltende Feier.

Die Tide meinte es am nächsten Tag mit den Langschläfern gut. Erst mittags musste aufgebrochen werden. Vorausgegangener Ostwind und Springzeit ließen das Fahrwasser im Kartoffelloch zu einer schmalen Rinne schrumpfen. Der Wind war noch gar nicht aufgestanden, so dass leider die Motoren erhalten mussten. Aber, alles in allem, schön war's doch, fanden die Beteiligten. Nun kann der Winter kommen.

GAN

Winterlehrgänge 2013/14

Melden Sie sich an!

Wieder hat der Ausschuss für Navigation und Fahrtensegeln für alle Interessierten einen großen Strauß von Ausbildungsangeboten zusammengestellt. Der Winter ist die Zeit des Lernens theoretischer Grundlagen, damit im Sommer das Segeln mehr Spaß macht und sich mehr Möglichkeiten eröffnen. Teilnehmen können alle SVAOe-Mitglieder. Wenn noch Plätze frei sind (was meistens der Fall ist), nehmen wir gerne auch Mitglieder anderer Vereine, die nicht selbst ausbilden und Außenstehende. Melden Sie sich an! Man kann nie genug lernen, und Sie werden sehen: Es macht auch Spaß.

An Führerscheinkursen bieten wir an:

Sportsegelschein (SPOSS)
 Grundlehrgang Segeln für Erwachsene (GSE)
 Sportbootführerschein-See (SBF-See)
 Sportküstenschifferschein (SKS)
 Sportseeschifferschein (SSS)
 Sporthochseeschifferschein (SHS) – erst wieder im Winter 2014/15

An Funk- und Sicherheitskursen bieten wir an:

Fachkunde für pyrotechnische Seenotsignalmittel UKW-Sprechfunkkurs Short Range Certificate (SRC) an den Wochenenden 23.–24.11.2013 und 1.–2.2014

Ersthelfer

Brandbekämpfung

Sicherheit auf See für Regattasegler, ISAF-zertifiziert

Sicherheit auf See für Fahrtensegler

Anmeldeformulare für die Kurse liegen diesen Nachrichten bei. Weitere Informationen wie Infoblätter, Terminpläne und Gebührenübersicht finden Sie auf der SVAOe-Homepage unter www.svaeo.de im Downloadbereich.

Bei Fragen rufen Sie in der Geschäftsstelle bei Frau Lysewski unter 040/88 11 440 an.

GAN

Einfach oder nicht?

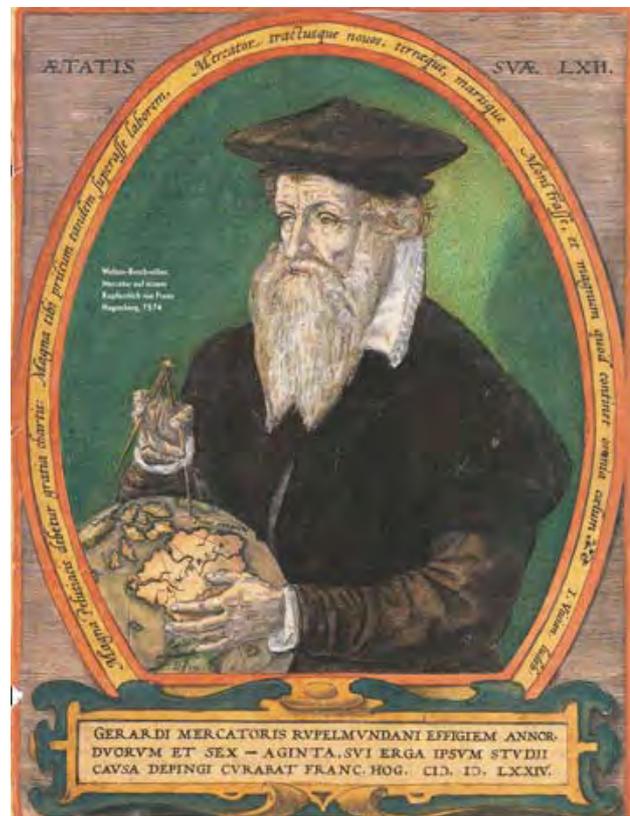
Gerhard Mercator und die „Vergrößerte Breite“

Wie selbstverständlich legen wir das Dreieck auf die Seekarte und ziehen mit dem Bleistift eine gerade Linie von A nach B: Das ist der Kurs, den wir segeln wollen, der „Kartenkurs“, wie er nach DIN 13312 korrekt heißt. Der Winkel, den die Kurslinie mit dem auf der Karte nächstgelegenen Meridian bildet und den wir durch Parallelverschieben des Kursdreiecks ablesen, ist unser Kurswinkel, den wir nach entsprechender Beschickung am Kompass steuern. Auch wenn wir das Kursdreieck nicht zum nächstgelegenen Meridian, sondern zu einem beliebigen anderen, viel weiter entfernten, verschoben hätten, wäre dasselbe Ergebnis herausgekommen.

Was erzähle ich hier überhaupt diese Trivialität? Jeder weiß doch, dass das der Mercatorprojektion der Seekarten zu verdanken ist, bei der alle Meridiane parallel verlaufen. Moderne Menschen brauchen vielleicht keine Papierseekarte und kein Kursdreieck mehr, aber sie machen mit elektronischen Hilfsmitteln dasselbe. Wer navigiert, braucht eine geometrisch einfache Methode und einen zumindest abschnittsweise gleichbleibenden Kurs, um auf der gekrümmten Erd- und Meeresoberfläche ans Ziel zu kommen. Ich komme auf diese allseits bekannten Dinge zu sprechen, weil einerseits Mercators Geburt die bemerkenswerte Zahl von 500 Jahren zurückliegt und andererseits immer wieder festzustellen ist, dass seine bis auf den heutigen Tag bahnbrechende Erkenntnis nicht richtig verstanden oder falsch dargestellt wird. Das hat er nicht verdient. Allerdings hat er auch ein bisschen selbst dazu beigetragen.

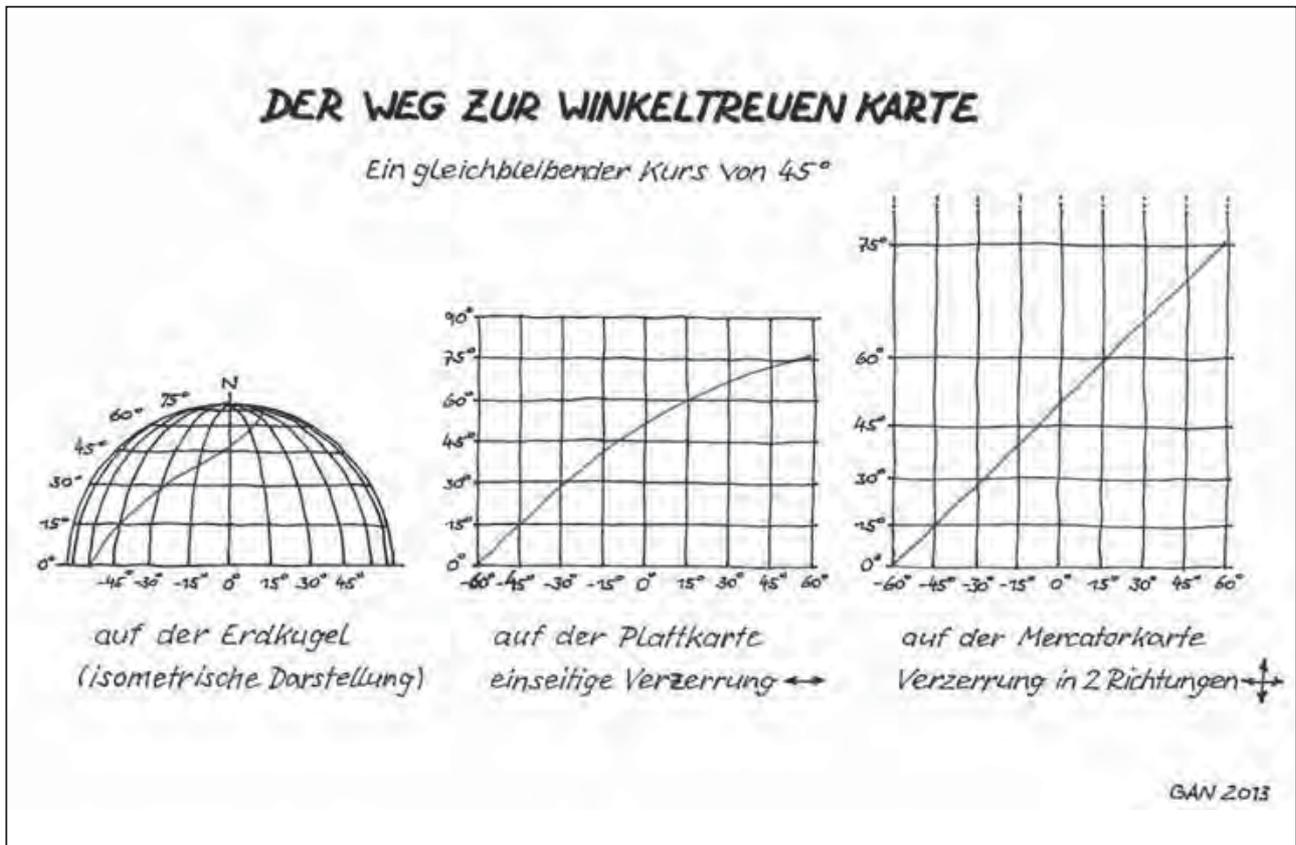
Die „Yacht“ widmete dem Jubiläum immerhin in Heft 17/2012 einen Beitrag, doch schon mit dem Untertitel „Mercators Methode war so einfach wie genial“ lag sie ziemlich daneben. Denn einfach war sie nicht, wie ein nicht Mathematik-affiner Leser im folgenden feststellen wird. Die „Yacht“ verstieß gegen Einsteins berühmten Satz „Erkläre die Dinge so einfach wie möglich, aber nicht einfacher“ und simplifizierte über das zulässige Maß hinaus, bis es falsch wurde. Aber die „Yacht“ steht da nicht alleine. Jeder sucht gerne einfache Erklärungen, aber sie sind nicht immer richtig.

Gehen wir also an die Quellen zurück, mitten ins sechzehnte Jahrhundert. Das war nicht nur das Ende der Renaissance, dieser kreative Ausbruch aus dem Mittelalter, der vor allem die Künste und die Freiheit des Denkens beflügelte. Das war auch das Jahrhundert der Entdeckungen.



Gerhard Kremer, genannt Gerardus Mercator (1512-1594), „Erfinder“ unserer heutigen Seekartenprojektion (Kupferstich von Franz Hogenberg (1574)

Kühne Seefahrer wagten sich über unbekannte Ozeane und benötigten dazu eine Möglichkeit zur Orientierung. Die Kugelgestalt der Erde war zwar seit dem Altertum bekannt, und das Koordinatensystem der Längen- und Breitengrade war ebenfalls eingeführt. Aber den eigenen Standort darauf zu verzeichnen, dazu benötigte man sowohl Navigationsverfahren als auch eine Karte. Beides war aus heutiger Sicht nur dürftig vorhanden. Gerhard Kremer, Kartograph und „Mathematikus“, der seinen Namen einer damaligen Sitte folgend zu Mercator latinisierte, hatte schon Globen und Atlanten hergestellt, bis er die besonderen Anforderungen der Seefahrt erkannte und 1569 eine erste Weltkarte „ad usum navigantium“, soviel wie „zum Gebrauch in der Seefahrt“, herausgab und sie mit einer Beschreibung versah.



Daher kennen wir seine Gedankengänge. Sie besagen, dass man einen gleichbleibenden Kurs auf einer gekrümmten Oberfläche nur dann als Gerade in einer ebenflächigen Karte darstellen kann, wenn man die Längengrade parallel macht, also mit wachsender Breite ost-westlich dehnen muss, und dass man gleichzeitig in gleichem Maßstab die Abstände der Breitenparallele vergrößern muss. Man nennt das „Winkeltreu“. Es sind also an jedem Ort zwei Verzerrungen nötig. Eine in Richtung der Längengrade, eine in Richtung der Breitengrade.

Leider hat Mercator den erforderlichen Maßstab der Verzerrungen nicht mathematisch richtig erkannt. Er hat wohl erkannt, dass man das Problem nicht graphisch lösen kann, sondern nur rechnerisch. Aber er hat mit Dreiecksanalogien und den Beziehungen der Bruchrechnung gearbeitet und dabei Näherungen in Kauf nehmen müssen. Sie führten zu ganz brauchbaren

Ergebnissen, befriedigten aber die Fachwelt zunächst nicht.

Nun kannte man schon seit Ptolemäus die trigonometrischen Winkelbeziehungen und hatte sogar schon gewisse Funktionstabellen. Mercator hätte also wissen können, dass mit wachsender geographischer Breite der Radius eines Breitenkreises sich mit dem Kosinus der Breite im Verhältnis zum Radius des Äquators verringert. Folglich sind die Meridiane auf jeder Breite mit dem Kehrwert des Kosinus dieser Breite auseinander zu zerrren. Schwerer hätte es ihm fallen müssen, die Verzerrung der Breitenkreisabstände zu ermitteln. Denn diese wachsen „im Kleinsten“, also von Bruchteil zu Bruchteil eines Winkelgrades und summieren sich dabei auf. Das mathematische Werkzeug für diese Aufgabe wurde zwar erst gute hundert Jahre später von Leibniz und Newton, und zwar gleichzeitig, gefunden. Es ist die Integralrechnung. Aber mit

der Aufsummation endlich kleiner Winkeldifferenzen hätte man auch schon früher brauchbare Ergebnisse erzielt.

Nun wollen wir Mercator nicht vorhalten, was er hätte tun können. Die Nachfolgenden sind immer schlauer. Wahrscheinlich lag seine Stärke in der kartographischen Arbeit. Aber er hatte als erster den entscheidenden, richtigen Gedanken, wie Winkeltreue zu erzielen ist. Damit hat ist sein Name zu Recht mit seiner Kartendarstellung verbunden.

Häufig wird auch „Mercatorprojektion“ gesagt. Aber eine Projektion, also ein durch Strahlenwurf erzeugtes Abbild eines Objekts auf eine Fläche, ist es im eigentlichen Sinne nicht.

Mercators große Leistung war nicht die Schaffung der parallelen Meridiane auf seiner Karte. Die gab es auch schon auf anderen Kartendarstellungen. Es war die Erkenntnis, dass dazu die geeignete Streckung der Breitenkreisabstände gehörte, um eine echte Winkeltreue herzustellen. Heute nennen wir das „vergrößerte Breite“. Sie lässt sich nur mit dem mathematischen Ausdruck $\int 1/\cos \phi * d\phi$ errechnen, nicht jedoch anschaulich grafisch mit Zirkel und Lineal ermitteln. Wenn man so will, war er Leibniz und Newton um 100 Jahre voraus. Besser gesagt, er hat das Problem definiert, für das diese beiden dann die Lösung gefunden haben.

GAN

Dies und das

Toplicht ist umgezogen

Der Hamburger Schiff- und Yachtausrüster TOPLICHT hat sich an seinen neuen Liegeplatz verholt. Die Laden- und Versandgeschäfte werden jetzt an einem neuen Standort abgewickelt. Telefon- und E-Mail-Kontakt bleiben unverändert. Im neu errichteten Büro- und Lagergebäude steht auch wieder das beliebte Lagergeschäft zum Einkauf bereit.

Den neuen Liegeplatz finden sie:

Notkestr. 97, 22707 Hamburg,

Tel.: 040 – 88 90 100 Fax: 88 90 1011

E-Mail: toplicht@toplicht.de

www.toplicht.de

Öffnungszeiten:

Montag-Freitag: 09.00 – 18.00 Uhr

Sonnabend: 09.00 – 13.00 Uhr

Zu unserem Titelbild

Abbildungen von Booten zeigt diese Ausgabe unserer Nachrichten in genügender Menge. Nach Abschluss der Segelsaison kann man in andere Reviere ausweichen oder von der Seefahrt träumen. Das tut man am besten am Wasser. Wir haben daher eine Abendstimmung an der Küste ausgewählt. Wo? Irgendwo an der langen deutschen Küste zwischen Ems und Oderhaff. Der Sonnenuntergang steht unmittelbar bevor, das Leuchtfeuer ist noch nicht angeschaltet. Die Schafe haben es sich bereits zum Schlafen bequem gemacht.

Es handelt sich wieder um eine leicht verfremdete Fotografie unseres Mitgliedes Dr. med. Michael Slevogt, den wir in der Ausgabe (Main-Juni, S. 38) vorgestellt haben.

JCS

Freuden an der Wand für 2014

Aus der Arbeit der Seenotretter

Obwohl dieser Kalender einen Spendenbetrag von € 2,60 für die DGzRS enthält, ist er mit Abstand der preiswerteste. Eindrucksvolle großformatige Fotos vermitteln dem Betrachter einen Einblick in die Aufgaben der DGzRS und die Arbeit der Männer, die mit ihren Schiffen bei jedem Wetter rausgehen, um andern zu helfen – auch uns, wenn es dumm kommt.

... wir kommen 2014, 13 farbige Blätter im Format 45 x 47 cm, DSV-Verlag, Hamburg (ISBN 978-3-88412-486-4) € 19,90

Yachtfotografie einmal anders

Wieder begeistern die von Svante Domizlaff sachverständig ausgewählten und beschriebenen spektakulären Bilder verschiedener bedeutender Yachtfotografen mit ihren faszinierenden Darstellungen bekannter Yachten in einer attraktiven Mischung brillanter Technik mit bemerkenswerten Perspektiven und ausgefallenen Bildausschnitten aus der Welt des Hochseesegelns.

Segeln 2014, 13 farbige Blätter im Format 47 x 45 cm, Edition Maritim, € 22,90

Regatten pur

Dieser inzwischen berühmteste Yachtfotograf zeigt wieder eine gute Auswahl seiner überwältigend schönen und faszinierenden Segelfotos. Anhänger des schnellen Segelsports können Yachten in internationalen Regattaklassen auf den großen internationalen und deutschen Wettfahrten bewundern. Seine Meisterfotos lassen den Betrachter an der Dynamik und Freude am Wettsegeln unmittelbar teilhaben.

Franco Pace, Faszination Yachtsport 2014, 13 großformatige farbige Blätter im Format 67,5 x 47 cm, Edition Maritim, € 29,90

Einzigartige fotografische Meisterwerke

Dieser besonders luxuriös ausgestattete großformatige Kalender zeigt wieder eine Auswahl von einzigartigen Aufnahmen des berühmten italienischen Yachtfotografen. Seine erfolgreichen Variationen zum Thema Yacht und Meer überraschen und faszinieren jeden Betrachter. Darstellungsweise und exklusives Design der aufwändigen Hochglanzaufnahmen auf mattschwarzem Fond begeistern – wenn auch allerdings zu einem stolzen Preis – Foto- und Segelenthusiasten.

Franco Pace 2014, 13 farbige Blätter im Großformat 70 x 57 cm, Edition Maritim, € 49,90

Beliebte Klassiker

Das ständig zunehmende Interesse an klassischen Yachten, ihrer Geschichte und ihren beliebten Veranstaltungen hat dazu geführt, dass die zahlreichen Enthusiasten seit einigen Jahren einen eigenen Kalender haben. So können sie sich auch im kommenden Jahr wieder an den faszinierenden Aufnahmen aus der nordeuropäischen Klassikerszene von Nico Krauss und den informativen Bilderläuterungen von Yachtredakteur Fridtjof Gunkel erfreuen.

Nico Krauss, Yacht Classic 2014, 13 großformatige farbige Blätter, Format 67,5 x 47 cm, Delius Klasing, € 29,90,

Kunstwerke der Segelschiffahrt

Der beliebte Klassiker mit seinen technisch und farblich hochwertigen Reproduktionen von Kapitänsbildern ehemaliger Frachtfahrender Segelfahrzeuge auf Leinenstruktur mit authentischen Darstellungen und Erklärungen verschiedener Segelschiffstypen vergangener Epochen und den sachverständigen Erläuterungen hat seit drei Jahrzehnten seine Liebhaber. Dass sie oft gesammelt oder eingerahmt werden, zeugt von der Qualität der Bilder.

Chronik der Seefahrt 2014, 13 farbige Blätter im Format 41 x 41,5 cm, € 21,50**Ein Stück Seefahrtsgeschichte**

Weltweit sind noch viele Großsegler segelnd als friedliche Botschafter vieler Länder unterwegs. Sie vermitteln einen Eindruck von Seefahrerromantik, auch wenn sie seit langem nicht mehr in der gewerblichen Frachtfahrt fahren, sondern der Ausbildung oder dem Seetourismus dienen. So ziehen sie immer wieder die Betrachter in ihren Bann und sind inzwischen touristische Attraktionen in vielen Häfen. Die eindrucksvollen Porträts vermitteln mit vielen Details einen Eindruck vom Leben und der Technik an Bord.

Windjammer 2014, 13 farbige Blätter im Format 47 x 45 cm, € 22,90

Wächter über die See

Die Bedeutung der meisten Leuchttürme nimmt für den Nautiker weiter ab. Nur noch wenige, zum Beispiel in engen Gewässern, haben immer noch ihre Berechtigung. Es ist daher erfreulich, dass die gemauerten oder stählernen Konstruktionen, die seit Jahrhunderten den Schiffen den Weg wiesen, auch als imposante Baudenkmale nichts von ihrer Faszination verloren haben. So gewinnen viele trotz ihrer Stilllegung Bedeutung für den Tourismus und werden weiter erhalten. Was wären die Küsten der Welt auch ohne ihre markante Erscheinung bei Tage und das nächtliche Aufblitzen ihrer Kennung? Dem allgemeinen großen Interesse an diesem Thema entsprechend gibt es hier sogar wieder zwei Kalender. Für Leuchtturmfans enthält diese aufwändige Sammlung des berühmten französischen Leuchtturmfotografen Plisson wieder eine beeindruckende großformatige Bandbreite von Türmen aus aller Welt mit ausführlichen Erläuterungen.

Etwas kleiner im Format und dementsprechend preiswerter empfehlen wir den ebenfalls sehr

schönen Kalender mit bestechenden Fotos zu demselben Thema, gestaltet von Gabi Reichert, deren außergewöhnliche Porträts einen besonderen Blick für Licht und Farben offenbaren.

Philip Plisson, Leuchttürme 2014, 13 farbige Blätter im Großformat 70 x 57 cm € 39,90 und Gabi Reichert, Leuchttürme 2014, 13 farbige Blätter, Format 56 x 45,5 cm, € 22,90 (beide bei Delius Klasing)

Magische See

Alles Leben nahm im Meer seinen Anfang. So zieht es nicht nur Seefahrer und Küstenbewohner in seinen geheimnisvollen Bann. Der sich ständig wandelnde Anblick des Wassers übt eine starke Anziehungskraft auf alle Menschen aus. Auch am Schreibtisch vermittelt der Anblick des gegenüber hängenden großformatigen und aufwendig gestalteten Kalenders einen beruhigenden Einfluss. Man kann sich an den beeindruckenden und berührenden schönen Großfotos nicht satt sehen.

Meere 2014, 13 farbige Blätter im Großformat 70 x 57 cm, Edition Maritim, € 39,90

Land im Wechsel der Gezeiten

Als erste deutsche Naturland-/Seeschaft hat die UNESCO das Wattenmeer zum Welterbe der Menschheit erklärt. Ursprünglichkeit, Ruhe, Frieden, Weite und Klarheit machen den besonderen Reiz dieses ökologisch bedeutenden Gebietes aus. „Seascape“, das begriffliche englische Pendant zur „Landschaft“ wäre eine zutreffendere Bezeichnung. Wattenmeer ist im Wechsel der Gezeiten beides. Ein neuer sehr schöner Kalender hat schon viele Fans gefunden.

Nico Krauss, Wattenmeer 2014, 13 farbige Blätter mit Erläuterungen, Großformat 67,5 x 47 cm, Delius Klasing, € 29,90

Beliebte Schiffsplakate

Für Shiplover seit vielen Jahre ein Hit. So erwarten sie alljährlich mit Ungeduld das Erscheinen

dieses besonderen Kalenders, da viele seine einzelnen Blätter gesammelt und oft mit Gewinn auf Flohmärkten verkauft werden. Auch gerahmt sieht man die schönen klassischen Grafiken oft an den Wänden von Fans. Es gab Jahre, in denen die Buchläden Listen führten, da dieser Kalender schon vor seinem offiziellen Erscheinen vergriffen war! Die von Dr. Boye-Meyer Friese sachverständig kommentierte Auswahl der brillanten Reproduktionen künstlerisch wertvoller großformatiger Schiffs- und Reedereiplakate wird wieder viel Freude bereiten.

Historische Schiffsplakate 2014, 13 farbige Blätter im Format 47 x 67,5 cm, Editio Maritim, € 29,90

Das besondere Buch aus unserer Clubhaus-Bibliothek

„Sie waren die ersten“ von D. H. Clarke

Beim Durchstöbern früherer Jahrgänge der DHH-Mitgliederzeitschrift „Der Blaue Peter“ stieß ich auf einen Text von D. H. Clarke über eine Segelreise auf einer Themse-Barge entlang der englischen Küste – ein Auszug aus „East Coast Passage“, eines der acht Bücher, die Clarke insgesamt schrieb. Also schaute ich mal in unserer Clubhaus-Bibliothek nach, was wir von D. H. Clarke haben. Und da stand „Sie waren die ersten – Segler bezwingen die Meere“. Allerdings trifft der englische Originaltitel den Inhalt des Buches besser: „An Evolution of Singlehanders“. Aber das klang dem Übersetzer Jürgen Hassel und/oder dem Verlag Delius Klasing & Co wohl nicht dramatisch genug. Abgesehen davon kann man sich fragen, ob sich das Meer wirklich bezwingen lässt. Es ist ihm eher vollkommen schnuppe, ob sich der Mensch auf ihm abmüht.

Nun aber zu den Einhandseglern. – Joshua Slocum, Vito Dumas, Francis Chichester, Bernard



Eine der Ersten: Annette Wilde war bis 1975 die einzige Frau, die einhand in beiden Richtungen über die Tasmansee gesegelt ist. Sie hatte ihre Stahlbetonslup „Valya“ (33 Fuß) mit Hilfe eines Freundes selbst gebaut. Fotos aus „Sie waren die ersten“

Moitessier mögen vielen ein Begriff sein. Aber wer hat schon von Sharon Sites Adams, Kenichi Hori, Bill Nance, Hiroshi Aoki, Red Stolle, Ed Miles oder Anette Wilde gehört oder gelesen? Und wer außer D. H. Clarke ist schon mal auf die Idee gekommen, den irischen Mönch Brendan zu den Einhandseglern zu zählen? Der war um das Jahr 550 schließlich nicht allein, sondern mit einer Crew von Klosterbrüdern unterwegs gewesen. Aber er musste, so Clarke, über Charaktereigenschaften verfügen, die auch die späteren Einhandsegler auszeichnen.

„Die Erfindung des Sponsors“ hat Clarke das zweite Kapitel seines Buches überschrieben, und er zieht vom Leder: „Sponsor ist ein wenig schönes Wort, das gegenwärtig im Zusammenhang mit vielen Einhandprojekten fällt.“ Er meint, „dass im Grunde alle modernen gesponsorten Reisen aus Gründen des Profits, aus Gründen irgendeiner Belohnung gemacht werden, weil der Mensch an Bord des Bootes wegen finanzieller Interessen anderer zum Erfolg und zu äußerster

Anstrengung getrieben wird.“ Für Clarke beginnt das Sponsoring im Segeln keineswegs mit dem ersten von der Zeitung The Observer gesponsorten OSTAR Transatlantik-Race 1960, sondern mit Entdeckern wie Drake und Magellan, die im Interesse ihrer Majestäten unterwegs waren. Für Clarke ist der gesponsorte Einhandsegler „nicht länger ein echter Segler, ein Sportler, denn der segelt nur aus Spaß oder Sport“. So ändern sich die Zeiten – und Ansichten.

„Sie waren die ersten“ ist allen zu empfehlen, die auch weniger bekannte Reviere der Segelsport-Geschichte entdecken möchten. Zahlreiche Anhänge nennen die ersten Weltumsegler, die Einhand-Welt- oder Fast-Weltumsegler, die Einhand-Reisen um Kap Hoorn, und die Transatlantik-Rekorde, die Transpazifik-Rekorde, Rekorde im Indischen Ozean und die Frauen als Transocean-Yachtsegler in bis in die 1970er Jahre. Außerdem die Gewinner der Blue Water Medal für Einhandsegler seit 1923.

D. H. „Nobby“ Clarke war ein Pionier der Mehr-rumpfboote, er schreibt, er hätte 1961 als Erster Trimarane nach Europa eingeführt. Er starb 2007 im Alter von 88 Jahren.

Die Bücher stehen übrigens nach den Anfangsbuchstaben der Autorennamen geordnet im Regal. Schauen Sie also unter C, wenn Sie mehr über die ersten Einhandsegler erfahren wollen. Und entdecken Sie, wie viel spannende Lektüre unsere Bücherei sonst noch bietet.

Norbert Suxdorf



Büchertipps für den Herbst

Die versunkenen Schätze der „Bom Jesus“

Der sensationelle Fund des Wracks des auf dem Weg nach Indien 1533 gesunkenen, bzw. gestrandeten portugiesische Indienseglers „Bom Jesus“ brachte überraschend viel Licht in das bisherige Dunkel der Geschichte der frühneuzeitlichen Seefahrt. Die wissenschaftlichen Untersuchungen des Wracks und der daneben gefundenen Gegenstände eröffneten überraschende Einblicke in Konstruktion, Bauweise, Ausrüstung, Bewaffnung, Fracht und Navigation von Seeschiffen vor einem halben Jahrtausend. Die starke Bewaffnung weist auf eine besonders wertvolle Ladung hin.

Art und Umfang von Frachtgütern und Wertobjekten deutscher Absender eröffneten überraschend den Blick auf den Umfang einer bisher wenig beachteten Beteiligung deutscher Fernhandelskaufleute sowohl an der Finanzierung portugiesischer Unternehmungen als auch an dem risikoreichen aber gewinnträchtigen Ostasienhandel. Mit diesem großartigen Sachbuch gewähren die beiden Autoren nicht nur einen tiefen Blick in die Geschichte der Seefahrt, Entdeckungen und maritimen Handelswege.

Es ist bedauerlich, dass dieses interessante, gut lesbare und reichhaltig illustrierte Werk der beiden Autoren bisher offenbar wenig Aufmerksamkeit erregt hat.

„Die versunkenen Schätze der BOM JESUS“, 384 Seiten, 400 Farbdrucke, nicolai-Der Hauptstadtverlag, früher € 49,95 jetzt herabgesetzt € 24,95 zuzügl. Porto, bei Frölich & Kaufmann, Verlag und Versand GmbH., Berlin, Tel. 030/465 1001, Fax: 030/465 1003, E-mail: art@froelichundkaufmann.de.

Außergewöhnliche Yachtunfälle

117 Tage auf einem Gummidingi überlebt, 119 Tage auf einem gekenterten Katamaran, neun Monate steuerlos in der Karibik, Schiffbruch in der Sahara. Solche und ähnliche außergewöhnlichen Schiffsunfälle und spektakuläre Katastrophen im Segelsport, im Ganzen zehn wahre Begegnungen mit dem nassen Tod, schildert der Autor, selbst erfahrener Segler und Sportjournalist, in seinen Tatsachenberichten. Das Buch ist weder ein Krimi noch geht es um Seglerlatein oder Stammtischgespräche. Man mag von dem einen oder anderen Vorfall schon einmal gehört oder gelesen haben, hier werden die ebenso ungewöhnlichen wie atemberaubenden Tatsachen noch einmal ins Bewusstsein gerufen. Ein kurzweiliges Buch für spannungsgeladene Stunden auf festem Boden in der bevorstehenden dunkle Jahreszeit.

Rob Mundle „Hölle auf hoher See“, 10 Kapitäne berichten, 240 Seiten, 10 Farb-, 7 S/W-Fotos, Delius Klasing Verlag, € 19,90,

Selbstbewusstes und tapferes Mädchen

Alle fragten sich zu Anfang dieses Abenteuers „Muss das sein“. Nun, wo es vollendet ist, sagen alle „Bravo, Girl“. Die Rede ist von der

Niederländerin Laura Dekker, die gegen alle Widerstände im Alter von 14 Jahren zu einer Einhand-Weltumsegelung startete und, jetzt 16-jährig, über ihre am 20. Januar 2011 von der Antilleninsel Sint Maarten begonnene und am 21. Januar 2012 dort wohlbehalten beendete Reise dies lesbare Buch schrieb. Ein verrücktes, aber immerhin gelungenes Unternehmen, nicht unbedingt zur Nachahmung empfohlen. Einige Erlebnisse beweisen allerdings wieder einmal, dass es an Land meistens gefährlicher ist als auf See. All ihre verrückten, beglückenden, zermürbenden Erlebnisse hat sie in unwiderstehlicher selbstbewusster Sprache geschildert. Es ist ein Vergnügen, dieses spannend geschriebene Abenteuer zu lesen.

Laura Dekker „Ein Mädchen, ein Traum“, 324 Seiten, 127 Farbfotos, 3 Karten, 3 Slizzen, Delius Klasing Verlag, € 19,90,

Zu guter Letzt

Ich gebe 80 Prozent meines Einkommens für Frauen und Schiffe (Yachten) aus, den Rest verschwende ich.

Verfasser unbekannt, gelesen in „Goose“

Seekarten + Updates
klassisch + digital

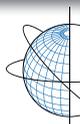
Lieferungen auch in die entlegendsten Häfen der Welt



TOP SERVICE FÜR IHREN TÖRN!

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

Chart agent since 1920



HanseNautic
BADE & HORNIG · ECKARDT & MESSTORFF