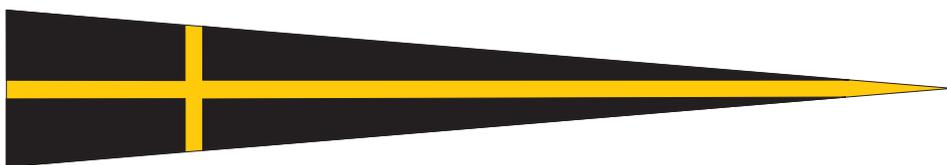


SVAOe NACHRICHTEN

5-2015 SEPTEMBER / OKTOBER



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

93. Jahrgang

September / Oktober 2015

Nr. 5

Herzlichen Glückwunsch „Tinto“ und ihrer Mannschaft!



Die Freude ist ihnen anzusehen. Bei so einem tollen Ergebnis muss man einfach strahlen. Auf der Weltmeisterschaft der J24-Klasse in Boltenhagen nahmen alle vier Boote der SVAOe teil. „Tinto“ wurde Fünfte unter 51 Teilnehmern und damit bestes deutsches Boot. Das Foto von der Preisverleihung ist von Pepe Hartmann. Von links Bele Schütt, Skipper Till Pomarius, Maximilian Bischof, Ole Wittenburg, Christian Warnecke und Eignerin Rosi Eckhoff (alle SVAOe). Ausführlicher Bericht in diesem Heft.

In dieser Ausgabe

Editorial

3 Sommer 2015 – Nachlese

Thema und Meinung

4 Probleme im Tank. Warum verkauft die Yachthafentankstelle nur Biodiesel?

Vereinsleben

6 Nachruf Henning Hinrichs

7 Neuaufnahmen Juli/August

8 Geburtstage im September/Oktober

8 Mitgliederversammlung
September. *Der Vorsitzende informiert über Aktuelles aus unserer Vereinigung. Außerdem berichtet die Mannschaft der „Havkarlen“ von der Edinburgh-Regatta.*

11 Die Altjunioren sind auch diesen Winter wieder aktiv. *Ein Rückblick auf vergangene Höhepunkte und eine Vorschau auf Künftiges.*

12 Neue Kurse. *Nicht nur Führerscheinkurse laufen an, sondern auch Sicherheits- und Funkkurse. Der Obmann für Navigation und Fahrtensegeln gibt sich viel Mühe. Tun Sie etwas für Ihr Wissen und Ihre Sicherheit!*



Regatten, Sport und Wettkämpfe

12 Die J24-Weltmeisterschaft in Boltenhagen. *„Tinto“ mit Till Pomarius und Mannschaft sensationell auf Platz 5 und damit bestes deutsches Boot!*

18 Die Sanduhr 2015. *Hamburger Meisterschaft der Folkeboote. Klaus Pollähn berichtet und kommentiert.*

21 Eckernförde-Wochenende. *Die Jugendabteilung bietet etwas für neu Hinzugekommene und für Umsteiger auf größere Klassen.*

23 Kutterzirkus. *Viel Wind machte den traditionellen Wettkampf unmöglich. Der Jugendobmann nannte es daher „ein kulinarisches Wochenende“.*

26 Vom Winde (fast) verweht. *Opti-Ausfahrten bei schlechtem Wetter einmal anders.*

26 German Classics 2015. *Show, Sport und überhaupt kein Museum. Wieder viele SVAOe-er dabei.*

27 Euro-Pokal der 22er Rennjollen. *„Fram“ mit Manfred Jacob wieder Vize!*

28 Aufstiegswettkampf zur Segelbundesliga. *Das SVAOe-Team hat sich formiert.*



Fahrtensegeln in der SVAOe

28 Alle fünf Jahre wieder: SVAOe-Rallye. *Diesmal war Wismar das Ziel, und alle waren begeistert. Nur die Gastfreundschaft war gewöhnungsbedürftig.*

34 Frühling in Kanada. *Die „Luv“ war schon sehr früh unterwegs und hat viel erlebt.*

35 Sommertour der „Neumühlen“. *Mit viel und wenig Wind nach Kopenhagen, aber gebadet und braun gebrannt kamen die Mädchen und Jungen zurück.*

37 Sommergrillen in Borsfleth. *Ein schöner Anfang vom Ende der Saison.*



Aus dem DSV

39 Sportsee- und Sporthochseeschifferschein

Amtliches

40 Gieselauschleuse. *Im Winter außer Betrieb – und dann?*

Dies und Das

40 Mehr Hafensedimente in die Nordsee. *Der Sommer war zu trocken, sagt Hamburg Port Authority.*

41 100 Jahre Echolot – ein Nachtrag. *Peter Voss hat Interessantes in seinen Büchern gefunden.*

43 Gesucht – Gefunden. *Die Kleinanzeigen auf unserer Homepage haben wir jetzt besser platziert.*

43 „Falke“ auf der Flensburger Förde. *Das hübsche kleine Vereins-Motorboot wurde von Familie Eichholz zu ihrem Heimatrevier getrailert. Das verdient Nachahmung.*

44 Kiel-Classic im Allgäu. *Ein ehemaliges Mitglied baut dort Aufsehen erregend schöne und rasante Modelle.*

44 Das 1. Tuckerboot-Treffen in Buxtehude. *Es gibt Alternativen zum Segeln, besonders im Alter, findet Prof. Hans-Jürgen Dräger.*



Neue Bücher

46 Norbert Suxdorf hat Neuerscheinungen gelesen und angesehen.

47 **Zu guter Letzt.** *Diesmal nichts Kurioses. Götz-Anders Nietsch berichtet über Theorie und Praxis, man kann auch sagen über Leben und Tod.*

Beilage: Yachtwerft Lütje

Umschlagillustration: Handgezeichnetes Portrait von Jens Mohr.

Sommer 2015 – Nachlese

Lassen Sie uns nicht vom Wetter reden

Nur soviel: Die Frühstarter haben mächtig gefroren, andere wiederum genossen herrliche Tage/Wochen auf Nord- und Ostsee. Die meisten aber waren sich darin einig, dass sie wieder einmal großartige Erlebnisse auf dem Wasser haben durften. Dies spiegelt sich auch in dieser herbstlichen Ausgabe unserer Nachrichten wider – und damit das ganze breite Spektrum der Aktivitäten in unserer SVAOe.

Gerade war vom Frühstart in die Saison die Rede; lesen Sie doch einmal die, von vielen unserer Leser sehnlich erwartete, Fortsetzung des Reiseberichtes von Heiko Tornow „Frühling in Kanada“. Lieber Heiko, an dieser Stelle möchte ich Dir einmal – sicherlich auch im Namen unserer Mitglieder – danksagen für Deine Reiseberichte der „Luv“, die Du uns nun schon über Jahre regelmäßig schickst und die längst einen Stamplatz in unseren Nachrichten einnehmen.

Nun muss man gar nicht einmal so weit reisen, um Kurioses mit Land und Leuten zu erleben. Da reicht es schon, alle fünf Jahre an unserer SVAOe-Rallye teilzunehmen. In diesem Jahr ging es nach Wismar, und was Veranstalter und Teilnehmer dabei erlebten, ist allemal lesenswert.

Eine immer wieder gern besuchte Veranstaltung unserer Fahrtsegler ist das spätsommerliche Grillen in Borsfleth. In diesem Jahr fand sich ein harter Kern von 20 Yachten und etliche per Auto angereiste Mitglieder an der Stör ein und haben ihr Kommen ganz offensichtlich nicht bereut.

Nicht weniger aktiv waren unsere Optikinder, ihre Trainer und Betreuer. Neben dem regelmäßigen Training in den Sommermonaten auf der Alster fanden sie wieder einmal Gelegenheit, nach

Borgwedel an der Schlei zu fahren, um dort ein Trainingswochenende durchzuführen. „Vom Winde (fast) verweht“ heißt ihr Bericht, und das sagt schon Einiges darüber aus, womit die Kinder an diesem Wochenende zu kämpfen hatten.

Ganz besonders sportlich ging es zur Sache bei der Weltmeisterschaft der J24-Yachten, die im August/September in Boltenhagen an der Ostsee ausgetragen worden. Lesen Sie, mit welcher großartigen Ergebnissen die vier J24 unter SVAOe-Stander aus Boltenhagen nach Hause zurückgekehrt sind! Ein besonderer Glückwunsch gilt an dieser Stelle Till Pomarius und seiner Mannschaft der „Tinto“, die sensationell den 5. Platz bei dieser WM eroberten.

In wenigen Tagen öffnet wieder die hanseboot ihre Tore. Ich lade Sie herzlich ein, am Mittwoch, dem 4. November, an der großen Party auf dem Gemeinschaftsstand der Hamburger und Schleswig-Holsteiner Segelvereine (Obergeschoss der Halle B3) teilzunehmen. Bei Freibier und Snacks werden Sie ab 18:00 Uhr viele ihrer Freunde treffen und sicherlich einen lebhaften, fröhlichen Abend erleben können. Unabhängig davon freuen wir uns natürlich auch im Laufe der Messewoche über Ihren Besuch an unserem Stand. Vielleicht haben Sie auch Lust, uns beim Standdienst zu unterstützen? Melden Sie sich bitte in unserer Geschäftsstelle, damit Sie rechtzeitig Ihre freie Eintrittskarte erhalten.

Einen guten Start in die segelfreie Zeit, die wir Ihnen gern mit unseren Mitgliederversammlungen verkürzen wollen, wünscht Ihnen



Ihr Andreas Völker

Probleme im Tank

Warum verkauft die Yachthafen-Tankstelle nur Biodiesel?

Im Hamburger Yachthafen in Wedel sieht man häufig Vater und Sohn Burmester aus Geesthacht von der Firma MFT Mikrofiltertechnik GmbH mit ihren Gerätschaften an irgendwelchen Booten arbeiten und Kraftstofftanks und -leitungen reinigen. Da sie nach ihren Aussagen täglich in ganz Deutschland unterwegs sind, besteht offensichtlich ein verbreitetes Problem.

Neu ist dieses Problem nicht. Das Wirken von Mikroben, deren Leben durch Kondenswasser im Dieselkraftstoff ermöglicht wird, ist schon lange ein Thema. Die „Dieselpest“, wie man die schlammigen Ablagerungen nennt, die durch die Mikroben entstehen, macht sich meist erst bemerkbar, wenn es zu spät ist. Der Motor bleibt infolge verstopfter Filter oder Leitungen stehen, und zwar tückischer Weise dann, wenn er gerade dringend gebraucht wird. Wir hatten bereits in den Nachrichten 1/2011 darüber berichtet. Aber das Problem ist schlimmer geworden.

Eigentlich darf man Unwissenheit nicht mehr vorschützen. Immer wieder berichteten Fachzeitschriften, Firmenveröffentlichungen und Betroffene von dem verhängnisvollen Treiben der Mikroorganismen, ihren Ursachen und Folgen. Es hat wohl auch ziemlich lange gedauert, die Zusammenhänge zu erkennen, denn sie liegen nicht leicht verständlich vor einem. Auch heute ist es für jeden, der nicht gerade Chemiker oder Biologe auf diesem Fachgebiet ist, schwer zu verstehen, was im Tank passiert.

Der Autor dieses Beitrags, der in chemisch-biologischen Dingen wenig beschlagen ist, fand den

Artikel „Servicethema: Dieselpest und Wasser im Benzin“ (<http://www.sea-help.eu/SeaMagazine/de/54686>) am informativsten, obwohl er schon vom August 2013 stammt. Danach sind zwei Vorgänge zu unterscheiden:

Die „Dieselpest“. Sie entsteht durch biologischen Befall und zeigt sich durch schlammige Ablagerungen im Tank, den Leitungen und Filtern. Es gibt sie schon sehr lange. Da die Mikroorganismen warme Umgebung bevorzugen, traten sie früher vorwiegend im Mittelmeer auf, aber inzwischen auch in unseren Gewässern. Ihr Auftreten erfordert ein Wasserangebot im Tank, jedoch nicht den Zusatz von biogenen Bestandteilen, wenngleich diese sie befördern.

Der Zerfall des Diesels infolge Bildung von Polymeren durch oxidative Alterung. Er hat mit Mikroorganismen nichts zu tun. Zitat aus vorgenanntem Artikel: „Durch längerfristige Wärme- einwirkung und Luftzufuhr auf den Dieseltank ändert sich die Struktur des Kraftstoffs. Dieser Vorgang ist vergleichbar mit dem Karamellisieren von Zucker, ..., auch wenn sich Chemikern jetzt die Nackenhaare sträuben. Es bilden sich ... klebrige Ausscheidungen, die ... sich an den Tankwänden absetzen Sie fühlen sich an wie Baumharz und eignen sich hervorragend dazu, Leitungen und Filter zu verschließen.“ Diese Alterung und der Zerfall des Diesels treten nur bei ausreichender Zugabe von biogenen Bestandteilen auf.

Gegenwärtig hat der handelsübliche Dieselkraftstoff einen Anteil von 7% Biodiesel. Aus Gründen des Umweltschutzes mag das berechtigt sein. Für Fahrzeuge mit ständigem Durchsatz ist der Biodiesel auch kein Problem. Der Alterungsprozess setzt erst ab sechs Monaten Lagerung ein. Dieser Zeitraum wird aber bei Freizeitbooten und bei

Bootstankstellen häufig überschritten. Die Folgen können verheerend sein.

Was tun? Die negativen Auswirkungen des auftretenden Kondenswassers können durch den regelmäßigen Zusatz eines sogenannten „Kondenswasserbinders“ zumindest reduziert werden. Das Wasser wird chemisch gebunden und der Verbrennung zugeführt. Zusätzlich kann die Menge des sich bildenden Kondensats reduziert werden, indem der Tank immer möglichst ganz gefüllt wird, speziell bei längeren Stillstandszeiten. Wer kann, sollte alle 2-3 Jahre den Tank inspizieren und reinigen. Auch sollte bei jedem Tanken ein geeignetes biozides Additiv in der richtigen Dosierung hinzugefügt werden.

Die Firma Aral schreibt auf ihrer Homepage: „Die mit Abstand wirkungsvollste Methode, Probleme mit Mikroorganismen auszuschließen,

ist ein gutes House Keeping.“ Das ist vielleicht wahr, spielt aber das Problem bis zur Unkenntlichkeit herunter. Gemeint ist wahrscheinlich hoher Durchsatz und Vermeidung von Feuchtezutritt. Ratschläge gibt Aral nicht, insbesondere keinen zum Zusatz von Additiven. Aber, nehmen wir einmal die zuvor beschriebenen Maßnahmen einschließlich der Verwendung von Additiven als gutes House Keeping, dann ist gegen die Dieselpest schon viel gewonnen.

Gegen den Zerfall gibt es für den Freizeitskipper bei längeren Stillstandszeiten eigentlich nur das Mittel, bio-freien Diesel zu tanken. Den gibt es in Dänemark an allen Bootstankstellen und in Deutschland an manchen Autotankstellen unter besonderem Namen. Der Autor hat bei seinen Recherchen herausgefunden, dass „Aral Ultimate Diesel“ die Bio-Freiheit zu erfüllen scheint.

Sehr wichtig nach der Langfahrt!!

Dann sollten Sie Ihr Bord-Fernglas reinigen. Wenn es ein spritzwassergeschütztes Fernglas ist, am besten mit warmem Wasser abwaschen. Die Objektiv sorgfältig reinigen (dafür haben wir spezielle Reinigungs-Sets), denn das Salz schadet der Vergütung. Wir prüfen kostenlos Ihr Fernglas auf Achsengleichheit, und in Verbindung damit zeigen wir Ihnen gern, was es Neues gibt. Denn die Helligkeit, Brillanz und Schärfe der neuen Generation sind den älteren Modellen weit überlegen. Bringen Sie Ihr altes Fernglas mit und vergleichen Sie vor der Tür unseres Geschäftes mit einem neuen ZEISS – LEICA – STEINER – SWAROVSKI – KOWA – NIKON oder CANON Fernglas und Sie werden staunen, was heute optisch möglich ist.

Sicherheit auf See heißt auch gut sehen können, denn Seemann, unsere Augen werden nicht besser, aber immer besser werden unsere Ferngläser!! Beliebte sind bei uns auch Taschen-Ferngläser für die Reise, Naturbeobachtungen, Theater, Museum und Galerien.

Immer dabei und nur 200 Gramm schwer. Haben wir für jeden Geldbeutel. Vielleicht ein Weihnachtsgeschenk? Aber wir verkaufen nicht nur, sondern reparieren auch in eigener Werkstatt Ferngläser, Kameras und Projektoren. Kostenlos senden wir Ihnen gern unsere kleine Broschüre „Merkmale guter Ferngläser“.



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

Auch Rickmers' Bootstankstelle auf Helgoland soll bio-frei sein. Seit diesem Jahr wird an der Grömitzer Bootstankstelle auch C.A.R.E. Diesel angeboten, der Werbung nach ein Wundermittel. In Anbetracht der dargestellten Probleme stellt sich die Frage: Warum in aller Welt bietet die Bootstankstelle im Hamburger Yachthafen, einem der größten Europas, nur „straßenverkehrs-tauglichen“ Biodiesel an?

Jürgen Schaper hat in einem diesbezüglichen Brief an die Hamburger Yachthafengemeinschaft auf den vorstehend geschilderten Sachverhalt hingewiesen. Das allein wird vielleicht nicht viel nützen. Wir können aber alle unterstützend zu einer Abhilfe beitragen. Bilden Sie sich Ihre Meinung und reden Sie darüber! Schreiben Sie uns auch gerne unter nachrichten@svaoe.de. Wir können dann auch auf unserer Homepage ein breiteres Publikum erreichen.

Götz-Anders Nietsch

Stellenangebot

Der City Sporthafen Hamburg e.V. sucht sobald wie möglich zur Unterstützung des hauptamtlichen Hafenmeisters Herrn Timm einen Vertreter für das Wochenende (1 Tag, Sonnabend oder Sonntag nach Abstimmung) sowie als Urlaubsvertretung. Die Vergütung beträgt 450,00 € je Monat.

Interessenten mögen sich bitte direkt beim Hafenmeister Herrn Timm, Vorsetzen, Tel. 040/364297 bzw. in der Geschäftsstelle, Neumühlen 21, Tel. 040/37519873 melden.

Henning Hinrichs

1943–2015

Träger der goldenen Ehrennadel der SVAOe

Nach langer, schwerer Krankheit verstarb am 9. August 2015 nach über 50-jähriger Zugehörigkeit zur SVAOe unser Mitglied Henning Hinrichs. Er wurde am 21.8.2015 auf dem Stadtfriedhof Pinneberg beigesetzt.

Henning hat die seglerische Ausbildung auf den SVAOe-Kuttern absolviert. Er hat sehr aktiv Kutter gesegelt und wurde später Kutterführer auf der „Oevelgönne“ für drei Jahre. Diese Jahre auf den Kuttern waren sehr prägende Jahre, wie Henning es selbst ausdrücklich betonte. Seine spätere Frau Solveig hat er ebenfalls in der Jugendabteilung kennen gelernt.

Nach dem Ausstieg aus der Jugendabteilung kaufte er den alten 20er-Jollenkreuzer „Snark“, den er aufarbeitete und mit Solveig segelte. Das Boot wurde „Elbfilter“ betitelt, da es wie ein Sieb leckte. Danach segelten beide viele Jahre mit Peter Garbers auf dessen V8-Jolle „Hasko“. Einige, für das Schiff eigentlich zu große Törns wurden nach Garbers-Manier abgeritten.

Das erste etwas größere eigene Schiff war dann die Show 26 „Appendix“. Zehn Jahre wurde damit auf Regatten sehr erfolgreich gesegelt. Der große Mia-Lisa-Preis der SVAOe hing ein Jahr in der kleinen Zweizimmerwohnung. Außerdem wurden schöne, auch weite Reisen im Urlaub gemacht. Ab 1978 war die Mannschaft dann zu dritt. Von nun ab wurde verstärkt „in Familie“ gesegelt. Nach dem Verkauf des Schiffs gab es eine Auszeit vom Segeln für zwei Jahre mit einem Ferienhaus an der Nordsee. „Das reichte dann aber auch“, sagte Henning damals. Danach

wurden zwei weitere Schiffe gekauft, „Insohé“ und „Jenny“, die beide an die Ostsee gelegt und dort mit inzwischen vergrößerter Familiencrew gesegelt wurden.

Auf der Trauerfeier haben sich viele ehemalige Kuttersegler und auch spätere Segelkameraden von Henning verabschiedet. In den Gesprächen war immer wieder die Rede von seiner intensiven Kameradschaft und seinem Humor.

Henning wird uns sehr fehlen. Unsere Anteilnahme gilt seiner Frau Solveig sowie seinen Kindern mit ihren Familien.

Peter Mendt



17.11.	Gesche Bunkus	20 Jahre
26.11.	Norbert Frank	65 Jahre
30.11.	Klaus-Peter Molkenbuhr	75 Jahre
02.12.	Jörn Lampe	70 Jahre
08.12.	Nick Heyser	10 Jahre
09.12.	Bertram Glaß	55 Jahre
10.12.	Karl Theodor Schuon	75 Jahre
14.12.	Karen Riechers	50 Jahre
18.12.	Peter Schwarz	75 Jahre.
18.12.	Daniel Schmude	40 Jahre
19.12.	Sönke Gade	40 Jahre
24.12.	Sven Köhler	50 Jahre
25.12.	Elise Francke	70 Jahre
31.12.	Rolf Felst	80 Jahre
31.12.	Gudrun Schmude	50 Jahre

Herzliche Glückwünsche!

Unsere Grüße und Glückwünsche gehen an alle diejenigen Mitglieder, die bis zum Jahresende ihren Geburtstag feiern können. Besondere Grüße gehen an diejenigen, die einen runden Geburtstag haben. Wir wünschen allen ein gesundes neues Lebens- und Segeljahr und weiterhin Verbundenheit mit unserer SVAOe.

Geburtstage November/Dezember 2015

02.11.	Michael Wegner	60 Jahre
04.11.	Anna Maria Bahr	30 Jahre
05.11.	Horst Engelland	70 Jahre
10.11.	Rolf Krivohlavek	75 Jahre
12.11.	Jan Hinrichsen	55 Jahre
17.11.	Gisbert Niese	65 Jahre

Wie schön ist es auf der Nordsee!

Die Mitgliederversammlung im September zog viele in ihren Bann

Der Vorsitzende hatte wie üblich per E-Mail zusätzlich zur Ankündigung im Halbjahres-Veranstaltungskalender zur Mitgliederversammlung eingeladen, und viele kamen. Der Saal war gefüllt. Das Thema „Nordseewoche/Edinburgh-Regatta 2015“ zog ganz offensichtlich, und zwar nicht nur diejenigen, die ohnehin immer kommen, sondern auch seltener gesehene und interessierte Gäste.

Schon ab 19:00 Uhr herrschte reges Gesprächsgeräusch. Überall standen Gruppen, in denen Begrüßungen und Neuigkeiten ausgetauscht wurden. An der Theke kämpfte man um Getränke und belegte Brote. Soweit also nichts Neues. Aber die erste Versammlung nach der Sommer-

pause fiel doch lebhafter aus als gewohnt. Andreas Völker eröffnete pünktlich um halb acht. Er begrüßte die Mannschaft der „Havkarlen“, die anschließend über ihre Erlebnisse berichten sollte. Dann trug er einige aktuelle Informationen vor:

Auf der Bootsausstellung hanseboot vom 31.10. bis 8.11.2015 wird wieder ein gemeinschaftlicher, dieses Jahr um den Lübecker Yachtclub und den Kieler Yacht-Club erweiterter Auftritt Hamburger und Schleswig-Holsteinischer Segelclubs unter dem Namen „Willkommen im Club“ stattfinden, und zwar im Obergeschoss der Halle B3. Die SVAOe ist, wie in den Vorjahren, natürlich wieder vertreten. Jeder Tag wird einem anderen Thema gewidmet sein. Dazu haben die beteiligten Clubs Gelegenheit, sich zu den jewei-

ligen Themen auf der großen Bühne auf dem „Vereins-Campus“ zu präsentieren. Am Mittwoch, 4. November findet ab 18:00 Uhr die traditionelle Mitglieder-Party der Vereine statt, und es gibt freie Getränke für alle. Unser Stand muss kompetent vertreten sein und täglich 2-3 freundliche Hilfskräfte stellen. Andreas rief Freiwillige dazu auf, sich zu melden. In der Vergangenheit habe es allen immer viel Spaß gemacht, die SVAOe auf der hanseboot zu repräsentieren. Alle Helfer erhalten natürlich freien Eintritt zur Messe.

Auf der J24-Weltmeisterschaft in Boltenhagen waren alle vier Boote, die unter unserem Stand segeln (3 Vereinsboote, 1 Eignerboot, aber alle gesegelt von jungen Leuten aus unserer Vereinigung) vertreten. Sensationell war das Abschneiden der „Tinto“ unter Till Pomarius als

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



Ralph gibt eine Einführung.

Fünfter und bestem deutschem Boot unter 51 Teilnehmern. Auf der SVAOe-Homepage und in diesem Nachrichtenheft wird darüber berichtet. Dann holte Andreas Rosi Eckhoff nach vorne, die zusätzlich berichtete, wie es dazu kam, dass ihre „Philomena“ zum Startschiff gemacht wurde. Die Versammlung applaudierte heftig.

Unser ehemaliges Jugendmitglied Lars Hauschildt, im vergangenen Jahr als „FSJ-ler“ im Freiwilligen Sozialen Jahr für uns tätig, hat Ende August seine Arbeit beendet und eine Lehrstelle als Bootsbauer angetreten. Andreas dankte ihm für seine erfolgreiche Tätigkeit, wünschte ihm für die Zukunft alles Gute und meinte, Lars könne mit seinen Berufskennntnissen auch künftig für unsere Jugend nützlich sein. Jugendobmann Sven Becker überreichte Lars als Abschiedsgeschenk einen Hobel. Alles klatschte.

Die SVAOe-Nachrichten Nr. 4/2015 sind in einigen Fällen defekt angekommen. Die betroffenen Mitglieder mögen sich in der Geschäftsstelle melden, damit sie ein einwandfreies Exemplar zugeschickt bekommen.

Götz Nietsch lenkte die Aufmerksamkeit der Anwesenden, vor allem der Bootseigner, auf ein neues Problem mit dem Dieselmotorkraftstoff.

Die „Dieselpest“, also Befall des Kraftstoffs durch Mikroorganismen, sei ja hinlänglich bekannt. Mindestens ebenso schlimm sei aber der Zerfall des Diesels infolge der biogenen Zusätze und seine unangenehmen Folgen. Götz Nietsch warb dafür, dass auf der Yachthafentankstelle in Wedel künftig biofreier Diesel angeboten würde (siehe hierzu auch Thema und Meinung in diesem Heft).

Dann trat die Mannschaft der „Havkarlen“, Typ Kaskelot, auf: Ralph Rainsborough (Eigner, SVAOe), Manuela Wurthmann (Skipperin, RVE), Dörte Stryi (SVAOe), Jens Hormel (RVE), Matthias Vollmer (SV Hanseat), Johannes Sponholz (SVAOe).

Während abschnittsweise ein Film von Matthias Vollmer gezeigt wurde, berichteten verschiedene Mannschaftsmitglieder wechselnd aus ihrer Sicht von den einzelnen Wettfahrten der Nordseewoche 2015, nämlich Hamburg–Cuxhaven,



Aufmerksame Teilnehmer im Clubhaus.



*Die Mannschaft der „Havkarlen“.
V.l. Dörte Stryi, Ralph Rainsborough,
Skipperin Manuela Wurthmann, Jens Hormel,
Johannes Sponholz. (Fotos: Völker)*

Cuxhaven–Helgoland, Helgoland–Rund und Helgoland–Edinburgh.

Während die ersten drei Wettfahrten unter schwachen Winden litten, sollte die Edinburgh-Regatta zum Höhepunkt werden, nicht nur, weil quer über die Nordsee zu segeln eine besondere Herausforderung ist, die für alle Mannschaftsmitglieder neu war, sondern auch weil viel Wind angesagt war.

Bereits im Winter wurden intensive Vorbereitungen getroffen. Die ISAF-Sicherheitsrichtlinien in ihrer neuen Fassung wurden studiert und umgesetzt, Lehrgänge zum Überstehen von Notfällen wurden besucht, neue Segel gekauft, Funkverkehr und Wetterempfang geübt. Man fühlte sich gut vorbereitet.

Als es aber an den Start ging, herrschte angesichts der Wetterlage dennoch Ungewissheit, welcher Kurs zu wählen war. Die getroffene Entscheidung, die Doggerbank südlich zu lassen, erwies sich im Nachhinein als richtig. „Havkar-

len“ siegte in der Klasse ORC Club und wurde Dritte über Alles.

Die Zuhörer dankten für die abwechslungsreiche Berichterstattung und gratulierten zu dem großen Erfolg mit viel Beifall.

Nicht erwähnt wurde leider, dass noch zwei weitere SVAOe-Yachten an der Edinburgh-Regatta teilgenommen und sie auch beendet hatten: „Tamam“ unter Gerrit Rampendahl und „Rode Zora von Amsterdam“ unter Tobias Haas. Letzteres war nicht selbstverständlich. Von 36 Gemeldeten sind 33 gestartet, 11 haben aufgegeben. Gerrits Bericht ist in Heft 4/2015 nachzulesen.

GAN

Die „Alt-Junioren“ sind auch in diesem Winter wieder aktiv!

Wir treffen uns an jedem ersten Dienstag des Monats im Clubhaus ab 18:00 Uhr zum Klönschnack. Beginn des „offiziellen Teils“ mit Vorträgen, Filmen und Liedern um 19:30 Uhr.

Diese Veranstaltungen werden immer sehr gut angenommen. Im zurückliegenden Jahr kamen im Mittel 25 Teilnehmer an neun Abenden. Als Höhepunkte können die Vorträge über ihre Sommer-törns von Karsten Möller nach Südengland, von Hartmut Pflughaupt nach Ostschweden, von Jens Jorjan nach Holland, Belgien, Frankreich und der Schweiz sowie von Wolfgang Mackens gelten, aber auch tolle DVDs wurden gezeigt. 33 Lieder aus dem Fundus der Altjunioren wurden gesungen. Hochinteressant war auch der Besuch der Werft Blohm & Voss (siehe Heft 3/2015). Für das Winterhalbjahr sind neben den regulären Abendveranstaltungen noch folgende Besichtigungen geplant:

- 09.12.2015 Besuch des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)
- Januar 2016 Besuch eines BSH-Forschungs-/Wracksuchschiffes – (in Vorbereitung)
- 10.02.2016 Besuch der Fa. Secumar in Heist (Herstellung von Rettungsmitteln)
- Termin offen: Besuch der Revierzentrale/Lotsen in Brunsbüttel
- März 2016 Besuch des Seewetteramtes Hamburg (in Vorbereitung)

Wir freuen uns über rege Teilnahme und natürlich auch über Gäste. Keineswegs sind nur ehemalige Kuttersegler gemeint, sondern alle, die gerne segeln oder schöne Erinnerungen daran haben.

Peter Mendt

Die J24-Weltmeisterschaft in Boltenhagen

„Tinto“ mit Till Pomarius und Mannschaft sensationell auf Platz 5 und damit bestes deutsches Boot!

Vorbemerkung für alle, die über die J24-Aktivitäten in der SVAOe nicht ganz im Bilde sind: Unsere Vereinigung besitzt die drei J24-Boote „Hungriger Wolf“, „Juelssand“, und „Luv“, die sie jungen Mitgliedern, meist in den 20-ern, für Regatten zur Verfügung stellt. „Juelssand“ wird von einem Frauenteam gesegelt. In gleichem Sinne gibt Rosi Eckhoff ihre „Tinto“ jungen Mannschaften an die Hand. Es sind also vier J24-Boote, die unter SVAOe-Stander an Regatten teilnehmen. „Juelssand“ berichtet im eigenen Blog unter <https://juelssand.wordpress.com/> und „Tinto“ auf facebook. (Red.)

Aus den Blogs bzw. Postings von „Tinto“ und „Juelssand“ zusammengestellt und kommentiert von Hartmut Pflughaupt:

Vorbereitung

Am Wochenende vor der Weltmeisterschaft trafen sich die „Juelssand“ mit der „Tinto“ sowie zwei weiteren Crews und der „Philomena“ von Rosi Eckhoff und Eggert Schütt in der „Weißen Wiek“ von Boltenhagen zu einem Training auf dem Revier der kommenden Regatten.

Facebookposting der „Tinto“ vom

24. August 2015:

Wir hatten ein traumhaftes und sehr entspanntes Trainingswochenende gemeinsam mit der „Juelssand“, „SailingTeam JJone“ und „Oste Strolche“ in der Marina Boltenhagen! Nächste Woche startet dann unsere Weltmeisterschaft.

Neue Kurse

Tun Sie etwas für Ihr Wissen und Ihre Sicherheit!

Wie in jedem Winter bietet die SVAOe auch dieses Mal ihre bewährten Ausbildungskurse an. Je ein Anmeldeformular für die Führerscheinkurse und für die Pyro- und Sicherheitskurse lag bereits dem Nachrichtenheft 4/2015 bei. Beide Formulare können auch von der SVAOe-Webseite herunter geladen werden unter http://www.svaoe.de/download/cat_view/177-ausbildung.html. Hier finden Sie auch weitere Informationen wie Termine und Kosten. Wenn Sie weitergehende Fragen haben, wenden Sie sich an den Obmann für Navigation und Fahrtensegeln, Dr. Stephan Lunau, Tel. 04101-65151.



Training der J24 vor Beginn der Worlds, vorn „Juelssand“. (copyright Thorsten Paech, segelreporter.com)

Wir freuen uns schon riesig und sind super gespannt auf die anderen Boote aus 12 Ländern!

Die SVAOe Teilnehmer:

„Hungriger Wolf“ – „Juelssand“ – „Luv“ – „Philomena“ – „Tinto“

Wieso „Philomena“? Das ist doch eine Grand Soleil und keine J24! Nun ja, das ist richtig. Aber der veranstaltende Verein NRV – obwohl in Mitgliederzahl und Yachtflotte deutlich größer als die SVAOe – konnte kein Startschiff auf ehrenamtlicher Basis stellen. Und da haben sich Rosi Eckhoff und Eggert Schütt bereit erklärt, die deutsche J24-Klassenvereinigung zu unterstützen und die „Philomena“ als Startschiff zur Verfügung zu stellen. Das ist das geliebte Engagement von SVAOe-ern!

Los geht's – Vermessung

Facebookposting der „Tinto“ vom 27. August 2015:

In consideration of the upcoming worlds, we have decided to switch to English for a while. Today we successfully did all our measurements and got our boat swimming. We are now looking forward to tomorrow's practice race. A big „Thank you“ to all supporters, who made sure that everything went super smoothly!

„Juelssand“ Blog vom 30. August 2015:

Gestern wurde unsere „Juelssand“ vermessen. Am Anfang lief alles wie am Schnürchen, abgesehen von unserem 1mm zu kurzen Ruder und dem leicht zu langen neuen Spi – Mängel, die wir zügig beheben konnten. Inventory List, Rumpf- und Riggmessungen liefen ohne Probleme, doch die Vermessung des gestellten Mastes



Startschiff „Philomena“ zeigt Flagge, vorn „Tinto“. (Foto: Maja Pomarius)

hatte es in sich: Nach 3-fachem Stellen und Le-gen des Mastes, Neuvermessung der Messmar-ken und einem Umbau des Mastfußes erhielten wir zum Ende des Tages das OK – Vermessung geschafft. Wir belohnten uns anschließend mit hervorragendem Essen in unserem Ferienhaus und stießen an auf den Start der WM. Heute muss nun das Rigg neu eingestellt werden, und wir bestreiten unsere Schicht als Vermessungs-personal. Am Nachmittag wird es ein Practice Race geben, am Abend folgt dann die offizielle Eröffnung der WM.

Practice Race

„Juelssand“ Blog vom 30. August 2015:

Das Boot schwimmt! Nachdem wir heute Mor-gen das Rigg komplett neu vermessen mussten, durften wir endlich kranen. Nach einem kur-zen aber heftigen Schauer baute sich zunächst eine leichte Brise auf, die langsam, aber stetig

auf angenehme 6–7 Knoten Wind aus Ost an-wuchs. Unser Startschiff, die „Philomena“ von Rosi Eckhoff und Eggert Schütt, lag bereits vor Anker, der Kurs wurde gelegt, und die Sonne kam raus. Nach drei Startversuchen (die letzte Regatta liegt schon etwas zurück) wurde das Feld, bestehend aus 53 Booten, auf den Kurs geschickt. Wir kamen gut weg und fuhren bei guter Höhe und Topspeed als 9. Boot ums Luv-Fass. Dicht verfolgt von einem Team aus Bar-bados arbeiteten wir uns zum Downwind-Gate. Auf der nächsten Kreuz drehte der Wind etwas auf und wurde böiger, wir konnten weiter gut mitfahren und kamen diesmal als 11. an die Luv-Marke. Lief doch ganz gut! Sommer, Sonne, strahlende Gesichter. Da in der Geschichte der J24-Regatten noch nie ein zukünftiger Weltmeister das Practice Race beendet hat, brachen wir das Rennen an dieser Stelle ab, bloß kein Risiko eingehen.... Morgen Punkt 12:00 Uhr geht es los!

Tag 1

„Juelssand“ Blog vom 31. August 2015:
 Nach einem Powerfrühstück ging es mit dem Fahrrad in die Marina Boltenhagen. Der Himmel war bedeckt, der Wind mau, Startverschiebung an Land. Gegen halb zwölf fuhr das Startschiff raus, wir hinterher. Langsam kam die Sonne durch, und der Wind setzte ein, so dass wir um 13:00 Uhr starten konnten. Beim 3. Startversuch ging es los. Wir kamen gut weg und kamen nach einigen Ausweichmanövern auf der rechten Seite raus, leider die falsche, wie sich am Luv-Fass herausstellen sollte. Als vorvorvorvorletztes Boot starteten wir in den Downwind und begannen mit der Aufholjagd. Auf den folgenden Legs konnten wir noch einige Boote holen und kamen als 42. ins Ziel. Im zweiten Rennen ließ der Wind wieder merklich nach, und wir hangelten uns von Tonne zu Tonne. Nach einem schier endlosen Rennen kämpften wir uns als 27. Boot über die Linie. Fazit: Morgen wird alles besser. Bis auf das Wetter. Jetzt geht's auf die Beach Party an den Strand von Boltenhagen, morgen ist wieder um 12:00 Uhr Start!

Tag 2

„Juelssand“ Blog vom 1. September 2015:
 Heute war Wechselwetter: Genua? Fock? Genua? Fock? Genua? ...alle 5 Minuten schien die optimale Vorsegelwahl eine andere zu sein. Schlussendlich entschieden wir uns für die Fock, segelten einen sehr guten Start, doch die Fehler läpperten sich... Die Frage nach der Wahl des Vorsegels wiederholte sich natürlich noch einmal vorm Start des zweiten Rennens. Leider lagen wir dieses Mal mit unserer Wahl falsch – wir hatten uns für die Fock entschieden – und

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.

24/7



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



PANTAENIUS

Yachtversicherungen

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

pantaenius.de

so konnten wir unseren super Start leider nicht in einen vorderen Platz umsetzen. Am Steg wurden wir herzlich mit Bier und anschließendem Grillen begrüßt. Nun klang der Tag mit einem Saunaabend aus.

Tag 3

„Juelssand“ Blog vom 2. September 2015:
Heute lag ordentlich Druck in der Luft! Wir segelten uns mit der „Tinto“ warm und testeten die Seiten. Mit Höhe und Speed waren wir sehr zuversichtlich für die kommenden zwei Rennen. Um Punkt 12:00 Uhr wurde das 5. Rennen der Serie angeschossen. Wir fuhren einen super Start und kamen gut raus. Mit der richtigen Seite kamen wir am Luv-Fass unter den Top 10 raus. Leider hatten wir auf dem Vorwind-leg die falsche Seite gewählt, so dass uns ein paar Boote dazwischen huschten. Mit einer weiteren guten Kreuz verholten wir uns wieder in die vordere Spitze. Wir hielten uns gut und landeten im Ziel auf dem 14. Platz. Mit einer kurzen Pause und ein paar leckeren Kohlehydraten in Form von Nudelsalat ging es in die 6. Wettfahrt. Wir starteten hoch und schnell und kamen als 5. Boot am Luv-Fass an. Wir kämpften weiter und konnten unsere Position halten. Durch den drehigen Wind und einige Zweikämpfe mussten wir auf der Zielkreuz leider ein paar Wenden mehr fahren als gewollt. Im Ziel landeten wir auf einem großartigen 8. Platz! Wir sind sehr zufrieden mit unserer Leistung und freuen uns auf das Crew-Dinner heute Abend.
Facebookposting der „Tinto“ vom

2. September 2015:

A successful third day of the J/24 World Championship 2015 comes to an end tonight with our class dinner. We managed to sail in difficult conditions, especially after we had to make up for

an OCS in the fifth race and got ourselves on position 11 by the time we crossed the finish line. We are looking forward to the next two days and four scheduled races. Sitting on ninth place overall today, we need all the luck we can get!

Tag 4

„Juelssand“ Blog vom 3. September 2015:
Wettfahrttag 4 der WM geht zu Ende. Heute waren außer der Reihe 3 Rennen angesetzt. Wir hatten einen guten Segeltag mit schnellen Starts, guter Taktik und einigen kleinen Fehlern. Bilanz des Tages: Platz 29, 19 und 14; in der Gesamtwertung Platz 26. Morgen ist der letzte Tag, und uns fehlt in der Serie nur noch ein Rennen... es bleibt spannend.

Facebookposting der „Tinto“ vom

3. September 2015:

So this was today's beginning, a broken rudder fitting. Within minutes we had to get permission to fix it and the get the spare materials to actually do it. Luckily we managed it just in time, was that it? No, we also needed to fix our Genoa, spinnaker and last but not least our crew spirit after starting on 49th position in the ninth race. Was it all worth it? Oh yes!!! Even though it was difficult, we managed to sail on 13th, 8th and 6th place. This positioned us, for now on fourth place over all. We are beyond excited for tomorrow's last race!

Tag 5

„Juelssand“ Blog vom 6. September 2015:
Die WM endete mit einem letzten spannenden Rennen am Freitag: erster Start unter Flagge Papa – Gesamttrückruf; zweiter Start unter Black Flag – Gesamttrückruf. Wie immer musste einige Minuten gewartet werden, bis die Frühstarter



Sommer, Sonne, Boltenhagen. Mastenwald und Flaggen bei der J24 Worlds. (Foto: Uwe Pinck)

und damit disqualifizierten Schiffe im Funk aufgerufen wurden, und wir zitterten um die Wette, da wir sehr nah an der Startlinie gewesen waren. Doch wie sich herausstellte waren wir hinter der Startlinie geblieben und durften noch ein drittes Mal an den Start (nochmals unter Black Flag), kamen gut weg und hörten über Funk ein erleichterndes „All clear!“. Wieder einmal war das Rennen dominiert von Winddrehern. Wir kamen gut über den Kurs, verloren auf der Zielkreuz aber noch einen entscheidenden Platz, sodass wir in der Gesamtwertung den Vorsprung auf das Damen-Team der „Ragazza“ verloren und um einen Punkt am Titel der Weltmeisterinnen vorbei schrammten auf Platz 26. Am Abend wurden die Gewinner ausgelassen gefeiert. Herzlichen Glückwunsch an die Weltmeister Ian Southworth und Crew (GBR 5219), die Weltmeisterinnen Steffi Köpke

und Crew (GER 5266), die Vizeweltmeister Mike Ingham und Crew (USA 5443), den Drittplatzierten Travis Odenbach und Crew (USA 5432). Ganz besonders freuen wir uns über das beste deutsche Schiff auf dem 5. Platz: unsere SVAOe Kollegen „Tinto“ (GER 5386)!!! Die „Luv“ (GER 5330) beendete die WM mit Platz 23. Der „Hungrige Wolf“ (GER 5316) landete nach einem unglücklichen Bruch des Ruderbeschlags und einem Frühstart im letzten Rennen auf Platz 28. Wir haben diese WM sehr genossen! Vielen Dank an die Organisatoren, besonders an den Vorsitzenden unserer Klassenvereinigung Jan-Marc Ulrich und die vielen Sponsoren und Partner. Ein großes Dankeschön auch an unsere Sponsoren Pinck Ingenieure Consulting und CANUSA für die Unterstützung!
Facebookposting der „Tinto“ vom
7. September 2015:

Boltenhagen, a summer fairytale! That's how we perceived the J24 Worlds this year. Our goal to finish in the top 15 was over achieved by our fifth place. We had the chance to sail against great teams, such as Gecko from Japan, Dr. Feel Good from the USA and Thomson Reuters from Argentina. This gave us the chance to learn and improve ourselves.

But what had changed this time around? What did we do different and how did we improve? Well, we started evaluating the recorded races from the tracker, but that was not the only thing. We as a crew have agreed that the calmness and concentration we had significantly improved our performance. Chrischi, Till and Bele constantly worked on our trimming settings while Max and Ole constructively discussed strategy and tactics during the races. All this would not have been possible without our Tinto family. We were enabled to focus only on sailing by the help of Rosi Eckhoff-Schütt, Eggert Schütt, Maja Pomarius and Deike Maria Flemming. A big thank you to you all, your support made this possible!

For now we will keep up the energy and the good mood to let this year slowly fade out with some more small regattas. Mainly however we will keep up the fun! As Chris McLaughlin and his likable World Champion Crew put it: „If you are not enjoying yourselves, you will never succeed!“ Congratulations to the Il Riccio Crew, it was an incredible performance! We are very impressed!

Aus dem Gesamtergebnis:

Weltmeister „Il Riccio“

(Ian Southworth, GBR)

„Nautalytics“ (Mike Ingham, USA)

„Dr. Feelgood“ (Travis Odenbach, USA)

Die Platzierungen der SVAOe-Boote:

5. und damit bestes deutsches Boot:

„Tinto“ (Till Pomarius, Christian Warnecke, Bele Schütt, Ole Wittenberg, Max Bischof) –

23. „Luv“ (Tom Stryi, Jan-Eike Schulz, Philippine Lunau, Jonas Hummelt, Till Tornow) –

26. „Juelssand“ (Ragna Thönnessen, Venita Damm, Laura Hatje, Lisa Raschdorf, Ann-Kathrin Frank, Caren Ramien) –

28. „Hungriger Wolf“ (Johann Huhn, Max Augustin, Jonas Lyssewski, Jannik Düren, Hendrik Preuss).

Vier Boote mit jungen Leuten aus einem Verein, und dann noch so erfolgreich, das war einzigartig. Sogar dem „Hamburger Abendblatt“ war das eine Meldung wert. Leider wurde darin die SVAOe namentlich verschandelt. Mehr Öffentlichkeitsarbeit würde uns guttun. Wer packt's an?

Herzlichen Glückwunsch unseren vier jungen Mannschaften!

Die Sanduhr 2015

Hamburger Meisterschaft der Folkeboote

Die Hamburger Folkeboot-Segler haben eine lange, enge und recht spezielle Beziehung zum Mühlenberger Loch. Dabei lautete doch schon vor mehr als 50 Jahren das Credo z.B. der allwissenden Blankeneser Anrainer: Mit Kielbooten kann man da auf dem Sand doch überhaupt nicht segeln! Ja, mit Elb- H-Jollen vielleicht noch – das hatte der BSC seit den 30ern probiert, als Jollensegler wie Theo Tetzen, Gerhard Kröger und Karl Rehder ihre frü-



Das seit 36 Jahren fantastische Wettfahrteam des MSC unter Bernd Krivohlavek – ganz links, mit Diktafon. (Foto aus dem Jahr 2009 von Hans Walter Kröger)

he Blankeneser Vormachtstellung dort gegen die Oevelgöner und Schulauer verteidigten. Später kreuzten da auch etliche Hamburger Kutter auf, mit einer noch viel tiefer tauchenden Eisenplatte. Wieso ging solch ein Kutter-Zirkus dort klar? Als Blankeneser Konkurrenz blühte dann nebenan ein neuer Verein auf, der MSC. Bernd Krivohlavek baute dort 1979 ein ehrgeiziges Wettfahrt-Team auf. Mit dem übernahm

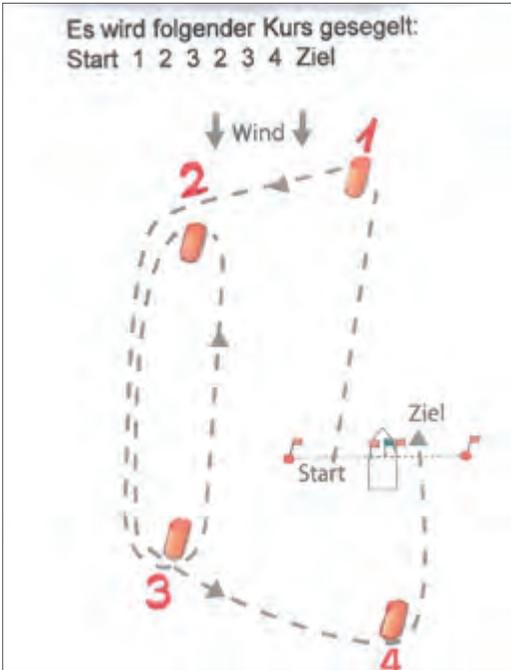
er von der SVAOe die sog. „Junioren-Regatta“. Dort starteten die ersten Oevelgöner Folkeboote auf einem Elbe-Dreieck, zunächst jedoch lieber auf der sicheren Seite im tieferen Estefahrwasser. Aber mit dem MSC eroberten die Folkes endgültig den Sand oder ein Mühlenberger „Wasser“-Loch, das sich heute – dank Airbus – in der Fläche deutlich bescheidener ausnimmt. Trotzdem hält unsere Beziehung nun schon über

60 Jahre Vorsprung

Tickets · Administrationssoftware
Hardware · Beratung · Service

BECKERBILLETT

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



*Die Mühlo-Regattabahn ist eine Besonderheit.
(Bild aus dem Programm, Veränderungen von
Klaus Pollähm)*

36 Jahre lang, noch immer mit jenem fantastischen MSC-Team, geschart um Krivo, den alle nur Piwi nennen. Sein Originalton: „Wir werden da auch noch in 10 Jahren segeln.“ Ich wünsche sein Wort in Gottes Ohr.

Bis 2015 musste ex H-Jollen-Segler Peter Hosie vom JKN mit „Daphne“ auf den Titel warten. Mancher Anlauf in den Vorjahren endete enttäuschend wegen einiger Ausrutscher – sprich schwacher Zieleinläufe. Diesmal segelte „Daphne“ eine perfekte Serie: 2,2,1,1,(3). Neben verschiedenen Wanderpreisen, wie z.B. der berühmten Sanduhr mit dem Stundenglas, die alle an die „Daphne“-Crew gingen, gibt es bei den Folkes ein besonderes Bild für den ersten

sog. „Leidtragenden“ nach den Preisträgern: Das großformatige Aquarell von Hinnerk Bodendieck zeigt den damaligen Pechvogel Michael Dittmer mit gebrochenem Großbaum an der Leetonne. Vermutlich kam die Idee dazu von Mausey Müller-Haagen. Dieser Preis fiel 2015 an Andrea Jaster und Nils Hansen für einen toll herausgesegelten vierten Platz. Ihr neues Boot „Beluga“ haben sie vom Mönheseer zur Elbe entführt. Die gewachsene Stärke der Folkes von heute zeigte sich in der Tatsache, dass es keinen Bruch und kein Ausscheiden trotz härtester Bedingungen zu verzeichnen gab. Dies, obwohl Petrus leider eine selten üble Laune zeigte: Was er für uns an diesem Wochenende an Böen über 6 Bft und Wasserschütten bereit hatte, das grenzte auch für leiderprobte Folkes an bösartige Gemeinheit.

Was mich gewundert hat: Ich habe auf Hamburger Folkebooten noch nie so viele total übergewichtige Leute segeln sehen, wie an diesem eklig stürmischen Wochenende. Kommt da etwas in Mode, ähnlich wie bei den Starbooten? Da zählt nur noch ein über 120 Kilo gewichtiger Fettwanst als Vorschoter. Im Folke segeln drei Leute mit je 100 Kilo schon wie vier auf der hohen Kante. Ich frage mich: Wie machen wir es zu dritt mit je 70 Kilo in meiner Crew? Entsprechend habe ich zwei Boote bewundert, die zu zweit segelten – und zwar beeindruckend: das Ehepaar Lyssewski auf „Lord Jim“ und die Crew von „Beluga“.

Nach Sturm auf der Nordsee lief das Wasser am Mühlo bei hartem West deutlich höher als normal. Vier Stunden bleiben aber in jedem Fall als Zeitfenster für Kielboote: je zwei vor und nach Hochwasser – ausreichend für drei Wettfahrten. Die Mühlo-Bahn ist zweifellos eine Besonderheit (siehe Abbildung) und verlangt

Aufmerksamkeit für die Lage aller Tonnen. Denn alle Schenkel sind und bleiben spannende, kurze Sprints. Die schönste, denkbare Abwechslung zu allen anderen Elbregatten!

Die Ergebnisse der SVAOe-Boote: 2. „Ajax“, Kay Louwien. 3. „Fun“, Klaus Pollähn...5. „Lord Jim“, Thomas Lyssewski...6. „Tectona“, Norbert Schlöbohm... 9. „Grete“, Dr. Felst/P. Körner.

Klaus Pollähn

Eckernförde-Wochenende 2015

Wie in jedem Jahr organisierte die Jugendabteilung auch dieses Mal ein Segelwochenende in unserer Anlage in Eckernförde für neu Hin-



*Bis nichts mehr reingeht: Segeln macht Hunger.
(Alle Fotos: Sven Becker)*



Alles will geübt sein, auch der Segeltrimm.

zugekommene sowie für Umsteiger aus den Optis, Kuttern oder 420ern in größere Klassen. Das soll allen Spaß machen und helfen, sich für die nächsten Jahre zu entscheiden.

Freitag früh am 21. August trafen sich sieben Jungen und Mädchen und einige Betreuer am Clubhaus in Neumühlen. Mit drei Trailern voller Boote ging es nach Eckernförde. Nach der Fahrt gab es erst einmal Frühstück mit frischen Brötchen. In unserem Stützpunkt warteten die Albin Express „Scharhörn“ und der Jugendwanderkutter „Neumühlen“ auf die Segler. Drei 420er hatten wir mitgebracht, so dass uns eine statt-



Die Albin Express „Scharhörn“ geht mächtig ab.



Gleich geht's ins Trapez.



Aus dem Blickwinkel der Erwachsenen.
Dieser Moment gefiel Heidi Barthodzie.



Man sieht ihnen den Spaß an:
Lea Zernack (li) und Philine Niemeier.



Die 420er vor dem Steg in Ecke.



Mädchenmannschaft auf der „Scharhörn“
mit Trainern. v.l. Jule Eisermann, Stine Eisermann,
Teresa DeBoer, Linea Zwirner, Arne Güldener und
Stefan Thies Bestmann. (Fotos: Heidi Barthodzie)

liche Flotte sehr unterschiedlicher Boote zur Verfügung stand. Die 420er und die „Scharhörn“ mussten noch aufgeklärt werden. Auch trudelten noch drei Nachzügler ein, aber dann ging es raus aufs Wasser. Wir segelten bis zum Abend. Danach gab es Pölser, bis wir alle fast platzten. Sonnabend frühstückten wir nach einer morgendlichen Badeparty wiederum mit frischen Brötchen. Anschließend sind wir mit zwei 420ern und der „Neumühlen“ raus aufs Wasser. Bevor wir zum Mittag wieder reingefahren sind, ankerten wir mit der „Neumühlen“ und badeten ausgiebig. Nachmittags sind wir mit der „Scharhörn“ und drei 420ern aufs Wasser. Mit diesen sind wir ein ganzes Stück rausgefahren, um anschließend unter Spi wieder in den Hafen zu segeln. Abends haben wir dann alle zusammen gegrillt und uns wieder richtig satt gegessen.

Am Sonntag sind die 420er vormittags zwei Stunden rausgefahren und wurden anschließend verpackt. Die „Scharhörn“ und die „Neumühlen“ haben sich auf den Weg nach Holtenau gemacht, um nach Hause zurück gebracht zu werden. Auf dem Kutter segelten die „Kleinen“ mit, die abends mit dem Vereinsbus abgeholt wurden. Alles in allem war das Wochenende ein großer Erfolg, da wir perfektes Segelwetter hatten und die Stimmung auch immer super war. Ein großes Dankeschön an die Eckernförder Lieger, die uns eine schöne Zeit in ihrer Anlage ermöglicht haben.

Dabei waren die Jugendlichen Linea Zwirner, Jule und Stine Eisermann, Teresa deBoer, Jesse Lindstaedt, Tammo Meyn, Philine Niemeier sowie die Betreuer Sven und Katrin Becker, Stefan Thies, Arne Güldener, Henrike Lunau, Mark-Anton Wilke, Lea Zernack und Lars Hauschildt.

Nachbemerkung der Red.: Auch den Eckernförder Liegern hat die lebendige Jugend offenbar gefallen. Heidi Barthodzie schickte folgende Zeilen an Marlies und Jürgen Schaper:

„Das Wochenende mit den Jugendlichen war mal wieder so trubelig und voller Leben, dass Helmut und ich es genossen haben. Wieviel ausgelassene Lebensfreude (wenn die jungen Mädchen mit wehendem Haar die Laufbrücke entlang rannten) und auch Sorglosigkeit zu sehen, da lacht das Herz. Dass nun die Jungs in der Minderheit sind, ist erstaunlich.“

Als Beleg schickte Heidi ein Foto (auf dem allerdings nur Jungen zu sehen sind).

Kutterzirkus 2015

Ein kulinarisches Wochenende

Endlich wieder Kutterzirkus: Am Freitag, dem 4. September, war es wieder soweit. Dieses Jahr hatten die „Neumühlen“ (SVAOe), „Finkenwerder“ (TuSF), „Kersten Miles“ (SKH) und „Möwe von Köhlfleet“ (SCOe) gemeldet.



Das Logo des Kutterzirkus.
(Entwurf: Frank Russek)



Die Kutter vereint im Hamburger Yachthafen.



Unterm Grillzelt geht's kulinarisch zu.

Startpunkt war wie immer der Hamburger Yachthafen. Am Grillplatz war der Grill schon angeheizt, als die ersten Kuttersegler ankamen. Hier wurde der Pullkutter für das morgige Geschicklichkeitspullen ausgespielt. Die „Finkenwerder“ traf es, sie musste für das Pullen aufgeklärt werden.

In gemütlicher Runde ging der Freitag zu Ende. Der Wetterbericht sah aber kein gutes Wetter für uns voraus. Immer wieder Regen und vor allen Dingen Wind, in den Spitzen bis 30 kn. So starteten die Kutter zu einer virtuellen Plünnenregatta. Wer als erstes den in einem Rätsel versteckten unbekanntem Zielhafen erreicht hatte, hatte die erste Übung gewonnen. Die „Kersten Miles“ konnte bereits mit zwei von acht Hinweisen Stadersand als Zielhafen ermitteln.

Die Übungen zu Lande wurden dann in Wedel ausgeführt und nicht, wie geplant im Zielhafen: Knoten, Fragen zur Gesetzeskunde, Nähen, Spleißen, Takeln, Schleppeleine-Werfen, Ausrüstungskontrolle und Geschicklichkeitspullen. Beim Geschicklichkeitspullen muss der Kutter mit aufgeholtem Ruder nur durch den gezielten Einsatz der Riemen durch ein Gate gefahren werden, gewendet und wieder durch das Gate hinaus gefahren werden, bei seitlichem Wind um 4-5 Bft sicherlich keine einfache Aufgabe. Am besten gelang die Übung der „Neumühlen“ und der „Möwe von Köhlfleet“.

Da wir nicht den Hafen verlassen konnten, wurde ein Grillabend vorbereitet. Mannschaftsübergreifend wurden Gruppen zusammengestellt, die Beilagen zum Abendessen vorbereiteten. Trotz des starken Regens war die Stimmung gut, und unterm Grillzelt in der West-Anlage konnten wir einen weiteren Abend verbringen.



Die Kutterführerin der „Möwe“ hält den KuZi-Wanderpreis.

Auch am Sonntag war an Segeln nicht zu denken. Der Wetterbericht meldete wieder Wind in Spitzen bis ca. 30 kn, aber weniger Regen. So haben wir auf die Übungen zu Wasser und die Wettfahrt verzichtet. Anstatt einer Backschaftsübung wurde eine Frühstücksaufgabe geplant. Die Mannschaften mussten ein Frühstück für sich und je drei Funktionäre vorbereiten, und die Bewertung floss in das Gesamtergebnis mit ein. So haben wir schon am Mittag die Preisverteilung machen können. Gewonnen hat dieses Jahr die Mannschaft der „Möwe von Köhlfleet“ (SCOe). Alle Teilnehmer haben trotz des mas-

siven Regens die Lust nicht verloren. So war die Stimmung auch Sonntag noch gut. Vielen Dank an alle Helfer: Ronja, Paddy, Chrischi, Thore, Henne, Stipo, Bila, Arne, Stefan, Tyll, Holly, Anni und Kaddie, nicht zuletzt auch an den Hafmeister der West-Anlage Sven Nagel.

Sven Becker, Jugendobmann



Finn Steingrobe erhält den Sachpreis für den Gewinn der Schikane-Aufgabe. Die Mannschaften sollten ihren versteckten Kutterführer anhand von Schallsignalen wiederfinden. (Alle Fotos: Sven Becker)



Seemann

& Söhne

www.seemannsoehne.de

Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG				
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.

Von Winde (fast) verweht Opti-Ausfahrten bei schlechtem Wetter einmal anders

Unsere alljährlichen Opti-Ausfahrten mit Anfängern, Fortgeschrittenen und Regattaseglern litten dieses Jahr unter den Windbedingungen.

Die Ausfahrt am Wochenende vom 5. bis 7. Juni nach Borgwedel an der Schlei war zwar ohne Regen, aber doch durch stärkeren Wind aus West für viele Kinder eine echte Herausforderung. Das Wochenende an und auf der Schlei ist als entspanntes Segeln fernab vom Stress durch Schule mit Montag- und Dienstagtraining geplant. Wenn dann aber bis zu fünf Windstärken die Schlei zu einem kleinen wilden Meer machen, ist es für die Anfänger zwar schön, ein Wochenende mit den Segelfreunden und -freundinnen an der Schlei zu verbringen, aber auf dem Wasser hört der Spaß schnell auf. Trotzdem haben wir ein nettes Wochenende verbracht. Die Organisation durch Birgit Rothe hat toll geklappt.

Trotz des Windes sind wir als Flotte von Borgwedel nach Brodersby gesegelt. Das liegt am Nordufer der Schlei nördlich Missunde. Aber zurück kamen wir nicht mehr. Die Kinder lernten, was „Einwehen“ ist. Durch das Engagement der (auto)-mobilisierten Eltern konnten die Optis aber dort aufgeladen werden. Auch das hat Spaß gemacht.

Die Elbeausfahrt für die fortgeschrittenen Optiseglerinnen und -segler ist dann noch eine Nummer härter ausgefallen. Tidebedingt hatten wir am 5. und 6. September eine große Reise geplant. Am Sonnabend sollte es vom Mühlenberger Jollenhafen zum Auberg gehen mit dortiger

Zeltübernachtung und am Sonntag weiter nach Wewelsfleth. Aber der Wind und das Wetter machten uns einen Strich durch die Rechnung. Auch hätte der anhaltende Regen das Zelten unwirtschaftlich werden lassen. Stattdessen planten wir dann ein „Schlechtwettersegeln“ auf dem MüLo, das wir aber nach 20 Minuten abgebrochen haben, als wir die erstaunt-erschrockenen Kindergesichter angesichts der aufgewühlten Elbe sahen. Die wandelten sich aber schnell zu entspanntem Lachen, als alle wieder den festen Boden im Jollenhafen unter ihren Füßen hatten. Es war eine Segelerfahrung, die wir so bei unserem Training auf der Alster nicht bieten können.

Vielen Dank an die Eltern, die die Vorbereitungen und die Änderungen gerne und klaglos mitmachten und an die Kinder, die sich trotzdem freuten. Alle wissen: Es kann auch noch (viel) schöner sein!
Jan Hauschildt

German Classics 2015 Show, Sport und überhaupt kein Museum

Die „German Classics“, alljährlich veranstaltet vom Freundeskreis Klassische Yachten (FKY) in und um Laboe, findet immer eine große Beteiligung von Aktiven und Zuschauern. Es ist ein Erlebnis für alle, und zwar nicht nur ein schöner Anblick, sondern auch schönes Segeln. Von einem Museumshafen kann keine Rede sein. Die Klassiker leben. Auch SVAOe-Yachten nehmen regelmäßig teil. Hinnerk Bodendieck (SVAOe) malt in seiner unübertrefflichen Art das Plakat dazu.

In diesem Jahr beteiligten sich „Agena“ (Thön-



*„Lord Jim“ FG 316 an der Kreuz vor Laboe. Vorne Jule, Mitte Jonas, hinten Thomas Lyssewski.
(Foto: Sören Hese)*

nessen), „Germania III“ (Kolbe), „Juno“ (Zwirner), „Kerstin III“ (Brügge), „Lord Jim“ (Lyssewski) und „Orplid“ (Schärfe) an den Regatten und als nicht regattierende Boote „Alamak“ (Zeiber) und „Havmus“ (Kessling). Andere SVAOe-er, wie Astrid und Gerrit Rampendahl und Werner Haier segelten als Mannschaft auf der „Heti“ mit. Auch die Wettfahrtleitung wurde, wie schon seit etlichen Jahren, von der SVAOe durch Marcus Boehlich mit seinen Helfern gestellt.

Von Donnerstag, 20. August abends, bis Sonntag, 23. August morgens, konnten alle Teilnehmer bei schönstem Wetter zwei Wettfahrten segeln, reichlich frühstücken, nachmittags bei tollem Hafenpanorama klönen und abends bei Live-Musik feiern.

Am Freitag wurde in der Strander Bucht eine kurze Dreiecks-Wettfahrt bei Sonnenschein und ca. 1–2 Bft gesegelt. Am Sonnabend folgte die Langstreckenregatta Richtung Stollergrund bei

schönem Nordost mit 3–4 Bft Ergebnisse unter www.fky.org.

Wir freuen uns auf das nächste Jahr.

Thomas und Jule Lyssewski

„Fram“ wieder Vize im Euro-Cup der 22er

91 Jahre alte J-Jolle „Fram“ (I 287) wurde nach 2009 beim Euro-Cup der 22m² Rennjollen auf dem Wörthersee wiederum Zweite. Die Mannschaft bestand aus Steuermann und Eigner Manfred Jacob, Vorschoter Sohn Marek Jacob, beide SVAOe, sowie Udo Lang, alle aus Hamburg. Sieger wurde I OE 12 vom UYCA mit Matthias, Johannes und Sebastian Poell.

Wir gratulieren Manfred und seiner Mannschaft sehr herzlich zu diesem Erfolg!

Aufstiegswettkampf zur Segelbundesliga

Trainingswochenende am
19./20. September in Glücksburg

Am 19. und 20. September hat sich das Bundesliga-Team der SVAOe in Glücksburg zum Vorbereitungstraining für anstehende Qualifikationswettfahrten zusammen gefunden. Die Unterbringung erfolgte in den Räumlichkeiten der Hanseatischen Yachtschule.

Die Hanseatische Yachtschule stellte uns auch zwei Kielboote der Klasse J80 zur Verfügung. So hatten wir Gelegenheit auf einem Gennaker-Boot zu segeln, die Abläufe in den Manövern zu vertiefen und schließlich zum Ende des Trainings ein Team zu nominieren, das die SVAOe bei den Ausscheidungs-Wettfahrten vor Glücksburg vom 9.–11. Oktober vertreten wird.

Am ersten Trainingstag hatten wir leichten Wind. So konnten sich alle auf dem Schiff in Ruhe orientieren. Manöver wurden langsam und stressfrei durchgeführt. Die Positionen wurden

durchgetauscht, bis jeder auf der für ihn „richtigen“ Position angekommen war. Zum Ende des Tages liefen alle Manöver routiniert.

Am zweiten Tag haben wir nach dem Einsegeln einige Trainingswettfahrten auf sehr kurzen Bahnen durchgeführt. Zum Ende des Trainings legte der Wind auf bis zu 20 Knoten zu, sodass die J80 gerade unter Gennaker zeigen konnte, welches Potenzial in ihr steckt.

Es wurde deutlich, wie wichtig es ist, dass die Abläufe und Handgriffe eingespielt sind. Auf kleinem Raum und bei Geschwindigkeiten im zweistelligen Bereich besteht in Manövern wenig Zeit zum Nachdenken. In der Abschlussbesprechung wurden dann aus dem Teilnehmerkreis Lisa Raschdorf, Niklas Lange, Tom Stryi und Jörg Posny einstimmig nominiert, die SVAOe bei den Ausscheidungswettfahrten zur 2. Segelbundesliga zu vertreten; Skipper ist Tom Stryi, Jonas Lyssewski ist Team-Manager. Carsten Topf *Über das Abschneiden unseres Teams berichten wir in der nächsten Ausgabe. (Red.)*



Training der J80 vor Glücksburg.
(Foto: Daniel Rüter)

Alle fünf Jahre wieder: SVAOe Rallye

2015 war Wismar das Ziel,
und alle waren begeistert

Nun endlich der vollständige Bericht, nachdem schon eine Vorabmeldung in Heft 4 zu lesen war. Die Sonne scheint den Teilnehmern, die auf der zur Rallye gehörenden Anreise sind. Am Freitag, 24. Juli, sollten sich alle in Wismar treffen. Wir, die Veranstalter, Birke Hartl & Wolfgang Mackens („Wikinger“) und Annette & Claus Torstrick („Benedictus“) hatten uns

schon für Dienstag, den 21. Juli im Westhafen von Wismar verabredet, da vorbereitend noch so einiges geklärt und geregelt werden musste. Der Hafenmeister, mit dem wir es vorher immer zu tun gehabt hatten, hatte leider Urlaub. So war dann doch alles etwas schwieriger. Der Vertreter war außer sich. Was wir denn jetzt schon hier wollten, wo doch die Rallye erst für Freitag angemeldet sei! Wir erklärten ihm dann, dass er uns doch bis Freitag einfach als Gäste und erst dann als Rallyeteilnehmer ansehen solle.

Die ersten drei SVAOe-Boote kamen schon am Mittwoch, dem 22. Juli an. Klaus Riecken („Niobe“), einhand segelnd, hatte als einziger – wegen des Poststreiks – keine Rallyeunterlagen erhalten. Die lagen zu Hause und er mit seinem Schiff in Heiligenhafen. Er bat uns um einen



Das Logo der Rallye 2015,
entworfen von Jochen Peschke.

Reservesatz Rallyeaufgaben, die er dann schnell noch im Hafen bearbeiten wollte. Nur Strandgut sammeln, Anmeldung und Kenntlichmachen beim Einlaufen war nicht mehr zu erledigen. Eine der Aufgaben bestand darin, eine



WEGENER JACHTWERFT



ES KOMMT AUF JEDES DETAIL AN.



Individuelle
Yacht- Neu-
und Ausbauten



Osiose-,
Maler- und
Lackarbeiten



Teakdecks,
Holzmasten,
Reparaturen



Rundum-
Service und
Winterlager

Deichstr. 23-27
22880 Wedel
Tel. 04103/3344
info@wegenerjachtwerft.de
wegenerjachtwerft.de



„Havkarlen“ trifft im Flaggenschmuck in Wismar ein.



Ständer und Rallye-Flagge im Westhafen.

Person der Crew zu zeichnen. Einhandsegler Klaus geht mit Stift und Papier an unserem Schiff vorbei: „Ich muss mal eben zum Spiegel um mich zu zeichnen, ich weiß nicht wie eine Brille geht“.

Am Donnerstag, 23. Juli, ist noch immer schönes Wetter. Weitere Teilnehmer trafen ein. Für alle gab es an Bord der „Benedictus“ Longdrinks zur Begrüßung mit so wohlklingenden Namen wie „Sex On The Beach“, „Flamingo“, „Palm Beach“

oder „Gin Sour“. Das Rallyeteam sichtete danach die abgegebenen Rallyeunterlagen.

Zum offiziellen Beginn am Freitag, 24. Juli, trafen alle anderen Teilnehmer und Gäste ein. Alle hatten ihre Boote mit Flaggen kenntlich gemacht. Im Cockpit der „Benedictus“, einem Waarship mit nur 8,70 m Länge, wurde es eng. Bei bis zu zwölf Personen im Cockpit stimmte der Wasserpass dann doch nicht mehr so richtig. Aber selbst die ältesten Teilnehmer scheuten sich nicht, unser Boot zu betreten. Insgesamt fanden sich folgende Rallyeteilnehmer und Gäste zusammen:

Klaus Riecken („Niobe“), Maren Müller-Haagen und Günter Lehfeldt („belle mague“), Heidi und Jan Behnke („Trisanna“), Annemarie und Peter Stamp („Tirnanog“), Philine Oertel und Lui Dahm („Philou“), Martina Fricke und Rainer Mackens („Eule“), Dörte Stryi und Ralph Rainsborough („Havkarlen“), Peter Zösch und Björn Schwippert („Tamam“), Familien Noack und Schaper (Motorboot „Shanty“), Familien Günter Buschmann und Beilcke (Motorboot „Monsun“), Jule und Thomas Lysewski („Lord Jim“), Telse und Daniel Rüter („Tilda“), Rosi und Eggert Schütt („Philomena“), Tönnies Hangelstein („Hille Hex“), Birke Hartl und Wolfgang Mackens („Wikinger“), Annette und Claus Torstrick („Benedictus“) sowie auf dem Landweg Barbara und HaJü Vorbau, Inge Kegel-Konietzko, Iris und Stephan Lunau, Gerrit Rampendahl. Zum angemeldeten Grillen wurden für uns Stühle, Tische und Sonnenschirme sowie ein größerer Grill auf der Terrasse im Westhafen bereitgestellt. Wie hier üblich, wird alles berechnet: Terrassen- und Grillplatznutzung, Stühle, Polster, Tische, Reinigung.... Später trafen noch über Land einige Familienmitglieder ein, so dass

wir eine große, gemischtaltrige Gruppe in fröhlicher Runde wurden. Auch das Wetter zeigte sich nochmals von seiner besten Seite, als sich ab 17:00 Uhr die Crews zum Grillen einfanden. Später packte Günter Lehfeldt seine Gitarre aus, und unter weiterer stimmkräftiger Mitwirkung gab es musikalische Darbietungen. Der Abend klang sehr harmonisch aus.

Für Sonnabend, den 25. Juli hatten wir morgens eine Stadtführung durch Wismar organisiert. Obwohl es in der Nacht heftig geregnet hatte, hatte das Wetter dann am Morgen Mitleid mit uns und dem Stadtführer: Es fiel kein Tropfen Regen während der Führung.

Das Rallyeteam musste sich derweil mit der Auswertung, dem Abholen der bestellten Getränke im nahen Getränkemarkt, der Bestuhlung, dem Tische decken und der Dekoration des Raumes für den Abend (an Heidi: vielen Dank für die Mithilfe!) und der Vorbereitung der letzten Rallyeaufgaben beschäftigen.

Am Nachmittag trafen die Crews wieder auf der Terrasse ein, um weitere Aufgaben zu lösen. Als Erstes stand das Ertasten von Knoten in einem Seesack an. Ein Mitglied je Crew musste fünf, vom Rallyeteam ausgewählte Knoten erraten. Für jeden Ratenden, besser gesagt Tastenden, gab es eine andere Zusammenstellung der Knoten: vom Achtknoten bis zum Windsorknoten. Am schnellsten war Lui, der nicht einmal eine Minute benötigte, um alle fünf Knoten richtig zu erfühlen. Als Nächstes mussten bunte Bälle in einem Netz geschätzt werden. Die Gesamtzahl und die Aufteilung der fünf Farben sollte erraten werden. Auch hier war Lui einer der besten Schätzer, gefolgt von Peter Stamp.

Nach dem sehr guten warmen und kalten Büfett begann die Preisverleihung. Reine Wissens-

fragen kann Google beantworten. Wir wollten aber nicht „wer am besten googelt, ist Sieger“, sondern wir legten bei dieser Rallye besonderen Wert auf die Kreativität der Teilnehmer.

In einer Aufgabe sollte aus vorher zu bildenden Wörtern ein Gedicht, eine Geschichte o.ä. geschrieben werden. Sowohl Familie Stamp als



Daniel ist sich beim Knotentasten nicht ganz sicher.



Volles Cockpit auf „Benedictus“.



Bettina Fricke und Rainer Mackens mit Kindern und „Otto“.



Die Ausrichter der nächsten Rallye: Dörte und Ralph. (Alle Fotos: Wolfgang Mackens)

auch Klaus Riecken gaben zwei gelungene Gedichte ab, Telse und Daniel Rüter dichteten sogar ein plattdeutsches Lied, das sie dann vorsangen. Eine andere Aufgabe bestand darin, eine Person der Crew zu zeichnen. Auch hierbei sind viele ansprechende Bilder mit Erkennungswert entstanden.

Es wurde von uns ein Fundstück vom Strand erbeten. Einige zauberten tolle Kompositionen oder echte Kunstwerke, wie z.B. den „Otto“ von der Crew der „Eule“ daraus.

Wir Veranstalter waren freudig überrascht von der Kreativität der Teilnehmer. Ehrlich: Mit so vielen, tollen Ergebnissen hatten wir nicht gerechnet. Es war ein Kopf-an-Kopf-Rennen.

Knappe Sieger wurden schließlich Jule und Thomas Lyssewski mit 713,8 Punkten. Sie erhielten ein von Michael Thönnessen (Firma Toplicht) gestiftetes Steiner-Fernglas mit Kompass.

Platz, Skipper, Schiffsname, Preis, Punkte

2	Günter Lehfeldt, „belle mague“, Bild von Marlies Schaper	699,8
3	Rainer Mackens, „Eule“, Radierung von Annemarie Stamp	698,0
4	Daniel Rüter, „Tilda“, Seekarte vom NV-Verlag	673,0
5	Jens Mohr, „Soi“, Elbekarte von Jochen Peschke	655,6
6	Ralph Rainsborough, „Havkarlen“, Ab hier gab es Preise zur freien Auswahl:	654,9
7	Günter Buschmann, „Monsun“	611,1
8	Peter Zösch, „Tamam“	607,0
9	Lui Dahm, „Philou“	593,3
10	Peter Stamp, „Tirnanog“	540,8
11	Hans Otto Noack, „Shanty“	495,6
12	Klaus Rieken, „Niobe“	451,7

Zusätzlich gab es noch Sonderpreise: vier Preise für das einfallsreichste Strandgut, zwei Preise für die ideenreiche Kenntlichmachung beim Einlaufen, drei Preise für die schönsten Portraits und drei Preise für die besten Schriftsteller.

Auf der letzten Rallye 2010 hatten sich einige Teilnehmer nicht so viel Mühe mit dem Gewinnen gegeben, da sie nicht die Ausrichter der nächsten Rallye sein wollten. Deshalb war für uns klar: Nicht der Sieger richtet die kommende Rallye aus. Wir entschieden uns für das Glücksrad. Während die Gäste mit Getränken versorgt wurden, durfte jedes teilnehmende Boot ein Crewmitglied am Glücksrad drehen lassen. Die Ausrichtung der nächsten Rallye 2020 erdrehten sich Dörte und Ralph von der „Havkarlen“. Dörte erzählte daraufhin, sie hätte dies bereits in der Nacht erträumt! Den „Joker“ erdrehte sich Klaus. Er bekam dafür den „Kelch, der an ihm vorüberging“ (er wurde nicht Ausrichter) und eine von Günter Buschmann gestiftete Flasche Likör.



Jule und Thomas: wie geht's hier weiter?

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

Uns hat das Organisieren und Ausrichten viel Spaß gemacht, und wir bedanken uns bei Euch für die zahlreiche Teilnahme.

Alle Preise dieser Rallye sind Spenden von Marlies Schaper, Annemarie Stamp, Jochen Peschke, den Firmen Toplicht, NV Verlag, CN Segel, Gotthardt, „Yacht“, Yachtprofi, den Familien Pflughaupt, Torstrick, Behnke, Lyssewski, Buschmann und von der SVAOe.

Annette und Claus Torstrick



„Luv“ am Anleger der Liscomb Lodge Marina.

(Foto: Heiko Tornow)

„Luv“ in Kanada Warmduscher

Chester gibt den Rat, besser noch einen weiteren dicken Festmacher auszubringen. Wenn der Sturm heute Nachmittag einsetzt, warnt der Hafenmeister der Liscomb Lodge Marina, könne es gewaltig den Liscomb River hinunter wehen. Müssen wir Chester glauben? Übertreibt er da nicht ein wenig? Ist doch schon der Begriff „Hafenmeister“ eine ebenso heftige Übertreibung wie die Bezeichnung „Marina“ für den einen kurzen Schlenkel, an dem die „Luv“ als einziges Schiff weit und breit festgemacht hat. Und außerdem: So tief ins Land wird der Sturm schon nicht kommen.

Andererseits: Chester ist schon seit 42 Jahren Herr über diesen in keiner offiziellen Seekarte vermerkten Anleger und eine „wertvolle Quelle des Wissens“, wie unser Seehandbuch aus den wenigen Erfahrungsberichten von Seglern zitiert, die es in diese „Wilderness Area“ verschlagen hat. Also wird die „Luv“ zusätzlich gesichert, sogar mit zwei Extraleinen. Wir hatten uns ursprünglich von dem Restaurant anlocken lassen,

das es hier geben sollte. Das aber ist noch im Winterschlaf, ebenso wie das dazugehörige Hotel. Chester ist aber so lieb, die Dusche für uns aufzuschließen. Er will uns sogar sein privates Auto zur Verfügung stellen, damit wir im einige lange Meilen entfernten Shop unsere Vorräte aufstocken können. Die „Luv“ ist aber gut ausgerüstet. Und geduscht haben wir erst vorgestern, selbst James duftet noch nach Seife. Also schlage ich in der Früh vor, wieder abzulegen, Sturm hin oder her. Eggert hat herausgefunden, dass es erst gegen 17:00 Uhr wirklich unerträglich blasen soll. Bis dahin könnten wir, schlage ich vor, doch noch ein gehöriges Stückchen weiter segeln, grobe Richtung Grönland. Einsame Buchten und sichere Ankerplätze fänden sich unterwegs gewiss dutzendfach.

Zisch sagt leise aber bestimmt, er würde lieber laufen. Rosi schüttelt nur den Kopf und sucht in der Bordapotheke nach Beruhigungsmitteln für mich. Auch James erweist sich – wie die gesamte Crew – als Schisser. Er wolle gerne in dieser sicheren Einöde bleiben oder Bahn fahren, als auf stürmischer See Kopf und Kragen zu riskieren. Alle meine Beschwörungen nutzen nichts. Ich bin der einzig wirklich mutige Seemann an Bord, muss aber, leider leider, nachgeben. Zum Trost gehe ich jetzt erst mal warm duschen. Heiko Tornow

Sommertour der „Neumühlen“ 2015 Mit viel und wenig Wind nach Kopenhagen und zurück

Los ging es am 18. Juli in Eckernförde, wo wir uns gemeinsam trafen und unsere Sachen verstaute. Den Kutter hatten wir eine Woche zuvor von Kiel nach Eckernförde überführt. Am nächsten Tag segelten wir bei ganz wenig Wind nach Kappeln. Dort trafen wir uns mit den Jugendbooten „Scharhorn“, „FiftyFifty“ und den zwei Jugendwanderkuttern, „Möwe“ und „Finkenwerder“.

Gemeinsam segelten wir anschließend nach Marstal, wo wir einen Tag wegen Sturms bleiben mussten. Danach trennten sich leider unsere Wege. Wir segelten nach Laboe und anschließend nach Heiligenhafen. Dort sammelten wir Henrike Lunau ein, die auf dem Rückweg von ihrem Freiwilligen Ökologischen Jahr von ihren Eltern direkt vom Flughafen Lübeck dorthin gebracht worden war. Leider mussten wir in Heiligenhafen drei Hafentage verbringen, um eine Unwetterzone durchziehen zu lassen.

Von Heiligenhafen segelten wir über den Fehmarnbelt nach Gedser. Es wurde eine lange Tour, zunächst mit schönem Segeln, dann aber schlief leider der Wind ein, so dass wir erst spät ankamen. In Gedser trafen wir „Havkarlen“ mit Ralph Rainsborough und Dörte Stryd und „Lord Jim“ mit Thomas und Jule Lyssewski. Wieder mussten wir einen Tag warten, da zu viel Wind für uns zum Auslaufen war. Am nächsten Tag sind wir mit „Havkarlen“ und „Lord Jim“ durch den Guldborg-Sund gesegelt, trennten uns aber in Nykøbing, da wir weiter nach Vordingborg wollten. In Guldborg mussten wir erst den Brü-

ckenwärter wecken, damit er uns die Klappbrücke öffnet. Abends kamen wir nach einer langen Tour hungrig und müde in Vordingborg an.

In Vordingborg trafen wir einen ehemaligen Kutterführer der „T“, Michael Thomsen (früher Schulz), der mit seiner Familie unterwegs war. Sie begleiteten uns in den folgenden Tagen. Wir segelten zuerst mit nach Rødvig und machten Fotos von uns. Ab Rødvig hatten wir endlich mal Glück mit dem Wind, der uns mit rauschender Fahrt nach Kopenhagen in den Tuborghavn brachte. In Kopenhagen sind wir zwei Tage geblieben und haben uns die Stadt angeguckt. Das macht hungrig, deshalb sind wir in ein „All-you-can-eat“-Restaurant eingefallen, ohne es allerdings leer essen zu können. In Kopenhagen trafen wir auch „Finkenwerder“, „Scharhorn“ und „FiftyFifty“ wieder. Außerdem bekamen wir Zuwachs durch eine Mitseglerin, die auf dem Landweg nachgereist war.

Von Kopenhagen ging es dann mit allen vier Booten rüber nach Malmö, Schweden, und von dort am nächsten Tag nach Skanör, wo wir es uns gut gehen ließen mit einer sehr leckeren Lachssoße und Baden am weißen Sandstrand. Von Skanör segelten wir wieder zurück in westliche Richtung nach Rødvig. Es war warm und schwachwindig, sodass wir kurz vor Rødvig noch eine Badepause einlegten. Von Rødvig ging es dann nach Klintholm. Allerdings versackten wir vor der Steilküste mangels Wind und kamen erst um ein Uhr nachts im Hafen an. Jedoch konnten wir auf dem Wasser kochen und hatten viel Spaß mit Gesang auf der Vorpiek. In Klintholm haben wir einen Hafentag eingelegt.

Am nächsten Tag trennten sich unsere Wege wieder, und wir sind alleine durch den Grøn-



Die mit Spendenmitteln auf der Wegener-Werft restaurierte „Neumühlen“ unter wehenden Flaggen – aber der Stander... (Foto: Michael Thomsen)

sund Richtung Vordingborg aufgebrochen. In Vordingborg kam noch ein weiteres Crewmitglied dazu, sodass wir für den Rest der Sommertour zu acht waren. Von Vordingborg segelten wir weiter nach Omø und von dort bei schönstem Wetter über den Großen Belt nach Lohals auf Langeland. In Lohals haben wir auch wieder ausgiebig gebadet. Von Lohals sind wir über Svendborg nach Marstal gesegelt, wo wir wieder wegen Sturms einen Hafentag einlegen mussten. Als wir uns dann in Marstal auf den Weg nach Eckernförde machten, schloß der Wind nach einer Stunde ein, obwohl den Tag über 3-4 Beaufort angesagt waren. Ein freundlicher Holländer schleppte uns bis Kiel-Leuchtturm, und ab dann sind wir in die Eckernförder

Bucht abwechselnd reingetrieben, gesegelt und gepullt. Den letzten Abend unserer Sommertour haben wir in Eckernförde verbracht und fielen nach einer langen Tour in die Kojen.

Die Sommertour war super, und wir sind froh, dass wir es endlich mal wieder nach Kopenhagen geschafft haben.

Bis auf die erste Woche mit zu viel Wind und die letzte mit zu wenig hatten wir schönstes Wetter. Wir haben oft gebadet und sind braun gebrannt zurückgekommen. An Bord dabei waren Lina Lütgen, Lea Zernack, Yelle Taschendorf, Stine Eisermann, Philine Niemeier, Livia de Boer, Henrike Lunau, Paul Körner und Kutterführer Lars Hauschildt.

Lars Hauschildt

Sommergrillen in Borsfleth

Festlotsin Dörte Stryi hatte den Termin gemacht und eingeladen. Wie es bei Sommerfesten so ist, hängt alles vom Wetter ab. Man wünscht sich Sonne und Wärme. Unter Dach zu feiern, ist nicht Sinn der Sache. Aber das Glück war mit der Tüchtigen.

Wie bestellt herrschte am Sonnabend, dem 29. August, schönstes Spätsommerwetter. Das lockte 20 SVAOe-Yachten und drei mit Freunden aus anderen Vereinen waren, teils schon am Freitag, in den idyllischen Marschhafen Borsfleth/Störloch gekommen, um gemeinsam im Freien zu essen und zu trinken. Dörte hatte auf der Wiese Tische und Bänke in zwei langen Reihen aufgebaut. Ein paar wenige Sitzmöglichkeiten mussten natürlich noch für andere Yachthafengäste verfügbar sein. Aber die Schwarzgelben

dominierten bei weitem. Schließlich waren es etwa 50 Personen, die die Plätze bis zum letzten füllten. Einige standen sogar noch in Gruppen zusammen, da sich dabei besser schnacken lässt. Auf den Grills brutzelten Fleischstücke in allen Variationen, Fisch und Meeresfrüchte, Gemüse und Brot. Man bekam schon beim Zusehen Appetit.

Ja, dieses Grillfest stand unter einem glücklichen Stern. Es waren auch Teilnehmer gekommen, die man sonst nicht so häufig bei ähnlichen Zusammenkünften sieht. Auch erfreulich viele Kinder waren dabei. „Alterspräsident“ war wahrscheinlich Wolfgang Treu, der seine bereits verkaufte „Svea“ noch einmal hierher geführt hatte. Der Vorsitzende und der Kommodore waren mit ihren Frauen per Auto angereist, um dabei zu sein. So fügte sich unter dem Sommerhimmel zusammen, was das Wohlbefinden braucht: schön



FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN

Eine Länge voraus.



Tel. 040.328 101-4701 • www.firmenich-yacht.de



Dörtes lange Tafeln kamen gut an. (Foto: Nietsch)



Vorher: ein prächtiger Anblick. (Foto: Mackens)



Nachher: nur Haut und Gräten blieben übrig. (Foto: Nietsch)



Wie man sieht, schmeckt's allen. (Foto: Nietsch)



Essen, trinken, reden, gutes Wetter. (Foto: Mackens)

ne Umgebung, Essen und Trinken, angenehme Gesprächspartner. Man kann sich denken, was der vorwiegende Gesprächsstoff war: Segeln. Das Ende der Segelsaison war damit eingeleitet. Das ist leider so. Aber es war ein schöner Anfang vom Ende.

GAN

Aus dem DSV

Sportsee- und Sporthochseeschifferschein

In den letzten Nachrichten brachten wir die Meldung, dass in den Prüfungen zum Sportsee- und Sporthochseeschifferschein ab 1.9.2015 keine programmierten und programmierbaren Taschenrechner mehr verwendet werden dürfen. Wir hatten das kritisiert und berichtet, dass der Obmann für Navigation und Fahrtensegeln, Dr. Stephan Lunau, beim DSV um Erläuterung gebeten hatte. Eine Antwort lag bei Redaktionsschluss zu Heft 4 noch nicht vor. Inzwischen ist sie eingegangen. Dr. Brockmeyer von der Zentralen Verwaltungsstelle für das Führerscheinwesen schreibt u.a.:

„Mit der Änderung zur Benutzung von Ta-

schenrechnern wurde der ständigen Weiterentwicklung spezieller, extra für die Prüfung zum Erwerb von Sportsee- und Sporthochseeschifferscheinen erstellter Programme Rechnung getragen. Der Benutzer dieser Programme gibt in der Prüfung Daten in das Programm ein und schreibt dann die Lösungen vom Taschenrechnerdisplay ab. Der Bewerber selbst löst die ihm zum Nachweis seiner navigatorischen Fähigkeiten gestellte Kartenaufgabe gar nicht mehr. Der Bewerber soll das notwendige Wissen/Verständnis in der Prüfung darlegen, nicht das Abschreiben von Zahlen aus einem computerähnlichen Taschenrechner.“

Es ist in der Tat so, dass die Lösung jeder technisch-wissenschaftlichen Aufgabe programmierbar ist. Die Programmierer überbieten sich in der Perfektionierung ihrer Produkte, so dass dem Anwender jedes Nachdenken erspart wird. Das liegt eigentlich in der Natur der Sache, dient jedoch nicht einem Kenntnissnachweis. Rechner und Programme sind teuer und werden meist sofort nach bestandener Prüfung weiterverkauft. Man versteht, dass die für die Prüfungen zuständigen Personen mit der entstandenen Praxis nicht einverstanden sind. Wir werden unseren Unterricht entsprechend umstellen.

Dennoch bleibt ein ungutes Gefühl zurück. Zur Lösung von Navigationsaufgaben steht in der Prüfung eine amtliche Formelsammlung zur Verfügung. Auch durch das schrittweise Eintippen von Werten in einen Taschenrechner nach vorgegebener Formel beweist ein Bewerber nicht, dass er die zugrundeliegenden Zusammenhänge verstanden hat, sondern nur, dass er den Rechner geschickt bedienen kann. Über das Verfahren der Navigationsprüfung wird noch nicht das letzte Wort gesprochen sein.

GAN

Gieselau-Schleuse

Im Winter außer Betrieb – und dann?

In der Bekanntmachung für Seefahrer (T) 4/15 des WSA Brunsbüttel heißt es:

„Aus technischen Gründen wird die Gieselau-Schleuse ab dem 02.11.2015 bis auf weiteres außer Betrieb genommen. Der Verbindungsweg Nord-Ostsee-Kanal – Eider kann somit für die Schifffahrt ab dem 02.11.15 nicht mehr genutzt werden.“

Wie telefonisch zu erfahren war, steht eine Schleusen-Inspektion an. Abhängig von den anfallenden Arbeiten kann es möglich sein, dass die Schleuse eventuell ganz außer Betrieb genommen wird. Man wird das im Zusammenhang mit der vom Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beschlossenen Kategorisierung der Bundeswasserstraßen sehen müssen. Je nach Güteraufkommen, d.h. gewerblich beförderter Tonnage, werden Unterhaltung und Betrieb gestaffelt. Die Freizeitschifffahrt wird darin nicht berücksichtigt. Auf der Eider gibt es so gut wie keine durchgehende Berufsschifffahrt außer einigen Fahrgastschiffen. Demnach ist die Eider weder in eine der drei noch irgendwie wichtigen Kategorien A, B oder C eingeteilt, sondern nur als „Sonstige Wasserstraße“. Es ist also zu befürchten, dass, wenn der festgestellte Unterhaltungsaufwand der Schleuse erheblich sein wird, kein Geld für Instandsetzung und Betrieb zur Verfügung gestellt werden wird und es auf Dauer keinen durchgehenden Wasserweg vom Nord-Ostsee-Kanal über die Eider zur Nordsee mehr geben wird. Das wäre höchst bedauerlich, und zwar nicht nur für uns deutsche Sportbootfahrer, sondern auch für zahlreiche dänische Motorboote,

die, wie man beobachten kann, gerne auf kurzem Weg zwischen Nord- und Ostsee pendeln. Wie der DSV mitteilt, plant das BMVI, in der zweiten Hälfte des Jahres 2015 das im Koalitionsvertrag angekündigte Wasserstraßentourismuskonzept vorzulegen. Von dem Konzept erwarten alle Interessierten wichtige Impulse für die viel diskutierte Zukunft der sogenannten „Nebenwasserstraßen“, die nicht oder kaum noch für den Güterverkehr genutzt werden. Diese Wasserstraßen stehen im Eigentum des Bundes und haben erhebliche Bedeutung für die regionale Entwicklung und die Zukunft des Wassersports und des Wassertourismus in Deutschland. Die Zuständigkeiten für die Freizeitschifffahrt, den Wassersport und den Wassertourismus sind allerdings zwischen Bund, Ländern und Gemeinden aufgeteilt. Hier sollen, wie verlautet, die Zusammenarbeit optimiert und eine nachhaltige Trägerstruktur herbeigeführt werden.

Was dabei wohl rauskommt? Auf jeden Fall sollte, wer für das nächste Jahr eine Fahrt durch die Eider plant, rechtzeitig nachfragen, ob die Gieselau-Schleuse überhaupt in Betrieb ist.

Siehe auch den informativen Beitrag von Jürgen Schaper in Heft 6/2012, „Wo werden wir künftig schippern?“

GAN

Mehr Hafensedimente in die Nordsee

Der Sommer war zu trocken

Wir haben es in der Zeitung gelesen: Bei etlichen Liegeplätzen im Hamburger Hafen ist die Solltiefe nicht mehr vorhanden. Die Hamburg Port

Authority musste reagieren und hat es auch getan. Hier ist die Pressemitteilung vom 4.9.2015: **„Wegen trockenem Sommer: HPA bringt mehr Sedimente zur Tonne E3**

Die Hamburg Port Authority (HPA) wird in diesem Jahr statt der ursprünglich geplanten eine Million bis zu zwei Millionen Kubikmeter Elbsedimente in die Nordsee zur sogenannten Tonne E3 bringen. Die HPA reagiert damit auf die außergewöhnlich verstärkte Sedimentation der Elbe auf Hamburger Landesgebiet durch den sehr trockenen Sommer. Das Land Schleswig-Holstein hat bereits sein Einverständnis erklärt. Nur so kann der reibungslose Schiffsverkehr im Hamburger Hafen gewährleistet werden.

Die Elbe führt in diesem Sommer historisch wenig Wasser. Aus diesem Grund spült die Strömung eine geringere Menge natürlicher Flusssedimente als üblich aus eigener Kraft in die Nordsee. Die Ablagerungen im Hamburger Gebiet der Norder- und Süderelbe behindern zunehmend den Schiffsverkehr. Um diese Sedimente aus dem Fluss zu bekommen, setzt die HPA Laderaumsaugbagger, sogenannte Hopperbagger, ein. Die Spezialschiffe saugen die Sedimente vom Elbgrund auf und verbringen sie in ihrem Laderaum in die Nordsee.

Die Möglichkeit, Baggergut aus der Hamburger Stromelbe in die Nordsee zur Tonne E3 zu bringen, besteht im Rahmen eines wasserwirtschaftlichen Einvernehmens mit dem Land Schleswig-Holstein und ist für das Jahr 2015 unter strengen Umweltauflagen verlängert worden. Für jeden in die Nordsee verbrachten Kubikmeter Baggergut zahlt die HPA zwei Euro in eine noch zu gründende Stiftung zum Schutz des Wattenmeeres in Schleswig-Holstein ein.

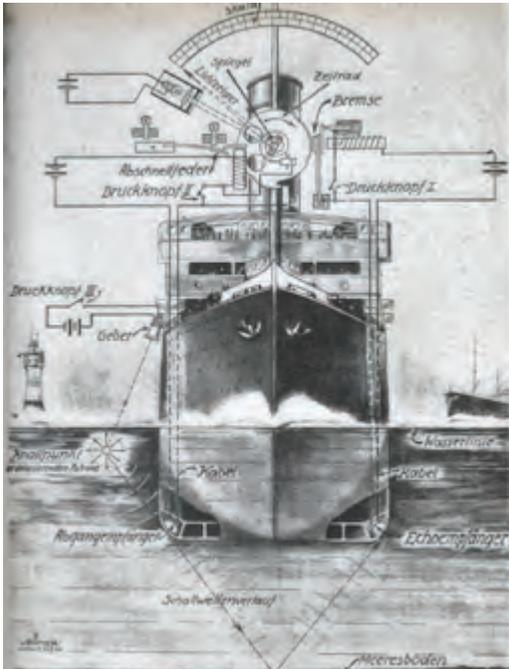
Um eine ökologisch nachhaltig und wirtschaftlich verträgliche Lösung für den Umgang mit Sedimenten in der Tideelbe zu finden, haben die Hamburg Port Authority (HPA) und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) das Dialogforum Tideelbe initiiert, an dem Vertreter aus der Region teilgenommen haben. Auf Basis dessen Ergebnisse will die HPA gemeinsam mit der WSV bis Ende 2015 ein mit den Nachbarländern abgestimmtes Gesamtkonzept vorlegen, mit dem dann zukünftig auch besser auf extreme Situationen wie in diesem Sommer reagiert werden kann.“

100 Jahre Echolot – Nachtrag

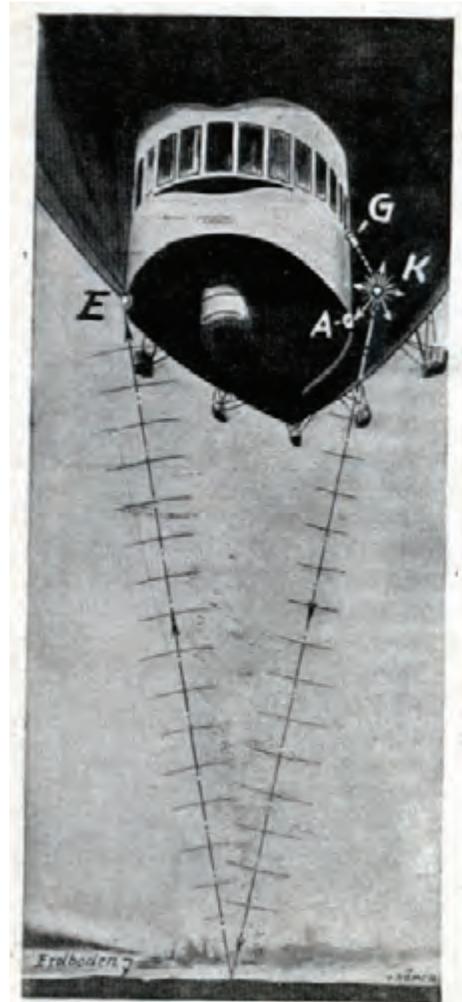
Im letzten Nachrichtenheft hatten wir über die Anfänge der Entwicklung des Echolots berichtet. Es war der Ingenieur und Physiker Alexander Behm, dem 1915 ein erstes Patent zur Messung des Schalls im Wasser erteilt wurde. Behm arbeitete mit Knallpatronen, die seitwärts des Schiffes dicht unter der Wasseroberfläche gezündet wurden. Aus der mit seiner Methode zur Kurzzeitmessung ermittelten Laufzeit des Schalls zwischen Quelle und Empfang, wobei der Schall am Meeresboden reflektiert wird, konnte die Wassertiefe errechnet werden. Auch für die Höhenmessung der Zeppeline wurde ein entsprechendes Verfahren entwickelt und benutzt.

SVAOe-Mitglied Peter Voss erinnerte sich nach der Lektüre des Artikels an einen Beitrag aus seinen Bücherschätzen. In Köhlers Flottenkalendarer von 1943 (!) grub er zwei Illustrationen zu unserem Thema aus, die, weil sie so

anschaulich und zudem Technik-historisch interessant sind, hier folgen sollen. Nachzutragen ist außerdem, dass die Anwendung von Knallkörpern zur Schallerzeugung keinen Bestand hatte. Behms Konkurrenten bei der Entwicklung von Echoloten, vor allem die Amerikaner, verwendeten von Anfang an Unterwasser-Schallsender, woraus später die Ultraschallgeber wurden, wie sie noch heute üblich sind. Zum Glück, kann man nur sagen. Sonst würden wir und auch die Unterwasser-Lebewesen vor lauter Knallerei verrückt werden. Behms Leistung ist dadurch nicht geringer geworden. GAN



Wie man in den 1930er Jahren die Wassertiefe lotete...



Akustische Höhenmessung vom Luftschiff aus mit dem Behm-Echolot. Vom Geber (G) wird eine Patrone abgefeuert, die beim Knallpunkt (K) explodiert. Die Schallwellen gehen vom Abgangsempfänger (A) zum Erdboden und von dort zurück zum Echoempfänger (E). Die Zeit, die der Schall braucht, wird an einem Meßinstrument in Höhenmetern abgelesen

...und wie man mit dem Zeppelin die Flughöhe feststellte. (Bilder aus Köhlers Flottenkalender 1943)

Gesucht – Gefunden

Viele werden es schon gemerkt haben: Auf der SVAOe-Homepage (www.svaeo.de) ist jetzt die Kleinanzeigen-Rubrik „Suchen & Finden“ eingerichtet (Startseite rechts unten, unterhalb des Veranstaltungskalenders). Auch bisher gab es schon eine ähnliche Rubrik, allerdings im Mitgliederbereich. Der wird verhältnismäßig selten aufgesucht. Ein Erfolg bei Kleinanzeigen war daher eher unwahrscheinlich. Die neue Platzierung verspricht eine deutlich höhere Aufmerksamkeit, und zwar auch bei Besuchern von außerhalb der SVAOe. Nutzen Sie also diesen Weg, wenn Sie etwas loswerden oder erwerben möchten.

Schicken Sie den Anzeigentext und vielleicht ein Bild an webredaktion@svaeo.de.

„Falke“ auf der Flensburger Förde

Die SVAOe besitzt ein hübsches, kleines und für Fahrten auf Seeschiffahrtsstraßen ausgerüstetes Motorboot namens „Falke“. Es wird unter der Verantwortung des Obmanns für Navigation und Fahrtensegeln für Führerscheinprüfungen genutzt. Da es damit nicht ausgelastet ist, steht es auch allen Mitgliedern gegen eine geringe Gebühr für eigene Zwecke zur Verfügung. Das wird auch immer wieder gerne angenommen, könnte jedoch häufiger vorkommen. Es ist ein Leichtes, das einfach zu bedienende Boot in die flachen Gewässer hinter den Elbinseln, in die Nebenflüsse, in den Hamburger Hafen oder, von der Schleuse Tiefstack aus, in die Hamburger Kanä-



„Falke“ in Glücksburg klar zum Kranen.



„Kalli“ Eichholz freut sich auf der Flensburger Förde mit dem „Falken“. (Fotos: Werner Plaumann)

le zu fahren. Was viele nicht wissen ist, dass zum Boot ein Trailer gehört, mit dem man es über Land zu jedem Gewässer ziehen kann, an dem sich ein Schlipp oder ein Kran befindet. Und schon können neue Gewässer erkundet werden. Das haben sich Karl-Heinz und Annegret Eichholz zunutze gemacht, die sich nach vielen Jahren des Regattasegels auf der Elbe seit einiger Zeit in der Nähe von Glücksburg an der Flensburger Förde niedergelassen haben. Mit Hilfe von Werner „Plüm“ Plaumann, der den „Falken“ im Yachthafen in Wedel betreut und auch die Einweisungen macht, wurde das Boot zur Förde getrailert und dort zu Wasser gelassen. Den

Berichten nach war man hellauf begeistert, solange das Wetter gut war, mit dem Boot die Ufer und Buchten des schönen Gewässers und die Umgebung der Ochseninseln zu befahren. Das Beispiel sollte Schule machen. Kontakt über die Geschäftsstelle.

GAN

Kiel Classic aus dem Allgäu

Norbert Hanßen, ehemaliges SVAOe-Mitglied aus den 60ern, der heute im Allgäu lebt, scheint mit der Küste noch eng verbunden. Er baut Aufsehen erregend schöne und rasante Modellboote von klassischen Segel- und Motoryachten. Von seinen Werken schickt er immer wieder Fotos an seinen alten Verein. Man kann sie ansehen unter <http://svaoe.de/aktivitaeten/boote-und-menschen/649-gruesse-aus-dem-allgaeu.html>. Sein jüngstes Produkt ist eine Nachbildung des von Georg Nissen im Retro-Stil gezeichneten Motorboots „Kiel Classic“, das hier eine mächtige Hecksee auf einem bayerischen Gewässer wirft.



Mächtige Hecksee im Allgäu. (Foto: Norbert Hanßen)

Das 1. Tuckerboot-Treffen in Buxtehude

Es gibt Alternativen zum Segeln, besonders im Alter

Der Buxtehuder Wassersportverein (BWV) und das Kulturforum am Hafen e. V. und Hansa haben offensichtlich eine Marktlücke entdeckt: mehr als 20 „Tuckerboote“ folgten ihrer Einladung nach Buxtehude, auch „Skrollan“ (SVAOe). Wir versammelten uns am 11. Juli vor der Sietas-Werft und tuckerten, angeführt von einer Barkasse, gemächlich die Este aufwärts, vorbei an Gartencafés, Obstplantagen mit reifen Kirschen, Höfen und Wohnhäusern. Ruhe und Stille überall, keine Schießgeräusche, da die Obstbäume neuerdings mit Netzen vor dem Zugriff der Vögel geschützt werden. In den Gärten und auf den Balkons freundlich grüßende, winkende und fotografierende Anwohner. Ein Schild „Suche Tuckerboot“ zeigte uns, wie beliebt diese traditionsreichen Boote sind.

Nach dem Einlaufen und Festmachen in Buxtehude wurden wir auf der Terrasse des Kulturhauses von den Vertretern des Kulturvereins und des BWV freundlich begrüßt. Bei Grillwürstchen und Getränken ergaben sich viele Gespräche mit Teilnehmern (meist vom BSC) und Einheimischen. Als Gastgeschenk bekam jedes Boot einen Stander des BWV. Wer Lust hatte, nahm an einer Stadtführung teil.

Wir flanieren durch die Straßen und Gassen der altherwürdigen Hansestadt, speisten gepflegt, schliefen ausgezeichnet in einem netten Hotel... und fragten uns, wieso hier die Hunde mit dem Schwanz bellen. Laut „buxtehude.de“ (leicht verändert) und Heiner Beilcke haben daran die Holländer Schuld, die im 13. Jahrhundert die



Zu Gast in Buxtehude. (Fotos: H.-J. Dräger)

Stadt gründeten. Sie zeigten den Buxtehudern nicht nur, wie man durch geschickten Grabenzug selbst aus Moor Profit schlägt, sondern sie revolutionierten auch den Glockenschlag des Buxtehuder Kirchturms. Die Buxtehuder ließen nämlich damals noch rohe Kräfte walten, wenn es um die Verkündung des Gotteswortes ging: Sie schlugen mit aller Macht und einem großen Hammer auf die Kirchenglocke ein. Die Holländer dagegen gingen schlauer vor: sie befestigten an der Glocke, die sie „Hunte“ nannten, ein langes Seil, dessen Ende bald wie ein Schwanz aussah und „bellten“ (bell: Glocke) damit. Gewisse Verständigungsschwierigkeiten zwischen den Holländern und den Buxtehudern führten in der Folge dazu, dass seitdem die Hunde in Buxtehude mit dem Schwanz bellen. Sprachforscher weisen wohl zu Recht darauf hin, dass diese Erklärung ein (schönes) Märchen ist. Weder heißt die Glocke auf Niederländisch „Hunte“, noch das Glockenläuten „bellen“.

Kurz vor Stauwasser legten wir am nächsten Tag ab und liefen zurück auf die Elbe. Bei anfangs

leichtem Regen verkroch sich die Mannschaft unter der Sprayhood. Fest in Wedel war unser Fazit: Solche Ausfahrten werden wir in Zukunft öfter machen. Die Nebenflüsse der Elbe bieten viele besondere Ziele, die wir zu Segelzeiten nicht angesteuert haben.

Hans J. Dräger



Die Mannschaft auf „Skrollan“: Magdalene Dräger, Ingeborg Kegel-Konietzko, Ilse und Heiner Beilcke.

Zu unserem Titelbild

Die SVAOe-Rallye war für viele die vielleicht wichtigste Vereinsveranstaltung in diesem Sommer. Daher wird sie auch in diesem Heft besonders gewürdigt. Aber wir hatten es noch nie, dass ein Ergebnis aus den manchmal skurrilen Aufgabenstellungen, die sich die Rallye-Veranstalter einfallen lassen, den Weg auf die Umschlagseite der Nachrichten fand. Dieses Mal verlangte eine der Aufgaben, dass jede der teilnehmenden Mannschaften das handgezeichnete Portrait eines Mannschaftsmitglieds abliefern sollte. Jens Mohr nahm seine Farbstifte, die er, immerhin, stets dabei hat, und zeichnete an Bord der „Soi“ seine Frau Antje. Was daraus entstanden ist, hat Wolfgang Mackens fotografiert. Wir fanden es beeindruckend und wert, die Nachrichten auf der Titelseite zu schmücken.

Wie Antje in natura aussieht, kann man auf dem nebenstehenden Foto, ebenfalls von Wolfgang Mackens, sehen. Der Fotograf ist dabei freundlicher mit Antje umgegangen als der Ehemann, aber die Umstände, unter denen die Zeichnung entstanden ist und ihre Originalität sind von besonderem Reiz.



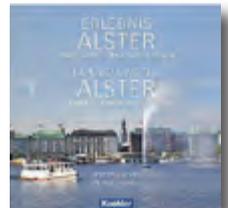
GAN

Neues aus dem Bücherschapp

Neue Bücher für Segler

Vorgestellt von Norbert Suxdorf

Endlich kann ich mich mal selber loben! Zusammen mit dem Fotografen Michael Pasdzior habe ich ein Buch über die Alster gemacht – er die Bilder, ich den Text. Im Kielwasser der Alsterdampfer geht es rund um die Alster und durch ihre Kanäle und Nebengewässer – mit vielen Geschichten über die Stadtteile, die Bauten und die Menschen an der Alster gestern und heute. Dem Wassersport auf der Alster habe ich natürlich ein besonderes Kapitel gewidmet. Schließlich ist sie ein Trainingsrevier der SVAOe-Jüngstensegler, der auf der Alster Seebeine wachsen. Wenn Sie bei Ihrer Buchhandlung vorbeikommen, schauen Sie doch mal rein ins **„Erlebnis Alster“ – Hamburgs schönste Wasserseiten**. Das Buch hat 176 Seiten, ist zweisprachig deutsch/englisch und bei Koehlers Verlagsgesellschaft erschienen. Es kostet 24,95 Euro.

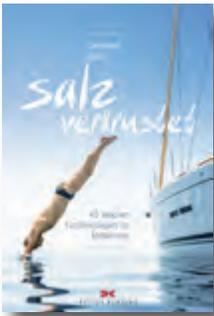


Die meisten SVAOe-Skipper kennen sich mit einem Tidengewässer aus – mit der Elbe. Aber was Segler an den Küsten Großbritanniens erwartet, fühlt sich noch einmal ganz anders an. Darüber berichtet Otto Schwarz in **„England immer links – 99 Tage Segeln zwischen Tidenstrom und Flyings Ants“**. Der ehemalige Schulleiter vom



Chiemsee segelte einhand mit seinem 7,70-Meter-Kielschwerter von Calais nach Dover und dann nordwärts über die Themsemündung immer an der Küste entlang bis Südschottland, durch den Forth & Clyde Canal, hinüber zur Ostküste Irlands, über die Keltische See nach Cornwall und an der Südküste Englands nach Pool. Dort endet die Seereise – der Motor spielt nicht mehr mit. Was es mit den „Flying Ants“ im Untertitel auf sich hat? Lesen Sie selbst! Das Buch ist höchst informativ – und es macht richtig Spaß. Erschienen ist es im Delius Klasing Verlag, hat 304 Seiten und kostet 22,90 Euro.

Vom rauen Norden nun zum lieblichen Mittelmeer. Die Familie Gusel aus Österreich erlebt es



aber auch ungemütlich und stürmisch. Schließlich weht dort unter anderem der Mistral. Mit ihrer gebrauchten in Holland gekauften Jahrzehnte alten „Ilva“ segeln die drei Gusels von der

Adria nach Sizilien, zu den Balearen, nach Gibraltar, nach Marokko und an der spanischen Ostküste bis Barcelona. Dort endet der Familientörn, weil ein Baby unterwegs ist. **„Salzverkrustet – 45 Wochen Familiensegeln im Mittelmeer“** von Christoph Gusel entstand auf der Grundlage eines Blogs, der unterwegs geschrieben wurde. Der Reisebericht steckt voller Tipps für Segler, die sich auf einen Mittelmeertörn vorbereiten. Die vielen großen Farbfotos machen Appetit. Für die Bildlegenden braucht man allerdings eine Lupe. Auch dieses Buch ist bei Delius Klasing erschienen, hat 224 Seiten und kostet 22,90 Euro.

Die schönsten Reviere der Welt stellt Vanessa Bird in ihrem reich bebilderten Buch **„Sehnsuchtsziele für Segler“** vor: in Nordeuropa unter anderem die Äußeren Hebriden, die Lofoten, den Stockholmer Schärengarten und die Scilly-Inseln – in Südeuropa Frankreichs Binnenwasserstraßen, die Küsten Dalmatiens und die Ionischen Inseln, – die schönsten Reviere Nordamerikas – in Thailand Puket und die Phang-Nga-Bucht – die Seychellen – Reviere in Australien und schließlich die Cook-Inseln im Pazifischen Ozean. Zu jedem



Reviere gibt es viele Detailinformationen und Fotos. Erschienen ist das 160-seitige Buch ebenfalls bei Delius Klasing zum Preis von 24,90 Euro.

Nicht unter Segeln, sondern mit den Schiffen der **„Hurtigruten“** geht es die Norwegische Küste entlang zwischen Bergen und Kirkenes. Ralf Schröder hat diesen Reiseführer in der Reihe „Kreuzfahrten“ verfasst und mit vielen zumeist eigenen Fotos bebildert. Nach einer Geschichte der Hurtigrouten und ihrer Schiffe gibt es auf 144 Seiten viele praktische Tipps und ausführliche Informationen zu den Hafenstädten und Landschaften auf der 2500 Seemeilen langen „Traumroute“. Davon können auch Segler profitieren, die Norwegen entdecken wollen. Der Verlag ist Edition Maritim, der Preis 19,90 Euro.



Zu guter Letzt

Wie birgt man einen Über-Bord-Gegangenen?

Diese Frage behandeln wir in unseren Führerscheinkursen. Wir trauen uns das zu, ohne selbst je in einer solchen schwierigen Situation gewesen zu sein, indem wir ein mögliches Verhalten aus anderen, bedrohlichen, bereits erlebten Situationen ableiten. Außerdem gibt es zahlreiche Ratschläge aus Fachzeitschriften, Büchern und Vorträgen, von denen man nicht weiß, wie erprobt sie sind.

Lehrbücher beschreiben mindestens elf verschiedene „Mensch-über-Bord“-Manöver. Dazu kommen Empfehlungen, wie die Person, hat man sie erstmal zu fassen, an Bord zu nehmen ist. Da soll man den Verunfallten nicht am Heck, sondern mittschiffs etwa Höhe Mast aufnehmen, möglichst in Lee. Man soll ihn sichern. Man soll ihn waagrecht aufnehmen, damit sein Kreislauf nicht zusammenbricht. Und viele sicher sehr gute Empfehlungen mehr. Es ist Theorie, aber da kaum einer Praxiserfahrung hat, und auch die unterscheidet sich von Fall zu Fall, geht ohne Theorie nichts. Anders kann man im trockenen Saal nicht an die Sache herangehen. Zum Glück fallen bei schwerem Wetter nur sehr selten Personen über Bord. Aber es kommt vor.

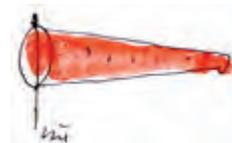
Ove Franck rief mich an. Er war einer der Teilnehmer meines letzten Sporthochseeschifferschein-Kurses. „Mir ist das Schlimmste passiert, was einem Schiffsführer auf See passieren kann“, sagte er. „Mir ist auf der Rückreise von England in der südwestlichen Nordsee bei 6–7 Windstärken und 2–3 Meter See nachts ein Mann über Bord gegangen.“ Mir wurde das Maul trocken. „Und?“ fragte ich beklommen.

„Nun kommt die gute Nachricht“, sagte er, „wir haben ihn wiederbekommen.“ Dann erzählte er, wie es abgelaufen ist. Die Einzelheiten sollen einer anderen Berichterstattung überlassen bleiben. Nur so viel: „Vergiss alles, was du im Unterricht gelehrt hast! Wir hatten nur Erfolg, weil wir eine super Mannschaft waren, die alle ihr Handwerk verstanden und ruhig blieben, übrigens mehrere aus deinem Kurs. Außerdem braucht man ein paar wirklich starke Leute. Erst im dritten Anlauf bekamen wir den Über-Bord-Gegangenen zu fassen, zerrten ihn an der Bordwand entlang nach achtern und zogen ihn übers Heck in das dort offene Cockpit. Es gab dabei Verletzungen, aber er kam lebend wieder an Bord, was auch seiner guten Konstitution zu verdanken ist.“

Nach Lehrbuch ein Quick-Stopp, ein Münchner Manöver oder den Tear-drop zu fahren, ist einfach nicht planbar. All diese Ratschläge nehmen nämlich keine Rücksicht darauf, wie viele Personen für das Manöver tatsächlich zur Verfügung stehen. Jeder Schiffsführer oder Steuermann fällt seine Entscheidung spontan und unter Berücksichtigung der Gegebenheiten und mit dem alleinigen Ziel, dicht bei dem Verunglückten zu bleiben.“

Theorie und Praxis unterscheiden sich. Aber, wie sagte ich, ohne Theorie, also ohne gedankliches Durchspielen möglicher Verfahren, geht nichts. Ohne Praxis allerdings auch nichts. Und ohne starke Arme erst recht nichts. Wir beglückwünschten Ove Franck und seine Mannschaft zu der gelungenen Rettung.

GAN





Mit einer Delfin- oder Walpatenschaft unterstützen Sie die Schutzprojekte:

- Rettung der letzten Adria-Delfine
- Delfinschutz in Peru
- Pottwale vor Dominica

www.patendelfine.de

Noch ist Zeit zum Handeln.

Spendenkonto:

Stadtparkasse München
701 500 00 | Kto. 109 138 388

Delfine brauchen Ihre Hilfe!

Bitte helfen Sie mit einer Spende oder Patenschaft



Gesellschaft zur Rettung der Delphine e.V. Kornwegerstraße 37 | 81375 München
Tel.: 089-74 16 04 10 | Fax: 089-74 16 04 11 | info@delphinschutz.org | www.delphinschutz.org

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 HASPDEHXXX

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.