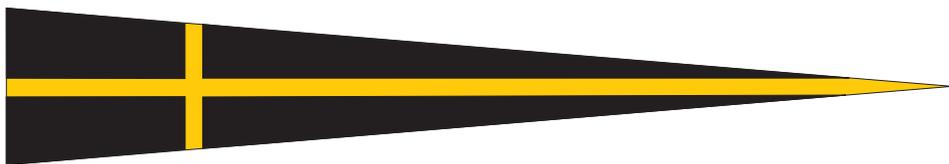


SVAOe NACHRICHTEN

1—2015 JANUAR / FEBRUAR



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

93. Jahrgang

Januar / Februar 2015

Nr. 1

Der nächst Sommer kommt bestimmt



*Hochwasser und winterliche Ruhe am Seesteg in Eckernförde.
(Foto: Heidi Barthodie)*

In dieser Ausgabe

SVAOe-Nachrichten auf Kurs	2
FSJ in der SVAOe	
Aufruf zur Jahreshauptversammlung	4
Wie entstehen unsere SVAOe-Nachrichten	5
Familiennachrichten	7
Geburtstagsgrüße	7
Neuaufnahmen	8
Ankündigung der 8. Rallye	8
Nachruf Horst Steffens	9
Nachruf Jens Burmeister	10
SVAOe-Elbe- und Seeregatten	11
Grüße aus Washington	12
Bestandene Prüfungen 2014	14
Tannenbaum im Yachthafen	14
Modellsegeln 1 – Glückstadt	16
Modellsegeln 2 – Passader See	17
Modellsegeln 3 – Tannenbaum/Wedel	18
Meistens einhand nach Westschweden (Forts.)	20
Aufruf Fahrtenpreise	27
Seewetterberichte	27
Zwischenruf	30
Aus dem DSV	31
Neue Polizeiboote	32
Das Paradies vor unserer Tür	34
Dies und das	36
Schiller und das Sturmtief „Felix“	36
Fisherman's Friend	39
Zu unserem Titelbild	41
Bücher für den Restwinter	41
Zu guter Letzt	44

Umschlagillustration:

Umschlag-Illustration von Marcus Boehlich

SVAOe-Beilagen:

Einladung Gründungsfest

Ausschreibung Elbe-Auftakt-Regatta

SVAOe-Nachrichten – auch im 93. Jahrgang auf Kurs

Wieder einmal liegt die erste Ausgabe eines neuen Jahrganges unserer Nachrichten vor Ihnen.

Und wieder einmal hat es unser Chefredakteur Jürgen Schaper geschafft, das Heft termingerecht, also rechtzeitig vor der bevorstehenden Jahreshauptversammlung auf Kurs zu bringen. So wird es auch künftig sein, denn jeder, der in den vergangenen Jahren – mancher seit Jahrzehnten – seine mal nachdenklichen, mal humorvollen, mal nüchtern sachlichen und auch gelegentlich kritischen Berichten, Glossen und Kommentare gelesen hat, weiß, dass er das Schreiben wohl kaum lassen wird. Ein Segen



für die SVAOe Nachrichten und seine vielen Leser. Erfreuen wir uns also weiterhin an seinen Artikeln, wenn auch vielleicht nicht immer in dem bisher gewohnten Umfang.

Dennoch wünschen sich JCS und die ganze Redaktion Unterstützung, auch im organisatorischen Bereich, der neben dem Inhalt Voraussetzung für die Herstellung eines solchen Heftes ist. Was das im Einzelnen bedeutet, gehört sicherlich nicht in ein Editorial. Sehr wohl aber passt der nochmalige, dringende Aufruf an alle unsere Mitglieder hierher, sich für die Mitarbeit in der Redaktion zur Verfügung zu stellen. Den Umfang und Ablauf der Redaktionsarbeit haben wir zum besseren Verständ-

nis auf Seite 5 dargestellt. Machen Sie also im Team mit und seien Sie versichert, wir lassen Sie keineswegs mit der Arbeit allein! Bitte melden Sie sich telefonisch in unserem Sekretariat oder per E-Mail unter redaktion@svaoe.de. Es wäre doch gelacht, wenn sich nicht auch für diese Aufgabe Mitglieder fänden – ganz in der Tradition des Ehrenamtes in der SVAOe.

Diese Tradition hat sich gerade wieder einmal bewiesen in der Neuausrichtung der Regatta „Blaues Band der Niederelbe“. Die Regatta konnte von den bisherigen Veranstaltern nicht mehr länger durchgeführt werden, und so haben sich Marcus Boehlich und seine Mitstreiter vom SC Unterelbe und SV Cuxhaven zusammengefunden, um sie unter dem Namen „Blaues Band der Unterelbe“ vom 5. bis 7. Juni zu neuem Leben zu erwecken. Sehr zur Freude aller Regattasegler auf der Elbe. Mehr darüber lesen Sie auf Seite 11.

Was erwartet uns noch in diesem Jahr? Sportpolitisch gesehen natürlich im März die Entscheidung darüber, ob Hamburg oder Berlin sich für die Olympischen und Paralympischen Spiele 2024 bewerben dürfen. Den Umfragen nach befürwortet wohl schon jetzt eine deutliche Mehrheit der Hamburger Bürgerinnen und Bürger eine Bewerbung der Hansestadt. Ich gehöre in jedem Falle zu den Befürwortern – und würde mich schon sehr darüber freuen, nach 1972 noch einmal Olympische Segelregatten live (in Kiel, Travemünde oder Warnemünde?) erleben zu dürfen. Geht's Ihnen nicht auch so? Und schließlich das Dauerthema Elbvertiefung. Wir warten mit Spannung darauf, ob – nach der Androhung neuer Klagen durch die Umweltverbände – das Verfahren noch in diesem Jahr zu einem Abschluss kommen kann.

Nicht mehr spekulieren müssen wir jedoch über die Möglichkeit, wie gewohnt Wetterberichte im Rundfunk zu empfangen. Die sind nun Geschichte. Ausführliche Positionsbestimmungen finden Sie in diesem Heft auf den Seiten 27–30 von Dr. Stefan Lunau und Götz-Anders Nietsch.

Immer eine klare Position und einen guten Kurs durch die Segelsaison 2015 wünscht Ihnen allen und unserer SVAOe, Ihr/Euer

Andreas Völker, Vorsitzender

FSJ in der SVAOe

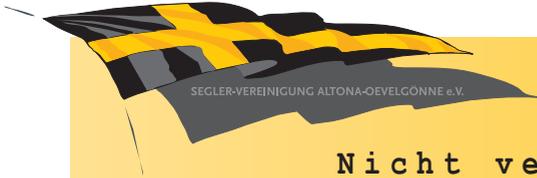
Seit einigen Jahren profitieren wir in unserer Arbeit vom Einsatz jugendlicher SVAOe-Mitglieder, die bei uns ihr Freiwilliges Soziales Jahr ableisten.

In überaus positiver Erinnerung ist dabei die Arbeit für Jonas Lysewski, Mark Anton Wilke und in den letzten Monaten von Lars Hauschildt.

Im Juli endet das FSJ von Lars, und wir möchten schon jetzt die Weichen dafür stellen, auch zukünftig (August 2015 bis Juli 2016) einen FSJler aus unseren Reihen im Einsatz zu haben.

Bitte meldet Euch in der Geschäftsstelle bei Jule Lysewski, wenn Ihr Interesse habt bzw. einen Kandidaten kennt, der Spaß daran hat, in der Geschäftsstelle und beim Training unserer Kinder und Jugendlichen Unterstützung zu leisten.

Der Vorstand



Nicht vergessen!

Jahreshauptversammlung der SVAOe

„Dort schrien die einen dies, die anderen das, denn die Versammlung war in völliger Verwirrung, und die meisten wussten nicht, warum sie zusammengekommen waren.“ (Apostelgeschichte in 19,32). Die SVAOeer wissen natürlich, warum sie zusammenkommen und was sie dort zu tun oder zu sagen haben.

Das neue Segeljahr hat begonnen, und es ist Zeit für unsere Hauptversammlung. Hier sollen die Mitglieder sowohl die Arbeit von Vorstand und Ausschüssen für das vergangene Jahr bewerten als auch den künftigen Kurs absetzen. Nicht zuletzt auch durch die anstehenden Wahlen.

Die JHV ist auch eine gute Gelegenheit, alte Freunde zu treffen und neue kennen zu lernen und sich über alles zu informieren, was Sie schon immer über die SVAOe wissen wollten. Meckert, lobt und tadelt, regt an, arbeitet und gestaltet mit, bringt neue Ideen ein, davon lebt eine Gemeinschaft wie die unsrige!

Wann?

Dienstag, 24. Februar 2015

Beginn des offiziellen Teils pünktlich um 19.00 Uhr
(Einlass zum Klönsnack 17.30 Uhr)

Wir bitten um rechtzeitiges Erscheinen.

Wo?

SVAOe-Clubhaus, Neumühlen 21, 22763 Hamburg
Bus 112 bis Lawaetzhaus, Schnellbus 36 bis Hohenzollernring-Süd oder
Fähre 62 bis Neumühlen/Oevelgönne).
Parkplätze bei der Firma Potenberg Anfang Neumühlen,
nach dem Neubau linke Seite).

Eine schriftliche Einladung mit der Tagesordnung und den Berichten
der einzelnen Ausschüsse wird rechtzeitig zugesandt.

Andreas Völker, Vorsitzender
Jürgen Schaper, Kommodore

Wie entstehen unsere SVAOe-Nachrichten?

Unsere Nachrichten sind, wie so vieles in unserer Vereinigung, ein Gemeinschaftsprojekt. Und es braucht eine gute Zusammenarbeit der Beteiligten, damit das Heft sechsmal im Jahr pünktlich erscheinen kann.

Wie schon im Editorial kurz erwähnt, möchten wir kurz darstellen, wie eine Ausgabe zustande kommt.

Wir möchten damit auch weiteres Interesse für eine Mitarbeit an unseren Nachrichten wecken: Schreiben Sie darüber, was Ihnen in der SVAOe am Herzen liegt, was Sie zum Beispiel auf Ihren Törns, bei Regatten und anderen Veranstaltungen erlebt haben. Auch für Ihre Fotos und Illustrationen sind wir natürlich dankbar.

Unser Chefredakteur ist – wie schon seit 50 Jahren – unser unermüdlicher Kommodore Jürgen Christian Schaper. Zum Redaktionsteam gehören außerdem Marcus Boehlich, Andreas Völker, Stefanie Holke und Norbert Suxdorf. Bei Jürgen Schaper laufen zunächst alle Fäden zusammen. Viele der Beiträge, die Sie im Heft lesen, recherchiert und schreibt er nach wie vor. Wer selbst schreibt, weiß sehr gut, wie viel Kreativität, Zeitaufwand und manchmal auch Verzweiflung damit verbunden ist. Jürgen Schaper sammelt auch die von Mitgliedern eingesandten Beiträge. Wenn nötig redigiert er sie, manchmal muss er auch kürzen. Die Verfasser mögen ihm dann nicht böse sein.

Unser Chefredakteur legt das auch Titelbild fest und kümmert sich um die Vorlagen für die Bebilderung der Beiträge, seien es eingesandte

Haben Sie wirklich das Beste an Bord?

Ein wirklich gutes Fernglas?

Sicher haben Sie einen Kompass, einen Plotter und auch schon AIS. Von der Sicherheit ist das Fernglas das Wichtigste, denn nur mit einem erstklassigen Fernglas können Sie bei Tag und Nacht optimal sehen. Und denken Sie daran Seemann, unsere Augen werden nicht besser, aber immer besser werden unsere Ferngläser!!

Schon für 299,- Euro haben wir von Steiner das Navigator 7x50 Nachtglas!

Solange der Vorrat reicht. Dann gibt es neue ZEISS und SWAROVSKI Ferngläser in Spitzenqualität, das müssen Sie sich einmal ansehen. Bringen Sie Ihr altes Fernglas mit und vergleichen Sie vor der Tür unseres Geschäftes. Sie werden staunen, was heute optisch möglich ist. Auch für den Urlaub ohne Boot haben wir eine große Auswahl an Ferngläsern und Taschenferngläsern, für jeden Geldbeutel ist etwas dabei. Auch modernste Digitaltechnik finden Sie bei uns von LEICA – NIKON – CANON – PANASONIC und OLYMPUS, lassen sie sich beraten. Da der Platz hier klein ist, unser Angebot aber groß, bitten wir Sie bei Fragen sich direkt an uns zu wenden. Gerne senden wir Ihnen Unterlagen über alles Neue mit unserer kleinen Broschüre „Die Merkmale guter Ferngläser“; hier können Sie sich umfassend informieren.

Und reparieren können wir auch fast alles in eigener Werkstatt. Kameras, Ferngläser und Projektoren.

Betriebsferien vom 2. März bis 15. März 2015



FOTO-WANNACK

Neanderstraße 27 · 20459 Hamburg (seit 1931)

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

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

Fotos oder auch Bilder aus unserem Archiv. Wenn Jürgen Schaper die Manuskriptarbeit abgeschlossen hat, druckt er die Texte aus und speichert sie in der von ihm vorgesehenen Reihenfolge auf einem USB-Stick. Das alles reicht er dann an Norbert Suxdorf zum ersten Korrekturlesen weiter. Der versucht, dem Fehlerteufel den Garaus zu machen, was nicht immer sofort gelingt. Wer schon mal Korrektur gelesen hat, kennt das Problem (siehe „Zu Guter Letzt“ in dieser Ausgabe.)

Die korrigierten Manuskripte und der Stick gehen an unsere Layouterin Stefanie Holke, die sich seit vorigem Jahr um die Gestaltung des Heftes kümmert. Stefanie Holke ist Seglerin aus Blankenese, hat also auch einen guten Blick für das Segelfachliche.

Aus dem Text- und Bildmaterial stellt Stefanie Holke einen ersten Umbruch zusammen. Der zeigt, wie alles zueinander passt und wie viele Seiten sich ergeben. Unser Ziel ist, den Umfang aus Kostengründen auf 40 oder 44 Seiten zu begrenzen. Irgendwie kriegen wir das jedes Mal wieder hin. In Ausnahmefällen können aber auch zusätzliche Seiten verkraftet werden.

Zum Heft gehören natürlich auch die Anzeigen, die Jule Lyssewski in unserer Geschäftsstelle zusammenstellt. Sie kümmert sich auch um die Sammlung der Geburtstage und Neuaufnahmen und sendet dies alles per E-Mail an die Redaktion.

Nun kann ein erster Umbruch gemacht werden. Den stimmt Stefanie Holke zunächst mit Norbert Suxdorf ab, irgendwo kneift es immer, aber schließlich passt es. Den vorläufig fertigen Umbruch bekommen dann Jürgen Schaper, Andreas Völker und Marcus Boehlich zur Kontrolle. Sie sehen sich die Inhalte noch einmal

kritisch an und entdecken dabei auch noch manchen Druckfehler.

Ihren Input geben Sie an Norbert Suxdorf weiter, der dann gemeinsam mit Stefanie Holke am Rechner den endgültigen Umbruch mit allen noch nötigen Korrekturen macht.

Nach einer letzten Politur sendet Stefanie Holke die Daten für den Druck an unsere Druckerei Bertheau in Neumünster. Als Koordinator zwischen Layout und Druckerei wirkt unser bewährter Druckfachmann Jörn Evert, der sich auch darum kümmert, dass eventuelle Beilagen – von Kay Rothenburg zugeliefert – termingerecht ins Heft integriert werden und die von der Geschäftsstelle vorbereiteten Versandadressen zur Verfügung stehen. Der Druck unserer Auflage von rund 1000 Exemplaren dauert dank heutiger Technik nur wenige Tage.

Gleichzeitig werden die Umbruch-Daten unserer Webredaktion – mehr über sie in der nächsten Ausgabe – übermittelt. Sie stellt die Online-Nachrichten ins Netz. Auf SVAOe.de können die Nutzer die neuesten Nachrichten meist noch vor dem Eintreffen der Printversion lesen.

Und wenn die Nachrichten dann wieder einmal pünktlich fertig wurden, kann das Redaktionsteam erstmal durchatmen. Aber eins ist sicher: Jürgen Schaper sitzt schon wieder an der nächsten Ausgabe.

Andreas Völker/Norbert Suxdorf



Familiennachrichten

Unser Mitglied Michael Schultz („Major“), in seiner Jugend Kutterführer auf der „Teufelsbrück“ und während der Sommertour „Admiral“ unserer Kutterflotte, heute Schiffsoffizier, und seine Sonja sind nach achtjähriger Probezeit am 16. Dezember 2014 in den Hafen der Ehe eingelaufen. Gleichzeitig hat Michael den Familiennahmen Thomsen angenommen. Wir wünschen ihnen und den beiden gemeinsamen Töchtern Hannah und Sophie weiterhin einen harmonischen Lebens- und Segelkurs, auch mit ihrer neuen „Sun Fast 36“.



Jan Brügge & Marina gaben sich 29. Dezember 2014 im alten Leuchtturm Falshöft ihr Jawort und liefen damit bei frischem Wind aus Nord-Nord-West in den Hafen der Ehe ein. Wir wünschen beiden viel Glück und einen gemeinsamen harmonischen Lebenskurs.

Herzliche Glückwünsche!

Geburtstage März/April 2015

Wir gratulieren allen SVAOe-Mitgliedern und ihren Angehörigen, die im neuen Jahr ihren Geburtstag feiern. Besondere Glückwünsche gehen an diejenigen, die im März und April 2015 einen runden Geburtstag feiern können. Wir wünschen allen ein gesundes neues Lebensjahr.

01.03.	Karl-Heinz Klötscher	75 Jahre
04.03.	Jens Hagemann	40 Jahre
05.03.	Thomas Pätzl	60 Jahre
08.03.	Jörn Wille	50 Jahre
11.03.	Peter Maylandt	75 Jahre
16.03.	Jutta Behl	65 Jahre
17.03.	Ernst Thomas	80 Jahre
18.03.	Jörg Weiberg	50 Jahre
19.03.	Michael Schüler	60 Jahre
20.03.	Moritz Munderloh	30 Jahre
22.03.	Manfred Stein	75 Jahre
24.03.	Jan Haza	65 Jahre

28.03.	Michael Slevogt	60 Jahre
31.03.	Jörn Groth	70 Jahre
06.04.	Heidi Barthodie	75 Jahre
08.04.	Felix Schnor	40 Jahre
10.04.	Ralf Dennert	50 Jahre
10.04.	Tonio Hauschildt	40 Jahre
12.04.	Wolfgang Treu	85 Jahre
13.04.	Karsten Brand	55 Jahre
13.04.	Jan Hinnerk Bodendieck	50 Jahre
24.04.	Alida Kindsmüller	10 Jahre
27.04.	Annemarie Stamp	65 Jahre
28.04.	Stefan Hummelt	60 Jahre

Beitragsabbuchung

Anfang April werden die gemäß Beschluss der Jahreshauptversammlung vom 24.02.2015 festgesetzten Beiträge der SVAOe von Ihrem Konto abgebucht!



Zum achten Mal! – 2015 ist wieder SVAOe-Rallye-Jahr!

++ Termin vormerken! ++

Seit ihrem 75-jährigen Jubiläum 1980 veranstalten SVAOeer für SVAOeer im Abstand von jeweils fünf Jahren in der ersten Woche der Hamburger Schulferien eine Rallye in die näheren Ostseehäfen. Die bisherigen Ziele waren Stubbekøbing, Dragør, Ebeltoft, Klintholm/Møn, Bogense, Eckernförde und Brejning. Jung und Alt hatten immer viel Spaß dabei. Bisher war das Ziel beim Start unbekannt. Auf Wunsch künftiger Teilnehmer geben wir es in diesem Jahr schon vorher bekannt: Es wird die schöne Hansestadt Wismar sein! Auch Nichtteilnehmer mit Boot oder Auto sind willkommen.

Termin:
20. bis 26. Juli 2015

Ihr/Euer Vorbereitungsteam erwartet eine rege Beteiligung.



So behalten wir ihn in der Erinnerung: Horst mit Erika an Bord ihrer „Alk“. (Foto: Kay Rothenburg)

*«Träume sind nicht Taten.
Ohne Arbeit wird dir nichts geraten.»
(Ernst Moritz Arndt, 1769–1860,
Deutscher Dichter und Historiker)*

Horst Steffens

1936–2014

Eigner der MY „Alk“

**Träger der Silbernen Ehrennadel
der SVAOe**

„Die stillen Helfer“, mit dieser von Horst Steffens gern verwendeten Bezeichnung bedachte er die Motoryachten der SVAOe. Nicht alle, sondern gezielt die kleine Gruppe, die es der SVAOe durch ihren Einsatz als Sicherungs- oder Begleitfahrzeuge erst ermöglichte, ihre sportlichen Aufgaben durchzuführen. Mit seiner kleinen 26-Fuß-Motoryacht „Alk“ gehörte er dazu und fehlte mit seiner Frau Erika als einziger Besatzung jahrzehntelang auf keiner SVAOe-Elbregatta.

Die Frage, ob private Motorboote, zumal kleine, in Anbetracht der Entwicklung immer größerer und schnellerer Regattayachten bei

schwerem Wetter im Ernstfall wirklich helfen können, mag nicht nur er sich manchmal gestellt haben. Schließlich sind schwach motorisierte Sportboote mit kleiner Besatzung keine Seenotkreuzer oder professionellen Bergungsschiffe. Aber diesem berechtigten Zweifel mag man die Anzahl der von ihm und anderen Hilfwilligen von Sänden und Stacks heruntergezogen, meist kleineren Segelyachten gegenüberstellen.

Von der Genehmigungsbehörde vorgeschrieben und traditionell eingebunden in den Regattabetrieb sind sie wichtig. So waren Horst und Erika mit ihrer kleinen „Alk“ immer dabei. Aufmerksam durchs Regattafeld wieselnd beobachteten sie alles und waren allein schon durch die Möglichkeit, im Bedarfsfall über Funk geeigneterer Helfer zu alarmieren, von der Zweckmäßigkeit ihres Handelns überzeugt und dementsprechend motiviert. Sie lernten zudem das nicht einfache Revier mit seinen gelegentlichen Tücken wie kaum andere kennen und beherrschten den perfekten Umgang mit ihrem Boot bei jedem Wetter. Nicht zuletzt werden sie ihren Spaß an den

Fahrten und die Einbindung in Club und Szene gehabt haben.

Horst, der 35 Jahre lang der SVAOe angehörte, war ein stiller, pflichtbewusster Mensch aber voller Humor, dessen Verständnis für langatmige Gespräche und Small Talk aber erkennbar begrenzt war. Der pensionierte Bundesbahnbeamte sagte, was ihm notwendig erschien und schipperte im Leben wie an Bord seinen geraden Kurs. Er und seine Erika fehlten dennoch auf keinem Clubabend.

Für seine Familie überraschend setzte ein Gehirntumor seinem Leben am Tag vor Heiligabend ein schnelles Ende und bewahrte ihn vor langem Siechtum. Unsere Anteilnahme gilt seinem im Leben wie an Bord getreuen Bootsmann Erika und seinen beiden Söhnen.

Jürgen Chr. Schaper
im Namen der Mitglieder,
des Vorstandes und Ältestenrates der
Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne

Jens Burmeister

Mitglied der SVAOe seit 2011

Eigner des Katamarans „Bali-Hei“

Die Nachricht, dass Jens Burmeister, einer von uns Eckernförder Liegern, verstorben ist, traf uns überraschend. Neben der Erinnerung an Jens stieg so gleich das Bild von seinem Katamaran auf. „Bali Hei“ lag wegen seines geringen Tiefgangs am Seesteg. Jeder, der vorbeiging, warf einen Blick auf das schneeweiße Boot. Es belebte mit seinen Ausmaßen die Szene auf besondere Weise. Ideal sind diese Schiffe in der Karibik. Man kann weit in jede Bucht hineinsegeln und dicht unter Land vor Anker gehen, um das türkisfarbene warme Wasser und das kräftige Grün tropischer Inseln zu genießen. Genau das war sein Ziel gewesen. Jens wollte nach langen Jahren der Planung und des Eigenbaus seinen Lebensraum verwirklichen. Nun fehlte nur noch einiges am

Innenausbau. Es werden Glücksmomente gewesen sein, wenn er sich nach getaner Arbeit vor dem Clubhaus auf die Terrasse setzte und sich seine Pfeife ansteckte. Bei einem Bier saß er dort selten allein. Als geselliger Mensch entstand schnell ein Gespräch mit Gleichgesinnten.

Zur Reise in die Karibik ist es leider nicht mehr gekommen. Am 10. Januar 2015 verstarb er für uns überraschend im Alter von 70 Jahren. Er wird uns fehlen.

Seiner Frau Anett und den Angehörigen gilt unser Mitgefühl

Heidi Barthodzie
im Namen der Mitglieder,
des Vorstandes und Ältestenrates der
Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne



SVAOe Elbe- und Seeregatten 2015

Auch im Jahr 2015 wird die SVAOe wieder Regatten veranstalten.

Wir beginnen mit der **Elbe-Auftakt Regatta am 25. und 26. April** mit voraussichtlich drei Wettfahrten auf den gewohnten Bahnen zwischen Blankenese und Stadersand.

Im Mai schließt sich vom **22. bis zum 25. Mai die 81. Nordseewoche** an, bei der die SVAOe Mitglied der Regattagemeinschaft ist und einen Teil des Organisations- und Wettfahrtleitungsteams stellt. Hier geht es von Wedel nach Cuxhaven, weiter nach Helgoland, um Helgoland herum und entweder nach Edinburgh oder wieder zurück nach Cuxhaven. Wer noch nie dabei war: Die Partys sind legendär, wobei das Regattasegeln natürlich im Vordergrund steht.

Zwei Wochen später geschieht Neues: Nachdem das Blaue Band der Niederelbe von SVN und SVWS für 2015 abgesagt wurde, haben sich unter der Anleitung des Hamburger Segler-Verbandes die Vereine SCU, SVAOe und SVC zusammengetan und veranstalten vom **5. bis 7. Juni das – neue! – Blaue Band der Unterelbe** zum ersten Mal!

Die Wettfahrt besteht aus den Teilstrecken Wedel–Glückstadt, Glückstadt–Cuxhaven und

Cuxhaven–Wedel, wobei alle drei Etappen zusammen gewertet werden. Das **Blaue Band der Unterelbe** erhält das schnellste Schiff nach Yardstick nach berechneter Zeit. Die Aufteilung in drei Etappen und die Preisvergabe nach berechneter Zeit soll es nun auch wieder kleineren Yachten ermöglichen, zu den Gewinnern zu gehören.

Die **German Classics vom Freundeskreis Klassische Yachten vom 20. bis zum 23. August** ist zwar keine SVAOe Veranstaltung, wir stellen hier aber die Wettfahrtleitung. Auch diese Regattaserie kann aufgrund ihres besonders netten Charakters für Eigner klassischer Yachten und Jollen nur wärmstens empfohlen werden.

Die Teilnahme unseres Wettfahrtleitungsteams an der Schifffahrtsregatta unseres Mitgliedes Peter Gast ein Wochenende später soll hier nur erwähnt werden, da die Regatta nur für einen geschlossenen Teilnehmerkreis zugänglich ist. Das Regattajahr wird dann wieder auf der Elbe mit der **Elbe Ausklang Regatta am 27. September** beendet.

Die Teilnahme an all diesen Regatten wird unseren Mitgliedern wärmstens ans Herz gelegt. Sie werden viel Spaß daran haben!

Marcus J. Boehlich

Grüße aus Washington

Ein Echo auf die Standerübergabe

Michael Rüter, Crewmitglied der „Luv“, hat Janet Miles, Redakteurin des Clubmagazins „The Breezes“ des Capital Yacht Club in Washington D. C. (www.capitalyachtclub.com), über den Verlauf der SVAOe-Versammlung und die Übergabe des CYC-Standers an den SVAOe-Vorstand am 18. November berichtet. Hier die deutsche Übersetzung seiner E-Mail vom 19. November 2014:

Liebe Janet,
ich hoffe, dies erreicht Dich bei guter Gesundheit. Ihr seid vermutlich mitten im Umzug der

Clubanlage, und ich hoffe, dass alles gut läuft ohne zu große Kopfschmerzen.

Unsere Yacht „Luv“ wartet jetzt in einer Halle im Golden River/Nova Scotia darauf, die Reise ca. im Mai nächsten Jahres fortzusetzen in Richtung Saint Lawrence und Große Seen und dann – irgendwie, noch nicht entschieden – wieder südwärts in die Karibik und in 2016 zurück nach Europa über die Azoren.

Wir hatten am 24.11. eine großartige Zusammenkunft in unserem Club SVAOe in Erinnerung an unsere Tour nordwärts an der US-Ostküste. Bei diesem Anlass überreichte der Eigner der SY „Luv“, Heiko Tornow, den Stander des CYC unserem Kommodore Jürgen Schaper und dem 2. Vorsitzenden Gerrit

Rampendahl mit anerkennenden Worten darüber, wie gut Euer Club und Eure Mitglieder uns während unseres Aufenthaltes in Washington D. C. empfangen und behandelt haben. Ein Foto ist anliegend. Euer Stander wird einen markanten Platz in unserem Clubhaus in Hamburg erhalten.

Gute Wünsche an Dich und Eure Mitglieder darauf hoffend, dass sich unsere Kurse in nicht zu fern Zukunft in irgendeiner Art wieder kreuzen werden.

Mit besten Grüßen an Euch alle von uns allen.

Michael Rüter/SVAOe

CYC BURGEE FLIES IN HAMBURG!

(Via email from Michael Rueter)

"You are probably in the midst of moving your facilities and I hope that all goes well without too many headaches.

Our Yacht "LUV" is now in a shed in the Golden River/ Nova Scotia waiting to continue our voyage as of abt. May next year towards Saint

Lawrence and Great Lakes and then somehow - not yet decided - furtheron south into the Caribbean and in 2016 back to Europe via the Azores.

We had a great get-together in our Club Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne yesterday reminiscent of our trip up the US East Coast. At the same time the owner of S/Y "LUV", Heiko Tornow (*on left in photo*), handed over the CYC burgee to our Commodore Jürgen Schaper and Vice Chairman Gerrit Rampendahl with appreciative words how well your Club and your members welcomed and treated us during our stay in Washington DC. Your burgee will get a prominent place in our clubhouse in Hamburg.

With you and your members well and do hope that our headings will cross again in the not too distant future in one way or another. With the best regards to all of you from all of us."



Foto: Till Tornow/CYC

Janet Miles vom CYC Washington D. C: hat am 9.12.2014 gemailt: Hier die Übersetzung:

Danke Michael,
ich veröffentlichte Deine Mail und das Foto in der Dezember-Ausgabe der „The Breezes“. Bitte teile diese Ausgabe mit Deinem Club. Das Magazin kann unter www.capitalyachtclub.com und „The Breezes“ angeklickt werden, Seite 12. Wir befinden uns in der neuen temporären Clubanlage, und die Boote sind alle an den neuen Schlegeln. Es ist eine ziemlich geschäftige Zeit im CYC!

Gruß Janet, Redakteurin „The Breezes“ –
Breezes@CapitalYachtClub.com

Hinweis von Michael für die Leser der SVAOe-Nachrichten:

Um Eure PC's nicht überzustrapazieren, habe ich das komplette Dezember-Magazin nicht in die Anlage gelegt. Ihr könnt problemlos auf die angegebene Homepage gehen und dann rechts auf „latest Breezes“ klicken. Auf Seite 12 steht die Veröffentlichung.

Michael



TOPLICHT

Schiffsausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten • Werftausrüstung

Unsere neue Adresse:

**Notkestraße 97
22607 Hamburg**

Tel.: 040-8890 100
Fax: 040-8890 1011
toplicht@toplicht.de

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

**WIR HABEN
VERHOLT.**



„Der kleine Braune“

Kostenlose Katalog-
bestellung und Webshop
www.toplicht.de

Bestanden...

Führerscheinprüfungen 2014

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

Den Sportsegelschein (SPOSS) erhielten Livia de Boer, Stine Eisermann, Giacomo Fyn Laurenz und Jakob Ungerer.

Den Sportbootführerschein-See (SBF-See) bestanden: Paul Grosse, Dexter King, Bernd Klemens, Anton Martens, Maïke Martens, Lenart Niemeier, Jasper Röder, Julian Schmidt und Finn Steingrobe.

Den Sportküstenschifferschein (SKS) bestanden: Paul Grosse, Anton Martens, Maïke Martens, Jan-Hendrik Popp, Steffen Rüsçh und Thore Wendorf. Dass einige Namen sowohl beim SBF-See als auch beim SKS genannt werden, zeigt, dass es durchaus möglich ist, beide Führerscheine in „einem Rutsch“ zu erwerben. Vom Lernaufwand her betrachtet ist es allemal sinnvoll, zumal bei den (Prüfungs-) Inhalten dieser beiden Führerscheine etliche Übereinstimmungen bestehen.

Am Sportseeschifferschein-Kurs (SSS), der jährlich abwechselnd mit dem Sporthochseeschifferschein-Kurs stattfindet und der in diesem Jahr „an der Reihe“ war, nahmen 13 Interessierte regen Anteil. Es haben jedoch noch nicht alle Teilnehmer die vier theoretischen sowie die praktische Prüfung hinter sich gebracht. Darüber wird später zu berichten sein. Den SSS erworben (alle Teilprüfungen bestan-

den) haben bis Dezember 2014: Jens Dittmer, Jan Hauschildt, Ove Frank und Rolf Stünitz. Wir gratulieren allen neuen Führerscheinhabern sehr herzlich und wünschen allzeit gute Fahrt!

Stephan Lunau

Tannenbaum ging an die SVAOe

Optis, Modellsegeln, Glühwein und heiße Rhythmen

Die diesjährige Tannenbaumregatta fand am dritten Advent (14.12.) wie immer im Hamburger Yachthafen und diesmal bei traumhaften Bedingungen statt. Wir hatten südliche Winde um 3 Bft und trockenes Wetter bei leichtem Sonnenschein. Aufgrund der guten Bedingungen konnten wir für die Optis zwei spannende Wettfahrten durchführen. Parallel hatten wir auch unsere Modelboote in zwei Klassen am Start.

Im Opti waren die ersten beiden Plätze hart umkämpft, und die beiden Mädels, Netti und Lisa, haben hier fast perfekte Rollwenden vorgeführt. Im restlichen Feld wurde auch hart um jeden Platz gekämpft, aber immer mit fairen Mitteln. Den Sonderpreis konnten wir, das heißt hier durch die veranstaltenden Opti-Kinder, an Simon und Tilmann vergeben und zwar den Unfairness-Preis. Mit Wind von Backbord hatte Man(n) auch keine Vorfahrt und konnte an der Luvtonne nicht alle anderen Teilnehmer mit Wind von Steuerbord einfach wegschieben. (Die Wanderpreise sind extra aufgeführt.) Vielen Dank an die tolle Land-Mannschaft mit dem Waffel-, Glühwein- und Würstchen-



Nur die kahlen Bäume erinnern daran, dass Winter ist. (Foto: Thomas Lyssewski)

verkauf, an die tolle See-Mannschaft auf den Begleitbooten und an den heißen Oldtime-Jazz.

Euer Optiteam

Die Ergebnisse (Auszug):

1. Lisa Raschdorf, SVAOe; 2. Netti Krüger, MSC;
3. Andreas Sasse, SVAOe; 4. Jan Hauschildt, SVAOe; 5. Rahel Haas, SVAOe.

Weitere SVAOeer-Platzierungen: 7. Jonas Lyssewski, 9. Daniel Rüter, 11. Luise Boehlich, 14. Ralph Rainsborough, 17. Till Dittmer.

Anrechte auf die Wanderpreise:

Tannenbaumpreis und Cartouche Preis, Oldi Preis für den Ersten: Lisa Raschdorf (SVAOe), Rote Laterne für den Letzten oder den ersten gekenterten: Stephan Müller (MSC), Pievel-Preis (Bild) für den Besten ab 50: Annette Krüger (MSC), Unfairnis-Preis (Paddel): Torsten Keller (MSC), Preis (Holzopti) für die beste Steuerfrau: Rahel Haas (SVAOe), Bester SVAOer, Kompass: nicht ausgesegelt, Raddampfer-Preis für den Zweitletzten: Till Dittmar (DSR), Tampen-Preis für den Drittletzten: Wolfram Szczepaniak (BCO).

Thomas Lyssewski



Die Siegerin Lisa Raschdorf und Thomas Lyssewski mit der weihnachtlichen Siegestrophäe.

(Foto: Sabine Lyssewski)

Aus der Modellabteilung...

Auftakt der Minicupper in Glückstadt

Nach einer schönen Sommersaison geht es endlich wieder los. Erste Veranstaltung der Daumensegler in dieser Wintersaison ist jetzt schon fast traditionsgemäß (darf man doch im 7ten Jahr sagen?) der Glückstädter Matjescup. Peter und seine Helfer haben wieder eine hervorragende Arbeit geleistet. Der Einsatz wurde mit tollem Wetter und 17 Teilnehmern belohnt. Aufgrund der bekanntermaßen guten Veranstaltungen der letzten Jahre hatte ich beschlossen, in diesem Jahr auch wieder zu melden und das Kriegsbeil mit den Glückstädter Windverhältnissen zu begraben.

Ich möchte es ganz deutlich sagen: Es hat sich gelohnt! Bei bestem Wetter (Meeno Schrader würde sagen: für die Jahreszeit zu warm) konnten wir tolle Wettfahrten segeln. Der östliche Wind machte spannende Rennen möglich – nur ganz selten durch harte Dreher und Flautenlöcher gestört. Lediglich in einer Wettfahrt hatten wir kurzzeitig auf der Kreuz den Wind von achtern. Ansonsten faire Bedingungen, wenngleich an der Stelle des Knicks im Hafen die Verhältnisse manchmal schon für Fortgeschrittene eingestellt waren.

Die Startkreuz mit 17 Booten in dem engen Hafen war immer wieder eine Herausforderung. Ich musste für mich feststellen, dass meine Starts noch nicht wieder gelingen wollten. Vielleicht lag es aber auch an dem vorherigen Abend, der um ein Bier meine Teilnahme vereitelt hätte. Ich war froh, mein

Boot immer wieder gefunden zu haben. Warum müssen auf die erste Veranstaltung auch gleich so viele kommen...

Auch wenn sich das Feld (wie meistens) etwas auseinander zog, war doch zu beobachten, dass häufig 6–7 Boote sehr eng beieinander lagen, die hart um jeden Zentimeter kämpfen mussten. Das Niveau war doch recht gleichmäßig. Der Start war einmal mehr der alles entscheidende Schlüssel zum Erfolg. Wenn man so startet wie ich, muss man eben schreiben: Nach ganz vorne hat es heute für mich nicht gereicht. Ich bin aber damit zufrieden, weil ich mich mit schwindenden Kopfschmerzen dann doch Stück für Stück verbessern konnte.

Die Mittagspause mit super Fischbrötchen vom Bistro in der Sonne direkt am Wasser ist eine der Besonderheiten in Glückstadt. Speziell bei gutem Wetter sind natürlich, durch die nette Umgebung und das Bistro angezogen, jede Menge Schaulustige unterwegs. So hatten wir reichlich Zuschauer – eine nicht alltägliche Erscheinung bei MC-Regatten.

Trotz hochkarätiger Besetzung aus Nord und Ost ging der Sieg eindeutig an Manfred Brändle. Sehr sauber gesegelt – herzlichen Glückwunsch! Allerdings durfte sich bei dieser Veranstaltung jeder wie ein Sieger fühlen, weil es Peter mit Hilfe der Sponsoren gelungen war, für jeden einen wertvollen Preis mit tollen Spezialitäten rund um den Matjes zusammenzustellen. Hierfür und für die hervorragende Organisation nochmals besonderen Dank! Besser kann der Auftakt in eine neue, spannende Minicupper-Saison nicht laufen!

Bernd Blohm

Minicupper auf dem Passader See

Ich weiß nicht warum, aber es hat mich schon wieder getroffen. Der Fünfte schreibt... Aus der geselligen After-Race-Runde im Café „Fischerwiege“ kam die Anmerkung: „Nicht wieder so lang“. Also hier: Früh los, saukalt, tricky Wind, Günter unschlagbar, Schreiberplatz, gutes Essen, schöner Tag, Danke an die Organisatoren und Tschüss!

Für die, die mehr wissen wollen:

Die Passader Aalregatta am 30.11.2014 ist die jüngste Veranstaltung im MC-Kalender. Johann Rathjen hat in diesem Jahr zum zweiten Mal die Veranstaltung ausgerichtet. Im landschaftlich toll in der Probstei gelegenen Passade gibt es neben dem See auch ein sehr schönes Hotel/Cafe mit direktem Blick auf die Regattabahn. Das ist bei den diesmal vorherrschenden Bedingungen mit Ostwind und Temperaturen um den Gefrierpunkt ein sehr schlagendes Argument. Der Wirt der „Fischerwiege“ hat extra für uns seine Winterpause unterbrochen. Hierfür



Auch Modelle, hier auf dem Passader See, brauchen Wind. (Foto: Bernd Blohm)

einen besonderen Dank! Ostwind ist hier wohl fast die ungünstigste Windrichtung, aber Johann macht mit seinem Team das Beste daraus und damit spannende Wettfahrten möglich. Dazu müssen wir zum Mittel des Vormwindstarts greifen. Für einige ungewohnt. An der Elbe kennt man das von Langstrecken mit den großen Booten. So gut der Start einsehbar ist, so schlecht geht es dann naturgemäß an der Leetonne. Nach der zweiten Wettfahrt entspannt das Lee-Tor die Lage etwas. Der



JENSEN
Bootsbau
aus **WERFT**
Meisterhand

JETZT

Hamburger
Yachthafen

Am Hamburger Yachthafen
Deichstraße 29 - 22880 Wedel
Telefon: 0 41 03 - 905 35 60
Fax: 0 41 03 - 905 35 62
info@jensen-werft.de
www.jensen-werft.de

Wind ist etwas unstet, aber meiner Meinung nach berechenbar. Die Schwierigkeit liegt in dem Umstand, dass der Wind in seiner Stärke ungleichmäßig über die Bahn verteilt ist. Dadurch wird die Wahl des richtigen Gewichtes zu einer spannenden Angelegenheit. Das alles kann einen Mann allerdings nicht wirklich beeindrucken: Günter Joost kann trotz dieser Bedingungen mit sechs Punkten aus acht Rennen gewinnen! Herzlichen Glückwunsch! Das kommt ja wirklich nicht so häufig vor.

Johann Rathjen (2.) und Jörg Voss (3.) zeigen noch die gleichmäßigsten Platzierungen. Der Rest würfelt sich munter durcheinander und hätte wohl am liebsten mindestens vier Streicher gehabt. Alles in allem hat es aber wieder mal viel Spaß gemacht. Spannende Rennen und eine hervorragende Location, gepaart mit sehr guter Organisation, machen Lust auf mehr. Die Aalregatta hat ihren sicheren Stammplatz gefunden und bestätigt! Danke an die Organisation – ich komme wieder.

Leider Fünfter: Bernd Blohm

Tannenbaum-Regatta... **auch für Modellboote**

Der zweitwichtigste Termin für SVAOer im Winterhalbjahr ist nach Weihnachten die Tannenbaum-Veranstaltung. Jazz, Glühwein und Bratwurst bilden den traditionellen Jahresausklang. Zur weiteren Belustigung sowohl der Se(h)leute als auch der Aktiven werden Opti- und Modellboot-Wettfahrten ausgerichtet. Schon seit gefühlt ewigen Jahren organisiert Familie Müller den Part der Modellboot-Veranstaltung. In diesem Jahr war Michael,

wie schon 2013, leider geschäftlich verhindert. So haben Birgit, meine Frau Heike und ich die Veranstaltung „im kleinen Kreis“ ausgerichtet. Da erstaunlicherweise die Minicupper ihre starken Meldezahlen früherer Jahre nicht mehr erreichen, freuten wir uns über rege Beteiligung aus anderen Klassen. Die RC-Laser waren auch dieses Jahr wieder vertreten, und dazu kam die neue Klasse 3x1 von Hans Genthe, die unsere Veranstaltung für eine Ranglistenregatta nutzte. Zudem kam noch ein IOM-Segler hinzu.

Die Bedingungen waren mit SSW 4-5 nahezu ideal, da der Wind genau in den Yachthafen weht, und man so die Bahn an Steg W auslegen konnte. Ein besonderer Dank gilt dem Geschäftsführer der Hamburger Yachthafen-Gemeinschaft, Herrn Waage, für die Freigabe des Stegs, der in diesem Winter nicht mit Auslegern belegt ist und so ein komfortableres Segeln ermöglichte.

Um die Bootsklassen leidlich ungestört segeln zu lassen, legten wir zwei Bahnen aus. So konnten rechts des Steges die 3x1 segeln und die Laser, MC und IOM auf der linken Seite. Um die Disziplin auf der „Mischbahn“ zu erhöhen, wurde unser bewährter Schiedsrichter Marcus Boehlich dort eingesetzt, der aufgrund der guten Disziplin aber wenig zu tun bekam.

Interessante Wettfahrten beiderseits des Stegs forderten den Steuerleuten bei böigem Wind einiges ab. Im Minicupper war bei der Auswahl des richtigen Zusatzgewichtes wieder ein glückliches Händchen gefragt. Die 3x1 segelten mit unterschiedlichen Riggs. Auch im Laser war Erfahrung im Umgang mit diesem Wind gefragt. Allein die von Jürgen Passow gesteuerte einzige IOM-Yacht segelte unbeeindruckt gleichmäßig schnell vorweg und war fast jedes

Mal als Erste im Ziel. Schade, dass hier kein Feld zusammenkam. Im Minicupper konnten wir endlich mal wieder einen Nachwuchsegler begrüßen. Unser „Altmeister“ Michael Ilgenstein hatte seinen Sohn Caspar mitgebracht, der als Coach und Lehrling gleichermaßen die Wettfahrten seines Vaters exakt verfolgte. So etwas brauchen wir in der Klasse häufiger, damit wir nicht „aussterben“.

Damit die Optis ungestört ihre Veranstaltung durchführen konnten, hatten wir uns entschlossen, die vorgesehenen acht Wettfahrten ohne Pause durchzuziehen. Das klappte sehr gut. So waren alle rechtzeitig fertig und konnten sich Würstchen und Glühwein schmecken lassen. Der Ausgang der Rennen war in allen Klassen hart umkämpft und sehr knapp! Im MC und bei den 3x1 lagen 1. und 2. nur zwei Punkte ausein-

ander. Bei den Lasern musste der Zweitplatzierte leider aufgrund eines technischen Defektes im sechsten Rennen aufgeben, konnte sich aber mit den beiden Streichern noch retten. So wurde Karl-Heinz Eichholz 1. bei den Lasern, im 3x1 siegte Sinjin Macnab, und bei den Minicuppers konnte ich ganz knapp gewinnen!

Auszug aus der Ergebnisliste:

Minicupper (9 Teilnehmer): 1. Bernd Blohm, 2. Team Ilgenstein, 3. Johann Rathjen; Stockmarine 3x1 (6 Teilnehmer): 1. Sinjin Macnab, 2. Oliver Birkholz, 3. Hans Genthe; RC-Laser (4 Teilnehmer): 1. Karl-Heinz Eichholz, 2. Morten Eichholz.

Die vollständigen Platzierungen in den einzelnen Klassen finden Sie unter: www.svaoe.de.

Bernd Blohm

DIREKT
AM HAMBURGER
YACHTHAFEN!



YACHTPROFI.DE

Gute Teile, guter Service.

Ausrüstung von A-Z • Farben • Drahtverarbeitung
Beschlüge • VA-Schrauben • Sanitär • Elektrik

P&K
products

Hochwertige
Produkte für
die Pflege
Ihrer Yacht:

Reiniger
Polituren
Winschenfett
Frostschutz

DEICHSTRASSE 1 • 22880 WEDEL • TEL.: + 49 (0) 4103 - 884 92
e-mail: info@yachtprofi.de



Eng aber sicher: Schärenmängel sind unverzichtbar.

Teilweise einhand Westschweden hin und zurück

Die Küste rauf nach Göteborg würde jetzt nicht mehr schwer sein, hatte ich mir vorgestellt. Stimmt im Prinzip, die Schärenküste fängt kurz hinter Varberg an, und man kann entspannt über glattes Wasser mit leichten Winden zwischen den Schären hindurchsegeln wie im Bilderbuch. Es wurde jeden Tag wärmer und regnete nur noch einmal nachts während ich schlief. Die Schweden packten gerade ihre Winterplanen ein und stellten die Masten. Die Häfen waren leer bis einsam, an- und ablegen konnte ich problemlos ohne Leinenhalter, es konnte ruhig lange dauern und umständlich sein, es guckte ja keiner.

Nur eine Sache war schwerer als ich wissen konnte. Wie soll man alleine mit Seekarte ohne

Plotter durch die Schären steuern? Wenn man zu lange auf die Karte guckt, weicht man vom Kurs ab, und schon sieht alles ganz anders aus! Ich studierte genauestens die Ansteuerungs-Beschreibungen von Gerti und Harm und achtete penibel darauf, wo auf der Seekarte ich mich befand. Das sperrige Ding lag im Cockpit, ging nicht anders. So auch auf dem Weg zum Hafen Vallda Sandö.

Um die Ecke, nah an der Halbinsel Sandön entlang, und dann kommt eine schwarze Pricke. Die soll man an Steuerbord lassen. Was da kam, war aber eine schwarz-gelbe Stange. Ein Kardinalzeichen ohne Dreiecke drauf. Schwarz ist da, wo die Pfeile hinzeigen. Das weiß ich jetzt, aber da wusste ich es nicht und ließ sie an Steuerbord, wie beschrieben. Ich fuhr ganz langsam unter Maschine mit 1–2 Knoten Fahrt. Wenn man eine südliche Gefahrentonne nord-

wärts umfährt, landet man in Schweden ganz schnell in einer Gletscherendmoräne.

Als ich auf den ersten Findling bubberte, fuhr ein Schwede hinter mir vorbei. Er wurde nicht mal langsamer. Ich kombinierte, wo es tiefer werden müsste und schloss messerscharf: rückwärts oder zur Tonne. Mit fast gesetztem Groß arbeitete ich mich mit leichter Krängung von Stein zu Stein. Es rumpelte ziemlich, aber ich war so langsam und der Wind so leicht, dass ich ohne Schäden davonzukommen hofften durfte. Zwischen zwei Befreiungsversuchen sah ich unter den Bodenbrettern in die Bilge, sie ist schön tief und die Kielschrauben stehen immer ein bisschen im Wasser, so sah ich nicht viel. Ich rumpelte mich in tiefes Wasser und schlich mit zittrigen Knien in den Hafen. Später erfuhr ich, dass hier so ziemlich jeder schon mal auf die Felsen gesammelt ist, die meisten mit mehr Fahrt.

Es war kein Hafenmeister in Vallda Sandös Hafen und auch kaum Segler, trotzdem legte ich am nächsten Morgen mit schlechtem Gewissen ab, weil ich zu den anscheinend seltenen Leuten gehöre, die immer Hafengeld bezah-

len. Ich finde, Häfen sind eine tolle Sache! Sie bieten Schutz vor Urgewalten wie Sturm und Seekrankheit. Ich bezahle gerne Hafengeld, sei es auch in noch so Schwindel erregender Höhe. Mein letzter Halt vor Göteborg war Vargö, ein Hafen der „im Sommer“ beliebt ist bei Göteborgern, um von dort nach Læsø zu segeln. Ich glaube, die Schweden segeln im Sommer in Scharen nach Dänemark auf der Flucht vor den Norwegern, die in riesigen Booten in den schwedischen Schärenarten einfallen. Jetzt war anscheinend nicht Sommer, denn der Hafen war kaum besucht. Man lag längsseits, obwohl bei Gerti und Harm steht, dass man vor Heckanker und mit dem Steven zum Kai anlegen soll. Das habe ich noch nie gemacht, und unser altmodischer Danforth-Klappanker ist vorne im Ankerfach verstaut und schwer. Ich war froh, ihn nicht über den Heckkorb wuchten zu müssen und legte längsseits an. Ich drehte eine Runde an Land, und als ich mit einer Tüte frischer Råkor, schwedischer Butter, Baguette und kaltem Volköl wiederkam, waren alle Längsseitslieger abgereist, und alle Neuankömmlinge – alles Schweden – lagen vor

60 Jahre Vorsprung

Tickets - Administrationsoftware
Hardware - Beratung - Service

BECKERBILLETT

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



„Samson“ in Klädesholm.

Heckanker. Ich als Einzige (deutscher Laie!) längsseits!

Da ich aber sowieso abends noch nach Göteborg rein und in Lilla Bommen übernachten wollte, aß ich meine Krabben, schaffte sie nicht, freute mich, dass ich bei den Fischern meine Kühlpacks hatte kühlen lassen und legte mit allem übrig Gebliebenen in der Kühltasche ab – auf in die Stadt!

Ich würde immer der Natur den Vorzug vor der Stadt geben, und deshalb segele ich ja auch, aber es gibt nichts Aufregenderes, als sich einer Großstadt zum ersten Mal von seewärts zu nähern. Die Industriehäfen, Naherholungsgebiete, Reichenwohnungen in ehemaligen Werften, Leute mit Picknicktaschen am Kai, die Oper und gleich dahinter der kleine Hafen mit den gefürchteten engen Boxengassen mit Heckgeschirr, in dem man sich immer verfängt. Ist mir auch passiert, hab es aber leicht wieder abgekriegt. Ich finde immer einen Liegeplatz, weil ich so weit in den Hafen rein fahre, wie es geht. Meistens ist da noch mindestens einer, weil die

großen Boote sich nicht reintrauen, und wenn nicht, kann man irgendwo im Päckchen liegen. Ich hatte seit Sonnabend nicht mehr als 12 Worte gewechselt, und hier war auch niemand in plauderwilliger Urlaubsstimmung zu finden. So ein großer Moment, meine Ankunft in Göteborg, und niemand zum Erzählen. Ich fing schon an, mit mir selbst zu sprechen. Meine Mutter und mein Onkel sind auch schon tot. In einer Kneipe schockte mich der Bierpreis so sehr, dass ich noch vor dem zweiten wieder ging. Morgen würde mein Kumpel aus Stuttgart kommen und sich das alles anhören müssen. So sehr ich mich über das Wiedersehen freute und etwa zwei Tage meinen Kumpel kaum zu Wort kommen ließ, war ich doch als Skipperin kaum entlastet. Der Gute segelt einmal im Jahr ein verlängertes Wochenende mit mir und hat natürlich jedes Mal bis dahin alles wieder vergessen, inklusive Webleinstek und Pumpklobedienung. (Letzteres hat schließlich auf der Rückreise mein Liebster repariert, mein Versuch mit fünfmal alles abschrauben, reinigen

und wieder zusammenschrauben endete damit, dass es weder pumpte noch dicht war. Schön, dass Männer noch Sachen besser können).

Ohne Knoten kann man keine Fender dranmachen oder Leinen vorbereiten, aber Groß bergen und zusammenfallen klappte am Schluss perfekt, und Brillenträger finden Tonnen und Seezeichen einfach zuverlässiger als Menschen wie ich, die „im Prinzip gar keine Brille brauchen“, aber die Speisekarte mit ausgestrecktem Arm lesen und bei Verkehrsschildern die Augen zusammenknäufen.

Es waren herrliche Tage bei ebensolchem Wetter, ich ließ zum ersten Mal den Heckanker fallen und hüpfte direkt vom Bugkorb auf den Felsen. Gut, der Klappankerwurf war wegen um den Anker geschlungener Leine eher eine Geburt mit um den Hals gewickelter Nabelschnur. Er öffnete sich gar nicht und schleifte beim Dichtholen über den Sandboden. Beim Klarmachen des Dingis zum erneuten Ausbringen hatte der für den Blasebalg neu besorgte Schlauch ein Karabinerventil, unser Beiboot braucht aber eins zum Reinstopfen, sodass wir

das Schlauchende beim Aufpumpen auf das Ventil pressen mussten. Aber das waren ja nur unbedeutende Kleinigkeiten.

Was für ein Erlebnis: an einem Felsen mitten im Meer festzumachen! Ich kann das wirklich jedem empfehlen, der es noch nie gemacht hat. Es stehen immer Schweden (oder Norweger, die eigentlich viel netter sind, oder Dänen, die auch netter sind) an Land und zeigen, wo man ranfahren kann und wo man stoppen muss, so dass es eigentlich ganz einfach ist. Selbst die eigenen Felsnägel zu benutzen ist leicht, sie halten tatsächlich! Ich hatte das ja insgeheim bezweifelt und es für unmöglich gehalten, dass so was gehen kann, aber sie haben tatsächlich einer Winddrehung von 180° standgehalten ohne auch nur im Geringsten zu wackeln.

Die Schweden sind bewundernswert cool im Festmachen an nahezu nichts und beim Überqueren von Untiefen, die in meiner Karte einen Meter flach sind. So etwas geht nur mit Kartenplotter, dachte ich immer, bis mir eine Schwedin erzählte, dass die meisten Einheimischen am liebsten nur mit Seekarte durch



Lieber nicht auslaufen! (Fotos: Anja Grosse)

die Schären fahren. Nun denn! Dann befinde ich mich ja in würdiger Gesellschaft mit meinem puristischen Segelkonzept. Dafür habe ich korrigierte Seekarten aller zu durchfahrenden Seegebiete. Da kann keiner mithalten. Allerdings habe ich die Schnipsel mit Klebestift eingeklebt, was dazu führt, dass sie anfangen, im Schiff herumzuflattern, aber nur auf den ganz viel benutzten Karten. Ich werde es das nächste Mal mit Epoxyleber machen.

Die Tage mit dem Segelfreund vergingen schnell. Wir ließen Marstrand links liegen und rundeten Koön, um im Hafen mit dem hübschesten Namen im ganzen Kattegatt festzumachen: Hyppeln, von wo aus wir schon bald nach Lilla Bommen aufbrechen mussten. Wir überließen die Kneipen den gut verdienenden jungen Schweden, tranken im Cockpit warmes Volköl und aßen dazu Rührei mit Speck.

Den Abschied erleichterten mir segelnde Freunde von Krautsand, die am nächsten Mittag zufällig aus dem Trollhättan-Kanal kamen, um nach der Durchquerung Schwedens ihre Kinder auf die Stena-Fähre zu setzen und ohne sie weiterzureisen. Die geplante Anreise meiner Tochter verkomplizierte sich etwas, da auf dem Ticket ein anderes Datum aufgedruckt war als das gewünschte. Doch es ergab sich glücklicherweise so, dass die Frau des Skippers, der mir netterweise mein I-Phone auflud, am nächsten Tag mit Kindern von Kiel aus mit dem Auto anreisen würde und sie einfach mitnehmen konnte. So schleppten wir die Ankömmlinge nach Langedrag am Rande Göteborgs, und verbrachten, da die Kinder binnen kurzen unzertrennlich waren, eine knappe Woche gemeinsam in den Schären nördlich von Koön in windgepeitschten Inselhäfen.

Fantastische Sonnenuntergänge beziehungsweise Himmel nach dem Sonnenuntergang, wenn die Farben intensiver werden und viel schöner, märchenhaften Fjordlandschaften, die aussehen wie das Auenland, und wieder kargen Felschären zum Cross-Joggen und endlosen Herumklettern. Wie an den waghalsigsten Stellen einzelne Blumen wachsen und sagen: Hier kann man prima leben. Was willst du mehr.

Der nördlichste Punkt unserer Reise war H..., ein nicht besonderer, aber dafür umso netterer Hafen. Einzige Enttäuschung: Der von Gerti und Harm versprochene Supermarkt hat vor fünf Jahren zugemacht. Jetzt ist dort ein Restaurant, das nicht mal Brötchen verkauft. Zum Glück luden uns unsere neu gewonnenen Segelfreunde zum Essen ein, bei uns hätte es Nudeln mit „irgendwas“ gegeben, wobei sich irgendwas auf Tomatensoße reduziert hatte. Käse war auch aus. So langsam dachte ich über solarbetriebene Kühlboxen nach.

Wir mussten am nächsten Morgen auf jeden Fall nach Süden aufbrechen, Ich hatte mich schon viel zu lange davon abhalten lassen und musste das mit ziemlich viel Motoren bezahlen. Nach spätestens zwei Stunden nervte mich unsere zwei Zylinder-Rumpelmaschine, gegen die ich niemals etwas sagen durfte. Sie hat noch nie Schwierigkeiten gemacht, springt immer an, rumpelt unverdrossen durch Flaute und Seegang und ist mit ihrer Einkreis-Kühlung vollauf zufrieden. Während der Fahrt überlegte ich mir, was man machen muss, wenn der Sprit alle ist, außer Nachkippen.

Entlüften fiel mir ein, und ich ging im Geiste die Prozedur durch und wusste nicht mehr alle Stationen. Bisweilen tun sich bei mir eben doch frauentypische Lücken auf, wie beim

Pumpklo, obwohl ich tapfer mit fünfzehn Typen und außer mir noch einer Frau einen Dieselschrauberkurs absolviert habe. Ich hätte auch einfach den Spritstand kontrollieren können, dazu muss man lediglich kopfüber in die Backskiste kriechen und mit einer Taschenlampe an dem kleinen vergilbten Schlauch außen am Tank herumleuchten, bis man das Ende der Spritsäule findet. Dauert ein bisschen. Ist aber auf jeden Fall besser als sich während der Fahrt fragen zu müssen, wie man den Motor entlüftet. Ich bin aber nach vier Wochen Verantwortung etwas müde, um für Wasser, Sprit und Proviant zu sorgen, Kurse abzustecken, Wetterberichte zu vergleichen. Ich bin doch im Urlaub.

Allerdings ist meine Tochter inzwischen eine perfekte Matrosin, macht alles an und unter Deck ohne dass man irgendwas aufzählen muss und vergisst nichts. Das ist wirklich ein Segen, vor allem wenn man bedenkt, dass sie 13 ist und wir oftmals nicht mal Strom für den I-Pod hatten. Computer und Fernseher haben wir natürlich auch nicht an Bord.

Abgesehen von dem einen Tag im Jahr, wo 3–4 Windstärken mit halbem Wind einen über die geschützte Bucht tragen, mag ich am Segeln am liebsten das einfache Leben an Bord ohne E-Mails, Staubsauger, Faxgerät und das ganze Geraffel, dass einen zu Hause auf Trab hält. Hier muss man mit dem Fuß pumpen, damit Wasser kommt, und sparsam damit umgehen (ich mache das zu Hause immer noch eine Weile, anstatt den Hahn aufzudrehen). Wir haben selten Landstrom, weil man gar keinen braucht, die Bücher passen in ein Schapp, gekocht wird auf zwei Flammen, backen geht nicht. Die Kajüte ist für ein 9-Meter-Boot groß und durch das viele

Ihr Vorteil ...



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



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



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



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



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

pantaenius.de

Holz und die blauen Polster urgemütlich. Alles was man braucht, ist in Griffweite, und man schläft nirgends so gut wie in Kojen mit durchgelegenen Schaumstoffmatratzen.

Wir sahen Kormorane, jede Menge Sing- und Kreischvögel, deren Namen ich nicht kenne, zwei Robbeninseln dicht bepackt mit dicken, zufriedenen Robben, unterschiedliche Landschaften an den Ufern der Fjorde und Inseln, Dörfer, Leuchttürme und ulkige Seezeichen, Himmel und Meer.

Es war jetzt wohl doch endlich mal Sommer geworden. Anholt war so voll, dass wir an der Außenmole vor Heckanker lagen und „Samson“ zuerst freundlich an den Grundsteinen anklopfte, bevor ich das mit den Leinen geregelt hatte. Einige Anker lagen überkreuz, aber die Schweden grinsten dazu nur: Wir haben eine elektrische Winsch.

Was kann Grenå für ein schöner Hafen sein, wenn man auf 1,5 Meter Welle aus Südost dorthin reitet (seekrank). Sogar Wäschewaschen klappte beim zweiten Anlauf mit Hilfe von freundlichen Holländern, und ich schmeiße Pizza und Cola beziehungsweise Bier für meine Matrosin und mich.

Irgendwann auf der Überfahrt hatte ich mir den Zeh an der Genuaschotrolle angehauen. Zum An- und Ablegen ziehe ich immer Schuhe an, aber unterwegs war es so schön warm, und barfuß segeln ist so toll, jedenfalls wurde der unvermeidliche Marsch zum Bahnhof deswegen zur Tortur. Abends Liebsten abholen, morgens Tochter hinbringen, jeweils hin- und zurück. Vom Strolchsegeln verroht ging ich barfuss, der Schuh drückte einfach zu doll am kaputten Zeh. Wir standen am Morgen schon winkend auf dem Bahnsteig und meine Tochter im Zug, als der

Zugführer die Tür nicht zubekam und durch nervöses Herumfummeln an der Zugelektrik nur erreichte, dass gar nichts mehr ging. Die großzügig bemessene Umsteigezeit schmolz zusammen und ging vorbei. Die nächste Verbindung nach Hamburg bedeutete viermal umsteigen, aber ich hatte keine Lust, mich zu ärgern und fuhr mit nach Århus, um das Ticket zu tauschen, sodass wir um 19.00 Uhr die Leinen lösten anstatt wie geplant schon um 12.30 Uhr, aber nun denn.

Für die Rückreise nimmt man sich immer zu wenig Zeit, heißt es, und so verbrachten wir denn auch die nächsten Tage komplett an Bord mit dem ganzen Programm: Spinnakern, in der Flaute dümpeln, stundenlang motoren, ankern, baden, Sonnenunter- und -aufgänge, Wetterleuchten und wieder baden und als Vorletztes ein Gewitter, das uns mitten auf der Flensburger Außenförde stellte.

Alle, die in der Gegend waren, fragten uns, wo wir während des Gewitters waren und feierten uns als Helden, als wir berichteten, wir seien mitten durch. Dass es gar nicht schlimm war und der Wind nicht sehr stark, wollte gar keiner wissen. Wir waren trotzdem tief beeindruckt und sprachen nicht viel währenddessen. Die Blitze erfüllten den ganzen Himmel, und als wir durch den ersten Böenkragen durch waren, schien es sich umzudrehen und von hinten wieder auf uns zuzukommen.

Das übliche Aufkreuzen in die Eckernförder Bucht gegen 5–6 Beaufort verblasst gegen das Gewittererlebnis und ist für uns schon so normal geworden, dass wir uns nicht mehr darüber aufregen. Beim nächsten Mal habe ich einen funktionierenden Autopiloten. Und eine Handbreit Wasser mehr unterm Kiel, ich hoffe, das reicht.

Anja Grosse

Fahrtenpreise für 2014

Waren Sie in diesem Jahr auch auf dem Wasser unterwegs? Haben Sie (wieder) etwas erlebt?

Das fragen wir Sie regelmäßig zum Ende eines jeden Jahres. Lassen Sie SVAOe-Gemeinschaft an Ihren Erlebnissen der vergangenen Saison teilhaben. Aus gut unterrichteten Kreisen hört man, dass etliche SVAOe-Yachten 2014 auf allen möglichen größeren oder kleineren Gewässern unterwegs waren. Über viele Reisen wird, wenn überhaupt, nur im kleinen Kreis berichtet. Dabei sind es gar nicht unbedingt nur die großen Entfernungen, die Berichtenswertes zur Folge haben. Berichtenswert ist alles, was nicht jedem jeden Tag widerfährt, und das kann im Kleinen Belt wie in der Biskaya oder auf der Elbe geschehen. Genau das interessiert uns, und es wäre schade, wenn Sie es uns vorenthalten würden.

Schicken Sie uns ein paar Zeilen, die Eckdaten Ihrer Reise, Fotos, eine CD oder, wenn Sie mögen auch Ihr Logbuch (Sie erhalten es selbstverständlich zurück). Großartig wäre ein lesbar geschriebener, bebildeter Bericht, der seinen Platz in den SVAOe-Nachrichten oder im Internet finden könnte. Sie können ja schon mal nachlesen, was andere so verfasst haben unter <http://svaoe.de/aktivitaeten/fahrtensegeln/fahrtenberichte.html>. Wir sind auch dankbar für die „kleine Form“, ohne jeden literarischen Anspruch. Das Erlebnis zählt (das ist viel mehr als im Fußball – da zählt nur das Ergebnis). Übrigens: Auch Motorbootfahrer erleben Interessantes. Und dafür halten wir schöne Fahrtenpreise bereit, die auf dem Gründungsfest im April 2015 vergeben werden.

Dr. Stephan Lunau

Obmann für Navigation und Fahrtensegeln

Seewetterberichte...

Ende der Aussendung über Mittelwelle und Langwelle durch deutsche Radiosender bis Ende 2015

Wie bereits vor einiger Zeit angekündigt (SVAOe-Nachrichten 2/2013), hat zum 13. Januar 2015 mit dem NDR der (vor-)letzte Radiosender die Aussendung deutschsprachiger Seewetterberichte über Mittelwelle eingestellt. Der Sender Deutschlandradio wird seine Aussendungen über Mittelwelle ebenfalls zum 1. Januar 2016 einstellen; derzeit wird noch auf 1269 KHz gesendet. Der Sendebetrieb auf Langwelle wurde bereits zum 1. Januar 2015 eingestellt. Dies wurde dem Verfasser auf Nachfrage mitgeteilt. Der Betrieb des Kurzwellensenders (6190 KHz) wurde ebenfalls eingestellt.

Die von den Sendern angegebenen Alternativen DAB+ (Digital Audio Broadcasting, „Digital Radio“) und Empfang via Satellitenradio etc. sind für die Seefahrt mangels Reichweite bzw. Abdeckung auf See nutzlos. Sie können allenfalls im Hafen genutzt werden, dies auch nur dann, wenn sich der Hafen im Sendegebiet befindet. Dazu ist anzumerken, dass selbst an Land für DAB+ eine sichere Versorgung nicht sichergestellt ist. So ist z. B. in großen Teilen der Nordseeküste keinerlei Empfang möglich, auf Fehmarn ist dies ebenfalls (noch) nicht möglich (Stand Oktober 2014).

Damit ist außer den Seewetterberichten über die KüFuSt (Küstenfunkstellen) von DP 07 der Empfang von deutschsprachigen Seewetterberichten auf See nicht mehr möglich. DP 07 bietet hier übrigens einen hervorragenden Service für einen geringen Beitrag. Allerdings findet der Sendebetrieb über UKW-Seefunk nur

in der Zeit vom 1. April bis 31. Oktober statt. Es soll ja Menschen geben, die außerhalb dieser Zeit zur See fahren, egal ob professionell oder nicht-professionell.

Da die Abdeckung durch den Mobilfunk und damit auch der Internetzugang in der Regel bereits wenige Seemeilen jenseits der Küstenlinien nicht gewährleistet ist (bereits zwischen Cuxhaven und Helgoland ist dies der Fall), empfiehlt es sich, auf Empfänger des Funkfern-schreibverfahrens „RTTY“ (so genannte Wetterdecoder) auszuweichen. Je nach Fahrgebiet ist ein Empfänger für Langwelle (147,3 KHz) und/oder Kurzwelle anzuschaffen. Mit diesen Empfängern lässt sich mit großer Zuverlässigkeit der komplette Seewetterbericht (inklusive der Mittelfristprognosen und der Vorhersagen für die deutschen Küstengebiete) des DWD empfangen, der vom Sender Pinneberg ausgesandt wird. Bezüglich weiterer Details sei auf die Informationen des DWD verwiesen.

Ein NAVTEX-Empfänger kann zum Empfang von Wettervorhersagen und Windwarnungen ebenfalls genutzt werden. Es werden jedoch zumindest über den Sender Pinneberg weder die Wetterlage noch Stationsmeldungen und auch keine Mittelfristprognosen ausgesandt. Dieser Sender sendet nur Berichte für die Deutsche Bucht, die westliche Ostsee und die südliche Ostsee, s.u.. Die NAVTEX-Sender anderer Länder verbreiten entsprechende Informationen für ihren jeweiligen Bereich.

Der Inhalt der NAVTEX-Aussendungen des DWD ist hier dargestellt (Quelle: DWD, Internet, Stand 16.01.2015).

- Unter dem Kennbuchstaben L wird auf 490 kHz für deutsche See- und Küstengebiete routinemäßig folgendes Programm verbreitet:

- 01:50–02:00, Ostsee: Windwarnungen und nautische Warnungen, Wettervorhersagen.
- 05:50–06:00, Nordsee: Windwarnungen und nautische Warnungen, Wettervorhersagen.
- 09:50–10:00, Ostsee: Windwarnungen und nautische Warnungen, ggf. Eisbericht.
- 13:50–14:00, Nordsee: Windwarnungen und nautische Warnungen, ggf. Eisberichte.
- 17:50–18:00, Ostsee: Windwarnungen und nautische Warnungen, Wettervorhersagen.
- 21:50–22:00, Nordsee: Windwarnungen und nautische Warnungen, Wettervorhersagen.
- Wettervorhersagen umfassen generell die Deutsche Bucht, Westliche und Südliche Ostsee.
- Warnnachrichten der Kategorie „important“ und „vital“ werden außerhalb der Routinesendezeit schnellstmöglich verbreitet.

Ideal ist ein Empfänger, der sowohl NAVTEX als auch die Aussendungen der Wetterberichte empfangen kann. Denn im Gegensatz zu den Aussendungen der Wetterberichte im RTTY-Verfahren werden über NAVTEX bei Bedarf auch außerhalb der festen Sendepäne wichtige Informationen (u. a. Starkwind- und Sturmwarnungen) übermittelt.

Alternativ besteht die (kostspielige) Möglichkeit, sich auf See über Kurzwellen oder Satellitenverbindungen (nicht zu verwechseln mit den oben erwähnten Radioaussendungen über Satellit) Zugang zum Internet zu verschaffen. Ansonsten kann man sich über die zumindest vorerst weiter verfügbaren Radioaussendungen auf Lang- bzw. Mittelwelle von z.B. Danmarks Radio oder BBC (je nach Fahrgebiet) sowie

über die KüFuSt der jeweiligen Länder informieren. Entsprechende Sprachkenntnisse sind notwendig, da zumindest einige Aussendungen ausschließlich in der jeweiligen Landessprache erfolgen. Im Falle von BBC sollte dies für die meisten Segler allerdings kein Problem sein. Im Falle der anderen Sprachen wie Dänisch und Schwedisch müssen die Sprachkenntnisse ein sicheres Verständnis der Wetterberichte ermöglichen, sonst besteht die Gefahr von Fehlinterpretationen. In Dänemark ist der weitere Betrieb des Langwellensenders Kalundborg (243 KHz) übrigens explizit unter Verweis auf die Notwendigkeit der Aussendung von Seewetterberichten gesetzlich festgelegt! Das Gleiche gilt für die Niederlande, dort sendet „Netherlands Coastguard Radio“ Wetterberichte neben UKW auch auf MW, allerdings nur für die niederländischen Gewässer und die Deutsche Bucht. Damit keine Missverständnisse aufkommen: Wem der Zugang zu Seewetterberichten im Hafen bzw. in Küstennähe genügt, der wird mit den aktuellen Angeboten im Internet (nicht nur seitens des DWD) und, wenn es denn voll ausgebaut sein wird, über Radio (DAB+) bestens bedient.

Es geht hier, wie gesagt, um den zuverlässigen Zugang zu umfassenden deutschsprachigen Wetterberichten in erster Linie auf der Nord- und Ostsee und außerhalb der Reichweite der KüFuSt von DP07.

Weitere Informationen finden Sie z.B. in der Sammlung verschiedener Links im Internetauftritt der SVAOe und natürlich in der BSH-Publikation „Funkdienst für die Klein- und Sportschiffahrt“ (ehemals Jachtfunkdienst). Das BSH hat am 2. Januar 2015 das aktualisierte Merkblatt „Wetter- und Warnfunk“ veröffentlicht. Dort sind detaillierte Angaben zum Thema zu finden.

Zum Schluss sei daraufhin gewiesen, dass das Internet ausdrücklich nicht der Verbreitung von Nachrichten für die Sicherheit der Seefahrt (MSI, Maritime Safety Information) gemäß SOLAS dient. Wetterberichte gehören zu den so genannten MSI.

Dr. Stephan Lunau

P.S.: Im Folgenden finden Sie die Mitteilung des Programmleiters des NDR vom 06.01.2015 zur Information:



**Seemann
& Söhne**

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

Schenefeld Dannenkamp 20 22869 Schenefeld Tel.: 8660610	Blankenese Dormienstraße 9 22587 Hamburg Tel.: 866 06 10	Rissen Ole Kohdrift 4 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.

„**Sehr geehrte Damen und Herren,**
der NDR schaltet seine Mittelwellen-Sender am 13. Januar 2015 ab. Damit wird NDR Info Spezial nicht mehr über diesen Verbreitungsweg zu empfangen sein. Der Seewetterbericht, der auf NDR Info Spezial dreimal am Tag gesendet wird, ist aber trotzdem weiter zu hören. Wie bislang wird er im Digitalradio DAB+, im Internet, über die NDR Radio App und über Satellit verbreitet. Auch die Sendezeiten (8.30 Uhr, 22.05 Uhr und 0.05 Uhr) bleiben unverändert.“

Die Empfangsmöglichkeiten für den Seewetterbericht im Überblick:

DAB+

Hamburg: Frequenz 188,928 MHz, Block 7A
Schleswig-Holstein, Kiel: Frequenz 206,352 MHz, Block 9C

Niedersachsen: Bremen/Oldenburg: Frequenz 223,936 MHz, Block 12A

Hannover: Frequenz 187,072 MHz, Block 6D
Braunschweig: Frequenz 218,640 MHz, Block 11B

Visselhövede: Frequenz 181,936 MHz, Block 6A
Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin: Frequenz 225,648 MHz, Block 12B

Satellitenempfang DVB-S

ASTRA auf der Orbitalposition 19,2° Ost
Frequenz 12,266, Polarisation H, Symbolrate 27500, FEC 3/4, Transponder 93

Internet

www.ndr.de/infospezial/

NDR Radio App

Kostenlos verfügbar im App Store (für iPho-

nes und iPads) und im Google Play Store (für Android Smartphones und Tablets)

Wir würden uns freuen, wenn Sie diese Empfangsmöglichkeiten für den Seewetterbericht nutzen würden und uns bei der Verbreitung dieser Informationen unterstützen könnten. Wir werden weiterhin engagiert daran arbeiten, Ihnen täglich einen verlässlichen und gut präsentierten Seeweterservice zu bieten.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Plöger

Norddeutscher Rundfunk, Programmdirektion Hörfunk
Leiter Zentrale Programmaufgaben

Rothenbaumchaussee 132, 20149 Hamburg

Tel.: 040/4156-2660, Fax: 040/4156-3531,

Email: m.ploeger@ndr.de

Zwischenruf

Wie wird das Wetter?

So heißt eine gern gelesene Kolumne im Hamburger Abendblatt. Die ersichtlich in Seglerbräuchen kenntnisreiche Autorin Friederike Ulrich brachte es am vorvorletzten Tag des nun vergangenen Jahres in Bezug auf das Winterwetter auf den Punkt indem sie konstatierte:

„...- das raunten sich schon am Sonnabend sogar diejenigen zu, die die Zuverlässigkeit von Wetterprognosen noch anzweifeln, wenn die vorhergesagte Gewitterfront bereits am Horizont aufzieht. Zu dieser Gattung gehören insbesondere Segler, die ihre ängstlichen Gattinnen so lange in Sicherheit wiegen möchten, bis die sturm-tosende See das Boot umpeitscht und weiteres

Leugnen zwecklos wäre. Ausgerechnet die zum Jahreswechsel bevorstehende Schneekatastrophe thematisieren sie aber so häufig, dass sich den Seglerfrauen nur eine Schlussfolgerung aufdrängen kann: Der Gatte will Sylvester nicht auf die Party am anderen Ende der Stadt. Er möchte das neue Jahr gemütlich – und absolut sicher vor Schneestürmen und anderen Unwägbarkeiten, die im Winter an Land so drohen – zu Hause begrüßen“.

Soweit die Autorin. Vielleicht hat sie nicht bedacht, dass sich offenbar der eigene Gatte, wie viele andere Segler zurzeit auch, an langen Winterabenden genüsslich dem Studium des im Zeitalter der Technik langjährig vernachlässigten eigenen Wissens der Wetterkunde widmen möchte, denn im neuen Jahr hat der Rundfunk seine nicht nur bei Seglern beliebten weiträumigen Radio-Wetterberichte auf der Mittelwelle eingestellt. (Die Langwelle wird in absehbarer Zeit folgen)

Wer sich mit aufwändiger Elektronik nicht ausrüsten kann oder will, muss wieder, wie vor hundert Jahren, vor dem Auslaufen die Augen aufmachen und die Nase schnuppernd in den Wind halten, um Sturm und Seegang tunlichst vom sicheren Port aus zu genießen. Die zitierten Skippergattinnen werden es danken – und die Versicherer sich freuen über den dadurch erhofften Rückgang von Schadensmeldungen. Vielleicht haben ja beide Gruppierungen ein „Joint Venture“ vereinbart? Ich habe mir schon einmal den neuesten „Kachelmann“ rausgesucht. Vielleicht versteht er es ja, das triste Studium bössartiger Tiefdrucktröge bei andersartigen Unterhaltungsmöglichkeiten lustvoller zu gestalten.

Klecks



Aus dem DSV

Keine Maut auf Sport

Sport und Erholung müssen mauffrei bleiben! Mit dieser Forderung wandte sich DSV-Generalsekretär Gerhard Philipp Süß beim gut besuchten parlamentarischen Abend des Kuratoriums für Sport und Natur am 13. 11. 2014 in Berlin an die verantwortliche Politik. Die Bundesministerien bereiten zurzeit die Umsetzung des in der Öffentlichkeit noch weitgehend unbekanntes Bundesgebührengesetzes vor. Das Gesetz sieht in § 3 kostendeckende Gebühren für die „Ermöglichung der Inanspruchnahme von Bundeswasserstraßen“ vor. Ausgenommen ist nur der so genannte Gemeingebrauch. „Der Sport verfolgt mit großer Sorge, dass der Bund mit dieser Neuregelung die Möglichkeit, den öffentlichen Raum bestimmungsgemäß zu nutzen, künftig von einer Geldzahlung abhängig macht.“ Das Gesetz verlangt Vollkostendeckung und dürfte schnell Nachahmer im In- und Ausland finden. „Das verändert die Freizügigkeit in Europa“, ergänzt der Generalsekretär des DSV. „Ziel einer zukunftsweisenden Politik für die Menschen in Europa kann nicht sein, Wegezölle wie im Mittelalter einzuführen.“

Das Gesetz wirkt sich auf den Wassersport und den Tourismus in den betroffenen Regionen gleichermaßen negativ aus. Zum Netzwerk der Bundeswasserstraßen gehören nicht nur Strecken der Güterschifffahrt, sondern auch

ausgedehnte Naturräume, wie etwa Seen und seenartige Erweiterungen sowie das Küstenmeer. Hier suchen Hunderttausende jährlich aktive Erholung und sportliche Betätigung. Gemeinnützige Vereine, Kommunen und private wie gewerbliche Träger unterhalten dort Anlagen, Anlegestellen und Einrichtungen. In den neuen Bundesländern wurden zahlreiche Wasserwanderrastplätze angelegt, um dort Naherholung, Fremdenverkehr und Deutschlandtourismus zu entwickeln. Deren Träger sowie Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe vertrauten bei ihren Investitionen darauf, dass diese Standorte entgeltfrei über öffentliche Wasserwege erreicht werden können.

Zur Verhinderung der Maut setzt sich der DSV auf verschiedenen Ebenen ein. Neu hinzugekommen ist die Mitarbeit in der Parlamentarischen Gruppe „Frei-fließende-Flüsse“, die am 03.12. in Berlin gegründet wurde. In der Gruppe arbeiten Abgeordnete des Deutschen Bundestages mit Verbänden zusammen, um die Entwicklung der frei fließenden Flüsse voranzubringen. Der DSV wird sich als Gründungsmitglied der Gruppe in den geplanten Treffen für die Belange der Sportschifffahrt im Gesamtsystem der Bundeswasserstraßen einsetzen.

Textilfaser als Seereling nur noch begrenzt erlaubt

Der Weltseglerverband ISAF hat beschlossen, die Verwendung von Tauwerk aus der Textilfaser Dyneema/HMPE als Relingdurchzug nur noch für Wettfahrten der Kategorie 4 zu erlauben. Damit ist eine Verwendung nur noch bei Wettfahrten bei Tageslicht gestattet. Die Änderung trat zum 01. 01. 2015 in Kraft. Sie

gilt auch für Regatten im deutschen Nord- und Ostseeraum. Die Neuregelung hat einen guten Grund: Insbesondere bei Yachten, auf denen die Crew zum Trimm in der Seereling hängt, und diese damit an den möglichen Scheuerstellen im Bereich der Relingstützen belastet, kam es in der Vergangenheit zu Unfällen und Schäden durch plötzliches Brechen des Tauwerks. Der Ausschuss Seeregatten im DSV empfiehlt deshalb, Edelstahlraht für Relingdurchzüge zu verwenden.

(Anm. d. Red. Das empfiehlt sich auch für Fahrtensegler).

(Quelle: DSV-Mitt. Nr. VI/2014)

Zwei neue Einsatzboote Wasserschutzpolizei modernisierte ihre Flotte

„WS 43“ und „WS 44“ sind die Namen von zwei auf der finnischen Werft OY Botnia Marin AB gebauten neuen Hilfeinsatzbooten, die von der Hamburger Wasserschutzpolizei mit Jahresbeginn für den Einsatz im Hafenumd Unterelberegion in Dienst gestellt wurden. Von Aussehen, Leistung und moderner Technik unterscheiden sie sich stark von den bisher eingesetzten Fahrzeugen, von denen sie drei alte Hilfeinsatzboote ersetzen. Zurzeit ist aber nicht vorgesehen, weitere Boote dieser Klasse anzuschaffen.

Die äußerlich mehr Motoryachten ähnelnden schnittigen, 8,38 m langen und 2,97 m breiten Boote aus seewasserbeständigem GFK zählen zu den schnellsten und wendigsten Fahrzeugen auf der Elbe. Ihr Antrieb erfolgt jeweils mit



Eins der beiden neuen Polizeiboote vor der Bordwand eines Containerschiffs. (Foto: FHH Innenbehörde)

einem VOLVO PENTA D4-260 wassergekühlten Vierzylinder mit 16-Ventil-Viertakt-Diesel-Innenbordmotoren mit elektronisch geregelt Commonrail-Hochdruck-Einspritzsystem und Z-Antrieb. Das verleiht ihnen mit drei Personen an Bord eine maximale Dauergeschwindigkeit von 25 Knoten. Die Normalbesatzung jedes Bootes beträgt aber nur zwei Personen. Die neuen Boote sind aber nicht nur schnell, sondern auch seetüchtig. So sollen sie bis Windstärke 8 Bft und einer Seegangshöhe von vier Metern Höhe einsetzbar sein.

Die Boote zeichnen sich besonders durch ihre Wendigkeit und ihren geringen Tiefgang von nur 1,10 m aus. Mit einer Arbeitsplattform mit umklappbarer Leiter am Heck ausgerüstet sind sie auch für den Einsatz in Flachwassergebieten, zum Beispiel bei Sportbootunfällen, besonders geeignet.

Für die Elektroniker: Die Ausrüstung für Funk und Navigation entspricht dem heute üblichen Standard. UKW-See-/Binnenfunkanlage mit DSC

und ATIS (umschaltbare Sendeleistung von 25 W auf 1 W), BOS-Funkanlage und Aktivhalterung am Schreibtisch für mobiles BOS-Handfunkgerät. AIS-Class-B-Transponder (Senden und Empfangen, Senden abschaltbar), GPS, 3D-fähiger Kartenplotter mit 12"-Display, unterstützt AIS und DSC, Kartenformat: BlueChart g2 Vision auf SD-Karte. KVR-gerechte und BSH-zugelassene LED-Lichter in robuster AL-Ausführung. Magnetkompass gem. SOLAS 74/88.

Persönlich halte ich diese kleinen, aber wendigen und schnellen Boote sowohl von ihren vielseitigeren Einsatzmöglichkeiten als auch im Hinblick auf ihre deutlich geringeren Personal- und Betriebskosten für sehr viel geeigneter als den schwerfälligen Kreuzer „Bürgermeister Weichmann“.

Jürgen Schaper

(Quelle: Polizeipressestelle/PÖA 1

Mail: andreas.schoepflin@polizei.hamburg.de,

www.polizei.hamburg.de,

www.facebook.com/polizeihamburg)



Sommerliche Blumenpracht am SVAOe-Steg in Eckernförde. (Foto: Heidi Barthodzie)

Eckernförde... **das Paradies vor unserer Tür**

In welchem Segelverein gibt es so etwas? Im vergangenen Jahr feierten wir (mal wieder) unser Paradies, das mehr als 36 Jahre besteht. Doch darüber wurde schon berichtet. Wer als Vereinsmitglied oder als Gast den Weg zu uns in die Bucht von Eckernförde ansteuert, ist begeistert von diesem Stückchen Erde und der dazugehörigen Wasserfläche. Im Sommer liegen dort gut vertäut etwa 30 Yachten unter dem SVAOe-Stander an ihren sicheren Mooring-Bojen. Der häufige Westwind schreckt zwar manchmal davon ab, die lange, aber als Segelrevier sehr geeignete Förde für einen Abstecher auf dem Kurs in die Sommerreise aufzukreuzen. Hat man aber erstmal an

unserer Steganlage festgemacht, freut man sich über die freundliche Aufnahme. Der nahe Ort Eckernförde, ist zum Verlieben schön, so empfinden es jedes Mal aufs Neue die Lieger. Das Liegen in Eckernförde ist familienfreundlich, jeder kennt, oft schon seit Jahren, den Anderen und so sprechen wir uns alle mit dem Vornamen an. Neue Lieger werden schnell in unsere Gemeinschaft einbezogen und Gäste gut betreut.

Wer hier segelt oder „stegelt“, wie wir das Liegen an der etwa 35 m langen Steganlage liebevoll nennen, findet immer einen Platz. Manchmal, besonders an Wochenenden, kann es am Steg etwas eng werden. Im Sommer, und der letzte war wunderschön, bleibt man bei Flaute entweder am Steg oder an der Boje auch mal liegen. An warmen Sommertagen schwimmt

man erst einmal zur Abkühlung um sein Boot. Auf 22° stieg die Wassertemperatur im vorigen Sommer, da geht man täglich mehrmals im Wasser. Wo an der Ostsee ist so etwas noch möglich, frage ich mich manchmal. Wir als Verein, haben das Glück, einen großen Teil eines der letzten Bojenfelder in den deutschen Ostseegewässern nutzen zu können.

An den Wochenenden ist unsere Anlage naturgemäß oft gut besucht. An den Abenden wird gern gegrillt. Dann sitzen alle in gemütlicher Runde auf der langen Terrasse vor dem Clubhaus. So manche Freundschaft, die hier entstanden ist, besteht seit vielen Jahren.

Da wir genügend Bojenplätze haben, freuen wir uns über jeden Gast. Die erste Übernachtung am Steg ist übrigens kostenlos. An den Wochenenden haben wir einen Hafendienst eingerichtet. Es hat sich bewährt, dass jeder Lieger, der einen Bojenplatz hat, diese Aufgabe einmal in der Saison übernimmt.

Die Bojenplätze werden durch einen Liegeplatzantrag in jedem Jahr neu vergeben. Dadurch hat jedes SVAOe-Mitglied die Möglichkeit, in Eckernförde zu liegen.

Natürlich fallen in Eckernförde auch Arbeiten an, denn ein Paradies will erhalten werden. So legen wir die Bojen im Frühjahr aus und holen sie am Ende der Saison wieder ein. Beim Arbeitseinsatz packen natürlich alle nach ihren Fähigkeiten an. Es ist immer ein schöner Abschluss, mit dem Ziel eines Neubeginns im folgenden Jahr. Ohne diesen Arbeitseinsatz wäre es dem Vorstand der SVAOe nicht möglich gewesen, das Liegegeld über viele Jahre unverändert zu lassen.

Zum Abschluss der Saison treffen wir uns noch einmal im Advent bei Kerzenschein in gemüt-

licher Runde. In diesem Jahr, hätte das fast vor dem Clubhaus auf der Terrasse stattfinden können, so gut meinte es das Wetter mit uns.

Helmut Barthodzie

Und was kostet das?

Interessenten an einem Liegeplatz 2015 wollen sich bitte ausschließlich in der SVAOe-Geschäftsstelle melden. Die Kosten bleiben auch für das Jahr 2015 unverändert.

Jahreslieger:

Yachten bis	8 m	€ 350,-
Yachten bis	9 m	€ 410,-
Yachten bis	10 m	€ 470,-
Yachten bis	11 m	€ 530,-
Yachten bis	12 m	€ 590,-
Yachten über	12 m	€ 630,-

Die Liegegebühr für Jollen, kleine offene Katamarane und kleine Boote beträgt an Land € 100,-. Alle Gebühren zuzüglich 7 % Umsatzsteuer.

Gastlieger:

Bis 10 m Schiffslänge am Steg € 8,-, an der Tonne € 6,-, über 10 m am Steg € 10,- und an der Tonne € 8,- pro Nacht. SVAOe-Kurzlieger – eine Übernachtung – liegen kostenfrei. Umsatzsteuer wird hier nicht fällig.

Wer Fragen zu der Anlage hat, möge sich an die SVAOe-Geschäftsstelle (040/881 14 40) wenden oder direkt an den zurzeit stellvertretenden Obmann:

Helmut Barthodzie, Vom-Berge-Weg 23 L, 22159 Hamburg, Telefon: 040/6436503, mobil: 0160/92547258, E-Mail: janthina@web.de.

Der Vorstand

Dies und das

Nicht mehr in die Oste?

Gegen die Absicht, die Schiffbarkeit der Oste durch behördliche Maßnahmen einzuschränken, sehen sich lokale Politiker und Behördenvertreter einem Proteststurm von Sport- und Berufsschiffahrt sowie der Fischerei gegenüber. Anlass sind geplante Einsparungen, die den Zugang und das Befahren des Flusses erschweren würden. Beabsichtigt ist vor allem die Einsparung von Personal des Sperrwerkes und der Klappbrücken Geversdorf und Oberndorf, die zu erheblichen Anmeldeproblemen und Wartezeiten und damit zu Einschränkungen der Befahrbarkeit führen würde. Da die Oste eins der beliebtesten Zielgebiete der Hamburger Segler ist, sollte sich auch der Hamburger Segler-Verband den mit einer Rückentwicklung der Oste als Zielgebiet verbundenen Einschränkungen entgegen stellen.

Dafür mit neuer Fähre nach Helgoland?

Wer Helgoland mag, dort aber oder nicht mehr mit dem eigenen Boot hinschippeln kann oder will, konnte schon seit über 100 Jahren mit dem Seebärdampfer, später schneller mit dem großen Katamaran reisen. Im Helgolandverkehr soll es mal wieder etwas Neues geben. Die Reederei Cassen Eils will einen 83 Meter langen Neubau, der bis zu 1200 Passagiere befördern kann und 20 Knoten laufen wird, in Dienst stellen. Ab 4. Juli soll die erstmals mit umweltfreundlichem Flüssiggas (LNG) betriebene Fähre sonnabends um 07:00 Uhr von Hamburg starten. So wird der Verbrauch von 1,2 Millionen Liter Marinediesel ersetzt. An Wochentagen startet die Fähre von Cuxhaven

aus. Die Preise von Hamburg sollen bei 54,- Euro für Hin- und Rückfahrt liegen. Sicherlich wird der Bau des Fährschiffes mit öffentlichen Mitteln gefördert.

Schiller was here...

Eine unerwartete Folge des Sturmes „Felix“

Im Januar besuchte der Dichter Friedrich von Schiller (1759–1805) die SVAOe. Er wollte nur einmal hereinschauen, um nachzusehen, ob sein Ebenbild im Clubhaus beim Hochwasser keinen Schaden genommen habe. Aufgrund unseres Hinweises, dass wir schon vor fünf Jahren mit seinem Dichterkollegen Goethe ein Interview geführt hatten (nachzulesen in Nr. 6/2009 unserer Nachrichten), gelang es ihn zu überreden, uns ebenfalls für ein paar Fragen zur Verfügung zu stehen.

Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne: Lieber Friedrich von Schiller, wir fühlen uns geehrt, dass Sie anlässlich einer spontanen Reise nach Hamburg unser Clubhaus besuchen, um sich nach dem Wintersturm davon zu überzeugen, dass Ihr Ebenbild bei dem Hochwasser keinen Schaden genommen hat. Wir danken Ihnen für Ihre Bereitschaft, uns ein paar Fragen zu beantworten. Was haben Sie für eine Meinung von den Seglern?

Friedrich von Schiller: Ein freies Leben führen wir...

SVAOe: Segeln kann man von frühester Jugend bis ins hohe Alter.

Schiller: In den Ozean schiff mit tausend Mas-

ten der Jüngling, still, auf gerettetem Boot,
treibt in den Hafen der Greis.

SVAOe: Sehr lyrisch. Wir würden Sie gern mal
zum Segeln einladen.

Schiller: Oh, der Einfall war kindisch – aber
göttlich schön.

SVAOe: Denken Sie dabei auch an die gelegent-
lichen Gefahren beim Segeln?

Schiller: Ein Augenblick, gelebt im Paradies,
wird nicht zu teuer mit dem Tod gebüßt.

SVAOe: Aber Sie bleiben lieber an Land?

Schiller: Vom sich'ren Port läßt sich's gemäch-
lich raten.

SVAOe: Wie haben Sie den Sturm „Felix“ wahr-
genommen?

Schiller: Schwer und dumpfig, eine Wetterwol-
ke, und Donner und Doria!

SVAOe: Leider gibt es dadurch eben auch

manchmal Bruch.

Schiller: Die Elemente hassen das Gebild der
Menschenhand!

SVAOe: Sehen Sie das immer so schwarz?

Schiller: Verderben gehe deinen Gang!

SVAOe: Ist das vielleicht der Grund, warum
immer nur wenige Frauen segeln?

Schiller: Der Mann muss hinaus ins feindliche
Leben.

SVAOe: Zum Thema Jugend. Sollen die Kinder
schon mit Segeln anfangen?

Schiller: Des Lebens Mai blüht einmal nur und
nicht wieder!

SVAOe: Wie war denn die Jugend zu Ihrer Zeit?

Schiller: Wehe, wenn sie losgelassen!

SVAOe: Waren Sie selbst früher auch so?

Schiller: Du sprichst von Zeiten, die vergangen
sind.



FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN

Eine Länge voraus.



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



*Unser Schiller sah nur wenig vom Hochwasser.
(Foto: Jürgen Schaper)*

SVAOe: Bei allem Spaß lernen die jungen Leute bei uns eine Menge.

Schiller: Früh übt sich, was ein Meister werden will.

SVAOe: Was halten Sie denn vom Alkoholgenuss?

Schiller: Ich mag es leiden, wenn auch der Becher überschäumt.

SVAOe: Sie mögen also keine alkoholfreien Fruchtsäfte?

Schiller: Die Limonade ist matt, wie deine Seele!

SVAOe: Beim Alkoholgenuss kommt man sich auch meistens näher.

Schiller: Alle Menschen werden Brüder!

SVAOe: Gab es zu Ihrer Zeit schon so etwas wie Vereinsarbeit?

Schiller: Hab' mich nie mit Kleinigkeiten abgebenen.

SVAOe: Wir sind schon ein bisschen Stolz auf das Erreichte.

Schiller: Männerstolz vor Königsthronen.

SVAOe: Wie ist denn Ihre Meinung über unseren Vorsitzenden?

Schiller: ...des Hauses redlicher Hüter.

SVAOe: Er hat eine Menge Arbeit...

Schiller: Dem Manne kann geholfen werden.

SVAOe: Es gibt natürlich immer auch ein paar Meckerer.

Schiller: Es liebt die Welt, das Strahlende zu schwärzen und das Erhabne in den Staub zu ziehen.

SVAOe: Man kann es nicht allen recht machen.

Schiller: Mach es wenigen gerecht, vielen gefallen ist schlimm.

SVAOe: In unserer Demokratie bestimmt aber die Mehrheit,

Schiller: Mehrheit ist der Unsinn, Verstand ist stets bei wen'gen nur gewesen.

SVAOe: Wie wahr!

Schiller: Man soll die Stimmen wägen und nicht zählen.

SVAOe: Die ist nicht von Ihnen, das sagte schon Cicero. Ich mache ja nun schon 50 Jahre Vereinnachrichten. Da lernt man immer noch was Neues.

Schiller: Pegasus im Joche...

SVAOe: Wenig trostreich.

Schiller: Des Lebens ungemischte Freude ward keinem Irdischen zuteil.

SVAOe: Es macht ja auch Spaß.

Schiller: Ernst ist das Leben, heiter ist die Kunst.

SVAOe: Wenn man aufhört, ist man schnell vergessen.

Schiller: Die Nachwelt flicht dem Mimen keine Kränze.

SVAOe: Wie ist Ihre Meinung zum Bau der Elbphilharmonie?

Schiller: Wenn die Könige bauen, haben die Kärrner zu tun.

SVAOe: Man steht vor ständig steigenden Kosten.

Schiller: Und wenn es glückt, dann ist es auch verziehen.

SVAOe: Wie sehen Sie überhaupt die vielen Neubauten in der Stadt?

Schiller: Hier wendet sich der Gast mit Grausen!

SVAOe: Ich möchte Ihnen sagen, dass Sie schon seit der Schulzeit mein Lieblingsdichter sind.

Schiller: Sonderbarer Schwärmer!

SVAOe: Leider werden die Klassiker immer weniger gelesen.

Schiller: Der Menschen Würde ist in Eure Hand gegeben.

SVAOe: Stattdessen gibt es immer mehr oberflächliches Geschreibsel.

Schiller: Mir ekelt vor diesem tintenklecksenden Säkulum!

SVAOe: Wir danken Ihnen sehr für den Besuch und das Gespräch

Schiller: Der Mohr hat seine Schuldigkeit getan, der Mohr kann gehen.

SVAOe: Wir können uns ja mal wieder treffen.

Schiller: So sehen wir uns wieder.

SVAOe: Sie wollen uns tatsächlich mal wieder besuchen?

Schiller: Aber ich will nächstens unter euch treten und fürchterlich Musterung halten!

SVAOe: Dunkel war er Rede Sinn. War das Ihr letztes Wort?

Schiller: In jeder großen Trennung liegt ein Hauch von Wahnsinn!

SVAOe: Aber hallo! Das ist doch nicht von Ihnen, sondern vom Kollegen Goethe! Auf Wiedersehen. Wir möchten Ihnen noch...

Schiller, lachend im Abgehen und schon in Eile, um die Fähre zu bekommen: Der Lord lässt sich entschuldigen, er ist zu Schiff nach...

SVAOe, etwas ratlos ergänzend: ...nach Frankreich? Aber der Dichter wollte doch noch nach Hamburg?

Das Gespräch mit Schiller führte unser redaktioneller Mitarbeiter Klecks. Er bediente sich für diese Aufzeichnung gesammelter unveränderter Originalzitate aus Schillers Werken, Büchern, Zeitungen und zahlreichen Veröffentlichungen und bittet den verehrten Gast um Verzeihung für den damit getriebenen Missbrauch.

Jürgen Schaper

Fisherman's Friend

Den Tag über schippern wir mit der „Luv“ durch das eiszeitlich anmutende Granitarchipel im komplett bewaldeten südlichen Maine. Es ist nicht einfach, einen sicheren Kurs um die zahlreichen Schären und die noch weit häufigeren bunten Bojen zu finden, mit denen die einheimischen Fischer ihre Hummerkörbe hier markieren.

Wir sind im Lobstercountry, dem Schlaraffenland für unseren Segelkameraden Eggert. Krustentiere sind sein Ein und Alles. Schon zu Beginn unserer Reise in der Bretagne oder in Portugal steuerte er immer zielsicher genau die Häfen an, in denen die besten Krebse, Langusten, Scampi, Garnelen und – vor allem – Hummer auf den Märkten feilgeboten wurden. Auf St. Lucia in der Karibik kaufte er einem Fischer



Wir hoffen, Eggert Schütt ist der „rote Vogel“ gut bekommen! (Aquarell: Marlies Schaper)

den ganzen Tagesfang ab. Ein volles Dutzend der vielgliedrigen und tentakelbesetzten Panzertiere landete noch lebendig im Cockpit der „Luv“. Sie umzubringen, in unserem viel zu kleinen Kochtopf zu garen und die Viecher ohne wirklich geeignetes Werkzeug mundgerecht zu zerlegen, war schon eine ziemliche Sauerei. Sie haben aber, zugegeben, wirklich toll geschmeckt.

Am späten Nachmittag liegt die „Luv“ an der Mooringtonne vor dem Hafen der kleinen Lobsterstadt Stonington. Er könne, sagt Eggert bescheiden, zum Abendessen auch mit 'ner Schnitte Brot auskommen. Das wird er wohl auch müssen. Draußen regnet es in Strömen. Der Wind bläst einem die Tropfen waagrecht

ins Gesicht. Keiner hat Lust auf den weiten Weg ins Dorf, und wer weiß, ob es dort eine ordentliche Kneipe gibt.

Wir schauen in unseren Vorräten nach, ob da was zum Abendbrot taugen könnte. Eggert kniet vor dem Schapp und gibt bekannt: Zwei Dosen rote Bohnen. Eine Dose grüne Erbsen. Eine sehr kleine Dose Hühnersuppe, leicht verrostet. Sauerkraut. Tomatenpüree, Oliven. Ananasscheiben im eigenen Saft. Kein Fleisch, keine Wurst, kein Fisch.

Der Vorschlag wird laut, Erbsen mit Ananas zu kochen. Oder mit den Oliven die Hühnersuppe zu verlängern. Oder das Sauerkraut mit dem US-amerikanischen Kalorienhit „Aunt-Jemima-Syrup“ zu verfeinern. Eggert wiederholt

tapfer sein Angebot mit der Brotschnitte. Dazu kommt es dann doch nicht. Wir besinnen uns darauf, keine Weicheier zu sein, ziehen uns dickes Ölzeug und die schweren Seestiefel an und steuern das Beiboot durch das Sauwetter in Richtung Pier.

Zehn Schritte entfernt von dem Dinghy-Dock, der Anlegestelle, wartet „Fischerman’s Friend“ auf uns. Die Lobsterbojen-Dekoration an den Wänden des hölzernen Gasthauses verrät uns, was auf der Speisekarte zu finden ist. Eggert braucht keine Karte. Er weiß was er will.

Heiko Tornow

Zu unserem Titelbild

„Oh, ein Nolde?“ Wird mancher Betrachter unserer „U 1“ (das ist hier keine U-Bahnlinie) vielleicht denken. Aber der 1956 gestorbene Maler kannte noch keine bunten Spinnaker, wenn er überhaupt welche kannte. Das Titelbild macht aber auf eine moderne Kunstrichtung aufmerksam, das Verfremden. Andy Warhol hatte damit allerdings schon vor 50 Jahren großen Erfolg. Aber der war’s auch nicht. Es war Marcus Boehlich, der hier ein Foto von Kay Rothenburg stark verfremdete. Erkennt jemand sein dargestelltes Boot? Nein? Dann könnte sich Marcus also ebenso gut neben Nolde und Warhol sehen lassen.

Segler sollten ja eigentlich nur segeln. Aber in der SVAOe sind viele auch künstlerisch kreativ. Also: Bitte weiter mitmachen bei der Blattgestaltung! Dann brauche ich nicht bei Rembrandt oder Matisse zu klauen.

Euer Redaktör

Bücher für den Restwinter

Liebesgeschichte zwischen Strand und Reeperbahn

Jeder Segler, gefragt, welches sein bekanntestes oder vielleicht sogar Lieblingsbuch des bekannten Autors, Dichters und Malers Hans Leip (1893–1983) ist, wird sofort diesen Titel nennen, auch wenn er das Buch vielleicht (noch) gar nicht gelesen hat. Worum geht es? Der Autor lebte, liebte, segelte – übrigens als SVAOe-Mitglied – und schrieb in Oevelgönne, später in Blankenese. Sein Bestseller, jedenfalls nach Ansicht des erwähnten Leserkreises, ist in den 60er Jahren unter der Regie und Kameraführung unseres Mitglieds Wolfgang Treu erfolgreich verfilmt worden. Der Film wurde von ihm übrigens im vergangenen Jahr in der SVAOe vorgeführt. Das Thema sollte also in den Kreisen der Leser dieses Blattes hinreichend bekannt sein. Oder etwa doch nicht? Der Oevelgönner Bootsvermietersohn Jan Himp verliebt sich in die Reederstochter Kyri Sandvoss – oder sie in ihn. Zwischen Oevelgönne und der Reeperbahn entspinnt sich eine zarte Liebesgeschichte, und beide geraten in einen handfesten Krimi, der auch bis in eine gemeinsame Segeltour auf der Elbe hineinwirkt. Happy End? Lesen Sie das Buch endlich (wieder?) einmal. Der Verlag ermöglicht das dankenswerterweise durch diese preiswerte Neuauflage.

Hans Leip, Jan Himp und die kleine Brise, 320 Seiten, Ellert & Richter Verlag, Hamburg, € 14,85



Der Weg ist das Ziel

Sein vor einem Jahr erschienenes erstes Buch über eine mehrmonatige Segeltour mit seinem 18 Fuß kleinen Boot „Digger“ (und Bordhund „Polly“) auf der Ostsee wurde zum Hit. Die



Schilderung seines Lebens auf See unter dem Motto „Kleiner Segeln, größer Leben“ begeisterte eine überraschend große, nicht nur junge Leserschaft. Sein Start im folgenden Sommer, dessen Wetter das krasse Gegenteil gegenüber dem Vor-

jahr werden sollte, führte zu neuen Erlebnissen und weiteren Gedankenverbindungen zwischen Segeln und bürgerlichem Leben. Wieder offenbart er seine nachdenkswerte Lebenseinstellung und schippert nach dem Grundsatz „Kein Plan ist auch ein Plan“ los. Kein Ziel, keine Zeitvorgaben. Über das „Wohin“ verschwendete er ebenfalls kaum einen Gedanken. Auch in dem neuen Buch, dessen Kurs ihn „nur“ in die dänische Südsee führt, offenbart er wieder seine Lebensphilosophie, aus der gestresste Zeitgenossen, die, gehetzt von Hafen zu Hafen jagend, dabei keine Erholung finden können, viel von seiner Gelassenheit lernen können. Sie sollten das originelle und reich illustrierte Buch lesen.

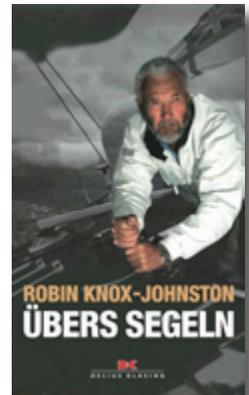
Stephan Boden, Ostseeroulette, 210 Seiten, 101 Farbfotos, 2 Karten, Delius Klasing Verlag, € 22,90

Kurzgeschichten des Meisterseglers

Als der Autor 1968/69 mit der knapp 10 m langen Holzkeetsch „Suhaili“ im Alter von 30 Jahren als Erster einhand nonstop die Welt umsegelte, galt das in der Seglerwelt als Sensation. Für seine vielen spektakulären Reisen und Aufsehen erregenden seglerischen Erfolge wurde er (nach Francis Chichester) als zweiter Langfahrtsegler von der britischen Königin Elisabeth II. geadelt. Großbritannien wählte ihn dreimal zum Segler des Jahres. Aufgrund seiner zahlreichen Erfolge und Rekorde gehört der jetzt 75-jährige bekannteste britische Segler längst zur Kaste der Weltelite. Seit 1992 schreibt Sir Robin als Kolumnist in der führenden britischen Segelzeitschrift Yachting World Kurzgeschichten über Themen und Er-

lebnissen aus seinem Seglerleben. Jetzt sind seine kurz gefassten Texte in Deutsch zu lesen. Mit seinen überragenden seemännischen Kenntnissen stehen sie trotz vieler eigener Erfahrungen in der Hochtechnikwelt des heutigen Regattasports im Kontrast zu mancher unsinnigen Spielerei. Ein Buch für Segler und Freunde spannender kurzer gut lesbarer Texte.

Robin Knox-Johnston, Übers Segeln, 252 Seiten, Delius Klasing Verlag, € 19,90



Durch Schaden klug werden

Das sagten sich Redakteure der englischen Zeitschrift Yachting Monthly. Sie und ein ganzes Team von Spezialisten schickten eine Fahrtenyacht – eine 40-Fuß-Ketsch, Baujahr 1982 – durch eine Serie von extremen Tests: Sie ließen das arme Schiff stranden, kenterten es durch, zerbrachen den Mast, hämmerten Löcher in seine Bordwand und rissen Seeventile raus, versenkten es, steckten es in Brand und jagten es schließlich durch eine Gasexplosion in die Luft. Aus die Maus.

Damit gewannen sie wichtige Erkenntnisse, die sich nun Yachteigner zu Nutze machen können. „Hier werden Ursache und Wirkung bei ernststen Zwischenfällen an Bord einer Yacht nachvollziehbar gemacht und erklärt. Dieses Wissen hilft, um im Ernstfall richtig

zu reagieren und für Sicherheit zu sorgen – für sich selbst, für die Crew und für die Yacht.“ Das schreibt Hochsee-Profi Mike Golding in seinem Vorwort zu dem nun bei Delius Klasing auf Deutsch erschienenen Buch „Das Crashtest-Boot“. Und Paul Gelder, Ex-Chefredakteur von Yachting Monthly und einer der Autoren, sagt: „Mit diesen Crashtests haben wir absolutes Neuland betreten und konnten einige Ansichten über Sicherheit auf See entmystifizieren. Unsere Crashtest-Yacht erlangte schnell Bekanntheit als Britain’s most abused boat... Nie zuvor wurde so konsequent



Gute Navigation ist Seemannschaft!

Seekarten klassisch + digital elektronische Navigation
Sicherheitsausrüstung
 Nautische Bücher

Viele weitere Produkte finden Sie in unserem neuen Webshop!



KATEGORIEN GEMÄSS ISAF - OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS UND SICHERHEITSRICHTLINIEN DER KREUZER-ABTEILUNG



aktuelle Seekarten

Alle für das Fahrtgebiet erforderlichen Seekarten sind bei uns am Lager. **OSR 12.3.1**

OSR-KATEGORIE 0 1 2 3 4



VIKING Rettungsinsel
 Ultimative Rettungsinsel für Komfort und Sicherheit. Automatische Selbstaufrichtung - nach ISAF und ISO 9650-1 zertifiziert. **OSR 12.4.1**

OSR-KATEGORIE 0 1 2 0



AIS - Notfallsender

Mit automatischer Auslösung bei MOB ermöglicht es die Peilung der Person von Bord aus mit Hilfe des AIS-Gerätes. **OSR 12.3.4 b)**

OSR-KATEGORIE 0 1 2 3 4 5



Rettungsweste KADEMATIC

Neu entwickelte Rettungsweste Kadematic 275 S.C. mit hohem Tragekomfort und vorbereitet für den Einbau von persönlichen Seenotsendern. **OSR 12.1**

OSR-KATEGORIE 0 1 2 3 4 5

SICHER AUF ALLEN KURSEN!



HanseNautic GmbH
 Herrengraben 31
 20459 Hamburg
 040-374842-0

www.HanseNautic.de

ausprobiert und in Wort und Bild festgehalten, was passiert, wenn es zu einer Havarie kommt. Doch gerade aus Fehlern und Katastrophen kann man am meisten lernen.“

Wem die Bilder im Buch nicht genügen, kann sich per QR-Codes sieben Horror-Filme ansehen, die während der Tests entstanden. Dann wird sich man umso mehr wünschen, dass einem so etwas nie passiert. Aber immerhin ist man darauf vorbereitet. Deshalb ist dieses Buch mehr als empfehlenswert.

Paul Gelder/Chris Beeson „Das Chrastest-Boot – Die schlimmsten Szenarien im Reality-Check“, 184 Seiten mit vielen Fotos, € 19,90, Delius Klasing Verlag.

Zu guter Letzt „Asche aufs Haupt...“

Muss die deutsche Geschichte etwa neu geschrieben werden? Unser Kommodore, seit 50 Jahren unermüdlicher Chefredakteur dieses Nachrichtenblattes, hatte in seinem Editorial zur vorigen Ausgabe die deutsche Einigung in das Jahr 2010 ge(ver)legt. Beim Korrekturlesen las ich darüber weg, denn was unser Chefhistoriker über Fakten der Geschichte schreibt, gibt keinen Grund für Misstrauen. In Geschichte kennt sich Jürgen Schaper aus wie kaum ein Zweiter.

So müssen auch zwei weitere Korrekturleser (immerhin wichtige Persönlichkeiten unserer Vereinigung) gedacht haben. Und auch unsere Layouterin Stefanie Holke, mit einem besonders aufmerksamen Blick ausgestattet, fand kein Haar in der Suppe.

Hatte uns allesamt unser Geschichts-Bewusstsein verlassen? Und dann der GAU: Michael



Evensen, Nachbar im Hause Oevelgönne 10, hatte die Nachrichten im Internet gelesen und stürzte unseren Chefredakteur in tiefe Verzweiflung, ausgerechnet in der friedlichen Vorweihnachtszeit. Er machte ihn darauf aufmerksam: Die Einigung fand 1990 statt. Pardautz!

Als Jürgen mich anrief, sah ich ihn vor mir, wie er sich die Haare raufte: „Wie konnte mir das passieren? Was war mit mir los?“ Ja was bloß? Es gibt nur eine Erklärung: Es war der Vorweihnachts-Stress. Bei Jürgen und all den anderen, die sich hiermit Asche auf ihre Häupter streuen und den Vorsatz fassen, noch intensiver mit dem Fehlerteufel zu kämpfen.

Norbert Suxdorf

PS: Dass auch andere Redaktionen mit dem Fehlerteufel kämpfen – speziell bei Jahreszahlen – zeigt dieser Ausschnitt aus der Welt am Sonntag vom 11.1.2015.



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

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

Bürozeiten der Geschäftsstelle: Dienstag bis Freitag 8.30 bis 12.30 Uhr, Dienstagnachmittag 15.00 bis 19.00 Uhr,
Montags ist das Büro geschlossen.

Bankverbindung: Hamburger Sparkasse, IBAN DE60200505501265103992 / BIC HASPDEHHXXX

Redaktion: Jürgen Schaper (Leitung), Oevelgönne 10, 22605 Hamburg, Tel. 040/880 4966, Mobil 0171/3710797, Fax 040/600 878 81;
Marcus Boehlich, Andreas Völker, Norbert Suxdorf. **Layout:** Stefanie Holke

E-Mail: nachrichtenblatt@svaoe.de. Die Redaktion behält sich vor, eingesandte Texte zu kürzen.

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

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

Die Bezugsgebühr ist im Mitgliedspreis enthalten. Die Clubnachrichten erscheinen sechs Mal im Jahr.

Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier.