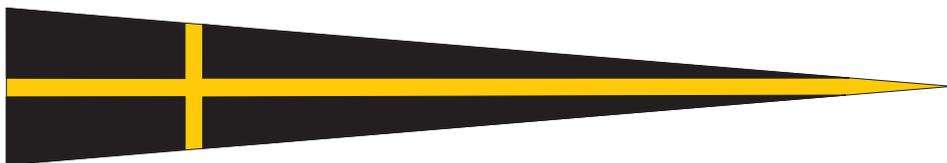


# SVAOe NACHRICHTEN

3—2015 MAI / JUNI



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

93. Jahrgang

Mai / Juni 2015

Nr. 3

## Es gibt kein schlechtes Wetter...



*Mindestens bis Pfingsten hat es in diesem Frühjahr gedauert, bis die Temperaturen langsam aus dem einstelligen Bereich heraus kamen. Davon wird in diesem Heft mehrfach die Rede sein.*

*Aber davon lassen sich gestandene Segler nicht erschüttern, wie dieses Bild unserer neuen Mitglieder Babett Friedewold und Stephan Werk zeigt (Foto: Familie).*

*Trotzdem freuen wir uns alle auf einen langen und warmen Segelsommer!*

## In dieser Ausgabe

Neue Teams am Start	2
Sommergrillen	4
Neuaufnahmen	4
„Adje“ Hauschild 88 Jahre dabei	4
Geburtstagsgrüße	5
Neubeginn vor 70 Jahren	6
Gründungsfest	10
Fahrtenpreise	12
Die Altjunioren auf Tour	15
Regattasaison begann mit Elbe-Auftakt	16
Optimale 2015	18
Entscheidung an Düne Süd	19
Segelbundesliga	21
Über Vorurteile und Garmethoden	22
Aufbruch in die Ferne	23
SKS-Praxistörn	24
Aus dem DSV	28
Werden Segler unterschätzt?	29
Hallengedanken	31
Gute Nachbarschaft	32
Ein Kutterwochenende vor 55 Jahren	34
Interessantes zu NAVTEX	36
Neues aus dem Hamburger Yachthafen	36
Das Seewetter ist zurück im Radio	36
Schleimünde	37
Yachthafen Borsfleth	37
Dies und das	38
Zu unserem Titelbild	38
Neu fürs Bücherschapp	38
Zu guter Letzt	40

Umschlagillustration von Hans-Lassen Haas:  
„Grün–Rot–Weiß sind alle meine Farben –  
Felskollage aus dem Helgoländer Buntsandstein“

Beilage:

Terminkalender 2. Halbjahr

## Neue Teams am Start

Was unterscheidet diese Ausgabe unseres Nachrichtenblattes von früheren? Ihnen fällt da auf den ersten Blick nichts auf? Sie finden die Artikel weiterhin aktuell und interessant, einige vielleicht sogar kurzweilig – kurz gesagt, das Heft ist so lesenswert, wie Sie es seit vielen Jahren gewohnt sind? So soll es sein und bleiben – denn dafür engagiert sich ein neues Redaktionsteam, das sich nach dem Ausscheiden von Jürgen Schaper als Schriftleiter gebildet hat. Sie konnten es in den vergangenen Monaten an dieser Stelle verschiedentlich lesen: Jürgen „Fif-fi“ Schaper hat sich jetzt endgültig aus seiner Funktion



zurückgezogen, wird aber als Autor immer wieder in unseren „SVAOe-Nachrichten“ zu lesen sein.

Wenn Sie nun wissen möchten, wer jetzt die Arbeit macht, werfen Sie doch einfach einmal einen Blick auf das Impressum am Ende dieses Heftes. Da wird es Sie dann auch nicht überraschen, immer wieder die gleichen Namen zu sehen beziehungsweise zu lesen, die Sie schon aus manch anderer Funktion kennen... woran Sie auch unschwer erkennen können, dass unsere bisherigen zahlreichen Bitten um Mitarbeit in der Redaktion in der Zeit nach JCS (zuletzt im Editorial in Heft 1-2015) im Mitgliederkreis ungehört verhallt sind.

Schade eigentlich, denn unser Redaktionsteam kann Unterstützung natürlich weiterhin gut gebrauchen und wünscht sich diese auch! Vielleicht findet sich ja doch der oder die eine oder andere, um uns zu unterstützen? Bitte melden Sie sich telefonisch in unserem Sekretariat, wir rufen Sie gerne zurück!

Lesen Sie gelegentlich auf der Homepage des DSV die Rubrik „DSV-aktuell“? Dann ist Ihnen vielleicht der Beitrag: „Zum Saisonstart: Tipps für Einsteiger“ ins Auge gefallen. Dort stellt der DSV zusammen, was er als sinnvolle und notwendige Grundlagen für Segel-Anfänger – übrigens auch für erwachsene Einsteiger – erachtet. Die „alten Hasen“ in unserer Vereinigung wissen es natürlich: Segeltheoretische Lerninhalte vom SPOSS bis hin zum Sporthochseeschiffer-Schein werden Jahr für Jahr in der SVAOe angeboten. Und nicht nur das: Gerade waren die Yachten „Now“ und „Luise“ unserer Mitglieder Volker Six und Stefan Lunau über das 1. Mai-Wochenende unterwegs, um erwachsenen Neueinsteigern praktische Segelerfahrungen auf der Elbe zu vermitteln. Das Spektrum unserer Ausbildungsangebote von den Jüngsten bis hin zu den Erwachsenen ist beeindruckend. Mit diesen Pfunden sollten wir nicht nur vereinsintern wuchern. Daher haben wir beschlossen, uns in diesem Jahr – wieder einmal – für den Wettbewerb „Verein des Jahres“ zu bewerben. Mal sehen, ob es dieses Mal klappt.

Auf den vergangenen Mitgliederversammlungen haben wir das Thema Segel-Bundesliga erörtert – insbesondere die Beteiligung der SVAOe an den Qualifikations-Regatten im Herbst dieses Jahres zur 2. Bundesliga. Die überaus positive Einstellung unserer Mitglie-

der in diesen Gesprächen hat den Vorstand dazu bewogen, das Projekt Segel-Bundesliga zu unterstützen. Unter der Federführung von Jonas Lyssewski als Teamchef und Daniel Ritter konnten 10 Mitglieder gewonnen werden, die im Laufe dieses Sommers auf der Alster gemeinsam trainieren werden und an zwei weiteren Trainingswochenenden sich für die Qualifikations-Regatten fit machen wollen. Einen kurzen Bericht von Jonas finden Sie in diesem Heft. Wir wünschen dem Team viel Spaß beim Training und drücken schon jetzt die Daumen.

2015 ist wieder einmal ein SVAOe-Rallye-Sommer. Es lockt eine ereignisreiche Reise mit Zielpunkt in der alten Hansestadt Wismar. Haben Sie schon gemeldet? Falls nicht, als kleine Erinnerung: Die Einladung zur Rallye finden Sie als Beilage in Heft 2-2015 unserer Nachrichten und unter [www.svae.de](http://www.svae.de).

Genießen Sie den Segelsommer, Ihr

Andreas Völker,  
Vorsitzender

## Urlaub der Geschäftsstelle

Die SVAOe-Geschäftsstelle ist

wegen Urlaubs

von Frau Jule Lyssewski

in der Zeit vom

**20.7. – 10.08.2015**

nicht besetzt.



## Sommergrillen in Borsfleth

Am Sonnabend,  
dem  
**29. August 2015**

veranstalten wir  
das alljährliche Grillfest  
für unsere Mitglieder und Freunde

ab  
**17:00 Uhr**

auf der Wiese im Störloch.

### **Gezeiten für Sonnabend, 29.8.:**

HW Hamburg: 04:49 h  
NW Glückstadt: 15:33 h

### **Gezeiten für Sonntag, 31.8.:**

NW Glückstadt: 11:02 h  
HW Hamburg: 17:51 h

Bitte bringen Sie Grillgerät, Kohle  
und das Grillgut mit,  
natürlich auch Ihre Getränke.

Wir hoffen auf gutes Sommerwetter und  
freuen uns über viele Teilnehmer.

Ihr Festausschuss



### **„Adje“ Hauschildt 88 Jahre dabei!**

Am 8. Juni ist es genau 88 Jahre her, dass Arthur Wilhelm „Adje“ Hauschildt von seinen Eltern als Mitglied beim Modell-Segel-Regattaverein Liliput von 1888 angemeldet wurde – „eingetreten“ wurde, wie er selbst immer sagt. Der Verein wurde 1934 als Modellabteilung in die SVAOe eingegliedert. „Adjes“ Jubiläum war sogar dem Hamburger Abendblatt eine Meldung wert.

*Foto: Peter Mendt, „Adjes“ 90. Geburtstag 2014.*

## Herzliche Glückwünsche!

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

### Juli / August 2015

01.07. Julian-Denizhan Kelek	20 Jahre	23.07. Kerstin Ramm	40 Jahre
05.07. Hans-Jürgen Vorbau	80 Jahre	28.07. Ulrich Wiese	70 Jahre
08.07. Birgit Müller-Petermann	50 Jahre	30.07. Ferdinand Schöppich	75 Jahre
09.07. Helmuth Hengstmann	85 Jahre	03.08. Jan O. Backhaus	65 Jahre
16.07. Torsten Voss	70 Jahre	06.08. Klaus Nissen	75 Jahre
18.07. Stefan Paul	50 Jahre	10.08. Oswald Brockerhoff	65 Jahre
		12.08. Andrea Weichert	50 Jahre
		12.08. Lars Hauschildt	20 Jahre
		22.08. Lina Stier	65 Jahre
		25.08. Hans Sabban	80 Jahre
		25.08. Theodor Bublitz	10 Jahre
		26.08. Jost Münster	80 Jahre
		27.08. Holger Wegener	65 Jahre
		31.08. Ulf Wittkowski	60 Jahre

## Langsam wird es Zeit, das Boot auszurüsten!

**Die schönste Zeit des Jahres beginnt und hoffentlich funktioniert alles an Bord.** Und auch sehr wichtig: das Bordfernglas für den Kapitän und auch für den wichtigsten Mann an Bord – ja, das ist nämlich seine Frau!! Haben einige noch nicht bemerkt.

Sind die Ferngläser vom Salz des letzten Jahres gereinigt? Es leidet die Optik, wenn dieses nicht gemacht wird, es ist dann mit Sichtminderung zu rechnen. Und Seemann, unsere Augen werden nicht besser, aber immer besser werden unsere Ferngläser!! Neue Spitzen-Ferngläser führen wir z.B. von ZEISS, die brandneuen 8x42 SF Ferngläser mit einer Lichtdurchlässigkeit von 95 % und einem Sehfeld von 148 Meter auf 1000 Meter, Nahbereich 1,5 Meter und eine Brillanz! So etwas gab es noch nie! Das normale STEINER 7x50, welches sehr verbreitet ist an Bord, hat nur ein Sehfeld von ca. 110 Meter auf 1000 Meter. Und wie die Erfahrung lehrt, ein großes Sehfeld ist auf See sehr wichtig, besonders bei Seegang. Bringen Sie Ihr altes Fernglas mit und vergleichen vor der Tür unseres Geschäftes mit Blick auf unseren Hamburger Michel die Ferngläser und Sie werden staunen, was heute optisch möglich ist. Aber auch STEINER, LEICA, MINOX, ZEISS, NIKON, SWAROVSKI, KOWA und andere haben wir im Sortiment. Auch Muster und Vorführstücke sind im Angebot. Für jeden Geldbeutel haben wir etwas!

Kostenlos senden wir Ihnen gern unsere kleine Broschüre die „Merkmale guter Ferngläser“ mit Prospekten von allen Neuheiten. Auch finden Sie bei uns modernste Digitaltechnik von CANON – NIKON – OLYMPUS – LEICA – PANASONIC und anderen.

**Betriebsferien vom 27. Juli bis 16. August 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](http://foto-wannack.de) · Anfragen: E-Mail [d.wannack@hamburg.de](mailto:d.wannack@hamburg.de)

*«Das Wasser ist ein  
freundliches Element für den,  
der damit bekannt ist  
und es zu behandeln weiß.»  
(Johann Wolfgang von Goethe,  
Wahlverwandtschaften 2.10.)*

## **Neubeginn vor 70 Jahren** **Aus dem Kielwasser der SVAOe**

Wer heute durch die blühende Stadt läuft, kann sich nicht vorstellen, dass sie vor 70 Jahren mehr einer trostlosen Ruinenlandschaft ähnelte als einem menschlichen Gemeinwesen. Frühjahr 1945. Ein Menschenalter ist das jetzt her. Hamburg und Altona sind weitgehend zerstört. Überall werden die Trümmer, meistens per Hand, mit der einfachen Schaufel, im günstigsten Fall mit der Schubkarre und meistens durch Frauen aller Altersstufen beseitigt. Sie tragen Kopftücher. Ihre Männer und Väter, Brüder, Söhne und Verlobte sind gefallen oder noch in der Kriegsgefangenschaft.

Die Bewohner haben kaum etwas zu essen. Keine Kohle, kein Holz zum Verbrennen. So bleibt die Wohnung, oder was von ihr übrig ist, die Baracke oder die Wellblechhütte eines Notlagers, in denen „Ausgebombte“ und Flüchtlinge aus Ostdeutschland auf engstem Raum untergebracht sind, meist kalt. In den beiden strengen Nachkriegswintern 1945/46 und 1946/47 fallen die Temperaturen über viele Wochen auf unter minus 20°. Zu essen gibt es wenig. Hunderte verhungern oder erfrieren. Elektrischen Strom gibt es nur stundenweise. Wer denkt da an Segeln?

Und doch regt sich was. Es gibt Boote, die nicht verbrannt, es gibt Yachten, die nicht von der Besatzungsmacht beschlagnahmt sind. Und es gibt Junge und Alte, die unbedingt aufs Wasser wollen, auch wenn sie kein Boot haben. Aber wo sollten sie schippern? Der Strandsaum am Oevelgöner Elbufer liegt voller Schiffswracks. Täglich kommen welche dazu. Kais, Schuppen und Kräne liegen in Trümmern, Häfen, Kanäle und Fleete sind noch voll von den Folgen des Krieges. Im Hafen wird alles, was noch brauchbar ist, abgebaut und verschwindet an Bord kleiner Frachter nach England. Der Rest wird gesprengt. Demontage nennt man das und Reparationen.

Die Wracks in der Flachwasserzone sind unser Abenteuerspielplatz. Von der halben Spitzschute bis zum riesigen Kohlenheber liegen dort die zerbombten Reste aller Schiffstypen. Einige sind bei Niedrigwasser zu erreichen, andere nur mit dem Boot. Aber die Jugendlichen haben keins. Und wenn, darf es nicht benutzt werden. Schippern, womit auch immer, ist verboten. Doch Not macht erfinderisch. Und so klauen sie im britischen Depot in Ottensen leere 20 Liter-Benzinkanister. Einer beobachtet die Posten, lenkt sie ab. Die Mutigeren kriechen unter dem Stacheldraht durch und holen sie von den Stapeln. Alles muss geräuschlos vor sich gehen, bei den Blechbüchsen nicht ganz einfach.

Die „Jerry-Cans“ werden mit Tauwerkresten zusammengebunden. Vier Stück und einer zum Sitzen oben drauf – fertig ist ein elbgängiges Floß. Zur Fortbewegung dienen selbst gebaute Paddel. Wer mit dem Komfort seines Minifloßes nicht zufrieden ist, kann es durch paarweises Zufügen weiterer Kanister belie-

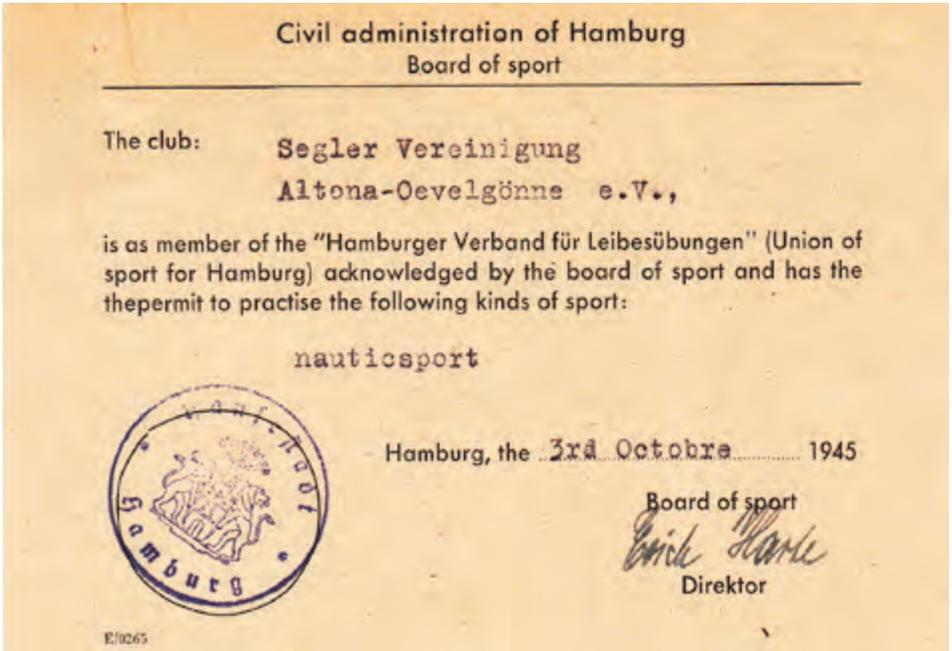


*Wracks am Oevelgönner Strand. Da im Hintergrund einige SVAOe-Jollen elbabwärts segeln, dürfte das Foto im Spätsommer 1946 entstanden sein. Wir verdanken den Hinweis unserem Mitglied Rolf Kühl. Der oder die Fotograf/in ist unbekannt. Das Foto entnahmen wir mit Genehmigung der Redakteurin Undine Schaper aus der 1998 erschienenen Festschrift aus Anlass des 25-jährigen Jubiläums der „Strandperle“ von Bernt und Elke Seyfert.*

big vergrößern. Das ist in Oevelgönne nach der Stunde Null die Seefahrt der Jugend.

In der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne regt sich wieder Leben. Es gibt die ersten Zusammenkünfte in der provisorisch hergerichteten Gaststätte „Eimert“ am Altonaer Bahnhof. Ein Brikett pro Person ist mitzubringen. Im zweiten Jahr nach Kriegsende sind immer noch über 30 SVAOe-Mitglieder in Gefangenschaft oder vermisst. Die Jugendabteilung trifft sich in der Mittelschule Tresckowallee. Im Winter 1946/47 veranstaltet Wilhelm Burmester wieder den ersten Navigationslehrgang. Die ersten mit der Hand einzeln hektografierten Rundschreiben können nur erscheinen, wenn ein Mitglied Papier „besorgen“ kann. Irgendwer hatte immer „Beziehungen“ für irgendwas.

„Warum wurde denn nicht gesegelt?“, wird der nachgeborene Betrachter fragen. Die Frage geht daneben. Jede Art von Sportschiffahrt ist verboten. Obwohl viele Yachten und Jollen den Krieg überlebt haben, dürfen sie nicht in ihr Element. Dennoch wimmelt es auf Alster und Elbe an schönen Sommertagen von Segeln. Sie gehören zu den zahlreichen Booten, die von Angehörigen der englischen Besatzung beschlagnahmt worden sind. Ihre Eigner stehen an Land und sehen wütend zu, wie die Tommys mit ihren deutschen Mädchen frohen Mutes segeln. Aber es gab Schlimmeres. Fairerweise muss anerkannt werden, dass sich die britischen Besatzer im Verhältnis zu ihren Kollegen aus Frankreich und der UdSSR geradezu wohlwollend aufführten.



*Die Pflege der Sportart Segeln war genehmigungspflichtig. (Foto: SVAOe-Archiv)*

Die Besatzer lassen zu, dass schon am 25. August 1945 der Hamburger Verband für Leibesübungen (später Hamburger Sportbund) gegründet wird. Die einzelnen Sportarten heißen „Sparten“. Nummer sieben ist die Sparte Segeln, Rudern, Kanu. Erster Spartenvorsitzender bis zum 17. Januar 1958 ist der Reeder Erich Laeisz (NRV). Gemeinsam mit Carl Georg Gewers (HSC), der den Technischen Ausschuss der Sparte leitet, sehen sie ihre Hauptaufgaben in der Wiederherstellung des Segelsports und der Rückgabe beschlagnahmter Segelfahrzeuge. Ihren beharrlichen und umsichtigen Bemühungen ist es zu danken, dass die Hamburger die Leinen wieder loswerfen können. So wird auch die SVAOe nach Prüfung ihrer politischen Unbedenklichkeit am 3. Oktober 1945 in den Verband aufgenommen

und ihr zweisprachig die „Pflege“ der Sportart „Segelsport“ genehmigt.

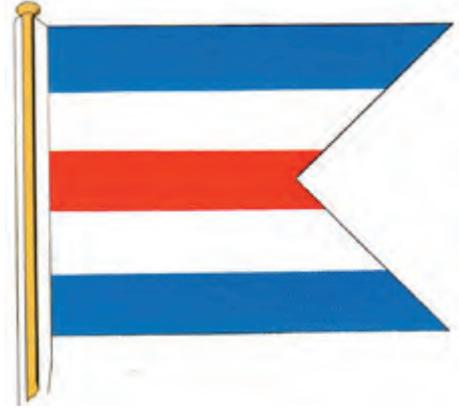
Der Deutsche Segler-Verband wird nicht wieder zugelassen. Stattdessen wird zunächst ein „Arbeitsausschuss Segeln für das britische Kontrollratsgebiet“ gegründet. (Der DSV wird erst 1949 auf dem ersten Nachkriegs-Seglertag in Flensburg neu gegründet.).

Für uns das Wichtigste: Wir dürfen wieder segeln, wenn auch mit zahlreichen Auflagen: Nur mit Booten bis 30 Fuß, nur bis Glückstadt, nur bei Tageslicht und mit einer von der Polizei aufgrund einer Registrierung aller Boote ausgestellten Genehmigung, einem so genannten „Permit“, das eine Nummer zuteilte, die in bestimmter Größe, weiß auf schwarzem Grund, am Bug anzupinseln ist.

Als Flagge – eine Bundesflagge gibt es noch

nicht – schreibt das Kontrollratsgesetz Nr. 39 das ganztägige Führen der Signalflagge „C“ als Doppelstander vor. Das „C“ steht für „Capitulate surrender“. Die Flagge darf nicht begrüßt oder gedippt werden. Kein Wunder, dass die deutsche Wasserschutzpolizei und die britische Frontier Control viel zu kontrollieren haben, da die Segler schnell alle Vorschriften missachten. Teilweise führt das zu unangenehmen Vorfällen mit den Kontrolleuren. Gewers wird für „seine“ Segler haftbar gemacht, wegen Verstoßes gegen den „Schiffahrtsbefehl Nr. 2“ vor ein britisches Gericht gestellt und zu einer Bewährungsstrafe verurteilt.

Da es die Flagge „Charly“ kaum zu kaufen gibt, wird auf kleinen Booten stattdessen die Hamburger Flagge geduldet. Sie weht am Heck



*Signalflagge C als Doppelstander –  
Ersatz für eine Nationale.*

Hamburger Yachten noch bis in die zweite Hälfte der 50er Jahre, vereinzelt noch länger, da sich die Segler nur schwer an die neue Na-

# TOPLICHT

Schiffsausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten • Werftausrüstung

**Unsere neue Adresse:**

**Notkestraße 97  
22607 Hamburg**

Tel.: 040-8890100  
Fax: 040-88901011  
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](http://www.toplicht.de)

tionalflagge gewöhnen können oder wollen. Die SVAOe veranstaltete unerschütterlich ihre ersten Regatten. Dem damaligen Kommodore Kurt von Brook, beruflich Chef der Zollfahndung, gelingt es, fünf beschlagnahmte Segelkutter der ehemalige Kriegsmarine, Marine-SA und Marine-HJ zu erwerben, und stellt sie der SVAOe-Jugend und jungen erwachsenen Mitgliedern, die aus dem Krieg zurück kommen, zur Verfügung. Der Kommandoton an Bord klang noch wie in der Marine. Aber da beginnt eine neue Geschichte.

Jürgen Schaper

*Quellen: SVAOe-Nachrichten Jahrg. 1947–1949;  
Müller, Hans-Jürgen, 100 Jahre Deutscher Segelsport;  
Hormann/Plaschke, Deutsche Flaggen;  
Schaper, Jürgen (Hrsg.), Hamburg segelt, 1993;  
Ders. Logbücher 1947–1949.*

## Gründungsfest 2015

**Ein schönes Fest;  
alle kamen auf ihre Kosten,  
aber warum so wenige?**

Im 109. Jahr ihres Bestehens (wir wissen: unsere Modellsegler hatten sich schon früher organisiert) feierte die SVAOe wie in jedem Jahr Anfang April ihr Gründungsfest. Man muss das nicht als „Vereinsmeierei“ ansehen. Eine Vereinigung, die schon so lange mit denselben Zielen lebt und noch so lebendig ist, sollte sich ihres Geburtstages nicht schämen. Man muss ja nicht Traditionslieder singen. Eine fröhliche Zusammenkunft reicht. So war es bisher, und so war es auch diesmal.

Unsere Festlotsin Dörte Stryi hatte statt wie gewohnt in den „Marktplatz“ in Nienstedten, obwohl es eine sehr passende Lokalität war, diesmal ins Clubhaus geladen. Man weiß, dass Gastronomie und Gemütlichkeit hier einge-



*Die Fahrtenpreisträger – hier und auf der nächsten Seite nicht alle gezeigt...*



*...erhalten vom Obmann Dr. Lunau ihre Auszeichnungen. (Fotos G.-A. Nietsch)*

schränkt sind. Aber es ist eben unser Haus. Und es zeigte sich, dass die eigenen vier Wände doch die schönsten sind, gerade wenn man unter sich ist.

Vielleicht haben das nicht alle Mitglieder so erkannt. Vielleicht haben sie kaltes Lieferessen und Selbstbedienung befürchtet. Der Saal war nur zu etwa 2/3, also etwa mit 60 Personen besetzt. Dörte war darauf vorbereitet und hatte Tische und Stühle in bequemem Abstand gesetzt. Alles war liebevoll eingedeckt und dekoriert. Man fühlte sich wohl. Als besonders angenehm wurde empfunden, wie nun schon seit längerem erprobt, dass eine Gruppe der SVAOe-Jugend den Tischservice übernommen hatte. Der Vorstand meint, dass die Jugend durchaus mal etwas davon zurückgeben kann, was ihr die Älteren bieten. Und siehe da, die Vorstellungen wurden – mal wieder – übertroffen. Diese freundlichen, eifrigen und lockeren jungen Leute kamen bei allen Gästen gut an. Gegen Ende, als um Spenden für die

Jugendabteilung gebeten wurde, zeigte sich der Erfolg. Ein sehr nennenswerter Ertrag floss in die Jugendkasse.

Der Vorsitzende Andreas Völker begrüßte die Anwesenden, nachdem die ersten Drinks die Stimmung gelöst und die Tischnachbarn sich das Dringlichste mitgeteilt hatten. Er hielt sich nicht mit Historie auf, sondern sprach ganz über die Gegenwart der Vereinigung. Allerdings erwähnte er, dass das Segeln auf Jugendkuttern nun schon vor 90 Jahren, nämlich seit 1925, in der SVAOe begonnen wurde und seitdem ohne Ermüdungserscheinungen fortgeführt wird. Die beiden derzeit in Betrieb befindlichen Kutter „Teufelsbrück“ und „Oevelgönne“ hätten gerade eine grundlegende Erneuerung hinter sich und erstrahlten in einem Glanz wie zu Neubauzeiten. Da erhob sich Kommodore Jürgen Schaper, gebeugt und mit etwas dünner Stimme ob seines Alters und damit umso eindringlicher, und berichtete, dass seine beiden Enkelinnen, gerade im Jugendkutteralter, ihm

kürzlich erzählt hätten, dass die letzten drei Jahre, gerade die, die sie mit Kuttersegeln verbracht hätten, die schönsten ihres bisherigen Lebens gewesen seien. Das bewegte alle Anwesenden und führte zu viel Beifall. Die Richtigkeit, den Betrieb der Jugendwanderkutter in der SVAOe aufrecht zu erhalten, konnte nicht besser demonstriert werden.

Dann kam das Essen, und es übertraf alle Erwartungen. Jedermann weiß, dass wir keine Gastronomie mit Küche führen. Bei Versammlungen und anderen, ähnlichen Veranstaltungen bietet Barfrau Sabine belegte Brötchen an. Zum Herbstfest sorgt der Essenslieferant (man sagt heute wohl Caterer) für Deftiges aus dem Kessel, einen hervorragenden Grünkohl mit allem, was dazu gehört. Aber sollte ein etwas feineres Menü, wie es für das Gründungsfest üblich ist, und wofür wir bisher immer ins Restaurant gegangen sind, auch so gut gelingen? So fragte sich sicher der eine und die andere. Dörte hatte den Mut, den Versuch zu machen, und er wurde belohnt. Das Essen war lecker, war auf den Punkt zubereitet, und man hörte nur Lob. So kann man es wieder machen.

Anschließend kam Dr. Stephan Lunau zu Wort, seit einem Jahr Obmann für Navigation und Fahrtensegeln, um die Fahrtenpreise zu verteilen. Der Silberschatz aus Wander- und Einmalpreisen war beachtlich. Die größte Distanz zur Heimat hatte Heiko Tornow mit seiner „Luv“ hinter sich gebracht, die gerade in Halifax überwintert. Andere segelten in Nord- und Ostsee. Es wurde ein sehr guter Querschnitt des Fahrtensegelns in der SVAOe dargestellt. Darüber hinaus gibt es sicher auch noch eine Anzahl derer, die sehr anerkennenswerte Rei-

sen machen, aber unauffällig bleiben wollen. Stephan fand treffende Worte für alle, die sich überwunden hatten, ein paar Zeilen, Daten, Fotos oder gar ihr Logbuch einzureichen. Es gab großen Beifall. Seine Würdigung wird in einem separaten Beitrag erscheinen.

Irgendwann war das Fest zu Ende. Die Uhrzeit spielt keine Rolle. Hauptsache, es hat allen gefallen. So war es mit Sicherheit; denn an allen Tischen wurde stets eifrig geredet, was immer ein gutes Zeichen ist. Ein paar mehr Stimmen hätte der Saal noch verkraftet. GAN

---

## Fahrtenpreise 2014

Es ist bereits Tradition, dass anlässlich des Gründungsfestes der SVAOe die Fahrtenpreise für das jeweils vergangene Jahr vergeben werden. Für den mit dieser Aufgabe betrauten Obmann des Ausschusses für Navigation und Fahrtensegeln war es eine Premiere, da er das Amt erst im Vorjahr übernommen hatte. Der Vorteil des Amtes ist, dass der Obmann einen recht guten Überblick über die beachtlichen Fahrtenaktivitäten der Vereinsmitglieder erhält, und es ist ihm eine Freude, darüber zu berichten. Für das nächste Jahr sollte die Audioanlage des Clubhauses noch optimiert werden; die Stimme des Obmannes ist nicht ausreichend trainiert, den Saal zu beschallen. Den **Fahrtenpreis der SVAOe** erhielten folgende Mitglieder (alphabetisch nach Schiffsnamen):

Jörn Groth segelte mit seiner „Ikanaria“, einer Drabant 27, von Boltenhagen über Rügen nach

Dievenow (PL) und über Rügen wieder nach Boltenhagen. Es war eine gut dokumentierte Reise in die weniger bekannten Gewässer Polens. Wie bekannt, droht häufig eine etwas beschwerlichere Rückreise, sofern ein Kurs in Richtung Ost gewählt wird. Der Kontakt zu Land und Leuten wurde intensiv gepflegt. Überdies bot Jörn Groth zwei jugendlichen Crewmitgliedern die Möglichkeit, erste seemännische Erfahrungen zu sammeln. Dies ist insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Förderung des seglerischen Nachwuchses vorbildlich. Noch ein Tipp für eventuelle Nachahmer: Im Hafen Darßer Ort will man Segler wirklich nicht gerne sehen; es gibt dort nicht einmal ein WC.

Elske und Hartmut Pflughaupt segelten mit Ihrer „Ratokker III“, einem Seekreuzer 7 KR Bj. 1956, bis zu den Ålandinseln und retour. Ihr umfangreicher Reisebericht ist mit vielen Fotos zu den besuchten Orten / Häfen / Inseln ausgestattet. Auffällig ist die fotografische Dokumentation vieler, schöner WC-Anlagen. Hartmut hat offenbar ein Faible für den Sanitär-Tourismus. Wobei der Obmann zugeben muß, dass ein gepflegtes WC ein „Aushängeschild“ ist, nicht nur für Restaurants, sondern auch für Häfen. So ein Törn ist nicht in der sog. „normalen“ Urlaubszeit zu schaffen. Elske und Hartmut waren denn auch zwei Monate unterwegs. Wolfgang Mackens und Birke Hartl waren mit ihrer „Wikinger“, einer Feltz Scorpion, eben-

The advertisement features a background image of a sailboat on the water. A dashed white line forms a circular path around the boat, with the following labels in white capital letters: NEUBAU, REPARATUR, RESTAURIERUNG, and WINTERLAGER. In the top left corner, there is a logo for WEGENER JACHTWERFT, which includes a small sailboat icon and the company name in blue capital letters.

WEGENER JACHTWERFT

NEUBAU

REPARATUR

RESTAURIERUNG

WINTERLAGER

Deichstr. 23-27, 22880 Wedel · Tel. 04103/3344 · [wegenerjachtwerft.de](http://wegenerjachtwerft.de)

falls Richtung Osten unterwegs. Sie wählten die Route „Rügen und Usedom hinten rum“. Nach eigenem Bekunden wechselte man zum altersgerechten Segeln und wählte ein näheres Ziel als in früheren Jahren. Neben der Segelei wurden Land und Leute ausgiebig erkundet. Für den Obmann war es faszinierend festzustellen, dass der dem Bericht beigefügte Plot des abgesegelten Törnns keinen einzigen Kreuzschlag aufweist. Wie geht das?

Alsdann ging es an die Verteilung der Wanderpreise.

Der **Motorbootpreis** ging in diesem Jahr zum vierten Mal in Folge an Günter Buschmann, Eigner der „Monsun“, einer Linssen Grand Sturdy 500. Die Reise führte die „Monsun“ einmal „Seeland rund“. Mit dabei waren das Ehepaar Buschmann und ein befreundetes Ehepaar. Das Durchschnittsalter der Crew soll nicht verschwiegen werden: Es sind 78 Jahre. Innerhalb einer effektiven Reisezeit von sieben Tagen wurde die Strecke mit einem zugegebenermaßen äußerst seetüchtigen Schiff bewältigt; Reparaturen forderten ihren Tribut.

Der **Niederelbe Preis** (gestiftet im Jahre 1982 von unserem verstorbenen Ehrenmitglied Heinrich Thomsen für die längste Reise mit einem Boot kleiner 8 m LüA unter dem Stander der SVAOe) ging an Sabine (Jule) und Thomas Lyszewski, die eine „Sommertour mit Lord Jim, von Eckernförde nach Grenaa“ durchführten; für alle, die es nicht wissen – „Lord Jim“ ist der Name des Folkebootes der Beiden. Vor der eigentlichen Sommertour wurde erfolgreich an der „Classic Week“ Eckernförde–Kappeln–Sonderborg–Eckernförde–Kiel teilgenommen, 2. Platz. Während der Sommertour war man des Öfteren eingeweht. In den ebenfalls angetroffe-

nen Flauten wurde beharrlich gesegelt, anstatt den Wind aus Saudi-Arabien zu nutzen. Wetterbedingt wurde aus Anholt dann doch nichts, was sich als weiser Entschluss herausstellte. Am Schluss der Reise stand noch die Regatta „Laboe Classic“ auf dem Programm, dort erzielte man einen 1. Platz. Alles in allem eine ereignisreiche Sommertour, die mit erfolgreichen Regattateilnahmen abgerundet wurde.

Der **Lofoten-Rudi Preis** (im Jahre 2000 gestiftet von Rudolf Neumann, „Lofoten-Rudi“, für die längste Reise unter dem Stander der SVAOe, die in einem normalen Urlaub von max. 7 Wochen durchgeführt wurde) ging an Dr. Tobias Haas und Familie, die mit der „Rode Zora van Amsterdam“, einer Koopmans 39, „Freud und Leid...“, Familiensegeln im Schichtbetrieb, Hamburg–Oslo–Hamburg“ erlebten. Das Familiensegeln gestaltete sich teils als logistische Herausforderung, so musste mal eben Grenaa statt Göteborg als Crew-Wechsel-Hafen ausgewählt werden.

Der Törn ist ein gutes Beispiel, dass das Familiensegeln weitergehen kann, wenn die Kinder zu vernünftigen Seglern ausgebildet wurden und man ihnen etwas zutraut. Es schadet ihnen offensichtlich nicht, auch wenn sie meinen, sich bei 30 Kn Wind im Skagerrak die Hörner abstoßen zu müssen. Gleichzeitig lässt sich so logischerweise der Aktionsradius erweitern. Einziger Wermutstropfen: In Dänemarks Hauptstadt wurde das neue Schiff aufgebrochen. Die Diebe ließen dabei u.a. die Kameraausrüstung mitsamt den bis dahin gemachten Fotos mitgehen.

Der **Kommodore Preis** (gestiftet im Jahre 1997 von Kommodore Jürgen Schaper für die bedeutendste seeseglerische Leistung des Jahres unter dem Stander der SVAOe) ging erwar-

tungsgemäß an Heiko Tornow et al., der mit der „Luv“, einer X-482, einen etwas umfangreicheren Törn vollbracht hatte. Es ging „Von Westindien nach Halifax / Ostküste Kanada“. Die äußerst lesenswerten Reiseberichte sind vermutlich allen längst aus dem Internet bzw. dem SVAOe-Nachrichtenblatt bekannt, daher beschränkt sich der Obmann auf das Nötigste: Wie bei den bisherigen Reisen der „Luv“ gefällt die professionelle Organisation und Durchführung dieser Fahrt. Beachtenswert bei dieser Reise ist, dass es ein Gemeinschaftsprojekt mit 29 Teilnehmern war, wovon die meisten Mitglieder der SVAOe sind. Hervorzuheben ist, dass gerade auch jugendlichen Seglern die (eigenverantwortliche!) Teilnahme ermöglicht wurde. Beachtliche 14675 sm wurden gesegelt. Eventuelle Nachahmer sollten die Ostküste der USA nicht unterschätzen. Sie erwies sich u.a. wegen der dort nur rudimentär vorhandenen Infrastruktur als nicht gerade einfaches Revier. Der Obmann freut sich schon auf die Berichte Ihrer / Eurer Reisen, die in der laufenden Saison 2015 durchgeführt werden.

Dr. Stephan Lunau

## Die Alt-Junioren auf Tour Runter vom Sofa – immer neugierig auf Neues

Die Alt-Junioren hatten wieder etwas vor. Dieses Mal sollte die Werft Blohm + Voss besichtigt werden. So trafen sich am Dienstag, dem 7. April, schon um 8.30 Uhr die limitierten 25 Teilnehmer vor dem alten Elbtunnel an der Nord. Die Temperaturen waren nicht gerade angenehm. Es blies eine recht kalte Brise. Zunächst galt es, die renovierte Röhre des alten Elbtunnels zu erwandern. Drüben, an der Süd, mussten dann vom Sicherheitsdienst die eingereichten Listen mit den Personalausweisen abgeglichen werden. Nach einer kleinen Wartezeit ging es in den Besucherraum. Hier wurden wir nach einer geschichtlichen und sicherheitstechnischen Einweisung eingekleidet. Der Bärenführer, Herr Sievers, stellte sich vor als sogenannter Ehemaliger. Über die Kopfhörer, die wir alle trugen, hatte Herr Sievers sehr kompetent viel zu erzählen. Er hatte sich gut auf die Gruppe eingestellt und hatte uns entsprechend im Griff.



*60 Jahre Vorsprung*

Tickets · Administrationsoftware  
Hardware · Beratung · Service

**BECKERBILLETT**

+49 (0) 40-399 202-0 [www.beckerbillett.de](http://www.beckerbillett.de)

Der Besichtigungsgang führte durch die Hallen der Vorfertigung, zu den Docks, über die Hellen bis hin in die Verwaltung. Zu sehen waren die vier Fregatten für die Bundesmarine in allen Phasen des Schiffbaus, zwei Megamotoryachten (die Abramowitsch-Yacht nur im Kostüm, d. h. abgedeckt) und ein riesiger Kreuzfahrer im Dock Elbe 17.

Wir erlebten eine bereichernde Führung, für die sich die Gruppe mit Beifall bei Herrn Sievers bedankte. Nach der Rückwanderung durch den Elbtunnel konnten die Alt-Junioren den Morgen bei Speisen und Getränken in der Lokalität „Fischpfanne“ auf der Brücke 6 der St. Pauli-Landungsbrücken gemeinsam

nachbearbeiten. Hier war allerdings leider ein organisatorischer Fehler unterlaufen. Die reservierten Plätze waren nicht freigehalten. Man hatte morgens nicht in die Reservierungsliste gesehen. Das Personal versuchte, diesen Fehler auszugleichen. Wir saßen dann nicht alle wie geplant zusammen, aber es hätte schlimmer kommen können. Insgesamt gesehen sei das Ganze jedoch eine sehr runde Veranstaltung gewesen, so war es von den Teilnehmern dann doch zu vernehmen.

Was sind die nächsten Aktivitäten der Alt-Junioren? Wir werden sehen. Es steht noch eine Menge auf dem Zettel und soll Stück für Stück abgearbeitet werden. Peter Mendt

---

## Regattasaison begann mit Elbe-Auftakt Großer Erfolg für Max Augustin

Bei wenig frühlingshaftem Wetter wurde die Regattasaison 2015 auf der Elbe zwischen Blankenese und Lühe eingeläutet. 24 Teilnehmer am Sonnabend, dem 25. April, und 26. am Sonntag segelten die von Wettfahrtleiter Lui Dahm wie immer gut gewählten Bahnen bei SW bis 3 Beaufort problemlos ab. Start und Ziel lagen gewohntermaßen vor der Westmole des Hamburger Yachthafens in Wedel unter dem Auwald, was etwas tricky ist. Der kleine Schlenker in der Bahn zur Tonne HN2 in der Hahnöfer Nebel Elbe gehörte, wie immer, dazu und bringt ein bisschen Pep in die Sache.

Es konnten drei Wettfahrten gesegelt werden. Ergebnisse der Gesamtwertung:

**Gruppe J24:** 1. „New Generation“ (Jannik Barop, SVWS), 2. „Tinto“ (Till Pomarius,

SVAOe), 3. „Luv“ (Öko Schulz, SVAOe), 4. „Juelssand“ (Ragna Thönnessen, SVAOe) von 4 Teilnehmern in der Gruppe.

**Gruppe Yardstick < 91:** 1. „H.E.A.T.“ (Max Augustin, SVAOe), 2. „Pax“ (Klaus-Uwe Stryi, RVE) von 6 Teilnehmern.

**Gruppe Yardstick 91 – 101:** 1. „Toni Express“ (Uwe Sponnagel, MSC), 4. „turbemus“ (Jürgen Raddatz, SVAOe), 5. „Havkarlen“ (Jens Hormel, RVE, SVAOe), 6. „Swift“ (Hans-Georg Körling, SVAOe) von 9 Teilnehmern.

**Gruppe Yardstick 102 – 107:** 1. „Ballerina 2“ (Berend Beilken, SVAOe), 2. „Pievel“ (Jan Hauschildt, SVAOe) von 3 Teilnehmern.

**Gruppe Yardstick > 107:** 1. „Trojka“ (Andreas Sasse, MSC), 2. „Fun“ (Klaus Pollähm, SVAOe), 3. „Lord Jim“ (Thomas Lyssewski, SVAOe), 4.



Die „Großen“ starten vor der Westmole. (Foto: Birgit Müller-Petermann)

„M.O.D.“ (Katarina Roloff, SVAOe) von 4 Teilnehmern.

Sowohl nach ORC-Club (7 Teilnehmer) als auch nach gesegelter Zeit in den 3 Wettfahrten siegte Max Augustin (SVAOe) mit „H.E.A.T.“. Eine Gruppe der Folkeboote kam leider nicht zustande. Alle Ergebnisse unter [www.svaoe.de](http://www.svaoe.de).

Außer (mindestens) einem Frühstart ist nicht viel Aufregendes zu vermelden. Aber immerhin: Die Saison hat begonnen. Und, nicht zu vergessen: Die Preisverteilung wurde von der „Tonne 22“ unter das Zelt auf der Westseite verlegt, und es gab Freibier und Würstchen. Das kam gut an.

Markus Boehlich teilt uns mit:

„Wenn man die Wettervorhersage bedenkt, haben wir großes Glück gehabt. Die frühe Uhrzeit wurde bemängelt, aber Wettfahrtleiter Lui wusste natürlich schon im letzten Herbst, dass es jeweils am frühen Nachmittag regnen wür-

de. Daher hat er die Wettfahrtzeiten so gelegt, dass wir vor dem Regen fertig waren.

Im Übrigen fand ich die Preisverleihung unter dem Grillzelt viel netter als sonst vor der Tonne.“

## Mitsegler gesucht

Wir suchen für unsere Crew auf der J80 eine(n) sportliche(n), möglichst regattaerfahrene(n) Mitsegler(in) bis ca. 90 kg. Position 2 (Pit) oder 3 (Trimmer). Das Schiff liegt in Schilksee. Es ist geplant, die Klassen-Regatten in der Strander Bucht, incl. Kieler Woche und WM zu segeln.

Die Crew sollte zumindest für eine Saison nicht ständig wechseln, daher ist eine kontinuierliche, verlässliche Teilnahme erwünscht.

Carsten Topf, „fonty“ GER 1254



Bei grauem und kaltem Wetter: Optis vor dem Start. (Fotos: Thomas Lyssewski)

## Optimale 2015

### Simon Kessling ist Hamburger Meister bei den B-Optimisten

Am Wochenende 9. und 10. Mai 2015 richtete die SVAOe auf der Außenalster die „Optimale“ aus, auf der die Hamburger Meister in der Jollenklasse Opti A + B ermittelt werden.

Petrus hatte seine schützende Hand über unserer Veranstaltung, und so konnten wir am Sonnabend drei Wettfahrten bei SW 4 Bft und am Sonntag zwei Wettfahrten bei W 4–5 Bft durchführen. Das Einzige, was Petrus vergessen hatte, war etwas die Sonne.



Der Silberschatz vor der Vergabe.

Wettfahrtleiter Fabian Damm und Team sowie Schiedsrichter Jonas Lyssewski und Team und die Landmannschaft mit Bonnie Niemeyer und Team sowie das Wettfahrtbüro mit Jule Lyssewski und Henrik Preuss haben super zusammengearbeitet und haben für die teilnehmenden Kinder eine tolle Veranstaltung über zwei Tage durchgeführt.

In der **Gruppe A** wurde Ferdinand Pfund (NRV) von 22 gestarteten Teilnehmern Hamburger Meister 2015.

In der **Gruppe B** wurde Simon Keßling (SVAOe/NRV) Hamburger Meister von 33 gestarteten Teilnehmern. Simon Giese (SVAOe) wurde Dritter.

Die vollständigen Ergebnislisten findet man unter [http://www.svaeo.de/download/cat\\_view/176-regatten/168-ergebnisse/183-alster.html](http://www.svaeo.de/download/cat_view/176-regatten/168-ergebnisse/183-alster.html)

Herzlichen Glückwunsch für die Sieger und vielen Dank an alle Teilnehmer und Helfer.

Thomas Lyssewski

## Entscheidung an Düne Süd Capitell Cup Rund Helgoland extrem anspruchsvoll

Nordseewoche 2015 – Weniger Teilnehmer als früher, aber großer Sport.

143 Teilnehmer, davon 35 im Family Cruiser Cup, hatten zur 81. Nordseewoche mit ihren unterschiedlichen Wettfahrten gemeldet. Die Zahlen waren schon einmal größer, aber segelsportlich war es teilweise höchst anspruchsvoll. Die Auftaktwettfahrt Hamburg-Cuxhaven startete am Freitag vor Pfingsten vor dem Hamburger Yachthafen in Wedel bereits um sechs Uhr morgens, für Segler in Tidengewässern nichts Ungewöhnliches, aber dennoch, na ja, nicht jedermanns Sache, zumal die Luft erbärmlich frisch war.

Wettfahrtleiter Jürgen Raddatz (SVAOe) hatte keine Schwierigkeiten, die 41 Boote über die Startlinie zu bringen. Leichter Südwest bis West und die ab etwa Haseldorf einsetzende Ebbe sorgten für eine recht schnelle Wettfahrt. First ship home wurde die Elliot 57 „Opal“ (Reinholdt, SCN) in 4:44 Stunden, während „amuse bouche“ (Krüger, ASC) mit gesegelt 5:33 Stunden nach ORC Club über alles siegte. Die SVAOe-Yachten ersegelten folgende Plätze (ORC Club alle): 15. „Ballerina 2“ (Beilken), 23. „Tamam“ (Eigner Zösch, Steuermann Rampendahl), 24. „Havkarlen“ (Eigner Rainsborough, Steuerfrau Wurthmann), 26. „Panda“ (Godefroy), 30. „Bagatell“ (Tempel), 33. „Prime Sails Fair Do’s“ (Hagelstein jun.).

Im Yachthafen Cuxhaven drängelten sich die Yachten wie üblich, zumal schon weitere Re-



*Der wie immer randvolle Yachthafen Cuxhaven vor der Seebäderbrücke. (Foto: Ove Franck)*



*Wie gewohnt, nur etwas kleiner: Päckchen in Helgoland.*

gattateilnehmer angereist waren für die anschließenden Wettfahrten. Der 1. Vorsitzende der Regattagemeinschaft Nordseewoche, Marcus Boehlich (SVAOe), begrüßte auf dem Rasen vor dem Clubhaus Ehrengäste, Gäste und Teilnehmer bei Freibier (zieht auch bei Kälte Menschenmengen an) und verteilte gewohnt locker die Preise.

Der MINOX Cup Cuxhaven–Helgoland wurde ebenfalls zu unchristlich früher Stunde um sieben Uhr am Sonnabendmorgen gestartet. Nieselregen und ein Nordwest mit 20 Knoten, dazu die unangenehm steile Wind-gegen-Strom-See, waren auch nicht die Bedingungen, die zu guter Laune beitragen. Nach dem Verlassen des Elbfahrwassers verbesserte sich das Wetter aber allmählich, und der größte Teil der Yachten lief schon mittags in Helgoland ein. Von

den SVAOe-Yachten kam offenbar „Panda“ sehr gut zurecht, die den dritten Platz berechnet in der Gruppe ORCC 3 erzielte.

Zur Krönung der Nordseewoche, dem Capitell Cup Rund Helgoland am Pfingstsonntag, hatte der Windgott besondere Schikanen im Sack. Die Sonne schien zwar den ganzen Tag vom Himmel, aber Luft und Wasser waren noch empfindlich kühl. Über 11 Grad auf dem Wasser sollten es nicht werden. Die ursprünglich erwartete Flaute blieb zum Glück aus. Es wehte konstant mit etwa 5 Knoten, in Böen bis 15. Schon beim Start führte ein bis zu 30° pendelnder Wind zu sehr unterschiedlichen Chancen. Ab 15 Uhr ließ der konstante Wind nach, aber mit der ausgeprägten Thermik konnten die Yachten trotzdem weiter Richtung Ziel segeln. Auf den letzten 3–4 Meilen des Kurses wurde

durch eine Flautenzone westlich der Tonne Düne Süd das Feld in zwei Gruppen aufgeteilt. Die eine Gruppe kam schnell ins Ziel, die anderen Yachten ankerten oder blieben zurück. 15 Teilnehmer gaben auf.

Recht gut zurecht kamen bei diesen Verhältnissen von den SVAOe-Yachten „Prime Sail Fair Do's“ (8. in Gruppe ORCi 2), „Havkarlen“ (4. in Gruppe ORCC 3), „Ballerina 2“ (6. in Gruppe ORCC 3) und „PeppSea“ (Friedhoff, 8. in Gruppe FCC).

Am Nachmittag des Pfingstmontags startete dann die Langstreckenwettfahrt Helgoland-Edinburgh. 33 Teilnehmer hatten gemeldet. Von der SVAOe haben teilgenommen: „Havkarlen“ (Rainsborough), „Rode Zora von Amsterdam“ (Haas), „Tamam“ (Rampendahl). Darüber wird in den nächsten Nachrichten berichtet werden.

GAN

*(Quelle und weitere Ergebnisse:  
www.nordseewoche.de)*



## Segelbundesliga

Die Vorbereitungen auf die Qualifikation zur Deutschen Segelbundesliga im Oktober 2015 haben begonnen. Im Mai traf sich eine gemischte Gruppe von 10 Seglern und Seglerinnen aus der SVAOe zu einem ersten Treffen, um sich kennen zu lernen und Ideen zu sammeln, aber auch, um schon erste Termine zum Trainieren zu finden. Die Segler kommen aus den verschiedensten Bootsklassen und Altersgruppen. Vom Einmannjollen- bis hin zum Dickschiffsegler war alles vertreten.

Diese Erfahrungen wollen wir im Laufe der Saison zusammenbringen mit dem Ziel, uns für die Bundesliga zu qualifizieren. Bei der Qualifikation werden bis zu 54 Vereine um die begehrten 6 Plätze kämpfen! Die kurzen



**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

10-minütigen Wettfahrten werden mit einer Crew von vier Seglern auf der J70 und der B/One ausgesegelt und sorgen für sehr viele Rennen auf der dreitägigen Qualifikationsregatta. Für nähere Infos: segelbundesliga.de

Jonas Lyssewski

---

## Aus dem Logbuch der „LUV“ Über Vorurteile und Garmethoden

Die Amerikaner, so lautet ein gängiges Vorurteil, sind gegenüber Fremden durchaus sehr und oft sogar überschwänglich freundlich – aber diese Herzlichkeit sei oberflächlich. Man könne nichts geben auf die allenthalben zur Schau gestellte Gastfreundlichkeit, das seien zumeist Lippenbekenntnisse.

Zweimal wurden wir allein in den vergangenen beiden Tagen eines besseren belehrt. In Bar Harbour, dem mondänen Millionärs-Domizil auf Desert Island, frage ich den Hafenmeister nach dem Weg zum berühmten Nationalpark. Busse fahren gerade nicht, Taxen sind nicht zu bekommen. Ich mache mich auf den drei Meilen langen Fußmarsch. Da springt der Hafenmeister auf, schließt sein Büro ab, läuft hinter mir her und lädt mich in sein Auto: „Ich fahr Sie mal eben hin.“ Die Amis halten es einfach nicht aus, einen Menschen laufen zu sehen.

Gestern Abend gehen wir nach einem kalten 40-Meilen-Trip in dem kleinen Fischerort Jonesport an Land. Die überaus freundliche Lady in der Werft, für deren Mooring wir zwanzig Dollar bezahlen, stellt sich als Patricia vor. Sie freut sich über den seltenen Besuch aus

dem alten Europa, und sie bemüht sich, unsere fremdländischen Vornamen auswendig zu lernen. Wir fragen nach einem Restaurant in der Nähe. Oh, leider, das einzige, das Jonesport hatte, sei vor zwei Jahren abgebrannt. Aber im Nachbarort sei eines, nichts schickes aber ganz ordentlich. Ob wir denn einen Führerschein hätten? Haben wir – und Patricia reicht uns den Schlüssel ihres Volvo und beschreibt uns den Weg. Kein Papier will sie sehen, nichts sollen wir unterschreiben. Sie verleiht ihr – zugegeben nicht mehr ganz neues – Auto einfach so, umsonst. Weil wir Gäste sind und wir dort, wohin wir wollen, anders nicht hinkommen.

Patricia warnt uns allerdings vor den besonderen Gefahren in dieser Gegend. Die Leute fahren wir verrückt in Maine, sagt sie, aber noch viel gefährlicher seien zur Zeit die Elche: „Sehr schöne Tiere, aber riesengroß, wenn die auf einmal aus dem Wald rennen und vor einem auf der Straße stehen.“ Der Nachbarort ist 21 Meilen weit weg und die ganze Zeit fürchten wir uns in der Dämmerung vor jedem Schatten am Waldrand. Seefahrt ist doch irgendwie sicherer.

Anderntags kocht Patricia uns auch noch in ihrer Küche in einem sehr großen Wasserkessel die zehn Hummer, die wir bei der Fischereigenossenschaft frisch aus den Tanks für kleines Geld gekauft haben. Ein alter Schwede, Arbeiter in der Werft, hatte uns die angeblich beste Garmethode für die Krustentiere nahegelegt: „In einen Topf mit zwei Finger breit Wasser geben und dann 19 Minuten lang mehr dämpfen als kochen.“ – „Lebendig?“ Lebendig, selbstverständlich!

Patricia hat es aber so gemacht, dass auch Tiereschützer einverstanden sein können.

Nach Jonesport hatte es uns übrigens nur verschlagen, weil – laut Hafenhandbuch – hier der Zoll die „LUV“ und ihre Crew vor der Ausreise nach Kanada abfertigen soll. Dieser umfänglich bürokratische Akt kann nur in wenigen Häfen geschehen. Wir rufen bei der Zoll- und Heimatschutzbehörde an und erfahren, das mit dem Zollhafen Jonesport sei schon lange her. Wir sollten uns mal keinen Kopf machen. Gute Reise!

PS. Am späten Nachmittag setzt Patricia noch einen drauf. Auf dem Werftgelände ist für uns vier LUVianer unter azurblauem Himmel ein Picknicktisch gedeckt mit Wein, Chips, geschmolzener Butter für die Hummer und mit blauweißer Tischdecke.

Soweit zu oberflächlich gastfreundlichen Amerikanern.

Heiko Tornow

## Zu neuen Ufern

### Wieder gehen SVAOe-er auf große Fahrt

Von ihren Freunden groß verabschiedet, aber sonst eher unauffällig und ohne Brimborium verließen Jens und Britta Harms am Montag, 11.5.2015, mit ihrer Faurby 396 „Lili“ (ex „Gaudia“) den Hamburger Yachthafen, um ein paar Jahre in fremden Gewässern zu segeln. Einen solchen Entschluss haben schon etliche SVAOe-Mitglieder in die Tat umgesetzt, und immer kamen sie voller Erlebnisse zurück. Allein drei Weltumsegelungen fanden unter dem schwarzgelben Stander statt. Wir Zurückbleibenden freuen uns, wenn wir durch Bilder und Berichte ein wenig teilhaben können an den großen Reisen unserer Vereinsfreunde. Man-



„Lili“ (ex „Gaudia“) im Hamburger Yachthafen.

che mögen es nicht so gerne, wenn man ihnen unterwegs ins Cockpit guckt und schätzen mehr das Alleingelassenwerden. Das ist auch zu respektieren. Aber Jens und Britta berichten unter [sylili@blogspot.de](mailto:sylili@blogspot.de) über ihre Reise. Da kann man sie verfolgen. Auch an dieser Stelle wird in Abständen über sie zu lesen sein.

Wir wünschen eine glückliche, erlebnisreiche Reise und eine sichere Heimkehr! GAN



Britta und Jens Harms fröhlich vor der Abreise.

(Fotos: Harms)

## SKS-Praxistörn auf der Niederelbe

**Alles drin: Gezeitensegeln, Kälte, Sonne, Regen, Gewitter, Ankern, Seefahrt**

Praxistörns haben in der SVAOe eine gewisse Tradition. Das kann viel bedeuten und mit sich bringen. Zunächst die Idee: Immer wieder finden sich unter den Mitgliedern Eigner, die ihre Kielyacht und meistens auch sich als Schiffsführer und Ausbilder zur Verfügung stellen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer stammen aus den SVAOe-Führerscheinkursen und verfügen über mehr oder weniger gereiftes theoretisches Wissen und über formale Befähigungsnachweise oder sind kurz davor. Ziel ist, ihnen die Praxis des Segelns auf seegehenden Booten in konzentrierter Form beizubringen, so dass sie ihre ersten praktischen Erfahrungen nicht auf sich allein ge-

stellt machen müssen. Fahrtgebiete sind die Nord- oder die Ostsee, je nachdem, wo das Boot zur Verfügung steht, Zeit meistens im Frühjahr gegen Schluss der Kurse, idealerweise, bevor die Saison mit langen Wochenendfahrten dieses Vorhaben blockiert, Dauer drei bis fünf Tage.

Nachdem im letzten Frühjahr Dr. Stephan Lunau und Volker „Holly“ Six erfolgreich einen Praxistörn mit zwei Mannschaften auf zwei Booten durchgeführt hatten (siehe SVAOe-Nachrichten 3/2014), veranstalteten sie wegen der regen Nachfrage über die langen Wochenenden um den 1. Mai und am Himmelfahrtwochenende 2015 zwei weitere Geschwaderfahrten mit insgesamt vier Mannschaften. Ausgangshafen war Wedel bzw. Finkenwerder, Ziel Helgoland. Hier wird vom ersten Praxistörn 2015 von Bord der SY „Luise“ berichtet. Die Niederelbe mit ihrem tideabhängigen Strom bestimmt das Handeln. Das sollten die Teilnehmer (neben vielem anderem) lernen, hatten sich die Schiffsführer vorgenommen. Und das zeigte sich schon bei der Ansaugung, dass zwingend um 13:45 Uhr auszulaufen sei: Das Hochwasser, sorgfältig ermittelt aus dem Tidenkalender, gibt die Zeit vor, denn der Ebbstrom ist zu nutzen. Auf der Ostsee ist man in dieser Beziehung freier. Und daher trafen sich Schiffsführer und Crew am 29. April 2015 bereits um 12 Uhr zum Einschiffen, Verproviantieren und zur Sicherheitseinweisung. Der Schiffsführer hatte eine Törnplanung vorbereitet, die Häfen und markante Punkte auf der Elbe bis Bake „Zulu“ und dann Helgoland als Ziel und zurück mit ihren Hoch- und Niedrigwasserzeiten berücksichtigte. Mit dem Ebbstrom und unter Genua II und Groß ging es in die Ostemün-



*Vor Anker in der Ostemündung. (Fotos: Lunau)*

dung, wo das nächste Hochwasser abgewartet werden sollte. Geankert und Ankerlicht gesetzt. Wind unter 2 Bft. Mit einsetzender Dunkelheit kam die „Now“ hinzu, und die beiden Besatzungen verbrachten einen kurzen, aber nicht minder geselligen gemeinsamen Restabend an Bord der gastfreundlichen „Now“.

30. April 2015, nach gefühlten fünfzehn Minuten Schlaf: Das Päckchen aus beiden Boote war wie von Geisterhand gedreht worden. Nicht nur deshalb sah es in der Ostemündung und auf der fernen und beim Auftauchen eines Gebirges von Kreuzfahrer nahen Elbe anders aus als tags. Unbeleuchtete Tonnen (von der „Now“ mit dem Handscheinwerfer gesucht und gefunden), Lichter und Feuer weisen den Weg, auch hilft der Blick auf den Plotter, der beruhigend den eigenen Kurs nachhält. Die allgemeine Verkehrslage im Revier ist ja bekannt,



*Noch früh im Jahr: viel Platz in Cuxhaven.*

weil an Bord aufmerksam den Informationen der Revierzentralen gelauscht wird. Der Wetterbericht, seit Tagen aufmerksam verfolgt, hatte mehr und mehr günstigen Wind für das Ziel Helgoland erwarten lassen. Doch zwischen Osteriff und Cuxhaven mussten Schiffsführer



**FIRMENICH**  
YACHTVERSICHERUNGEN

**Eine Länge voraus.**



**Tel. 040.328 101-731 • [www.firmenich-yacht.de](http://www.firmenich-yacht.de)**



*Kurs Helgoland.*

und Crew erkennen, dass sich der Wind jedenfalls in dieser restlichen Nacht nicht an die Wettervorhersage hielt, kräftig auffrischte und unter Schauerböen plötzlich in NW-Richtungen umsprang. Der unter Motor fahrenden „Now“ blieb das Gegenankreuzen erspart, so dass sie bald voraus war und vor Cuxhaven eine hohe, ruppige Welle und frischen Wind aus NW meldete. Die Schiffsführer verabredeten einen Stopp in Cuxhaven. Zwei Liegeplätze hintereinander fanden sich. Und kurz vor Beginn der – zweiten – Nachtruhe ließ auch der Regen nach. Mit dem vormittäglichen Sonnenlicht setzten auch Versuche ein, das Ölzeug zu trocknen. Erstes Frühstück im Cockpit. Dann hatte sich der Wind auf seine Aufgabe bei diesem Praxistörn besonnen. Tideabhängig ausgelaufen Richtung Helgoland. Zwei Flauten und eine Regenböe aus einem Gewitter, dessen Wolken

sich zuvor wetterlehrbuchhaft aufgebaut hatten, übten die Besatzung im Segelbergen und -setzen. Am späten Nachmittag nach aufmerksamer Navigation in Helgoland angekommen. Päckchenliegen mit hohem Erfahrungswert. Abendessen an Bord.

Freitag 1. Mai 2015, Hafentag. Man trifft andere Vereinsmitglieder auf Einkaufstour im Unterland, sieht der „Now“ beim Tanken zu, berät beim Kauf vom neuen Ölzeug. Abendessen an Bord und wieder eine gastfreundliche Einladung auf die „Now“.

2. Mai 2015, Aufstehen vor dem Wecken, Ablegen um fünf Uhr mittels Eindampfen in die Achterspring unter den Argusaugen des großen Päckchenbruders vom Rhein. Der Wind günstig für das Groß und die ausgebaumte Genua II, später für den Spi. Mit überwiegend raumem



*Unter Spi zurück.*



*Kalt und trotzdem fröhlich.*

Wind bis nach Glückstadt, wo es auf der „Now“ ein inoffizielles Vereinstreffen gab. Dazu im Salon Musik nach Wahl.

3. Mai 2015. Noch während des Frühstücks dreht der Wind wettervorhersagegemäß beharrlich in Richtung SE, was der Generalkurs für das Ziel Wedel ist. Groß und Genua III gesetzt. Als die Spritzer über die Sprayhood keine Einzelfälle bleiben, sondern sich zu Duschen entwickeln, zieht die gesamte Mannschaft auch heute wieder Ölzeug an. Das lässige Sommer-sonnensegeln soll ein unerfüllter Traum bleiben. Bis Wedel ein Kreuzschlag nach dem anderen. Dann gebunkert, abgerechnet und aufgeklärt.

Fazit: Das Wetter war vielseitig – Regenschauer, aber auch wunderbar sonnig. Kalt und kälter. Verluste: Ein Zeiser, ein Elbsegler (säch-

lich). Viele erfahrungswerte Dinge gesehen und gelernt. Wunderbare Menschen kennengelernt, nicht nur auf dem eigenen Boot. Auch viel gelacht und am Montag mit einem Gefühl zur Arbeit, aus einer anderen Welt zu kommen.

Die Tradition der Praxistörns in der SVAOe bedeutet auch, dass sich Verein und Teilnehmer der Ausbildungen und Führerscheinkurse darauf verlassen, dass da ein Eigner ist, der den Törn durchführt. Aber an den Praxistörns ist nichts selbstverständlich. Sie leben vom Mitmachen, vom Sich-Einbringen. Sie sind rein ehrenamtliches, gelebtes Engagement mit hohem persönlichem Einsatz. Daher die Empfehlung, das Angebot dieser Praxistörns mit Achtung anzunehmen. Und zum Schluss ein großes „Danke“ an die beiden Schiffsführer.

Michael Evensen

## Aus dem DSV

### Kiel ist Segelstandort für Olympiabewerbung

Die Stadt Kiel ist vom Deutschen Olympischen Sportbund (DOSB), der Stadt Hamburg und dem Deutschen Segler-Verband als Segelrevier für die Olympiabewerbung Hamburgs ausgewählt worden. Die Auswahlkommission sprach sich einmütig für Kiel als Segelstandort für die Olympischen und Paralympischen Spiele 2024 und 2028 aus. „Wir haben uns für die Stadt mit Weltruf im Segelsport entschieden“, sagte DOSB-Präsident Alfons Hörmann, der gemeinsam mit dem Hamburger Innen- und Sportsenator Michael Neumann, DSV-Präsident Dr. Andreas Lochbrunner sowie Bernhard Schwank, dem zuständigen DOSB-Vorstand und Leiter der Evaluierungskommission, das Ergebnis am 13. April in Hamburg der Öffentlichkeit vorstellte.

Nach einer dreitägigen Evaluationstour von Rostock/Warnemünde über Lübeck/Travemünde, Kiel und Cuxhaven hatten die Experten dem DOSB-Präsidium und der Freien und Hansestadt Hamburg die schleswig-holsteinische Landeshauptstadt als Partner empfohlen. Das DOSB-Präsidium und die Stadt Hamburg bestätigten das Votum der neunköpfigen Kommission, sodass nun unter vollen Segeln die deutsche Bewerbung um Olympische und Paralympische Spiele vorangetrieben werden könne, wie Hörmann sagte. „Wir freuen uns sehr darüber, Kiel, das Mekka des Segelsports, mit an Bord zu haben“, sagte Michael Neumann. „Wasser spielt in unserem Konzept für die Spiele bereits mit dem Sprung über die Elbe eine große Rolle. Nun gelingt mit dem Segel-

revier auf der Kieler Förde auch der Sprung in Richtung Südkandinavien.“ „Die vier Kandidaten haben sich hervorragend präsentiert und eindrucksvoll untermauert, dass Deutschland ein echtes Segelland ist“, sagte Bernhard Schwank, der die Entscheidung für Kiel als Teil der Bewerbung erläuterte.

### Wechsel im DSV-Präsidium

„Mein unternehmerisches Engagement erlaubt mir nicht, den in dieser Funktion augenblicklich anfallenden Zeitaufwand bereitzustellen.“ Mit diesen Worten erklärte Sven Herlyn vom Hamburger Segel-Club in der DSV-Präsidiumssitzung im März in Frankfurt seinen Rücktritt vom Amt des DSV-Vizepräsidenten für Fahrtsegeln, Freizeit- und Breitensport. „Wir danken Sven Herlyn für sein Engagement und respektieren seine Entscheidung“, erklärte daraufhin DSV-Präsident Dr. Andreas Lochbrunner. Einstimmig bestellte das Präsidium mit Zustimmung des Seglerrates anschließend Uwe Jahnke vom Warnemünder Segel-Club als neuen kommissarischen Vizepräsidenten. Jahnke war Herlyns Vorgänger im Amt des Vizepräsidenten.

### Jubiläum:

#### zehntes Treffen für GFK-Klassiker

Vom 4. bis zum 6. September treffen sich bereits zum zehnten Mal Eigner von klassischen GFK-Yachten in Kappeln und Maasholm. Das Jubiläums-Event mit dem Namen „Musto Yacht Modern Classics powered by Dehler“ wird wie schon im Vorjahr vom YACHT-Magazin unterstützt. Am 4. September treffen sich die Seglerinnen und Segler bei Anker Yachting im Yachtzentrum Kappeln ab dem Nachmittag

zu geselligem Beisammensein und mehreren Workshops. Am 5. September starten die Schiffe zu einer Geschwaderfahrt nach Maasholm. Hier werden eine Regatta und Geschicklichkeitsübungen veranstaltet. In Maasholm kann beim „Open Ship“ jeder Segler andere GFK-Klassiker besichtigen. Eine Jury aus prominenten Seglern, unter anderen Bobby Schenk, kürt das schönste Boot als „Ostseeperle“ sowie die Yacht mit dem größten Entwicklungspotential als „Schneewittchen“. Dabei bleibt viel Zeit für Klönschnack und für eine Abendparty mit reichhaltigem Buffet. Nach dem Frühstück am Sonntag heißt es auf Wiedersehen bis zum nächsten Jahr. Weitere Infos: [www.yacht-modern-classics.de](http://www.yacht-modern-classics.de).

### Vanuatu Sailing Association bittet um Spenden

Der Segler-Verband Vanuatus ruft nach der Katastrophe durch den Zyklon „Pam“ Mitte März zu Solidarität auf. Der schlimmste Zyklon in der Geschichte des Landes stellt Vanuatu beim Wiederaufbau vor große Schwierigkeiten. In einem Schreiben appelliert Paul Pettitt, Generalsekretär der Vanuatu Sailing Association, an die Spendenbereitschaft der Öffentlichkeit.

Weitere Informationen bietet die Website [www.gofundme.com/peclrw](http://www.gofundme.com/peclrw).

### Yardstickzahlen

Dem Ende April per Post versandten DSV-Intern II-2015 wurde je einmal pro Verein eine Broschüre mit den Yardstickzahlen 2015 beigelegt. Im Internet stehen die Daten auf den Websites [www.dsv.org](http://www.dsv.org) im Menü „Regatta“ und [www.kreuzer-abteilung.org](http://www.kreuzer-abteilung.org) im Menü „Service“.

### Werden Segler unterschätzt?

Nein, wir wollen uns hier nicht etwa über mangelnde Wertschätzung beklagen. Es geht vielmehr um eine nüchterne, rechtliche Frage.

Jeder Seefahrer weiß, wie die internationalen Kollisionsverhütungsregeln (KVR, engl. COLREG) die Hierarchie des Ausweichens der Fahrzeuge untereinander nach Regel 18 festlegen: Maschinenfahrzeuge – Segelfahrzeuge – fischende Fahrzeuge – manövrierbehinderte Fahrzeuge – manövrierunfähige Fahrzeuge. Um Besonderheiten wie enge Fahrwasser (Re-



**Seemann & Söhne**

Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG [www.seemannsoehne.de](http://www.seemannsoehne.de)

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

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

gel 6) und Verkehrstrennungsgebiete (Regel 10) soll es hier nicht gehen, bis auf Regel 13, die bestimmt, dass ein Überholer jedem anderen Fahrzeug auszuweichen hat. Diese Regeln sind sehr alt und gründen darauf, welchem Schiffstyp ein Ausweichmanöver mehr Schwierigkeiten macht, als einem anderen. So weit, so gut und so bewährt.

Nun hat sich die maritime Technik seit der Erfindung des Dampfschiffs gewaltig entwickelt. Da sind ein paar Gedanken durchaus angebracht. Als Segelfahrzeuge sind heute fast ausnahmslos Yachten unterwegs, deren Takelung und Verdrängung ein schnelles Manövrieren erlauben. Maschinenfahrzeuge sind dagegen nach Länge, Breite und Masse so groß geworden, dass es Minuten dauert, bis sie langsam anfangen, auf eine Ruderveränderung zu reagieren.

Vernünftige Yachtsegler haben längst erkannt, dass sie in bestimmten Fällen nicht auf ihrem Recht (nach Regel 17 ist es sogar eine Pflicht), Kurs und Geschwindigkeit gegenüber Maschinenfahrzeugen beizubehalten, beharren, sondern sich frühzeitig und durchgreifend freihalten sollten. Das muss man noch nicht einmal als (gutmeynde) Verletzung der KVR auffassen, sondern kann darin auch eine Vermeidung des Nahbereichs sehen, wie bei verminderter Sicht und Radarbeobachtung von den Verkehrsteilnehmern gefordert (Regel 19). Diese seemännische Vernunft lässt sich allerdings nicht immer einhalten. Regattasegler können nicht zurückstecken, denn es zählt jeder Meter. Tourenyachten sind häufig schwach besetzt. Erschöpfungszustände kommen vor und führen zu Gleichgültigkeit. Und schließlich sind auch Berufsseeleute nicht fehlerfrei. Es

fällt ihnen schwer zu glauben, dass ein Segler mit 20 oder mehr Knoten Geschwindigkeit unterwegs sein kann und leiten ein Ausweichmanöver zu spät ein. Das führte schon 1910 zur Kollision des Dampfers „Brighton“ mit dem Fünfmastvollschiff „Preußen“.

In neuerer Zeit nehmen Zahl und Geschwindigkeit schneller Yachten laufend zu. Im Volvo-Ocean-Round-The-World-Race sind Etmale von 500 Seemeilen (20,8 Knoten Durchschnitt) keine Seltenheit. Ende April stellte der 105 ft Maxi Trimaran „Lending Club“ (ex „Banque Populaire 7“) den Rekord auf der Strecke Newport-Bermuda ein: er benötigte für die 635 Seemeilen 23 Stunden und 9 Minuten, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 27 Knoten entspricht (bei 41 Knoten Maximum Speed). Im November letzten Jahres kollidierte der 31-Meter-Trimaran „Sodebo“ kurz nach dem Start der Solo-Transatlantik-Regatta La Route du Rhum bei 40 Knoten Spitzengeschwindigkeit mit einem Frachtschiff im Englischen Kanal. An der Yacht entstand erheblicher, wenn auch kein katastrophaler Schaden. Ob eine Ausweichpflicht des Frachtschiffs bestand, ist dem Bericht auf [www.gcaptain.com](http://www.gcaptain.com) nicht zu entnehmen. „Sodebo“ mangelte es aber an „gehörigem Ausguck“ (Regel 5), denn Skipper Thomas Coville war unter Deck gegangen, um einem Technikalarm nachzugehen. Hinzu kam, dass der Autopilot auf einen konstanten Windfallwinkel eingestellt war, folglich nicht notwendigerweise auf einen konstanten Kurs. Wer aufgrund solcher Ereignisse nun meint, dass ein Umdenken bei der Regelung der Ausweichpflicht in den KVR erforderlich sei, etwa in der Hinsicht, dass segelbetriebene Freizeitboote und superschnelle Yachten (die

sind übrigens nicht für die Freizeit da, sondern knallhartes Geschäft) der Berufsschiffahrt auszuweichen haben, der sollte einerseits die weitgehend praktizierte „Vermeidung des Nahbereichs“ durch verständige Tourenskipper bedenken, als auch Regel 6 KVR (Sichere Geschwindigkeit) nachlesen, wonach rasende Trimaranskipper ohnehin eine besondere Verantwortung haben. Die KVR sind schon ganz gut so, wie sie sind.

GAN

## Hallengedanken Was einem so beim Schleifen in den Sinn kommt

Winterarbeit wie in jedem Jahr, und wie in jedem Jahr ist es frisch hier in der Halle. Da hilft nur Bewegung, z.B. Schleifen. Schleifarbeiten an unserem Holzschiff ist nun einmal etwas, das sich immer wiederholt. Kann man auch machen, wenn es frisch ist. Und beim Schleifen kommen einem manche Gedanken. Hallengedanken.

War es nicht so, dass ich gar kein Schiff habe, sondern ein Boot? Wenn ein Schiff im Winter aus dem Wasser kommt, ist es ein Boot. Das hat mal einer gesagt. Also haben wir ein Boot. Alle Segelfreunde reden von ihrem Schiff, also haben alle ein Boot und kein Schiff. Mann, wie kompliziert.

Seit 50 Jahren bin ich hier Hallenlieger. Ich glaube, ein Segelkamerad liegt hier auch schon so lange. Früher gab es in der Halle keine Motorboote, heute einige. Und dann die Leute, die unsere Halle bevölkern: einmal die, die

## 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](http://pantaenius.de)

im April mit der Winterarbeit beginnen, wenn alle anderen fertig sind. Ich habe den ganzen Staub auf dem frisch lackierten Schandeck. Von Hand schleifen ohne Staubabsaugung! Manche haben so richtig billige Staubsauger, Heulbesen im wahrsten Sinn des Wortes. Ihre Motoren haben eine hohe Frequenz, und der Ton nervt.

Und dann die anderen mit ihren Eigenarten. Einer hört gern klassische Musik. Das geht ja noch. Ein anderer zischt nur durch die Zähne, aber keine richtige Melodie. Dann ist da ein Segelkamerad, der hat den Spitznamen John Wayne. Er schaukelt mit den Schultern, und an seinem Gang ist er auch früh zu hören, denn er trägt Holzpantinen. Was meine Nachbarn wohl über mich sagen? Dann die Handwerker, die beruflich in der Halle arbeiten; warum müssen die immer ein plärrendes Radio in Betrieb haben? Dann die Nachbarn, die zur Mittagspause gehen und ihre Halogenstrahler anlassen. Einer hört laut die Bundestagsdebatte im Radio und lässt es weiter spielen, wenn er zu Mittag geht. Eigenarten, die nicht immer ganz leicht zu ertragen sind.

Es gibt aber auch gute Nachbarn. Einen hatte ich, ein Schwabe, von dem habe ich gelernt, was ich mit meinen Lackpinseln machen soll, wenn sie nicht mehr gebraucht werden: gründlich in Terpentin auswaschen und dann drei Tage in einem Glas mit einem kräftigen Schuss flüssiger grüner Seife und Wasser aufbewahren, dann kräftig ausspülen und trocknen lassen. Der Pinsel ist wie neu. Ein kleines Hilfsmittel, wenn ich lackieren möchte und nicht sicher bin, ob es in der Halle zu feucht ist: mit dem Zeigefinger etwas Spucke auf den Schiffsrumpf geben. Wenn die Spucke nach

fünf Minuten nicht weggetrocknet ist, ist es zu feucht zum Lackieren.

Das sind so ein paar Hallengedanken. In welcher Halle ich liege, möchtest Du wissen? Sag ich lieber nicht.

Peter Wannack

---

## **Auf gute Nachbarschaft Wer zu Fremden freundlich ist, wird selten enttäuscht**

Früher, als wir noch etwas jünger waren, strebten wir danach, in den vier Urlaubswochen auf unserer „Le Loup“ möglichst viele Seemeilen zurückzulegen. Wir kamen abends zum Übernachten in einen Hafen, und schon morgens in der Frühe hieß es wieder „Leinen los!“ Wer unsere Nachbarlieger waren, was sonst noch im Hafen und der näheren Umgebung los war, hat uns weniger interessiert. Unsere Gewohnheiten haben sich mittlerweile geändert. Heute gehen wir alles mit etwas mehr Gemütlichkeit an. Gerne verweilen wir länger in den Häfen, erkunden die Umgebung mit dem Fahrrad, nehmen an Stadtführungen teil und genießen das entspannte Hafenleben dort, wo uns Wind und Wellen hingeführt haben. Zwangsläufig entsteht ein erster Kontakt beim Festmachen. Leine überwerfen, Fender im Auge behalten, das Schiff sicher im Hafen vertäuen. Erste freundliche Worte zum Nachbarn und ein herzliches Dankeschön bieten beste Voraussetzungen zum näheren Kennenlernen. Zwanglos ergeben sich daraus manchmal Gespräche, die bis spät in die Nacht hinein spannend und launig von Schiff zu Schiff geführt

werden. So machten wir auch im Sommer 2014 interessante bis kuriose Zufalls-Bekanntschaf-ten, von denen ich einige hier erzählen möchte. In einem Hafen kamen wir neben einem nicht sehr gepflegten Jollensegler zu liegen. Unser erster Eindruck war zurückhaltend. Nach Rückkehr aus dem Büro des Hafenmeisters entdeckten wir unsere neuen Nachbarn im Cockpit beim Frühstück – ein älterer Herr mit, wie sich später herausstellte, seinem Sohn. Auf ihrem Tischchen brannte eine Geburtstagskerze, und wir erfuhren, dass der Skipper seinen 87. Geburtstag feierte. Beeindruckt gratulierten wir mit einer Flasche Sekt und wurden für den Abend an Bord eingeladen. Es entwickelte sich ein unvergesslicher Abend, an dem wir alte Volkslieder sangen, begleitet von Gitarrenklängen und wir den nicht enden wollenden Le-

bensgeschichten des alten Mannes lauschten. Vater und Sohn hatten sich über viele Jahre nicht gesehen.

Eine weitere Bekanntschaft ergab sich folgen-dermaßen: Als wir nachmittags vom Strand zu unserem Liegeplatz zurückkamen, mussten wir enttäuscht feststellen, dass neben uns ein „Hochhaus“ in Form eines großen Motorbootes festgemacht hatte. Ich brauchte nun keinen Sonnenschirm mehr aufzuspannen – wir lagen vollkommen im Schatten. Es stellte sich jedoch sehr schnell heraus, dass unsere Nachbarn entzückende, liebe Menschen waren, denen es beinahe peinlich war, von Ihrem Podest auf uns herabzublicken. Sie luden uns zu sich an Deck ein. Ich muss gestehen: an diesem Abend habe ich beim Kartenspiel den herrlichen Rundum-blick über den Hafen wirklich sehr genossen.

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

Einmal waren zwei ältere Herren unsere neuen Hafennachbarn. Mir fiel schon bald auf, dass sie täglich im Cockpit jeweils zwei Eier in der Pfanne brieten – und zwar morgens, mittags und auch abends! Auf Anfrage bestätigten sie mir, dass ihnen diese Mahlzeiten vorzüglich mundeten und dass sie außerdem nicht in der Lage seien, etwas anderes zu kochen. Daraufhin lud ich sie für den nächsten Tag zu uns zum Essen ein und fragte, was sie sich denn wünschten. Dankbar schlugen sie „Labskaus“ vor, bestanden aber darauf, die Spiegeleier selbst mitzubringen. Und so geschah es.

Bei sehr stürmischem Wetter halfen wir einmal einem Segler, der allein an Bord zu sein schien, sein Boot neben uns in der Box festzumachen. Nach gelungenem Manöver rief unser neuer Nachbar hinunter in seine Kajüte: „Muddel, bring mal den HELBING!“. Und da erschien der weibliche Teil der Besatzung mit einem Tablett, auf dem vier Gläser und eine Flasche des genannten Getränkes standen. Wir nahmen gemeinsam einen „Anlegeschluck“.

Seitdem heißt es bei uns an Bord, sobald wir festgemacht haben, nur noch: „Muddel, bring mal den Helbing!“ – aber leider ohne Erfolg! Ich bin sicher, auch ihr, liebe Leserinnen und Leser, habt in diesem Sommer wieder viele Bord- und Hafengeschichten erlebt und vielfältigste Menschen auf euren Törns kennengelernt. Diese kleinen Geschichten – werden sie weitererzählt – erheitern und erhellen die dunkle Jahreszeit, bis unsere Boote im nächsten Frühling aus dem Winterschlaf erwachen.

Ingrid Wolf

## Ein Kutter-Wochenende vor 55 Jahren

**Wenn die Vergangenheit plötzlich wieder neben einem steht**

Der Auftritt von Addi Münsters Old Merry Tale Jazzband anlässlich des letztjährigen Yachthafenfestes und das Auftauchen von Addi Münster auf einem Abend der Alt-Junioren in der SVAOe im Herbst hat ein Erlebnis aus meiner Seglerjugend an die Oberfläche gespült.

An einem Sonnabend, wahrscheinlich im Jahr 1959, durfte ich als junger Kutterrusse auf der „Neumühlen“ mit auf Wochenendtörn gehen. Ob man diesen Ausdruck überhaupt noch benutzen darf: „Kutterrusse“? Das klingt politisch inkorrekt.

Jedenfalls war ich dank meines Fleißes bei der Winterarbeit einer der auserwählten Russen. Wohlgemerkt, nicht jedes Mannschaftsmitglied durfte jedes Wochenende mitsegeln. So groß war die Nachfrage damals.

Unser Kutter wurde von vielen anderen Kutterseglern, überwiegend von den angehenden Abiturienten, als der „Klempnerkutter“ tituliert. Die Begründung für diese Bezeichnung hatte wohl damit zu tun, dass unsere Mannschaft fast ausschließlich aus Lehrlingen bestand. Wobei zu vermerken ist, dass kein einziger Klempnerlehrling je bei uns gesegelt hat.

Zurück zu besagtem Wochenende. Der Kutter wurde in dem kleinen Hafen von Teufelsbrück klagemacht. Das Ziel Neuenschleuse war angesagt. Bei Ankunft war der Hafen schon gut voll mit unzähligen Jollen, vielen kleinen Kielschiffen und natürlich Kuttern. Wir lagen vor Heckanker an der Pier und später dann komplett im Schlick.

Abends ging es auf den Saal zu Jan Werth. Old-time Jazz war angekündigt. Es spielte die Old Merry Tale Jazzband. Der Saal war übervoll. Die Musik war hinreißend. Auf der Tanzfläche wurde schwer gehottet. Bemerkenswert war immer wieder der Auftritt von Arthur, dem Ober. Er schaffte es, obwohl klein von Wuchs, das Tablett, mit vielen Bieren bestückt, virtuos hoch über seinem Kopf balancierend durch den Saal zu lavieren, um dann zielgenau die durstigen Seelen zu bedienen. Der Abend ging bis lang in die Nacht. Wir Kuttersegler mussten leider schon etwas eher an Bord.

Der nächste Morgen war zum Ausschlafen geeignet, da die Tide erst ein mittägliches Auslaufen möglich machte. Aber es sollte kein Segelsonntag sondern ein Treibesonntag werden. Nur ein Hauch von Wind lag in der Luft.

Was ich noch ganz deutlich erinnere, ist, dass der ganze Pulk von Schiffen, aus Neuenschleuse kommend, bis in das Mühlenberger Loch getrieben war, als die vor sich hin träumenden, sinnierenden Segler plötzlich von den Tonfolgen einer Trompete aufgeschreckt wurden. Nach ganz kurzer Zeit ertönte von einer anderen Yacht eine Posaune, des Weiteren fiel wiederum von einem anderen Boot eine Klarinette ein, und ich meine, auch noch von woanders her ein Banjo gehört zu haben. Des Rätsels Lösung war, dass die Jazzband am Vortag nach Neuenschleuse getrennt auf mehreren Schiffen übergesetzt hatte und sich nun auf dem Rücktörn wiederum auf verschiedene Boote verteilt auf ihre Musik besann. So ertönte der nächtliche Sound mitten auf dem Mühlenberger Loch plötzlich von allen Seiten, begeisternd und für mich unvergesslich.



*Die Old-Merry-Tale-Jazzband unter Addi Münster wie einst und je: hier zum Hafengeburtstag 2014.*

*(Foto: Norbert Schreck)*

Man soll mich bitte nicht festnageln auf meine Erinnerung, dass die Trompete den Anfang machte. Ich bin nicht ganz sicher, vielleicht war es doch die Klarinette oder etwa die Posaune? Ob Addi Münster das wohl noch erinnert? Eigentlich ist es auch egal, wer zuerst loslegte. Es war eine gute Idee, und daraus wurde ein tolles, besonderes Klangerlebnis!

Irgendwann, und in diesem Fall leider, kam dann doch noch etwas Brise auf, und so mussten die Instrumente wieder unter Deck verstaut werden. Der Rücktörn verlief ansonsten ohne weitere besondere Vorkommnisse. Aber dieses Wochenende wird in meiner Erinnerung bleiben.

Peter Mendt



## Interessantes zu NAVTEX

Fürs Wetter ist für viele Skipper der Blick ins Internet vor Törnbeginn selbstverständlich geworden. Ein Blick ins Netz wegen aktueller NAVTEX-Meldungen sollte hinzukommen. Dabei ist jedoch Vorsicht geboten. Das BSH teilt mit: „Gültige Nautische Warnnachrichten (NWN) vom Seewarndienst Emden für das deutsche Seewarngelände, die älter als 42 Tage sind, [...] werden nicht mehr als Textnachricht per NAVTEX ausgestrahlt, sondern [...] können über die Internetseiten des BSH abgefragt werden.“ So kann es passieren, dass auf Grund gelegentlicher langer Gültigkeit von NWN, z.B. eine anhaltende Hafensperrung oder eine wegen Bauarbeiten verminderte Brücken-Durchfahrtshöhe, nicht mehr vermeldet werden.

Links zu den vollständigen, aktuellen NWN für den Zuständigkeitsbereich des BSH und des schwedischen hydrografischen Dienstes „Sjöfartsverket“ siehe <http://www.svaog.de/links.html> oder direkt unter

<http://www.bsh.de/aktat/nwn/nwn-nord.pdf>

<http://www.bsh.de/aktat/nwn/nwn-ost.pdf>

<http://www.sjofartsverket.se/baltico>

Sjöfartsverket veröffentlicht für die gesamte Ostsee alle aktuellen Navigational Warnings. Nutzer können die Ansicht nach Seegebieten filtern. Wettervorhersagen, auch wenn in einigen Ländern über NAVTEX verbreitet, sind nicht Teil dieser Veröffentlichungen. Selbstverständlich löst dieser Service nicht die Anforderung an die Schiffsführungen ab, den NAVTEX-Empfänger an Bord ordentlich zu gebrauchen.

Matthias Heuer

## Neues aus dem Hamburger Yachthafen

Die Hamburger Yachthafen-Gemeinschaft investiert weiter in die Sicherheit auf der schwimmenden Steganlage. Zur Verbesserung der Sicherheit und für leichteren Zugang zum Schiff wurde am 16-t-Kran eine neue Gangway angebaut. Somit kann die nicht ganz ungefähliche Benutzung der senkrechten Leiter an der Kranplattform entfallen. Auch die Schwimmstege links und rechts des 1-t-Mastenkrans sind seit diesem Frühjahr ohne Leiter und trockenen Fußes bequem zu erreichen. Weiter hat die Yachthafen-Gemeinschaft die Zahl der festen und mobilen Rettungsleitern noch einmal erhöht. Die festen Rettungsleitern wurden an gut sichtbarem Standort in direkter Nähe zu jedem Dalben beidseitig am Steg angebracht.

Für die jüngsten Mitglieder und Gäste wurde der beliebte große Spielplatz um weitere Spiel- und Spaßattraktionen erweitert.

*(Quelle: Pressemitteilung zur Jahreshauptversammlung der HYG am 23.4.2015)*

---

## Das Seewetter ist zurück im Radio Funkhaus Euskirchen e.V. und DP07 starten Sendebetrieb

In Nachrichten 1 und 2/2015 wurde ausführlich darüber berichtet, dass die Übertragung der für Küsten- und Seesegler besonders interessanten Seewetterberichte über Lang- und Mittelwelle von den öffentlichen Rundfunkanstalten bis Ende 2015 eingestellt werden. Zwar wurde

in den Beiträgen gesagt, dass man sich mit der Anschaffung eines Wetterdecoders helfen könne. Aber das ist für viele eine zusätzliche Anschaffung und eben nicht das gewohnte Radiohören.

Nun kommt eine erfreuliche Meldung: Die private und von allen geliebte Küstenfunkstelle DP07 Seefunk und das privat betriebene Funkhaus Euskirchen e.V. übertragen in Gemeinschaftsaktion die verloren gegangenen Wettersendungen jetzt über Kurzwelle. Alles Weitere dazu findet man auf der SVAOe-homepage unter [http://www.svaeo.de/download/cat\\_view/178-navigation/194-nautische-infos.html](http://www.svaeo.de/download/cat_view/178-navigation/194-nautische-infos.html) – kall-krekel. Man braucht also nur einen Allwellen-Empfänger (auch etwas weniger Anspruchsvolles tut's, wenn nur die Kurzwellenfrequenzen 7319 kHz und 9560 kHz zu empfangen sind), und schon kann man die umfassenden Wetterberichte des DWD auch außerhalb von Häfen bis weit nach Skandinavien hören.

Diese Initiative der beiden privat betriebenen Einrichtungen ist sehr zu begrüßen. GAN

---

## Nautische Nachrichten

### Schleimünde

Der kleine Hafen ist nach wie vor sehr beliebt. Da freut es, dass die Anlage für 2015 instand gesetzt worden ist. Die elektrischen Anlagen an den Stegen wurden erneuert, viele Brückenteile ersetzt und das marode Geländer am Hafenmeisterhaus erneuert. WLAN gibt's nicht im ganzen Hafen, aber am Hafenmeisterhaus funktioniert es. Die beliebte „Giftbude“ wird ab

dieser Saison von der Lighthouse Foundation in eigener Regie weitergeführt. Neues Personal war zwar noch nicht gefunden, aber inzwischen wird wohl alles in trockenen Tüchern sein. Das immer wieder eingetragene lästige Seegras wird beseitigt und evtl. zu Kissen, Matratzen und Fendern durch eine Firma verarbeitet.

In der ersten Augustwoche findet wieder die künstlerische Veranstaltung „unmarked space“ statt.

JCS

(Quelle: *Leuchtturm – Die Clubnachrichten des ASC – Mai 2015*)

### Yachthafen Störloch/Borsfleth wieder tief

Erleichterung bei den Unterelbe-Seglern: Der beliebte und notwendige Yachthafen Borsfleth hinter dem Störsperwerk war im letzten Jahr so verschlickt, dass die meisten Liegeplätze nur bei annähernd Hochwasser angelaufen oder verlassen werden konnten. Das lag daran, dass wegen lange anhaltenden Ostwindes die Wasserstände so niedrig waren, dass der Schwimmbagger nicht richtig vorankam. Als das schließlich möglich wurde, war die vom genehmigenden Amt offenbar viel zu niedrig angesetzte erlaubte Baggermenge bereits erreicht. Der Hafen, der nicht nur idyllisch liegt, sondern auch der Sicherheit dient, war für Einheimische und Gäste wenig nutzbar.

Umso erfreulicher ist es, dass Segler und Motorbootfahrer seit diesem Frühjahr an allen Plätzen und bei allen Gezeitenhöhen ausreichende Wassertiefe vorfinden. Der kleine Verein, der den Hafen mit eigenen Kräften und den Mitteln aus den Liegegeldern betreibt, hat gute Arbeit geleistet. Wir sind ihm Dank schuldig.

## Dies und das

### Kein Bargeld mehr in Dänemark?

Segler nach Dänemark müssen ihre Reisekasse umstellen. Voraussichtlich ab Beginn nächsten Jahres brauchen Restaurants, Geschäfte und Tankstellen kein Bargeld mehr anzunehmen. Das Land will so die hohen Kosten des Bargeldverkehrs dämpfen, die durch den Transport, das Lagern in Tresoren und die Sicherheitsdienste entstehen. Die dänische Nationalbank hat bereits angekündigt, vom nächsten Jahr ab die Produktion von Banknoten und Münzen einzustellen.

Soweit des Hamburger Abendblatt in seiner Ausgabe vom 16./17.05.2015.

Segler berichten übereinstimmend, dass immer mehr Yachthäfen die Zahlung des Hafengeldes per Karte verlangen und für Barzahlung einen Zuschlag erheben.

JCS

### Zu unserem Titelbild

Ja, es wirkt sehr abstrakt. Und doch denkt man unwillkürlich: „Das sieht aus, wie Helgoland.“ Tatsächlich ist es das. Wir haben dieses Bild ausgewählt anlässlich der Nordseewoche, die bei Fertigstellung dieses Heftes gerade abließ und meinen, dass bei so einer seglerischen Großveranstaltung nicht unbedingt auch noch Segel auf unserer Titelseite zu sehen sein müssen. Die Assoziation zum Veranstaltungsort ist ja eindeutig.

Hans-Lassen Haas, der Künstler, selbst Helgoländer, zieht gerne mit seiner Kamera umher und verfremdet dann das Gesehene und Aufgenommene. Er nennt seine Werke „Metamorphosen von Land, Strand und Meer“. Dieses Bild heißt „Grün-Rot-Weiß sind alle meine Farben – Felskollage aus dem Helgoländer Buntsandstein“.

GAN

## Neu fürs Bücherschapp

### „Respekt“

Seit ihrer Gründung im Mai des Jahres 1865 hat die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger über 81.000 Menschen in Seenot geholfen. Zu ihrem 150-jährigen Jubiläum hat der Fotograf Peter Neumann der DGzRS ein eindrucksvolles Denkmal gesetzt: den Bildband „Respekt“, mit dem er auch als sachkundiger Autor hervortritt.

Peter Neumann ist international bekannt für seine spektakulären Bilder von Rettungseinsätzen, für die er sich bei auch bei Schwerwetter,

meist im eigenen Motorboot, hinaus wagt. Seit 40 Jahren begleitet Peter Neumann ehrenamtlich die Aktivitäten der DGzRS. Auch seine alljährlichen Fotokalender „Wir kommen“ werben für die Rettungsmänner.

„Respekt“ dokumentiert in Bild und Text die Geschichte und die heutige Arbeit der DGzRS. Der Band bietet eine Fülle von Informationen über die Gesellschaft, ihre Schiffe und Besatzungen, die sich an den deutschen Küsten der Nord- und Ostsee für die Rettung von Menschen einsetzen – Besatzungen von Handelsschiffen und Fischereifahrzeugen, Crews von Yachten oder auch unerfahrene Wattwande-



rer. Was dabei auf die Männer der DGzRS zukommen kann, zeigt Peter Neumann beispielhaft mit seinen Fotos des Rettungskreuzers „Hermann Helms“ in einem Novembersturm 1985 bei rund 13 Meter hohen Nordseewellen. Man möchte nicht dabei gewesen sein.

Ein Highlight des Buches ist eine „historische“ Fotoserie, in der Peter Neumann nachstellt, wie die Rettungsmänner zu Beginn des 20. Jahrhunderts ihre Einsätze bewältigten. Diese Bilder zeigen den Einsatz des Ruder- und Segel-Rettungsbootes „August Grassow“ – heute Museumsstück in Horumersiel. Die Rettungsmänner tragen voluminöse Korkwesten, ein

Gespann von sechs Pferden zieht den Ablaufwagen mit dem schweren Boot über das Deichvorland ins Wasser. Mit dem Raketenapparat wird eine Leine zum Havaristen geschossen, um die Besatzung mit Hilfe einer Hosenboje abzugeben. Peter Neumanns Tochter Katharina hat beim Shooting als „Schiffbrüchige“ mitgewirkt.

Der DGzRS und Peter Neumann gilt unser Respekt!

Sux.

**Peter Neumann: „Respekt – 150 Jahre Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger 1865–2015“, 192 Seiten mit über 330 Fotos, Format 28 x 28 cm, zweisprachig Deutsch/Englisch, gebunden mit Schutzumschlag, Euro 39,00. Koehlers Verlagsgesellschaft. Pro verkauftem Buch spendet der Verlag 3 Euro an die DGzRS.**

**Gute Navigation ist Seemannschaft!**

- Große Auswahl von Seekarten
- elektronische Navigation
- Sicherheitsausrüstung
- Nautische Bücher

**SICHER AUF ALLEN KURSEN!**

Chart agent since 1920

**HanseNautic**

HanseNautic GmbH  
Herrengraben 31  
20459 Hamburg  
040-374842-0

[www.HanseNautic.de](http://www.HanseNautic.de)



## Erdmanns Erfahrungen

„Für mich ist auch nach 50 Jahren Segeln die schönste und komplexeste Betätigung. Denn Segeln ist mehr, als sich von A nach B mithilfe des Windes zu bewegen. Es

ist eine Kombination von

Sport, Technik, Geist und Seele. Dazu das Praktische: der Umgang mit Werkzeug, das Boot zu manövrieren oder bei Seegang in den Mast zu entern. Bei Hochseesegeln ist die Natur in nächster Nähe und stärkster Eindringlichkeit zu erleben.“ Damit spricht Wilfried Erdmann – man muss ihn nicht mehr vorstellen – wohl jedem Segler aus dem Herzen.

In seinem Buch „Segeln mit Wilfried Erdmann“ hat er seinen Erfahrungsschatz aus fünf Jahrzehnten für alle Hochsee- und sonstigen Segler nutzbar gemacht. Das Buch ist jetzt in 6. Auflage bei Edition Maritim erschienen – ergänzt und auf den neuesten Stand gebracht. Wilfried Erdmann liefert damit eine Fülle von Einsichten und Empfehlungen. Aber er schreibt auch:

„Eine Gebrauchsanweisung für Ozeansegel werden Sie von mir nicht bekommen. Ich glaube gar, für jene Segelerei, die ich hier meine, ist außer Segeltechnik und Navigation und einigen anderen Dingen nichts erlernbar. Gefühl und Enthusiasmus/Begeisterung muss man haben – für Boot, Meer, Natur und Umfeld.“ Sux.

**Wilfried Erdmann: „Segeln mit Wilfried Erdmann – Planung und Praxis – Erfahrungen eines Weltumseglers“, 6. aktualisierte Auflage, 496 Seiten, ca. 31 Farbfotos, 142 S-W-Fotos, Format 15 x 21,5 cm, kartoniert, Euro 29,90. Edition Maritim**



## Zu guter Letzt

„Nur Narren und Christen segeln gegen den Wind“, sagten arabische Seefahrer des Indischen Ozeans.

(Aus: Diwald,  
Der Kampf um die Ozeane)

### 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 HASPDE33XXX

**Redaktion:** Marcus Boehlich, Götz-Andreas Nietsch, Norbert Suxdorf, Andreas Völker. **Layout:** Stefanie Holke.

E-Mail: nachrichtenblatt@svaoe.de. Die Redaktion behält sich vor, Beiträge zu kürzen und zu redigieren.

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

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

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

Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier.