



SVAOe NACHRICHTEN

6—2018 NOVEMBER/ DEZEMBER



Hydraulik mit System

Seit über 50 Jahren setzen wir Maßstäbe in der Hydraulik. Gemeinsam mit unseren Kunden entwickeln unsere Techniker und Ingenieure innovative Lösungen in der hydraulischen Antriebs- und Steuerungstechnik. Dabei begleiten wir Sie durch alle Leistungsphasen Ihrer Projekte – von der Planung bis zur Inbetriebnahme.

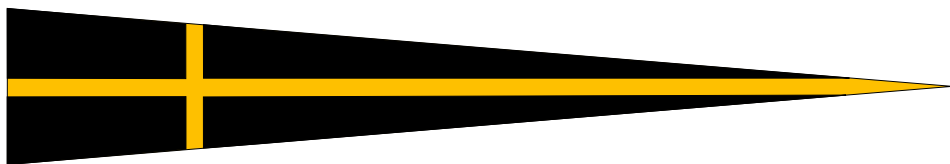
Mit unseren 400 Niederlassungen sind wir stets in der Nähe unserer Kunden. Weltweit bieten wir das komplette Programm der Hydraulik aus einer Hand – persönlich, schnell und zuverlässig. Unsere 280 Einsatzfahrzeuge des Hydraulik-Sofortservice sind stets nur einen Anruf entfernt – und das rund um die Uhr.

HANSA-FLEX AG
5 x im Großraum Hamburg:

Niederlassung Billbrook, Tel.: 040 7328333
Niederlassung Stellingen, Tel.: 040 5402028
Niederlassung Wilhelmsburg, Tel.: 040 7524270
Niederlassung Stade, Tel.: 04141 7798890
Niederlassung Cuxhaven, Tel.: 04721 393932

hwi@hansa-flex.com • www.hansa-flex.com

HANSA/FLEX
Systempartner für Hydraulik



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

96. Jahrgang

November / Dezember 2018

Nr. 6

Die Saison ist zu Ende



*Zum Absegeln wehten noch einmal viele Stander und Flaggen im Glückstädter Hafen.
SVAOe-er zeigen gerne, woher sie kommen und wohin sie gehören. Vor jedem Himmel kommt
Schwarz-Gelb gut zur Geltung, auch vor herbstlich-grauem wie beim diesjährigen Absegeln.
Ulrich Körner hat ein gutes Auge gehabt und mit seiner Kamera draufgehalten.*

In dieser Ausgabe

3 Editorial

Thema und Meinung

- 4 Segel-Bundesliga
Eine neue Initiative in der SVAOe

Vereinsleben

- 5 Neuaufnahmen
6 Die Mitgliederversammlung im Oktober
Rund Norddeutschland mit dem Jollenkreuzer
- 8 Hamburg Boat Show
Die erste und hoffentlich nicht die letzte mit SVAOe-Beteiligung
- 9 Die SVAOe-Altjunioren sind in Sachen Müll unterwegs
- 12 Absegeln
Ein gelungener Saisonabschluss
- 13 Erste Hilfe für Ältere
Ein Thema, das weitgehend unterschätzt wird
- 14 Die Mitgliederversammlung im September
Zwei auf einen Streich



Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 16 35. Alsterglocke des HSC
14 Runden Sport und Spaß
- 16 Elbe-Ausklang-Regatta
Wenig Wind auf der Elbe, aber eine heftige Bö
- 19 Die Pagensand Wettfahrt des SCOe
„Fun“ wird Sieger über Alles
- 20 Die J/24-Weltmeisterschaft auf dem Gardasee
Gute SVAOe-Beteiligung und gute Ergebnisse
- 21 „Hungrierer Wolf“ alias „Den Sultne Ulv“ zeigt seine Stärke
Ein großartiges Ergebnis
- 24 „Derbe Kerle“
am Gardasee Damen-Weltmeister
- 25 „Juelssand“ in der vorderen Hälfte
Der Gardasee rief und alle kamen



Jugend

- 27 Optipokal zum Herbstanfang
Sturm, Flaute und gute Ergebnisse

- 27 Elbeausfahrt der Jüngsten
Die „Kleinstschifffahrt“ — ertete wohlwollende und erstaunte Blicke
- 29 Störtebeker Opti Cup
auf Helgoland Hochseesegeln der Kleinsten



Fahrtensegeln

- 32 Fast bis Oslo
„What a wonderful boat“ hört jeder Eigner gerne
- 35 „Scharhörn“-Sommertour
Trotz Boots- und Hörschäden eine vergnügliche Ferienfahrt



Aus Behörden und Verbänden

- 41 Seefunkgeräte
Wieder neue Vorschriften

Historisches

- 41 Eine Sprachreise
Erinnerungen an eine Reise mit der „Ortac“ rund England 1958



Dies und Das

- 49 Dieselpelt – *Schon wieder eine neue Erkenntnis*
- 50 Die Alpen-Werft ist produktiv
- 50 Zu unserem Titelbild

Das Bücherschapp

- 51 Es ist Kalenderzeit

Zu guter Letzt

- 52 Der Datenschutz treibt Blüten

52 Nach Redaktionsschluss

Beilagen (nur für Mitglieder)

- Einladung Kino-Matinee
Einladung Eisbein/Entenessen
Terminkalender 1. Halbjahr 2019

Umschlagillustration

Acryl auf Leinwand von Christine Matthiessen

Liebe Mitglieder und Freunde der SVAOe,

nach einem zumindest für mein Empfinden viel zu heißen und vor allem von zu wenig Wind geprägten Sommer können wir uns nunmehr der segelfreien Zeit widmen. Die Wetterlage brachte nicht nur den Autor dieses Editorials dazu, sich auf der diesjährigen Sommertour Richtung Norden zu bewegen, allerdings um dort festzustellen, dass auch der Skagerrak durchaus mit spiegelglatter See und Null-Wind aufzuwarten weiß.

Der J/24-Crew von von „Den Sultne Ulv“ alias „Hungriger Wolf“ gratuliere ich ganz besonders zu ihrem hervorragenden 7. Platz bei der J/24-WM auf dem Gardasee, auch wenn sie scheinbar nach Dänemark ausgeflagt hatten. Der Opti Pokal fand unter reger Beteiligung auf der Alster statt, hier konnte sich der seglerische Nachwuchs erstmals auf der Regattabahn austoben. Bei guter Beteiligung litt auch die Elbe-Ausklang-Regatta nach dem Flauten-Sommer unter eher dürftigen Windverhältnissen. Der „Fast-Saisonabschluss“, besser bekannt als Absegeln, wurde wie bereits die Jahre zuvor wieder mit ansehnlicher Beteiligung in „Happytown“ bei angenehmen, fast sommerlichen Bedingungen begangen. Es soll ja Leute geben, die sogar nach dem offiziellen Absegeln noch den einen anderen Törn wagen, zumindest solange die Häfen noch betriebsbereit sind. Das meist angenehme, spätsommerliche Wetter lud jedenfalls dazu ein.

Eine Premiere war die Hamburg Boat Show als Nachfolgerin der Hanseboot. Nicht nur aus Sicht der SVAOe ist dieser Auftakt als gelungen anzusehen. Von diversen Ausstellern wurde u.a. mir persönlich ein positiver Eindruck

vermittelt. Es fanden sich an unserem Stand mindestens genauso viele Besucher ein, wie in den Jahren zuvor auf der Hanseboot. Sie zeigten u.a. reges Interesse an den von der SVAOe

angebotenen Führerscheinkursen. Die neuen Veranstalter haben demnach also alles richtig gemacht. Festzustellen ist dennoch, dass sich außer der SVAOe, dem „Freundeskreis Klassische Yachten“, einigen Klassenvereinigungen und dem DSV kein einziger weiterer Segelverein auf der Hamburg Boat Show präsentierte. Da geht noch was. Die SVAOe wird sich jedenfalls auch 2019 wieder an der Hamburg Boat Show beteiligen, und wir werden andere Vereine ebenfalls ermuntern, mit einem Stand teilzunehmen.

Wie bereits im Vorjahr sei vorsorglich auf die zum Jahresausklang stattfindende Tannenbaumregatta am Sonntag, 16. Dezember 2018, also dem dritten Advent, ab 12:00 Uhr im Hamburger Yachthafen hingewiesen. Da ist die Ablenkung von der Winterarbeit mit Sicherheit garantiert. Sie können dabei Oldtime Jazz hören, wie gewohnt Grillwürstchen, Waffeln etc. verspeisen und die vergangene Saison bei Glühwein oder anderen Heißgetränken Revue passieren lassen. Natürlich wird auch gesegelt, von Erwachsenen in Optis und auch von solchen mit den Daumen an der Steuerungseinheit ihrer Modellboote.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen/euch eine schöne Weihnachtszeit und ein glückliches neues Jahr 2019; die nächste Saison kommt bestimmt.

Ihr/euer Stephan Lunau



Segel-Bundesliga

Eine neue Initiative in der SVAOe

„Die Deutsche Segel-Bundesliga ist ein im April 2013 eingeführter bundesweiter Clubwettbewerb im deutschen Hochleistungssegelsport. Im DSL e.V. werden – wie in Ligaformaten anderer Sportarten auch – alle Vereine der 1. und 2. Bundesliga Mitglied sein. Der DSL e.V. ist Mitglied im Deutschen Segler-Verband (DSV) und richtet die Segel-Bundesliga nach den maßgeblichen Regelwerken des DSV eigenverantwortlich aus. Er vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber dem DSV und beauftragt die Deutsche Segel-Bundesliga GmbH mit der Gesamtorganisation der Segel-Bundesliga.“ So beschreibt die Deutsche Segel-Bundesliga GmbH auf ihrer Homepage Grundgedanken und Struktur der deutschen Vereinsmeisterschaft im Segeln. Dahinter stecken ein hoher Anspruch und ein hoher Organisationsaufwand. Nach mehreren Jahren der Praxis hat sich mit dem Erfolg und dem öffentlichen Interesse auch eine hohe Leistungsdichte herausgebildet. Eine Professionalisierung, wenn man darunter versteht, dass die Sportler wenigstens teilweise von ihrem Einsatz ihren Lebensunterhalt bestreiten, mag bei einigen Teams nicht ausgeschlossen sein und verträgt sich auch mit dem Begriff „Hochleistungssport“.

Bisher hat die SVAOe einen solchen Anspruch nicht an sich gestellt, und auch in der Satzung findet sich dazu nichts. Segelsport findet bei uns auf allen Ebenen statt und mit unterschiedlichem Ehrgeiz und Einsatz. Die Mehrheit betreibt allerdings sportliches Fahrtsegeln. Engagiertes Regattasegeln von den Jüngsten über die Jugend bis ins höhere Alter wird betrieben

und gefördert. Boote, Fahrzeuge und Trainer werden von der Vereinigung dafür unterhalten, aber auch privat findet sich viel Engagement und Tatkraft. Unsere J/24-Boote werden sehr aktiv bewegt und erzielen beachtliche Erfolge, wie gerade in dieser Ausgabe zu lesen ist. Viele sehr gute Seglerinnen und Segler sind daraus hervorgegangen und finden sich auf erfolgreichen Regattabooten überall wieder.

Aber Segel-Bundesliga? Vereinsmeisterschaft? Das ist ein anderes Format. Dazu bedarf es mehr als eines Vorstandes, der einen guten Willen hat, aber über einen begrenzten Etat verfügt und sich Entscheidungen solcher Tragweite von Mitgliederversammlungen absegnen lassen muss. Dazu ist eine ausreichend große Gruppe von Seglerinnen und Seglern erforderlich, die den unbedingten Willen hat, sich den Aufstieg in die Liga zu erkämpfen. Dazu ist auch von Anfang an ein Sponsor erforderlich, der Vertrauen in die Gruppe hat und eine Vorleistung erbringt. Nach einem ersten Versuch im Jahr 2015, der nicht an ausreichend qualifizierten Seglern sondern wohl an mangelndem Training, Trainingsboot, Teamgeist und Siegeswillen scheiterte, hat sich jetzt etwas auf den Weg gemacht, was konkurrenzfähig sein könnte. Die ehemalige sehr erfolgreiche J/24-„Tinto“-Mannschaft mit Steuermann Till Pomarius und die großzügige Rosi Eckhoff, die eine J/70-„Tinto“ zur Verfügung gestellt hat, bilden ein erprobtes und viel versprechendes Gespann. Es geht auch richtig zur Sache. Team-Mitglied Max Bischof schreibt: „Wir waren viel auf dem Wasser und haben die Vorbereitung mit einem Training auf der Elbe begonnen. An dem Wochenende konnten wir die Prozesse für alle Standardmanöver überarbeiten und die neuen Abläufe ganz in Ruhe trainie-

ren. Am Dienstag dem 2. Oktober haben wir uns spätabends auf den Weg zur Deutschen Meisterschaft der J/70 an den Bodensee aufgemacht. Leider konnte mangels Wind nur an einem von vier ausgeschriebenen Tagen gesegelt werden. Bis auf den Frühstart im vierten Rennen sind wir mit unserer Leistung zufrieden. Das Manövertraining hatte sich bezahlt gemacht, und wir konnten in den letzten zwei Rennen auf Augenhöhe mit vielen Bundesligateams segeln.“

Das ist ein Elan, der zum Erfolg führen könnte. Ein Vereinsmitglied hat spontan das nicht unbeträchtliche Startgeld für die Qualifikation zur Segelbundesliga gespendet. Weitere Spenden aus dem Mitglieder- und Förderkreis sind hochwillkommen.

Wie sind nun die nächsten Schritte und wie ist der Austragungsmodus? In die 2. Segel-Bundesliga 2019 steigen vier Teams auf bzw. haben die Absteiger die Chance, im Relegationsverfahren drinzubleiben. Die Entscheidung fällt im DSL-Pokal, der vom 2. bis 4. November 2018 auf der Alster stattfindet. Am DSL-Pokal nehmen 24 Vereine teil, und zwar 12 Teams nach einer Auszugsbewertung von J/70-Regatten des Jahres 2018, die Plätze 1–3 der 1. und 2. Segelbundesliga, die Plätze 1–2 der Junioren-Segel-Liga und die Plätze 15–18 der 2. Segelbundesliga. In Aufstiegs konkurrenz befinden sich damit 16 Vereine für vier Plätze.

In der Segelbundesliga treten die Segelvereine gegeneinander an, denn es ist eine Vereinsmeisterschaft. Es gibt hier also keine Segelteams wie „Tinto“ mehr, sondern nur Teams „NRV“, „MSC“, etc. Schließlich segeln sie ja auch nicht mit ihren eigenen Booten, sondern mit denen des Veranstalters. Im Namen des Vereins können dann zu jedem Event unterschiedliche Vereins-

Mitglieder als Crew anreisen. Das Team „Tinto“ im Namen der SVAOe hat die Zulassung zum DSL-Pokal über die erfolgreiche Teilnahme am relevanten Regionalliga-Event Kieler Woche errungen. Über die Erfolgchancen lässt sich vorab nichts sagen. Die Konkurrenz wird härter sein, als es eine zahlenmäßige Wahrscheinlichkeit aus vorgenannter Ausgangslage scheinen lässt. Aber der Mut, sich dem Wettbewerb zu stellen, ist höchst lobenswert und verdient unsere Anerkennung.

Wenn diese SVAOe Nachrichten in den Druck gehen, hat die Qualifikation zur 2. Segelbundesliga gerade stattgefunden. Vielleicht schaffen wir es, noch eine „Letzte Meldung“ zu bringen. Sonst lesen Sie die SVAOe Homepage. Wir wünschen unserem „Tinto“-Team allen Erfolg!

Götz-Anders Nietsch

Neuaufnahmen

Wir heißen unsere neu in die SVAOe aufgenommenen Mitglieder herzlich willkommen und hoffen, dass sie sich in unserem Kreis wohlfühlen und viele Gelegenheiten zum Segeln finden werden.

Lebenspartner:

Thorsten Paech, 20253 Hamburg

Probemitgliedschaft:

Thorsten Kauder, 22765 Hamburg

Hannah Eyser, 22049 Hamburg

Jüngste:

Nils Kaiser, 20765 Hamburg

Maximilian Stuhlmann, 22607 Hamburg

Thilo Sproten, 20253 Hamburg
Fritz Düwel, 20149 Hamburg
Lotta Marie Schacht, 22453 Hamburg
Fenja Sofie Schacht, 22453 Hamburg
Viveka Kircher, 22769 Hamburg
Lina Siemens, 25469 Halstenbek
Robin Kielas, 22083 Hamburg
Karolina Meinken, 22767 Hamburg
Finn Pönicke, 22527 Hamburg

Jugendliche:

Mandy Löwe, 22089 Hamburg
Paula Bönte, 20258 Hamburg
Anton Schneider, 22527 Hamburg
Emma Lou Busch, 22763 Hamburg

Die Mitgliederversammlung im Oktober

Rund Norddeutschland mit dem Jollenkreuzer

Für den 23. Oktober war vom Vorsitzenden zur Mitgliederversammlung geladen. Laut Programm stand nicht viel Neues an. Dafür aber war ein Vortrag von Anja und Yves Wild angekündigt mit dem ungewöhnlichen Titel „Rund Norddeutschland. Das Projekt für einen ganzen Sommer.“ Das klang vielversprechend. Als der Termin dann aber da war, heulte, pfiif und regnete es aus allen Löchern. Es war der erste wirklich ungemütliche Tag des Sommers und Herbstes. Da blieben dann doch wohl einige zu Hause. Schließlich kamen nur 35 Mitglieder zur Veranstaltung, was angesichts des Wetters aber akzeptabel ist. Möglicherweise waren es auch mehr, aber einige haben die Anwesenheitsliste nicht unterschrieben, da sie seit Mai dieses

Jahres eine Einwilligungserklärung enthält, dass personenbezogene Daten der jeweiligen Veranstaltung für die SVAOe-Medien verarbeitet werden dürfen. Wer das nicht möchte, unterschreibt nicht. Das muss respektiert werden.

Nach längerem Klönen und Verzehren von belegten Brötchen und Getränken eröffnete Stephan den offiziellen Teil der Versammlung mit der Verabschiedung unseres FSJlers Aaron Barntzke, der zum Ende September seinen Dienst bei uns beendet hat. Stephan lobte Aarons von allen Seiten anerkannte Tätigkeit und überreichte ihm ein kleines Geschenk. Beifall von allen Teilnehmern.

Weiter berichtete Stephan von der zu Ende gegangenen „Hamburg Boat Show“, einer Neugründung anstelle der aufgegebenen „hanseboot“. Die SVAOe war als einziger Segelverein mit einem eigenen Stand vertreten. Der Zulauf war sehr gut. An der Auslosung zur Teilnahme an einem Führerscheinkurs beteiligten sich 42 Besucher. Insgesamt schien die verkleinerte Boat Show gut angenommen worden zu sein.

Das „Tinto“-Team hat die Zulassung zur Teilnahme am DSL-Pokal vom 2. bis 4. November auf der Alster erhalten und könnte sich bei entsprechendem Abschneiden zum Aufstieg in die 2. Segelbundesliga qualifizieren. Seit langem macht eine SVAOe-Mannschaft wieder einen solchen Versuch. Stephan forderte die Sammlungsteilnehmer auf, sich die Wettfahrten anzusehen und Unterstützung zu geben.

Am 2. Februar 2019 findet ein von den Altjunioren organisierter „Erste-Hilfe-Kurs für Ältere“ statt, hilfreich für alle, die in jungen Jahren einmal einen solchen Kurs mitgemacht haben und sich heute nicht mehr zutrauen, im Fall der Fälle richtig zu helfen. Die Art der Fälle wird außer-

dem im Alter eine andere. Teilnehmerzahl ist auf 20 begrenzt, also bald in der Geschäftsstelle anmelden.

Dann kamen Anja und Yves Wild zu Wort. Mit ihrem 30er Jollenkreuzer „For Sail“ sind sie in Etappen einen ganzen Sommer lang rund Norddeutschland gesegelt und notgedrungen auch motort. Es war ein ungewöhnliches Projekt, halb Küstensegeln, halb Kanalfahrt. In der SVAOe hat es so etwas wohl noch nicht gegeben. Das Boot wurde 1995 von Günter Dauelsberg entworfen und gebaut, ist ca. neun Meter lang, drei Meter breit, wiegt 2,7 Tonnen und hat einen 9,9 PS Outboarder. Es ist seit seiner Entstehung in den Händen der Wilds und liegt seit damals im Winterlager der Bauwerft in Ochtrum bei Bremen. Zu Saisonbeginn heißt es also jedes Jahr, das Boot an die Elbe zu bringen und umgekehrt. Da muss



Anja und Yves berichten über ihre Reise

die Bindung an die Werft schon sehr eng sein. Am 5. Mai 2016 begann die Rundreise in Ochtrum unter Segeln, führte über Helgoland und durch den Nord-Ostsee-Kanal bis Rostock. Erst hier begannen Bilder und Vortrag. Es ging über Darsser Ort (muss man nicht wirklich gewesen sein, sagten sie) in den Barther Bodden

Schöne, harmonische Weihnachten und ein gesundes, erfolgreiches, neues Jahr wünscht allen SVAOe-ern das Foto-Wannack-Team!

Besuchen Sie uns auf unserer Internetseite, vielleicht haben Sie dann eine Idee, was Sie in diesem Jahr an Ihre Mitsegler (z.B. an Ihre Frau) verschenken können. Wir können bestimmt helfen. Sei es eine Digitalkamera, wasserdicht und stoßgeschützt für dramatische Aufnahmen beim Segeln oder zum Tauchen bis fünf Meter Tiefe. Die gibt es schon ab 139,- Euro! Dann unsere große Auswahl an Ferngläsern!! Vielleicht ein Taschenfernglas von Kowa für die Reise oder für Ihre Enkelkinder haben wir schon für 89,- Euro, dann das neue ZEISS Terra 8x25 Taschenfernglas für nur 279,- Euro (als 10x25 schon für nur 299,- Euro). Für jeden Anspruch und Geldbeutel haben wir das Richtige. Vielleicht auch für den Skipper ein neues Fernglas? So etwas richtig Gutes! Scharf, brillant und super hell. Denn, Seemann, unsere Augen werden nicht besser, aber immer besser werden unsere Ferngläser. Bringen Sie Ihr altes Bordfernglas mit und vergleichen Sie bei uns vor der Tür unseres Geschäftes mit Blick auf den Hamburger Michel. Sie werden überrascht sein, was optisch heute möglich ist. Aber wir reparieren auch Kameras und Projektoren, nicht nur 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



*Stephan bedankt sich bei den Vortragenden
(Fotos: Nietsch)*

mit sehr viel Schilf-Einsamkeit und hübschen Orten über Kloster/Hiddensee, Stralsund, Rügen, Greifswald, Peenestrom ins Stettiner Haff. Dort, in Ückerkmünde, wurde der Mast gelegt und bei Gelegenheit von der Werft nach Ochtum gebracht. Nun weiter mit dem Outborder. Zunächst ein Abstecher nach Swinemünde, dann über Stettin in die Oder bis Schwedt. Über den Oder-Havel-Kanal ging es nach Berlin, dann durch die Hauptstadt nach Potsdam und über den Mittellandkanal mit Elbequerung bis zum Wasserstraßenkreuz Minden. Dort wurde auf die Weser abgestiegen und auf dieser bis zum Winterlager in Ochtum gefahren, wo die Reise am 9. Oktober 2016 endete.

Die ganze Reise wurde von sehr schönen Fotos und einer Reihe zeitgeraffter Videos aus den Schleusen begleitet und natürlich von den Erläuterungen und Kommentaren von Anja und Yves. So ein Unternehmen erfordert viel Einsatz und auch Opfer, aber es wird auch belohnt. Insgesamt wurden 1245 Seemeilen (zum besseren Verständnis für Segler wurden die Kanalkilometer in Meilen umgerechnet) bewältigt. 18 Bahnfahrten unterbrachen die Reise, denn zu Hause

wartete ja ein Beruf. Man war 81 Tage an Bord und überwand 28 Schleusungen.

Die Zuschauer harreten geduldig bis zum Ende des Vortrags aus. Viele für einen Küstensegler ungewohnte Eindrücke waren zu verarbeiten. Von Küsten- und Seefahrten unserer Mitglieder hören wir viel, von Binnenfahrten der Motorbootleute auch gelegentlich. Beides zusammen mit ein und demselben Boot war noch nicht vorgekommen. Es wurde nie langweilig, wenn auch Nachahmer sich schwerlich finden werden. Stephan dankte den Vortragenden sehr herzlich, und es gab reichlich Applaus. GAN

Hamburg Boat Show

Die erste und hoffentlich nicht die letzte mit SVAOe-Beteiligung

Sonnabendvormittag, 13. Oktober, vor der Messe. Elske, Claus, Hannes und ich fahren mit viel Gedöns zum Messegelände. In Halle 6 hat die SVAOe ihren Stand. Nun, was heißt Stand. Zunächst einmal ist unser Stand nur ein Dreieck von 16,3 m². Grauer Teppichboden zum Schutz gegen Verschmutzung mit einer Plastikplane abgedeckt. Von der Firma Gotthardt haben wir kostenlos Material erhalten, um aus dieser Freifläche einen Stand werden zu lassen. Zügig entsteht aus mitgebrachten Teilen ein „Rahmen“ für unseren Messeauftritt. Tische und Stühle aus dem Clubhaus und ein improvisierter Tresen mit Clubstander komplettieren das Bild.



*Das Logo der neuen
Hamburg Boat Show*

An den Folgetagen wurden Plakate geklebt (mancher Messebesucher mokierte sich fotografierend über Tippfehler, aber wer arbeitet, macht auch mal Fehler, und wer ohne Fehler ist, werfe den ersten Stein, oder wie heißt das noch?), ausgeleuchtet und der Stand mit Infomaterial und Getränken bestückt, um Besucher freundlich beraten und bewirten zu können.

An allen Messetagen stand dafür wieder eine kompetente SVAOe-Mannschaft bereit. Annette, Dörte, Elske, Jule, Mandy, Hannes, Hartmut und Jens wechselten sich ab.

Der erste Messetag am Mittwoch verlief noch verhalten, dann steigerten sich die Besucherzahlen von Tag zu Tag. Die SVAOe war der einzige Segelverein, der sich auf dieser ersten Hamburg Boat Show präsentierte. Das Interesse an unseren Angeboten hat gezeigt: Das war genau richtig. So mancher möchte die SVAOe auf einem der nächsten Clubabende persönlich kennenlernen und wird uns in Neumühlen besuchen. Allein 42 Nicht-SVAOe-er haben sich an dem vom Führerschein-Obmann erstellten Quiz zu Kenntnissen beteiligt. Drei Gewinner nehmen kostenlos an dem am 5. November beginnenden Sportbootführerschein-See-Kurs teil, andere nutzen dieses Angebot gebührenpflichtig. Die Vorjahre haben gezeigt, dass so mancher Teilnehmer der SVAOe danach treu bleibt.

Am Sonnabendabend, 20. Oktober, war die Messehalle 6 dann für Veranstaltungen der Aussteller freigegeben. In Form eines offenen Vereinsabends konnten wir Clubmitglieder und Gäste bewirten.

Unser Fazit: Es hat gerade beim ersten Mal etwas Mühe gemacht, aber die hat sich gelohnt! Gerne kommen wir 2019 wieder.

Hartmut Pflughaupt



Der SVAOe-Stand vor der Eröffnung

(Foto: Hartmut Pflughaupt)

Die SVAOe-Altjunioren sind in Sachen Müll unterwegs

Am 18.10.2018 trafen sich 18 Teilnehmer der Altjunioren bei der MVB (Müllverwertungsgesellschaft) in der Borsigstraße. Die MVB ist Betreiber einer Müllverbrennungsanlage für Hausabfälle und eines Biomassekraftwerks zur Verwertung von Altholz in Hamburg.

Zuerst erhielten wir im Besucherraum die nötige theoretische Einweisung in die Aufgaben der Stadtreinigung und den Werdegang des Hausmülls. Die Stadtreinigung ist eine Gesellschaft öffentlichen Rechts, die den Hausmüll sammelt, transportiert, behandelt und recycelt. Die Verbrennungskapazität der Müllverbrennungsanlage beträgt 320.000 Tonnen pro Jahr, verteilt auf zwei Verbrennungslinien. Die bei der Verbrennung entstehende Abwärme wird als Fernwärme für die Stadt Hamburg genutzt. Bei der Verbrennung und Abgasreinigung entstehende Stoffe werden entweder deponiert oder, falls es sich um wertvolle Rohstoffe han-



Begrüßung im Vortragssaal



Zu Beginn Erläuterungen durch Frau Heinrich



Im Betrieb 1



Im Betrieb 2



Der Polypgreifer im Müllbunker



In der Schaltzentrale



Was übrig geblieben ist



Die Schlacke wird sortiert (Fotos: Tomas Krause)

delt, weiterverkauft. Das 2005 als dritte Linie errichtete Biomassekraftwerk verwertet jährlich mehr als 150.000 Tonnen Altholz thermisch. Die CO₂-neutral gewonnene Energie wird in Form von Elektrizität und in Kraft-Wärme-Kopplung erzeugter Wärme in die jeweiligen Hamburger Versorgungsnetze eingespeist. So können fossile Brennstoffe durch nachwachsende Rohstoffe ersetzt und ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden.

Wir Altjunioren wollten wissen, was mit unserem Hausmüll passiert. Unter sachkundiger Führung erhielten wir zunächst eine theoretische Einweisung in die Aufgaben der Stadtreinigung und den Werdegang des Hausmülls. Daraus ergaben sich viele Fragen und reichlich Gesprächsstoff. Wir staunten über den umfangreichen Recyclingprozess und die dabei entstehenden wiederverwend-

baren Stoffe, die weiterverkauft werden können. Dann wanderten wir mit Schutzhelm und Brille durch den Betrieb. Wir verfolgten den Weg des Mülls durch die Anlage von der Anlieferung über die Beförderung mit einem Polypgreifer in die Aufgabetrichter, die Abscheidung von Wertstoffen, die Verbrennung in zwei Öfen, die Filterung der Abgase und die Nutzung der Verbrennungswärme.

Die Altjunioren zogen nach zwei Stunden vollgestopft mit Wissen und nachdenklich gemacht über das Thema „Mülltrennung“ von dannen. Bei einem gemeinsamen Mittagessen wurde noch weiter diskutiert, um das Erlebte zu verarbeiten. Es war ein erlebnisreicher Vormittag, und auch auf diesem Wege danken wir noch einmal Frau Heinrich von der MVB für ihre frische, fachkundige Führung.

Peter Kaphammel

TOPLICHT

Schiffsausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten • Werftausrüstung

**Notkestraße 97
22607 Hamburg**

Tel.: 040 - 88 90 100
Fax: 040 - 88 90 1011
toplicht@toplicht.de

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



„Der kleine Braune“

Kostenlose Katalog-
bestellung und Webshop
www.toplicht.de

Absegeln Ein gelungener Saisonabschluss

Im Herbst kommt immer alles zusammen: Parallel zu unserem Absegeln in Glückstadt treffen sich die Freunde des Gaffelriggs zu ihrer großen Regatta rund Rhin mit fast 40 Schiffen und im Binnenhafen ist großes Spektakel von Seglern und Marktbesuchern, Flohmarkt und Panorama für Sehleute. Aber der Reihe nach: Der Verfasser hatte den Wetterbericht studiert



Flaggenschmuck im Glückstädter Hafen



Man trifft sich im Cockpit zu fröhlicher Runde
(Fotos: Ulrich Körner)

und bereits am Donnerstag in Wedel abgelegt. Bei allerbestem Südwest war er zur Stör gesegelt und konnte eine ruhige und einsame Nacht in Borsfleth genießen. Am Freitag, als kräftiger Nordwest die Elbe mit weißen Tupfern versieht, kann er dann, statt Schlag um Schlag gereift aufzukreuzen, unter Motor nach Glückstadt verholen. Abends gibt es großes Farbspektakel am Binnenhafen, als zu Musik und bunten Fontänen der Feuerwehr die Glückstädter Segler ihre Lichterfahrt vorführen.

Am Sonnabend füllen sich die Plätze im Außenhafen, die Gaffler starten vor den Hafemolen ihre Regatta und bieten nachmittags zur Sperrwerksöffnung ihre seemännischen Fähigkeiten dar, als ein Teil der großen Flotte in den Binnenhafen verholt.

Mit dem schwarz-gelbem Stander werden gesichtet: „Aeolus“, „Baggy“, „Ballerina 2“, „Benedictus“, „Circle“, „Fierboos“, „Folkerot“, „Havkarlen“, „Island“ in neuem Glanz erstrahlend, „Kalea“, „Luise“, „MagiX“, „Nordwest“, „Philou“, „Pievel“, „Ratokker“, „Rainville“, „Taschenboot“ sowie „Ulla“, ein kleiner Spitzgatter aus der Feder von M.S.J. Hansen. Aufmerksamen Beobachtern fällt zudem die bereits mastlose „Wilde Wicht“ im Binnenhafen ins Auge, aber nicht zum Absegeln angereist, sondern aufs Winterlager wartend.

Abends zieht es die Besatzungen Richtung Marktplatz. Zunächst vorbei am alten Zollhaus, vor dem Jens Cornelsen den großen Stander der Vereinigung gesetzt hat. Der Anblick seiner Schiffe an ihrem eigenen Liegeplatz ist einer temporären Baustelle zum Opfer gefallen. Im „Ratskeller“ hat der Festausschuss ein ebenso leckeres wie üppiges Bratkartoffeln-satt-Essen organisiert. Derart gesättigt kann man sich in der „Alten Oper“ an den



Der Glückstädter Vorhafen ist gut belegt und gut beflaggt



*Auf der Kegelbahn der „Alten Oper“
(Fotos: Birgit Güldener)*

Bowling-Bahnen und am Tresen wiedersehen. Am Sonntag steht dank guter Tide zunächst einmal Ausschlafen und ruhiges Frühstück auf dem Programm. Wem danach der Sinn nach Bewegung steht, sucht an der Hafenspitze den kleinen maritimen Flohmarkt nebst den Gemüseständen auf. Wer danach – wie der Verfasser – schon vor Niedrigwasser ausläuft, um die Rhinplatte im Norden zu runden, kann sich an der seltenen Beobachtung eines majestätisch auf einem Stack sitzenden Seeadlers erbauen. Der Rest der Flotte folgt mit der Flut, angesichts höheren Wasserstandes ohne Grundberührungen im Kartoffelfloch. Wohl alle genießen bei teils frischem

Südwest einen wunderschönen Segelnachmittag zwischen vielen Yachten und erhaben auftretenden großen Gaffelseglern. Ein gelungener Saisonabschluss!
UK

Erste Hilfe für Ältere Ein Thema, das weitgehend unterschätzt wird

Liebe Altjunioren und Freunde, ich habe mir einmal überlegt, was uns „junggebliebenen Altjunioren“ vielleicht fehlen könnte und bin dann nach einem Artikel des Hamburger Abendblatts darauf gekommen, dass das Thema „Erste Hilfe für Ältere“ für uns von großer Bedeutung ist und allgemein unterschätzt wird. Was muss passieren, wenn wir in Not sind? Was muss ich selber tun, wenn jemand in Not ist? Wie lange ist es her, dass ich einen Erste-Hilfe-Kurs absolviert habe?

Die bekannte Referentin Frau Anne Erdmann wird für uns einen Workshop in unserem Clubhaus zum Thema „Erste Hilfe für (Alt-/Jung-) Senioren“ abhalten. Hier soll gezeigt werden (mit Übungen), was zu tun ist, wenn ich in Not bin oder jemand anderes in Not ist und geholfen werden muss (gesetzliche Verpflichtung!).

Termin: Sonnabend, 2. Februar 2019

Uhrzeit: 9:00–16:00 Uhr

(bitte pünktlich erscheinen)

**Ort: Clubhaus SVAOe, Neumühlen 21,
22763 Hamburg**

Teilnahmegebühr: € 30,- oder € 20,- (je nach Anzahl Teilnehmer), bitte bar mitbringen, zu Beginn wird Betrag kassiert.

Anmerkung: maximal 20 Personen (Minimum 10 Personen). Sportliche Kleidung.

Meldeschluss: Freitag, 25. Januar 2019

Anmeldungen mit Namen und Vornamen bei Peter Kaphammel, peter.kaphammel@hamburg.de, Tel.: 040-5205657 oder Mobil: 0171-2111664
Workshop-Inhalt:

Notruf, Lebenswichtige Funktionen kontrollieren/erhalten, Kreislaufstillstand erkennen, Herzdruckmassage, Benutzung des Defibrillators (Defi), Schlaganfall erkennen, Erkrankung oder Unfall, Psychische Erste Hilfe, Stabile Seitenlage, Herzdruckmassage und Atemspende an der Übungspuppe, Maßnahmen bei Atemstörungen und Bewusstlosigkeit, Notfallpass, Erste-Hilfe-Wissen, Trainings -und Rollenspiele. Und natürlich steht Frau Erdmann Ihnen für jegliche Fragen zur Verfügung. Peter Kaphammel

Die Mitgliederversammlung im September

Zwei auf einen Streich

Zentrales Thema der Versammlung waren anstehende personelle Entwicklungen und Entscheidungen in der Vereinigung.

Zunächst stellte der Vorsitzende die neue sportlich-fachliche Kraft vor (Zur Erinnerung: Im Frühjahr 2016 hatte die Mitgliederversammlung ein neues Ausbildungskonzept für unsere Arbeit am Alsterufer verabschiedet, das die Unterstützung unserer ehrenamtlichen Trainer und Übungsleiter durch bezahlte Kräfte, eine „organisatorisch-technische Kraft“ und eine „sportlich-fachliche Kraft“ zum Inhalt hatte). Nachdem der bisher als organisatorisch-technische Kraft tätige Sven Becker aus beruflichen Gründen seine Tätigkeit beenden musste, wurden die finanziellen Mittel frei, um die notwendige Besetzung der Position „sportlich-fachliche



Die neue „sportlich-fachliche Kraft“ Roger Redmond



Die Versammlung stimmt der Einstellung zu

Kraft“ vorzunehmen. Der Vorstand hat sich in den vergangenen Monaten um die Besetzung der vakanten Position bemüht. Es konnte Roger Redmond gewonnen werden. Der sympathische Neuseeländer durfte sich ausgerechnet an seinem 49. Geburtstag den Mitgliedern vorstellen. Er kann neben einer pädagogischen Qualifikation eine interessante Segelvita vorweisen. Er segelte Jollen und Dickschiffe in „Down Under“ und auf der Cowes-Week und nahm an zahlreichen Regatten in skandinavischen und niederländischen Gewässern teil. Nach Hamburg hat es ihn der Liebe wegen verschlagen. Sein neues Betätigungsfeld liegt nun an Elbe und Alster.



Die neue FSJlerin Mandy Löwe wird vorgestellt



*Intensive Gesprächsrunde nach dem offiziellen Teil
(Fotos: Tomas Krause)*

Der Vorsitzende stellte sodann das auf Mitgliederversammlungen bereits dargelegte Konzept zur sportlich-fachlichen Kraft noch einmal vor und betonte, der mit 20 Wochenstunden dotierte Job sei auch als Unterstützung der zahlreichen ehrenamtlich tätigen Vereinsmitglieder zu verstehen. Mit 36 Ja-Stimmen bei einer Enthaltung hat die Versammlung gem. Abschnitt 5.1 Satz 1 der Satzung der Beschäftigung von Roger Redmond zugestimmt.

Die Nachfolge unseres bisherigen FSJ-lers Aaron Barnitzke wird die 18-jährige Mandy Löwe antreten. Sie hat sich im Anschluss an ihr Fachabitur für ein freiwilliges soziales Jahr (FSJ) und

bewusst für eine Tätigkeit im Segelsport entschieden, obwohl sie (noch) keine Erfahrungen im Umgang mit Schot und Pinne hat.

Dagegen bringt sie Erfahrungen in der Kinder- und Jugendarbeit beim Kinderturnen und Handball mit. Mit Blick auf eine mögliche spätere Arbeit im Sportmanagement hat sie sich für die Tätigkeit als FSJ-lerin in der SVAOe interessiert. Unter „Verschiedenes“ erinnerte der Vorsitzende an die bevorstehenden Aktivitäten zur Elbe-Ausklang-Regatta und das Absegeln in Glückstadt. Er berichtete weiterhin, dass die SVAOe sich auf der „Hamburg-Boat Show“ vom 17. bis 21. Oktober 2018 präsentieren wird und bat alle, die sich für den Standdienst interessieren, sich in der Geschäftsstelle zu melden.

Die Mitglieder wurden noch einmal gebeten, sich an der von unserem Mitglied Ralf Preuss initiierten Umfrage des BSH zu möglichen Störungen des UKW-Betriebs durch LED-Positionslampen zu beteiligen.

Zum Schluss wurde das Vorhaben des J/24 „Tinto“-Teams erläutert, sich als SVAOe-Vertreter an den Regatten zur Qualifikation zur 2. Segel-Bundesliga zu beteiligen. Die Regatten werden vom 2. bis 4. November im Rahmen des DSL (Deutsche Segel Liga)-Pokals in Hamburg ausgesegelt. Die Mannschaft hatte angefragt, ob ein Zuschuss der Vereinigung zu den Meldegeldern möglich sei. Eine spontane private Spende hat die Finanzierung des Startgeldes sichergestellt. Wir danken dem großzügigen Spender und wünschen dem Team viel Erfolg!

Hinweis: Im Herbst 2015 hatte eine Mannschaft aus dem Kreis unserer J/24-Segler bereits einen Versuch gemacht, sich für die 2. Bundesliga zu qualifizieren, war damals aber leider gescheitert.

Ulrich Körner

35. Alsterglocke des HSC

14 Runden Sport und Spaß

Zum absolut sommerlichen Saisonabschluss des HSC am 16.10.2018 wurden unter den 400 Seglerinnen und Seglern bei bis zu 26°C auch einige SVAOe-er gesichtet. Bei nur 2–3 Bft aus SSO wurden im Uhrzeigersinn 14 Runden gesegelt. Wie immer wurde nach jeder Runde die Crew gewechselt. Und wie immer gab es wilde und zum Teil nasse Crewwechsel an dem langen Außensteg des HSC. Nur gut, dass Rettungswestenpflicht angezeigt war.

Schön, dass die J/24 mit 11 Booten immer noch die stärkste Klasse an den Start brachten und vorsichtshalber ihre eigene Wechselzone hatten. Die SVAOe-J/24 „Hungrier Wolf“ und „Juelssand“ waren nicht dabei, da sie andere Planungen hatten. Auch bei den anderen, zum Teil sehr unterschiedlich schweren Booten, war das Gedränge auf dem Außensteg groß. Schön war es auch zu sehen, dass sich zahlreiche über die verschiedenen Vereine gemischte Crews gefunden hatten, die in Klassen wie Pirat, J/70, J/22, Zugvogel, Conger, O-Jolle und 505er nicht verbissen, aber dennoch ambitioniert um die Platzierungen segelten.

Gewonnen hat das 505er Team Steve Kwee (HSC)/Max Gurgel (HSC), das berechnet sensationelle 10:47 Minuten vor den Zweitplatzierten Daniel Baum (HSC)/Petrus Baumgartner (SCOe) mit der Elb-H-Jolle „Frida“, ins Ziel kam. Folgende Platzierungen bei gewerteten 62 Teams gab es aus Sicht der SVAOe: 50. Lars Hauschildt/Felix Taschendorf mit einer Elb-H-Jolle, 19. Thomas Koerner/Peter Hauschildt mit einer Elb-H-Jolle, 17. Gerrit Rampendahl/Andreas Lindlahr (HSC) mit einer J/70. Gesehen wurden

noch folgende SVAOe-Mitglieder auf verschiedenen Booten als Crew: Jette Lyssewski, Jonna Rampendahl, Astrid Rampendahl, Lea Zwirner, Yelle Taschendorf, Peter Körner. Entschuldigung, falls ich jemanden übersehen habe!

Gerrit Rampendahl

Elbe-Ausklang-Regatta

Wenig Wind auf der Elbe, aber eine heftige Bö

Eine Woche vor der Regatta waren die Wetteraussichten nicht ganz so prickelnd. Windfinder und andere prognostizierten Windgeschwindigkeiten bis 35 Knoten. Am Morgen des Ereignisses dann das Gegenteil davon. Nur noch fünf Knoten im Laufe des Tages. Es müssen ja nicht 35 Knoten sein, aber fünf Knoten sind dann doch für eine Regatta sehr dürftig.

Pünktlich um 13:00 Uhr schickte unser Wettfahrtleiter Lui Dahm das aus 28 Yachten bestehende Feld auf die Regattabahn. Diese führte vom Start vor dem Hamburger Yachthafen elbab gegen die Tide zur Tonne 116. Trotz des Spinnakerstarts bei schwachen östlichen Winden und auflaufendem Wasser gab es diesmal keinen Frühstart. Auch das Runden der Tonne 116 klappte dieses Jahr. Keiner fuhr falsch herum. Vielleicht hat ja auch die nochmalige Erklärung der Begriffe „an Backbord lassen“ und „an Backbord runden“ von Marcus Boehlich in seiner Rundmail zur Aufklärung beigetragen.

Die ersten Yachten durften dann mit beginnendem auflaufendem Wasser in die Nebelbe hinter Hanskalb kreuzen. Dann aber kam der angekündigte Regen und damit Wind – aber aus westlichen Richtungen, so dass das Gros des Feldes nunmehr wieder unter bunten Segeln elbauf fuhr.



Start bei schwachem Ostwind 1



Start bei schwachem Ostwind 2



Für eine kleine Bugwelle reicht der Wind



Nach dem Start: Die Großen ziehen davon



Eine Menge Segel, durchs Tele besonders



Der „Falke“ als Sicherungsboot (Fotos: Tomas Krause)



Nach dem Start



J/70 „Tinto“ in Aktion



„Ballerina 2“: Trimmen, trimmen, trimmen



Dramatik in der Regenbö (Fotos: Kai Rothenburg)

Da absehbar war, dass der Wind nach Durchzug der Regenfront wieder auf östliche Richtungen drehen und auf nahezu null abnehmen würde, entschied sich die Wettfahrtleitung für eine Bahnverkürzung. Nach der Schleife im Nebenfahrwasser um die Tonne HN2 ging es noch einmal elbab zur 119 und dann direkt ins Ziel. Der Ausflug bis zum Mühlenberger Loch war bei den herrschenden Windverhältnissen leider nicht möglich. Diese Entscheidung erwies sich als goldrichtig.

Dazu hier ein Statement von Marcus Boehlich: „Wir rauschten mit hoher Fahrt um die Ton-

ne 119, wo ein Begleitboot mit der Flagge „K“, (von hier ins Ziel) lag. Ich habe gedacht, was soll das? Es ist doch schöner Wind! Fünf Minuten später habe ich es verstanden, der Wind schlof wieder ein. Die ursprünglich geplante Bahn hätten wir wohl nicht vor Dunkelwerden geschafft. Dank an die weise Wettfahrtleitung. So war es leider etwas kurz, aber ich hoffe, es hat euch trotzdem gefallen. Segeln ist eben ein Natursport.“

Nach dem Regen schlof der Wind nämlich wieder ein und die beiden letzten Boote quälten sich gegen die Tide um die 119 und ins Ziel.

Ach ja und übrigens: Dies ist die Flagge „K“, die das Schlauchboot an der Tonne 119 gezeigt hat. Bedeutung: Von dieser Bahnmarke direkt ins Ziel. Steht übrigens auch in den Segelanweisungen, die jeder Teilnehmer bekommen hat.



Für die Sicherheit der teilnehmenden Boote sorgten die „Anna“ von Kay Rothenburg mit seiner Tochter, der „Falke“ mit Jürgen Raddatz und Claus Torstrick und das von unserem Mitglied Hauke Meyer kostenlos zur Verfügung gestellte Schlauchboot „Elbesegel“ mit Tomas Krause und Hartmut Pflughaupt.

Die Ergebnisliste findet man unter www.svaoe.de/download/regatten/elbe und die Preisträger der Wanderpreise.

Übrigen hat die Hysterie um das neue Datenschutzrecht auch seine Auswirkungen auf die Berichterstattung dieser Regatta. Der Skipper einer Yacht hat der Veröffentlichung von Fotos von sich und seiner Besatzung widersprochen. Wenn das Schule macht, können wir das Fotografieren künftig wohl einstellen.

Hartmut Pflughaupt

Die Pagensand Wettfahrt des SCOe 2018

„Fun“ wird Sieger über Alles

Gibt es noch diese traditionelle, vielleicht sogar anspruchsvolle Langstreckenregatta auf der Elbe, die gegen den allgemeinen Trend ihre Meldezahlen steigert und an Attraktivität gewinnt? Ja, 2018 verzeichnete die Pagensand-Wettfahrt des SCOe 59 Meldungen.

Worin liegt die Attraktivität? Eine große Mitgliederzahl kümmert sich um die Ausrichtung. Man hat das Gefühl, der ganze Verein ist auf dem Wasser und an Land beteiligt und möchte dazu beitragen, dass gerade diese Veranstaltung zu ihrem großen Erfolg des Jahres wird.

Für uns Segler spielt heute eine wichtige Rolle sicher die soziale Komponente: Traditionell trifft man sich nach der anstrengenden Wettfahrt in der Halle und nicht im Freien. Schmackhaftes Essen ist dort garantiert. Für mich eigentlich das Wichtigste nach so einer erfolgreich abgewickelten Wettfahrt: Es verspricht Bilder zu geben, und ich möchte wissen, welchen Eindruck macht auf mich der Trimm meines Bootes? Leider hatte der Bild-Techniker so seine Schwierigkeiten mit einer zeitnahen Präsentation.

Wie hat sich mittlerweile die Flotte entwickelt, die hier segeln wollte? Diesmal waren die Folkeboote schon die kleinsten Teilnehmer mit Yardstick 114. Klar, für etliche Jollen kann diese lange Tour zur besonderen Herausforderung werden. Das bewahrheitete sich 2018. Der Vorteil jedoch für die langsameren Boote aus dem ersten Start liegt darin, dass sie sich zunächst frei segeln und entwickeln können, bevor die schnelleren Hirsche aus den späteren Starts alle an ihnen vorbeiziehen.

Das taten sie dann auch, als sie vom Dwarsloch an auf dem langen Streckbug entlang Pagensand ganz leicht die Schoten schricken konnten. Doch dann kündigte sich Unheil an: Eine fiese, schwarze Regenwand. Noch vor dem Erreichen von Pagen Nord und der Tonne 92/PN1, hatte sich über Land am Südufer eine bedrohlich aussehende Gewitterfront aufgebaut, die dann mit Regen und starken Böen von 6 bis 7 auf die Flotte niederging. Ich fürchtete um die wenigen Jollen und Jollenkreuzer. Selbst die größten Schiffe neben uns fingen an zu reffen.

Diese Windstöße empfand ich als grenzwertig. Unser Folke lag so weit über, dass wir große Schwierigkeiten hatten, nach der Wende die hohe Kante wieder zu erklettern, aber ohne uns dort sicher zu fühlen. Der Schlag quer zum Strom war noch einigermaßen erträglich; auf Steuerbord gegen die See bockte das Boot so erheblich, dass es seine Besatzung wie ein störrischer Hengst abzuwerfen drohte. Schmuleres Wasser am Fahrwasserrand konnten wir jedoch nicht aufsuchen. Die Konkurrenz von Folke „Beluga“ hatten wir im Nacken. Seit dem Kopf-an-Kopf-Start in Wedel lag sie noch immer mit uns gleichauf.

Erst nach Erreichen der Luvtonne 85 trat auf dem ersten Raumschenkel eine vorläufige Entspannung ein. Aufklaren und Sonne taten ein Übriges. Aber sechs Jollen und Jollenkreuzer wie der 20er „Orion“- hatten bereits aufgeben müssen: Zuviel Wasser im Schiff. Allein ein Zugvogel kam durch das Inferno. Respekt!

Noch während des gesamten Absegelns des sog. „Aufzugs“ (mit zusammen sechs Meilen) lief uns der Ebbstrom weiter entgegen. Eine Tidenkenterung kam uns erst zu Hilfe, als wir schon alle ganz flachen Nasen des Schwarztonnensandes

hinter uns gelassen hatten. Der stark pendelnde Wind versprach für die Rücktour eine weitere leichte Rechtsdrehung, aber leider auch insgesamt eine Abnahme. Die Flotte vor uns – solange sie ihre Spinnaker tragen konnte – entfernte sich weiter. Wir am Tampen mussten damit rechnen, dass alle Yachten aus Start drei und vier demnächst schon das Ziel vor Augen hatten oder bereits im Hafen lagen. „Edelweiss“ schaffte es nach 4 Stunden 18 Minuten. Wir brauchten 5 Stunden 30 Minuten.

Unser Ergebnis auf der Preisverteilung (Gesamt-sieg für „Fun“ und dazu drei Wanderpreise) hat mich dann doch wieder stark überrascht: Ein optimal gesegelt Folke kann es gegen die ganze Flotte schaffen, auch wenn es mit YS 114 als kleinstes, langsamstes Schiff an den Start geht. Aber wer mal die Platzierung der ersten zehn Boote betrachtet: Es ging bei den diesjährigen Siegern schon mal nicht ohne scharfe Konkurrenz aus der eigenen Fraktion oder Klasse. Für Einzelgänger sehe ich aber kaum eine Chance, über fünf bis sechs Stunden am Limit zu segeln. Für die SVAOe punkteten „Ballerina 2“, „Swift“ „Havkarlen“ und „Emma“. Schiffe dieser Größe (zwischen knapp neun und zehn Meter Länge) machen es ihren Crews doch wohl etwas einfacher zu „performen“. Daneben überzeugten mich die dänischen Spitzgatter vom Typ Grinde und Kaskelot im böartigen Seegang bei Bielenberg, während wir im Folke wie wild „über Stock und Stein“ rumpelten. Danke Petrus, alles blieb heil!

Klaus Pollähn

PS. Warum war ich so perplex und habe tatsächlich nachgezählt? Auf den erwähnten drei Wanderpreisen des SCOe steht der Name Pollähn inzwischen 35 Mal graviert. Das spricht fürs Folkeboot (*und für die Eigner! Red.*)

Die J/24-Weltmeisterschaft auf dem Gardasee

Gute SVAOe-Beteiligung und gute Ergebnisse

Der Gardasee ist, nach den Bildern zu urteilen, ein imposantes und sehr schönes Gewässer. Für Regattasegler ist er „tricky“. Er wird von zwei ziemlich regelmäßigen Winden beherrscht, tagsüber der Ora, nachts dem Pelér, mit Flauten dazwischen. Aber nichts ist ohne Ausnahme, wie man sehen wird. Für eine Weltmeisterschaft der J/24 ist er, obwohl kein Offshore-Gewässer, wie geschaffen. Unsere beiden Vereinsboote „Hungriger Wolf“ (warum sich dieser Name für die WM danisierte, ist nachfolgend zu lesen) mit Herrenteam unter Steuermann Fabian Damm und „Juelssand“ mit Damenteam unter Steuerfrau Laura Hatje nahmen teil, ebenso wie Jette Lysewski als Mitglied im Damenteam der „Derbe Kerle“, die für den MSC startete.

98 teilnehmende Boote fanden sich zur J/24-Weltmeisterschaft ein. Wer die Klasse schon für tot erklärt hatte, irrt. Zwar ist das Boot nicht taufisch. Seit es 1976 von Rod Johnston entworfen und gebaut wurde, gibt es heute 5500 Stück davon auf der Welt. Es ist immer noch attraktiv, wie die Beteiligung zeigt, wenn auch nicht ganz so en vogue wie die fast gleich große J/70.

Man sollte meinen, dass Italiener auf ihrem See einen Heimvorteil hätten. Das war nicht der Fall. Auf den ersten fünf Plätzen findet man vier US-Amerikaner und einen Japaner. Deutsche Teilnehmer waren stark und mit beeindruckenden Plätzen vertreten; das zulässige deutsche Kontingent von 14 war ausgenutzt.

Lesen Sie im Folgenden, wie hervorragend sich

der „Wolf“ alias „Ulv“ und auch „Derbe Kerle“ mit Jette sowie die „Juelssand“ geschlagen haben. Der Bericht des „Wolf“ erscheint in voller Länge, die anderen beiden stark gekürzt. Die SVAOe gratuliert allen Teams sehr herzlich. (Red.)

„Hungrier Wolf“ alias „Den Sultne Ulv“ zeigt seine Stärke Ein großartiges Ergebnis

Als Highlight der diesjährigen Saison ging es für den „Hungrigen Wolf“ samt Crew nach Riva am Gardasee in Italien. Wir, also Moritz, Thorsten, Jonas, Jannik und Fabian, waren das ganze Jahr über mit gleicher Crew bei allen erreichbaren Regatten dabei, und die 2018er Weltmeisterschaft der J/24-Klasse versprach,

mit fast 100 erwarteten Booten ein Event der Extraklasse zu werden. Viele hochkarätige Crews aus Australien, Japan, den USA und 13 weiteren Nationen würden kommen. Ein sehr hohes Leistungsniveau mit vielen Profiseglern im Feld. Das wollten wir auf keinen Fall verpassen.

Für die Qualifizierung nominierten die nationalen Klassenvereinigungen ihre Teilnehmer. Dafür zählte der Platz des Steuermanns auf der Rangliste im vorigen Jahr. Da wir letztes Jahr noch Max und nicht Fabian an der Pinne hatten, waren wir überhaupt nicht gelistet und bekamen deshalb auch keinen der insgesamt 14 deutschen Startplätze. Wir mussten kreativ werden. Als ersten Versuch meldete uns der französische Klassenpräsident. Wir gingen davon aus, dass es damit keine Probleme ge-



LANGLEBIG GO BEYOND EXPECTATIONS
ODER SCHNELL -
WÄHLEN SIE BEIDES

BODENSEE
ARGENWEG 60/5, 88085 LANGENARGEN
+49 07543 1689, info@de.northsails.com

HAMBURG
BROOKTORKAI 5, 20457 HAMBURG
+49 040 7457778, info@de.northsails.com

northsails.com **NORTH SAILS**

ben würde und machten Pläne. Drei Wochen vor dem Event wurde dann angekündigt, dass jeder Steuermann seine nationale Zugehörigkeit nachweisen muss, entweder durch seinen Pass oder eine Meldebescheinigung. Der Urlaub war eingereicht, die Unterkunft konnte nicht mehr storniert werden, das Meldegeld war schon bezahlt, aber als Franzosen zu starten, war keine Option mehr. Wir fanden einen Paragraphen im Regelwerk, der beschrieb, dass man unter bestimmten Bedingungen auch für ein Land starten darf, welches keine eigene Klassenvereinigung hat, also beantragten wir mit einem langen Brief an das internationale Klassenkomitee einen dänischen Startplatz. Da Fabian seit mehreren Jahren in Kopenhagen wohnt und Dänemark keine eigene J/24-Klassenvereinigung hat, waren alle Bedingungen erfüllt, und somit stimmte das Komitee unserem Antrag zu. Nach einigen stressigen Tagen mit vielen Telefonaten stand nun unserer Teilnahme nichts mehr im Weg. Wir besorgten uns „DEN“-Aufkleber für unsere Segelnummern, übten ein Dänisches Lied ein und Rolf Stünitz druckte uns den Namensaufkleber „Den Sultne Ulv“, also „Der

Hungrige Wolf“ auf Dänisch. Damit waren alle Vorbereitungen erledigt, und so fuhren wir am Donnerstagabend in Hamburg los.

Wir wohnten in einer Ferienwohnung in Rivas lebendiger Altstadt, von der wir es nur fünf Minuten zu Fuß zum Hafen hatten. Die Crew der „Juelssand“ hatte glücklicherweise eine Wohnung im selben Haus, und so unternahmen wir viel zusammen, wie zum Beispiel das obligatorische Eisessen abends auf dem Weg nach Hause. Auch sonst hatten wir ein gutes Rahmenprogramm. An einem Abend besuchten wir das französische Team, mit dem wir schon seit einigen Jahren befreundet sind, in ihrem Haus in den Bergen. An einem anderen Abend ging es zum großen Gala-Dinner des Events. Der Ort der Veranstaltung war Rivas Burgschloss, welches im See steht und nur über eine Brücke zu erreichen ist. Die über 400 Segler speisten, tranken und tanzten zusammen im Burghof, und internationale Freundschaften wurden geschlossen oder aufgefrischt.

Am Sonntag ging es, nachdem alle Boote die Vermessungskontrolle überstanden hatten, endlich aufs Wasser. Es fand eine Testwettfahrt statt,



Traumhaftes Segelrevier Gardasee

bei der wir zum ersten Mal in einem so großen Feld fuhren. Obwohl wir uns in dieser Saison mit jeder Regatta etwas verbessern konnten, waren wir uns sehr unsicher, wie wir wohl abschneiden würden. Unser Training zahlte sich aus, denn es zeigte sich, dass wir uns am Start sehr gut behaupten konnten. Es galt nun, die berühmte Gardasee Strategie zu testen, nach der man stets so nah wie möglich an eine Felswand fahren sollte – egal ob linke oder rechte Kreuzseite. Allgemein wird gesagt: Wer als erster an der Wand abklatscht, gewinnt. Wir lernten, dass man diese Taktik mit so vielen Booten auf derselben Bahn nicht um jeden Preis verfolgen sollte. Anstatt an den Seiten ständig abgedeckt zu werden, konnte man durchaus auch in der Mitte der Kreuz bei freiem Wind gut fahren. Eine weitere wichtige Lektion war, so spät wie möglich auf die Lay-Line zu gehen, da man bei so vielen Booten meist mit sehr viel Überhöhe auf die Tonne zu fährt und dadurch viele Meter verschenkt.

Mit diesen Erkenntnissen gingen wir am Montag in die ersten drei Wettfahrten. Es herrschte der thermische Ora Wind, nach dem man fast die Uhr stellen kann, da er täglich um 12:30 Uhr einsetzt und dann nachmittags mit 10–20 Knoten aus Süden bläst. Auf unsere Ergebnisse 13., 26., und 12. waren wir am Abend recht stolz, waren jedoch auch überzeugt, dass wir dieses Niveau nicht die ganze Woche durchhalten würden. Die Tage kamen und gingen, und wir segelten weitere 13. Plätze. Wir wurden sicherer in unserem Trimm und fanden immer schneller das richtige Gleichgewicht aus Höhe und Geschwindigkeit. Unsere Gesamtplatzierung verbesserte sich kontinuierlich, und mit jedem eingeholten Boot stieg sowohl unser Ehrgeiz als auch unsere Nervosität. Die letzten beiden Wettfahrttage sollten bewölkt

werden, wodurch die Ora ausbleiben würde. Wir waren nach sieben Rennen auf dem 10. Platz und hofften heimlich, dass keine weiteren Rennen stattfinden würden. Die Gefahr, durch wenige schlechte Rennen viele Plätze zu verlieren, war zu groß. Als am Donnerstag tatsächlich kein segelbarer Wind kam, wurde der Start für den Freitag auf morgens 8:30 Uhr vorverlegt.

Der letzte Renntag! In ungewohnter Frühe machten wir im Dauerregen das Boot fertig, 7:30 Uhr auslaufen. Gewitter und ein leichter Nordwind. Unsere Nerven waren gespannt wie Drahtseile, erwarteten wir doch, noch drei lange Rennen segeln zu müssen, bei denen wir uns keine Fehler erlauben durften. Bei südlicher Ora wussten wir, was wir taktisch zu tun hatten, aber jetzt war Nordwind und wir hatten keine Ahnung. Wir versuchten noch, telefonisch Freunde und unsere früheren Jollentrainer zu erreichen, von denen wir vermuteten, dass sie sich auf dem Gardasee gut auskannten, doch das blieb wenig aufschlussreich. Über UKW erzählte uns der amerikanische Wettfahrtleiter zunächst, die Lokalmatadore hätten ihm versichert, dass das Gewitter für uns keine Gefahr sei. Eine Viertelstunde später schickte er uns dennoch in den Hafen. Wir schauten auf die Uhr und fingen an zu rechnen. Wie viele Wettfahrten würden heute noch möglich sein, wenn wir jetzt erst das Gewitter abwarteten? Kaum hatte das letzte Boot im Hafen angelegt, war der Spuk vorbei, die Startverschiebungsflagge ging herunter und wir fuhren direkt wieder raus ins Regattagebiet. Der Nordwind war nun recht kräftig. Umbauen von der Genua auf die Fock. Adrenalin! Wir schienen nicht die Einzigen zu sein, die aufgeregt waren. Am Start ging es drunter und drüber. Es war extrem voll auf der rechten Seite der Linie. Wir



*Die stolze Crew bei der Siegerehrung
(Fotos: Team „Hungriger Wolf“)*

fanden keine Lücke und keinen freien Wind. Was für eine Katastrophe, doch dann Erlösung durch einen Gesamttrückruf. Zu viele Boote waren zu früh über die Linie gefahren. Die Stimmung an Bord war mehr als angespannt, doch der nächste Start glückte. Wir fuhren raus auf die rechte Seite und kamen als 13. am Luvfass an. Auch der Vormwindkurs und die zweite Kreuz liefen gut. Der „Wolf“ rannte. Wir wurden Dritte im Ziel. Wow, was für ein Start in den Tag! Wir konnten anscheinend auch bei den neuen Bedingungen mithalten. Die letzten beiden Rennen waren zunächst unser schlechtestes (38.) und darauf ein weiterer 3. Platz. Damit waren alle Wettfahrten durch. Beim Reinfahren waren wir uns sicher, dass unsere Gesamtplatzierung sich auf keinen Fall verschlechtert haben könnte. Voller Stolz und Vorfreude auf die abendliche Feier bauten wir das Boot ab und kranten es zurück auf den Trailer. Bei der Siegerehrung dann die große Überraschung: 7. Platz über alles von 89 Booten aus aller Welt. Damit hatten wir nicht gerechnet. Überglücklich feierten wir in einer Bar in Hafennähe mit vielen befreundeten Crews bis tief in die Nacht.

Fabian Damm

„Derbe Kerle“ am Gardasee Damen-Weltmeister

Nach 16 Stunden Fahrt voller Höhen und Tiefen kamen wir dann bei diesigem Wetter und alle ein bisschen zerstört in Riva am Hafen an, wo die WM der J/24 ausgetragen wurde. Aber keine Müdigkeit vorschützen, denn wir hatten unseren Vermessungstermin um 14:00 Uhr. Pünktlich um kurz vor zwei fing es dann an, Bindfäden zu regnen. Aber ein derber Kerl ist ja nicht aus Zucker und so wurde es eine feuchtfröhliche Angelegenheit, das Boot durch die Vermessung zu bringen.

Am Montag ging es dann bei endlich strahlendem Sonnenschein mit den Wettfahrten los. Insgesamt gingen 98 Boote aus 15 Nationen an den Start. Wir waren alle sehr aufgeregt, weil es unsere erste Weltmeisterschaft war und dann gleich mit so vielen Booten! Gefühlte ging die Startlinie einmal quer über den Gardasee. Start war um 13:00 Uhr pünktlich mit der Ora. Drei Rennen waren für den Tag angesetzt, und wir überlebten alle unbeschadet und zufrieden mit unserer Platzierung.

Sehr human ging es Dienstag um 13:00 Uhr los und die Ora war auch wieder am Start. Wir segelten zwei Rennen und konnten uns im Feld dank konstanten Segelns nach vorne arbeiten. Auch am Mittwoch rutschten wir wieder ein Stückchen nach oben auf der Ergebnisliste.

Der Donnerstag wurde dann leider zum unfreiwilligen Lay-Day. Der Wind schlief ein. Um die fehlenden Rennen auszugleichen, wurde für den nächsten Morgen der Start zum Schrecken aller für 8:30 Uhr angekündigt.

Nicht nur der so entstandene Mangel an Schönheitsschlaf machte uns zu diesem Zeitpunkt zu

schaffen, sondern auch das Wissen, dass wir momentan das erste Damenteam waren. In drei Wettfahrten ist bei einem so großen Feld viel möglich, und so war die Anspannung auf dem Wasser greifbar. Insgesamt schließen wir unsere erste WM mit dem Titel „bestes Damenteam der Welt“, einem 36. Platz über alles, einer großen Holzplatte als Trophäe und einer unglaublichen Erfahrung ab.

Eure Weltmeisterinnen, die „Derben Kerle“

Lynn Wolgast (MSC), Jette Lyssewski (SVAOe), Malena Philippi (MSC), Lynn Thorns (MSC), Lena Harder(BSC) und Svea Wrede (MSC)



„Juelssand“ in der vorderen Hälfte Der Gardasee rief und alle kamen

Der Gardasee ruft, und wir können es kaum noch erwarten, das Boot anzuschlappen und loszufahren. Knapp 100 Boote mit Teams aus der ganzen Welt wollen in der nächsten Woche auf dem anspruchsvollen Revier um die Weltmeisterschaft segeln. Und wir mittendrin!

Vermessung und Practice Race

Das Boot ist ohne Probleme durch die Vermessung gekommen, und wir sind ein schönes Practice Race gesegelt. Die Szenerie auf dem See ist sehr eindrucksvoll mit der steilen Felswand, dem klaren Wasser, starkem Wind und einem nicht enden wollendem See im Süden!



Individuelle
Yacht- Neu-
und Ausbauten



Osmose-,
Maler- und
Lackarbeiten



Teakdecks,
Holzmasten,
Reparaturen



Rundum-
Service und
Winterlager

**ES KOMMT AUF
JEDES DETAIL AN.**

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



*Die Crews der „Juelssand“ und des „Hungriger Wolfs“
(Fotos: Team „Hungriger Wolf“)*

Tag 1

Es war es sehr merkwürdig zuzusehen, wie der Wind einschlief, während die Wettfahrtleitung über Funk versicherte, die „Ora“ werde kommen und man werde pünktlich starten. So kam es in der Tat. Das erste Rennen starteten wir auf der rechten Seite mit freiem Wind. 20 Sekunden vor dem Start drehte der Wind nach links, was uns direkt zum Nachteil wurde und landeten am Ende auf Platz 34. Im zweiten und dritten Rennen häuften sich leider einige Fehler, die in einem Feld von knapp 100 Booten viel kosten. So stehen wir nach dem ersten Tag insgesamt auf Platz 47.

Tag 2

Die Ora kam überpünktlich, und wir nutzten die Zeit zum Einstellen und Angleichen. Leider kamen wir bei beiden Starts nicht gut ins Rennen und fielen in der Gesamtwertung zurück.

Tag 3

Zum ersten Start fuhren wir zunächst frei an die Linie, bis plötzlich ein Boot in Lee umklappte und ohne Fahrt im Schiff auf Steuerbordbug uns die Vorfahrt nahm. Der Verursacher, noch ein Boot weiter in Lee, kringelte sich frei und fuhr los, wir standen im Wind, um eine Kollision

zu vermeiden, und die Boote in Luv fuhren mit freiem Wind an uns vorbei. Wir fuhren uns so gut wie möglich frei, weit auf die linke Seite und holten uns so wenigstens ein paar der Schiffe wieder zurück. Immerhin kamen wir noch als 51. Boot ins Ziel. Der zweite Start lief besser. Der Wind hatte wieder aufgefrischt, und wir fuhren mit Fock, freier Lücke und dem Winddreher auf unserer Seite wieder weit über die linke Seite und kamen unter den ersten 20 Booten an der Luvtonne an! Auf dem Downwind wechselten wir wieder auf die Genua und fuhren nach einer nervenaufreibenden Zielkreuz als 29. ins Ziel.

Tag 4

Die Ora blieb aus, und es war den ganzen Tag sehr flau. Es wurde daher kein Rennen gesegelt.

Tag 5

Zunächst nieselte es nur ein wenig, der Himmel wurde aber immer dunkler, und noch bevor wir beim Startschiff ankamen, donnerte und blitzte es ordentlich. Letztlich war nicht klar, wie sich das Gewitter entwickeln würde, sodass wir ohne ein Rennen gesegelt zu sein wieder in den Hafen geschickt wurden. Als die meisten von uns ihr tiefend nasses Ölzeug grade ausgezogen hatten und sich um einen heißen Cappuccino kümmern wollten, kam das Signal: Alle wieder raus! Wir starteten mega, waren auf der Kreuz hyper schnell und segelten auf dem Vorwinder allen davon. Das erste Rennen beendeten wir auf Platz 14, die Rennen 2 und 3 auf den Plätzen 26 und 27. Sehr glücklich und zufrieden mit diesem letzten Tag machten wir uns dann auf in den Hafen, um das Boot zu kranen. Sehr enttäuscht waren wir alle über die Siegerehrung, die irgendwann im Tohuwaboju der kranenden Boote stattfand. Wir schlossen die Meisterschaft auf dem 41. Platz ab. Euer „Juelssand“-Team

Optipokal zum Herbstanfang Sturm, Flaute und gute Ergebnisse

Nach diesem unglaublichen, schönen und heißen Sommer sollte der erste Herbststurm mit Pauken und Trompeten kommen – pünktlich zum Optipokal. Er kam, aber etwas zu früh, und so hatten wir statt mit starken Böen mit Flaute zu kämpfen.

Das letzte Training war zum Glück ähnlich, so dass sich alle in Geduld üben und diese am Sonntag, dem 23.9.2018 beweisen konnten. Nach einem Start der Fevas (ein SVAOe-Teilnehmerboot) starteten 24 B- und 24 C2-Seglerinnen und Segler. Den Abschluss bildeten die neun C1-Seglerinnen und Segler, die damit ihre erste Regatta bestritten. Dieses Jahr waren alle so gut darauf vorbereitet, dass niemand gecocht werden musste!

Im Laufe der ersten Wettfahrt versagte zunehmend der Wind, und so bissen den Letzten die Hunde. Alle warteten tapfer und warteten danach noch tapferer bis sich nach langer Startverschiebung und keiner Aussicht auf Windzunahme die Wettfahrtleitung erbarmte und den Abbruch bekannt gab – gerade noch rechtzeitig, bevor wir alle sehr nass geworden wären. So kamen alle Segler guter Dinge in den Hafen und freuten sich über die Verpflegung durch die Landmannschaft und die großzügigen Sachpreise der Tombola mit einem gespendeten Trockenanzug als Hauptgewinn. Zusätzlich wurde eine Vielzahl an Pokalen und Wanderpokalen vergeben.

Den Kindern sei gratuliert zu ihren guten Ergebnissen:

Opti B: Jonn Daniel (2. Platz), Ben-Erik Krüger (9. Platz), Nils Wittich (14. Platz), Bjarne Menk (17. Platz), Freya Storbeck (20. Platz), Nis Daniel

(21. Platz), Simon Storbeck (22. Platz), Maja Alt (23. Platz) und Jasper Taschendorf (24. Platz).

Opti C2: Thore Taschendorf (3. Platz), Moritz Nugent (9. Platz), Mathis Kaiser (13. Platz), Fenja Schacht (20. Platz) und Benjamin Niemeier (24. Platz).

Opti C1: Nils Kaiser (2. Platz), Milla Rödenbeck (3. Platz), Maximilian Stuhlmann (4. Platz), Lotta Schacht (5. Platz), Friedrich Düwel (6. Platz), Clara Emami (7. Platz) und Finn Pönicke (8. Platz).

Unserem Wettfahrtleiter Daniel Rüter und dem Schiedsrichter Thomas Lyssewski, ohne die bzw. ohne ihre Weiterbildung zu diesen Befähigungen unsere Regatten gar nicht möglich wären, sei dafür und für ihre aufgewendete Zeit ein herzlicher Dank ausgesprochen. Vielleicht finden sich in Zukunft noch weitere regattabegeisterte Jugendliche oder Junioren, die dieses Wettfahrtteam unterstützen können! Strahlende Augen am Ende des Tages sind ihnen gewiss!

Ein weiterer Dank gilt natürlich auch unseren Trainern auf den Begleitbooten, dem Regattabüro und allen fleißigen Helfern auf dem Wasser und an Land beim Flaggenziehen, Aufräumen, Verkaufen und Brötchenschmieren und natürlich beim Organisieren im Vorfeld!

Wiebke Kaiser (Jüngstenobfrau)

Elbeausfahrt der Jüngsten Die „Kleinstschiffahrt“ erntete wohlwollende und erstaunte Blicke

Am Wochenende vom 1. bis 2. September machten wir mit einer Gruppe der Jüngsten unsere alljährliche Elbeausfahrt der Optis. Sieben fortgeschrittene Optiseglerinnen und -Segler wurden am Sonnabendmorgen von ih-



Begleitboote „Ben“ und „Falke“ abends elbab

ren Eltern mitsamt Optis und Motorboot „Ben“ nach Wedel gefahren. Es ist immer wieder erstaunlich, wie viel Gepäck bei einer Übernachtung im Zelt zusammenkommt. Nachdem alle Boote zu Wasser gelassen, der „Falke“, das zweite Begleitboot, von seinem Liegeplatz geholt und „Ben“ und der „Falke“ gestaut waren, ging es bei leichtem Wind und Sonnenschein mit dem Ebbstrom kreuzenderweise in Richtung Nordsee.

Man erntet viele wohlwollende und erstaunte Blicke, wenn man mit einer Gruppe Optis die Elbe runterkreuzt, vorbei an den Containerriesen und den Fahrwassertonnen, neben welchen die Optis wie Spielzeuge aussehen. Wir

entschieden uns gegen eine Pause und kamen nach etwa drei Stunden Schönwettersegeln bei der Elbinsel Aueberg an. Die Raubtiere (also die Kinder) wurden gefüttert, die Zelte aufgebaut und die Insel erkundet.

Anschließend machten sich die Todesmutigen unter den Kindern zum allseits beliebten Ringfahren mit mir hinter „Ben“ bereit. Bei sommerlichen Temperaturen wurde es eine ausgedehnte Session mit vielen waghalsigen Manövern (es sollen sich sogar zwei Kinder gleichzeitig auf dem Ring gehalten haben), und alle hatten viel Spaß.

Gegen Abend heizte Jan den Grill an und ich hängte meine Hängematte auf. Wir aßen bei Sonnenuntergang zu Abend und quatschten und „chillten“ danach noch ein wenig. Dann ging es in die Zelte, und erstaunlicherweise schliefen alle gleich ein.

Am nächsten Morgen fuhren wir nach dem Frühstück und dem Abbau der Zelte weiter elbab in Richtung Stör und Wewelsfleth. Mit etwas mehr und achterlichem Wind machten wir gute Fahrt über Grund. Nur die letzten Meter in der Stör wurde die Flotte zu einem Schleppverband.

Der Brückenwärter am Sperrwerk winkte uns zu, als wir die Klappbrücke passierten, und auch die Eltern winkten, als wir in Wewelsfleth einliefen.



Die Kleinen und die Großen

Die Optis und „Ben“ wurden aufgeladen. Wir aßen noch Kuchen und Melone, und anschließend ging es schon wieder mit dem Auto Richtung Heimat. Nur Birgit und Jan fuhren mit dem „Falken“ wieder gemütlich zurück nach Wedel. Es war eine wirklich nette kleine Fahrt, die man den Kindern und auch ihren Eltern nur empfehlen kann. Auch dieses Jahr wurde sie wieder liebevoll organisiert von Birgit und Jan, unterstützt bei der Durchführung von Katrin und mir.

Aaron Barnitzke



Zeltlager auf Aumund



Das Ziel fast erreicht: Das Störsperrwerk
(Fotos: Aaron Barnitzke)

Störtebeker Opti Cup auf Helgoland

Hochseesegeln der Kleinsten



Der Störtebeker Opti Cup wird seit 16 Jahren vom BSC und dem WSCH auf Helgoland veranstaltet. Er ist für junge Regattasegler ein tolles Ereignis auf einer ganz besonderen Insel. Dieses Mal nahmen 30 Seglerinnen und Segler in Gruppe B teil, davon Jonn Daniel, Nils Wittich und Martha Dingeldein von der SVAOe und 24 in Gruppe A. Da unser ehemaliger FSJ-ler Aaron bereits Erfahrung mit der Regattaveranstaltung hatte, übernahm er die Verladung der Boote und die Regattabetreuung sowohl von unserer Gruppe als auch von denen vom Yachtclub Meridian, vom Joersfelder Segel-Club und vom Flensburger Segel-Club. Mit den Seglerinnen und Seglern dieser Clubs und ihren Trainern und Aaron waren wir viel zusammen. Das hat uns viel Spaß gemacht. Am 7. Juli fing die Regattaveranstaltung an. Zum Regattarevier auf Helgoland fuhren wir mit der Fähre von Cuxhaven aus. Als wir auf Helgoland angekommen waren, stellte sich heraus, dass mit dem Frachter, der die Optis transportierte, erst in ein paar Stunden zu rechnen war. Deshalb machten wir erstmal einen Ausflug zur langen Anna. Als wir zurückkamen, war auch ein Frachter da, jedoch mussten wir feststellen, dass unsere Optis auf dem anderen Frachter waren. Also warteten wir noch ein bisschen. Ungefähr

eine Stunde später kamen dann auch unsere Optis an. Nachdem wir fertig mit Aufbauen waren, sind wir alle erstmal ins Meldebüro gegangen. Am Abend gab es ein Grillfest zum Auftakt der Regatta. Erwartungsvoll, was der nächste Tag wohl bringen würde, gingen wir früh zu Bett, um am nächsten Tag ausgeschlafen auf dem Wasser zu sein.

Der erste Segeltag

Morgens gab es direkt nach dem Aufstehen ein leckeres Frühstück. Gekostet wurde in einem großen Bierzelt. Im Anschluss an das Frühstück fand die Steuermannbesprechung statt. Wir wurden über die Strömung im Regattagebiet, den Schutz der Robben und das Slippen der Boote informiert. Während wir unsere Segel aufbauten, gab es für die Trainer (für die SVAOe war es Tania) eine Sicherheitsbesprechung. In einer Teambesprechung klärten wir zusammen die letzten Fragen und fuhren nach einem gründlichen Bootscheck durch das Orga-Team dann endlich raus. Draußen empfing uns die Nordsee mit wunderbaren Segelbedingungen, Wind mit Böen bis zu achtzehn Knoten und



Martha

strahlendem Sonnenschein. Obwohl das Segeln uns allen viel Spaß gemacht hatte, waren wir froh, als wir alle wieder im Hafen waren. Nach einem Blick auf die Ergebnisse konnten wir mit unseren Leistungen zufrieden sein. Später gab es dann noch ein leckeres Abendessen, und dann ging es für uns Segler auch schon ins Zelt.

Der zweite Segeltag

Am zweiten Tag, an dem wir segelten, lernten wir die raue Seite der Nordsee kennen. Wir alle waren überwältigt von den hohen Wellen und dem vielen Wind. Die hohen Wellen schaukelten unsere Optis so sehr, dass einige von unserer Gruppe seekrank wurden. Viele Kenterungen später sah die Wettfahrtleitung ein, dass sie die Verantwortung über die verbleibenden Kinder bei so viel Wind nicht tragen konnte. Kurz, alle Wettfahrten für den Tag wurden abgebrochen und die verbliebenen Kinder in den Hafen geschleppt. Im Hafen bauten wir noch schnell unsere Boote ab und gingen ins Schwimmbad. Später machten wir zusammen mit unseren Trainern noch einen Ausflug zur Düne. Neben einem langen Sandstrand konnten wir auch viele Robben sehen. Auch an diesem Tag gingen alle früh schlafen.

Der dritte Segeltag

Am dritten und somit unserem letzten Segeltag



Nils

konnten wir uns alle nochmal unter herrlichen Bedingungen von dem Regattarevier Helgoland verabschieden. Bei Wind mit bis zu zwanzig Knoten segelten wir weitere drei Wettfahrten. Uns allen fiel es schwer, sich von einem so tollen Revier zu verabschieden. Viel zu schnell waren die Wettfahrten beendet und wir mussten leider wieder in den Hafen. Ein paar Stunden später fand die Siegerehrung statt. Wir waren mit den Ergebnissen der zwei Regattatage zufrieden. Jonn wurde Fünfter, Nils Achter und Martha Elfte, alle in Gruppe B.

Nach der Siegerehrung ließen wir unseren letzten Abend auf der Insel noch schön ausklingen und liefen nochmal durchs Unterland. Aber wie an jedem anderen Tag auch wollten wir für die Abreise ausgeschlafen sein und gingen wieder relativ früh schlafen.

Die Abreise

Am letzten Tag machten wir es uns nochmal richtig schön auf der Insel, wir fuhren nochmal zur Düne, liefen nochmal über die Insel, packten unsere Boote zusammen, bauten unsere Zelte ab, beschlossen, dass wir eigentlich noch ein bisschen bleiben wollten und machten uns dann



*Tania und Aaron mit den Optikindern auf der Düne
(Fotos: Susan Dingeldein)*


doch auf den Weg zur Fähre. Als wir von der Fähre aus ein letztes Mal Helgoland zuwinkten, war es für uns alle klar: Wir kommen wieder, Helgoland!

Vielen Dank an den BSC für die tolle Organisation der Regatta und an Aaron und Tania, die uns Opti-B Kinder betreut haben.

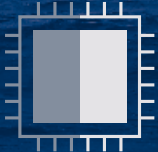
Martha Dingeldein




TICKET-DRUCKEREI
Herstellung attraktiver, funktioneller Eintrittskarten




SOUVERÄN SOFTWARE
Software für die Verwaltung von Museen



TECHNIK EXZELLENZ
Kassen, Thermodrucker, Kontrollsysteme, Infoterminals



KONTAKT HERSTELLER
Webshops für Online- und Mobile-Ticketing



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

Fast bis Oslo „What a wonderful boat“ hört jeder Eigner gerne

Egal, wie lang die Vorbereitungszeit auch war, am Ende wird es immer eng. Auch uns gelingt mal wieder ein hektischer „Alarmstart“ am Freitag, 25. Mai 2018. In rekordverdächtiger Zeit von nur 3 ½ Stunden rauschen wir vom Hamburger Yachthafen bis Brunsbüttel, wo eine „Privatschleusung“ auf uns wartet. Wir, das sind Susanne und meine Wenigkeit mit dem 5,5 KR-Seekreuzer „Fierboos“ von Karl Vertens aus dem Jahr 1962.

Die Kanalfahrt ist ereignislos. Sie selbst ist wie immer das Ereignis. Der im Winter eingebaute neue Motor mutiert zur reinen Freude. Die Nacht bleiben wir in Holtenau, essen am Tiesenkai mit Blick auf die Förde und genießen den Abend.

Angedrohte Gewitter bewegen mich, bereits am Sonntag nach Kappeln zu segeln. Ich bin allein an Bord. Es wird ein bizarrer Törn, bei diesigem Wetter – fast Nebel – aus der Förde, Flaute auf dem Stoller und schickem Ostwind bis Maasholm, wo in Ruhe die Segel geborgen werden. Am Dienstag erscheint in Kappeln überpünktlich der Motorexperte für die vorgeschriebene Erstinspektion. Der Ort kommt glühend-heiß daher; deshalb ab nach Schleimünde. Gewitter verschaffen dort einen Hafentag.

Danach steht der Sinn nach segeln. Auf dem Kurs Nord droht es ruppig zu werden, also abfallen nach Kalkgrund. Hart am Reff fegt das Boot nach Sonderburg, wo nur kurz vor mir die Brücke schließt. Festmachen, Hot-Dog, Eis mit Guf. Es folgt eine schnelle Reise im Alsen Sund nebst einem brillanten Törn bis Aarø!

Der Hafen empfängt mit Halligalli. Der morgendliche Soundcheck im Festzelt für die bevorstehenden Musiktage fördert nur einen Gedanken: Nichts wie weg! Gerne hätte ich im Gamborg-Fjord geankert. Aber die Erinnerung an den letzten Besuch schreckt: Eine Jet-Ski- und Powerboot-Szene hatte dort Fuß gefasst. Lärm wie an einer Bundesstraße. Also verhole ich unter Motor nach Baagø. Baden. Ruhe genießen.

Ein kurzer Schlag nur ist es bis Skærbæk. Susanne kommt an Bord. Mit der Crew-Verstärkung kommt auch neues Material. Navigatorisch sind wir bis Finnland ausgerüstet. Anhaltender kerniger Ostwind jedoch rät zu einer Umdisponierung. Norbert hatte zu Hause die Karten für die westschwedischen Schären herausgesucht. DWD verspricht nur einen Tag Westwind. Für uns heißt es daher Ost zu machen. Erst abends wird es flauer, der Motor zerreißt die Stille. Für die letzte Stunde bis Mårup reicht die Brise nicht. Angenehm leer und friedlich ist es dort, aber teuer. Ein frischer NE sorgt für einen Hafentag. Schiffspflege. Zu Fuß bei sommerlicher Sonne an Land.

Morgens ist der Wind 'rum auf SW. Es läuft prächtig. Dank des großen Windparks kann Anholt neuerdings nach Sicht angesteuert werden. Die Insel empfängt uns abends mit viel Platz. Auf dem Steg steht Familie Albrecht, die mit ihrer „Loop over de Loft“ hier festgemacht haben und mit denen sich ein netter Abendplausch ergibt. Gerne wären wir geblieben, aber bester WSW und die Aussicht auf schwachwindige Tage laden nicht zum Verweilen ein. Einsam zieht „Fierboos“ ihre Bahn nach Læsø. Als Krönung des Tages steht am Schluss ein kurzer Schlag hart am Reff zum Hafen an. Glattes Wasser, Sonne, warm. Will man mehr?

Schwacher Wind, Sonne, Strand und frischer Kaisergranat halten uns einen Tag auf der Insel. Das Badeleben bitte mit Schuhen, wie aushängende Warnungen vor Petermännchen mahnen (s. SVAOe Nachrichten 6 aus 2015). Eine leichte Brise aus Süd nutzen wir anderentags für eine gemächliche Reise in die Göteborger Schären. Als bei Trubaduren die Logge bei 2 kn ankommt, starten wir den Motor. Der schwedische Segler vor uns biegt ab in das Felslabyrinth. Wir folgen – vorsichtig navigierend – und landen im idyllischen Hafen Fotö, einem Schmugglernest zu der Zeit der napoleonischen Kontinental Sperre. Abends gesellen auch wir uns zu den vielen Menschen, die schweigend auf den warmen Felsen hocken, tiefe Ruhe ausstrahlen und sich der Betrachtung eines atemberaubend schönen Sonnenuntergangs hingeben.

Die Schären bieten am Sonntag ein Bild, in dem alles in Bewegung aufgeht. Für den, der hier ein Motorboot hat, und das sind nicht zu wenige, scheint Inbegriff des Glücks zu sein, mit Vollgas in irgendeine Richtung zu rasen. Vom kleinsten Bötchen bis zur mehrstöckigen Motoryacht, auf deren Oberdeck gelangweilte Familien, Monstranten gleich ihre Smartphones vor sich haltend. Wir sind umgeben von permanentem Lärm und Schwall, bis wir entnervt in ein kleines Nebenfahrwasser biegen, um doch einmal eine viertel Stunde Ruhe zu genießen. Wer – wie der Verfasser – bei abflauendem Wind gerne den Griff zum Anlasser noch ein wenig hinauszögert und daheim den Tritt in die Fahrradpedale dem aufs Gaspedal vorzieht und bei allem auch an das Klima denkt, sitzt hier augenscheinlich im falschen Film.

Den uns in Erinnerung gebliebenen Charme Marstrands vermögen wir nicht zu entdecken.



Auf Læsø

Wir fahren weiter, nehmen die Erinnerung mit. Es wird diesig, ein frischer Westwind weht uns in den kleinen Hafen von Åstol. Ein allerliebster Ort. Die alte Räucherei am leeren Hafen erweist sich als Restaurant. Man steckt noch in den Vorbereitungen für die neue Saison. Eine große Tüte frischer geräucherter Garnelen erhalten wir mit den besten Wünschen für den Segelsommer als Geschenk, was mir bei unseren Helgoländer Freunden wohl nicht passiert wäre. Wir sind nicht zu spät angekommen. Sehr bald beginnt es zu regnen. Es ist der erste Regen seit sechs Wochen (und wird der letzte für die nächsten sechs Wochen sein!). Ich sitze lange unter dem Sprayhood und betrachte andächtig die Tropfen auf der Scheibe, wie sie langsam nach unten rinnen. Wind „aus allen Knopflöchern“ mit feinstem Nieselregen halten uns noch einen Tag auf der Insel.

Die Fahrwasser sind nach dem Regentag wieder belebt. Süß lockt die Versuchung, auf spitzem Kurs gen Norden zu segeln. Wir aber laufen den verschlungenen Kurs des inneren Fahrweges. Winddreher, Abdeckungen, in bunten Farben schillernde Felsen, von ewig heranstürmender See rundgeschliffen, zum Greifen nahe. Mit Vollgas schießt ein Powerboot um die Klippen:



*Steine schützen den Hafen auf Fotö
(Fotos: Ulrich Körner)*

„Kustbevakning“. Die zu erwartende längere Diskussion mit der Staatsmacht ob des fehlenden Kegels am Vorstag bleibt zu unserer Verblüffung aus. Statt Bußgeld wie daheim hier freundlich winkende Staatsdiener in schwerer Kluft, schon ist wieder Ruhe.

Wir wollen nach Bastholmen und laufen in ein einsames, schmales Fahrwasser. Bewaldete Ufer, der Duft von Kiefernholz hängt über dem Wasser. Wie Tupfer stehen einzelne Häuser, eines schöner als das andere. Die Museums-Werft ist leider geschlossen. Es findet sich eine unbesetzte Reedetonne des schwedischen Kreuzer-Clubs, die wir als deren Mitglied benutzen dürfen und bleiben dort in völliger Stille.

Weites Wasser im Gullmarsn-Fjord. Endlich wieder segeln! Die Kreuz aus dem Fjord und vor allem später der spitze Kurs durch die Steinwelt nach Smögen geraten zum absoluten Genuss. In Smögen machen wir Halt. Der Ort galt schon immer als sommerliches Ausflugsziel und doch war dem Auge in erster Linie das einstige Fischerdorf präsent. Geschichte. Neubauten allerorts. Der Wandel erscheint uns gewaltig, das Gebliebene wie Blendwerk der Vorzeit. Mit einer

Tüte leckeren Fisch an Bord verlassen wir diese Touristenfalle und laufen ziemlich einsam zum Sotenkanal.

Unser nächstes Ziel ist ein sicherer Hafen. Sicher gegen Wind aus Süd bis West, denn die Wetterberichte kündigen „8“ an. Nicht m/s sondern Beaufort. Von Hunnebostrand sind wir sofort angetan. Man liegt längsseite am Steg vor schöner Kulisse. Noch ist Vorsaison; in wenigen Tagen wird es hier anders aussehen. Jetzt kurz vor Mittsommer zeigt erst ein Blick auf die Uhr, daß die Zeit der Nachtruhe gekommen ist. Sturm und Regen haben Verspätung, aber sie kommen!

Wieder draußen und wieder das Abenteuer „inneres Schärenfahrwasser“. Es ist Sonnabend, dennoch sind wir hier einigermaßen allein. Welche Ruhe unter Segeln. Einzige Unterbrechung ist ein – weil vorgeschrieben – kurzes Stück Motorfahrt im Hamburgsund. Später findet sich in einer stillen Bucht eine freie Reedetonne für die Nacht.

Ein windreicher Tag endet in Strömstad. Der Versuch, hier fehlende Seekarten für den geplanten Abstecher nach Norwegen zu erwerben, scheitert kläglich. „Modern times“, wie der Händler mit einem Achselzucken lapidar erklärt. Stattdessen weist sein Blick auf ein gut bestücktes Bord voller Computer und Plotter, Flachbildschirme und anderes, das kein vernünftig denkender Mensch an Bord eines Segelbootes benötigt.

Im Skagerrak stürmt es, See 3 m. Wir bleiben; es werden zwei Tage mit viel Wind. Zur Feier des Tages kommen Krebscheren mit Kartoffelgratin auf den Tisch. Der Nachbar aus Lübeck ist bereits auf dem Rückweg. Er versorgt uns leihweise mit Karten, deren Besitz aber – wie

sich bei näherem Hinsehen zeigt – eher jeden Museumsdirektor beglücken würde. Es klopft. Den Hafенmeister hat unser Problem nicht ruhen lassen. Die Dienstmütze mit dem Röhrei auf dem Schirm tief ins Gesicht gezogen, empfiehlt er einen Laden auf der norwegischen Schäre Kirköy. „They have!“

Bei Regen verlassen wir Schweden. Tief hängen die Wolken, als suchten sie Halt auf den Felsen. Statt der angedrohten SW 6 weht aber nur schwache Brise. Wir motoren. Alles ist nass, als wir in Skjærhalden an Land gehen. Der empfohlene maritime Fachhandel erweist sich als ein kleiner, bis unter die Decke vollgestopfter Verschlag, der aber das gewünschte Sortiment vorhält. Im Lebensmittelladen nebenan findet sich zwischen Papiertüten und Kaugummi ein aktuelles Hafенhandbuch.

Ulrich Körner

Fortsetzung folgt

„Scharhörn“-Sommertour Trotz Boots- und Hörschäden eine vergnügliсhe Ferienfahrt

Die Sommertour 2018 begann an einem sonnigen Mittag in Wedel. Kurz nachdem die „fifty-fifty“ aus dem TuS Finkenwerder abgelegt hatte, wurde der Mixer des Lärms angeschmissen, sodass wir unmittelbar vor Tidenkipp unsere Tour in die Dänische Südsee starten konnten. Mit achterlichem Wind gedachten wir, kurz danach den Spi steigen zu lassen und holten die „fifty-fifty“ ein. Die geöffnete Brunsbüttel-Schleuse wartete auf uns.

Frühmorgens standen wir auf, um im Kanal den ganzen Tag den Mixer laufen zu lassen. Auf der Tour passierte nicht viel, außer, dass wir mit unserem 4-PSler (2-Takt) einem Hörschaden immer näher kamen. Alles in allem war es zwar

FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN

T. 040.328 101-4701
firmenich-yacht.de



Eine Länge voraus.





Die „Scharhörn“ – noch sieht alles heil aus ...

eine laute, aber dafür auch spaßige Kanaltour nach Holtenau. Am nächsten Tag segelten wir nach Olpenitz. Leider war kaum Wind, sodass der Motor noch ein paar mehr Betriebsstunden verrichten musste. Den Hafen anzulaufen hat sich aber nicht gelohnt, da er überteuert und die Anlage noch im Bau befindlich war.

Nun ging es auf nach Dänemark. Zuerst war der Plan, nach Sonderburg zu segeln, da aber das Segeln durch genug Wind endlich mal wieder Spaß machte und wir vorankommen wollten, entschlossen wir uns dazu, nach Årøsund zu fahren. Außerdem genossen wir auf der gesamten Tour den herrlichen Sommer.

Am nächsten Tag ließ der Wind leider zu wünschen übrig, sodass wir wieder fast den ganzen Tag den Mixer laufen hatten. Dadurch trennten wir uns für einen Tag von der „fifty-fifty“, da die Motivation ihrer Crew zum Motoren ebenfalls

zu wünschen übrig ließ. Wir schafften es nur bis Middelfart.

Nachdem wir morgens ausgeschlafen hatten, segelten wir los Richtung Hou. Leider mussten wir uns auf der Tour und später auch im Hafen das erste Mal als Bootsbauer betätigen, da unser Steuerbord-Pütting riss. Jedoch hatten wir Glück im Unglück, da der Mast nicht runter kam. Als Notlösung auf dem Wasser sicherten wir den Mast mit den Groß- und Genuafallen. Am nächsten Morgen half der Hafenmeister, eine temporäre Lösung für das Pütting zu bauen, sodass wir trotzdem weiter nach Øer segeln konnten. In Øer stießen Lea und Jelena zusammen mit Ersatzteilen und viel Motivation dazu. Eine vollständige Reparatur sollte trotzdem in Hamburg erfolgen. Voller Tatendrang segelten wir mit neuem Vertrauen ins Pütting los und genossen das spritzig sonnige Wetter auf dem Weg nach Grenaa.

Nachdem wir relativ früh in den Tag gestartet waren, übernahmen Jelena und Lea die Boots-führung, während die anderen noch etwas Schlaf nachholten. Der Wind schlief auf dem Weg nach Aalborg Nebenhavn zwischenzeitlich ein. Dafür lernten wir allerdings Rufus und Fara, unsere neuen Tümmeler-Freunde, kennen. Nach und nach frischte der Wind wieder auf und drehte achterlich, sodass wir letztendlich raumschots unsere Tour fortsetzten. Als wir in Höhe Hals ankamen, nahmen wir die Segel runter und setzten unseren Weg unter Motor fort. Wir wollten im unbekanntem und engen Fahrwasser des Limfjords keine Risiken eingehen. Sicher erreichten wir nach einem langen, aber schönen Segeltag den Hafen. Nachdem wir ausgeschlafen hatten, absolvierten Jelena und Lea ihr Frühschwimmen. Nach einem entspannten

Frühstück motorten wir nach Aalborg rein, wo wir die Stadt erkundeten. Abends ging es noch in einen Irish-Pub, wo wir mit Live-Musik und Bier den Abend ausklingen ließen. Leider gab es für Arne eine große Enttäuschung, da es für ihn als Mitternachtssnack nur noch einen Hotdog und keine Pizza mehr gab. Alles in allem war die Tour sehr lang und anstrengend gewesen. Nun folgt die Geschichte davon, wie die Crews der „fifty-fifty“ und der „Scharhörn“ Menschenleben retteten:

Als wir aus dem Limfjord wieder raussegelten, sahen wir, dass die „fifty-fifty“ die Segel runternahm und zu einem dänischen Segler motorte.



... aber schon wird das Pütting repariert



Da haben wir uns lieber ferngehalten

Wir erkannten, dass etwas nicht stimmte, weil Rauch aus dem Schiff aufstieg und Frau und Kinder im Beiboot saßen. Wir ließen unsere Segel fallen und motorten ebenfalls rüber, um zu helfen. Währenddessen hatte die „fifty-fifty“ dem Boot geholfen, am Kai des nahegelegenen Tankerterminals festzumachen. Wir stauten unseren Feuerlöscher aus, legten an und versuchten so gut wie möglich damit zu helfen. Die Besatzung des brennenden Bootes verständigte über Funk die Feuerwehr. Als wir die Sirenen hörten, entschlossen wir uns abzulegen, da die Situation für uns zu gefährlich erschien. Wir kreuzten vor dem Terminal, bis sich die Situation etwas beruhigte und die Feuerwehr das Feuer gelöscht hatte. Anschließend setzten wir unseren Weg fort. Niemand trug gesundheitliche Schäden davon.

Als wir auf der weiteren Tour anfangen mussten zu kreuzen, ließen wir die Segel fallen und fingen an zu motoren, da wir das Seegebiet nicht ausreichend genug kannten. Über die Zeit drehte uns der Wind komplett auf den Kopf, und wir mussten uns den Weg nach Mou Bro durch Wind und Welle stampfen. Kurz vor dem Hafen wurden wir vom ersten Regen dieser Tour überrascht. Der Wind drehte um 180 Grad, weshalb



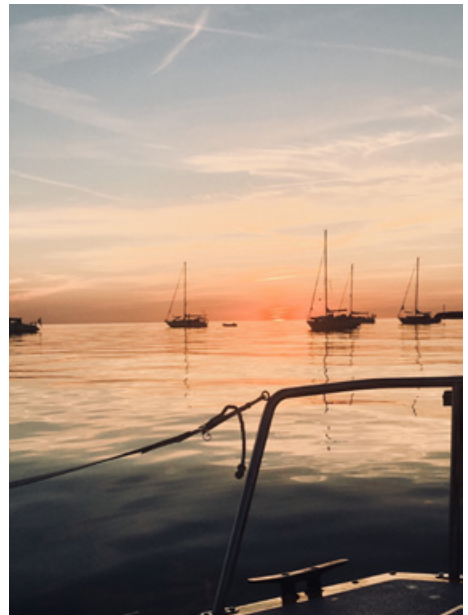
Der „Mixer“ muss arbeiten, wir nicht

wir letztendlich doch wieder gut vorankamen. Nach einem gemütlichen Abendessen im Vereinshaus gingen wir früh schlafen, da wir am nächsten Morgen die Tour nach Anholt antreten wollten. Trotzdem genossen wir bei einem Gesellschaftsspiel noch den schönen Sonnenuntergang über der Skyline von Aalborg.

Nach einer kurzen Nacht motorten wir Richtung Sonnenaufgang. Wir setzten, als Wind aufkam, die Segel und jeder holte erstmal etwas Schlaf nach. Als alle wieder wach waren, wurde über die dekorative Umgestaltung des Bootes diskutiert. Diese Diskussion wurde allerdings von heller Aufregung unterbrochen, als wir etwas im Wasser treiben sahen. Wir steuerten darauf zu und retteten einen Luftballon aus dem Wasser, der dabei war, die Meere zu verschmutzen. Später schief der Wind ein und wir nutzten die Gelegenheit, holten den Schwimmring heraus und machten eine Badeparty. Nun ging es per Motor weiter nach Anholt. Abends wurde feierlich ein Braten verspeist. Nach einem schönen, sonnigen Hafentag auf Anholt beschlossen wir, in der Nacht vor Anholt zu ankern.

Die Nacht, die folgte, war kurz und von der Ankerwache unterbrochen. Verschlafen weck-

ten wir mit dem Mixer die um uns liegenden Boote und starteten Richtung Odde Havn. Am Anfang segelten wir Spi. Dann drehte der Wind, und wir konnten auf einem Bug und hoch am Wind nach Odde segeln. Zwischendurch schief der Wind immer wieder ein und die Mannschaft hin und wieder auch. Nach relativ entspanntem Aufstehen und letzter kleiner Einkaufstour startete dieser Törn endlich mal wieder mit gutem Wind, bei dem man nicht nur dümpelte. Um nicht am Sjaellands Rev zu zerschellen, kämpften wir uns durch die Wellen. Unsere Schiffsführerin entdeckte dabei mit ihrem wachsamem Auge, dass beim Pütting etwas nicht stimmte. Um diese Situation bei etwas weniger Krängung besser beurteilen zu können, entschieden wir uns dazu, zweimal zu reffen. Als dabei ein Schäkel an der Großschot poppte,



Wir beschlossen, in der Nacht vor Anholt zu ankern

entschlossen wir uns, das Groß ganz runter zu nehmen. Wir begutachteten den Schaden und bemerkten eine Delle an Deck bei den Wanten, an denen letzte Woche das Pütting kaputt gegangen war. Im Schiff hatte sich die Leiste, an der das Pütting befestigt war, nach oben gebogen. Aus Sicherheitsgründen segelten wir unter Genua in den nächstgelegenen Hafen, in dem laut Hafenfürher ein Reparaturservice vorhanden sein sollte. Im Hafen angekommen, bemerkten wir allerdings, dass der nur für Motoren war. Durch die hilfreiche Unterstützung eines ortsansässigen Segelvereins bekamen wir die Nummer eines Bootsbauers. Da allerdings Wochenende war, konnten wir ihn erst Montag erreichen. Es stand uns also mindestens ein Hafentag bevor. Am nächsten Tag bekamen wir Hilfe von der „fifty-fifty“, die den Schaden ebenfalls begutach-

tete. Sie hatten uns inzwischen verlassen, da sie den Heimweg antreten mussten. Am Montag riefen wir sofort beim Bootsbauer an. Wie auch die „fifty-fifty“ vorgeschlagen hatte, empfahl er uns, nur bei wenig Wind zu segeln. Auch half uns der Hafensteuer, einen anderen Bootsbauer zu organisieren, der sich den Schaden vor Ort nochmal anschaut. Auch er gab den gleichen Rat. Da wir allerdings vorankommen mussten, entschlossen wir uns dazu, die meiste Zeit unter Motor zu fahren. Nur wenig beruhigt motorten wir weiter nach Rosnaes. Nachdem wir schön warm geduscht hatten, schmissen wir, um den ganzen Hafen aufzuwecken, frühmorgens unsere Höllenmaschine an und motorten Richtung Heimat. Die Höllenmaschine dröhnte den ganzen Tag, sodass abwechselnd überlegt wurde, freiwillig nach Hause zu schwimmen. Zwar

<p>DIREKT AM HAMBURGER YACHTHAFEN!</p>  <p>YACHTPROFI.DE</p> <p>Gute Teile, guter Service.</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>	

wurde versucht, die Höllenmaschine mit Musik zu übertönen, jedoch führte dies nur zu einem größeren Hörschaden und zu Kopfschmerzen. Auf der Tour stellten wir immer wieder fest, wie klein die dänischen Tonnen doch sind. Naja, aber vielleicht sind auch einfach ein paar Tonnen, wie die Untiefen-Tonne vor Dageløkke, einfach untergegangen. Zu unserem eigentlichen Ziel Spodsbjerg schafften wir es nicht, aber die Höllenmaschine brachte uns zwar langsam, aber irgendwie nach Dageløkke.

Da weniger Wind als angesagt war, fuhren wir ohne weitere Probleme nach Marstal. Im Hafen bot die „Lady M“ aus der SVAOe an, uns zu begleiten, sodass wir für die Überfahrt nach Deutschland ein Begleitboot hätten, falls etwas passieren sollte. Es war allerdings für den



*Im Schlepp durch den Kanal
(Fotos: Mannschaft der „Scharhörn“)*

nächsten Tag nicht so viel Wind angesagt, sodass wir doch alleine den Weg nach Holtenu antraten. Hier nochmal ein großer Dank an die Mannschaft der „Lady M“!

Auf dem Weg nach Holtenu überlebten wir einen Mordanschlag durch eine Riesenspinne und retteten zum zweiten Mal auf dieser Sommer-tour die Weltmeere. Dort angekommen, gesellte sich die „Papagena“ aus dem SVWS zu uns und bot uns sofort an, uns von unserem Schicksal mit der Höllenmaschine zu erlösen und uns durch den Kanal zu schleppen. Dieses Angebot nahmen wir dankend an. Nach einer stürmischen aber leisen Kanaltour erreichten wir den Kanalhafen von Brunsbüttel. Leider kam dann der Zeitpunkt, an dem wir unsere Maschine wieder anschmeißen mussten. Allerdings machte sie nicht, was wir von ihr wollten, was wir als kleinere Zickereien abtaten.

Am nächsten Morgen bemerkten wir aber, dass es wohl doch ein größeres Problem war. Auch unter den größten Mühen der Crew der „Scharhörn“ und der „Papagena“ ließ sich der Motor nicht starten. Es wurde beschlossen, den Motor noch für einen Tag ruhen zu lassen, um am Sonntag einen Schlepp nach Hamburg zu suchen. Da dies aber nicht von Erfolg gekrönt war, beschlossen wir am Montag, unter eigener Kraft zurück nach Wedel zu fahren. Endlich rappelte sich die Höllenmaschine und erlaubte uns, unter mangelndem Vertrauen die sichere Heimfahrt nach Wedel durchzuführen.

Mit einem kaputten Boot beendeten wir unsere trotz der vielen Ereignisse lustige Sommertour. Wie es mit der „Scharhörn“ weitergeht, erfahrt ihr in einer anderen Geschichte.

Die Mannschaft der Scharhörn
(Steffen, Paulina, Felix, Tyll, Arne, Jelena und Lea)

Seefunkgeräte Wieder neue Vorschriften

Am 30. November 2018 tritt eine neue Verordnung (ETSI-Standard EN301025 V2.2.1) für UKW-Seefunkgeräte der Klasse D-DSC in Kraft. Ab diesem Datum dürfen nur noch UKW-Seefunkgeräte in die EU importiert werden, die mit einem eingebauten GPS-Empfänger ausgerüstet sind und über die Anschlussmöglichkeit einer externen GPS-Antenne verfügen.

Alle Geräte, die bis zum 30. November 2018 in die EU importiert werden und die keinen GPS-Empfänger haben, dürfen aber weiterhin von den Importeuren sowie Groß- und Einzelhändlern verkauft werden. Es ist aber abzusehen, dass alle Hersteller künftig Geräte anbieten werden, die den neuen Regularien entsprechen. Selbstverständlich dürfen alle bereits vorhandenen UKW-Seefunkgeräte auf den Booten weiter verwendet werden.

Hartmut Pflughaupt

Eine Sprachreise Erinnerungen an eine Reise mit der „Ortac“ rund England 1958

Mit dem Bootsmannstuhl auf schottischen Boden

Die Kaimauer von Granton Harbour, im Norden Edinburghs, erhob sich sicherlich sechs Meter über das Deck der „Ortac“, als wir bei anbrechender Nacht an ihr aufschossen. Mit dem Bootsmannstuhl wurde ich hochgehievt, um die Leinen oben zu belegen. Als ich mich von den Wanten auf den Kai schwang, landete ich fast in den Armen einer blau uniformierten Amtsperson. Vor Schreck war ich sprachlos. Er ließ



Nachdem wir zwei Tage lang kaum Strecke gut gemacht hatten liefen wir ab nach Norden

mich die Leinen festmachen und führte mich dann ab zu einem kleinen Häuschen am Anfang des Kais. Dort wies er mich, ihm gegenüber an einem Schreibtisch Platz zu nehmen und gab mir einige Formulare, die ich ausfüllen sollte. Zwar hatte ich etliche Jahre Englischunterricht auf der Schule gehabt, war jedoch bislang nie richtig gezwungen gewesen, Englisch zu sprechen. Nur langsam ließ meine Sprachlosigkeit nach, und mir wurde der schottische Akzent meines Gegenübers verständlicher. Er hielt mich für den Schiffsführer, der in der Großschifffahrt anscheinend immer zuerst an Land ging. Als ich ihm klarmachte, dass unser Skipper noch an Bord war, beauftragte er mich, ihn umgehend zu ihm zu schicken. Der wesentlich welterfahrenere Rolf Hendrik Siemssen erledigte dann die an sich harmlosen Formalitäten ohne Schwierigkeiten.



Die „Ortac“ an der Pier in Granton Harbour

Wie ich zum Hamburgischen Verein Seefahrt kam

Rolf H. Siemssen hatte ich, Physikstudent im dritten Semester, ein Jahr vorher in einer Vorlesung über angewandte Astronomie an der Uni Hamburg kennengelernt. Auch er studierte Physik im höheren Semester und arbeitete bereits an seiner Diplomarbeit unter Prof. Jentschke, dem Gründungsvater vom DESY. Wir beide hatten vergeblich gehofft, in der Vorlesung etwas über astronomische Navigation lernen zu können. Stattdessen organisierte Rolf H. Siemssen mit Wolfgang Paul, Edmund Sillem, Haye Stichert u.a. (die akademischen Titel wurden erst später erworben), die alle auf den Schiffen des Hamburgischen Vereins Seefahrt (HVS) segelten, Privatunterricht bei Herrn Hamann, einem

Lehrer an der Seefahrtsschule. Auch ich durfte daran teilnehmen. Nach einer zweitägigen Prüfung an der Seefahrtsschule erhielten wir im Frühjahr 1958 unser Sporthochseeschifferzeugnis.

Rolf H. Siemssen plante als Skipper für den Sommer eine Reise mit der „Ortac“ des HVS (15 Meter lang, 14 Tonnen schwer, ohne Motor) und heuerte mich an. Da ich schon relativ viel Segelerfahrung mitbrachte, blieb mir das damals übliche harte Los erspart, während der ersten Reise auf einem HVS Schiff als Smut fahren zu müssen. Ursprünglich war eine Fahrt nach Island geplant. Wir besorgten uns ausrangierte Seekarten für das Revier und interviewten Fischdampferkapitäne über dessen Tücken. Jedoch riet Hans Petersen, der väterlich weise Vorsitzende des HVS, unserem Skipper dringend davon ab, mit einer so jungen und unerfahrenen Mannschaft in das raue und ungastliche Revier im hohen Norden zu segeln. Er schlug eine Fahrt in zivilisiertere Gegenden wie z.B. die englische Südküste vor.

So versuchten wir zu Beginn der Semesterferien bei starken bis stürmischen südwestlichen Winden in den englischen Kanal zu kreuzen. Die Crew bestand aus drei Studenten der Physik, drei der Juristerei und einem der Chemie. Die Backbordwache wurde vom Skipper Rolf H. Siemssen, die Steuerbordwache von Wolfgang Paul geführt, der Smut war wachfrei und wurde nur, wenn erforderlich, zu Manövern an Deck gerufen. Da wir zwei Tage lang zwischen der englischen und holländischen Küste kreuzend kaum Strecke gutgemacht hatten, beschloss die Schiffsführung, das waren der Skipper und Wolfgang Paul, nach Norden abzulaufen. So landeten wir in Edinburgh.

In Edinburgh

Es muss ein Sonnabend gewesen sein, als wir spät abends in Granton Harbour festmachten, denn Tono, der einzige Katholik an Bord, eilte am nächsten Morgen zur Frühmesse. Als er zurück an Bord kam, berichtete er schmunzelnd von dem Kirchenbesuch. Er hatte sich als „sailor“ vorgestellt und wurde wohlwollend in der Gemeinde begrüßt. Als sich dann im Gespräch herausstellte, dass er kein sailor sondern ein yachtsman war, wurde die Begrüßung sehr freundlich und er wurde aufgefordert, in der ersten Reihe zwischen den Gemeindeoberen Platz zu nehmen. Im Verlauf des Gottesdienstes rückten diese immer weiter von ihm ab, so dass er am Ende in splendid isolation dasaß. Nach den harten Tagen auf See hatte er noch keine Gelegenheit zur Körperpflege gehabt und duftete entsprechend.

An Aktionen zur Körperpflege damals kann ich mich, abgesehen vom täglichen Zähneputzen, nicht erinnern. Es gab nur wenige Yachthäfen im heutigen Sinne, man machte meist bei den Küstenschiffen fest, und in den wenigen Yacht-



Die „Ortac“ aufgelaufen vor Inverness

häfen gab es selten Waschelegenheiten oder gar Duschen. Darum waren wir auch dankbar, dass wir in Granton Harbour kostenlos Süßwasser bunkern konnten. Dabei passierte uns ein Missgeschick.

Die Bunkerstation in Granton Harbour war für die Großschiffahrt ausgelegt. Sie bestand aus einem Hydranten, den man mit einem hüft-hohen Steckschlüssel bedienen musste und einem langen dicken Feuerwehrschauch an dessen Ende sich eine Art Spritze als Einfüllstutzen befand. Der Wassertank der „Ortac“ lag unter den Bodenbrettern in der Messe. Diese



JETZT

Hamburger
Yachthafen

Am Hamburger Yachthafen
Deichstraße 29 - 22880 Wedel
Telefon: 0 41 03 - 905 35 60
Fax: 0 41 03 - 905 35 61
info@jensen-werft.de
www.jensen-werft.de



Bei der Bedienung der zahlreichen Schleusen mussten wir mit anpacken

war schlicht aber zweckmäßig eingerichtet. In ihrer Mitte stand ein langer Schwingtisch zu dessen beiden Seiten sich Sitzbänke befanden. Hinter den Rückenlehnen dieser Bänke unter dem Laufdeck und an die Bordwand grenzend waren an beiden Seiten jeweils zwei Kojen angebracht. Durch kurze Vorhänge, die für etwas Privatsphäre sorgten, waren diese Kojen vom eigentlichen Messebereich separiert.

Ich stand mit einem Mitsegler auf der Pier, und wir fierten den langen Feuerwehrschauch ins Cockpit des tief unter uns liegenden Schiffes. Von dort wurde er durch die Kapitänskajüte geführt, die einen selten genutzten Ausstieg ins Cockpit hatte, und in der sich Kleiderschrank und zwei breite, bequeme Kojen befanden, und weiter durch einen kleinen Raum, der durch eine Tür von der Kapitänskajüte abgetrennt war, in die Messe. In diesem kleinen Raum befand sich an Steuerbord der eigentliche Niedergang, dessen unterste Stufe der Deckel der Werkzeugkiste war, und der offene Ölzeugschrank, an Backbord der große Navigationstisch, unter ihm ein Fach für die Seekarten und hinten über ihm

ein Bord für Literatur sowie Barometer, Echolot und Grenzwellenempfänger. Auch Chronometer und Sextant wurden hier sorgfältig verwahrt. Nachdem der Schlauch auf diesem Wege in den geöffneten Wassertank gelangt war, erhielten wir auf der Pier das Signal „Wasser marsch“ und drehten den Hydranten weit auf. Wir wunderten uns dann über das laute Geschrei, das nach kurzer Zeit unter Deck anhub. Erst als jemand im Niedergang erschien und uns „Wasser stopp“ zurief, begriffen wir und drehten den Hydranten zu. Unter Deck war der Wasserschlauch ihren Händen entglitten und schlug wie eine wildgewordene Schlange durch die Messe alles durchnässend gegen Kojen, Bänke und Kleidung. Tröstlich war nur, dass alles süßwassernass und darum gut zu trocknen war.

Diese Aktion fand am Montag statt, kurz bevor wir weiter gen Norden segelten. Am Sonntag davor durchstreiften wir Edinburgh, die bunten Straßen und die fahnengeschmückte Burg. In einem Laden, den ich für eine Konditorei hielt, waren verlockende, mit Zuckerguss überzogene Gebäckstücke ausgestellt, die ich für „Kopenhagener“ hielt. Nach den Tagen auf See hatte sich bei mir ein Verlangen nach süßen Leckereien entwickelt, und ich investierte mein knappes Geld in einen „Kopenhagener“. Ich erinnere mich noch gut an die Enttäuschung, als ich in seinem Inneren kein Marzipan oder dergleichen schmeckte, sondern scharfgewürztes Hackfleisch.

Weiter nach Inverness

Die Schiffsführung hatte anscheinend beschlossen, die englische Südküste andersherum zu erreichen. Jedenfalls ging die Reise weiter gen Norden mit halben bis raumen Winden, meist in Küstensicht, an Aberdeen vorbei in den Moray

Firth. Das Ziel war Inverness am Ende des Firth, und von dort sollte es weiter gehen durch den Caledonian Kanal in die Irische See.

In den Moray Firth hinein mussten wir gegen den Südwestwind aufkreuzen. Je enger der Firth wurde und je mehr seine bergigen Ufer zusammenrückten, desto stärker wurde der Wind. Kurz vor Inverness wehte es mit Sturmstärke. Da die Zufahrt dorthin eng und kurvig war, gingen wir am frühen Abend in Ufernähe vor Anker, um ruhigeres Wetter abzuwarten. Doch am nächsten Morgen wehte es unverändert, obgleich der Wetterbericht nur mäßige Winde vorhergesagt hatte und auch die Bewölkung recht friedlich wirkte. Vermutlich wurde der Wind durch eine Art Düsenwirkung lokal verstärkt. Am frühen Nachmittag wurden wir ungeduldig und gingen nur unter Fock und gerefftem Groß Anker auf und wagten uns an die Einfahrt.

Das Fahrwasser nach Inverness war nur wenige Schiffslängen der „Ortac“ breit. Als wir vor dessen letzter Biegung, schon dicht an der Stadt aufkreuzen mussten, kamen wir in einer Wende hoch und trocken zu sitzen. In dieser äußerst misslichen Lage versuchten wir gerade, das Beiboot zu Wasser zu bringen, um den Anker auszufahren, als ein stark motorisiertes offenes Boot der Kanalverwaltung zur Hilfe kam, uns frei zog und in den Hafen schleppte. Man wollte verhindern, dass wir mit unserem Anker ein quer über die Einfahrt geführtes Unterwasserkabel beschädigten.

Abends durchstreiften wir die Kleinstadt Inverness und konnten ein „Scottish Military Tattoo“ miterleben. Vor vielen Zuschauern marschierte ein bunt uniformierter Musikzug von Trommelschlägern und Dudelsackpfeifern um einen Exerzierplatz.

Durch den Caledonian Kanal

Weiter ging die Fahrt durch den 97 km langen Caledonian Kanal, der von Inverness nach Fort Williams an die schottische Westküste führt, und zwar zu 2/3 der Strecke durch Bergseen, Lochs genannt. Loch Ness ist der größte und bekannteste von ihnen. Auf diesen Seen hofften wir segeln zu können. An den eigentlichen Kanalstrecken entlang führten Treidelpfade.

So zogen vier Mann die „Ortac“ an der langen Schleppleine durch die Landschaft, während drei Mann an Bord blieben, um das Schiff notfalls vom Ufer abzusetzen. Diese Art des Bootantriebs war anscheinend damals schon recht ungewöhnlich. Als der Kanal kurz hinter Inverness neben einer vielbefahrenen Straße entlangführte, verursachten wir einen Ver-



Eine stebige britische Motoryacht bot uns einen Schlepp an



Die „Ortac“ auf der Reede von Dun Laoghaire

kehrsstau, weil viele Autofahrer anhielten, um unseren Schleppzug zu fotografieren. So zogen wir langsam durch das landschaftlich sehr eindrucksvolle schottische Hochland.

Am zweiten Tag unserer Kanalfahrt, wir segelten gerade auf einem der Bergseen, überholte uns eine stebige britische Motoryacht und bot uns einen Schlepp an, den wir freudig annahmen. Im Gespräch erwähnte der Eigner, dass sie im vergangenen Jahr der Bremer Spreizgaffelketchsch „Senta“ begegnet seien, sie auf ihrem Schottlandturn begleitet hätten und seit dem freundschaftliche Beziehungen mit der Familie Rolf Schmidt pflegten.

Als wir in Fort Augustus am südwestlichen Ende von Loch Ness übernachteten mussten, da die Schleusen am frühen Abend ihren Betrieb einstellten, wurden wir zu einem Whisky in die geräumige Messe der Motoryacht eingeladen. Wir verbrachten dort einen sehr anregenden Abend. In Fort William am Ausgang des Kanals, dicht neben dem Ben Nevis gelegen, der mit 1345 Metern der höchste Berg der britischen Inseln ist, trennten sich unsere Wege. Wir segelten weiter durch das fjordartige Loch Linnhe nach Oban,

der zentralen Kleinstadt Westschottlands. Oban erstreckt sich um eine kleine geschützte Bucht herum und hat einen relativ großen Hafen.

Das Revier ist navigatorisch recht anspruchsvoll wegen seiner starken Tidenströmungen, insbesondere für eine motorlose Segelyacht. Bei schwachen Winden oder im Windschatten der hohen Ufer war man dem Tidenstrom ausgeliefert. Tidenkalender und Seehandbuch mussten sehr sorgfältig studiert werden. Einmal, wir hatten kaum noch Ruder im Schiff, schob uns der Strom dicht an einer felsigen Untiefe vorbei. Von Oban ging die Fahrt weiter durch Sound of Jura und den North Channel an der Isle of Man vorbei in die Irische See. Als nächsten Hafen liefen wir Dun Laoghaire nahe Dublin an.

Menschen in Schottland

Die großzügige Offenheit der Menschen in Schottland hat mich sehr überrascht. Wir fanden fast das Gegenteil des stereotypen Bildes vom geizigen Schotten vor. Besonders an zwei Begegnungen erinnere ich mich:

Als wir hinter Inverness die „Ortac“ treidelten, und der Pfad durch den großen Garten einer Villa führte, lief aus dem Haus ein Mann auf uns zu. Wir befürchteten schon einen Verweis. Stattdessen bot er uns einen Außenbordmotor zur Benutzung an, den er in seiner Garage stehen hätte. Nur mühsam konnten wir Treidelnde ihn davon überzeugen, dass eine solide Befestigung des Motors am Yachtheck der Ortac kaum möglich sei. In Oban lagen wir längsseits eines Fischkutters, auf dem nur der Eigner an Bord war, ein rothaariger, bärtiger, furchterregend wild aussehender Mann. Als wir mit ihm ins Gespräch kamen, berichtete er stolz, dass sein Sohn das berühmte, vom Pädagogen Kurt Hahn in Schottland gegründete Internat Gordonstoun, in dem zu der

Zeit auch Prinz Charles Schüler war, mit einem Stipendium besuchte. Später baten wir ihn um Ratschläge für die Weiterfahrt in die irische See. Er gab uns daraufhin mehrere Detailseekarten der westschottischen Gewässer mit. Er brauche sie nicht und wir möchten sie ihm zurücksenden, wenn wir wieder in Hamburg seien.

Diese überaus freundliche Aufnahme, der wir überall begegneten, beruhte wohl einmal darauf, dass deutsche Yachten diese Gewässer damals nur selten befuhren. Zum anderen war man Deutschen gegenüber wohlgesonnen, im Gegensatz zu den skandinavischen Ländern nach dem Krieg. Mehr als einmal wurde uns scherzhaft versichert, dass Schottland im nächsten Krieg mit den Deutschen gegen England kämpfen würde.

In Irland

Unser Aufenthalt in Irland hatte einen anderen Charakter. Der Yachthafen in Dun Laoghaire bestand aus einem weiten Bojenfeld. Kurz nachdem wir dort festgemacht hatten, kam ein Motorboot längsseits und überbrachte in schriftlicher Form eine Einladung, dass wir als Gäste des Clubs willkommen seien und seine Einrichtungen, wie Bar, Restaurant, Sanitäranlagen und den Barkassenservice von und zu den Booten benutzen dürften. Das Clubhaus war großzügig

eingerrichtet, wir waren offenbar bei einem sehr distinguierten Club gelandet.

Von Dun Laoghaire konnte man die Innenstadt von Dublin mit öffentlichen Verkehrsmitteln, einer Straßenbahn wenn ich mich recht erinne, gut erreichen. In Dublin pulsierte das Leben auf den vollen Straßen, viele Menschen eilten beschäftigt hin und her. Sie sprachen Englisch mit einem schwer verständlichen Akzent oder sogar Gälisch. Die Straßen, Plätze und anderen öffentlichen Anlagen waren doppelt bezeichnet, sowohl auf Englisch in der üblichen lateinischen Schrift, als auch auf Irisch-Gälisch in einer eigentümlichen Schreibweise. Es war mir eine ungewohnt fremde Welt.

Wir blieben fast drei Tage als Gäste in diesem feinen Club. Ich erinnere noch einen Abend in einem Tanzlokal in Dun Laoghaire. Viele Paare drängten sich dort auf einer großen Tanzfläche, und wir in unserer feinsten Kluft tanzten mit-tendrin. Wir meinten uns geziemend benommen zu haben, dennoch wurden wir vom Aufsichtspersonal der Tanzfläche verwiesen. Deren Begründung war uns unverständlich. Wir konnten nur vermuten, dass es nicht gestattet war, seine Partnerin am hochausgestreckten Arm um ihre Achse zu drehen, wie wir es in der Tanzstunde



Seemann
& Söhne

www.seemannsoehne.de				
Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG				
Schenefeld	Blankenese	Rissen	Groß Flottbek	Bestattungen
Dannenkamp 20	Dormienstraße 9	Ole Kohdrift 4	Stiller Weg 2	aller Art und
22869 Schenefeld	22587 Hamburg	22559 Hamburg	22607 Hamburg	Bestattungsvorsorge
Tel.: 8660610	Tel.: 866 06 10	Tel.: 81 40 10	Tel.: 82 17 62	

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

gelernt hatten. Trotzdem, oder gerade darum, machten einige Crewmitglieder nähere Bekanntschaft mit jungen irischen Damen.

Die Heimfahrt

Von Dun Laoghaire ging die Reise um die Scilly Inseln herum ohne weiteren Hafenaufenthalt zurück zur Elbe. Da die Reise nur drei Wochen dauern sollte, konnten wir die Reize der englischen Südküste im Norden unserer Route nur erahnen.

Unsere Navigation fernab der Küsten beruhte damals hauptsächlich auf Consol-Funkfeuern. Ein einfaches Verfahren, kurz vor Beginn des Zweiten Weltkriegs in Deutschland entwickelt. Die deutsche Marine und auch die Alliierten benutzten es während des Krieges. Die Sendesta-



Die zweite Standlinie bestimmten wir aus der Sonnenhöhe (Fotos Rolf H. Siemssen)

tionen, die über See Reichweiten, je nach Senderleistung, von bis zu 1500 sm hatten, wurden darum im Krieg nicht zerstört. Zur Navigation benötigte man nur einen Langwellenempfänger und spezielle Consol-Seekarten. Man stellte die Frequenz des Senders mit Hilfe seiner Kennung ein, musste wissen, in welchem Sektor man sich befand, d.h. seinen Schiffsort grob kennen, und erhielt dann durch Abzählen der langen und kurzen Funksignale eine genaue Peilung des Senders. Auf der Nordsee bekam man so durch Kreuzpeilung der Sender in Stavanger und Bushmills, im Norden Irlands gelegen, eine recht genaue Ortsbestimmung. Im englischen Kanal konnten wir nur den in der Bretagne befindlichen Sender Ploneis empfangen. Für eine zweite Standlinie wurde die Sonnenhöhe bestimmt. Stolz waren wir, wenn sich herausstellte, dass der mit Sextant, Chronometer, Ephemeriden- und Fultst-Tafeln und den im Winter gelernten Kenntnissen ermittelte Schiffsort auf wenige Seemeilen korrekt war. Ein Gefühl, das die heutige GPS-Navigation einem nicht mehr vermittelt.

Wie auf allen guten Reisen, verlief auch die Rückfahrt ohne besondere Vorkommnisse. Nur am letzten Tag auf See passierte uns ein Missgeschick. Wir waren tagsüber unter Spinnaker die ostfriesische Küste entlang gesegelt. Als die Nacht anbrach und wir den Spinnaker bergen wollten, verfing er sich in den beiden Vorstagen, so dass wir ihn nicht mehr runter bekamen. Da die See unruhig war, wollten wir keinen Mann zum Klarieren in den Mast hieven und banden den Spinnaker mit dem Klüverfall am Vorstag bei. Das gelang nur bis dicht unterhalb des Top; und so liefen wir unter Groß und Fock mit einer Blase oben am Mast in die Elbmündung ein.

Im Morgengrauen machten wir in Cuxhaven längsseits des dort stationierten Hochseeschleppers „Seefalke“ fest, der heute im Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven liegt. Als wir einen der Crew im Bootsmannsstuhl am Großfall zum Klarieren des Spinnakers in den Mast hieften, quietschte die Großfallwinde so erbärmlich, dass die Besatzung des Schleppers wach wurde und nach und nach, teilweise laut fluchend, an Deck erschien. Der Maschinist mit seiner Ölkanne sorgte dann für Beruhigung. Nach dem Einklarieren beim Zoll ging die Reise weiter elb-auf. Es muss ein Sonntag gewesen sein, als wir zusammen mit vielen Wochenendseglern in den Hamburger Yachthafen auf Waltershof einliefen. Im Herbst 1958 wurde diese Reise auf dem Hochseesegeleabend im Bremer Rathaus mit dem „Franz Perlia Seefahrtspreis der Jugend“ ausgezeichnet.

Rolf Felst

Dieselpest Schon wieder eine neue Erkenntnis

Zu diesem Thema haben wir schon verschiedentlich berichtet, zuletzt in Nachrichten 6-2017. Was dort von Lutz v. Meyerinck beigetragen wurde, dass das Additiv Grotamar nicht „hochgiftig“ sei, denn dann dürfte es in der EU überhaupt nicht an Endverbraucher verkauft werden, ist inzwischen schon überholt. (Red.)

Dieselpest – seit einigen Jahren ist sie der Horror jedes Yachtbesitzers. Ruhe in unser Wassersportleben brachte der Wirkstoff 3,3'-Methylenbis[5-methyloxazolidin] MBO, der ein wesentlicher Bestandteil der Mittel gegen die „Dieselpest“ ist, mögen sie nun Grotamar 82 von Schülke, Marine Diesel Bakterien Stop/Marine Diesel



Dieselpest im Labor (Foto: Liqui Moly)

Schutz von Liqui Moly oder ähnlich heißen. Er wird mit Wirkung vom 1. Dezember 2018 in den Anhang VII der CLP-Verordnung (EG-Nummer 17272/2008) aufgenommen. Er muss ab diesem Zeitpunkt verbindlich als krebserzeugend (Carc. 1B) eingestuft werden und darf damit nicht mehr uneingeschränkt verkauft werden. Was bedeutet dies nun für uns Wassersportler? Zum einen erfolgt eine entsprechende Kennzeichnung auf den Gebinden („Kann Krebs erzeugen“) für alle Produkte, die MBO >0,1% enthalten. Derartige Substanzen unterliegen in Deutschland der Chemikalienverbotsverordnung. Die Abgabe an Endverbraucher im Versandhandel oder in Geschäften mit Selbstbedienung ist nicht gestattet. Grundsätzlich wäre ein Verkauf der bisherigen Produkte im Einzelhandel noch möglich. Da dies aber mit umfangreichen Beratungs- und Dokumentationspflichten verbunden ist, dürfte ein solcher Verkauf in der täglichen Praxis nahezu unmöglich sein. Nach meinem Kenntnisstand (ich arbeite bekanntlich in der Bootszubehörbranche) werden die Hersteller daher künftig auch nicht

mehr den Einzelhandel beliefern. Fachbetriebe wie z.B. Motorenservice oder auch Tankstellen mit einem Sachkundenachweis dürfen die Produkte auch in Zukunft weiterhin benutzen. Dann könnte z.B. der Mitarbeiter der Bootstankstelle den Dieselschutz vor dem Tankvorgang in den Tank des Bootes füllen. Ob das umgesetzt wird, bleibt abzuwarten.

In einer Meldung der „Yacht“ wird ein neues Produkt erwähnt, das mit Enzymen, von Natur aus ungiftig, dem Diesel das Wasser, die Lebensgrundlage der Bakterien, entziehen soll. Ob das funktionieren kann, ist nach bisherigen Erkenntnissen einiger Fachkundiger anzuzweifeln. Nach einer Mitteilung von Liqui Moly wird es aber andersgeartete Nachfolgeprodukte geben, die auch weiterhin frei verkäuflich sein werden und die gleiche Wirkung wie die bisherigen Zusätze aufweisen sollen. Na ja, warten wir mal ab.

Hartmut Pflughaupt

Die Alpen-Werft ist produktiv

Unser ehemaliges Mitglied Norbert Hanssen, der schon vor Jahren ins Allgäu verzogen ist, baut weiterhin sehr ansehnliche Modellboote. Wir berichteten mehrfach. Nun hat er wieder eins geschaffen. Es soll eine 12m-R-Yacht sein, d.h.



es ist kein Nachbau einer tatsächlich existierenden, sondern er hat den Riss eines Klassikers genommen, der berühmten „Britannia“, hat den Freibord erhöht und so etwas wie einen „postkartengleichen“ Zwölfer als Modell im Maßstab 1:18 gebaut. Segeln tut er auch und schön anzusehen ist er allemal.

Wen es interessiert, der lese auch <https://www.sva oe.de/135-allgemeines/allgemeines-oeffentlich/416-britannia-rules-the-waves> GAN

Zu unserem Titelbild

Es ist erstaunlich, wie viele Mitglieder der SVAOe künstlerische Begabungen haben. Nun ist Kunst ein weites Feld. Den Schriftleiter dieser Nachrichten interessieren insbesondere die Erzeugnisse von Vereinsmitgliedern, die maritime Objekte mit den Mitteln der Malerei, der Zeichnung, der Radierung, der Graphik oder jeder anderen „handgemachten“ Technik sowie der (auch elektronisch bearbeiteten) Fotografie oder auch der rein elektronisch gefertigten Grafik zu Papier bzw. auf eine Datei gebracht haben. Das könnte sich für die Titelseite der SVAOe Nachrichten eignen. Finden Sie nicht auch, dass unser Mitteilungsblatt dadurch ein un-

verwechselbares Erscheinungsbild hat? Jede Titelseite ist anders und drückt die vielseitige Sicht unserer Mitglieder auf das gemeinsame Thema „Boote, Yachten, Schiffe, Häfen, Küsten, Wasser, Licht und Wolken“ aus. Die Redaktion würde sich freuen, wenn Sie, unsere Leser, Ihre Schöpfungen einsenden würden. Wir sind überzeugt, dass da noch viele Schätze gehoben werden können.

Christine Matthiessen ist eine von den vielen, die etwas geschickt haben. Sie schrieb: „Mein Mann, Christian Matthiessen, ist Mitglied im Verein. Das Vereinsheft lese ich auch immer sehr gern. Vor längerem habe ich die Bitte an die künstlerisch begabten Mitglieder gelesen, doch ihre Bilder zum evtl. Druck zur Verfügung zu stellen.

Dieses Bild vom Anleger Neumühlen, Acryl auf Leinwand, habe ich vor einiger Zeit gemalt. Dazu habe ich vorher Fotos aus dem gläsernen Fahrstuhl des alten Kühlhauses gemacht. Das Bild ist im Original ca. 0,80 x 1,20 m groß.“

GAN

Es ist Kalenderzeit

Dem nahenden Jahreswechsel ist es geschuldet, dass ich mich für meine Leser wieder unter den neuerscheinenden Kalendern bei Delius-Klasing umgeschaut habe. Ein sehr großformatiges Werk (70 x 57 cm) benannt „Waves“ von Ray Collins – eines Surfers und Wellenreiters, den sein Hobby zum Meisterfotografen werden ließ – finde ich aufgrund der faszinierenden Brillanz schnell vergänglicher Schönheit herausragend. Das Ungewöhnliche dieser Fotografien ist die niedrige Perspektive, die das Sonnenlicht, das

durch die brechenden Wellenkämme scheint, auffängt und sie leuchten lässt. Es sind jedoch nicht nur Brandungswellen, die Ray Collins' Kamera einfängt, sondern auch bedrohliche Hochseewellen, die wir alle lieber als Foto an der Wand betrachten statt aus dem Cockpit unserer Yacht! **Ray Collins, Waves 2019, Delius-Klasing, € 45,-**

Mein zweiter Vorschlag ist eine Hommage an die vielen Liebhaber klassischer Yachten in unserer Vereinigung. Achim Münztel mit seiner „Penguin Café“ ist ebenso porträtiert wie ein Folkeboot, eine H-Jolle und zahlreiche Classics, die an Hartmut Pflughaupts „Ratokker“ erinnern. Klassische Yachten sind einfach das Salz in der

Suppe des heutigen Kunststoff-Einheitsbreies. 12 Großfotos dieser Yachten sind eben ein ganz besonderer Augenschmaus! (Ich weiß, ich weiß: Arbeit und Kosten sind auch nicht zu verachten – was unser Vorsitzender wohl bestätigen kann.)

Nico Kraus, Yacht Classic 2019, Delius-Klasing, € 34,90

Mein dritter Kalender lädt zum Träumen ein: Von den wunderschönen Buchten der karibischen Inseln wie Anguilla, St. Lucia mit den Pitons und Peter Island in den British Virgins spannt sich ein Bogen zum Vancouver Sound an der Westküste Kanadas und weiter zum Golf von Thailand mit Riesen-Buddha-Statue am Wasser,





schließlich ins Mittelmeer mit Portals Vells auf Mallorca, Elba, Hvar in Kroatien, Symi im Dodekanes und

endet mit einer Yacht vor Muring im River Fal in Cornwall und einem stimmungsvollen Abendfoto mit Lagerfeuer in den Schären vor Göteborg. Der Betrachter wird an die schönsten Plätze des Fahrtenseglens geführt. Das letzte Bild werden wir Fahrtensegler bestimmt alle schon selbst erlebt haben und gern erinnern. **Traumreviere 2019, Delius-Klasing, € 24,90** Michael Albrecht

Zu guter Letzt

Der Datenschutz treibt Blüten

Die Europäische Datenschutz-Grundverordnung, die eigentlich nicht viel mehr aussagt, als die Rechtslage schon seit längerem von jedem fordert, hat sich, seit sie europaweit eingeführt wurde, zu einer Regel entwickelt, die meist

mit maliziösem Lächeln zitiert wird nach dem Motto „So'n überzogener Quatsch“. Autoren, Fotografen und Redakteure haben damit zu kämpfen. Auch wenn die Verordnung zu unser aller Nutzen ist, ihre Einhaltung macht Mühe und Frust. Jetzt ist einem Fotografen der Kragen geplatzt. Auf der „Alsterglocke“ am 16. Oktober wurde ihm die Einwilligung versagt, als er eine Regattamannschaft ablichten wollte. Vorsichtshalber sagen wir nicht, welche. Also richtete er sein Objektiv auf die Region unterhalb der Gürtellinie und drückte auf den Auslöser. Ein Bezug zu den fotografierten Personen ist nicht mehr herstellbar. Personenbezogene Daten sind nicht ableitbar.

Eine perfekte Lösung zur Sicherstellung des Datenschutzes?

Nein, es war ganz anders. Gerrit Rampendahl, dem Fotografen, ist nur die Kamera verrutscht.

GAN

Nach Redaktionsschluss

Am 2. bis 4. November fand der DSL-Cup auf der Alster statt. Bei dieser Veranstaltung wird u.a. ermittelt, welche Vereine in die 2. Segelbundesliga aufsteigen. Auf Seite 4 haben wir über den Versuch zur Qualifikation des „Tinto“-Teams berichtet. Nun ist das Ergebnis da. Für Till Pomarius, Maximilian Bischof, Ole Wittenberg und Christian Warnecke hat es nicht gereicht. „Auch wenn wir mit Platz 14 nicht weit genug nach vorne gesegelt sind (Platz 9 hätte es mindestens werden müssen), können wir uns zufrieden zeigen. Die Konkurrenz war groß und nur zwei Teams ohne Bundesliga-Erfahrung steigen auf.“, schreiben sie. Mehr in der nächsten Ausgabe.



*Datenschutzgerecht fotografierte Mannschaft
(Foto: Gerrit Rampendahl)*



Ihr Einsatz ist
unbezahlbar.
Deshalb braucht
sie Ihre Spende.



seenotretter.de

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: info@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: Michael Albrecht, Marcus Boehlich, Götz-Anders Nietsch, Jürgen Schaper, 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.

Hamburger Seglerball 2019

segel
JOURNAL

Offizieller Medienpartner

Tanz auf dem Süllberg

13. Hamburger Seglerball

9. Februar 2019 - 20:00 Uhr
«Süllberg Hamburg»

Karten unter
www.hamburger-seglerball.de

20:00h
Gala Menu
22:00h
Walzer & Co.
0:30h
Sailor's Party

- » Einlass ab 19:00 Uhr
- » Süllbergsterrasse 12 · 22587 Hamburg
- » Gala-Karte 95 €
inkl. Gala Menü und Getränken (zum Menü – siehe Website)
- » Flanier-Karte 39 € ohne Menü, keine Sitzplatzreservierung
- » ermäßigte Karten für Jugendliche
auf Anfrage

Veranstaltende Vereine:



ASC



BSC



HSC



MSC



SC0e



SCU



SVA0e

