

SVAOe NACHRICHTEN

6–2019 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.

97. Jahrgang

November / Dezember 2019

Nr. 6

SEGELN IST EIN NATURSPORT



Kinder müssen schon früh mit dem Segeln anfangen. Es gibt so viel zu lernen. Nicht nur das Sportgerät, das Boot, muss beherrscht werden, auch der Wettbewerb mit Konkurrenten, und dann kommt auch noch das Wetter hinzu. Der von der Jüngstenabteilung veranstaltete „Optipokal“ auf der Alster, über den in dieser Ausgabe berichtet wird, hatte so viel Regen zu bieten, dass kaum fotografiert werden konnte, und dennoch wurde unverdrossen gesegelt. Am Folgetag beim üblichen Training zog eine schwarze Wand mit Regenbogen auf, furchterregend anzusehen, aber als Bild grandios. Wiebke Kaiser drückte auf den Auslöser.

IN DIESER AUSGABE

3 Editorial

Vereinsleben

- 4 Neuaufnahmen
- 5 Kommodore Jürgen Schaper – *Nachruf*
- 6 Renate Crasemann – *Nachruf*
- 7 Spendenaufruf
Der Vorsitzende bittet um Unterstützung für „Albis“
- 8 Danke – *Das „Albis“-Team gibt einen Saison-Rückblick*
- 9 Hamburg Boat Show – *mit Mitgliederversammlung*
- 10 Die Altjunioren und die Schiffs-Klassifizierung
- 12 Wegen großer Nachfrage ein zweiter Besuch der Altjunioren in den Fernsehstudios
- 12 Absegeln – *Ein Brauch von gestern?*
- 14 Müllsammeln auf dem Yachthafengelände
Eine Aktion bei strahlendem Augustwetter
- 16 Die Mitglieder-versammlung im September
Damit hält der Winter seinen Einzug
- 17 50 Jahre Jugendkutter „N“ und „T“
Jubiläumsveranstaltung, die dritte



- 37 Elbe-Ausklang
Die Abschlussregatta auf der Elbe nach Yardstick
- 39 Internationale Belgische Vize-Meisterin 2019
Tania Tammling aktiver denn je
- 40 Die SVAOe beim dritten Spieltag der 2. Segelbundesliga



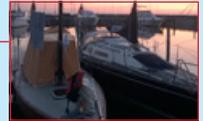
Jugend

- 41 Opti-Pokal 2019
Viel Wasser von oben und für zwei Teilnehmer auch von unten



Fahrtensegeln

- 43 Stationsmeldungen
- 43 Wie man mit viel Zeit wenig schaffen kann!
Folkerot – Eine Liebesgeschichte mit 1,20 m Tiefgang oder 1000 Todsünden



Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 19 J/24-Weltmeisterschaft in Miami mit „Hungrier Wolf“
14. von 80 und bestes europäisches Boot
- 28 Der Ligapokal – *Das SVAOe-Team schafft den Klassenerhalt in der 2. Segelbundesliga*
- 29 Letzter Spieltag – *Kampf gegen den Abstieg*
- 30 Senatspreis auf dem Wannsee in Berlin
J/70 „Albis“ wird fleißig bewegt
- 31 Kalt, regnerisch, alte See und doch ein Highlight!
Die deutsche Meisterschaft in der J/24 – „Hungrier Wolf“ Vizemeister
- 34 Drei SVAOe-er bei der Internationalen Deutschen Meisterschaft der Europe Klasse
Tania Tammling holt Bronze bei den Damen
- 36 Die SVAOe beim vierten Spieltag der 2. Segelbundesliga
Noch nicht ausreichend vorbereitet



Segelergeschichten

- 49 Opa Tee – *Wie man zu einem lebenslangen Spitznamen kommen kann*

Dies und Das

- 50 Fahrtenpreise 2019
oder was haben Sie in der vergangenen Saison erlebt?
- 50 SVAOe-Winterakademie
Frischen Sie Ihr Wissen auf und lernen Sie dazu!
- 51 Zu unserem Titelbild

Das Bücherschapp

- 52 Meine Seidenstraße, von Christel Hudemann

Beilagen (nur für Mitglieder)

- Einladung Kino-Matinee
- Einladung Eisbein/Entenessen
- Terminkalender 1. Halbjahr 2020

Umschlagillustration

Aquarell von Norbert Suxdorf

Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

eine traurige Nachricht hat sich bereits wie ein Lauffeuer verbreitet: Am 7. November 2019 ist unser Kommodore Jürgen Chr. („Fiffi“) Schaper auf seine letzte Reise gegangen. Sie werden also statt eines Leitartikels einen Nachruf auf „Fiffi“ Schaper in dieser Ausgabe lesen.

Zum Schluss der Saison ist es wie in jedem Jahr Zeit, die vergangene Saison Revue passieren zu lassen. Ausführliche Berichte zu den seglerischen Aktivitäten der vergangenen Monate, die Sie in dieser Ausgabe vorfinden werden, sollen Ihnen/euch dabei helfen, sich über die segelfreie Zeit zu retten und den Winterblues unbeschadet zu überstehen.

Zum alljährlichen Absegeln kam bei deutlich herbstlichen Bedingungen eine relativ kleine Anzahl SVAOe-er in Glückstadt zusammen. Dabei war die Saison an jenem Wochenende definitiv noch nicht zu Ende, wie u.a. die Herbsttour unseres Jugendwanderkutters „Teufelsbrück“ auf der Unterelbe beweist.

Zeitgleich zum Absegeln fand der Opti-Pokal, trotz ausreichend Nässe von oben, unter sehr großer Beteiligung auf der Alster statt. Hier konnte sich der seglerische Nachwuchs erstmals auf der Regattabahn austoben. Die Opti-Seglerinnen und -Segler der SVAOe erzielten in der Gruppe „C1“ durchweg die vordersten Plätze.

Zum Ende der Saison konnte sich die Mannschaft der SVAOe den Klassenerhalt in der zweiten Liga der Deutschen Segel-Bundesliga sichern. Diese erste Saison der SVAOe in der Segel-Bundesliga zeigt deutlich, dass, wer hätte es gedacht, ein entsprechendes regelmäßiges Training unabdingbare Voraussetzung für angestrebte Erfolge ist. Unsere zum Ende der Saison neu zusammengestellte gemischte Mann-/Frauschaft („mixed

team“) und das Team der J/70 „Albis“ haben sich daher für die nächste Saison entsprechende Aktivitäten vorgenommen, um dem Trainingsbedarf gerecht zu werden und attraktivere Platzierungen zu erreichen.

Dem Team von „Hungriger Wolf“ gratuliere ich ganz besonders zu ihrem 14. Platz (von 80) bei der J/24-WM in Miami. Überdies wurde „Hungriger Wolf“ bestes europäisches Boot dieser WM. Zuvor wurde „Hungriger Wolf“ deutscher Vize-Meister. Die Mannschaft kann also auf eine herausragende Saison 2019 zurückblicken. Chapeau!

Tania Tammling kann als Solistin in der „Europe“ ebenfalls auf eine äußerst erfolgreiche Saison zurückblicken und krönte diese mit einer Bronze-Medaille bei der internationalen deutschen Meisterschaft. Dazu „herzlichen Glückwunsch!“

Zur zweiten Auflage der Hamburg Boat Show: Für uns als wiederum einziger teilnehmender Segelverein war es, ganz besonders auch durch das großartige Engagement unseres „SVAOe-Messteams“, wieder eine gelungene Veranstaltung. Die Besucher zeigten u.a. reges Interesse an den von der SVAOe angebotenen Führerscheinkursen und an Möglichkeiten, den Segelsport zu betreiben.

Zu guter Letzt sei auf die zum Jahresausklang stattfindende Tannenbaumregatta am Sonntag, 15. Dezember 2019, also dem dritten Advent (!), ab 12:00 Uhr im Hamburger Yachthafen hingewiesen.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen/euch eine schöne Weihnachtszeit und ein glückliches neues Jahr 2020; die nächste Saison kommt bestimmt. Ihr/euer Stephan Lunau



Ein Hinweis der Redaktion: Diese SVAOe-Nachrichten quellen über von Regattaberichten. Die haben natürlich Vorrang vor weniger aktuellen Beiträgen. Daher werden Sie keinen Leitartikel und kein „Zu guter Letzt“ und trotz des bevorstehenden Weihnachtsfestes nur eine Buchbesprechung finden. Auch sonst haben wir den Rotstift kräftig angesetzt. Trotzdem hat diese Ausgabe vier Seiten mehr Umfang als üblich. Alles zugunsten unserer erfolgreichen und berichtenden Regattasegler!

VEREINSLEBEN

September/Oktober 2019

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.

Vollmitglieder:

Jan Erichsen, 22863 Hamburg
 Christian Schacht, 22880 Wedel
 Michael Baumann, 25524 Heiligenstedtenerkamp
 Dr. Stephan Lippert, 22765 Hamburg
 Christiane Krieger-Boden, 22763 Hamburg

Probemitglieder:

Fenna Leentje Weller, 22767 Hamburg
 Katharina Glaß, 20255 Hamburg

Wiedereintritt:

Dominik Feltes, 22767 Hamburg

Jüngste:

Leander von Bassewitz, 22763 Hamburg
 Jonah Borck, 22395 Hamburg
 Lotta Düpre, 22949 Ammersbek
 Ida Amalia Röpke, 20146 Hamburg
 Jette Eimert, 22457 Hamburg
 Jette Junge, 25335 Elmshorn
 Jule Wöste, 20144 Hamburg
 Fleur Sietas, 22523 Hamburg
 Leona Lührs, 21465 Reinbek
 Mogens Wilken Reichwein, 20255 Hamburg
 Philipp Sommer, 20253 Hamburg
 Keno Rödenbeck, 20359 Hamburg
 Leander Reuner, 21227 Bendestorf
 Hannes Hußmann, 20253 Hamburg

Der Vorstand ist froh, dass gegen Ende des Jahres noch so viele neue Mitglieder den Weg in die SVAOe gefunden haben, darunter besonders viele Jugendliche. Fünf neue Optimisten, eine neue J/70, sehr gute Regattaerfolge der Jüngsten, der Jugend und der Junioren sowie eine im Aufbau befindliche Europa-Gruppe mögen sich ausgewirkt haben. Das Wichtigste ist aber der Einsatz der Obleute, der Trainer und der Eltern, genauso wie die Spendenbereitschaft der Mitglieder für die Ausbildungsarbeit. Alles zusammen erhöht die Attraktivität unserer Vereinigung. Das ist unser Ziel!



* 17. Oktober 1933 † 7. November 2019

JÜRGEN CHRISTIAN SCHAPER

Jürgen Christian genannt Fiffi Schaper, Kommandore der SVAOe, ist tot. Er hat zeitlebens große Wellen gemacht, nun schauen wir auf sein letztes Kielwasser. Wir werden ohne ihn auskommen müssen.



Dass er ein begeisterter Segler war, der mit seiner Familie und Freunden gerne mehr oder weniger spektakuläre Reisen mit seinen Yachten namens „Schwalbe“ unternahm, ist bekannt und braucht hier nicht weiter betont zu werden. Solche gibt es viele, aber es ist etwas anderes, was an Fiffi so besonders war.

Als im Juni 1970 der damalige Vorsitzende Rudi Mager überraschend starb, war Fiffi bereits einige Jahre Chefredakteur unserer Nach-

richten. Der zweite Vorsitzende Walter Schöttler übernahm und Fiffi wurde zum 2. Vorsitzenden gewählt. Schöttler schrieb noch, dass beide Ämter nicht zumutbar seien und man weiteres Personal suche. Wie man sich irren kann. Auf der Jahreshauptversammlung 1972 wurde Fiffi zum Vorsitzenden der SVAOe gewählt und blieb dies 26 Jahre. In seiner ersten „Regierungserklärung“ kam er gleich auf den Punkt, der für mich das Besondere an ihm ausmachte:

„Und so wage ich auch den von vielen Mitgliedern und Nutznießern gern eingenommenen ‚modernen‘ Standpunkt, ein Segelverein sei nur eine Zweckgemeinschaft, der Vorstand nur eine gewählte Interessenvertretung, der Verein selbst nur ein Automat, in den oben der Beitrag eingeworfen wird und unten eine entsprechende Gegenleistung zu erwarten ist, in Frage zu stellen. Ich teile diese Ansicht nicht! Solange ich an irgendeiner Stelle im Vorstand stehe, werde ich diesen Standpunkt bekämpfen!“

Sein Leben als Vereinsfunktionär begann schon 1959, als er die Leitung der frisch gegründeten Juniorenabteilung übernahm. Ein Jahr später begann seine Mitarbeit an den Nachrichten der SVAOe, deren Schriftleitung er über 50 Jahre innehatte. Hier ergab sich für ihn die Möglichkeit, für die Gemeinschaft der SVAOe, gegen die Dummheit im Allgemeinen, gegen den Amtsschimmel, für den Umweltschutz auf Elbe und See und für Kinder und Jugendliche im Besonderen wortgewaltig zu kämpfen. Zu den umfangreichen Berichten über diverse Angelegenheiten des Segelsports kamen flammende Leitartikel zur Lage der Gesellschaft hinzu, die sämtlich am Ende zum Segeln in all seinen Formen als Allheilmittel führten. Frei nach dem Motto von Loriot: „Ein

Leben ohne Segeln ist möglich, aber sinnlos.“ Die von Fiffi geleiteten und zum großen Teil auch von ihm selbst geschriebenen Clubnachrichten haben sehr zur Bekanntheit der SVAOe beigetragen. Sie wurden von vielen an Elbe, Nord- und Ostsee gelesen und dies hat wohl dazu geführt, dass, wenn man irgendwo unter unserem Stander einlief, häufig die erste Frage dem Befinden von Fiffi galt. So wurde er zum „Herrn Vereinsbesitzer“. Unnötig zu sagen, dass den geschriebenen Worten auch Taten folgten. Seine Abendbeschäftigung waren Sitzungen, mit wem auch immer, mal um Allianzen zu schmieden, mal um gegen irgendwo immer lauernde Unbill zu kämpfen, immer um die Segelei zu fördern.

Dass so ein Aktivist dann unweigerlich zum Vorsitzenden des Hamburger Seglerverbandes und Mitglied des Seglerrates des DSV wird, ist nicht verwunderlich. Man darf sich ihn aber nicht als drögen Apparatschik vorstellen, denn was er nicht in Sitzungen regeln konnte, wurde an der Clubhausbar so lange weiter beredet, bis das von ihm gewünschte Ergebnis erreicht war. Die Fähigkeit, völlig schamlos auf Leute zuzugehen und ihnen was auch immer aus dem Kreuz zu leiern, war schon beeindruckend und hat dazu geführt, dass die SVAOe in vielerlei Hinsicht gut ausgestattet war und so durch ihn zu weiterer Blüte gebracht werden konnte. Kein Wunder also, dass die SVAOe Fiffi 1989 zu ihrem Kommodore ernannte.

In den letzten Monaten kam er immer seltener ins Clubhaus, wurde immer leiser und kleiner und schon da merkten wir, dass er uns fehlen wird. Nun bleibt uns die Erinnerung an einen großartigen Menschen, mit dem zusammen zu sein immer eine Freude war.

Seinem oben geschriebenen Standpunkt ist er immer treu geblieben. Die Ära Schaper wird in der SVAOe und sicher auch bei vielen außerhalb unseres Clubs noch lange nachhallen. Wenn ein Leben Segeln war, dann sicher seines.
Marcus J. Boehlich

*** 16. Dezember 1929 † 3. Oktober 2019**

RENATE CRASEMANN

Renate Crasemann ist auf ihren letzten Törn gegangen. Bis vor etwa einem Jahr war sie im Kreis der Altjunioren immer wieder begeistert dabei. Sie hatte viel zu erzählen von ihren Törns



mit ihrem Ehemann Edgar auf Schiffen, die alle „Hans Huckebein“ hießen. Auf einem Piraten hat Edgar in jungen Jahren seiner Renate das Einmaleins des Segelns vermittelt. Nach einem gemeinsamen Auslandsaufenthalt waren beide dann ab 1970 auf einem Kimmkieler, Typ Admiral, unterwegs. In späteren Jahren folgte ein 1/4-Tonner, Typ Andros. Gesegelt wurde mit der Familie auf der Elbe, der Nordsee und der Ostsee. Die Törns gingen nicht nur in das nähere Umfeld, sondern auch nach Holland, Oslo, Bornholm und fanden Beachtung in der SVAOe. Das Ehepaar gewann mehrere Fahrtenpreise. Als Edgar durch einen Schlaganfall

beeinträchtigt war, wurde die letzte „Hans Hucklebein“ Anfang 1990 verkauft.

Beide Söhne haben in der SVAOe das Segeln auf den Kuttern erlernt. Zumindest Jan Crasemann ist mit seiner Familie auf der SY „Wieselflink“ noch aktiv dabei. Also, liebe Renate, ihr habt alles richtig gemacht. Wir werden dich in Erinnerung behalten. Die SVAOe fühlt mit deiner Familie. Peter Mendt

Spendenaufruf

FÜR J/70 „ALBIS“

Liebe Mitglieder der SVAOe,

wie Sie dem folgenden Saisonrückblick der J/70 „Albis“ entnehmen können, ist die „Fraschaft“ der „Albis“ in der für sie ersten Saison in der Klasse J/70 überaus aktiv und auch erfolgreich gewesen.

Es dürfte nicht allen bekannt sein, dass das Boot zur Überbrückung der Finanzierung Anfang der Saison 2019 seitens eines Vereinsmitgliedes beschafft und der Crew seither dankenswerterweise kostenlos zur Verfügung gestellt worden ist. Die Finanzierung der laufenden Kosten für die Teilnahme an Regatten etc. hat das Team eigenständig organisiert und ist bereits für die folgende Saison 2020 gesichert.

Die Zeit ist nun gekommen, die nächsten Schritte einzuleiten: Seitens des Vorstands der SVAOe wollen wir mit der J/70 „Albis“ den Einstieg in eine moderne Bootsklasse wagen. Die großen Felder bei den Regatten bestätigen deren Attraktivität. Neben den Klassen-Regatten bietet die J/70 über die Deutsche Segel-Bundesliga ein weiteres Betätigungsfeld. Auch wenn dort nicht mit eigenen J/70-Booten gesegelt wird und es sich um ein anderes Regattageschehen

Schöne Weihnachten wünscht Ihnen das Foto-Wannack-Team!

Für das neue Jahr viel Gesundheit, immer den richtigen Wind und eine handbreit Wasser unter dem Kiel – und eine besonders gute Sicht mit einem Fernglas von Foto-Wannack! Vor fast 50 Jahren fragte mich der damalige Schriftleiter unserer Clubnachrichten – alle kennen ihn, Jürgen Schaper – ob Foto-Wannack nicht eine Anzeige in unseren Nachrichten bringen würde. Ich wollte und habe jetzt über diesen ganzen Zeitraum jährlich sechs Anzeigen in den Nachrichten gebracht. Aber die Zeiten ändern sich, vieles im Geschäft läuft doch über das Internet. Auch ist die Resonanz auf unsere SVAOe-Anzeigen gering. Und nun ist dies meine letzte Ausgabe. Noch einmal zur Erinnerung, was wir bei FOTO-WANNACK alles können: Wir verkaufen auch Zubehör für ältere Kameras, haben modernste Digitaltechnik, alles was es an Ferngläsern für den Segelsport und für Ornithologen gibt, haben wir am Lager. Heute ein wichtiges Thema, fotografieren mit einem Spektiv und dem Handy! Hier werden Brennweiten bis zu 2000 mm erreicht! Vor der Tür unseres Geschäftes mit Blick auf unseren Hamburger Michel können Sie alles testen. Und glauben Sie mir, Sie werden staunen, was optisch heute möglich ist. Und, Seemann denken Sie daran, unsere Augen werden nicht besser, aber immer besser werden unsere Ferngläser!! Und wir reparieren auch Ferngläser, Kameras und Projektoren.



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

EINMAL DANKE!

Wir sind denkbar dankbar für eine großartige erste Saison mit der ALBIS. Wir haben bei 3°C und Schauern auf dem Wannsee gefroren, bei 38°C auf dem Ostsee bei 34°C und einem bereits im Sommer beginnenden Regen. Der Winter hat uns Grund gegeben, Egal welche Situation wir auch immer erlebt haben, schnell oder langsam – wir sind zu einem eingespielten Team zusammengewachsen und haben jederzeit einen kühlen Kopf bewahrt.

Doch ohne finanzielle Unterstützung hätten wir unser Ziel der erfolgreichen Positionierung in der zur Zeit am schnellsten wachsenden One Design Bootsklasse J/70 nicht realisieren können. Vielen Dank für ihre Unterstützung!



Zu Beginn der Saison haben wir die ALBIS mit den notwendigen technischen Geräten ausgestattet. Der Velocitek ist eines dieser Geräte, mit dem wir unseren derzeitigen **Speedrekord von 15,6 Knoten** in der Travemünde Bucht gemessen haben.

Rund **425 hause Flecken** an Armen und Beinen, einige Batscher und Beulen. Wir waren bei jeder Regatta und Trainings Einheit mit vollem Einsatz dabei.

Ca. **275 Wasserstunden** sammelten wir bei 17 Regatten und mehreren Trainingsan.

Die Flaggie, die wohl kein Segler gerne sieht: Flaggie AP heißt es warten, da zu wenig oder zu viel Wind weht. Wir hatten diese Saison in Summe ca. **40 Stunden Startverschiebung**.



Mit **285 kilo Crewgewicht** sind wir eine der leichtesten Crews der J/70 Klasse.



Unser bestes Ergebnis in dieser Saison – ein **3. Platz** – erzielten wir bei der Major Regatta vor Meck.

COMING TOGETHER
IS A BEGINNING.

KEEPING TOGETHER
IS PROGRESS.

SAILING TOGETHER
IS SUCCESS.



28 Knoten Wind brachte uns vor Flensburg in unsere Crews, die sich bei uns bei den Besonderen bei Sonnenschirmen nicht nur neue Fülle.

5.650 km

5.650 Kilometer legten wir mit der ALBIS auf dem Anhänger auf den Straßen Europas zurück, um zu den Trainings und Regatten zu gelangen.



mit besonderen Regeln handelt, so ist die Erfahrung in der Handhabung des Bootes, also mit Trainings und Teilnahme an Klassen-Regatten, unabdingbar, um auch in der Segel-Bundesliga mitzuhalten.

In unseren Reihen befinden sich motivierte und erfahrene Seglerinnen und Segler, die sich ein eigenes Boot noch nicht leisten können, die wir aber in ihrem Engagement unterstützen wollen. Gleichzeitig wollen wir mit dem Einstieg in die J/70-Klasse die Attraktivität SVAOe für die Zukunft sichern.

Daher bitten wir um Ihre/eure Unterstützung bei dem Übergang der „Albis“ in den Vereinsbesitz. Dr. Stephan Lunau

Die Mitgliederversammlung im Oktober HAMBURG BOAT SHOW 2019

Von Elske und Hartmut Pflughaupt ■ Am Sonnabend vor Messebeginn haben Elske, Hannes, Hartmut, Lorenz und Sven das Grundgerüst unseres Messestandes bei der Hamburg Boat Show in der Halle 6 aufgebaut. Am Dienstag folgten dann noch Restarbeiten, die Einrichtung und die Ausrüstung für den Messebetrieb. Von Mittwoch



Der Vorsitzende hat etwas anzukündigen



Viele Mitglieder auf unserem Messestand



Gäste werden beraten (Fotos: Tomas Krause)

bis Sonntag standen SVAOe-Mitglieder den Besuchern mit Auskünften über unsere Vereinigung Rede und Antwort.

Der Stand war während der Messetage Anlaufpunkt für viele SVAOe-er, aber auch die Nachfrage durch potentielle neue Mitglieder bestätigt: Es ist wieder einmal goldrichtig gewesen, dass die SVAOe – übrigens wieder als einziger Segelverein – Flagge gezeigt hat. Am Sonnabend fand darüber hinaus ab 17 Uhr das erste Mal die Oktober-Mitgliederversammlung auf dem Messestand statt.

Tomas Krause hat das Ereignis in bekannter Weise fotografisch für all diejenigen, die nicht

dabei waren, dokumentiert. Der Chronist konnte über 50 bekannte Gesichter aus der SVAOe zählen. Natürlich gab es keine Tagesordnung, keine Abstimmungen, keine Vorträge, keine Wortmeldungen, wie sonst auf Mitgliederversammlungen. Umso reger war der persönliche Austausch der Gesprächsteilnehmer. Das tat auch mal gut.

Wie schon in den beiden vergangenen Jahren hatte unser Obmann für das Führerscheinwesen einen Test mit launigen Fragen ausgearbeitet. Die Teilnehmer konnten einen Kursus zum Erwerb des Sportbootführerscheins-See in der SVAOe gewinnen. Insgesamt haben 22 Nicht-SVAOe-er teilgenommen. Am Sonntagnachmittag wurden zwei Gewinner ausgelost und gleich benachrichtigt, denn schon morgen geht es mit dem Infoabend für alle Kurse los.

Das Messeteam freute sich über den regen Besuch, die angenehmen Gespräche auf dem Stand und blickt zuversichtlich auf das nächste Messejahr.

Wie funktioniert die Schiffs-Klassifizierung?

DIE ALTJUNIOREN WOLLTEN ES WISSEN

Von Peter Kaphammel ■ Die Altjunioren sind immer neugierig. Wir wollten wissen, was DNV-GL ist, was diese Gesellschaft für die Schifffahrt bedeutet und wie sie arbeitet. Unserer Einladung folgten zwei Referenten der hiesigen Schiffsclassifikations-Gesellschaft, Herr Hajo Gerkens, Schiffsbesichtigter, und Herr Michael Hesse, Produktmanager.

Alles begann einmal mit dem Treffen von Schiffseignern, Kapitänen und Londoner Kaufleuten mit regelmäßigen Zusammenkünften in Edward Lloyd's Coffee House im 18. Jahr-

hundert. Man war sich einig, dass man Regeln zur Beschreibung des Sicherheitszustands von Schiffen benötigte, die versichert werden sollten. Daraus entstand eine jährliche „Klassifikation“ der einzelnen Schiffe, niedergelegt als „Lloyd's Register of Shipping“ im Jahre 1760.

Das machte Schule. Deutsche Schiffseigner gründeten 1867 den „Germanischen Lloyd“ (GL), der erstmalig die Regeln für den Bau von Holzschiffen festlegte und zunächst 273 Schiffe registrierte. Die Tätigkeit weitete sich auf Wasserfahrzeuge aller Art und Bauweise aus. 2009 waren es schon 6.903 Schiffe.

Am 22.09.2013 erfolgte eine Fusion mit „Det Norske Veritas“ (DNV), einer norwegischen Klassifikations-Gesellschaft. Die neue Gesellschaft wurde Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd (DNV/GL) genannt, heute weltgrößte Klassifikations-Gesellschaft. Der GL brachte umfangreiche Kenntnisse für den Bau von Containerfrachtern und DNV für Bau und Ausrüstung von Bohrinseln mit. Andere große Klassifikationsgesellschaften sind Lloyd's Register of Shipping (LR), Bureau Veritas (BV), Registro Italiano Navale (RINA), American Bureau of Shipping (ABS), Nippon Kaiji Kyokai (NKK).

Das Wesen der Arbeit einer Klassifikationsgesellschaft ist Unparteilichkeit und Unabhängigkeit in öffentlichem Interesse mit Blick auf die Sicherheit der allgemeinen Schifffahrt. Die Hauptaufgaben sind Entwicklung der Klasse-Regeln, z.B. der Standards für einzelne Schiffstypen (Design, Konstruktion, Wartung), Forschungsprogramme zur Schiffstechnologie, Veröffentlichung des „Registerbuchs“, Erstellung von Status-/Zustandsberichten und deren Bescheinigung.

Die Klasse-Regeln sind in ständiger Weiterentwicklung. Dieses bezieht sich im Wesentlichen

auf die Rumpfstrukturen und die Maschinensysteme. Berücksichtigt werden hierbei Bedingungen von SOLAS (Convention for the Safety of Life at Sea, eine UN-Konvention zur Schiffsicherheit), IMO (International Maritime Organisation, eine Sonderorganisation der UN für saubere Meere) und IACS (International Association Of Classification Societies, die Vereinigung der Klassifikationsgesellschaften), also internationalen Standards und Erkenntnissen der Forschung und Entwicklung. Die Regeln decken Offshore-/Schiffstechnologie, Materialkunde, Schweißtechnik, Maschineninstallation, Pumpen, Elektrik, Dieselmotoren, Korrosionsschutz usw. ab.

Die Klassifikation ist eine Gradierung des Ist-Zustands eines Schiffes in Hinblick auf Maschine, Rumpf, Elektroinstallation und Zubehör zur Ladungsbehandlung (z.B. Kühlung). Der Grad der

Konformität mit den Regeln wird durch Zeichen der Stufung ausgedrückt. Heute sind Grade unter 100% Compliance nicht akzeptabel

Bei Neubauten ist bereits die Konstruktionszeichnung Gegenstand der Überprüfung, dann wird der jeweilige Baufortschritt regelmäßig hinsichtlich der Konformität mit den GL-Vorschriften überwacht. Sollte alles stimmig sein, erfolgt die Festlegung der jeweiligen Klasse. Bei Schiffen in Betrieb erfolgen alle fünf Jahre die Erneuerung der Klasse, zwei Mal innerhalb der Klassenperiode eine Bodenuntersuchung, erforderlichenfalls zwischenzeitliche Untersuchungen oder Erneuerungs-Untersuchungen, Boden-/Rumpfbeschallung, Propellerwellen- und Kesseluntersuchung, nicht-periodische Untersuchungen bei Schäden, Umbauten, Namens-, Flaggen-, Eigner- und Klassen-Wechsel.

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

Bei Kollision oder Feuer sind Inspektionen absolut notwendig.

Michael Hesse und Hajo Gerkens zogen eine Performance ab, die ihresgleichen sucht, eine tolle Art, ein Thema im Duett darzustellen. Die Altjunioren erlebten zwei Stunden eines vergnüglichen, informativen Vortrags, der mit viel Freude und großer Sachkenntnis vorgetragen wurde.

Beide Referenten haben sich nach ihren Aussagen bei den Altjunioren im SVAOe-Clubhaus sehr wohlgefühlt. Zum Dank wurde beiden ein kleines Präsent überreicht.

Noch einmal: die Altjunioren beim NDR

WEGEN GROSSER NACHFRAGE EIN ZWEITER BESUCH IN DEN FERNSEHSTUDIOS

Von Peter Kaphammel ■ Ein erneuter Besuch der NDR-Fernsehestudios (siehe auch SVAOe Nachrichten Ausgabe 4-2019) am 01. Oktober 2019 war notwendig, nachdem viele Altjunioren aufgrund der Teilnehmerbeschränkung im April nicht teilnehmen konnten. So trafen sich 22 Altjunioren und ein paar Freunde, um ebenfalls die interessanten Einblicke in die Arbeit in den verschiedenen Fernsehstudios zu bekommen.

Unser Führer des NDR-Gästeservices war Herr Joshua Eydam. Er zeigte uns zunächst einen NDR-Imagefilm. Dann ging es in die einzelnen Studios von „DAS“, „Hamburg Journal“, „NDR-Talk-Show“, und „Visite“. Für „Mein Nachmittag“ wurde das Studio gerade vorbereitet, alle Akteure waren zugegen, und wir konnten mit ihnen sprechen; die Regisseurin gab sogar einige Erklärungen selber.

Aber es setzten uns ein paar Dinge bei der

Besichtigung der Studios in Erstaunen: Die Studios sind sehr klein, obwohl sie im Fernsehbild riesig erscheinen. Außerdem will man es fast nicht glauben, dass in den einzelnen Studios bei Sendung ca. 200–300 Scheinwerfer mit hohem Energieverbrauch angeschaltet sind. Nur die Klimaanlage verhindert das übermäßige Schwitzen der Akteure.

Das Studio der „Tagesschau“ konnten wir nur virtuell erleben. Es handelt sich hier um ein vollautomatisches Studio, das nur durch die aktuellen Tagesschau-Sprecher betreten werden darf. Nicht einmal Kameraleute gibt es dort, alle Kameras fahren automatisch, nur durch die Bewegungen der Moderatoren gesteuert. Das Sendepult ist höhenverstellbar, so dass jeder Sprecher in gleicher Höhe erscheint.

Nach diesem Rundgang fanden wir uns dann wieder im Besucherraum ein und machten hier die einzigen Fotos, denn außerhalb war das Fotografieren verboten. Die Übergabe eines kleinen Präsentes an den Führer beendete unseren informativen Rundgang, der dazu beigetragen hat, uns die Studiobilder künftig mit anderen Augen anzusehen.

Absegeln

EIN BRAUCH VON GESTERN?

GAN ■ Es gab Zeiten, in denen die Segelvereine mit einer Geschwaderfahrt die Segelsaison mit einem Ansegeln eröffneten und mit einem Absegeln beendeten. Inzwischen haben sich die Sitten etwas gelockert.

In der SVAOe wie auch in vielen anderen Vereinen ist immerhin noch ein so genanntes Absegeln als Gemeinschaftsveranstaltung verblieben. „So genannt“, weil es kein gemeinsames

Segeln als Flotte mehr ist, sondern es wird ein Hafen festgelegt, den alle, die es wollen, segeln-derweise jeder für sich erreichen können. Ein geeignetes Lokal gehört natürlich auch dazu, aber wo ein Hafen ist, da sind Lokale nicht weit. Seit mehreren Jahren wird von der Festlotsin Glückstadt als Ort der Festlichkeit gewählt. Die Wahl hat sich bewährt. Zwar leidet der Hafen in diesem Jahr sehr unter einer Baustelle (siehe SVAOe-Nachrichten 5-2019, „Wohin wandelst du dich, mein Revier?“), aber am Wochenende finden Segler auch verbotene Wege hindurch. Man fragt sich allerdings, warum es der Bauleitung nicht möglich ist, bei Arbeitsruhe einen auch nur schmalen Fußweg freizumachen, da der amtliche Weg ins Zentrum eine Dreiviertelstunde benötigt, den ohnehin kein Mensch wählt.

Sonnabend, der 28. September war als Tag des Absegelns festgelegt. Das Wetter war sehr regnerisch angesagt bei allerdings vorteilhaften südlichen Winden. Wer Freitag segelte, genoss eine schnelle, trockene Fahrt fast ohne Kreuzschlag. Der Sonnabend ging dann ab Nachmittag sehr im Regen unter. Das machte sich auch an der Zahl der teilnehmenden Boote bemerkbar. Es waren nur elf: „Ballerina 2“ (Beilken), „Circle“ (Raschdorf), „Havkarlen“ (Rainsborough), „Kalea“ (Selter), „Luise“ (Lunau), „Now“ (Six), „Otium“ (Nietsch), „Philomena“ (Schütt), „Pievel“ (siehe Anmerkung), „Sirkka“ (Dartsch), „Triton“ (Schaper). Anmerkung: Vereins-Senior Adje Hauschildt, 95, hatte seine „Pievel“ vor kurzem verkauft, aber der Käufer Rolf Stünitz erlaubte ihm großzügigerweise, sein altes Boot noch einmal zu segeln. So nahmen Adje mit Sohn Jan am Absegeln teil und alle freuten sich.

Wer schon am Freitag gekommen war, kam noch zu einem weiteren Genuss. Am selbigen



Mastenwald der Oldtimer

Wochenende fand auch das jährliche Gaffel-seglertreffen statt. Die Stadt hatte dazu die Nord-Kaimauer des Hafens reserviert und allen, nicht nur den SVAOe-ern, sondern auch anderen Seglern und vielen Gästen und Schaulustigen bot sich ein eindrucksvolles, pittoreskes Bild der geschmückten Gaffler. Der Mastenwald aus schweren Rundhölzern, dicken verzinkten Drähten, nach Hanf aussehenden (sie sind es nicht mehr) Tauen und klobigen Holzblöcken versetzte einen in alte Zeiten. Es freut den fachkundigen Betrachter, dass sie ihre Schiffe als in Betrieb befindliche Museumsstücke erhalten, die vermutlich besser in Farbe sind als zu Arbeitszeiten, und sie verstehen mit ihnen umzugehen. Am Sonnabend veranstalteten sie die Regatta rund Rhinplate. Vom Molenkopf konnte man den Start verfolgen, der natürlich nicht so drängelnd war wie bei einer Yachtwettfahrt, aber ein grandioses Bild bot.



Start der Oldtimer zu Rhinplate rund (Fotos: Nietsch)

Tagsüber war es am Freitag trocken geblieben. Am Abend hatte die Stadt Glückstadt ein Hafenfest am Binnenhafen zu Ehren der Gaffler angekündigt mit Zelten, Marktständen, Gauklern und musikbegleiteten Wasserspielen der Freiwilligen Feuerwehr. Das musste man gesehen haben und viel Volks, auch die Segler und die Gafflerbesatzungen bummelten über die Kaianlagen. Aber, kaum hatte man ein erstes Bier in der Hand, fiel ein Regen vom Himmel, der ein Großfeuer gelöscht hätte. Bäume boten keinen Schutz, unter den Vordächern der Buden war es überfüllt, ein Schirm nicht zur Hand (welcher Segler hat schon einen?), kurz, wir wurden nass bis auf die Haut und flüchteten, noch nasser werdend, zur Kneipe „Molenkieker“, wo wir entsprechend bewirtet wurden.

Der Sonnabend war der nominelle Tag des Absegelns. Ab 18 Uhr traf man sich im Rathauskeller zu Getränken und einem sehr schmackhaften Bratkartoffelnbüffett. Festlotsin Dörte begrüßte die Gekommenen, darunter auch einige, die über Straßen angefahren waren. Geschätzt waren über 30 Personen anwesend, wenig genug für einen so großen Verein, aber das Wetter hatte abgeschreckt.

Segler machen aus allen Umständen etwas. So auch an diesem Abend. Es gibt immer etwas

zu erzählen, Essen und Trinken war reichlich, die Stimmung gut, die Anwesenden friedlich. Nach dem Ratskeller hieß das wieder unter Regen zu erreichende Ziel „Alte Oper“, die schon von vielen früheren Absegelfeiern bekannte, maritim ausgestaffierte Kneipe mit angeschlossener Bowlingbahn. Es wurde gekegelt, getrunken, geschnackt bei wiederum zunehmender Lautstärke. Jeder weiß, wie es zugeht und keiner weiß, wer der Letzte war.

Mit dem Sonntag kam der Tag der Heimfahrt. Mittags war Niedrigwasser, aber zu frühes Losgehen war nicht zu empfehlen, da im Kartoffelloch Mindertiefen angesagt waren. Natürlich regnete es. Bei anfangs 4–5 Bft aus SSW banden einige ein Reff ein. Trotz ununterbrochenen Regens wurde die Fahrt seglerisch zu einem Vergnügen mit mehreren Schlägen bei Pagensand. Ein wenig Regattagefühl kam auf. Wer zuerst ausreffte, hatte einen Vorteil. Im Yachthafen waren die Segel patschnass, was so kurz vor dem Einwintern keiner gerne hat. Aber man nahm es für schönes Segeln ergehen hin. Die Saison war beendet.

Müllsammeln auf dem Yachthafengelände

EINE AKTION BEI STRAHLEN-DEM AUGUSTWETTER

Von Michael Albrecht ■ Unser Frühjahrs Müllsammeln war im März ausgefallen mangels sichtbarer Masse. Aber vor 14 Tagen wurde ich von unserem Vorsitzenden informiert, dass ein Herr Lucas Schmitz eine Initiative für den Untereibe-Raum gegründet hatte und um unsere Mithilfe bat. Zeitgleich zur großen Umweltdemo am Sonnabend, 21. September, in der Hamburger Innenstadt trafen das Ehepaar Schmitz samt

Kind (2J.!) und ca. 15 Teilnehmern, die schon die Elbstrecke Hetlingen bis Yachthafen abgesehen hatten, auf meine Frau und mich bei den Walknochen im Yachthafen ein. Sie brachten eine erkleckliche Menge an auf ihrem Weg gefundenen Müll mit, der zusammen mit unseren „Hafenfunden“ ein Gewicht von 83 kg erbrachte, was Herr Schmitz mit Fotos von uns allen und dem Müllhaufen fotografisch dokumentierte. Seine Initiative ist „Sana Mare“ (=gesundes, sauberes Meer) betitelt und soll sich auch überregional ausdehnen auf französische und portugiesische Küsten. Meine Frau und ich waren 2011 bis 2013 mit unserem Boot an diesen und den spanischen Küsten und können die Notwendigkeit dort zu sammeln nur unterstreichen! Ich finde es sehr ermutigend, dass auch junge Leute wie das



*Acting for a healthy ocean – Das Ergebnis
(Foto: Lucas Schmitz)*

Ehepaar Schmitz sich mit Energie für solch ein uneigennütziges Projekt begeistern können! Bei einem Becher Rosé kamen wir im Regattaraum



WEGENER JACHTWERFT



ES KOMMT AUF JEDES DETAIL AN.

 Individuelle Yacht- Neu- und Ausbauten

 Osmose-, Maler- und Lackarbeiten

 Teakdecks, Holzmasten, Reparaturen

 Rundum-Service und Winterlager

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

überein, die nächste Aktion im März 2020 vor Beginn der Vegetationsperiode zu planen, weil das üppige Grün den Blick auf den Müll doch sehr erschwerte.

Die Mitgliederversammlung im September

DAMIT HÄLT DER WINTER SEINEN EINZUG

GAN ■ Am 17. September hatte der Vorsitzende Dr. Stephan Lunau zur ersten Mitgliederversammlung der Wintersaison eingeladen. Er begrüßte die 35 Gekommenen mit der Bemerkung: „Dies ist die erste Mitgliederversammlung ‚noch in der Saison‘“, was klar machte, dass das Segeln für dieses Jahr noch keineswegs beendet sei.

Stephan eröffnete den Abend mit dem „offiziellen“ Teil: Er gab die Trennung von unserer bisherigen „sportlich-fachlichen Kraft“ Roger Redmond bekannt, wies auf die bevorstehende Müllsammelaktion im Hamburger Yachthafen hin und auf den ersten Altjunioren-Abend des Winters am 1. Oktober mit einem Vortrag der Klassifikationsgesellschaft DNV-GL. Zum Absegeln in Glückstadt solle man sich anmelden, damit der Ratskeller ausreichend vorsorgen könne. Zur Hamburg Boat Show hätte die SVAOe als einziger Segelverein einen Stand, was allein schon einen Besuch wert sei. Am Sonnabend, 26. Oktober, fände im Rahmen des offenen Abends der Aussteller ausnahmsweise auch die nächste Mitgliederversammlung der SVAOe statt, zu der man verbilligte Eintrittskarten in der Geschäftsstelle erhalten könne.

Sodann stellte Stephan mit Lorenz Fleuti unseren neuen FSJ-ler vor. Lorenz stammt wie sein Vorgänger Aaron aus dem YCM, unserem Nachbarverein an der Anlage Alsterufer. Er se-

gelt seit seinem achten Lebensjahr und wird für ein Jahr seine Kenntnisse und seine Arbeitskraft für soziale Aufgaben in der SVAOe einbringen. Willkommen, Lorenz!

Noch eine Vorstellung folgte: Das Neumitglied Jan Erichsen wurde nach vorne gerufen, damit ihn sich alle ansehen konnten. Jan hat die „Schwalbe“ von Kommodore Jürgen Schaper gekauft und ist, sei es, weil er so begeistert von seinem Erwerb und von der SVAOe ist, sei es, weil man ihm sanft zugeredet hatte, Vereinsmitglied geworden. Jan, auch du bist willkommen!

Dann leitete Stephan zum „inoffiziellen“ Teil des Abends über. Etlichen Mitgliedern war schon aufgefallen, dass das Vereins-Juniorenboot „Scharhörn“, eine Albin Express, in diesem Sommer intensiver bewegt worden war. In der Elbe-Auftakt-Regatta belegte „Scharhörn“ in ihrer Yardstickgruppe wie auch in Yardstick über alles jeweils den zweiten Platz. Nun wollte die Mannschaft darstellen, was sie alles im Lauf der Saison mit diesem Boot unternommen hatte. Das stieß auf reges Interesse.

Lea Zernack, Lars Hauschildt und Arne Güldener, die diesjährige feste Mannschaft der „Scharhörn“, stellten sich vor und erzählten locker über ihre Erlebnisse und Taten. Bekannt war, dass das Boot im letzten Sommer Schwäche an einem Pütting und infolgedessen auch am Mast gezeigt hatte. Die Püttingschäden wurden im Winter in der Werft beseitigt, der Mast musste neu beschafft werden. Es zeigte sich, dass auch das Ruder einen Schlag bekommen hatte. Während des Werftaufenthalts hat die Mannschaft unter Deck alles neu gemalt. Zu Saisonbeginn war das Boot segelklar und samt Outborder tipptopp in Schuss. Es lockte zu Taten. Der erste Erfolg war die schon erwähnte erfolgreiche Teilnahme an



Stefan Lunau stellt FSJler Lorenz Fleuti vor

der Elbe-Auftakt-Regatta. Über Ostern folgte eine Tour auf der Elbe bei schwachem Wind. Man engagierte sich auch als Hilfestellung beim Kutterzirkus. Auch das Eckernförde-Wochenende der Jugendabteilung, an dem unsere Kinder und Jugendlichen einmal alles an Booten segeln sollen, was wir anbieten können, um zu sehen, wohin sie sich in Zukunft entwickeln möchten, wurde besucht und genutzt. Im Nordostseekanal, auf dem weitgehend gesegelt werden konnte, wurde ein Gewitter „mit richtig Druck in der Luft“ überstanden, und in die Eckernförder Bucht wurde bei



Die Mannschaft der „Scharhörn“: v.li. Arne, Lea, Lars
(Fotos: Nietsch)

5–6 Bft hineingekreuzt. Der neue Mast bewährte sich gut.

Die Sommertour führte von Eckernförde zunächst nach Århus, um an der dänischen Expressen-Meisterschaft teilzunehmen. Es wurde eine sehr sportliche Regattaserie mit wechselnden Bedingungen. Im Gesamtergebnis langte es zwar nur zum letzten Platz bei 19 Teilnehmern, „aber wir sind nicht hinterhergesegelt!“, wie die drei betonten.

Wieder zurück auf der Elbe – im Kanal schleppte freundlicherweise „Nathurn“ unseres Mitglieds Arend Brügge – nahmen sie mit guten Ergebnissen an der Pagensand-Regatta und bei Elbe-Ausklang teil. Insgesamt war es also eine sehr erfolgreiche Saison mit einer engagierten Mannschaft und einem Boot in Top-Zustand.

Auf die Frage aus dem Zuschauerraum, ob die Mannschaft denn nun mit dem Boot zufrieden sei oder ob noch etwas zu verbessern sei, kam allerdings doch noch ein Wunsch: „Wir möchten im nächsten Jahr mehr Klassenregatten segeln und brauchten dazu einen neuen Satz Segel.“ Das kann man verstehen. Mal sehen, was der Vorstand sagt, wenn er demnächst wieder in seine Kasse guckt. Vielleicht lässt sich ja auch ein großzügiger Spender hinreißen, diese Mannschaft zu unterstützen. Sie hätte es verdient.

50 Jahre Jugendkutter „N“ und „T“

JUBILÄUMSVERANSTALTUNG, DIE DRITTE

Von Peter Mendt ■ Für Sonnabend, 7. September, hatte die Jugendabteilung Ehemalige zum Segeln auf den beiden Fünfzigjährigen eingeladen.



Vorbereiten der Kutter für die Oldies



Die Oldies ruxen aus dem Hafen

Auf dem Schlenkel vor den Kuttern gab es zunächst Gedränge. Die Jugendlichen waren dabei, die beiden Kutter klar zu machen. Dann wurden Mannschaften gebildet. Ein Teil der Gruppe der Älteren, Christel Mohr, Brigitte Mendt, Rolf Braun („Brauni“), Claus-Wilhelm („Willy“) Behnke und Peter Mendt konnte zusammen der „N“ zugeordnet werden. Unser 1. Vorsitzender Dr. Stephan Lunau und der Bootsbaumeister Thorsten Jensen waren ebenfalls mit an Bord und drückten den Altersschnitt der Crew heftig.

Die Jugendabteilung hatte „Betreutes Segeln“ angekündigt. Entsprechend konnten wir den Törn dann auch genießen. Unsere Kutterführerin Henrike Lunau hatte zwei aktive Kuttersegler, Olivia und Peter, mit an Bord. Zwei Stunden auf der

Elbe „op und dol“ waren geplant. Rettungswesten wurden angelegt. Die Kommandos kamen von achtern präzise. Die Riemen wurden besetzt. Auslaufen und Vorheißben der Segel verliefen ohne besondere Vorkommnisse. Die „T“ war mit einer etwas jüngeren Oldie-Generation bestückt und folgte im Kielwasser. Sogar der „Falke“, das SVAOe-Tuckerboot, lief mit Schaulustigen besetzt zusammen mit uns aus.

Auf der Elbe wehte eine kleine, schöne Brise. Ein paar Kreuzschläge und diverse Manöver wurden gefahren. Das Schiften der Segel gelang den Oldies z.T. nur mit Mühe und das Ausbäumen des Großsegels konnte auch nur mit helfenden Anweisungen von achtern gelingen. Henrike initiierte eine kleine Vorstellungsrunde. Ergebnis: So viele Kutterführerinnen und Kutterführer haben wohl selten zugleich auf einem Kutter gesegelt. Das Einlaufen in den Yachthafen verlief wiederum problemlos. Genau nach zwei Stunden machten wir wie geplant am Liegeplatz fest. Die nächste Crew wartete.

Auch die dritte Jubiläumsveranstaltung zum fünfzigsten Jahrestag der beiden Jugendwanderkutter war gelungen. Die Gruppe 70 plus



„Teufelsbrück“ kreuzt vor dem Schulauer Hafen



Die alte Dame kommt gut in Fahrt
(Fotos: Werner Plaumann und Claus Wilhelm Behnke)

bedankte sich für die Einladung und Betreuung durch die Jugendabteilung, verkrümelte sich aber rasch, da der Besuch des Yachthafenfestes mit „Addi Münster’s Old Merry Tale Jazzband“ zum Ausklang des Treffens noch anstand.

REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE

J/24-Weltmeisterschaft in Miami MIT „HUNGRIGER WOLF“

Vor der Abreise

Von Fabian Damm ■ Im Herbst 2018, als wir im Clubhaus von unserem J/24-WM-Erfolg am Gardasee berichteten, sprachen wir auch zum ersten Mal von unseren Ambitionen, 2019 an der J/24-Weltmeisterschaft in Miami teilzunehmen. Als Echo bekamen wir breite Unterstützung im Saal. Mit diesem Motivationsschub wurde die Idee zum ernsthaften Plan, und wir begannen anschließend mit den Vorbereitungen für unsere Reise in die USA. Auch wenn man in der Zwischenzeit vielleicht nicht viel darüber gehört hat, liefen die Vorbereitungen kontinuierlich weiter. Wir prüften und verwarfen die Möglich-

FIRMENICH

YACHTVERSICHERUNGEN

firmenich-yacht.de

Wenn die **Welle**
hoch schlägt

Sicher · Persönlich · Firmenich



Das Charterboot wird begutachtet

keit, unsere J/24 aus Deutschland nach USA per Container zu verschiffen. Wir fanden großzügige Unterstützer, um uns bei den Kosten dieses Unterfangens zu helfen. Wir berieten mit dem „Juelssand“-Team über deren Erfahrungen bei der WM-Teilnahme in Kanada. Wir telefonierten uns durch die Segelszene des amerikanischen Südostens und schufen uns ein kleines Netzwerk an lokalen Augen und Ohren. Wir träumten über unsere Reisepläne.

Eine Unterkunft musste schnell gesichert werden, da bei 90 suchenden Crews die Betten in Hafennähe früh rar werden. Das Event wird am südlichen Rand von Miami im Regatta Park stattfinden, einer Gegend mit vielen breiten Straßen und einzeln stehenden Häusern. Wir fanden ein kleines Ferienhaus nah am Wasser, welches notfalls auch zu Fuß erreichbar ist und

buchten es. Zur Kieler Woche kauften wir einen kompletten Satz minimal gebrauchter Segel zu einem unschlagbaren Preis und bestellten die benötigten Segelnummern. Der Transport unserer Segel wurde geplant und eine Liste erstellt über Ausrüstung, die wir sicherheitshalber mitnehmen wollen, um zu vermeiden, vor Ort mit ungewohntem oder unbefriedigendem Material arbeiten zu müssen. Wir reichten unseren Urlaub ein und guckten nach möglichen Flugverbindungen. Während der Sommer kam und ging, entwickelte sich unsere Rhetorik bei Planungsdiskussionen, und aus „könnten“ wurde zunächst „wollen“ und später „werden“.

Es schien, als kämen alle Planungsaufgaben voran, nur ausgerechnet beim Boot hakte es. Ein gutes Boot musste es sein, denn die „Juelssand“-Damen hatten es in Kanada bitter bereut, ein preiswertes Angebot gewählt zu haben. Wir fragten viel herum in der amerikanischen J/24-Szene und erstellten Fragebögen für die Charteranbieter, um uns ein bestmögliches Bild vom Angebot machen zu können. Es war erst Mai, aber die Zeit drängte, weil auch andere europäische Crews nach Booten suchten. Relativ schnell waren wir uns einig, welches Boot wir wollten und bekamen dann auch eine Zusage per Telefon. „Alles klar“, dachten wir. Dann kann ja eigentlich nichts mehr schief gehen.

Wir baten unsere Kontaktperson, einen Segelfreund des Bootseigners, der sich um den Charterprozess kümmern sollte, umgehend darum, einen Vertrag auszuarbeiten, um alles amtlich zu machen, doch das sollte nicht sobald passieren. Woche für Woche verstrich und bei jedem nachfragendem Anruf wurden wir vertröstet, warum der Vertrag noch nicht fertig sei: Man sei Perfektionist und deshalb würde es so lange

dauern. Man hätte viel zu tun am Wochenende. Nächste Woche würden wir den Vertragsvorschlag zu sehen bekommen. Als der mit Fehlern übersäte Vertrag dann endlich kam, dauerte es noch mal genauso lange, um die Fehler korrigiert zu bekommen. In der Zwischenzeit mussten Reisen kostenpflichtig gebucht und Meldegeld bezahlt werden. Der point of no return war lange überschritten und die Nervosität der Crew des „Hungrigen Wolfs“ wuchs immer weiter, während wir versuchten, den Vercharterer zum Handeln zu motivieren ohne ihn zu vergraulen. Zu allem Überfluss zog dann auch noch der Tropensturm „Dorian“ genau über die Region in den USA, in der das Boot in der Regel mit stehendem Rigg im Freien auf dem Trailer stand. Wir sprachen uns mehrfach gegenseitig Mut zu – „es wird schon alles klappen.“

Gestern, Ende September, war es dann soweit! Nach dem x-ten Anruf in den Staaten und unzähligen Nachfragen per E-Mail empfangen wir den gemeinsam ausgefeilten Vertrag endlich unterschrieben zurück. Auch der Tropensturm hatte das Boot nicht erwischt, weil es zu dem Zeitpunkt in der Werft eine brandneue Unterwasserschifflackierung bekam.

Dieses Wochenende (5./6. Oktober) haben wir noch die Deutsche Meisterschaft mit 20 Booten in Niendorf als optimales Vorbereitungsevent, und danach fangen wir an, unsere Sachen zu packen. Am 18. Oktober nehmen wir in Miami unser Charterboot entgegen, um es zur Vermessung vorzubereiten und zu trainieren und am 22. Oktober ist der erste Start.

Wir fahren mit unserer Stammcrew: Vorschiff: Thorsten Paech, Mast: Moritz Böök, Pit/Taktik: Jonas Lyssewski, Trimm: Jannik Dühren Steuermann: Fabian Damm



Heiße Sonne, wenig Wind, viele Boote

Es geht los!

Von Jannik Dühren ■ Sonnabend, 19. Oktober. Gestern kamen wir allesamt in Miami an, haben die Unterkunft bezogen und konnten uns an die 30 Grad-Celsius-Lufttemperatur bei 80% Luftfeuchtigkeit gewöhnen. Heute Morgen um 10:00 Uhr haben wir von unserem Vercharterer David unser Boot „Beauty“ übergeben bekommen, nachdem er mit dem Boot über 600 Meilen auf dem Highway von South Carolina zurückgelegt hatte. Zum Boot gab es vom Eigner ein neues Vorstag und einen komplett nagelneuen Satz Schoten und Fallen. Die zwei Meter lange Deutschlandflagge mitsamt Flaggenstock, die er bestellt hatte und mit der er uns in seinem amerikanischen geprägten Nationalstolz überraschen wollte, kam leider nicht rechtzeitig bei ihm an. Uns soll es recht sein. Nach zehn Stunden unter



Erste Wettfahrt, wenig Wind

stechender Sonne und totaler Windstille im Hafen, in denen jeder von uns ca. fünf Liter Wasser ausschwitzte, hatten wir die komplette Rumpfmessung hinter uns. Für eine vollständige Mastvermessung fehlte leider 1mm Masthöhe, aber auch dieses Hindernis konnte durch eingebrachte Unterlegscheiben unter dem Mastfuß in den Abendstunden behoben werden, sodass wir die letzte Unterschrift am Vormittag des nächsten Tages bekommen sollten. Dann steht nach der Segelvermessung der erste Trainingsschlag in dem uns bisher unbekanntem Revier auf dem Plan. Die ersten Erkenntnisse zur Strömung und dem Wind konnten wir heute schon im Schnack mit den Einheimischen gewinnen. Wir sind guter Dinge und freuen uns auf den ersten Schlag mit dem Boot!

Die ersten Wettfahrten

Von Fabian Damm ■ Dienstag, 22. Oktober 2019. Die Vermessung von 80 teilnehmenden Booten wurde vollendet. Wir konnten das Charterboot ausgiebig testen und optimieren, ohne uns allzu sehr von der Sonne verbrennen zu lassen. Wir haben UV-Schutz-Shirts mit langen

Ärmeln und sogar Kapuzen gekauft und gelernt, uns anständig vor der Sonne zu schützen. Gestern fand das Practice Race statt und heute gab es die ersten beiden richtigen Wettfahrten der Weltmeisterschaft.

Bei dem Eigner unseres Charterbootes haben wir uns großes Vertrauen erarbeitet. Jegliche Optimierungsvorschläge, die wir zum Deckslayout des Bootes haben, werden nicht nur von ihm akzeptiert, sondern meistens bezahlt er sogar eventuell notwendiges Material und versorgt uns mit Werkzeug, da er sich über unsere guten Ideen zur Verbesserung seines Bootes freut.

Beim Practice Race gestern waren so gut wie alle Boote dabei. Das Practice Race ist bei so großen Veranstaltungen Standard und hat den Zweck, dass sich sowohl die Segler als auch das Wettfahrtleitungsteam auf das riesige Feld und die dazugehörigen Herausforderungen einstellen können. Da es nicht in die Wertung zählt, ist das Startverhalten der Teilnehmer grundsätzlich sehr aggressiv. Wir hatten bei diesen Starts Probleme, mit freiem Wind loszufahren und notierten uns unsere gelernten Lektionen für den nächsten Tag. Im Laufe des Rennens konnten wir dann zum ersten Mal vergleichen, ob wir genug Geschwindigkeit und Höhe fuhren. Die J/24 ist ein Boot, bei dem keines dem anderen zu 100% gleicht, und daher waren wir trotz all der Vorbereitung unsicher, ob wir mit unserem gewohnten Riggtrimm mithalten würden. An der Kreuz zeigte sich dann doch schnell, dass wir, vielleicht aus Sorgsamkeit, vielleicht auch aus Zufall, mit unserem Trimm richtig lagen. Wir fuhren nicht nur schnell, sondern auch hoch.

Heute fanden dann die ersten zwei Rennen statt. Da morgens noch kein Wind war, ging es mit zweistündiger Startverschiebung an Land los.

Kurz vor Mittag briste es dann auf, und 80 J/24 und eine Hand voll Veranstaltungsboote setzten Kurs in Richtung Regattagebiet. Nach kurzer Startvorbereitungsphase ging es los. Aufgrund der schlechten Starts beim Practice Race waren wir äußerst nervös. Wer nicht mit freiem Wind und Vollspeerd von der Linie kommt, wird bei einem so großen Feld schnell weit nach hinten durchgereicht. Wir fanden unsere Lücke, verteidigten sie und kamen gut los. Völlig frei und mit reichlich Fahrt. Auch in der kritischen Nachstartphase fuhren wir mit freiem Wind, sodass wir schon alleine dadurch im vorderen Drittel des Feldes waren. Ab dann hatten wir genügend Freiheit, um unseren taktischen Plan umzusetzen. Der gute Bootsspeerd tat sein Übriges, und wir beendeten die erste Wettfahrt mit einem fantastischen elften Platz.

Die zweite Wettfahrt des Tages war das komplette Gegenteil. Der Start gelang nicht. Wir hatten keinen freien Wind und konnten daraufhin unsere Taktik nicht verfolgen.

Generell stellen wir fest, dass das Niveau der Konkurrenz, wie im Vorhinein erwartet, höher ist als bei Weltmeisterschaften in Europa. Die Amerikaner haben als gastgebende Nation zwar viele Startplätze bekommen, sind aber auch eine sehr große Bevölkerung mit reichlich Küste und vielen aktiven J/24 Seglern. Hinzu kommen viele sehr starke Teilnehmer aus Südamerika, Kanada, Japan und Korea. Dennoch sind wir guter Dinge. Wir haben für unsere taktischen Fähigkeiten und unseren Trimm sehr viel Selbstbewusstsein erlangt. Wenn wir nun die Starts noch etwas konsistenter fahren, werden sich unsere Gegner in Acht nehmen müssen.

DIREKT
AM HAMBURGER
YACHTHAFEN!



YACHTPROFI.DE

Gute Teile, guter Service.

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

P&K
products

Hochwertige
Produkte für
die Pflege
Ihrer Yacht:

Reiniger
Polituren
Winschenfett
Frostschutz

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



Endlich Wind

Ein Update vor dem Finaltag

Von Fabian Damm ■ Sonnabend, 26. Oktober 2019. Acht von zehn Rennen haben wir nun geschafft und liegen auf einem fantastischen 13. Platz von 80 teilnehmenden Teams aus 19 Nationen. Bisher wurden jeden Tag zwei sehr lange Rennen gefahren. 90 Minuten brauchte der Erste meist ins Ziel, das heißt, für den Letzten konnte es manchmal fast zwei Stunden dauern. Über die Woche hatte der Wind stetig zugenommen. Am ersten Tag mussten wir noch auf Wind warten, bevor es losgehen konnte, und heute an Tag vier blies es seit dem frühen Morgen mit 20 Knoten und mehr. Hinzu kommt die gnadenlos brennende Sonne, der keine Sonnencreme gewachsen ist, und 30 °C von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang. Solche Wettfahrttage sind knallhart und an eine dritte Wettfahrt ist nicht zu denken. Gerüchteweise sind bis dato vier Teilnehmer aufgrund der Hitze gesundheitlich ausgefallen. Auch bei uns an Bord hatte ein Crewmitglied erste Erschöpfungserscheinungen, woraufhin wir unsere Getränkeauswahl deutlich optimiert haben. Hatten wir vorher neben den 20 Liter Trinkwasser noch zuckerhaltige Erfrischungsgetränke dabei, haben wir nun anstatt des Zuckerwassers lieber Mineralhaltiges mit. Auch unsere Trinkdisziplin hat sich verändert. Es wird nun bei jedem Spi-

gang getrunken und nicht nur, wie sonst üblich, vor und nach den Wettfahrten.

Bei so vielen Booten auf dem Kurs, die alle um dieselben Tonnen wollen, kann es schon mal zu Berührungen kommen. Die Risikobereitschaft mancher Teams kann dann aufgrund des Adrenalins leicht den Rahmen der Sportlichkeit sprengen. Wir haben schon vor einigen Jahren gelernt, dass eine Kollision, schuldig oder unschuldig,



Konzentriert vor dem Wind

immer mehr Ärger einbringt als nötig und dass auch die Platzierung auf dem Wasser meist auf lange Sicht darunter leidet, zu risikoreich zu fahren. Wir tun seitdem alles, um Bootskontakt und allzu brenzlige Situationen zu vermeiden.

Seglerisch lief es seit dem letzten Update ausgesprochen gut. Am zweiten Wettfahrttag fuhren wir mit einem vierten Platz unser bisher bestes Ergebnis. Der dritte Tag brachte zwei Platzierungen um die 30, was für uns absolut akzeptabel ist. Heute schlossen wir bei starkem Wind die beiden Rennen mit einem 16. und einem 13. Platz ab. Großartig, denn so weit vorne finden sich schon viele Profisegler in den Crews der anderen Boote.

Der Start war und bleibt das größte Hindernis. Die Linie ist ungewohnt eng, selbst im Vergleich zur WM in Italien letztes Jahr mit ähnlich vielen Booten und das macht es wahnsinnig schwer. Das korrekte Abschätzen von der eigener Bootsgeschwindigkeit und der Entfernung zur Linie in Relation zur verbleibenden Zeit zum Start ist in der letzten Minute absolut entscheidend. Wer eine Sekunde zu früh beschleunigt, wird einen Frühstart fahren, da in Lee in der Regel ein Boot mit Wegerecht liegt, welches ein Abfallen unmöglich macht. Geht man auf Nummer sicher und beschleunigt eine Sekunde später als umliegende Boote, hat man keine Chance, nach dem Start freien Wind zu haben und wird schon direkt in der Nachstartphase viele wertvolle Meter verlieren. Wer es nicht schafft, schneller und früher (aber auf keinen Fall zu früh) als die Boote links und rechts neben einem zu starten, hat so gut wie keine Chance mehr, in dem Rennen in den Top 20 zu landen. Klar, dass hier alle mit dem sprichwörtlichen Messer zwischen den Zähnen zur Startlinie kommen.



*Die Frage nach jeder Wettfahrt:
Was können wir besser machen?*

Morgen ist der letzte Tag mit nochmals zwei Wettfahrten.

Der Abschluss: Bestes europäisches Team!

Von Fabian Damm ■ Sonntag, 27. Oktober 2019.
Nur noch zwei Wettfahrten waren am letzten Tag zu fahren und wir lagen auf der Gesamtliste auf dem 13. Platz. Der Tag begrüßte uns am Hafen



Ein Segelparadies



Der Bootsname – temporär

mit lang ersehnten Wolken. Kein Sonnenhut und keine Sonnencreme hatte unsere Haut vor der Bestrahlung der letzten Tage schützen können. Heute gab es wenigstens hin und wieder mal eine Schattenpause. Dann ging es los. Hochmotiviert aber nicht übermütig fuhren wir hinaus und segelten uns ein. Auch wenn manch einer vielleicht heimlich davon träumte, die Top 10 noch zu erreichen, besprachen wir ganz klar unser Ziel, die Mühe der vergangenen Tage nicht zu vergeuden und die Serie sauber abzuschließen. Im Klartext hieß das: Kein Frühstart, kein Crash, keine Regelbrüche – einfach nichts, was uns in der Gesamtliste nach hinten katapultieren würde.



Prize giving ceremony

Auch der Wettfahrtleiter hatte keine Lust mehr auf Fisimatenten am letzten Tag und benutzte nur noch die schwarze Flagge als 1-Minuten Regel. Das bedeutet, wer innerhalb der letzten Minute oberhalb der Startlinie gesehen wird, ist für das Rennen disqualifiziert, selbst wenn der Start abgebrochen und wiederholt wird.

Der erste Start klappte perfekt, und wir hatten die gesamte Startkreuz über freien Wind. Im Laufe der Wettfahrt holten wir mal drei Plätze auf und mal verloren wir wieder drei. So weit vorne im Feld war es einfach schwer. Das Rennen schlossen wir als 23. Boot ab. Im zweiten Rennen gelang der Start nicht ganz so gut, und wir mussten schon wenige Momente nach dem Schuss hinter der Abdeckung der anderen Boote weg wenden und auf die rechte Kreuzseite ausweichen. Kaum hatten wir uns frei gefahren, halste hinter uns ein Team oder luvte an, sodass wir schon wieder reagieren mussten. Hinzu kam, dass immer noch Boote auf der Kreuz waren und uns gefährlich nahe kamen. Einige hatten Wegerecht und andere nur zu viel Wagemut. Mit niemandem davon wollten wir Körperkontakt. In all dem Getümmel, der Frustration, keinen freien Wind zu finden und der Aufregung des letzten Rennens, übersahen wir eine dicke und dunkle Regenwolke, die langsam über den Kurs zog. Mit ihr kamen ein Winddreher und kräftige Böen auf der rechten Seite des Kurses. Leider waren wir links. Zahlreiche Boote fuhren vorbei und wir schafften es bis zum Ziel nicht, alle davon wieder einzuholen. Am Ende gingen wir mit einem durchaus zufriedenstellenden 31. Platz über die Ziellinie und freuten uns über unsere Gesamtserie. Wir hatten erreicht, wozu wir gekommen waren. Dass die Amerikaner dominieren würden, hatten wir befürchtet, aber

wir wollten ihnen trotzdem das Leben schwer machen und das hatten wir geschafft. Kurze Zeit später war das offizielle Ergebnis online. 14. Platz und damit bestes Team, das aus Europa angereist war! Leider hat der Veranstalter keine Amateurwertung veröffentlicht, denn dort wären wir wohl mindestens auf einem Podiumsplatz gewesen.

Glücklich bauten wir das fremde Boot ab und verstaute alles nach bestem Wissen und Gewissen. Nach dem Kranen gab der Eigner uns letzte Anweisungen, wie alles verzurrt werden sollte und er war glücklich, dass er sich darauf verlassen konnte, dass alles anständig ausgeführt werden würde. Die Kautions werden wir wohl wiederbekommen.

Vor dem Beginn der Feier fuhren wir schnell nach Hause, um uns fünf in Rekordzeit zu duschen und zu striegeln. Zurück zum Hafen ging es dann per Uber. Auf der Bühne wurden einige Reden gehalten, während sich die Teams zwischen Essens- und Getränkeschlange ablösten. Die Siegerehrung begann bei Platz 12 damit, die Teams nach vorne zu rufen. Nach und nach gin-



*Mit den Segeln zur Gepäckaufgabe
(Fotos: „Hungriger Wolf“-Team)*

gen die Crews auf die Bühne, schüttelten Hände und wurden beklatscht und fotografiert. Als die Sieger nach vorne kamen, gab es tosenden Applaus, der gar nicht mehr aufhören wollte. Sie hatten eine bemerkenswerte Serie gefahren und waren als Gegner immer respektvoll, fair und weder arrogant noch aggressiv gewesen. Mit fast allen Platzierungen in den Top 10 und über der Hälfte in den Top 5 waren Keith Whittemore und seine Crew aus den USA unschlagbar. Keith nutzte seine Zeit am Mikrofon, um alle Crews in eine Bar mit Live Musik einzuladen. Wir folgten seinem Aufruf und feierten unseren Erfolg.



JENSEN
Bootsbau **WERFT**
aus Meisterhand

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

Am Sonntag war unser Abflug erst am Abend, und so hatten wir ausreichend Zeit, unsere Segel wieder reisefertig zu verpacken, aus unserer Unterkunft auszuziehen und noch ein wenig Stadtrundfahrt zu machen. Ein Highlight war das Kubanische Sandwich zum Mittag in Little Havana, einem lebhaften Stadtteil in Miami, in dem lateinamerikanische Kulturen dominieren.

Alles in allem sind wir überglücklich über unser transatlantisches Abenteuer. Es gab im Vorhinein viele Hürden zu überwinden, um in Miami in Topform dabei zu sein. Das unbekannte Boot, die Anreise, der Segeltransport, das unbekannte Gewässer und das ungewohnte Klima, um nur die größten Herausforderungen zu nennen. Anscheinend ist uns das gelungen. Der 14. Platz macht uns stolz und ist bei der extrem starken Konkurrenz aus den USA und Canada eine echte Steigerung zum letzten Jahr. Wir bedanken uns ganz herzlich bei den vielen Unterstützern des Projekts „Hungrier Wolf in Miami 2019“, insbesondere bei Witt & Sohn, der Reich-Stiftung und der SVAOe, deren erhebliche Beteiligungen all dies erst möglich gemacht hatten.

DSL-Pokal – Zwei spannende Tage mit Happy-End

DAS SVAOE-TEAM SCHAFFT DEN KLASSENERHALT IN DER 2. SEGELBUNDESLIGA

Von Ole Wittenberg ■ Am Sonntag, 20.10.2019, war es soweit: Nach dem letzten „Spieltag“ der Segelbundesliga in der Saison 2019 in Glücksburg, den Till, Max, Björn und Christian mit einem guten elften Platz beendeten, startete der Deutsche Segelbundesliga Pokal.

Till Pomarius ging als Steuermann mit Ragna Thönnessen (Taktik), Corina Thiermann (Fock Trimm) und Ole Wittenberg (Genacker Trimm) in die Rennen, ein Mixed-Team im idealen olympischen Sinn. Die Saison 2019 war die erste Saison des SVAOe-Teams in der Segelbundesliga. Mit wenig Erfahrung in diesem Rennformat, das durch sehr kurze, manöverintensive und taktisch anspruchsvolle Wettfahrten geprägt ist, hatte der junge Kader eine durchwachsene Saison hinter sich. Aufgrund des hohen Leistungsniveaus schafften wir es nicht, den Klassenerhalt durch die Ligevents zu sichern. Im DSL-Pokal geht es an zwei Tagen für acht Teams um einen Platz in der zweiten Segelbundesliga. Die vier letzten Plätze der vorherigen Saison segeln gegen die vier nominierten Kandidaten der Kieler Woche. Außerdem nehmen die vier ersten Plätze der ersten Bundesliga, die vier ersten Plätze der zweiten Bundesliga sowie die vier ersten Plätze der Junioren Liga teil. Damit segeln im DSL-Pokal maximal 20 Teams.

Till, Ragna, Cori und Ole sind in dieser Konstellation das erste Mal in einer Regatta auf einer J/70 unterwegs. Am ersten Tag segeln wir bei wenig Wind mit ca. acht Knoten nur drei Rennen. Danach schläft der Wind ein. An diesem ersten Tag starten wir mit einem 6., 4. und 5. Platz in das Event. Wir sind mit den Ergebnissen natürlich nicht zufrieden und analysieren unsere Fehler, optimieren die Abläufe an Bord.

Nach einer ordentlichen Mütze Schlaf und einem entspannten Frühstück beginnt der zweite Tag. Der Wind hat sich auf ca. 10–15 Knoten eingependelt. Bei dauerhaftem Nieselregen segeln wir mit guter Laune einen 3., 4., 5., 3. und 2. Platz. Wir sind sehr froh über die Entwicklung und werden immer selbstsicherer. Till und Ragna



DSL-Pokal: „Mixed Team“ bei der Schlusszeremonie (Foto: copyright Segelbundesliga Pressefotos)

steuern die unterschiedlich gefärbten J/70 sicher über den sehr kurzen Parcours, und Cori und Ole haben sich mittlerweile gut in diversen Manövern eingespielt.

Nun stellt sich heraus, dass das nächste Rennen wohl das letzte für dieses Event werden soll. Wir analysieren die Ergebnisliste und stellen fest, dass es für uns und vier weitere Vereine nun um den Klassenerhalt geht. Hoch motiviert starten wir in das letzte Rennen. Nach der Startkreuz gehen wir als drittes Schiff um die Luvmarke und können diese Platzierung auf dem Vorwindkurs halten. Auf der zweiten Kreuz kommen wir mit einem Schlag über die rechte Seite der Bahn fast zeitgleich mit dem Röbeler Seglerverein Müritz (RSVM) an der Luvmarke an. Bei der Rundung der Tonne können wir in Luv wichtige Meter gutmachen und schaffen es, uns vor den RSVM zu legen und diesen Platz bis ins Ziel zu verteidigen. Mit einem weiteren zweiten Platz beenden wir das Event und sind mit diesen Ergebnissen, die uns den Klassenerhalt in der

2. Segelbundesliga sichern, sehr zufrieden. An dieser Stelle möchten wir der SVAOe herzlich danken, die eine Teilnahme ermöglicht hat! Wir haben in diesem Jahr viel gelernt und starten in eine neue Saison 2020.

Vorstand und Redaktion gratulieren zum Erfolg!

Letzter Spieltag

KAMPF GEGEN DEN ABSTIEG

Von Till Pomarius ■ Der letzte Spieltag der Segelbundesligasaison 2019 fand Mitte Oktober in Glücksburg statt. Max, Christian, Björn und ich sind angetreten, um nach einem schwierigen Jahr in der Liga noch einmal alles zu geben. Vor dem Event lag die SVAOe in der Gesamttabelle der 2. Liga auf dem 18. Platz von 18. Das Ergebnis des letzten Spieltages konnte nichts an der Tatsache ändern, dass wir anschließend in der Liga-Pokal die Relegation antreten mussten, um gegen den Abstieg zu segeln.



Es geht ums Ganze!



Action



*v.li.: Max, Christian, Björn, Till
(Fotos: copyright Segelbundesliga Pressefotos)*

Mit viel Ehrgeiz und sehr gutem Team-Work konnten wir uns ab dem ersten Rennen an der Startlinie und im Feld behaupten. Das Format mit sechs Booten, kurzen Rennen, die maximal 15 Minuten dauern und Jury-Entscheidungen auf dem Wasser stellt hohe Anforderungen an die Performance in jedem Rennen. Im Vergleich zum Beginn der Saison konnten wir dieses Mal immer wieder Top-Platzierungen ersiegeln. Aber auch die zweite Liga ist mit sehr guten Teams aus ganz Deutschland besetzt, sodass es ein Fehler wäre zu glauben, unsere verbesserte Leistung würde für eine Top10-Platzierung reichen.

Mit neuen Erfahrungen und einer guten Platzierung (11. Platz) waren wir mit dieser Veranstaltung und unserer Leistung mehr als zufrieden. Vor allem aber war es ein Erfolg im Namen der SVAOe, die uns die Teilnahme erst ermöglicht und uns seit unserer Qualifikation immer unterstützt hat. An dieser Stelle möchten wir uns dafür herzlich bedanken!

Senatspreis auf dem Wannsee in Berlin

J/70 „ALBIS“ WIRD FLEISSIG BEWEGT

Von Tania Tammling ■ Am Wochenende des 12. und 13. Oktober fuhren wir mit der J/70 „Albis“ zur Regatta nach Berlin. Dort erwarteten uns sommerliches Wetter, beste Segelbedingungen und eine tolle Organisation des ausrichtenden Vereins Berliner Yachtclub.

Am Freitagabend reisten wir erst spät an, sodass wir das Boot nur noch am Verein abstellten. Am nächsten Morgen standen wir schon früh auf, um das Maststellen und Kranen rechtzeitig vor dem ersten Ankündigungssignal um 12:00 Uhr

zu schaffen. Mittlerweile sind wir aber so gut eingespielt, dass wir das Boot schnell segelfertig bekommen.

Bei teils starkem Wind segelten wir am Sonnabend drei Wettfahrten. Leider flog uns in der ersten Wettfahrt kurz nach dem Start der Fockblock um die Ohren. Bis wir das wieder repariert hatten, segelten wir nur unter Groß die Hälfte der ersten Kreuz, sodass uns alle Boote überholen konnten und wir mit Abstand als letztes Boot die Luvtonne rundeten. Wir starteten die Aufholjagt so gut es ging und schafften es sogar noch, drei Boote zu überholen. In der zweiten Wettfahrt legten wir einen super Start hin und kamen an der Luvtonne an zweiter Position an. Ein Sonnenschuss auf dem Downwinder, der unsere Trimmerin fast von Bord spülte, kostete uns allerdings unsere gute Platzierung und reichte uns im Feld nach hinten durch. Erst in der dritten Wettfahrt, als der Wind abschwächte, lief alles rund und wir konnten noch ein gutes Ergebnis ins Ziel bringen. Zurück an Land gab es Stegbier in netter Gesellschaft. Denn die Regatta wurde nicht nur für die J/70-Klasse veranstaltet. H-Boote und weitere Jollen waren auch an der Startlinie. Im Anschluss sorgte der BYC für ein reichhaltiges Büfett und Musik im Clubhaus. Dort trafen wir am Kickertisch auch Corina Thiermann und ihre Crew, die mit ihrer J/70 „Avalancha“ ebenfalls für die SVAOe startete.

Am Sonntag war der Start zur vierten Wettfahrt für 11:00 Uhr angesetzt. Leider schafften wir keine weiteren Wettfahrten, da der Wind immer wieder weg ging oder so stark drehte, dass die Wettfahrtleitung keinen Kurs auslegen konnte. Wir beendeten die Regatta mit einem 11. Platz von 16 Teilnehmern bei den J/70. Die anderen Klassen wurden gesondert gewertet. Corina Thiermann und ihr Team, die in ihrer guten Serie

leider einen Frühstart in die Wertung nehmen mussten, belegten Platz 8.

Zurück im Hafen packten wir alles zügig wieder ein, doch auf der Rückfahrt wurden wir schnell wieder ausgebremst. Ein riesengroßer Stau führte dazu, dass wir erst nach acht Stunden Fahrt alle wieder zu Hause waren.

Kalt, regnerisch, alte See und doch ein Highlight! Die deutsche Meisterschaft in der J/24

„HUNGRIGER WOLF“ VIZEMEISTER

Von Fabian Damm ■ Der Niendorfer Yacht Club bei Timmendorfer Strand veranstaltete dieses Jahr vom 3. bis 6. Oktober die deutsche Meisterschaft der J/24-Klasse und sowohl „Juelssand“ als auch „Hungriger Wolf“ waren natürlich dabei. Der Wetterbericht versprach für Anfang Oktober nichts Gutes, und so waren wir froh, eine Ferienunterkunft in Fußgängernähe ergattert zu haben, und dass wir uns nicht entschlossen hatten, auf dem Vereinsgelände zu zelten. Ganze 21 Boote waren gekommen. Darunter waren nicht nur die üblichen aktiven Teams sondern auch einige fast vergessene alte Hasen. Für „Hungriger Wolf“ war die Teilnahme nicht nur deshalb interessant, sondern auch, weil es die optimale Vorbereitung zur J/24-Weltmeisterschaft in Miami sein würde, die schon zwei Wochen später starten sollte. Wir wollten unsere neuen Segel ausprobieren, die wir in fast ungebrauchtem Zustand einem amerikanischen Teilnehmer der Kieler Woche abgekauft hatten und die wir zur WM mitnehmen würden. Ein letztes Mal konnten wir hier unseren Trimm kontrollieren, Manöver verinnerlichen und aus taktischen Fehlern ler-

nen. In Miami mit fast 90 Booten auf einem Kurs würde jeder Fehler oder mangelnder Bootsspeed dann doppelt bestraft werden.

Nachdem alle Boote aufgebaut und im Wasser waren, ging es auch schon los. Wir hatten nur schwachen Wind, aber hatten mit einer alten Dünung aus Nordost zu kämpfen. Die Lübecker Bucht ist in dieser Richtung bis zur Südküste Schwedens offen, und so rollen die Wellen noch einen bis zwei Tage, nachdem der Starkwind vorbei ist, aus der alten Richtung heran. Durch die hohen Wellen und den wenigen Wind schaukelten und stampften die Boote durchgehend auf allen Kursen. Es war schwierig, Fahrt im Schiff zu halten und unmöglich, die gewohnten Wende- und Halsenwinkel zu fahren. Das Schlagen der Segel und der sporadische Regen taten ihr Übriges, sodass wir nicht traurig waren, dass uns die Wettfahrtleitung schon nach zwei Wettfahrten in den Hafen schickte.

Der nächste Tag bot, mit ähnlicher Windstärke und ähnlicher Regenfrequenz, aber ohne die alte See, etwas bessere Bedingungen, und so wurden es an diesem Tag ganze vier Wettfahrten. Nach insgesamt sechs Rennen war nun langsam klar, dass ganze fünf Teams realistische Ambitionen auf den Sieg haben durften, wobei Jan Kähler klar die Nase vorn hatte. Wir waren recht glücklich auf Platz drei und überlegten Strategien, um uns noch zu verbessern.

Am Sonnabend hatten wir solide fünf Windstärken aus Nordost und durch den langen Fetch rollte eine stattliche Dünung in die Bucht. Die Wettfahrtleitung beschloss noch vor dem Rausfahren eine Startverschiebung, da es nur schwer möglich sein würde, Regattabahn und Startboot zu verankern. Wir nutzten die Zeit für einen Ausflug und ein Stück Kuchen in Travemünde.

Natürlich im Regen. Unser Ölzeug hatten wir glücklicherweise schon morgens angezogen.

Der Wellengang wurden zwar nicht weniger, aber dennoch schickte uns die Wettfahrtleitung am Nachmittag für eine Wettfahrt aufs Wasser. Was für ein Spaß! Bei 1,5 Meter Wellenhöhe kam sogar die schwere J/24 locker ins Gleiten. Wir fuhren zwar eine schlechte Startkreuz, konnten aber durch vollen Einsatz beim Pumpen der Schoten vor dem Wind (ein Mal pro Welle ist erlaubt) auf den dritten Platz vorfahren. Gerne wären wir noch ein Rennen gesegelt, aber das konnte der Veranstalter seinem Team auf dem Startboot nicht zumuten.

Für den letzten Tag waren noch zwei Rennen geplant. Auf den zweiten Platz mit Team „JJ One“ fehlten uns zwei und auf den ersten Platz mit Team „United 5“ zehn Punkte. Das hieß, wenn der Führende sich keine größeren Schnitzer mehr erlaubte, würde er sicher gewinnen. Es gab zwar wieder eine nervenaufreibende Altwelle bei un stetigem Wind und nur fünf Grad Celsius, aber heute war strahlender Sonnenschein. Gut gelaunt und hochmotiviert fuhren wir hinaus zur Regattabahn. Das erste Rennen war eine Zitterpartie. Zu oft drehte der Wind auf der Kreuz um bis zu 50 Grad. Wähte man sich grade noch als sicherer Sieger der linken oder rechten Feldseite, so konnte man im nächsten Moment schon Vermutungen anstellen, ob man grade Letzter oder Vorletzter sei. Durch pures Glück bevorteilte uns der letzte Winddreher der Startkreuz. Wir gingen als dritter ums Luvfass und schafften es danach, diesen Platz bis ins Ziel zu halten. Die Erst- und Zweitplatzierten der bisherigen Ergebnisliste waren hinter uns und der Vierte vor uns. Es änderte sich an der Rangfolge zwar noch nichts, aber die Top 4 waren nun so eng zusammen, dass alle im

letzten Rennen noch auf den Gesamtsieg hoffen konnten.

Wieder war es spannend bis zum Schluss. Wir glaubten, die richtige Kreuztaktik nun zu kennen und gewannen auch tatsächlich die Startkreuz. Nun galt es, alle Angreifer von hinten zu decken. Ein Ausreißer schaffte es zwar, uns auf dem letzten Vormwinder zu überholen, aber auch den fingen wir noch rechtzeitig wieder ein, sodass wir das letzte Rennen als Erster beendeten. Wir hatten alles getan, was wir konnten und beobachteten nun die Zieldurchgänge der Konkurrenz. Wo waren „United 5“ und „JJ One“? Würden die sich genügend Punkte einfahren, um uns doch noch auf der Gesamtliste vorbei zu lassen? Nach deren Zieldurchgängen fingen wir wild an zu rechnen, aber waren uns keinesfalls unseres Ergebnisses sicher. Etwaige Frühstarts oder Disqualifizierungen konnten auch noch eine Rolle spielen. Alle Teams kranten gemeinsam ihre Boote und erst danach wurde endlich eine Liste ausgehängt. Wir waren Zweiter über alles! Der Sieger hatte einen Punkt weniger und der Dritte einen Punkt mehr als wir. Knapper hätte es kaum sein können. Wir gratulieren Jan Kähler und sei-

nem Team „United 5“ und freuen uns riesig über unser eigenes Ergebnis.

Die Deutsche Meisterschaft der J/24 bot zwar einige wettertechnische Herausforderungen, war aber insgesamt ein ausgesprochen tolles Klassentreffen langjähriger Freunde. Weder kam es auf dem Wasser zu viel Gebrüll oder gar Kollisionen an den Tonnenrundungen, noch gab es viele Proteste. Auch das Abendprogramm ließ nichts zu wünschen übrig.

Als WM-Vorbereitung war das Event ein Erfolg. Die neuen Segel standen hervorragend und das Boot war im Feldvergleich sehr schnell unterwegs. Beim Abbauen sortierten wir alles, was mit nach Miami soll, in den Vereinsbus und werden es im Laufe dieser Woche zum Transport verpacken. Der Autor dieses Berichts sitzt bereits im Flieger während er diese Zeilen tippt und der Rest der Crew wird am Freitag folgen. Es bleibt spannend!

Wir waren mit unserer Stammcrew unterwegs, die auch nach Miami fährt: Vorschiff: Thorsten Paech, Mast: Moritz Böök, Pit/Taktik: Jonas Lyssewski, Trimm: Jannik Dühren, Steuermann: Fabian Damm





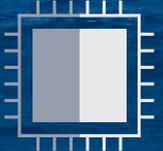
**TICKET-
DRUCKEREI**

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

Nachtrag der Redaktion: Die zweite Vereins-J/24 der SVAOe, "Juelssand" mit dem Damenteam Laura Paech (Steuerfrau), Ragna Thönnessen, Dide Hummelt, Lisa Raschdorf, Janne Höpken, Wiebke Wilts nahmen natürlich ebenfalls an der DM teil und ersiegelten einen anerkanntswerten 11. Platz!

Drei SVAOe-er bei der Internationalen Deutsche Meisterschaft der Europe Klasse

TANIA TAMMLING HOLT BRONZE BEI DEN DAMEN

Von Tania Tammling ■ Vom 3. bis 5. Oktober 2019 fand die Internationale Deutsche Meisterschaft der Europe Klasse in Kiel Schilksee statt. Insgesamt nahmen 96 Segler in den drei Startfeldern Master, Herren und Damen teil. Wir waren mit drei Teilnehmern der SVAOe (Martha Dingeldein, Nils Rohweder, Tania Tammling) vertreten.

Martha und Nils reisten schon einige Tage vor Beginn der Meisterschaft an und nutzten die Zeit für ein Vortraining bei besten Windbedingungen. Ich musste leider noch arbeiten und kam am Vorabend des ersten Starts spät an, sodass ich meine Europe noch schnell im Dunkeln aufbaute. Als ich am Abend etwas durchgefroren bei den Dingeldeins ankam, stand das Essen schon auf dem Tisch. Was für ein Service! Wir hatten das Glück, während der Meisterschaft im Haus der Dingeldeins wohnen zu können – inklusive Vollpension. Zudem haben uns Susann und Bertram Dingeldein sowie Uschi und Jens Rohweder die Tage nicht nur kulinarisch, sondern auch durch Support an Land und zu Wasser komplett verwöhnt. An dieser Stelle ein ganz großes Dankeschön!



Martha vorweg (Foto: Jens Rohweder)

Am nächsten Morgen wurde die Deutsche Meisterschaft mit einer Aufführung der Cheerleader des ausrichtenden Vereins TSVS Kiel eröffnet. Der Wettfahrtleiter gab bei der Steueremannsbesprechung noch letzte Anmerkungen zur Segelanweisung und dann ging es auch schon aufs Wasser. Dort erwartete uns leichter und drehender Wind. Die geplanten drei Tageswettfahrten konnten bei nicht ganz so einfachen Bedingungen dennoch gesegelt werden. Martha und Nils, die gerade erst in die Europe umgestiegen sind und für die es die erste Deutsche Meisterschaft war, haben sich richtig gut geschlagen. Bei mir hätte es besser laufen können, aber am Ende des Tages stand ich sogar noch als Drittplatzierte auf der Liste.

Am Freitag kam bereits um 10:00 Uhr das Signal zum ersten Start. Der Wind war um diese Zeit noch schwach, baute sich über den Tag aber gut auf, sodass wir in der letzten Wettfahrt des Tages noch richtig ausreiten durften. Mit der sportlichen Anstrengung wurde die Körpertemperatur auch endlich etwas wärmer. Denn wenn man bei acht Grad mit Neoprenschuhen segeln geht, schwindet das Gefühl in den Füßen rela-

tiv schnell. Martha und Nils konnten ihre gute Platzierung vom Vortag nicht ganz halten, bei mir änderte sich nichts in der Ausgangslage für den letzten Regattatag.

Am Nachmittag kamen wir schon früh vom Wasser und wurden zu Hause von Susann mit selbstgebackenen Zimtschnecken erwartet. Wohl genährt fielen wir nach einem sehr lustigen Abend müde ins Bett, um für den letzten Segeltag, an dem der Wind ordentlich blies, fit zu sein.

Als wir am Hafen ankamen, hing allerdings die Startverschiebungsflagge. Ich war alles andere als begeistert von der Entscheidung der Wettfahrtleitung, nachdem wir an den vorherigen zwei Tagen zum größten Teil Leichtwindbedingungen hatten. Für Martha und Nils, die noch keine Starkwinderfahrung in der Europe gemacht hatten, war die Startverschiebung allerdings von Vorteil. Nach zwei Stunden war der Wind soweit



v.li.: Martha, Tania, Nils (Foto: Susann Dingeldein)



Tania mit Medaille (Foto: Hannah Lentföhr)

abgeschwächt, dass wir endlich segeln durften. Es waren traumhafte Bedingungen – wenn man mich fragt und auch Nils hatte sichtlich Spaß, mit der Europe übers Wasser zu gleiten. Trotzdem landeten einige Segler unfreiwillig im Wasser. Umso besser, dass wir das SVAOe-Begleitboot „Ben“ dabei hatten, mit dem Jens Hilfe leisten konnte. Nach zwei Wettfahrten war der Spaß leider auch schon wieder vorbei und die Deutsche Meisterschaft beendet. Martha belegte den 20. Platz von 24 Starterinnen. Nils wurde 38. von 45. Ich konnte meinen 3. Platz halten und bekam die Bronzemedaille übergeben.

Insgesamt waren es tolle, aber anspruchsvolle Segeltage von denen Martha wie folgt berichtet: „Für mich war die Deutsche Meisterschaft eine tolle Möglichkeit, viele Erfahrungen mit Wind und Welle (das haben wir in Berlin eher weniger) zu sammeln. Von einem Schwachwindtag am ersten bis zu einem für mich noch sehr windigen Tag als letzten hatten wir alles dabei.“ Auch Nils berichtet positiv von der Regatta: „Für mich war die Deutsche Meisterschaft ebenfalls eine gute Erfahrung. Es war spannend mit anzu- sehen, wie die Segler an Land miteinander um-

gegangen sind. Für mich war das neu, da es bei Optikindern etwas unfreundlicher zugegangen ist. Seglerisch habe ich sehr viel dazugelernt, zum Beispiel, dass ich vor jedem Wettfahrttag meinen Mastfall messen sollte.“

NEWS für Interessierte:

Leider naht der Winter und die Europe-Segelsaison geht so langsam dem Ende entgegen. Doch im nächsten Jahr wollen wir alle drei wieder dabei sein und fleißig für die Regatten trainieren. Zukünftig möchte ich deshalb gerne ein wöchentliches Europe-Training an der Alster anbieten. Wir würden uns über weitere interessierte Europe-Segler oder die, die es noch werden wollen in der Gruppe sehr freuen. Sprecht mich gerne an (tania1601@live.de)

Die SVAOe beim vierten Spieltag der 2. Segelbundesliga

NOCH NICHT AUSREICHEND VORBEREITET

Vorbemerkung der Red.: Der Segelbundesliga-Kader der SVAOe besteht aus Mitgliedern, die bereits in der J170 Klasse segeln, da die Bundesliga-Events auf diesen Booten ausgetragen werden. Während die ersten zwei Spieltage der 2. Liga von Crewmitgliedern der J170 „Avalancha“ und „Tinto“ gesegelt wurden, übernahm den 3. und 4. Spieltag die Damencrew der „Albis“. Der SVAOe-Kader musste in dem neuen Format Erfahrungen sammeln und brachte die SVAOe in den ersten Events nicht aus dem letzten Drittel der Rangliste (siehe Nachrichten 4-2019). Während der Zeit segelte das Damenteam eifrig J170-Regatten mit dem Vereinsboot „Albis“ (siehe Nachrichten 5-2019). Ob es beim vierten Spieltag für die SVAOe besser lief, lesen Sie nun hier:



Das Damenteam am 4. Spieltag



Äußerste Anspannung



Im Manöver (Copyright Segelbundesliga/Sven Jürgensen)

Von Tania Tammling ■ Am vergangenen Wochenende, 18./19. September, trat unser Bundesliga-Team am 4. Spieltag der 2. Liga in Kiel an. Aus dem SVAOe-Bundesligakader segelten Franziska Wilckens, Ragna Thönnessen, Carlotta Meewes, Kristin Mertner und Tania Tammling.

Da wir bereits seit Anfang der Saison in dieser Konstellation J/70-Klassenregatten segeln, hatten wir das Gefühl, gut vorbereitet an den Start zu gehen. Leider wurden wir eines Besseren belehrt und stellten fest, dass wir für das Liga-Format nicht ausreichend vorbereitet waren. Dabei hatten wir die Wochen vorher extra noch die J/70 „Albis“ in die Alster gekrant, um zu trainieren.

Am Donnerstagabend machten wir uns auf den Weg nach Kiel, um gut ausgeschlafen am Freitag an der Startlinie zu sein. Leider fuhren wir mehrere schlechte Platzierungen ein, sodass wir am Ende des Tages auf dem letzten Platz der Ergebnisliste standen. Auch am Sonnabend änderte sich daran nichts. Am Abend nutzten wir die Abendveranstaltung, um mit anderen Crews zu sprechen und uns ein paar Kniffe und Tricks für das Segeln im Bundesligaformat geben zu lassen. Mit dem gesammelten Input fuhren wir am letzten Tag motiviert aufs Wasser und konnten einiges des neu Gelernten mit Erfolg anwenden. Unsere Position im Feld veränderte sich deutlich und wir fuhren immer wieder auch vorne mit. Leider änderte das nichts mehr an unserem Gesamtergebnis.

Abschließend müssen wir feststellen, dass das Niveau der Bundesliga extrem hoch ist, und dass man nur mithalten kann, wenn man intensiv im Liga-Format mit anderen Bundesligateams trainiert. Auch wenn wir etwas geknickt zurück nach Hamburg fuhren, sind wir stolz darauf, dass wir in kürzester Zeit zu solch einem tollen und

harmonischen Team zusammengewachsen sind. An allem anderen können wir arbeiten und sind hoch motiviert, dies auch zu tun.

Elbe-Ausklang

DIE ABSCHLUSSREGATTA AUF DER ELBE NACH YARDSTICK

Von Hartmut Pflughaupt ■ Sonntagmorgen, 15. September 2019, im Hamburger Yachthafen. Seit Freitag wurden die ersten Boote gekrant, um ins Winterlager zu kommen. Der Mastenwald lichtete sich schon deutlich. Zeit also für den Elbe-Ausklang, die Abschlussregatta für alle Klassen auf der Elbe nach Yardstick.

Pünktlich um 10:00 Uhr schickte Wettfahrleiter Lui die erste Startgruppe auf den Kurs elbab Richtung Stadersand. Am Wind und mit noch kräftig laufendem Ebbstrom war es für viele doch eine Herausforderung. So kam es zu einigen recht brenzligen Situationen, die in einem Protest und schlussendlich bei der Protestverhandlung zum Ausschluss der beiden Kontrahenten führte. Auch ein Frühstarter durfte noch einmal hinter die Linie zurückkehren und erneut starten. Auch beim zweiten Start lief nicht alles rund, und ein Teilnehmer kringelte als Wiedergutmachung.

Aber es ging ja nun elbab. Und der schnellste Weg zur nächsten Bahnmarke ist in einem Tidengewässer nun nicht unbedingt die Gerade. Insbesondere dann nicht, wenn man dabei westlich des Hamburger Yachthafens zu sehr an der Nord bleibt und die geringen Wassertiefen dort ignoriert. Ergebnis: Eine teilnehmende Yacht kam nur mit Hilfe ihres Motors wieder „vom Schiet runter“. Mit einem Schrick in den Schoten rauschte das Feld zur Wendemarke kurz vor Stadersand, um dann unter



Am Start



Gut gestartet: „Scharhörn“ G5, „Kalea“ GER 7452



Klein und Groß: Sieht gefährlicher aus als es ist



Beim 2. Start: Verrückte Kurse



Dunkle Segel dominieren



Unverkennbar: Jugendkutter „Teufelsbrück“



*Rumpf unter Wasser?
Nein, kämpft mit dem Dampferschwell*



*Das Sharpie hat in Böen schwer zu kämpfen
(Fotos: Tomas Krause)*

Spinnaker oder Gennaker gegen das noch ablaufende Wasser wieder elbauf zu gehen. Der südwestliche Wind hatte aufgefrischt und erreichte in Böen auch schon mal 12 m/s. Zusammen mit dem kabbeligen Wasser führte das zu einigen Sonnenschüssen. Nach dem Runden der Fahrwassertonne 119 vor dem Eingang zur Hahnöfer-Nebenelbe segelten die Yachten zur letzten Wendemarke vor dem Schulauer Fährhaus. Leider gab es an Bord von drei Booten Probleme mit den Vorsegelfallen und bei einem Teilnehmer war ein Backstag unklar. Alle vier mussten die Regatta abbrechen.

Damit hatte sich das Feld von 28 gestarteten Yachten im Ziel auf 21 gewertete Teilnehmer reduziert. Schwund ist überall, aber eine derartige Dezimierung hatten wir auf einer SVAOe-Regatta schon lange nicht mehr. Insgesamt war es eine schnelle Regatta. First Ship Home war „Pax“ mit 1:35 Stunden. Immerhin 11 Boote erreichten eine berechnete Zeit zwischen 1:54 und zwei Stunden. Es gab noch eine Besonderheit an diesem Tag: Abgesehen von einem großen Containerfrachter und dem Halunderjet vor dem Start gab es keinen Dampferverkehr, auf den Rücksicht genommen werden oder der in die taktischen Überlegungen der Skipper einfließen musste.

Besonders erfolgreich segelten von den SVAOe-Teilnehmern: „Tinto“ (Till Pomarius), 1. und „Azurra“ (Andreas Ibel), 2. in der Gruppe Sportboote; „Panda“ (Axel Godefroy), 2. in der Gruppe YS < 94; „Kalea“ (Dirk Selter), 1. in der Gruppe YS 94 – 101; „Ballerina 2“ (Berend Beilken), 1. und „Scharhörn“ (Lars Hauschildt) 2. in der Gruppe YS 102 – 114. Alle Ergebnisse auf unserer Homepage.

Die Preisverleihung erfolgt wieder im Rahmen unseres Grünkohlessens am 29. November, aber bis dahin erleben wir hoffentlich noch manchen schönen Segeltag.

Internationale Belgische Vize-Meisterin 2019

TANIA TAMMLING AKTIVER DENN JE

Von Tania Tammling ■ Am Wochenende 7./8. September fand die Internationale Belgische Meisterschaft der Europe-Klasse in Oostende statt. Ausrichtender Verein war der Royal North Sea Yacht Club, der für die zwei Regattatage ambitionierte acht Wettfahrten ansetzte.

Ich setzte mich am Freitagmittag direkt nach der Arbeit ins Auto und fuhr gen Südwesten. Nach einer staureichen, neunstündigen Autofahrt kam ich spät abends in Oostende an der belgischen Nordseeküste an. Am nächsten Morgen schlich ich mich schon früh heraus, um meine Europe abzuladen, aufzubauen und mich im Regattabüro anzumelden. Beim Frühstück studierte ich nebenbei die Strömungskarten und den Wind, bevor es nach der Steuermannsbesprechung direkt zum Strand ging, von wo aus wir unsere Europes zu Wasser lassen konnten.

Auf dem Wasser erwarteten uns zwischen 18 und 25 kn Wind und eine hohe Welle, die sich



High action



Tania, Vizemeisterin Belgien 2019 (Fotos: Pit de Jonge)

im Laufe des Tages immer weiter aufbaute. Für mich waren diese Bedingungen trotz jahrelanger Erfahrung in der Europe neu. Doch nicht nur ich hatte anscheinend Probleme, mich in dem Revier einzufinden. Durch die starke Strömung und die lange Startlinie aufgrund von 76 Startern kam es immer wieder zu Frühstarts unter Black Flag. Ich hatte Glück und war nicht davon betroffen, sodass ich die 45-minütige Wettfahrt mitsegeln durfte. Im Verlauf des Tages nahmen der Wind und die Welle stetig zu und die Teilnehmerzahl an der Startlinie ab. Vielen waren die Bedingungen zu tough und auch ich hatte zu kämpfen, kenterfrei durch die Wettfahrten zu kommen. Doch es gelang mir. Nach drei Tageswettfahrten entschied sich die Wettfahrtleitung, auf die vierte Wettfahrt zu verzichten. Ich war mit meinen konstanten Platzierungen im vorderen Feld sehr zufrieden. Am Ende des Tages schoss dann aber doch noch einmal Adrenalin durch meinen Körper, als ich in der Hafeneinfahrt kenterte und das Boot im Rekordtempo wieder aufrichten musste,

um nicht gegen die Steinmole gedrückt zu werden. Im Hafen wurden wir völlig entkräfteten Segler mit Snacks und isotonischen Getränken empfangen, und ich war voller Vorfreude auf die warme Dusche. Am Abend lud der Veranstalter zum Abendessen ins Clubhaus mit Blick auf die Nordsee ein. Den konnten wir aber nicht lange genießen, da den meisten vor Müdigkeit die Augen zufielen und wir früh ins Bett gingen.

Am nächsten Morgen wachte ich nicht von meinem Wecker auf, sondern von dem Wind, der das ganze Wohnmobil wackeln ließ. Einen schöneren Wecker kann es nicht geben! Ich konnte es kaum erwarten, wieder aufs Wasser zu kommen und mit Wind, Welle und Strömung zu kämpfen. Allerdings war die Welle so hoch, dass die Wettfahrtleitung entschied, zunächst die Startverschiebung zu verkünden. Nach einer Stunde Wartezeit an Land durften wir dann aufs Wasser und schafften noch drei Wettfahrten bei etwas moderateren Bedingungen als am Vortag. Ich konnte meine guten Platzierung halten und fuhr zufrieden und ohne Kenterung zurück in den Hafen. Insgesamt belegte ich Platz 14 von 76 Teilnehmern. In der Damenwertung wurde ich Zweite und bekam somit den Titel zur Internationalen Belgischen Vize-Meisterin. Gewonnen hat die Polin Weronica Glinkiewicz, die mit der Europe bereits an den Olympischen Spielen teilgenommen hatte.

DIE SVAOE BEIM DRITTEN SPIELTAG DER 2. SEGEL-BUNDESLIGA

Von Tania Tammling ■ Vom 23. bis 25. August segelte unser Liga Team auf dem Wannsee, um die SVAOe beim dritten Bundesliga-Event zu

vertreten. Aus dem SVAOe-Bundesligakader gingen Kristin Mertner, Ragna Thönnessen, Lisa Raschdorf, Carlotta Meewes und Tania Tammling an den Start. Üblicherweise werden die Bundesligaregatten mit vier Crewmitgliedern auf J/70 ausgetragen, doch reine Damencrews dürfen zu fünf starten.

In den vorangegangenen Wochen trainierten wir bereits mit anderen Vereinen aus erster und zweiter Bundesliga mit der J/70 „Albis“ auf der Alster, um das für uns noch neue Regattaformat kennenzulernen. Eigenheiten der Liga sind beispielsweise, dass immer nur sechs Boote gegeneinander segeln, die Wettfahrten nur 15–20 Minuten andauern und die Jury Proteste direkt auf dem Wasser entscheidet.

Gut vorbereitet ging es schon am Donnerstagabend nach Berlin, da die Wettfahrten am Freitagvormittag starteten. Leider schafften wir nur eine Wettfahrt, bevor der Wind einschlief und wir den restlichen Tag bei herrlichem Sonnenschein und warmen Temperaturen mit gesetzter Flagge AP (Startverschiebung) verbrachten. Am Abend lud der Potsdamer Yacht Club zum Sommerfest ein, bei dem wir die Gelegenheit nutzten, uns mit anderen Liga-Teams auszutauschen.

Am nächsten Tag erwartete uns typischer Wannsee Wind. Leicht, drehig, instabil. Das machte es besonders herausfordernd, was sich in unseren Platzierungen widerspiegelte. Von Platz 2 bis Platz 6 war alles dabei, doch am Ende des langen Segeltages waren wir weit unten auf der Ergebnisliste zu finden. Den Tag ließen wir beim Sommerfest des Berliner Yacht Clubs mit den anderen Teams gemütlich ausklingen.

Am Sonntag gingen wir noch einmal hoch motiviert aufs Wasser, um uns in der Ergebnisliste weiter nach oben zu kämpfen. Der Wind hatte



Das Damenteam unseres Segelbundesligakaders v.li.: Lotta, Kristin, Lisa, Tania, Ragna (Foto: Tania Tammling)

etwas zugelegt, womit wir besser klar kamen und den dritten Spieltag mit einem 14. Platz abschließen konnten. Insgesamt sind 18 Vereine in der 2. Liga vertreten.

JUGEND

Opti-Pokal 2019

VIEL WASSER VON OBEN UND FÜR ZWEI TEILNEHMER AUCH VON UNTEN

Von Hartmut Pflughaupt ■ Irgendwie muss Petrus an diesem Tag gegenüber Bauern und Gartenbesitzern ein schlechtes Gewissen gehabt haben. Wie ist es sonst anders zu erklären, dass er mehr als ausreichend Wasser von oben schickte und sich die Sonne hinter den Wolken verstecken musste?

Dabei hatten doch 74 Optimistensegler aus acht Vereinen für diesen Saisonausklang der



Es regnet, ...



... auch beim Einlagern regnet es

SVAOe auf der Alster gemeldet und damit die Meldezahlen des Vorjahres um fast 40% übertroffen. Und trotz des schlechten Wetters – nun ja, wenigstens war genug Wind – gab es nur eine krankheitsbedingte Absage!

Die weiteste Anreise hatten die Teilnehmer vom Segler-Club Oberspree aus Berlin, die im vergangenen Jahr auf der Hamburg Boat Show als Verein des Jahres ausgezeichnet worden waren. Sie waren mit sechs Optis und einem Begleitboot angereist.

Nach der Steuermannsbesprechung ging es auf die Alster, wo bis zu drei Wettfahrten gesegelt wurden. Die Eltern hatten schon vorher

ein großes Büfett mit Brötchen und Kuchen aufgebaut. Außerdem gab es bei der Rückkehr der Regattateilnehmer und der sie begleitenden Funktionäre Würstchen und eine heiße Suppe. Bedingt durch drei Proteste dauerte es dann aber doch recht lange, bevor nach Rückkehr aller Teilnehmer die Preisverteilung stattfinden konnte. Zunächst wurden alle Teilnehmer aufgerufen und konnten ein Los für die Tombola ziehen und damit unabhängig vom seglerischen Erfolg attraktive Preise mit nach Hause nehmen.

Danach erfolgte die Preisverleihung für die drei Klassen. Sowohl bei den Opti B als auch bei C2 folgten die Teilnehmer einer alten Tradition und beförderten die Sieger in das gar nicht so kalte Nass der Alster. (Der Autor kann sich an ein Hamburger Segler-Jugend-Treffen 1968 erinnern, als es bei einer derartigen Aktion Ärger mit der Wasserschutzpolizei gab, da das Baden in der Alster damals verboten war). Insgesamt war es trotz der widrigen Witterungsverhältnisse eine gelungene Veranstaltung und ich finde es anerkennenswert, wie die Kinder dem Regen trotzten und offensichtlich mit viel Spaß und Eifer dabei waren.



... aber dann gibt es Stärkung

Ergebnisse:

C1: 1. Hannes Hußmann (SVAOe), ... 3. Jonah Bork (SVAOe), 4. Mette Ernst (SVAOe), 5. Fleur Sietas (SVAOe), 6. Philipp Sommer (SVAOe) von insgesamt 8

C2: 1. Moritz Engelbrecht (NRV), ... 6. Nils Kaiser (SVAOe), 25. Benjamin Niemeier (SVAOe) von insgesamt 27

B: 1. Ove Borrman (NRV), ... 5. Fenja Sofie Schacht (SVAOe), 11. Anton Giese (SVAOe), 12. Theodor Bublitz (SVAOe), 21. Filippa Nugent (SVAOe), 23. Bjarne Menk (SVAOe), 25. Lotta Marie Schacht (SVAOe), 31. Amelie Bublitz (SVAOe), 35. Moritz Nugent (SVAOe), 36. Maximilian Stuhlmann (SVAOe), 37. Mathis Kaiser (SVAOe), 38. Friedrich Düwel (SVAOe) von insgesamt 39.

Gesamtergebnislisten unter www.svaoe.de

Aufgrund der feuchten Witterung leider keine Bilder vom Regattageschehen selbst, dafür von den landseitigen Aktivitäten.

FAHRTENSEGELN

STATIONSMELDUNGEN

GAN ■ Zurzeit, nachdem „Triton“ aus der Karibik nach Hamburg überführt worden ist (SVAOe Nachrichten 5-2019), sind nach Wissen der Redaktion noch zwei SVAOe-Yachten weltweit unterwegs. SY „Greyhound“ mit Dagmar und Dietmar Segner befindet sich im Pazifischen Ozean. Nach dem Besuch der Galapagos-Inseln (SVAOe-Nachrichten 4-2019) konnte man sie am 14.10.2019 über Vesselfinder.com oder ähnliche Plattformen in Französisch Polynesien orten. Britta und Jens Harms genießen nach ihrer Rückkehr aus der Karibik das Segeln mit SY „Lili“

(ex „Gaudia“) im Mittelmeer. Am 13.10.2019 waren sie in Porticello/Sizilien und werden sich wohl jetzt ein Winterquartier suchen. Ihr Blog auf <http://sylili.blogspot.com/> ist sehr lesenswert.

Wie man mit viel Zeit wenig schaffen kann!

FOLKEROT – EINE LIEBESGESCHICHTE MIT 1,20 M TIEFGANG ODER 1000 TODSÜNDEN

Von Maris Schaper ■ Ende Juli, Klausuren hinter uns gebracht mit nur einem Ziel im Blick: Fünf Wochen segeln! Wir haben große Pläne und hohe Erwartungen. Schließlich haben wir genügend Zeit. Mit neuen Seekarten und einer von Opa Fiffi ausrangierten Schwedengastlandflagge scheinen wir gewappnet. Kopenhagen, Anholt und Südwest-Schweden, wir können es kaum erwarten!

So starten wir, Steffen Rehders (Hasi), Nike Schaper und ich, unsere vielversprechende Segelreise. Dass diese Tour viel von uns und unserem Boot abverlangen sollte, wussten wir noch nicht. In Wedel angekommen wartet die erste Überraschung auf uns. Der Verklicker fehlt. Nerven-



Auf der Kante

zusammenbruch. Es ist der dritte innerhalb von zwei Saisons. Naja gut, aufklaren, los geht's auch ohne. Zu früh gefreut, der Außenborder springt einfach nicht an.

Zum Glück haben wir einen alten Kutterkumpel, auf den Verlass ist. Ole Brunckhorst kommt mit drei Werkzeugkoffern, zieht sich bei 35 Grad zu allererst einmal das T-Shirt aus, um dann spärlich bekleidet den Außenborder auf Herz und Nieren zu prüfen. Eine halbe Stunde, neuen Zündkerzen und ein paar Streicheleinheiten später, schnurrt der Außenborder wieder. Aufgrund des nun fast verstrichenen Tages geht es für uns nur noch nach Stadersand. Wirklich, einmal zu oft diese Saison. Nun gut, am nächsten Tag ist neue Euphorie geschöpft. Richtung Brunsbüttel, leider bei null Knoten Wind mit ohrenbetäubendem Lärm unseres Motors, verbraten wir ordentlich Sprit.

Immer wieder dieser NOK!

Die Suche nach einem Schlepp in Brunsbüttel scheitert kläglich. Leider haben alle 50 Fuß-Yachten laut Eigner einen doch sehr schwachen Motor. Letztendlich finden wir einen Motorboot-schlepp bis Gieselau. Weiter geht es nun unter Außenborderlärm. Die nächsten 30 Kilometer sind kein Problem, bis uns auffällt, dass der Sprit sich dem Ende zuneigt. Unsicher, ob es wohl für den restlichen Kanal ausreicht und des Lärmes müde, erbarme ich mich bei laufender Fahrt der Schleppsuche. Mein Geschrei über das Motorgeräusch hinweg vergrault die halbe Crew, also Nike, vor Peinlichkeit unter Deck. Letztendlich finden wir einen Schlepp, verstehen aber nicht so ganz, was er über das Schleppleinmanöver hinweg schreit, und so fahren wir mit brausenden sieben Knoten und zu kurzer Schleppleine die letzten Kilometer mit zwei Personen auf dem

Vorschiff, um die Heckwelle und die knartschende Bugklampe auszugleichen. Endlich erreichen wir die Schleuse, eine schwarze Wand im Schlepptau. Ein nicht zu verachtendes Gewitter mit Hagel und Sturmböen macht die Schleusung zum Abenteuer und füttert unsere Social Media-Kanäle. Ohne vorhandene Funke entgeht uns fast der Aufruf, dass die Sportboote aufgrund des Nebels doch bitte noch die Front in der Schleuse abwarten sollen.

Na gut. Nass bis auf die Unterhose erreichen wir den Hafen Holtenau in der Dämmerung. Neuerdings ein Hafen ohne Stege. So liegen wir mehr schlecht als recht längsseits an einem Dänen, der den Hafen anscheinend auch anders in Erinnerung hatte. Die Überfahrt nach Eckernförde klappt bis auf die nicht funktionstüchtigen elektronischen Seekarten ganz gut. Pünktlich zum Jugendwochenende der SVAOe, wo unsere alten Kutterfreunde Lars Hauschildt, Lea Zernack und Arne Güldener, jetzt mit der Albin Express „Scharhörn“ unterwegs, bereits auf uns warten.

Kuttersegeln schweiß zusammen!

Am Morgen der kommenden Woche tauschen wir unser Crewmitglied Hasi gegen Gesche Bunkus. Zu dritt, als eingespielte Damencrew, starten wir voller Euphorie im Gepäck. Bei gefühlten Minusgraden und Regen und Wind gegenan geht es für uns nach Schleimünde. Durch den Tausch unserer Finger gegen fünf Karotten und bei einigen Lachkrämpfen kann uns das Wetter nichts mehr anhaben. Angekommen, erwartet uns eine außerordentlich gut gelaunte „Scharhörn“-Crew, die trotz Regens die Badesaison mit einer riesigen Wassermelonen-Luftmatratze einleitet. Später am Abend treffen wir auf die „Man Sutje“, eine Elvström 32 mit den alten SVWS-Kutterkameraden Arne Habermann und Ole Brunckhorst. Der



Schöner Abend in Endelave

Party unter den aufmerksamen Augen der neuen Eigner von Opa Fiffis verkaufter „Schwalbe“ steht nichts mehr im Wege.

Bagenkop als nächstes Ziel bietet uns bei guter Brise mit achterlichem Wind eine schnelle, schöne Segeltour. Dort mit unserer Drei-Boot Flottille angelegt, treffen wir auf die noch Fehlenden im Bunde. Die „Fifty-Fifty“ Männer-Crew, eine Albin Express des TUS-Finkenwerder gesellt sich dazu. Mit, wie kann es auch anders sein, ebenfalls alten Kutterfreunden. Auch diese Party ist nun perfekt. Zu erwähnen ist hier vielleicht, dass wir drei Mädchen uns immer außerordentlich gut aufgehoben und gepampert fühlen in unserer von Männern dominierten Segelblase.

Havarie eins:

ein zweigeteilter Folkeboot-Baum

Bei frischen Winden brechen wir am nächsten Morgen Richtung Smålands Fahrwasser auf.

Die Elvström-Jungs verabschieden wir hier bis auf weiteres. Ihnen macht der Wetterbericht nicht Bange. Sie wollen uns lieber dazu überreden, in die Dyvig zu fahren. Wir lachen.

Außerordentliche Wellen und einige Böen vor Bagenkop später, passiert es. Wir setzen das Groß, ein Knall, das Groß fliegt unkontrolliert in alle Richtungen. Was ist los? Der Großbaum ist gebrochen. So eine .. Wow. Wir fluchen. Das Groß fällt und wir fahren schleunigst zurück in den Hafen. Nach Sichtung des Unglücks, der Schothorn-Schäkel hatte sich gelöst, aber zum Glück führte das nur zu einem Längsbruch im Baum, rufen wir unseren fachkundigen Bootsbauer Lars von See zurück. Mit auf den Schultern gesatteltem Folkebootbaum ziehen wir los zur Bagenkop-Bootswerft. Leider scheinen hier unüberwindbare Sprachbarrieren mit den dänischen Werftmitarbeitern im Wege zu liegen. Einige Anstrengungen später sitzen wir mit Holzleim und rotem Tape auf dem Steg. Das ganze Problem wird gut geflickt. Sieht aus wie neu! Nach einer Teambesprechung und der strengen Beäugung des Wetterberichts entscheiden wir uns. Abbruch einleiten! Für die „Scharhörn“ und „Folkerot“, übrigens ein rotes Folkeboot, geht es dieses Jahr nur über den Kleinen Belt.

Kleiner Exkurs. Letzte Saison spricht uns eine nette Nebenliegerin an und fragt, ob sie ein Foto von unserem Bootsnamen machen könne. Wir gucken uns verdutzt an und sagen etwas belustigt „Na klar!“. Sie erwidert nur „Ja, das ist so lustig, weil mein Sohn ja auch Folker heißt“. .. Okay, Volker mit F, geht klar... Seit dem benennt sich unser Boot liebevoll „Folker ot“.

Alles auf Anfang! Einen Baumbruch später macht sich Folker an diesem Tage nur noch nach Marstal auf. Der luftziehende Außenborder-

schlauch fällt uns erst bei Verrecken des Motors mitten im Hafenbecken ins Auge. Wäre doch ein Klacks, wenn wir das nicht repariert bekämen!

Die Dänen unter den Tisch getrunken

Der Wetterbericht sollte Recht behalten, den nächsten Tag verbringen wir im Hafen.

Bei einer Runde Flunkyball zu viel lernen wir junge Dänen kennen. Ein berauschender Abend nach alter Kuttermanier, der dann durch unseren Nachbarlieger beendet wird. Sorry nochmal, eigentlich sind wir auch zu alt für so einen Quatsch! Naja, wir Studenten sind ja in der Übung. So fühlen wir uns nach dem morgendlichen Badegang doch recht frisch. Unsere Dänen sehen wir das nächste Mal allerdings erst kurz vor unserer Abreise. Wild mit dem Wasser-schlauch rumhantierend spülen sie ihr Cockpit aus. Na die haben sich den Abend wohl nochmal durch den Kopf gehen lassen!

Eine unproblematische Tour später, noch schnell unter ausgebäumter Fock die „Scharhörn“ abgezogen, erreichen wir Lyø. Nudeln mit Pesto und WLAN, was will man mehr. Tolle Insel!

Unter Vollzeug bei frischem Wind und hoher Dünung starten wir nach Assens. Abbruch eingeleitet. Zu viel Wind und Welle für unseren zu flachbordigen, ohne Seereling ausgestatteten Folker. Umdrehen, ab nach Faaborg. Die „Scharhörn“ verlieren wir leider bei dieser Entscheidung. Es folgt ein sehr stürmischer Hafentag mit Besuch im Rote-Kreuz-Second-Hand-Shop und Musikveranstaltung im Garten des Museumshafens, wo wir den Altersdurchschnitt deutlich senken. Aufgrund des hohen Hafengeldes (Sogar kostenpflichtiger Wasser-schlauch!) und eines älteren Mannes, der beim Anlegen fragt, ob er kurz an Bord kommen soll, um uns Mädchen die

Leinen zu belegen, haben wir den Hafenkoller schnell erreicht.

Havarie zwei: der Außenborder lässt grüßen

Reffen und weg hier ist die Devise. Schade nur, dass sich der Reffdraht nicht auffinden lässt. Mit selbstgebastelter Konstruktion geht es bei richtig viel Wind nach Lyø. Die uns überraschende Gewitterfront macht die Reise so richtig abenteuerlich. Aus einer 30-Minuten-Tour werden drei Stunden kreuzen. In Lyø werden wir bei einem stürmischen Anleger, bei dem uns der Außenborder verreckt, mit Worten begrüßt wie „Meinen größten Respekt, ihr seid die wahren Helden der Seefahrt. Keiner von den Dicken fährt raus und dann kommt ihr hier rein!“. Einfach knorke so ein Zuspruch, allerdings fehlt uns noch die eine Achterleine. Meine Girls warten, bis ich den Motor wieder angerissen habe, als ich auf einmal nur mit der Anreißleine in der Hand dastehe. Cool ey.

Nach diesem Segelritt kommt nun also eine knapp dreistündige Reparatur des Motors auf uns zu. Immer wieder wird uns Kaffee quer durchs Hafenbecken angeboten, scheinbar sehen wir doch ganz schön runtergerockt aus. Genervt und mit Cola-Rum intus wird es uns zu blöd und anstatt Einführung einer Ersatzschnur binden wir einfach die beiden kaputten Teile der Anreißleine wieder aneinander. Was soll's, sie spult sich von selbst sowieso nicht mehr ganz auf, also passt es! Ein regnerischer Hafentag mit Dorf- und Spielplatzbesuch in Ölzeug folgt.

Havarie drei: das Großfall

Am nächsten Tag versuchen wir es nochmal. Bis zur Helnaes Küste schaffen wir es diesmal, als sich plötzlich eine schwarze Front auf uns zu be-

wegt. Aus dem Augenwinkel sehen wir noch, wie da so einer quasi umkippt. Groß runter, sofort. Gute Entscheidung. Was uns da passiert, habe ich wirklich noch nie erlebt. Der kleine Folker mit seiner noch kleineren Fock legt sich bedrohlich schräg auf die Seite, wird von der minütlich größer werdenden Dünung überrollt und muss dichtem Nebel, Starkwind und Hagel trotzen. Oh Mann! Nachdem es so langsam wieder abflaut, muss die Tüte wieder hoch. Bei der übergroßen, auflandigen Welle ist Folker an der Kreuz nicht mehr manövrierfähig. Die Küste kommt bedrohlich nahe. Leider hat sich während des Sturmes unser Großfall verhakt. Mit den Worten „Bloß gut festhalten, sonst haben wir ein richtiges Problem!“ öffnen wir den Großfallschäkel. Naja, dann hatten wir ein richtiges Problem. Das Fall rauscht nach oben und wickelt sich unzählige Male um Wanten, Salinge und Mast. Bei jeder weiteren Umdrehung, bin ich dem Herzinfarkt näher. Okay, Abbruch einleiten. Wir drehen ab und fahren vor dem Wind unter Fock in die Bucht nach Falsled. Aber wir wollen doch unbedingt die „Scharhörn“ wieder einholen, unser Ehrgeiz ist noch nicht gebrochen! Doch nun sind wir kurz vorm Brechen. Gesche und ich stehen an den Mast geklammert auf dem Vorschiff und probieren, den Schlamassel zu klarieren. Mit Blick gen Mastspitze und riesiger Welle von achtern schleicht sich die Übelkeit an. Wie durch ein Wunder, sogar ohne Fische füttern, lässt sich alles klarieren und wir können das Fall noch während der Fahrt wieder anbringen. Allerdings sind wir nun so erschöpft, dass wir es bei Falsled belassen. Hier werden uns ein kostenloser Busshuttle zum Einkaufen, eine sehr stürmische Mittwochsregatta und dazugehörige Anleger unter Segeln geboten.



Baden mit Bier und Rettungsweste

Nach fast zwei Wochen treffen wir die Elvström-Jungs wieder. In der Dyvig. Diesmal haben sie zu lachen.

Häusliche Gewalt

Nach Oles Geburtstags-Zeche und Nikes Abschied in Årø Sund starten Gesche und ich nun zu zweit an Bord nach Middelfart. Vorsorglich mit Reff. Sturm sind wir jetzt ja schon gewohnt, weshalb uns die vier Gewitter mit dazugehörigem Umdrehmanöver, Groß Bergen und wieder Setzen, Nebel und Starkwind kaum noch was ausmachen. „Folker“ erleidet hierbei allerdings einen Bruch im Schiebeluk und eine zerstörte Bilgepumpe. Meine Vorschiffsdame Gesche wird von den sich sorgenden Jungs zwischenzeitlich zur Seite genommen und ob häuslicher Gewalt meinerseits aufgrund ihrer zahlreichen blauen Flecken befragt.

Middelfart heißt Hafentag, diesmal aufgrund von Sonne und erneutem Treffen der „Fifty-Fifty“. Die haben zwischenzeitlich schon Seeland



Spaß bei Regen, Wind und Welle (Fotos: Maris Schaper)

umrundet, waren in Kopenhagen und in Odde. Ohne einen einzigen Regentag, geschweige denn Gewitter. Naja, wir waren in der Dyvig.

Rauschende Raumschotsfahrt von Juelsminde nach Tunø. Dass uns der Außenborder beim Hafenanmanöver nicht anspringen will, damit hatten wir schon fast gerechnet. Mit sehr viel Speed also ins Hafenbecken, wo uns zuletzt doch noch der Motor mit seiner Anwesenheit überrascht. Es wird nie langweilig! Endlich schaffen wir es nach Århus. Wenigstens eins von drei Kreuzen können wir machen. Die schwedische Gastlandflagge haben wir sowieso schon wieder ganz nach unten verstaut. Auch die „Scharhorn“ treffen wir hier nach gemeisterter dänischer Albin-Expressen-Meisterschaft wieder. Und Nike, die es zu Hause wohl nicht länger ohne uns aushalten konnte, nimmt eine siebenstündige Flixbus-Reise in Kauf, um sich wieder in der tropfend nassen Vorschiffskoje einzuquartieren. Ein toller, sonniger Sonntagsabend in der lebendigen Studentenstadt rundet unseren Besuch in Århus ab.

Ende gut, alles gut

Die Rückreise gestaltet sich erstaunlicher Weise schneller als der mühsame Hinweg. Von Århus geht es bei besten Segelbedingungen mit achterlichem Wind und Sonne nach Endelave, wo wir es uns nicht nehmen lassen, die Feststoffschwimmwesten überzuwerfen und im kühlen Teich einen frisch gezapften halben Liter Bier zu genießen. Na gut, es war Dosenbier, es ist meistens Dosenbier.

Über Middelfart und Årø Sund segeln wir nach Sonderburg, wo wir bei viel Wind und mit Netflix unseren letzten Hafentag verbringen. Zügig und bei bestem Wetter segeln wir danach die 36 Meilen von Sonderburg nach Holtenau, wo wir einen 50 Fuß großen Norweger für den nächsten Tag als Schlepp klar machen. Die wirklich volle Schleuse meistern wir mit nur zwei Außenborder-Aussetzern, um dann mit sieben Knoten gen Brunsbüttel gezogen zu werden. Das braune Elbwasser und die Welle vor Brunsbüttel empfangen uns bei 14 Grad und Regen. Bei achterlichem Kurs und rauschender Fahrt gen Wedel setzt die Melancholie ein. Fünf Wochen unterwegs, das war's jetzt also.

Trotz vieler Herausforderungen war es eine wirklich tolle Reise mit der besten Crew, die nun um einige Erfahrungen reicher ist! Unserem geliebten „Folker“ zeigen wir dieses Jahr nun noch einige Male die Elbe, bis er im Winter wieder richtig fit für das nächste Jahr gemacht wird. Ich kann es kaum erwarten!

(Der Titel des Berichts ist übrigens inspiriert von „Folkeboot Paula – Eine Liebesgeschichte mit 1,20m Tiefgang“, ein Buch von Nicolas Thon, welches uns so einige verregnete Hafentage gerettet hat.)

SEGLERGESCHICHTEN

Vorbemerkung: Die nachfolgende „Segelergeschichte“ erzählt ein Ereignis aus der Heuer-Werft in Finkenwerder. Diese Bootswerft ist dank ihres ehemaligen, unvergessenen Chefs Jürgen Heuer, seiner Mutter Maria, seiner Frau Elfriede und seinen Söhnen Henning und John Carsten („Caschi“) mit der SVAOe eng verbunden (Es gibt auch noch weitere Kinder). Um Jürgen ranken sich zahlreiche Geschichten. Einige sind schon aufgeschrieben (z.B. „De greune See“, Wandlungen eines Vertenskreuzers, SVAOe Nachrichten 5-2017). Hier folgt eine von einem vielen Älteren bekannten Original auf der Werft. Vielleicht kommen noch weitere.

Opa Tee

WIE MAN ZU EINEM LEBENSLANGEN SPITZNAMEN KOMMEN KANN

Von John Carsten Heuer ■ Man muss ja von alten Zeiten erzählen, um den Fortschritt, den Luxus, die Verfügbarkeit von allen Dingen rund um den Segelsport dankbar zu verstehen, wie es denn nach diesem unseligen Krieg mit dem Segeln wieder angefangen hat.

So ging es los: Kleine Segelyachten, meist aus den Dreißigerjahren stammend oder noch älter, mit Mako-Segeln (Mako ist eine ägyptische Baumwollsorte). Stehendes Gut aus verzinktem Draht (nichtrostender Stahl wurde wie Gold unter der Hand vertickt!). Ein Boot besitzen: entweder ein altes aufmöbeln, umbauen oder selbst bauen! Man findet noch heute vereinzelt zu Yachten umgebaute Rettungsboote in den Häfen an der Küste. Einfache Baumethoden waren bevorzugt, z.B. Knickspant mit Sperrholzplatten.

Ein Freund der Familie Heuer, Helmie, Tischler von Beruf, hatte es nach vielen Arbeitsstunden abends und an Wochenenden geschafft. Sein Selbst-Neubau war fertig, nur der Mast fehlte noch. Die Mastbank auf der Bootswerft Heuer war dafür hervorragend geeignet. Das ist eine ca. 15 Meter lange, dicke, absolut gerade Holzbohle zum Verleimen von Holzmasten. Werftchef Jürgen stellte sie wie selbstverständlich zur Verfügung. Helmies Schwiegervater Harald, bereits in Rente, sprang ein, um den Fertigungsvorgang möglichst kurz zu halten. Fast 14 Tage zuschneiden, hobeln, leimen, messen, wieder hobeln, schleifen und noch einmal schleifen gingen ins Land. Großes Finale: Der Mast ist fertig und soll nun lackiert werden. Helmie erscheint nach Feierabend in der



**Seemann
& Söhne**

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

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

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

Werkstatt mit Abendstulle und einer Thermoskanne mit Tee. Autsch, der Tee ist aber sehr heiß! Ab damit in eine für das Lackieren bereitstehende Konservendose zum Abkühlen. Erstmal vor der Tür eine Zigarette schmöken. Dann taucht Harald auf. Er sieht die Dose, greift sich den Pinsel und beginnt, mit langen Strichen den mit so viel Liebe gefertigten Sprucemast zu „lackieren“. „Der Lack lässt sich aber sehr gut austreichen“, denkt er. Als Helmie zurückkommt, traut er seinen Augen nicht, erhebt großes Geschrei und Gepöbel. Er wirft dem Schwiegervater hässlichste Wörter an den Kopf. Dabei hatte Harald gedacht, etwas Gutes zu tun und schon mal angefangen mit dem Lackieren. Der Lack stände ja bereits in der Dose bereit, meinte er. Das Ergebnis war ein goldgelber Sprucemast. Von da ab hatte Harald seinen Spitznamen weg: Opa Tee! So wurde Harald dann von 1966, als ihm dies geschah, bis an sein Lebensende 20 Jahre später nur noch genannt. Kaum einer wusste noch seinen richtigen Namen.

Wenn ich heute durch einen Yachthafen gehe und ganz vereinzelt einen Holzmast sehe, kommt mir unweigerlich Opa Tee in den Sinn.

DIES UND DAS

Fahrtenpreise 2019

ODER WAS HABEN SIE IN DER VERGANGENEN SAISON ERLEBT?

SL ■ Fahrtensegler/innen erleben (fast) immer etwas, zumindest wenn man den Gesprächen bei diversen Veranstaltungen lauscht. Sofern Sie mögen, lassen Sie andere Vereinsmitglieder an Ihren Erlebnissen teilhaben. Es sind dabei häufig die kleinen Details und nicht notwendigerweise spektakuläre Erlebnisse, die eine Reise zu einem

berichtenswerten Erlebnis machen.

Gerade für diejenigen, die sich z.B. nach Erwerb einer Fahrerlaubnis (SBF-See bzw. SKS) erstmalig in eigener Verantwortung auf einen Törn begeben oder die eine Reise in für sie noch unbekannte Gewässer planen, sind Fahrtenberichte eine willkommene Hilfe, um den eigenen Törn gut vorzubereiten.

Die Form ist dabei jedem/jeder freigestellt. Schicken Sie Ihren Bericht per Post an die Geschäftsstelle oder per E-Mail an info@svaoe.de. Sofern geeignet, werden wir Ihren Bericht sowohl in den SVAOe Nachrichten als auch auf der SVAOe Homepage veröffentlichen.

Auf jeden Fall winken die jährlichen Fahrtenpreise, mit denen Ihre Reise auf dem Gründungsfest im April 2020 vom Vorsitzenden ausgezeichnet wird.

SVAOe-Winterakademie

FRISCHEN SIE IHR WISSEN AUF UND LERNEN SIE DAZU!

Von Andreas Gustafsson ■ Der Ausschuss für Navigation und Fahrtensegeln bietet bekanntlich in jedem Winter ein umfassendes Programm an Kursen für den Führerscheinerwerb, das UKW-Betriebsfunkzeugnis und „Sicherheit an Bord“ an. Von nun an möchten wir unser Angebot vergrößern. In einer Art „Winterakademie“ sollen verschiedene Themen aus den Führerscheinkursen auch für Nicht-Führerscheinkurs-Teilnehmer/innen zugänglich sein. Dazu finden keine separaten Vortragsveranstaltungen für Akademie-teilnehmer/innen statt, sondern diese besuchen ausgewählte Kapitel der regulären Kurse.

Zunächst möchten wir aus dem Sportseeschifferschein-Kurs (SSS) den Bereich terrestrische,

also „klassische“, händische Navigation für diejenigen auswählen, die dieses Handwerk vertiefen möchten, ohne deshalb einen Führerschein zu absolvieren. Gleiches gilt für vertiefte Wetterkenntnisse zu typischen Wettererscheinungen unserer heimischen Küstenreviere und des Mittelmeeres. Beide Themen werden im Rahmen des SSS-Kurses ausführlich behandelt. Wir machen diese Stoffe erstmals für einen beschränkten, zusätzlichen „Gasthörerkreis“ zugänglich. Bitte berücksichtigen Sie, dass dabei das Niveau des Sportbootführerscheinkurses-See (SBF-See) vorausgesetzt wird.

Zusätzlich bieten wir die bewährten Einzelveranstaltungen an: Dr. Nina Keppler führt erneut ein tagesfüllendes Seminar zum Thema medizinische Notfallbewältigung an Bord durch und geht dabei besonders auf maritime Themen ein, z. B. auch den Umgang mit Seekrankheit einschließend. Das Seminar ersetzt deshalb nicht einen für Führerscheinkurse geforderten Ersthelfernachweis und ist auch nicht hierfür gedacht.

Wer künftig seine Seenotmunition selbst und nicht mehr über unerlaubte Umwege beschaffen möchte und noch keinen Fachkundenachweis für Seenotsignalmittel nach Sprengstoffklasse T2 (vulgo: „Pyroschein“) besitzt, kann eine abendliche Prüfungsvorbereitung besuchen und sich im Anschluss über den Prüfungsausschuss Hamburg zu einer Fachprüfung anmelden, die meist im Anschluss an SBF See-Prüfungen angeboten wird.

Ein Anmeldeformular erhalten Sie in der Geschäftsstelle oder finden Sie zum Download auf unserer Homepage. Bitte zögern Sie nicht zu lange, weil alle Seminarplätze limitiert sind. Bitte überweisen Sie auch keine Teilnahmegebühren vorab, sondern erst nach Bestätigung Ihrer Anmeldung durch die Geschäftsstelle.

ZU UNSEREM TITELBILD

GAN ■ Das Weihnachten unserer Großeltern gibt es nicht mehr. Im 19. und 20. Jahrhundert wurde es in Bildern im Zeitgeschmack dargestellt, mit singenden Engeln, die Flügel trugen, der Weihnachtsmann trug Rauschbart, die Schneeflocken rieselten. Letzteres war immerhin realistisch. Das andere war schon damals Kitsch und jeder wusste es. Aber jeder gab sich gerne den überkommenen Traditionen hin. Das ist selbst heute nicht anders. Trotzdem ist es erlaubt, das Weihnachtsgefühl ironisch auf die Schippe zu nehmen, sich einen Spaß daraus zu machen. Weihnachten bleibt immer noch unser größtes Fest. Die Andacht ist geringer geworden, der Konsum größer. Nur Segler denken in der Heiligen Nacht noch an ihr Schiff, wie es einsam in der Halle oder im Freien steht, demnächst wieder instandgesetzt werden muss, vielleicht ein neues Segel benötigt oder ein elektronisches Gerät. Da darf man sich gerne den Weihnachtsmann hinzudenken, dem man die Kosten aufbürden möchte. Siehe da: er sitzt in „klassischem Outfit“ mit Pelzkragen und Rauschbart zwar nicht auf seinem Schlitten, aber im Cockpit und hält ein Grogglas in der Hand. Wie menschlich!

Norbert Suxdorf hat diese Situation mit leichter Hand festgehalten. Wir kennen seine „Malings“ schon, sowohl von Titelbildern dieser Nachrichten als auch von den eingestreuten Skizzen im Text, wenn gerade mal eine Lücke im Layout zu schließen ist. Hier merken wir: Es ist Weihnachten!

DAS BÜCHERSCHAPP

EIN ZAUBERHAFTES WEIHNACHTSGESCHENK

Von Michael Albrecht ■ Durch Zufall wurde ich auf einen außergewöhnlichen Bild- und Textband aufmerksam gemacht, der so ganz anders ist als die uns gut bekannte See- und Segelliteratur: **„Maritime Seidenstraße“, geschrieben und gezeichnet von Christel Hudemann** aus der bekannten Oevelgöner Maler- und Zeichnerfamilie. Anhand von 33 Leuchttürmen, beginnend mit „Pagen Süd“, der an seinem ursprünglichen Standort überflüssig wurde und nun im Museumshafen Oevelgönne eine ehrenvolle Ruhestätte gefunden hat über den „Kleinen Kohn“ am Dwarssloch, den Victoria-Tower mit Moschee im Hintergrund am Europe Point/Gibraltar bis zum kleinen hölzernen Leuchtturm Imazu in Japan



wird der 500 Jahre alte Seeweg von Hamburg nach Fernost beschrieben. Dem Betrachter und Leser wird Wissenswertes über Geschichte, Bau und Baumeister sowie Architektur und Bedeutung der Türme nahe gebracht, aber auch die Empfindungen der Künstlerin. Hamburg hat als Deutschlands Tor zur Welt zwar immer mehr den Doppelkontinent Amerika und auch Afrika im Blickfeld gehabt, aber dennoch regen Handel mit Indien und Fernost getrieben. Schließlich hatte Deutschland eine Weile Kolonien im Pazifik und in China („Tsingtau“), die regelmäßig von der Hapag und dem „Reichspostdampferdienst“ besucht wurden. Auch als Sehnsuchtsort war der

Osten immer präsent; ich erinnere an Wilfried Erdmann, der, bevor er Segler wurde, mit dem Fahrrad nach Indien radelte und weiter in Yokohama von einem schwedischen Kapitän als Decksmann angeheuert wurde und seine Liebe zur See entdeckte.

Nun gibt es eine Fülle von Leuchtturmphotografien in Buch- und Kalenderform – dieser Band jedoch ist besonders aufgrund seiner künstlerischen Gestaltung und Auswahl. Christel Hudemann hat nicht nur die wunderschönen aquarellierten Zeichnungen angefertigt, sondern auch die begleitenden Texte in ihrer eigenen Hand-Druckschrift verfasst. Das ganze Buch ist bis zur Fadenbindung handgemacht, ein bibliophiles Kunstwerk. Wo gibt es so etwas im Zeitalter der Massenfertigung noch? Leuchttürme sind Bauwerke, die es an navigatorisch wichtigen Stellen nur einmal gibt, also ebenfalls niemals in Serie hergestellt wurden. Jeder hat seine eigene Historie. Sie unterliegen gewissen Ansprüchen an Unverwechselbarkeit und guter Sichtbarkeit. Dass ihnen ihre Erbauer auch ästhetisch und kulturell ansprechende Formen gegeben haben, macht ihre Anziehungskraft und ihren Charme aus. Christel Hudemann hat das mit ihren Zeichnungen und Texten getroffen. Vielleicht ist dieser Band ein schönes Weihnachtsgeschenk für Segler und See-Liebhaber.

Eine kleine Schwierigkeit zum Schluss: Dieses Buch ist im Eigenverlag erschienen. Es hat keine ISBN-Nummer und ist nicht über die üblichen Wege zu beschaffen. Es ist aber zu kaufen bei der Buchhandlung Christiansen in Ottensen und bei der Autorin für € 34,-.



X-Yachts – X79 – GER 219 – Baujahr 1984

Länge 7,96, Breite 2,88, Tiefgang 1,35m, 4-6 Kojen



Wir verkaufen unsere wunderschöne, heiß geliebte X79 „X4Kids“ nach 9 Jahren viel Freude und tollen Segelreisen. Von uns ist sie vor allem für Touren gesegelt worden – hauptsächlich auf der Ostsee.

Ausstattung:

1x Großsegel Elvström, guter Zustand
1x Großsegel Elvström, fahrtentauglich, von uns kaum genutzt
1x Genua UK-Sailmakers, Foliensegel mit Kohlefaser, sehr guter Zustand (neu: 2014)
1x Fock Elvström, Dacron, guter Zustand
1x Spinnaker Elvström, blau

6 PS 4-Takt Außenbordmotor (Tohatsu) mit 12L externem Tank in der Backskiste (jährlich professionell gewartet)
Batterie 72Ah (neu in 2018) und Ladegerät
Elektrik mit FI-Schutzschalter, 2x 220V, 3x 12V Steckdosen, Autoradio, Lautsprecher (neu in 2010)
LED-Lampen im Salon
Kleines Handnavigationsgerät
2 analoge Kompassse, ein digitaler Kompass, Log und Lot, Windex
laufendes Gut neu in 2010: Backstagen, Wanten, Babybackstagen aus Dynema
Polster (neu in 2011)
Bodenbretter (neu in 2012)
Esstisch
Heisstrop und Schäkel zum Slippen

Eigengemeinschaft Nürnberg
0176/99988861
merret_nuernberg@hotmail.de

Preis 10.500 €
Bei Interesse gerne melden!

Umschlagseite 4: Bilder von der Elbe-Ausklang-Regatta (Fotos: Tomas Krause)

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 HASPDEHHXXX

Redaktion: Michael Albrecht, Marcus Boehlich, Götz-Anders Nietsch, 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.

