

Das Fest des Jahres: NJST und 40 Jahre SVAOe-Kutterzirkus



Die 40 Jahre alte „Teufelsbrück“ mit Eggert Schütt am Ruder wurde Zweite

In dieser Ausgabe

Das Jahr 1949	Seite 2
Danksagung	Seite 9
Nachruf Dieter Lichtenfeld	Seite 10
Geburtstagsgrüße	Seite 11
Neuaufnahmen	Seite 11
Adjes 85. Geburtstag	Seite 12
Grüße	Seite 14
Edinburgh-Regatta	Seite 15
Baltic-Sprint-Cup	Seite 17
NJST 2009 und 60 Jahre Kutterzirkus	Seite 19
Kutterzirkus auf der „Teufelsbrück“	Seite 22
Sanduhr-Regatten auf dem Mühlo	Seite 24
Blaues Band der Niederelbe	Seite 26
Schneller Senatspreis	Seite 27
Pagensand-Wettfahrt	Seite 29
Elbeatlas nicht zulässig?	Seite 31
Saison-Halbzeit unserer „Scharhörn“	Seite 32
Bestandene Führerscheinprüfungen	Seite 33
Führerscheinkurse	Seite 34
Funkzeugnisse	Seite 36
Nautische Nachrichten	Seite 37
Dies und das	Seite 39
Aus dem DSV	Seite 38
Elbvertiefung	Seite 40
NOK – Besserung in Sicht?	Seite 41
Modellbau im Winter?	Seite 42
Bücher für den Herbst	Seite 42
Zu guter Letzt	Seite 43



*Gib mir noch den Mutterkuss,
bevor ich auf den Kutter muss.
(Küstenschnack)*

Grund genug, sich zu erinnern

1949–2009 – Eine sehr persönliche Betrachtung

Das Jahr 2009 neigt sich seinem Ende zu. Geschichtsbewusste – die gibt es noch – denken dabei an 70 Jahre Kriegsbeginn, 60 Jahre Grundgesetz Bundesrepublik Deutschland, auch 60 Jahre DDR oder schlicht nur an die Epoche machende Erfindung der Currywurst. Einige SVAOeer werden sich erinnern, dass sie damals in die SVAOe eintraten (Heinz Asmus und Hanno Philippi).



Obwohl „60 Jahre“ sich nicht so recht als Jubiläum eignet, so ist es doch ein „rundes“. Und so gibt es auch in der SVAOe dazu mal wieder etwas. Das Kuttersportfest, oder, wie es sich eingebürgert hat, der „Kutterzirkus“ der SVAOe wurde nämlich so alt. Hierüber wird an anderer Stelle zu berichten sein. „Warst du eigentlich dabei?“ Das fragte ich mich gleich, denn das Jahr war auch mein „Kutterjahr“, in dem ich auf den damaligen Jugendkuttern „Helgoland“ und „Teufelsbrück“, einen Teil meiner seglerischen Ausbildung erhielt. Ich sage „einen Teil“, denn ich hatte ja seit Kriegsende ein eigenes Ruder- dann, noch bevor Segeln wieder erlaubt war, Segeldingli von 2,80 m Länge mit 5 qm-Luggersegel, mit dem ich allein oder mit einem Freund, meistens Rudi Neumann, den Altona näheren Teil der Unterelbe erkundete und Jürgen Kluth beneidete, der zwar dasselbe tat, aber mit einem „viel“ größeren Boot

– seins war einen halben Meter länger. Die Jahre vor dem Krieg an Bord der Segelyacht „Schwalbe“ meines Vaters zähle ich nicht zur Ausbildung. Schließlich wurde ich nach Ende des letzten Segelsommers 1939 erst sechs Jahre alt.

Nun „musste“ ich also auf den Kutter. So rechte Lust hatte ich nicht. Fast 16 und ein bisschen einzelgängerisch liebte ich das unabhängige Herumbutschern allein in meiner Nusschale. Außerdem kannte ich in der Jugendabteilung nur wenige, von den Kutterseglern niemand. So nahm mich also unser damaliger Jugendleiter Dr. Benoît Courmont († 1977), der in Neumühlen, also in der direkten Nachbarschaft, wohnte, in die Mangel. „Du bist nun schon drei Jahre Mitglied in der Jugendabteilung. Es wird Zeit, dass Du was lernst!“ meinte er. Sicher hatte er Recht. Und auch mein in Sachen Segeln in der Familie zuständiger Vater meinte, es könne mir jedenfalls nicht schaden.

Vor dem Spaß mit dem Boot hat der liebe Gott die Winterarbeit daran erfunden. Das wusste ich schon, denn ich hatte ja selbst eins, an dem ich jedes Frühjahr herumpütscherte. Nun musste ich im kalten Winter 1948/49 an jedem Wochenende mit der „Delphin“ oder „Phönix“ nach Altenwerder fahren, zur Werft von Jonny Wegener, wo die Jugendkutter im Freien lagerten. Die 1893 gebauten Raddampfer waren noch offen, transportierten auch Vieh, und der eisige Ostwind wehte längs Deck.

Auf der Werft wurden die Kutter abgezogen, geschliffen und wieder gemalt. Unter dem Boot lagen wir ohne Schutzbrille oder Arbeitszeug auf dem Rücken und schliffen per Hand den Boden mit Sandpapier. Nach Gefühl, denn sehen konnte man in dem Staub nicht viel. Die Augen wurden davon rot und brannten, die Finger starben ab. Ich hatte noch nichts auf den Knochen und fror in den dünnen Klamotten erbärmlich.

Ist Ihre Wunschliste für Weihnachten schon fertig?

Ach, ist ja noch lange hin bis Weihnachten, aber vielleicht sollte man sich doch schon Gedanken machen, ob nicht der Wunsch nach einem neuen Fernglas (wir haben die **Spitzen-Ferngläser** von **ZEISS - LEICA - SWAROVSKI - NIKON**) erfüllt werden kann, denn die Augen des Seemanns, werden nicht besser, wir empfehlen von ZEISS für den Segelsport das **7x42VictoryT*FL**, einfach brillant, 7fache Vergrößerung, 150 Meter Sehfeld auf 1000 Meter, Nahbereich 2 Meter, na, das wäre doch was!!

Oder die neuen **Digital-Kameras von Olympus, MJU 6010 (299.- Euro)** wasserdicht, unempfindlich gegen Stoß, für dramatische Aufnahmen beim Segeln, das wäre doch einmal etwas für die Frau vom Kapitän! Auch um einmal Dankeschön zu sagen für das, was die Damen im Sommer alles mitmachen, ohne zu klagen. Und was wären wir ohne unsere Frauen??

Aber wir verkaufen nicht nur hochwertige Kameras und Ferngläser, wir reparieren auch Ferngläser, Kameras und Projektoren. Auch die neueste **Digitaltechnik** finden Sie bei uns von **CANON - NIKON - PANASONIC - LEICA und OLYMPUS**. Da die Auswahl groß ist und der Platz hier klein, nehmen Sie einfach Kontakt mit uns auf, wir stehen Ihnen auch gern telefonisch zur Verfügung.

Information zu unseren Produkten finden Sie auch unter **www.foto-wannack.de**
Kostenlos senden wir Ihnen auch unsere Unterlagen mit den Neuheiten und unsere kleine Broschüre „die Merkmale guter Ferngläser“



WALTER WANNACK
FERNOPTIK · FOTO · VIDEO

Seit 1931 · Nähe Hafencity und Hamburger Michel
Montag bis Freitag von 9.00 bis 18.00 Uhr

Neanderstraße 27 · 20459 Hamburg · Telefon 040 / 34 01 82 · Fax 040 / 35 31 06 · d.wannack@hamburg.de

Irgendwann war dieses Martyrium vorbei. Wir riggten auf und segelten. Ich dachte, ich wüsste schon alles vom Segeln. Das war ein Irrtum. So wurde es eine harte Zeit. Wir hatten kein Ölzeug, kaum warme Sachen zum Anziehen und zunächst auch keine Persenning über dem Kutter. Es war ein windiger feuchter Sommer, und ich war ständig nass und fro. Aber ich lernte bei Otto Abegg (†), Dr. Benoît Courmont (†) und Gerd Müller vieles, was weder mein Vater noch ich selbst mir beigebracht hatte. Schließlich ist ein Jugendkutter weder eine Segelyacht noch eine kleine Jolle. Wenn während einer Regatta, und wir ließen keine aus, bei viel Wind die Fock nach der Wende nicht schnell genug wieder dicht geholt wurde, gab es in der Aufregung schon mal vom Kutterführer leichte Tritte in den Hintern. „Lehrjahre sind keine Herrenjahre“, dachte ich und erinnerte mich oft an die dagegen humane Behandlung als 10- bis 12-jähriger „Pimpf“ beim „Deutschen Jungvolk“.

Die Kutter lagen im Teufelsbrücker Hafen, und die zweiwöchige „Großtour“, wie es im Kutterjargon heißt, begann am 30. Juli mit dem Start zu einer stürmisch ausartenden Blaue Band Regatta. Ich war dazu von der „Helgoland“ auf die „Teufelsbrück“ gewechselt, die von Dr. Benoît Courmont geführt wurde. Von der Crew sind nur noch Gerd Wolf (jetzt 79) und ich übrig. Auf der „Helgoland“ war Otto Abegg Kutterführer und Gerd Müller – der einzige, der von der Crew heute noch feststellbar und jetzt 78 ist – sein Vertreter. „Wo sind sie geblieben?“ würde Marlene Dietrich heute fragen. Auf der „Helgoland“ erweckten vier knackige Mädchen (Ingeborg Sieveking, Helga Oetzmann, Lotti Pahl und Dietgart Jensen) erstmals bisher unbekannte Gefühle. Auf der „Teufelsbrück“ führte als einziges weibliches Wesen Frau Frieda Courmont (die schon vier Kinder hatte, die aber zum Segeln noch zu klein waren) ein strenges Regiment und trieb uns die Flausen aus.

Obwohl das Kriegsende schon vier und die Währungsreform ein Jahr zurück lag, gab es noch Lebensmittelkarten. Davon musste jeder ein paar Abschnitte mitbringen: für 5000 g Brot, 1000 g Nahrungsmittel, je 250 g Streichfett und Fleisch sowie 500 g Zucker. An Geld war abzuliefern: DM 12,- für die allgemeine Schiffskasse und DM 10,- für Verpflegung. Das reichte für zwei Wochen! Die Kleidung war blau und weiß, wobei im Hinblick auf die noch verbreitete Armut Ausnahmen zugelassen waren. Beliebte waren umgeschneiderte Uniformteile. Mein Vater war bei der Luftwaffe, so waren meine Klamotten taubenblau.

Rechtzeitig vor dem Start hatte Dr. Courmont, der ja Franzose war, durch Beziehungen von der britischen Besatzungsmacht für jeden Kutter ein Armeezelt besorgt. Die Tommys lagerten ihr umfangreiches Kriegsmaterial auf dem Bahrenfelder Flugplatz (ja, so etwas gab es, jetzt ist dort DESY) und waren wohl eher froh, wenn etwas von dem Krempel hier abhanden kam und nicht mühsam auf ihre Insel zurück verfrachtet werden musste. Im Laufe der Sommertour wurden die dicken und festen Tücher von uns zugeschnitten, angepasst und akkurat zu ganz ansehnlichen Persenningen genäht: Nähte, Säume, Mastkragen, Augen, Bändsel. Jeden Tag wurden sie dank unserer mühseligen Nähkünste mit Segelhandschuh, Segelnadel und Takelgarn etwas größer, der Kutter etwas wohnlicher und die Hände infolge der vielen „Fehlstiche“ blutiger. Bald ging das Verbandszeug (auch aus englischen Armeebeständen) auf den Rest. Aber das Wichtigste: Das Zeug war wasserdicht, und irgendwann konnten wir im Trockenen kochen, essen und schlafen!

Cuxhaven sahen wir nicht, denn es wurde stürmisch. Von den 118 gestarteten Booten erreichten nur 16 das Ziel! Als Erste errang die 8 m-R-Yacht „Germania“, damals Jonny Wegener(†), das „Blaue

Band der Niederelbe“ für die SVAOe. Dies wunderschöne Schiff segelt noch heute unter unserem Stander. Später gehörte diese Yacht Kurt Wagner (†), Heinz A. Wagner (†) (als „Jasveni“) und heute Bernhard Kolbe.

Immer mehr Boote gaben auf. Irgendwann auch wir mit den beiden Kuttern. Die „H“ landete für die Nacht in Bielenberg. Wir strandeten mit der „T“ nach mehreren missglückten Wenden auf Pagensand-Nord. Zwei „Mann“ mussten über Bord, das Boot wieder abdrücken und blitzschnell wieder an Bord geholt werden. Nach einer 17-stündigen, elenden Kreuz mit ständigem Wenden, vielen Segelmanövern und mehrmaligem Ankern wurde erst nach Mitternacht in Brunsbüttel durchgeschleust. Da alles nass war, durfte die Mannschaft in der Kajüte des Zollkreuzers schlafen! Nur Benoît und Frieda Courmont machten es sich unter dem noch

weitgehend fragmentarischen Persenning an Bord des Kutters „bequem“. Wie schön, dass Courmonts und meine 60 Jahre alten Logbuchaufzeichnungen in einem geklauten Schulheft bei der Erinnerung etwas helfen.

Es ist mir heute unbegreiflich, wie der durch eine späte Kinderlähmung schwerst behinderte Mann, der nach den voran gegangenen Hungerjahren und zudem als so genannter „Halbjude“ auch im Dritten Reich mit seiner Familie eine wenig freudvolle Zeit durchstehen musste, das alles – freiwillig! – mit uns jungen Spunden, die immer schnell wieder auf die Füße kamen, durchstehen konnte.

Die Fahrt durch den NOK war, wenn ich die Vorkriegsfahrten abziehe, meine erste „bewusste“, und so gab es 2009 auch ein 60-jähriges „Kanaljubiläum“. Wir bekamen keinen Schlepp, mussten also segeln und pullen. Am ersten Abend wurde in

Von Herzen. Von Hand.

- individuelle Yacht-Neu- und Ausbauten
- Tuckerboote
- Maler- und Lackarbeiten
- detailgetreue Restaurierung
- fachgerechte Osmosebehandlung

In meisterhafter Handwerkstradition verwirklichen wir Ihre Boots-Ideen. Außerdem bieten wir Reparaturen in Holz und Kunststoff, sowie den kompletten Rundum-Service bis hin zum Winterlager – direkt am Hamburger Yachthafen in Wedel. Fragen Sie uns.

Wegener Jachtwerft GmbH

Deichstr. 23 – 27 · 22880 Wedel
Tel. 0 41 03 / 33 44 · Fax 0 41 03 / 177 96
www.wegenerjachtwerft.de · Email: info@wegenerjachtwerft.de



Rendsburg auf beiden Kuttern der 27. Geburtstag von Friedrich Helfferich (†) gefeiert wurde. Der Sohn des Reichsfinanzministers Dr. Karl Helfferich und Neffe des Hamburger Staatsrates Dr. Emil Helfferich, bei dem er nach dem frühen Tod seines Vaters lebte, war in unseren Augen „uralt“, hatte gerade promoviert, war frisch in die SVAOe eingetreten und, da er nichts zu tun hatte, kurzfristig auf der „H“ eingestiegen. Noch im selben Jahr ging er in die USA, wurde später dort Professor und hielt der SVAOe bis zu seinem Tod in Texas 2005 die Treue.

Die Kanalfahrt dauerte drei Tage! Viel Zeit zum Persenning nähen. Abends wurde in einer Weiche festgemacht, wo der geringe Berufsverkehr kaum die Nachtruhe störte. Die Abende auf den

Kuttern waren gemütlich. Es gab, begleitet von der „Quetschkommode“ (Ziehharmonika), einen Rundgesang, dabei musste rundum jeder ein Lied anstimmen, in das alle einfielen. Es wurden Gedichte, manchmal eigene, und Spottverse aufgesagt. Es war Geselligkeit pur. Ohne Discobeschallung, Alkohol oder Schlimmeres. Prozentiges gab es für uns „Kinder“ nicht, oder selten. So gab es manchmal nach einem anstrengenden Manöver oder Segeltag als „Besanschot an“ einen (einen!) Pernod. Wir nannten es Lakritzenwasser. („Admiral“ Courmont war schließlich Franzose!) Dennoch war oft erst gegen Mitternacht „Ruhe im Schiff“. War ein Café in der Nähe, gab's wohl auch mal Kaffee und Kuchen, was die Kasse selten zuließ. Als Otto Abegg – als Kutterführer von 30 Jahren – einmal eine Flasche Wein bestellte und dazu zur



Die alte (erste) „Teufelsbrück“ 1949 im gleichnamigen Hafen vor dem Start zur Sommertour der Jugendabteilung. An Bord (von vorn): Peter Krüger, Jürgen Schaper, Frieda Courmont, Jugendleiter und Kutterführer Dr. Benoît Courmont, (dahinter) Helmut Schmidt, Gerd Wolf, Gerhard Wede und ganz achtern Helmut John. Foto: Otto Abegg(†)

Verblüffung des Kellners ein Glas Milch, habe ich das in meinem Logbuch vermerkt.

Die aus heutiger Sicht eher ereignislose Reise war für uns schon ein Abenteuer. An Bord ging dauernd etwas kaputt, das Material war alt, zum Teil noch aus der Vorkriegszeit, keine Kunststoffsegel und -leinen. Ständig mussten Segel und Persenning genäht, Leinen und Drähte gespleißt und Undichtigkeiten am Rumpf beseitigt werden. So vergingen die Tage schnell. Vom Kanal ging es über Laboe, Schleimünde und Kappeln nach Schleswig mit Schloss- und Dombesichtigung. Auf der Schlei die üblichen „Mann-Über-Bord-Übungen“. Die gingen so: Courmont saß in der Nähe des Rudergastes und ließ sich einfach rücklings über Bord fallen! „Mann über Bord!“ rief er noch, dann war er weg. Wir fuhren das Manöver und sammelten ihn wieder ein. An Bord kam er allein, denn er hatte in den Armen unbändige Kraft.

Nach einer beeindruckenden Nachtfahrt von der Schlei nach Heiligenhafen ging es durch die Lübecker Bucht und durch den Elbe-Lübeck-Kanal – da kein Schlepp in Sicht war, wieder segelnd und ruderd – zurück zur Elbe und durch den Hafen nach Teufelsbrück. Logbuch Courmont: „Es war eine anstrengende Zeit, vor allem für unser Jungvolk. Aber sie sehen munter und gut erholt aus.“ Und das Persenning ist auch fertig geworden.

1949 hatte die SVAOe 477 Mitglieder, davon noch 17 in russischer Gefangenschaft und fünf vermisst. Der Jahresbeitrag betrug DM 27,-, für Jugendliche 14,-. Der Bootsbestand hatte gerade wieder die 100 überschritten. Ende des Jahres wurde auf dem ersten Nachkriegssegelertag in Flensburg der Deutsche Segler-Verband neu gegründet. In der Bevölkerung waren die Entbehrungen der Nachkriegsjahre allmählich überwunden. Die Menschen

TOPLICHT

SCHIFFSAUSRÜSTUNG FÜR TRADITIONELLE SCHIFFE

**Von Affenfaust
bis Zitrone ...**

Über 8000 verschiedene Artikel liefern wir sofort aus unserem Lager. Gern schicken wir Ihnen unseren berühmten "kleinen Braunen": den Katalog, der in keinem Bücherschapp fehlen darf.



**Internet-Shop und
Katalogbestellung:
www.toplicht.de**

Toplicht GmbH
Friesenweg 4
D-22763 Hamburg
Tel: 040-8890 100
Fax: 040-8890 1011
toplicht@toplicht.de
www.toplicht.de



Firmenich Yachtversicherungen

Hamburg • Berlin



www.sicheraufkurs.de

Chilehaus B • Fischertwiete 1
20095 Hamburg
Tel. 040 - 32 81 01 - 731
Fax 040 - 32 81 01 - 77

Ein Unternehmen der Gossler, Gobert & Wolters Gruppe

waren voller Hoffnung auf den Wiederaufbau des Landes, wenn auch das Wirtschaftswunder zunächst zaghaft begann und die späteren fetten Jahrzehnte mit ihrem Wohlstand, aber auch mit ihren überspitzten Ansprüchen noch in weiter Zukunft lagen.

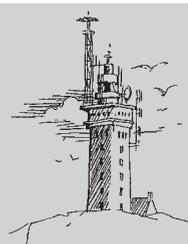
Auch nachdem ich den Bericht Courmonts in der Ausgabe Dezember 1949 der SVAOe-Nachrichten noch einmal gelesen habe: An den ersten Kutterzirkus erinnere ich mich nicht. Es ist denkbar, dass ich stattdessen mal wieder mit meinem Dingi herumschipperte, da mir Wettkämpfe wie überhaupt jede Art von Sport und Wettkampf seit meiner Schul- und Jungvolkzeit zuwider waren und es bis heute sind. So dürften Gerd Müller, Hanno Philippi und Gerd Wolf die letzten Zeitzegen dieses Kutterjahrgangs sein. Leider habe ich sie auf dem fulminanten Fest nicht gesehen.

Der Wettkampf vor 60 Jahren war noch bescheiden und vereinsintern. Kutter anderer Vereine kamen erst später hinzu. Ich habe nur das eine Jahr Kutter gesegelt, ging wieder auf meinen Minikahn, erst zwei Jahre später kam eine größere Jolle. Deswegen wurde ich auch nie Kutterführer, verpasste also die erste Stufe in der Clubhierarchie. Man hielt mich wohl für Führungsaufgaben nicht geeignet.

Ich wünsche allen einen schönen Herbst!
Jürgen Chr. Schaper
Kommodore

Bitte beachten Sie folgende Beilagen:

Einladung zum Herbstfest
und Anmeldeformular für
die Führerscheinkurse.



Danksagung für Spenden

Besuchern und Nutzern des Clubhauses wird es vielleicht schon aufgefallen sein: Das Sitzungszimmer – auch Bibliothek genannt – ziert an der Längsseite ein neues, sehr schönes Bücherregal aus amerikanischer Kirsche, das sich dem vorhandenen Mobiliar gut anpasst. Von Jörg Schildt gezeichnet, ist die Anfertigung eine Stiftung von Reimund Chr. Reich, dem wir dafür sehr danken.

Klaus-Peter Molkenbuhr hat uns ein von Martin Pilkowsky gebautes sehr schönes Modell des Jugendkutters „Teufelsbrück (II)“ geschenkt, das jetzt unser Sitzungszimmer schmückt. Vielen Dank an beide!

Götz-Anders Nietsch hat freundlicherweise zur Feier seines 70. Geburtstags zu Spenden für die SVAOe-Jugendarbeit aufgerufen. Den eingegangenen Betrag hat er verdoppelt.

Roland Gnass wurde am 6. Oktober ebenfalls 70 Jahre alt und hat statt Geschenken ebenfalls

um eine Spende für die SVAOe-Jugendarbeit gebeten.

Wir danken allen und natürlich auch denjenigen, die uns mit einer Spende unsere Arbeit, zum Beispiel bei der Finanzierung eines neuen Schlepp- und Transportbusses für die Jugendarbeit unterstützt haben.

Letzte Meldung – der neue Bus ist da!

Am 17. September wurde der dringend benötigte neue Bus für unsere Jugendarbeit angeliefert und vom Vorsitzenden und vom Kommodore vor dem Clubhaus in Empfang genommen. Der alte Bus wurde gleich mitgenommen und der Abwrackaktion für Altautos zugeführt. Das Foto zeigt einmalig beide Busse, dazwischen einen zufriedenen Vorsitzenden. Noch zieren den neuen Bus keine werbenden Aufkleber. Da hoffen wir noch stark auf Aufträge, da auch sie zur Finanzierung beitragen, die noch nicht ganz gesichert ist.

Der Vorstand



Andreas Völker vor dem Clubhaus zwischen dem neuen und dem alten Bus

Foto: Jürgen Schaper



Dieter Lichtenfeld

***29. September 1940 † 7. September 2009**

Völlig überraschend starb Dieter Lichtenfeld am 7. September 2009 in Hamburg, wo er noch wenige Tage zuvor sehr munter im SVAOe-Clubhaus am Clubabend der „Altjunioren“ teilnahm. Seit vielen Jahren lebte er mit seiner Lebensgefährtin hauptsächlich in Italien in der Toskana, natürlich dicht am Wasser. Trotzdem behielt er ständig den Kontakt zu seiner Familie, seinen Freunden und der SVAOe und freute sich immer über unsere SVAOe-Nachrichten.

Dieter stammte aus einer Wassersportfamilie und trat 1965 25 Jahre jung in die damalige Juniorenabteilung der SVAOe ein. Als Jollensegler war er im Kreis der etwa Gleichaltrigen beliebt und gehörte zur Besatzung von Carl Heckings Yacht „Falke“, die damals von der Juniorenabteilung bereedert wurde. Mit der großen Yawl unternahm er als Schiffsführer und Ausbilder auch Wochenend- und einige Sommertouren mit jüngeren Seglern und Anfängern aus der SVAOe.

Nach der Gründung einer Familie folgten Jahre mit dem Bau seines Kielschiffes „Skribidapp“, einer Nordwind 32. Die Bauweise war schon ungewöhnlich. Er fertigte alle Einbauten sowie Deck, Cockpit usw. in der Tischlerei unseres damaligen Mitgliedes Kurt Werber selbst, schraubte alles zum Einbau in den Kunststoffumpf wieder auseinander und fügte es an anderer Stelle wieder in den Rumpf ein. So entstand ein recht schönes und gut durchdachtes Schiff, mit dem er mit seiner Familie viele schöne Segeltörns unternahm. Sein Sommerliegeplatz war auch einige Jahre die Clubanlage in Eckernförde.

So ist es nicht verwunderlich, dass er bei seinem späteren Wohnsitzwechsel nach Italien sein Schiff mit ins Mittelmeer nahm. Gerade jetzt standen wieder größere Überholungsarbeiten an, sodass der Traum von Segeltörns rund Elba und Korsika in greifbare Nähe rückte. Leider ist dieser Wunsch nicht mehr in Erfüllung gegangen.

Mit den Angehörigen betrauern viele Freunde der SVAOe den plötzlichen Verlust.

Rolf Pasternak

Herzliche Glückwünsche!

Herzliche Wünsche für das neue Lebensjahr gehen in dieser Ausgabe an diejenigen, die demnächst Geburtstag haben. Besondere Grüße gehen an die „Runden“ oder „fast Runden“ von Alt und Jung im November und Dezember:

04.11.	Claus-Jürgen Grossklaus	65 Jahre
05.11.	Caren Ramien	20 Jahre
07.11.	Klaus-Dieter Lenecke	70 Jahre
20.11.	Friedrich Wilhelm Mohrhoff	65 Jahre
21.11.	Susanne Karin Nürnberg	50 Jahre
23.11.	Berend Janssen Bruhns	80 Jahre
24.11.	Tilman Frost	70 Jahre
27.11.	Arnd Lichtenfeld	40 Jahre
28.11.	Arne Schmidt	30 Jahre
29.11.	Lutz Kettmann	60 Jahre
12.12.	Harro Brehmer	70 Jahre
16.12.	Renate Crasemann	80 Jahre
16.12.	Manfred Götttsche	60 Jahre
17.12.	Dr. Reinhard Püschel	65 Jahre
18.12.	Günther Mackens	65 Jahre
19.12.	Ellinor Treu	85 Jahre
24.12.	Klaus-Uwe Gnaß	70 Jahre
24.12.	Kurt Hauschildt	75 Jahre
27.12.	Rudolf Neumann	75 Jahre

Adje Hauschildt wurde 85

Eine Familienregatta auf der Alster

Eine tolle Idee: Die Tochter Gesine und der Sohn Jan (der Sohn Peter war leider nebst seiner ganzen Familie erkrankt), sowie die Enkel Vincent, Lars und Christian traten an gegen Adje Hauschildt, Urgestein und Ehrenmitglied der SVAOe.

Gesegelt wurde in Optimisten, Austragungsort war die Hamburger Außenalster, gestartet wurde vor unserer Anlage Alsterufer, ein Dreieck und ein Up-and-Down wurden gesegelt.

Am Start lag die Familie noch einträchtig zusammen. Doch der Wind flaute derart ab, dass der Start zwar gelang, die Optis aber nicht so recht ansprangen. Die Regattierer nennen eine derartige Situation „Topfschlagen“. Aber auch das Topfschlagen will gekonnt sein, und so geschah es, dass Jan sich aus hinterer Position schon bis zur ersten Tonne ganz nach vorn arbeiten konnte. Wo war Adje geblieben? Hatte er etwa den schwersten Opti zugelost bekommen? Die Brise kam bald zurück, die Optis nahmen Fahrt auf. In den Platzierungen gab es jedoch, wenn überhaupt, nur noch unwesentliche Veränderungen. Vom Ufer aus wurden alle Teilnehmer beim Runden der Luv-Tonne lautstark angefeuert.

Im Ziel lag der große Champion auf dem vierten Platz, sein Sohn Jan hatte die Führung nicht wieder

abgegeben. Auf den Plätzen folgten zwei Enkel, und nach Adje konnten sich Gesine und der körperlich größte, und daher am meisten benachteiligte Enkel, platzieren.

Eine gelungene Veranstaltung. Auch an Land war die Sache sehr kurzweilig, da die Bahn publikumsnah ausgelegt war. Zur Begrüßung und zur Gratulation waren auch unser Vorsitzender, Teile des Ältestenrates und einige von Adjes langjährigen Wegbegleitern erschienen. Als Geburtstagsgeschenk der SVAOe überreichte Andreas Völker ein Aquarell des Lotsenschoners „Nr. 5 Elbe“ (einen echten Schildt!).

Eine kleine Episode ist noch zu berichten. Die Tür des Aufenthaltsraums war, so wurde es nach Abschluss der Regatta bemerkt, zugeschlagen, und der einzige Schlüssel des Trainers Jan war natürlich in dem jetzt verschlossenen Raum zu suchen. Die Einbruchversuche mit einer Scheckkarte misslangen. So konnte nur Hilfe von Außen angefordert werden. Gott sei Dank war Volker Burrlein an diesem Nachmittag zu Hause und konnte die Gesellschaft erlösen. Also spannend war es, spannend bis zum Schluss.

Lieber Adje, Du kannst gern bald wieder 85 werden!

Von Peter Mendt, einem begeisterten Gast.



Mit 85 im Opti auf dem Weg zum Start



Ist auch alles klar?



Das Geschenk der SVAOe. Von li. Eva Hauschildt, Adje, Andreas Völker



Drei Generationen – aber nicht ganz vollzählig



12 Die Familienflotte bei Flaute

Alle Fotos: Gunda Lembcke



Kersten Lembcke und Peter Mendt gratulieren



Jan der Sieger

Grüße...

Wie schön war das doch früher? Da gab es noch Postkarten, Ansichtskarten. Und damit kamen von See oder aus nahen und fernen Häfen Grüße. Gerichtet an die Freunde und Mitglieder zu Hause, an die SVAOe, an den Vorstand. Da konnte man sehen, wo sich die Schipper so herumtrieben.

Und heute? Geschippert wird immer noch. Weiter denn je. Aber Postkarten? Sind in Zeiten der weiten Reisen und der kurzen E-Mails aus der Mode. Jedenfalls bei Seglern. Oder nicht ganz. Zwei haben wir noch bekommen (ich hoffe, ich habe mich nicht verzählt). Beide mit Gedicht. Wenn schon Karten, dann richtig, dachten sich die Absender. Eine kam von Gustav Adolf „Butz“ Bursch. Vom Polarkreis. Nicht vom Segeln, von MS „Nordkapp“:

Da das Gedicht auf seiner Karte auch an unsere Leser gerichtet ist, wollen wir es ihnen auch nicht vorenthalten. Hier ist es:

Wer sich so'ne Reise kauft
wird hier auch „polargetauft“.
Mensch – denk' ich mir – bleib' man Christ,
weil du das schon länger bist!
Unser feines Schiff „Nordkapp“
klappert grad Lofoten ab.
Wo das ist? Guck nach, dann weißt' es:
Oberhalb des Polarkreises.
Und jetzt geht es an Verwandte,
Kinder, Enkel, Freunde, Tante.
Viele „Hilsen“ von uns zwei'n
Butz und Frau, das muss so sein!
„Hilsen“ auch nach Luv und Lee
und an die Es – vau – a – oe!
Vielen Dank für dies „Gedächt“,
das andere kommt im nächsten Heft.

Grüße kamen auch von unserem am weitesten weg wohnenden und segelnden Mitglied Dr. Karen Cole geb. Ericson in 10 Foss St, Hunters Hill, Sydney, NSW 2110 Australia, E-Mail: Karensydney@hotmail.com. Wir danken Karen sehr für das positive Zeichen ihrer Verbindung mit der Elbe und die Grüße.

JCS



Die Phasen der Seekrankheit

Zwei SVAOe-Yachten nach Edinburgh

Es stimmt gar nicht, dass man unbedingt sterben will, wenn man das finale Stadium der Seekrankheit durchleidet. Die feuchte, kalte, laute, ungemütliche Wackelwelt um einen herum erscheint dem Patienten zwar überhaupt nicht lebenswert. Aber ich jedenfalls wollte während der Edinburgh-Regatta in diesem Sommer noch nicht den Löffel abgeben, die Hoffnung stirbt zuletzt. Ich wollte jedoch auf jeden Fall das Segeln ein für allemal sein lassen. Versprochen! Geschworen!! Beeidet!!!

Die ersten Stunden des Törns zu den Schotten waren noch vergleichsweise gemütlich. Nach gelungenem Spi-Start vor dem Schnapsfelsen, bretterte die „Luv“ auf Backbordbug nach Nordwest, „Philomena“ zunächst lange in Sichtweite. Dann briste es auf, und die vom Wetterfrosch versprochenen sieben Beaufort von vorn wurden eingehalten. Als einzige deutsche Hochseeregatta führt die Strecke von Helgoland nach Edinburgh/Schottland 420 Seemeilen über die offene See. Alle zwei Jahre erfolgt der Start, immer am Pfingstmontag. Diesmal waren 36 Schiffe dabei.

Ich mag die Nordsee nicht. Die „Luv“ auch nicht. Die Welle ist zu kurz, zu steil, zu häufig. Das Schiff bockt und buckelt. Wer mag so was? Mein Magen, mein Kopf, meine Leber, alles rebelliert. Weil unserer X-482 kein Regattakiel, sondern ein vergleichsweise kurzer Fahrtenstummel unter den Rumpf geschraubt wurde, müssen wir hoch am Wind weit eher reffen als die Konkurrenz. Langsam verschwindet die am Horizont. Auch „Philomena“, die SVAOe-Freundin mit Eggert Schütt am Ruder.

Vor dem Auslaufen hatte uns die Regattaleitung einen Fragebogen in die Hand gedrückt. Mediziner wollen Daten über die Seekrankheit sammeln. Jede Crew sollte nach der Wettfahrt detailliert Auskunft

geben über die an Bord beobachteten Krankheitszeichen. Auf einem Begleitzettel („Symptome in Abhängigkeit vom Schweregrad der Seekrankheit nach Dr. A. Low, Hamburg“) finde ich in immerhin 20 Punkten wissenschaftlich aufgelistet, was einem so alles passieren kann. Das beginnt mit „psychischem Unbehagen, Müdigkeit und Frösteln.“ Die „echten Symptome“ verraten sich durch „Gesichtsblasser, Völlegefühl, Schweißausbrüche“ und – das wusste ich schon – „Übelkeit“. Mit allen wirklich schweren Symptomen machte ich ganz besonders intensiv Bekanntschaft, vom „Erbrechen“ (vulgo: Kotzen) bis hin zum „Elends- und Vernichtungsgefühl“ und dem „Zusammenbruch der Persönlichkeit.“ Letzteres beschreibt den Zustand, in dem ich mein Gelübde ablegte: „Nie wieder segeln!“

Ich war nicht der Einzige, dem es schlecht erging. Aber niemandem bei uns an Bord hatte es so schlimm wie mich erwischt. Ich lag gut 12 Stunden fast bewegungsunfähig in der Koje, einen Arm fürsorglich um eine kleine blaue Plastikpütz gekuschelt, in die ich alle naslang hineinrührte. Bei dieser Gelegenheit ein Praxistipp: Solche Pützen aus Hartkunststoff sind ungeeignet, als Resonanzboden verstärken sie die Würgegeräusche ungemain und belästigen so die Mitsieger. An dieser Stelle mein Dank an deren Mitgefühl und Toleranz.

Irgendwann vergeht auch die ausgeprägteste Seekrankheit. Das Wetter wurde eine Idee besser, die Welt erträglicher, nein: lebens- und liebenswert. Ich war rasch wieder einsatz- und steuerfähig. Als wir in den Firth of Forth einliefen, dachte ich vorderhand nicht mehr an Pütz und Galle. Wir konzentrierten uns voll auf das Rennen und kamen schließlich als Fünfte ins Ziel. Gar nicht so schlecht und vor allem Daniel Rüter zu verdanken, der als Skipper voll fit geblieben war. Aber nichts gegen „Philomena“, die in ihrer Klasse den Sieg herausfuhr.

Yachtfarben Holzschutz Bootsnamen

kaufen Segler seit
Generationen wegen
Auswahl und fach-
kundiger Beratung bei:

WAAGE

Schiffs- und Industriebedarf
Farben · Chemikalien · Fette · Öle

seit 1880

Stubbenhuk 38 · 20459 Hambg
Tel. 040/373560 · Fax 040/373607
www.waage-farben.de



Heiko wieder fit am Ruder mit Jana und James



„Philomena“ vorm Ziel in Edinburgh



Klamottentrocknen auf „Luv“ in Edinburgh

Alle Fotos: „Luv“-Crew

In der schottischen Hauptstadt Edinburgh verlebten wir ein paar tolle Tage. Dann ging es zurück. Und wie das so ist, der Wind kam aus Ost. Da wollten wir hin. Zwischendurch auf der Doggerbank pusteten uns wieder sieben Windstärken ins Gesicht. Das heißt, mich hat nichts angepustet, Ich lag mal wieder mit dem Eimer im Arm unter Deck und verwünschte meine Meineidigkeit. Ich hätte ja auch heim fliegen können. Der Sturm legte sich schließlich. Wir kamen heil und gesund an.

In der Erinnerung bleibt eine großartige Reise.
Heiko Tornow

PS 1: Die Liste der Seekrankheits-Symptome muss erweitert werden um eine vierte Kategorie: „Nach Wetterbesserung Gedächtnisverlust.“

PS 2: Vier Schiffe hatten wegen des Wetters aufgegeben. Auf allen wurden die verteilten Fragebogen ausgefüllt. Wie verlautet, blieb keine Crew von der Seekrankheit verschont.

Baltic Sprint Cup 2009

Erfolge für SVAOe-Yachten

2. August – Travemünde: Es ist nicht mehr ganz so früher Morgen. Die „Luv“-Crew (Daniel, Jannik, Momo, Chrischi, Öko, Janne, Jonas, Ju, Telse, Till und Lea) bahnt sich den Weg aus den Kojen nach draußen an den Frühstückstisch. Okay, Frühstückstisch kann man die dünne Holzplatte, die auf unseren Knien liegt, eigentlich nicht mehr nennen. Es war auch wirklich nur eine Frage der Zeit, bis die dünnen Schrauben, die Bodenbrett und Tischbein stabil verbinden sollten, unter dem Gewicht von diversen Genuas, Spinnakern und Nickerchen haltenden Crewmitgliedern ihren Geist aufgaben. Als Chrischi das feststellte, war erst das Gelächter und später die Begeisterung groß. Man hat den losen Salontisch durch zwei geteilt, die

Beine gut verstaut, und somit eine Möglichkeit geschaffen, bei gutem Wetter draußen zu frühstücken, ohne dass sich Käse, Wurst und Nutella auf dem Teakdeck stapelten. Die X 482 „Luv“, das wahrscheinlich erste Schiff mit richtig mobilem Cockpittisch. Wir erregten richtig Aufsehen beim diesjährigen Baltic-Sprint-Cup, der mittlerweile kultigsten Regattaserie auf der Ostsee.

Das waren mal wieder zwei großartige, wenn auch im Vergleich zum letzten Jahr sehr anstrengende Wochen mit wenig Landaufenthalten und viel Zeit auf See. Seit dem Start in Warnemünde am 18. Juli haben wir auf dem Weg über Bornholm, Västervik, Liepaja und Swinemünde nach Travemünde gute 930 Seemeilen hinter uns gebracht. Der schreckliche Unfalltod der Skipperin der Teilnehmeryacht „DHH-Cross-Match“, Sabine Jüttner-Storp auf dem Leg zwischen Bornholm und Schweden, überschattete die Veranstaltung. Wir



Inh. Clemens Massel

Segelmacherei

YACHTSEGEL

Bootsbezüge

Sonnensegel

Rollanlagen

Kanalplatz 5 · 21079 Hamburg
Tel. 040 / 77 45 97 · Fax 040 / 76 75 53 60
info@segel-raap.de · www.segel-raap.de



Die „Luv“-Crew gewann den Jugendpreis

„Cool runnings“ bei viel See



Die SVAOe-Flotte in Swinemünde („Gunvør XL“ liegt weiter vorn)



Die glücklichen Preisträger

hatten uns an der Suche nach Sabine stundenlang und leider erfolglos beteiligt. Dennoch hat unsere Crew, fast alle um die 20 Jahre alt, den Spaß am Regattasegeln nicht verloren. Das Unglück sorgte jedoch für ein deutlich bewussteres Einhalten der Sicherheitsregeln.

Gerade sitzen wir unter Deck, und hinter Ju schauen zwei bronzene und eine silberne Medaillen von der Decke herunter. Gestern, am Tag der letzten Preisverleihung, bekamen diese Trophäen noch Gesellschaft durch den Jugendpreis des Baltic-Sprint-Cup und das Glas mit der Aufschrift „5th. overall ORC Division 2009“. Obwohl der Preis, den die SVAOe-Yacht „Gunvør XL“ (2. overall, IRC Division) überreicht bekam, mehr als doppelt soviel Bier fasst, sind wir sehr, sehr stolz. Wir holten den Jugendpreis!

Die SVAOe-Flotte hatte wieder einige schöne Erfolge zu verbuchen. Die Crew der „Emil Reischwein“ (Stefan, Claudia, Aron, Philine, Lulu, Hans, Holger, Kai, Marcus, Lui) nimmt eine Goldmedaille und den Fünften über Alles in der IRC-Wertung mit nach Hause. Die „Philomena“-Mannschaft (Arne, Rosi, Zisch, James, Björn, Lara, Theo, Bele, Till, Max, Jacob, Timo) ergattert Silber. Karsten nebst „Gunvør XL“-Crew (Thomas, Arne, Christopher, Fabian, Lonas, Mads, Michael, Nina, Ragna, Sheila, Tania) muss einen geeigneten Platz für zwei mal Bronze, einmal Silber und den Zweiten über Alles finden. „Cool Runnings“, der Neuzugang, besetzt mit Eggert, Julian und Ole plus einem immer wechselnden Mitglied der „Philomena“-Crew, ist so neu, dass noch längst nicht alles so läuft, wie es sollte. Der diesjährige Baltic Sprint war für sie eine Testfahrt. Vielleicht kann sie in der nächsten Saison die ersten Preise vorweisen? Hinweis der Redaktion: Die vollständigen Regattaergebnisse finden Sie unter <http://www.balticsprintcup.com/920.0.html>.

Lea Tornow

NDJST 2009...

...und 60-Jahre-Kutterzirkus

„NDJST“ – was ist das denn bitte wieder für eine Abkürzung? Typisch deutscher AKüFi oder was? Also, das wissen Eingeweihte natürlich mindestens seit zwei Jahren ganz genau, aber einige irgendwie auch seit über 40 Jahren. Der Reihe nach: NDJST war eigentlich die Abkürzung für Norddeutsches Jugend Segler Treffen. Ein richtiger Hamburger „Kutter-Russe“ erinnert sich. So fingen in den 50er Jahren bis in die 70er hinein die Sommerferien an: Durch den Kanal in die Ostsee und in die Schlei, wo auf der Großen Breite vor Louisenlund eben das NDJST stattfand und die meisten Hamburger JWK's mit den an der Ostsee und der Schlei beheimateten K2K-Kuttern heiße Regatten austrugen. Zusätzlich gab es immer die heute noch vom Kutterzirkus vertrauten Kutterwettkämpfe, in denen Seemannschaft und Geschicklichkeit auf Zeit zu kombinieren waren („gelernt ist gelernt...“). Anschließend dann die alljährlichen Großtouren auf der Ostsee, die für viele der Saisonhöhepunkt waren.

All das fand irgendwann ein Ende. Im Jahre 2007 war es dann dank nostalgischer Vorarbeit (mit „weiß Du noch?“ fing es wieder an) so weit, dass die Idee aus der Mottenkiste der Erinnerung einiger tatkräftiger gar nicht so Gestriger gezerzt und in die Tat umgesetzt wurde: in Louisenlund fanden sich fünf Mannschaften ehemaliger Kutter-Jugendlicher zusammen, um die frühere Zeit für ein Herbst-Wochenende wieder aufleben zu lassen. Ein neuer alter Name war auch schnell gefunden: NDJST – nunmehr aber zu lesen als Norddeutsches Jung Senioren Treffen. Es war wieder ein Riesenspaß für alle Beteiligten, so dass der schon vorher gefasste Beschluss bekräftigt wurde, zwei Jahre später das gleiche auf der Elbe aufzuführen! Die Preise waren wohlweislich schon als Wanderpreise ausgeschrieben worden!



Ein Frühstück für 250 Personen



Auf acht Jugendwanderkuttern laufen die Startvorbereitungen

Mit full speed aus dem Yachthafen
Fotos: bis hierhin Jürgen Schaper

Das abendliche Fest mit Preisverteilung und viel Musik in der Halle III



Alexander Prinz zu Schleswig-Holstein am Ruder „Kamerad III“



Der von Uta Latarius gesteuerte Sieger „Möwe“ (SCOe)

(Anm. der Red.: Die Kutter-Oldies der Elbe kennen derartige Treffen im 10-Jahres-Rhythmus, denn zu den Jubiläen 40 und 50 Jahre Kuttersportfest hat das SVAOe-Organisationsteam bereits Veranstaltungen in ähnlichem Rahmen organisiert.)

Gesagt, getan: Die als „Orga-Schweine“ (so die in fröhlicher Selbstironie bezeichnete Job-Description) bekannten Bine, Rosi, Andy, Peter, Ratte, Zischi und andere übliche Verdächtige haben kurzerhand an den diesjährigen Kutterzirkus und das Jubiläum 60 Jahre Kuttersportfest angedockt und so in Wedel das 2. NDJST jüngerer Zeitrechnung auf die Beine (oder besser: auf die Bühne) gestellt. Natürlich, um es vorweg zu nehmen: alles war perfekt organisiert, einschließlich eines Plan B für extrem schlechtes Wetter...

Gleich zu Beginn, die klassische Konferenz-Atmosphäre mit alphabetisch gegliederten Check-in-Desks und Namensschildchen (wer/wann/welcher Kutter), gab es erwartungsvolle Spannung und dann nach dem gemeinsamen zweiten Frühstück den eher kläglichen Versuch der Organisatoren, sich mit und ohne Flüstertüte gegen 250 aufgeregte vormals jugendliche Teilnehmer Gehör zu verschaffen. Irgendwie fanden sich aber dann doch die Crews zusammen, und los ging es.

Zeit war nicht zu verlieren, da weder Tide noch der Kutterzirkus warteten. Petrus hatte auch für reichlich Wind aus West gesorgt, so dass die Wettfahrtleitung den Ehrgeiz bremste, indem sie kurzerhand nur zwei Segel zuließ, was später wieder aufgehoben werden konnte. Kuttersegler kennen die Stimmung einfach, die zum Elbe-Racen und zum Kutterzirkus gehört. Hier mussten sich zwei Crews jeweils einen Kutter mit fliegendem Wechsel teilen.

Glück hatten diejenigen, die nicht nur gut segeln konnten, sondern auch einen Kutter in gutem

Pflegezustand zugewiesen bekamen. Die SVAOe hat jedenfalls ordentliches Material zur Verfügung gestellt! Also waren diejenigen schon mal weit vorne, die ihren Kutter über zwei Runden absolut schadlos nach Hause brachten.

Spaß war es allemal, einmal wieder im Kutter die Elbe zu durchpflügen und dabei Strom, Wind und den Schiffsverkehr zum Freund zu haben. Wie gesagt: Wer einen etwas anfälligeren Kutter erwischte, konnte Seemannschaft und handwerkliches Geschick beim Improvisieren beweisen.

Auch das sei gesagt: Es gab keinerlei ernsthaftes Schäden zu beklagen. Lediglich ein Rollstuhl war – wohl vom Wind – vom Steg geschubst worden. Aber da fand sich schnellstens ein hart gesottener Mitsieger, der diesen in 6 m Tiefe im Elbschlick irgendwie aufspürte und gebrauchsfähig wieder an die Oberfläche brachte.

Anschließend durften Wurfleine-Werfen und Kutterpullen nicht fehlen, was zu jeder Menge Gelächter und auch zu viel Spott Anlass gab. Und: Die bekannten Vorurteile haben sich offensichtlich wieder einmal bewahrheitet, nämlich, dass Männer nicht zuhören und Frauen nicht einparken können. Jedenfalls gab es erstaunliche, ja kreative Manöver zu beobachten. Gut für die Damen, dass das Einparken nicht Bestandteil der Zeitwertung war. So hat dann aber die eine oder andere männliche Crew ihrerseits die nur mündlich verkündete Kursänderung nicht richtig mitbekommen: Da nützte dann überlegene körperliche Leistungskraft eben auch nichts!

Ach ja, abends gab es dann noch ein üppiges Büfett in Halle 3 des Yachthafens mit Preisverteilung (Preisfrage dabei: wer bekam das Gebiss für den verbissensten Skipper?), den Wedeler Sängerkwartett, viele Bilder aus 60 Jahren Kuttersegelei, jede Menge kultischer Hippi-Hurras in allen

Stimmlagen, viel Musik, viele Versprechen, sich bald wieder zu treffen und eine Einladung nach Louisenlund zum 3. NDJST neuer Art (oder auch: „betreutes Segeln“) in zwei oder drei Jahren. Die Organisatoren werden rechtzeitig die Küstentrommel rühren, damit die nimmermüden Segler und Seglerinnen in alter Frische wieder die Kutter in Besitz nehmen und auf Seetauglichkeit untersuchen (anstatt des Germanischen Lloyd).

Hoffentlich segeln inzwischen möglichst viele Jugendliche die Kutter so viel und gut, dass wir sie wieder in vorbildlichem Zustand nutzen können und uns selbst – aber auch der aktuellen Jugend – beweisen können, dass man Kuttersegeln nicht wirklich verlernen kann!

Bis dahin danken wir den diesjährigen Organisatoren und Vereinen, die die Kutter zum Belastungstest zur Verfügung gestellt haben, mit einem dreifachen Hippih-Hurra („lauter, bitte!“) bzw. einem ebenso heftigen Loui-Lund!

Es dankt namens aller Gäste:
Alexander Prinz zu Schleswig-Holstein

Ergebnisse gibt es auch:

1. „Möwe“ Team 1/2, U. Latarius, 2. „Teufelsbrück“ Team 1, E. Schütt; 3. „Teufelsbrück“ Team 2, J.

Raddatz; 4. „Nordwest“ Team 1/2, Chr. Reger ; 5. „Kamerad III“ Team 1, Chr. Kottmeier; 6. „Neumühlen“ Team 1, H. Chr. Offermann; 7. „Neumühlen“ Team 2, R. Dennert; 8. „Rasmus“ Team 2, A. Heik; 9. „Rasmus“ Team 1, „Animal“; 10. „Kamerad III“ Team 2, Pr. A. zu Schleswig-Holstein; 11. „Elmsfuer“ Team 2, F. Weber; 12. „Roland v. Wedel“ Team 1, B. Oldach; 13. „Elmsfuer“ Team 1, M. Weller; 14. „Roland v. Wedel“ Team 2, S. Häwecker; 15. „Kersten Miles“ Team 1, P. H. Ganssaage; 16. „Kersten Miles“ Team 2, P. Soechting.

Und der Gebissabdruck für den verbissensten Kutterführer wird für die nächsten 2/3 Jahre mahnend auf dem Sideboard in Rattes Wohnung einen schönen Platz gefunden haben.

Aus der Sicht der „Teufelsbrück“

„Kutterzirkus“ mit wenigen Kuttern

Am 5. und 6. September 2009 fand der Kutterzirkus auf der Elbe statt. Am Freitagnachmittag traf sich unsere Mannschaft im Hafen zu den letzten Vorbereitungen. Unter anderem wurde die „Teufelsbrück“ an den Optischlengel verlegt, wo auch

die anderen Kutter lagen („Möwe von Köhlfleth“, „Rasmus“ und „Roland von Wedel“). Danach installierte Arne noch die zweite Endstufe, damit wir während der Regatta für die nötige Beschallung sorgen konnten.

Am Sonnabendmorgen fingen dann die Übungen zu Land an:

1. Takeln
2. Fragebogen mit maritimen Fragen
3. Knoten machen
4. Schleppleine werfen

Parallel fand noch das Kuttertreffen der Oldies statt, die sich lautstark am Segeln und Kutterpullen versuchten. Danach stand für uns der kulinarische Höhepunkt auf dem Programm: Aus einer Auswahl von Zutaten sollte jede Kuttermannschaft ein Gericht kredenzen. Unsere Menüfolge:

Vorspeise: Scampi in Knoblauch gebraten mit Rohkost

Hauptgang: Kartoffelknödel mit Putenbruststreifen und buntem Gemüsemix

Nachspeise: Südfrüchte mit Schlagsahne

Nachdem dieses Essen durch unseren Chefkoch Stefan präsentiert worden war, wurde ein unterhaltsames Tischgespräch über Taufen, Getaufte und Geteichte geführt, an dem auch unser Prüfer der Wettfahrtleitung Timo, der eigentlich nur unser Essen bewerten sollte, interessiert teilnahm.

Nachdem die Kutter-Oldies mit einigen Stunden Verspätung endlich mit ihrer Regatta fertig waren, konnten wir mit den Übungen zu Wasser beginnen. Dazu gehörte das Kutterpullen und ohne Pinne um eine Tonne herum. Dies lief halbwegs gut bei uns. Am Abend stieg dann die große Party in Yachthafen-Halle 3 mit DJ Timo und Arne. Nach zahlreichen Brüllern ging der Abend spät in der Nacht zu Ende, und alle fielen in die Poofen.

Als wir am Sonntagmorgen zum Glück reichlich spät aufstehen durften, ging es ans Ausstauen: Gasbumms, Bummsbretter, Petrolampies, Fress, Gescha und Müllputz wurden auf dem Steg gelagert. Danach segelten wir los und hatten bei den Begleitbooten verschiedene Übungen zu erledigen:

- Anker
- Beidrehen
- Rückwärts segeln (was uns zum ersten Mal nach vielen Jahren gelang)
- Wenden ohne Pinne
- Boje-über-Bord-Manöver

Die anschließende Regatta, die wir mit einem guten Start begannen, endete im Schlick: Warum musste diese blöde Schlickbank auch ausgerechnet unseren Kurs kreuzen? Nachdem wir bestimmt 20 Minuten wie venezianische Gondolieri geschuftet hatten, kamen wir wieder frei, wenn auch mit einer Disqualifizierung wegen Riemeneinsatzes. Zum Glück war auflaufendes Wasser. Nachdem wir dann mit einem gehörigen Schock im Hafen angelangt waren, war schon kurz darauf die Preisverleihung, bei der wir als erstes unsere Plakate vorstellen sollten, die wir für die hanseboot-Ausstellung vorbereitet haben. Diese Plakate sollen bei der Werbung für das Kuttersegeln verwendet werden.

Letztendlich haben wir den vierten Platz beim Kutterzirkus gemacht. Auf dem dritten Platz war „Roland von Wedel“. Den zweiten hat „Rasmus“ bekommen, Sieger war die „Möwe von Köhlfleth“. Nach diesem anstrengenden Wochenende wurde alles auf der „T“ wieder eingestaut und diese dann auf ihren eigentlichen Liegeplatz verholt.

Arne Güldener und Stefan Thies („Teufelsbrück“)

Beckerbillett · Hamburg
 Telefon 040 - 399 202 - 0 · Telefax 040 - 399 202 - 99
 Eintrittskartendruck und Kassensysteme dtp@beckerbillett.de · www.beckerbillett.de



Sanduhr-Regatten auf dem Mühlo

Hamburger Meisterschaft der Folkeboote

„Folkeboot-Wetter“ gab es diesen Sommer 2009 hindurch eigentlich allerorten in Nordeuropa, warum also nicht auch Ende August auf dem Mühlenberger Loch zur Hamburger Meisterschaft? Das hat sogar Vorteile: Bei böigem Südwest aus der „Schietecke“ ergibt das die längste mögliche Bahn, vom Start mitten auf „Sherry-Island“ bis kurz vor die Estemündung. Rasend schnelle Bahnschenkel sind auch garantiert, abgesegelt mit Rumpfschwwindigkeit. Taktische Finessen mit Ausbrüchen am Start nach rechts oder links bringen bei diesen kurzen Sprints wenig, denn die 12 Folkes (davon die Hälfte SVAOeer) eines Starts bilden eine Art Rudel. Man trifft sich an allen Tonnen wieder. Trotz der miesen Wetter-Aussichten kam glücklich ein Schwerpunkt zustande.

Das hervorragend eingespielte Team des MSC unter Leitung von „Piwi“ Krivohlavek auf einem wirklich kleinen Motorboot ist den Hamburger Folkebooten hier auf dem Dreieck schon seit drei Jahrzehnten verbunden. Alle Beteiligten leben während der Flutzeit mit einem ziemlich engen Zeitplan. Nach drei schnellen Wettfahrten (alle noch vor Hochwasser!) brauchten meine alten Knochen während der Regenzeit am Grill des Clubhauses dringend eine Verschnaufpause. Heiko behielt dort trotz der Sturmböen die Übersicht. „Mini-Heise“ erleichterte allen Folkebootteilnehmern das Procedere mit seinen Bons. Danke!

Die Zieleinfläufe und insbesondere das Endergebnis waren sehr eng. Peter Hosie und Kai Louwien konnten auf das höhere Gewicht ihrer Mannschaften setzen. Ausschlaggebend war vielleicht am Ende nur ihre etwas größere Erfahrung aus zwei unangenehm nassen und hackigen Serien vor Marstrand und Kiel. Für die leichteren Crews

war die Aufgabe um einiges schwieriger. Unsere Eingewöhnung erfolgte erst am zweiten Tag. Dennoch waren Peter Hosie und Ove Simonsen am Schluss punktgleich. Ove hatte am zweiten Tag – gescheucht von Kai und den Pollis – noch zwei erste Plätze ersegelt!

Die Ergebnisse: 1. FG 774 Peter Hosie, JKN, 1.(4.)1. 2. 4., 2. FG 535 Ove Simonsen, SCU, 3. 3.(5.) 1. 1., 3. FG 707 Kai Louwien, SVAOe, 4. 2. 2. (7.) 3., 4. FG 864 Gebr. Pollähn, SVAOe, (7.) 5. 6. 3. 2.. Weitere Platzierungen: 6. FG 316 Thomas Lyssewski, 8. FG 601 Norbert Schlöböh, 9. FG 912 Jörg Zwiner, 11. FG 780 Dr. Rolf Feist.

Klaus Pollähn

Einen zweiten Platz als Streicher! „Juelssand“ auf der Sanduhr-Regatta erfolgreich

Endlich wieder segeln! Die Sanduhr-Regatta sollte uns nach der Sommerpause wieder aufs Wasser bringen. Voller Vorfreude, Windfinder versprach Sonne und Wind, fuhren wir, die Juelssandcrew mit Steuerfrau Tania Tammlig, am Freitagmittag nach Wedel, um unsere Kleine zu Wasser und anschließend nach Blankenese zu bringen.

Das U-Schiff wurde noch einmal poliert, bevor gekrant wurde, dann ging es bei Sonnenschein, auflaufend Wasser und achterlichem Wind Richtung Blankenese. Schneller als erwartet kamen wir am Bull'n an und begrüßten die anderen fünf J24-Crews, die schon dort waren. Bei Sonnenuntergang und einem Feierabendbier wurden die Winschen noch einmal auseinander gebaut und neu eingefettet, anschließend ging es schnell nach Hause. Am Sonnabend trafen wir uns bereits um 07:30 am Boot, stellten das Rigg ein und bereiteten das Boot für die Regatta vor. Bei strahlendem Sonnenschein und angenehmen 8–12 Knoten Wind fuhren wir rüber zum Mühlenberger Loch. Wir

wollten gerade die Seiten checken, da kam schon das Ankündigungssignal für unseren Start. Wir beeilten uns, um zurück zur Startlinie zu kommen und schafften es gerade bei Null über die Linie, auf Steuerbordbug. Kurz danach fiel auf, dass wir viel Platz hatten. Außer uns hatte es nur „Max Bahr“ rechtzeitig über die Linie geschafft. Beim ersten Aufeinandertreffen mussten wir dem gelben Boot ein wenig ausweichen, anschließend fuhren wir einen langen Schlag nach links, während „Max Bahr“ nach rechts fuhr. Beim nächsten Aufeinandertreffen lagen wir plötzlich acht Bootslängen voraus. Anscheinend hatten wir den Strom unterschätzt, der uns diesen Vorsprung verschaffte. Wir erreichten als erste und mit großem Abstand die Luvtonne und wurden plötzlich konzentrierter. Jetzt bloß keine Fehler machen. Die Manöver klappten alle wie am Schnürchen, und wir konnten den Platz bis zum Schluss verteidigen. Beim Zieldurchgang wurden wir mit Applaus vom Zielschiff empfangen. Wir hatten es geschafft, unser erster Erster!!!

Viel Zeit zum Freuen blieb uns nicht, schnell wurde die nächste Wettfahrt angekündigt. Diesmal waren alle Boote rechtzeitig an der Linie, und beim Startschuss hatten wir mit „Glen“ zu kämpfen, die sich im letzten Moment zwischen uns und die Startlinie schob. Durch zwei schnelle Wenden konnten wir uns aus dem Windschatten retten und starteten etwas verspätet in die Wettfahrt. An der Luvtonne waren wir drittes Boot, „Glen“ führte vor „Max Bahr“. Wir konzentrierten uns darauf, die beiden Boote einzuholen, hatten aber gleichzeitig mit den hinteren Booten zu kämpfen, die uns auf den Spigängen abzudecken versuchten und gefährlich nah kamen. Dann konzentrierte sich „Glen“ zu sehr darauf, „Max Bahr“ an der Leetonne abzustellen. Beide fuhren zu weit an der Tonne vorbei, und wir konnten ein ganzes Stück aufholen. Auf der Zielkreuz konnten wir „Glen“ noch einholen und gingen knapp hinter „Max Bahr“ durchs Ziel. Auch

beim dritten Zieldurchgang gab es ein Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen den drei Booten, diesmal lag „Glen“ knapp vor uns. Wir beendeten den Tag zum ersten Mal als Tagessieger mit unserer persönlichen Bestserie von 1., 2., 2. Am Abend gab es viele Glückwünsche von SVAOe-Mitgliedern und anderen J24-Crews, die uns anfeuerten, den Platz zu halten und die favorisierte „Max Bahr“ nicht mehr vorbeizulassen.

Am Sonntag kamen wir dann hoch motiviert und doppelt so aufgeregt zum Boot. Wir machten ein paar Probeschläge und kamen neben „Max Bahr“ an die Startlinie. Ein perfekter Start und der erste Schlag nach links sorgten dafür, dass wir als erste am Luvfass ankamen. „Max Bahr“ war nur zwei Längen entfernt, und eine schnelle Halse gab ihnen Platz, um sich an uns vorbei zu schieben. Bis zur Zielkreuz lieferten wir uns eine heiße Verfolgungsjagd, doch wir konnten sie nicht mehr einholen. Mit deutlichem Abstand vorm Rest des Feldes, doch leider nur an zweiter Stelle, passierten wir die Ziellinie. Beim letzten Rennen hatte es noch etwas aufgefrischt, doch wie sehr wir auch hingen und wie schnell unsere Manöver klappten, „Max Bahr“ lag immer zwei Längen vor uns. Nach dem Rennen starteten wir sofort nach Wedel und gewannen immerhin das Rennen zum Kran. Das Boot war schnell aus dem Wasser, und wir fuhren zurück zum MSC, um den Preis für den Zweiten Platz der Gesamtwertung entgegenzunehmen und uns für das Daumendrücken bei den anderen SVAOe-Teilnehmern zu bedanken, die in den 420ern und Folkebooten unterwegs waren. Dieses Wochenende hat uns wieder bestätigt, dass wir durchaus mit den Topteams der Klasse mithalten können. Wir hatten viel Spaß und sind auch ein wenig stolz auf uns, es kam noch nie vor, dass wir sagen konnten: „In fünf Wettfahrten war ein zweiter Platz unser Streicher...“

Venita Damm

Nur 16 kamen durch

Blaues Band und Elbauf-Regatta

Für die diesjährige Wettfahrt um das Blaue Band der Niederelbe zeichnete sich zunächst ab, dass mit sehr viel Wind zu rechnen war. Noch am Freitagabend sagte der Wetterbericht für die Deutsche Bucht SW-W 6-7, in Böen bis 9, für die Unterelbe jeweils eine Windstärke weniger, voraus. Am Starttag sah es dann mit SW-W 4-5, zunehmend 5-6 mit Schauerböen für die Unterelbe, schon etwas besser aus, so dass die Wettfahrt gestartet werden konnte. Dennoch starteten von den 47 gemeldeten Yachten nur 38.

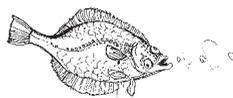
Wie bei derartigen Windverhältnissen nicht ungewöhnlich, wurde es erst unterhalb der Störmündung, als es richtig an die Kreuz ging, wirklich ruppig, was die ersten Teilnehmer zur Aufgabe zwang. Vielleicht verfrüht, denn unterhalb von Brunsbüttel wurde es wieder etwas ruhiger. So lag die Wettfahrtleitung mit ihrer Entscheidung richtig, die Wettfahrt nicht abzubrechen und die Boote erst in Cuxhaven zu zeiten.

Letztendlich gab doch die Hälfte der gestarteten Yachten auf. Mit einer gesegelten Zeit von 06.31.32 Std. gewann „Opal“ (Edward Reinhold, HSC) zum wiederholten Mal das „Blaue Band“. Zu den 16, die durchgehalten haben, zählten auch „Pax“ (Stryi, BSC/SVAOe), die Dritte nach gesegelter

und Zweite nach berechneter Zeit wurde und ein Anrecht auf den Niederelbe-Pokal gewann, „Hille Hex“ (Dr. Tönnies Hagelstein, SVAOe), die 10. nach ges. und 7. nach ber. Zeit wurde und ein Anrecht auf den Wilhelm Haase-Pokal gewann, sowie „Ballerina II“ (Berend Beilken), die als 14. nach ges. und 15. nach ber. Zeit mit dem Gewinn des „Möwe-Preises“ belohnt wurde. In ihren jeweiligen Yardstick-Gruppen wurde „Hille Hex“ 1., „Pax“ 2. und „Ballerina II“ 3.

So waren es am Sonntagmorgen dann zwangsläufig nur noch wenige, die noch vor Tidenwechsel in Cuxhaven elbauf zur Rückregatta starteten. Bei dem frischen Nordwestwind wurde es eine schnelle Wettfahrt. Schon nach 04.18.59 Std. erreichte „Opal“ als Erste das Ziel vorm Yachthafen. Dabei waren wieder „Pax“, „Hille Hex“ und Ballerina II“. „Pax“ wurde 4. nach ges. und 10. nach ber. Zeit, sowie 4. in der Gruppe. „Ballerina II“ lag diesmal mit dem 9. nach ges. Zeit und dem 2. – dem Zweiten! – nach ber. Zeit vor „Hille Hex“ mit einem 10. nach ges. und 7. nach ber. Zeit. Beide wurden in ihren Yardstickgruppen Erste, und „Hille Hex“ konnte noch den Preis der Stadtsparkasse Wedel mit nach Hause nehmen.

JCS



Schneller Senatspreis 2009

Die 29. Wettfahrt um den Hamburger Senatspreis wurde die schnellste, an die ich mich in fast 30 Jahren überhaupt erinnern kann. Auch Petrus hatte nun endlich mit BSC und ASV ein Einsehen: Nach der jahrelang abgeprallten Kritik an zweifelhaften Entscheidungen über Flautenstarts und unsinnige Bahnen zum Nachteil der Langsamern zeigte man Einsicht für unsere Vorschläge, auch wenn man noch nicht alles umgesetzt hat. Steigende Meldeszahlen sind nun die Hoffnung. Noch ist man mit 60 Startern meilenweit von alten Zahlen entfernt. Wir hatten mal weit über 120 – und die Folkeboote mit 28 Booten einen eigenen Start!

Als ganz neue Variante für Flexibilität verlegte man den Start weg vom Yachthafen in die Hahnöfer

Nebeneibe. Wir haben uns überzeugt: Dort ist mehr Platz an der Linie als an der Nord. Drei Boote aus dem ersten Start erkannten einen Vorteil am Lee-Ende der Linie, darunter der Nissen-Vierteltonner „Brown Sugar“ (Finn Möller, BSC), der sich ungehindert an die Spitze setzte. Ihn sah ich lange als Favorit. Da die nächste Wendemarke aber im Westen bei Hetlingen lag, kreuzten alle bald zwischen den langen Stacks an der Nord gegen die Tide.

Ziemlich bald wimmelten die größeren Yachten zwischen uns und den Kleinsten aus den frühen Starts. Mit Rauschefahrt zogen Spinnaker das Feld zurück nach Neuenschleuse. Wer die Hahnöfersand-Spitze dann noch genügend schnell hinter sich brachte, konnte damit rechnen, auch den letzten Rest der Flut nach Blankenese mit sich

KADEMATIC® K

Sicherheit an Bord!



KADEMATIC® - Rettungswesten bieten Sicherheit und Tragekomfort - für Familiencrews, Berufsschiffahrt, Seenotrettung und Feuerwehr.
Eine große Auswahl von Modellen garantiert für jede Größe und jeden Anspruch die richtige Weste.



KADEMATIC®
Seenotrettungsgeräte GmbH
ABC-Straße 16
22880 Wedel

Tel. +49 4103 / 12 11 880
Fax +49 4103 / 12 11 635

www.kademantic.de
info@kademantic.de

1 8 8 6

LOUIS LOUWIEN
Tischlerei GmbH

Wie es Euch gefällt
Möbel und Mehr

Telefon 04101 / 40 29 99 ■ Mobil 0177 / 840 30 06
www.tischlerei-louwien.de

zu haben. Nicht so ganz für die Langsameren. Das Zeitfenster sprach schon hier für die mittelgroßen Yachten mit Yardstickwerten um die 100.

Dies traf auf den späteren Sieger „Hok ut“ (Thorsten Dmoch, BSC) zu, der uns unter Spi schon bei Grünendeich überholte – allerdings auch Schwierigkeiten mit dem Segel hatte. Der sehr böige Nordwest zwischen Schulau und Blankenese ließ auf vielen Booten, besonders den modernen „Glitschen“, manchen Spinnakertrimmer und Steuerermann an ihren Fähigkeiten zweifeln. Es lag aber eher an den Booten, die fuhren wohin sie wollten, und an ihren irren Gennakern.

Die Blankeneser Fans und Fenstergucker werden das Bild vor der Wendemarke genossen haben. Noch immer mit Rumpfgeschwindigkeit ging es bei Nordwest Bft 5+ ganz hoch am Wind ins Ziel bei Wedel. Reling und Deck waren häufig genug auf unserem Folke im Wasser. Trotz der schnellen Wettfahrt stört mich der lang auseinander gezogene Zieldurchgang 90 Minuten: Er steht im Widerspruch zum Yardstickgedanken. Zur besseren Flexibilität gehören m. E. variable Startabstände zwischen den Gruppen, je nach Windstärke.

Was ist aus meinem Favoriten geworden? An

der Kreuz bald umzingelt von größeren Jachten landete „Brown Sugar“ in der Gesamtwertung auf Platz 4, „Fun“, das schnellste Folke auf Platz 8. Erfolgreiche Schiffe unter den Großen waren „Opal“ und „Pax“. Unter den 11 gestarteten SVAOeern landete nach berechneter Zeit „Offsite“ Christian Offermann) auf Platz 5 und „Swift“ (Andreas Gustafsson) auf Platz 9.

SVAOe-Ergebnisse in den einzelnen Gruppen nach Yardstick:

Gruppe 1: 1. „Pax“ (Stryi, BSC/SVAOe), Gruppe 4: 1. „turbemus“ (Jürgen Raddatz), 2: „Salvatus“ (Bernd Blohm), Gruppe 5: 1. „Swift“ (Andreas Gustafsson), Gruppe 13: 1. und Beachcomber-Preis „Hungriger Wolf“ (Tanja Tammling), Gruppe 15: 1. und Haye-Stichert-Ged. Preis „Fun“ (Rolf Pollähn), 2. „Lord Jim“ (Thomas Lyssowski), 3. „Spanvogel“ (Georg Pulver), Gruppe 14: 2. „Offsite“ und Osterweg-Preis (Christian Offermann), Gruppe 6: 2. „Ballerina II“ (Berend Beilken), Gruppe 3: 4. „Panda“ (Axel Godefroy). Die „Scharhörn“ (Nele Schumacher) gab wegen einer schuldlosen Kollision mit Schaden auf, „Juno“ (Jörg Zwirner) war nicht gestartet.

Klaus Pollähn

Pagensand 2009

...und obendrauf ein wenig brauner Zucker!

Der veranstaltende SCOe konnte sich freuen: Es herrschten nahezu traumhafte Bedingungen auf der Niederelbe, die im Licht des Spätsommertages glänzte. Segel erstreckten sich bis zum Horizont, dazwischen spektakulärer Schiffsverkehr, aber auch Rücksichtnahme auf Regattateilnehmer, besonders durch den Kümo „Marne“, als das Feld bei Pagen-Nord die 1. Wegetonne passieren musste. Selbst die Waschpo. hielt sich da auffallend zurück und rauschte nicht Platz heischend wie manchmal früher durch die Flotte.

Der Wind sorgte mit 9+ Knoten (3 Bft), also gerade genug, für eine spannende Kreuz, elbauf, aber welches Segel fährt man in den Löchern zwischen den flauerer Windstrichen elbab? An einigen Stellen mit viel Strom machte sich der

Wind besonders rar, z. B. auf dem Spinnakergang zwischen Pagen-Nord und Krautsand, als kein Segel so richtig zog und auch Kreuzen vorm Wind wenig brachte. Segelt man dazu ein Boot ohne Spi, wie z. B. ein Folke, derer drei waren dabei, muss man sich doppelt bemühen, den Anschluss zu halten. Das klappte, ohne dass die Spinnaker uns weit davon zogen.

Doch bei Tidenwechsel drohte es mal wieder für die Kleinen eng zu werden. Das Hauptfeld der späteren Starts erreichte die Leetonne das erste Mal schon nach ca. zwei Stunden Spi-Gang. Der nun folgende, bekannte „Aufzug“ zwischen den Tonnen am Ruthenstrom hat immer seine besonderen Tücken: Bei Niedrigwasser entlang des Schwarztonnensandes kreuzend berührten auch wir einen Sandhümpel mit tieferem Wasser drumherum. Anderen, wie „Astarea“ und „Tentakel“, wurde die bekannte Barre am Ende des Flachwassers zum Verhängnis. Wir bewunderten die H-Jollen

B.Beilken Sachverständigenbüro für Kraftfahrzeuge

Wenn's gekracht hat, überlassen Sie nichts dem Zufall...

Am Besten sofort zum freien und unabhängigen, öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen Berend Beilken.

Bei schuldlosem Unfall...

haben Sie das Recht, einen eigenen Sachverständigen Ihrer Wahl zu beauftragen. Die Kosten trägt die Versicherung des Unfallgegners. Sie können den Schaden nach Gutachten abrechnen. Was mit Ihrem Fahrzeug geschieht, entscheiden Sie (nach Begutachtung...) ganz allein.

Ihr Gutachten

erstellen wir auf höchstem Niveau: Hebebühne, Achsvermessung, Rahmenvermessung per Ultraschall, modernste Digitalfototechnik und eine erstklassige Kaffeemaschine stehen in unserem Büro zur Verfügung.

bei Werkstattärger, Montagsauto, Wertgutachten und so weiter der Weg ist derselbe:

Max Brauer Allee 218
Beilken@t-online.de

Tel.: 040 432086-0

22769 Hamburg
www.bbeilken.de



BAUM & KÖNIG HAMBURG
The Classic-Yacht Broker

Klassische Yachten & traditionelle Schiffe.
Kompetente Beratung.
Über 22 Jahre Erfahrung.
Weltweit.

www.classic-yachts.de

Bremer Reihe 24 | 20099 Hamburg | Tel +49.(0)40.36 67 02 | baum+koenig@classic-yachts.de

und deren Kühnheit, entlang der Kante weiter zu kreuzen. Von H-300 (Peter Hauschildt) vor uns konnten wir die Segelnummer schon nicht mal mehr lesen!

Wie vorhergesagt flaute der Wind auf der langen Rückkreuz leicht ab. War das nicht Wasser auf die Mühlen derer, die mit dem härtesten Flutstrom das Ziel bei Wedel erreichten und das weitere Abflauen mit Genugtuung zur Kenntnis nahmen? Zu meiner Überraschung hielten sich die Kleinen aber in der Endabrechnung doch ganz vorn: Dazu gehörten mehrere (von 8) Albin Expressen, der moderne Spitzgatter „Christel“, auch ein Folkeboot, vor allem aber mein Favorit, der Nissen-Vierteltonner „Brown Sugar“, gesegelt von Finn Möller (BSC). Dank seines beachtlichen Großsegels machte er schon vor dem Wind eine sehr gute Figur und landete auch in der Endabrechnung ganz vorn mit der besten berechneten Zeit von 4 Stunden, 57 Minuten.

Klaus Pollähn

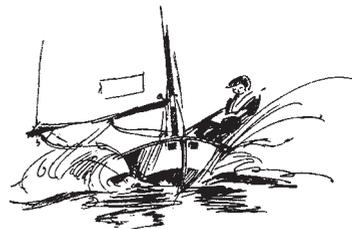
Ausgewählte Ergebnisse:

Gemeldet hatten 81 Boote, davon 16 SVAOeer. Gestartet bzw. gewertet wurden 73, davon 13 SVAOeer („Scharhörn“ und „turbemus“ waren nicht gestartet, „Hungriger Wolf“ nicht gezeitet). Nach gesegelter Zeit lag „Pax“ (Stryi) hinter „Opal“. „Fettes Brett“ (Lars Christiansen) kam als 9. durchs

Ziel. Nach Yardstick-Berechnung insgesamt kam Christian Offermann mit „offsite“ auf einen dritten Platz. Die Folkeboote „Fun“ (Rolf Pollähn) und „Ajax“ (Kay Louwien) auf Platz 6 und 7.

In den Gruppen siegten Herz Jung“ (Peter Hauschildt) bei den sechs H-Jollen und „fettes Brett“ (Lars Christiansen) bei den sechs Jollen. Bei den Folkebooten siegte „Fun“ (Rolf Pollähn) vor „Ajax“ (Kay Louwien). Jeweils Zweite in ihren Gruppen wurden „Swift“ (Hans-Georg Körling), „offsite“ (Christian Offermann) und „Ballerina II“ (Berend Beilken). Kristine Brügge wurde mit „Anni“ Dritte in ihrer Gruppe 6. Mit eher hinteren Plätzen in ihren jeweiligen Gruppen mussten sich diesmal zufrieden geben: Ralf Preuss mit „M.C.D.“, Michael Müller mit „Tentakel“, Axel Godefroy mit „Panda“ und „Pax“ (Stryi).

Die vollständigen Ergebnisse finden sie auf: www.velumng.com



Elbeatlas nicht zulässig?

Ein Einsatz der Wasserschutzpolizei

Auf meiner Hollandreise war ein Etappenziel nach dem gelungenen Grillfest in Borsfleth (statt Otterndorf) die Schleuse in Otterndorf zum Hadelner Kanal. Wir waren leider ein bisschen spät dran und kamen bei ablaufend Wasser trotz unseres geringen Tiefgangs prompt im Priel der Medem vor Otterndorf fest. Wir setzten zwei Bälle. (Eigentlich hätten es drei sein müssen, aber wer hat die schon? Red.) Das Wetter war ruhig, keine Welle, die „Svea“ buddelte sich langsam ein und neigte sich gemächlich. Also: warten. Vorsorglich meldete ich mich bei Cuxhaven Elbe Traffic (UKW 71) und teilte meine Situation mit. Kurz darauf



Op Schiet in der Medem meldete sich die Wasserschutzpolizei, sie wolle mal vorbeikommen. Das geschah dann auch. Die „Bürgermeister Brauer“ setzte ihr Tochterboot aus, das langsam, mit einem langen Peekhaken lotend, auf uns zukam. Aber auch für dies schien allmählich zu wenig Wasser zu sein, so dass sich ein Beamter ins Wasser begab und sich mit Waathose und Peekhaken zu uns vorarbeitete und an Bord kletterte.

Da er nun mal hier sei, müsse er das nun mal aufnehmen und deshalb auch gleich eine Kontrolle



Voller Einsatz!

Fotos: Wolfgang Treu

durchführen. Soweit so gut, freundlich ließ er sich alle Schiffspapiere, Führerscheine, Ausrüstung und Atteste zeigen, fragte nach Signalmitteln, Tröte, etc. Nachdem das alles offensichtlich zu seiner Zufriedenheit ausgefallen war, kam die Frage nach den verwendeten Karten und Navigationsmitteln. Arglos zeigte ich ihm den guten alten Elbeatlas (Peschke-Verlag): Nur – der war schon etwas älter, so an die drei Jahre. Es wurde aber nicht nur dessen Alter beanstandet, sondern dessen Verwendung überhaupt. Mein Einwand, dass wir meiner Meinung nach hier alle damit fahren und jeder hier das Revier viele Jahre kennt, wurde nicht akzeptiert. Er stellte vielmehr fest, dass der Elbeatlas keine „amtliche“ Seekarte sei, und ich außerdem nach gutem Seemannsbrauch verpflichtet wäre, das Kartenmaterial jährlich zu berichtigen. Mit der Feststellung, dass ich „dazu sicher amtlich noch etwas hören würde“ ging er wieder an Bord der „WS 1“, die ihren Einsatz beenden konnte. Bald schwamm auch die „Svea“ wieder und konnte ihre Reise unbeschädigt fortsetzen. W. T.

Nachsatz: Hierzu ist festzustellen, dass es nach § 13 der Schiffssicherheits-Verordnung bei Sportbooten im Sinne der Sportbootführerschein-Verordnung genügt, wenn an Bord nichtamtliche Ausgaben mitgeführt werden. Also genügt auch der alle zwei Jahre neu erscheinende Elbeatlas. Es sollte allerdings immer die neuste Ausgabe sein. Weder diese noch das neueste Kartenwerk des BSH wären allerdings hier hilfreich gewesen, denn die Mündung mit ihren ständig veränderten Wassertiefen ist in allen Karten nur sehr grobmaßstäblich dargestellt. Oft fehlen auch Pricken. Fazit: Man muss sich schon auskennen.

JCS

		<h1 style="font-family: serif;">Seemann</h1> <p style="font-family: serif;">& Söhne</p>	
seit 1892 Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG		www.seemannsoehne.de	
Blankenese Dormienstr. 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

Saison-Halbzeit unserer „Scharhörn“

Die aktuelle Segelsaison begann für unser Juniorenboot „Scharhörn“ zu Ostern mit dem Abschluss der Winterüberholung und ersten Trainingseinheiten.

Rechtzeitig zu Saisonbeginn konnte die Crew um Skipper Niels Dick zudem einen neuen Satz automatischer Rettungswesten unseres Sponsors KADEMATIC entgegennehmen.

Im April und Mai nahm die „Scharhörn“ sodann an der Elbe-Auftakt-Regatta, der SCU-Regatta und der Glückstadt-Regatta teil. Auf vielen Elbregatten ist die Albin-Express-Klasse mit einer eigenen Wertungsgruppe vertreten. Mit sechs Expressen war sie auf der SCU-Regatta am größten, und die „Scharhörn“ konnte dort einen erfreulichen zweiten Platz belegen.

Mitte Juni verholte die „Scharhörn“ an unseren Stützpunkt in Eckernförde und nahm von dort aus an der Kieler Woche teil, auf der die Expressen seit 2004 als Einheitsklasse auf der Seebahn vertreten



Auf dem Weg zum Start vor Glückstadt

Fotos: Andreas Gustafsson

sind. Der Wettbewerbsdruck ist dort bereits um einiges höher als auf der Elbe, was sich auch im Ergebnis niederschlägt. Mit einem 9. Platz von 12 Startern lag die „Scharhörn“ allerdings noch vor ihren meisten Konkurrenten von der Elbe. Für uns steht die Platzierung selbst allerdings gar nicht so sehr im Vordergrund: Wichtig ist uns vielmehr, dass sich eine Nachwuchscrew in diesem Rahmen taktisch und seglerisch behaupten kann und dabei sauber, fair und schadenfrei segelt.

Dies wird hoffentlich Mitte August bei den Dänischen Meisterschaften in Horsens fortgesetzt werden. Anschließend wird das Schiff nach einer daran angehängten Sommertour für die praktische SKS-Prüfung und die Herbstregatten auf der Elbe zurückerwartet.

Andreas Gustafsson



32 Regattapause - , von li. Paula, Niels und Nele

Bestandene Führerscheinprüfungen 2008/09

Nicht nur die Wirtschaft verzeichnet in den Jahren 2008/09 einen tiefen Einbruch, sondern auch unsere vorher so boomende Führerscheinausbildung. Hängt das wohl irgendwie zusammen? Wohl kaum. Gesegelt wird schließlich immer, und Nachwuchs entsteht auch. So sollte eigentlich das Interesse an den Führerscheinen in etwa gleich bleiben. Zwar waren die Kurse noch einigermaßen gut besucht, aber vor den Prüfungen sind dann doch etliche Teilnehmer abgetaucht.

Am Kurs für den **Sportsegelschein (SPOSS)** waren 10 Teilnehmer beteiligt; das kann man etwa als Durchschnitt ansehen. Der Kurs vermittelt Kenntnisse für diejenigen, die noch zu jung sind für den ersten amtlichen Führerschein, aber er ist auch geeignet für Ältere, die erst spät zum Segeln kommen und erst einmal eine gründliche Einführung haben möchten. Neun Teilnehmer haben durchgehalten und am Ende ihre theoretische Prüfung bestanden. Es sind: Eileen Adler, Peter Becker, Peer Frederik Brand, Lars Hauschildt, Niklas Lange, Henrike Lunau, Frederik Schröder, Tom Stryi, und Qian Yixin. Unter der Leitung von Ralf Preuß und Michael Raschdorf haben diese auch eine praktische Schulung auf der Alster erhalten und nach Prüfung den SPOSS ausgehändigt bekommen, mit Ausnahme von Peter, Qian und Frederik, die im Herbst so weit sind.

Der Kurs zum **Sportbootführerschein-See (SBF-See)** war mit 12 Teilnehmern im Vergleich zu den Vorjahren mittelmäßig gut besucht. Erschreckend war aber der Prüfungserfolg. Nur Franziska Bastisch und Markus Schlösser (letzterer nicht SVAOe-Mitglied) haben die Prüfung vor dem amtlichen Prüfungsausschuss bestanden. Drei

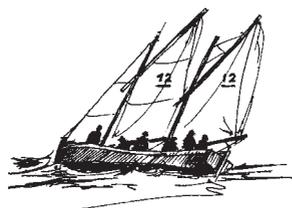
weitere haben zumindest die praktische Prüfung bestanden, müssen die Theorie aber wiederholen. Alle anderen hatten zeitliche Probleme und haben sich nicht zur Prüfung gemeldet. Das ist bedauerlich, lässt sich aber nachholen.

Der Kurs zum **Sportküstenschifferschein (SKS)** ist deutlich aufwendiger als der zum SBF-See und wird daher meist zurückhaltender angestrebt, obwohl der SKS von der SVAOe als Voraussetzung für das Führen von Kuttern und Vereins-Kielyachten gefordert wird und eigentlich ein ganz selbstverständlicher Befähigungsnachweis für Fahrten über See ist. Sechs Teilnehmer haben den Kurs besucht. Allerdings endet der Kurs erst mit der praktischen Prüfung auf der „Scharhörn“. Da diese aber bereits früh im Jahr zu Regatten in die Ostsee ging und erst Ende August für die Kursteilnehmer auf der Elbe zur Verfügung stand, ergab sich ein unglücklicher zeitlicher Zwischenraum, und so meldeten sich nur vier Bewerber zur praktischen Prüfung für den SKS an. Das reichte dem Prüfungsausschuss nicht; er verlangt fünf. Auch aus anderen Vereinen konnte kein weiterer Prüfling hinzu gewonnen werden. Leider konnte daher im Sommer 2009 keine praktische Prüfung stattfinden, und wir müssen auf das nächste Jahr hoffen.

Unser neuer Kurs zum **Sportseeschifferschein (SSS)** war nach deutlich höherer Interessenanmeldung dann mit neun Teilnehmern immerhin noch recht gut besucht, insbesondere, da es sich um etwas Ältere, Erfahrene und Lernbegierige handelte, die ihren Schein mit Ernsthaftigkeit anstreben und sich auch die Zeit zum Lernen nahmen. Die praktische Prüfung bestanden: Dr. Stephan Lunau (der als Erster der Gruppe auch die theoretische Prüfung absolvierte und damit den SSS in der Tasche hat), Michael Müller, Jens Röschmann und Jörn Wille. Über Übung und Prüfung wurde in Heft 4/2009 berichtet.

Woran liegt es, dass die Ausbeute an Führerscheinen in diesem Jahr nicht so befriedigend war? Sind das normale Schwankungen? Das Ergebnis von SPOSS und SSS ist immerhin recht gut, aber SBF-See und SKS geben zu Bedenken Anlass. Hier sind es vor allem die in Abiturnähe befindlichen jungen Leute, die durch erhöhte Schulanforderungen die weniger wichtigen segelsportlichen Nachweise zurückstellen. Das kann man verstehen, wenn es auch schade ist, denn die Zwänge nehmen später nicht ab, und was einmal versäumt ist, ist schwer nachzuholen.

GAN



Führerscheinkurse

Funk-, Pyro- und Sicherheitslehrgänge im Winter 2009/10

Diesen Nachrichten liegt ein Anmeldeformular für unsere Führerscheinkurse und ein weiteres für unsere Pyro-, Funk- und Sicherheitslehrgänge im Winterhalbjahr 2009/10 bei. Interessierte können die Formulare auch in der Geschäftsstelle anfordern oder unter www.svaoe.de/Angebote/Kurse herunterladen. Hier ein paar Erläuterungen:

Sportsegelschein (SPOSS): Den grundlegenden Führerschein sollten junge Seglerinnen und Segler im Alter von 13 bis 15 Jahren machen, wenn sie an DSV-Regatten teilnehmen wollen. Hierzu werden umfangreiche Kenntnisse in Seemannschaft, Schifffahrtsrecht, Wetterkunde, Wettfahrtregeln und Anfänge der Navigation gelehrt sowie Bootsmanöver in der Praxis. Nach

bestandener theoretischer und praktischer Prüfung vor einer SVAOe-Prüfungskommission wird der Führerschein im Namen des DSV ausgehändigt. 14 Doppelstunden donnerstags von 18.00 bis 19.45 Uhr im Clubhaus sowie Segelunterricht auf Jollen im Bootshafen Alsterufer im Sommer. Voraussetzung: Freischwimmerzeugnis.

Grundlehrgang Segeln für Erwachsene (Späteinsteiger): Ca. 12 Doppelstunden donnerstags von 20.00–21.30 Uhr im Clubhaus sowie Segelunterricht auf Jollen im Bootshafen Alsterufer und auf einer Kielyacht auf Elbe oder Ostsee. Kein Führerschein, aber viele Kenntnisse! Voraussetzung: Freischwimmerzeugnis.

Sportbootführerschein See (SBF See): Die amtliche Erlaubnis zum Führen von Sportbooten auf den Seeschiffahrtsstraßen ist vorgeschrieben für Fahrzeuge mit Motor mit mehr als 3,66 kW (5 PS). Das Mindestalter ist 16 Jahre. Die theoretische und praktische Prüfung (mit unserem Motorboot „Falke“) wird vor einer amtlich bestellten Prüfungskommission abgelegt. Fünf Doppelstunden montags von 19 bis 21 Uhr und 2x Blockunterricht sonnabends im Clubhaus. Außerdem eine Lehrfahrt bei Dunkelheit im Hamburger Hafen und Übungsfahrten mit dem Motorboot.

Sportküstenschifferschein (SKS): Der amtliche, empfohlene Führerschein zum Führen von Yachten mit Motor und unter Segel in Küstengewässern (bis 12 sm von der Uferlinie). Das Mindestalter ist 16 Jahre. Voraussetzungen sind der Sportbootführerschein-See und 300 sm auf Yachten in Küstengewässern. Die theoretische und praktische Prüfung (auf unserer Kielyacht „Scharhörn“) wird vor einer amtlich bestellten Prüfungskommission abgelegt. Unterricht zusammen mit den SBF-See-Teilnehmern. Anschließend weiterführende Kenntnisse als Blockunterricht 2x sonnabends.

Den SKS empfehlen wir den Führern unserer Kutter und Juniorenboote und allen, die eine Segel- oder Motoryacht in Küstengewässern als Eigner oder Charterer jetzt oder später führen wollen. Er vermittelt die Sicherheit, die notwendig ist, um im Verkehr und bei allen Wetterbedingungen bestehen zu können.

Sportseeschifferschein (SSS): Der amtliche, empfohlene Führerschein zum Führen von Segelyachten in allen europäischen Gewässern bis 30 Seemeilen von der Uferlinie sowie in der gesamten Ost- und Nordsee und dem Mittelmeer. Bedenken Sie: Schon, wenn Sie Helgoland, Anholt oder Bornholm ansteuern wollen, reicht der SKS formal nicht mehr aus! Im SSS-Kurs wird auch der Umgang mit GPS, elektronischer Seekarte, AIS und Radar gelehrt. Zum Kurs kommt eine Woche Praxis hinzu, die wir auf der SY „Rhe“ auf der Ostsee durchführen werden.

Interessierte sowie noch Unentschlossene sollten zu unserem **Einführungsabend am 02. 11. 09 um 19.00 Uhr** ins Clubhaus kommen. Dort informieren wir umfassend. Die Kursgebühren können Sie schon vorher in der Geschäftsstelle erfragen oder unter o. a. Web-Adresse nachlesen.

Zum Erwerb von pyrotechnischen Signalmitteln der Klasse T2 (z. B. Handsignalraketen, jedoch keine Munition für die Signalpistole Kal. 4) bieten wir einen Kurs für den **Fachkundenachweis nach dem Sprengstoffrecht** an. Dieser Kurs wird 1 Doppelstunde umfassen und an einem Wochentag etwa im März 2010 stattfinden. Er kostet 10 €. Die Prüfung findet im Anschluss an die SBF-See-Prüfung statt. Dieser Fachkundenachweis ist jedem SBF-See-Inhaber dringend zu empfehlen.

Für die **Funk- und Sicherheitslehrgänge** greifen wir auf externe Lehrkräfte zurück, mit denen wir bisher gute Erfahrungen gemacht haben. Die



Christiansen

Bücher seit 1878

Neu erschienen:

DIE HANSE

Erzählt wird die Geschichte der Hanse: von Handelswegen und Handelswaren, von Seeräubern und dem langen Nachleben der Hanse bis heute – mit zahlreichen historischen Abbildungen und auch aktuellen Fotos.

UNSERE ÖFFNUNGSZEITEN:

Mo bis Fr: 9.30 - 20 Uhr, Sa: 10 - 18 Uhr

Bahrenfelder Straße 79, 22765 Hamburg-Ottensen

Telefon: 040. 3 90 20 72 oder 040. 39 35 88

Fax: 040. 3 90 68 87, info@buecher-christiansen.de

www.buecher-christiansen.de



(gebunden) € 39,90

Kosten für diese Lehrgänge richten sich nach der Teilnehmerzahl. Sie können Richtwerte vorab in der Geschäftsstelle erfragen. Die Termine legen wir nach Eingang der Anmeldungen fest und benachrichtigen die Teilnehmer dann persönlich. Im Einzelnen haben wir wegen des guten Erfolges im Vorjahr vorgesehen:

UKW-Sprechfunkkurs SRC (Short Range Certificate), erforderlich für alle Geräte, die zur Zeit im Handel sind. Ältere Geräte dürfen noch mit älteren Zeugnissen betrieben werden. Siehe dazu www.svaeo.de/Angebote/Kurse/Funk/. Gilt mein Funkzeugnis noch? Dauer ein Wochenende im Clubhaus! Prüfung etwa eine Woche später. Achtung: Ab 2010 ist es bußgeldpflichtig, eine Funkanlage ohne gültigen Nachweis zu betreiben!

Sicherheitslehrgang für Hochsee-Regattasegler, zertifiziert nach ISAF. Dauer von Freitagabend bis Sonntagabend. Siehe hierzu den Bericht „Im Orkan?“ in Heft 4/2008 oder www.svaeo.de/Angebote/Kurse/Sicherheit.

Sicherheitslehrgang für Fahrtensegler. Eine sinnvolle Abkürzung des Regattasegler-Lehrgangs. Zum Ergänzen und Auffrischen der eigenen Kenntnisse. Mit Bergen einer Person aus der Elbe! Dauer Freitagabend bis Sonnabend-Abend.

Ersthelferlehrgang. Zur Auffrischung und überhaupt immer zu gebrauchen, auch für den Autoführerschein und für betriebliche Ersthelfer zugelassen! Ca. 3 Stunden an einem Sonnabend im Clubhaus. Großes Lob aller Teilnehmer!

Brandabwehr. Wissen, wie man einen Brand an Bord vermeiden und wie man ihm im Ernstfall begegnen kann. Ca. 2 Stunden an einem Sonnabend. Sehr lehrreich!

Die letzten vier Kurse finden unter der bewährten Regie von Rosi Eckhoff statt. Man kann sich auch

Sie sehen, wir haben viel auf die Beine gestellt, um Ihnen ein gutes Ausbildungsangebot zu machen. Nutzen Sie es, wählen Sie das Geeignete für sich aus und melden Sie sich schnell an! **Auch Nichtmitglieder sind willkommen, sofern der Platz reicht**. Vielleicht werden daraus ja später Mitglieder.

Alle Kurse finden nur bei ausreichenden Teilnehmerzahlen statt. Andererseits gibt es auch eine Obergrenze.

Götz-Anders Nietsch
Obmann für Navigation und Fahrtensegeln

Zur Erinnerung: Funkzeugnisse

Aus gutem Grund soll nochmal an die derzeit geltenden Regeln für Funkzeugnisse erinnert werden. Seit 2005 sehen die Vorschriften vor, dass der (die) Schiffsführer(in) entsprechend der funktechnischen Ausrüstung der Yacht seine (ihre) Qualifikation durch den Besitz des entsprechenden Funkbetriebszeugnisses nachweisen muss. Da es seit jenem Zeitpunkt nahezu nur noch GMDSS-fähige Funkanlagen zu kaufen gibt und ältere Anlagen nicht mehr auf neue Eigner übertragen werden dürfen, entstand das Problem, dass jeder Erwerber einer neuen Anlage das dafür notwendige „Beschränkt Gültige Funkbetriebszeugnis“ (SRC) oder das „Allgemeine Funkbetriebszeugnis“ (LRC) machen musste, sofern er sein Schiff selber führen will. Diese Regelung kam zu plötzlich, als dass sie sich praktisch umsetzen ließ. Daher sollte ein Verstoß bis Ende 2009 nicht geahndet werden.

Nun ist diese Frist bald abgelaufen. Ab 1.1.2010 gilt unwiderruflich, dass ein Bußgeld erhoben wird, wenn der (die) Schiffsführer(in) nicht über das SRC

(bzw. das LRC) verfügt, wenn er (sie) ein GMDSS-fähiges UKW-Gerät an Bord hat. Kontrollen sind angedroht. Der zuständige Minister Tiefensee hatte angekündigt, dass das Prüfungsverfahren zum SRC vereinfacht werden würde. Der Fragenkatalog sollte gekürzt und auf das Ankreuzen von Kästchen umgestellt werden. In diesem Winter wird das leider noch nicht geschehen.

Die SVAOe hat die vergangenen Jahre genutzt und SRC-Kurse angeboten. Das werden wir auch so weiter machen. Am 16.–17. Januar 2010 wird wieder ein solcher Kurs abgehalten. Sie können sich mit dem Formblatt, das diesen Nachrichten beiliegt, anmelden.

GAN

Nautische Nachrichten

Behinderungen in Mecklenburg und Brandenburg

Die Sportschiffahrt wird durch Bauarbeiten an zwei Schleusen in Mecklenburg und Brandenburg mindestens bis Mitte Juni 2010 stark betroffen. So wird die Mecklenburgische Seenplatte von Berlin aus durch die Erneuerung und Verbreiterung der Schleuse Fürstenberg (Kreis Oberhavel/Brandenburg) nicht mehr erreichbar sein. Auch die Schleuse Lewitz an der Müritz-Elde-Wasserstraße wird für die Zeit ihrer Erneuerung gesperrt. (Quelle: Hamburger Abendblatt vom 09. 09. 09)

Sportbootführerschein in Norwegen

Die Zunahme des Sportverkehrs in unserem vom Reichtum gebeutelten Traumsegelrevier hat dazu geführt, dass ab Mai 2010 für alle Boote über acht Meter oder mit mehr als 25 PS ein Sportbootführerschein zur Pflicht wird. In der PS-Grenze wird dieser Führerschein also sehr viel großzügiger sein als der deutsche. Damit will man offenbar der

besonders großen Zahl der „Tuckerboot“-Besitzer entgegenkommen, für die ein Boot das Hauptverkehrsmittel ist. Der deutsche Sportbootführerschein See wird in Norwegen anerkannt.

LED-Leuchtmittel in Navigationslaternen

Es ist schon verlockend: nachts segeln und mit den drei Navigationslaternen zusammen nur 10 Watt statt der bisherigen 60 verbrauchen. Aber vor einer Umrüstung der Seitenlaternen durch Austausch des Lampensockels muss gewarnt werden. Das BSH hat die LED-Umrüstung von Seitenlaternen nicht zugelassen, weil diese Leuchtmittel nicht zu den Blenden, die den Abstrahlwinkel regulieren, passen und dadurch die vorgeschriebenen Sektorengrenzen nicht eingehalten werden. Bei Ankerlaternen sind LED zulassungsfähig, weil hier Sektorengrenzen keine Rolle spielen. Nicht zugelassene Leuchten können bei Kontrollen geahndet werden. Auch kann man bei Kollisionen evtl. den Versicherungsschutz verlieren.

Nach einer EU-Richtlinie sind seit Juli 2009 Laternen für die Berufsschiffahrt (zu erkennen am Steuerrad-Symbol) mit Zulassung eines EU-Staates auch in anderen EU-Staaten zugelassen. Sie können auch auf Sportbooten eingesetzt werden. Achten Sie beim Bootsimport darauf, das Zulassungsdokument zu bekommen und führen Sie es an Bord mit.

Vereinfachung der Lichterführung

(SVAOe-Nachrichten 3/2009) Hierzu teilt Götz-Anders Nietsch mit: Es ist keineswegs so, dass die KVR bezüglich der Lichtertragweite geändert wurde und in deren Folge dann auch die SSchStrO. Richtig ist, dass nach Regel 22 Abs. c KVR die Mindesttragweite von Seitenlichtern bei Fahrzeugen unter 12 Meter Länge schon immer 1 Seemeile betrug. Die SSchStrO hatte aber nach § 8 (2) verschärfend verlangt, dass die Mindesttragweite

aller Lichter in deutschen Gewässern 2 Seemeilen betragen müsse. Dies ist nun durch die EU wegen Marktbehinderung untersagt worden. Daher jetzt die Angleichung.

Wenn die Seitenleuchten jetzt wegen erhöhter ausländischer Konkurrenz billiger würden, sollte uns das natürlich freuen. Aber die Genehmigungspflicht durch das BSH ist keineswegs aufgehoben. Folglich wird es auch wohl keine nennenswerten Qualitätseinbußen geben, eben nur geringere Tragweite und größere Produktauswahl. Ob die Polizei dann vielleicht die Navigationsleuchten vermehrt kontrollieren wird? Da die Zahl der Sportboote über 12 Meter zunimmt, werden Falschmontagen sicher ebenfalls zunehmen.

Aus dem DSV

Befahrbarkeit von Windparks

Bei den Vorbereitungen zu dieser Ausgabe las ich in der Zeitung, dass der Bundesverkehrsminister in großem Umfang weitere Windparks auf Nord- und Ostsee plant. Segeln wird bald zum Slalom, wenn nicht bald die Frage der Befahrbarkeit der „Parks“ (schönes Wort!) durch Klein- und Sportfahrzeuge geklärt wird. Nachdem der DSV von Anfang an deren Befahrbarkeit forderte, hat er inzwischen in einem Gespräch mit der WSD-Nordwest erreicht, dass grundsätzlich eine Befahrbarkeit für Fahrzeuge unter 24 Metern Rumpflänge gemäß § 7 Abs. 2 und 3 VO-KVR nach Abschluss der Bauphase bestätigt wurde.

Verkaufsverbot für Petroleum vom Tisch

2004 hatte Deutschland einen Antrag an die EU-Kommission gestellt, den Verkauf von gesundheitsschädlichen Brennstoffen, die beim Verschlucken Lungenschäden verursachen, ge-

nerell zu verbieten. Hierzu hätte auch Petroleum gehört. Der DSV hatte in seiner Stellungnahme eingewandt, dass Petroleum in der Schifffahrt insbesondere zum Betrieb von netzunabhängigen, zugelassenen Positionslaternen eingesetzt wird und dazu auch künftig erforderlich ist. Dieser Argumentation ist die EU-Kommission gefolgt und hat sich gegen ein generelles Verkaufsverbot ausgesprochen. Jedoch sollen diese Brennstoffe künftig nur noch im ungefärbten Zustand in kindersicheren, neutralen Behältern und mit entsprechenden Warnhinweisen in kleinen Mengen abgegeben werden dürfen. Bis zum 14. Juni 2014 soll zudem die European Chemical Agency entscheiden, ob der Verkauf einzelner, mit R 65/H 304 gekennzeichnete Produkte wie flüssige Grillanzünder und Lampenöle verboten werden soll. (Quelle: DSV-Intern III/09)

Folkeboot Gold Cup – Sieg für deutsche Crew

Christoph Nielsen, Torben Dehn und Kzysztof Paschke haben den Gold Cup 2009 vor Marstrand (Schweden) gewonnen. Das Trio von der Seglervereinigung 1903 Berlin holte damit nach neun Jahren erstmals wieder den Cup nach Deutschland. Zuvor hatte Nielsen auch schon die Kieler Woche und die schwedische Meisterschaft der Folkeboote gewonnen. Der Gold Cup, an der 53 Boote aus fünf Nationen teilnahmen, gilt als inoffizielle Weltmeisterschaft der Kielbootklasse. (Quelle: DSV-Intern IV/09)

Förderung für junge Fahrtensegler

Der Club der Kreuzer-Abteilung (CKA) unterstützt künftig Jugendprojekte anderer DSV-Vereine mittels direkter finanzieller Hilfen. Die Projekte müssen explizit dem Fahrtensegeln dienen und können sich durch sportliche, technische, navigatorische oder soziale Schwerpunkte auszeichnen. Viel Wert wird auf gute Seemannschaft und die Vorbildfunk-

tion gelegt. Der CKA fördert jährlich drei Projekte mit einem Zuschuss von 2.500, 1.000 und 750 Euro. Interessierte Clubs werden gebeten, dem CKA eine Skizze mit den wesentlichen Daten des Projektes zu senden. Dazu zählen der Titel und die Zielsetzung des Projektes sowie Angaben zu Vorgehensweise, Team, Zeit- und Budgetplanung sowie dem Sicherheitskonzept. Die Ausschreibung steht im Web auf der Seite www.kreuzer-abteilung.org, Stichwort „Der Club“. Anschrift: Club der Kreuzer-Abteilung, Gründungsstr. 18, 22309 Hamburg, Tel. 040/632 61 62, E-Mail: info@kreuzer-abteilung.org. (Quelle: DSV-Intern IV/09)

Zitat

„Gute Interessenvertretung ist ein Gemeinschaftswerk, ob es nun die Abwendung negativer Auswirkungen der Elbevertiefung, neuer Schifffahrtsabgaben, Auflagen für Sportboothäfen, ungerechtfertigte Verkehrsregeln oder einfach nur um überflüssige Bürokratie geht. Da hat der DSV mit seinen Landesseglerverbänden viel erreicht“.

(Der scheidende DSV-Justitiar Dr. Lorenz Walch in Segler-Zeitung Nr. 10/2009)

Dies und das

Manfred Jacob mit „Fram“ Zweite im Europapokal

Auf den Wettfahrten des Potsdamer Yacht-Clubs um den Europapokal der 22 qm-Rennjollen (J-Jollen) vom 22.–25. Juni 2009 wurde Manfred Jacob mit seiner 85 Jahre alten J-Jolle „Fram“ und der Crew Behn und Michallek (beide NRV) gegen 12 Konkurrenten mit drei zweiten, einem dritten und einem siebten Platz nach gesegelter Zeit Zweiter und mit drei zweiten, einem dritten und einem neunten Platz nach Yardstick Dritter. Wir gratulieren herzlich zu diesem Erfolg!

Begrenzung der Haftung

In seiner letzten Sitzung vor der Sommerpause hat der Bundestag am 2. Juli das Gesetz zur Begrenzung der Haftung von ehrenamtlich tätigen Vereinsvorständen verabschiedet. Mit diesem Gesetz wird ein neuer § 31 a in das Bürgerliche Gesetzbuch eingefügt. Danach haften zukünftig unentgeltlich oder lediglich gegen eine Aufwandsentschädigung bis zu 500,- Euro im Jahr tätige Vorstandsmitglieder dem Verein und seinen Mitgliedern gegenüber nur noch bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit. Im Verhältnis zu Dritten gilt diese Haftungsbeschränkung nicht. Ist ein Vorstandsmitglied einem Dritten gegenüber zum Ersatz eines in Wahrnehmung seiner Vorstandspflichten verursachten Schadens verpflichtet, so kann er aber vom Verein die Befreiung von der Verpflichtung verlangen, sofern er den Schaden nicht vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht hat. Diese Haftungsbeschränkung gilt allerdings nicht im steuer- und sozialversicherungsrechtlichen Bereich, da Vorstandsmitglieder hier nur unter sehr engen Voraussetzungen haften, über genaue schriftliche Aufgabenverteilung das Haftungsrisiko der nicht zuständigen Vorstandsmitglieder ohnehin begrenzt werden kann und solche Fälle daher sehr selten sind.

Fünf „Blaue Flaggen“ für Hamburg

Die Deutsche Gesellschaft für Umwelterziehung hat auf der diesjährigen Veranstaltung am 27. Juni 2009 in Damp wieder fünf Hamburger Vereinen bzw. Hafengemeinschaften die „Blaue Flagge“ verliehen. Die Hamburger Yachthafen-Gemeinschaft wurde zum 20., der City-Sporthafen zum 14., die Jollenhafen-Gemeinschaft Alsterufer zum 11., der Hamburger Yacht-Club zum 12. und der Norddeutsche Regatta Verein zum 8. Mal ausgezeichnet. Karl-Heinz Baumgartner (SCOe) vertrat auf der Veranstaltung den Hamburger Segler-Verband und Dr. Gerd Lau (SVAOe) den DSV.

Zitat

„Wir setzen sehr intensiv auf den Fahrtensegler, der auch mit Familie unterwegs ist. Ich glaube, dass dies die größte und stabilste Kundengruppe ist.“

(AWN-Geschäftsführer Michael Ortmüller in SEGELN, 7/2009)

Irgendwo in Hamburg, nur wo?

So titelte das Journal des Hamburger Abendblattes am 13. Juni 2009 über dem untenstehenden Bild. Der mit „Das Ruder in der Hand“ überschriebene Text dazu lautet: „Den Blick auf den Horizont gerichtet, das Steuer fest in der Hand. Die Seefahrt gehört zu Hamburg wie die Nase ins Gesicht. Das



Bild ist eine Zierde für jede nackte Hauswand. Doch wo hängt die schöne Maid mit dem wehenden blonden Haar?“ SVAOeer wissen, worum es sich handelt. Oder? Für diejenigen, die lange (oder noch gar nicht) da waren: Das Bild, genauer das ganze Bild, denn die Abbildung im HA-Journal zeigte nur einen Ausschnitt: „Frauen im Hafen“ von Cecilia Herrero zierte seit acht Jahren die Nordwand unseres Clubhauses. Seht es euch doch mal genau an. (Man braucht nicht mal aus dem Auto zu steigen!) Es könnte auch eine Vision von „Frauen am Ruder der SVAOe darstellen“.

Elbvertiefung**Weitere Verzögerungen erwartet**

Nachdem auch der zweite Anlauf, einen Planfeststellungsbeschluss zur Elbvertiefung im Jahr 2009 zu erhalten, gescheitert ist, haben die Bundesrepublik Deutschland und die Freie und Hansestadt Hamburg weitere Verzögerungen eingeräumt. Wir zitieren hierzu auszugsweise aus einer Mitteilung der Pressestelle der Behörde für Wirtschaft und Arbeit über einen aktualisierten Zeitplan. Diese Information wurde dem Hamburger Segler-Verband vom Hamburger Sportbund übermittelt.

Für die geplante Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe bedarf es jetzt zusätzlich eines so genannten „Ausnahmeverfahrens“. Das haben die Auswertungen der Erörterungstermine und der vorliegenden Einwendungen und Stellungnahmen ergeben. Demnach ist nicht auszuschließen, dass die Elbvertiefung erhebliche Beeinträchtigungen von Gebieten im Sinne der europäischen „Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie“ mit sich bringt. Um die Realisierung der Elbvertiefung nicht zu gefährden, muss daher ein Ausnahmeverfahren durchgeführt werden. Dieses Verfahren bedeutet eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung und gegebenenfalls auch eine Beteiligung der EU-Kommission.

Der Planung kommen nun auch einige sichtbare Auswirkungen der Wirtschaftskrise in die Quere. Zudem hat der ausgebaut und erweiterte Hafen von Rotterdam Teile des Containerverkehrs abgezogen. Gesunkene Rohölpreise machen die Fahrt um Skagen statt durch den NOK wieder attraktiver. Dazu kommt, dass in Hamburg die Kosten für Hafen, Lotsen und Umschlag angehoben wurden und dass einige Reedereien an der Nordseeküste mit eigenen Umschlaganlagen ihre Kosten senken können. So ist der Umschlag gegenüber 2008

erheblich zurückgegangen. Allein bei Containern rechnet HPA in diesem Jahr mit fast 2 Mio Containern weniger.

Den vollständigen Text der Verlautbarung und weitere Informationen unter:
pressestelle@bwa.hamburg.de
Internet: www.hamburg.de/bwa

NOK – Besserung in Sicht?**Insgesamt positiver Rückblick auf 2009**

Die Kanalfahrer sind wieder zu Hause. Sie berichten über einen erkennbaren Rückgang der Frachtschiffahrt auf dem Kanal. Das mag mehrere Ursachen haben. Sicher sind die Auswirkungen der Wirtschaftskrise und die anhaltende Verlagerung von Verkehrsströmen von deutschen Häfen nach dem niederländischen Rotterdam und die Entscheidung vieler Reeder, ihre Feederschiffe für die Ostseestaaten – zumal bei niedrigem Ölpreis – um Skagen zu schicken, nicht ohne Folgen für die Attraktivität des Kanals.

Die Auskünfte einzelner befragter Sportschiffer sind natürlich in keiner Weise repräsentativ. Was aber erkennbar war, ist eine Verbesserung der Abfertigung der Sportboote. So erfolgten die Schleusungen – von mitgeteilten Ausnahmen abgesehen – überwiegend zügig und bedarfsgerecht. Aus Gesprächen von Seglern mit der Verwaltung und überwiegend zügigen Abfertigungen wurde der Eindruck gewonnen, dass die Kanalverwaltung um ein besseres Verhältnis zur Sportschiffahrt bemüht ist. Das Personal ist freundlicher geworden und reagierte sachgerechter als bisher auf Anfragen über UKW. Hierbei muss eingeräumt werden, dass manche Anfragen schon Blutdruck steigernd wirken konnten. Aber die in früheren Jahren oft unwirsch gegebene stereotype Antwort „warten

Sie auf das weiße Blinklicht“ scheint überwiegend gezielten Hinweisen und Anweisungen gewichen zu sein. Ein Beispiel: SY unter Motor nähert sich kanalseitig Brunsbüttel und fragt bei KM 5, also etwa 20–30 Minuten vor Ankunft, nach der Situation vor den alten Schleusen. Die von einer Dame freundlich gegebene Auskunft: „Ich mache gerade die Südkammer zu. Sie kommen hinter dem Sie gerade überholenden TMS „Donizetti“ zügig die Nordschleuse rein“. So geschah es. Wartezeit vor der Schleuse 10 Minuten. Die „Donizetti“ stellte auf direkten Anruf ihre noch laufende Schraube sofort ab. Gesamtzeit der Schleusung: Keine 30 Minuten. Das hat doch was! Unser Tipp an die Kanalverwaltung: Mehr Frauen einstellen!

Der Unterzeichnende freut sich nach genau 60 Jahren Kanalfahrt und 115 Passagen über diesen Silberstreifen und möchte in Erinnerung bringen, dass Verbesserungen auch ein Ergebnis beharrlicher Verbands- und Vereinsarbeit sind! Wir sind aber weiter für positive wie auch für negative Meinungen dankbar.

JCS

Modellbau im Winter?

Ich biete an, im kommenden Winter mit Interessenten ferngesteuerte Segelmodelle zu bauen. Ich stelle mir das so vor, dass ich nach verbindlicher Anmeldung und Zahlung der Kosten für jeden Teilnehmer ein Modell samt Steuerung kaufe. Dann veranstalten wir im Clubhaus einige Abende, an denen Fragen zum Bau gestellt werden können und Hilfestellung geboten wird. Das ganze Modell nur in Abendveranstaltungen zu bauen, wird wohl nichts. Es müsste schon eine bestimmte Eigenleistung zu Hause erbracht werden. Wenn alles gut geht, würde die SVAOe auf diese Weise



Und so sehen sie aus. (Links: Micro-Magic, rechts: Micro-Racing) Foto: Bernd Blohm

eine neue Modellbootklasse bekommen. Michael Müller wird dann auch die Tannenbaum-Regatta dafür öffnen.

Bei dem Modell handelt es sich um das Micro-Magic von Graupner. Eine schon recht verbreitete Klasse. Das Boot ist nur 55 cm lang und kann somit sehr gut auch im Sommer an Bord transportiert werden. Die Kosten sind überschaubar. Bausatz komplett € 139,- (Standard) oder € 169,- (Racing) zuzüglich Fernsteuerung von ca. € 100,-. Ich denke, das kann man machen.

Da ich nicht absehen kann, ob es überhaupt Interessenten gibt, bitte ich zunächst um unverbindliche Meldung bei mir. Sie bekommen dann ein Anmeldeformular. Wegen der Kosten kann ich versuchen einen Sonderpreis auszuhandeln.

Bernd Blohm

Rollberg 15, 22880 Wedel, Tel.: 04103/13526, Mobil: 0176/205 535 89, E-Mail: bernd-blohm@t-online.de



Bücher für den Herbst

Den Tod überlebt!

Genau 30 Jahre nach der Katastrophe des Fastnetrennens 1979, bei der 15 Segler den Tod fanden, hat der von seiner Crew an Bord der im Orkan entmasteten und im Sinken begriffenen 30-Fuß-Yacht „Grimalkin“ zurückgelassene Mitsegler Nick Ward sein langes Schweigen gebrochen.

Seine fast unglaubliche Schilderung der Höhlenfahrt bis zur Durchkenterung und Mastbruch des Schiffes, des Verhaltens seiner Besatzung und langsamen Sterbens des ebenfalls zurückgelassenen Mitseglers Gerry, seine Bemühungen, das havarierte Boot schwimmfähig zu halten und endlich seine eigene Rettung nach mehr als 24 Stunden im treibenden Boot in grausamer Nähe des Todes durch einen Hubschrauber ist wohl das Aufregendste, was je in der Segelsportliteratur veröffentlicht worden ist.

Nick Ward/Sinéan O'Brian, Allein mit dem Tod – Eine verschwiegene Tragödie vom Fastnet Race 1979 – 288 Seiten, 30 Farbfotos, Delius Klasing Verlag (ISBN 978-3-7688-2548-1) € 19,90

Romantische Reise?

Fast sieht es heute in der Rückschau so aus. Es ist schon faszinierend, sich an das Segeln und die Navigation vor vier Jahrzehnten zu erinnern. Das, und natürlich nicht nur das, tut Wilfried Erdmann in seiner Erinnerung an die frühe Weltumsegelung mit seiner Frau Astrid. Damals gab es noch keine Elektronik an Bord. Ohne GPS wurden in 1011 Tagen über 35000 Seemeilen zurückgelegt. Ein schönes und lesenswertes Buch aus der unverändert lebendigen Perspektive dieses bekannten Seglers und Autors und seiner Frau.

Wilfried Erdmann – Tausend Tage Robinson – das Abenteuer einer Weltumsegelung, 288 Seiten, 30 Farb- und 28 S/W-Fotos, 9 Karten, 4 Zeichnungen, Delius Klasing Verlag (ISBN 978-3-7688-2645-7) € 12,-

Im Drachenboot über den Atlantik

Der Weltumsegler, Abenteurer und unterhaltsame Autor hat mit seiner Reise im offenen Wikinger-Boot von Dänemark über Norwegen, Shetlands, Farøer, Island, Grönland, Kanada nach New York den Beweis erbracht, dass die Wikinger sehr wohl in der Lage waren, 500 Jahre vor Columbus den amerikanischen Kontinent zu erreichen. Wie seine Vorgänger vor einem Jahrtausend segelte er mit zwei Mitseglern im Nachbau eines 14 m langen Drachenbootes mit Rahsegel und Seitenruder, aber ohne Kajüte und Motor, Kompass und Seekarten er durch eines der härtesten Seegebiete auf der klassischen Wikingeroute westwärts.

Burghard Pieske, Expedition Wiking Saga – Im offenen Boot über den Nordatlantik, 248 Seiten 47 Farbfotos, 23 Zeichnungen, 1 Karte, Delius Klasing Verlag (ISBN 978-3-7688-2629-7) € 12,-

Die Ostsee genügt

Nicht immer muss es um die Welt oder in arktische Gewässer gehen. Die Ostsee kann groß genug sein. Sie wird es jedenfalls, wenn man sie in einem einzigen Sommer zwischen Hamburg und Haparanda gegen den Uhrzeigersinn durch neun Ostseestaaten und durch den Göta-Kanal einschließlich Südnorwegens absegeln will. Dass das geht, zeigt uns der Autor, der mit einem Freund diese rekordverdächtige Reise unternommen hat. Dabei stellen sie fest, wie schön dieses Binnen-

mehr überall ist und wie unterschiedlich, Länder, Menschen und Natur sind. Sie lernen aber auch, wie biestig dieses von Hochseeseglern belächelte Binnenmeer sein kann.

Sönke Roever, Auszeit unter Segeln – Ein Sommer auf der Ostsee, 280 Seiten, 57 Farb- und 30 S/W-Fotos, Delius Klasing Verlag (ISBN 978-3-7688-2628-0) € 12,-

Zu guter Letzt

Sport stärkt Arme, Rumpf und Beine, kürzt die öde Zeit, und er schützt uns durch Vereine vor der Einsamkeit. Joachim Ringelnitz

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

Neumühlen 21 · 22763 Hamburg
Tel. 040/881 14 40 · Fax 040/880 73 41
E-Mail: mail@svaoe.de · Internet: www.svaoe.de
Bürozeiten der Geschäftsstelle:
Dienstag bis Freitag 8.30 bis 12.30 Uhr
Dienstagnachmittag 15.00 bis 19.00 Uhr
Montags ist das Büro geschlossen
Bankverbindung: Hamburger Sparkasse (BLZ 200 505 50), Kto.-Nr. 1265/103992
Redaktion: Jürgen Chr. Schaper · Oevelgönne 10 22605 Hamburg · Tel. 040/880 49 66 · Mobil 0171/3710797 Fax 040/600 878 81 · E-Mail: nachrichtenblatt@svaoe.de
Die Redaktion behält sich vor, eingesandte Texte zu kürzen.
Druck: Evert-Druck · Haart 224 · 24539 Neumünster
Tel. 04321/97 03-0 · Fax 04321/97 03 97
E-Mail: info@evert-druck.de
Anzeigen:
svAOe · Neumühlen 21 · 22763 Hamburg
Tel. 040/881 14 40 · Fax 040/880 73 41
E-Mail: mail@svaoe.de
Die Bezugsgebühr ist im Mitgliedspreis enthalten.
Die Clubnachrichten erscheinen sieben Mal im Jahr incl. Mitgliederverzeichnis oder Yachtliste.
Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier

SEEKARTEN

Weltweit gut ankommen!

**Seekarten · Binnenkarten · Nautische Fachbücher
Elektronische Seekarten · Kartenplotter**

Bestellen Sie Ihren Gratis-Katalog

Herrengraben 31 · 20459 Hamburg
Tel.: 040/37 48 42-0 · Fax 040/37 48 42-42
Email: info@hansanautic.de · www.hansanautic.de

HanseNautic
BADE & HORNING · ECKARDT & MESSTORFF

Dieselpest contra Tankhygiene

Anzeige/PR

Wenn sich im Dieseltank Bakterien breit gemacht haben, drohen verstopfte Filter und streikende Motoren. Wer die Prophylaxe verpasst hat, muss jetzt gegen den Wildwuchs im Tank ankämpfen.

Grundlagen:

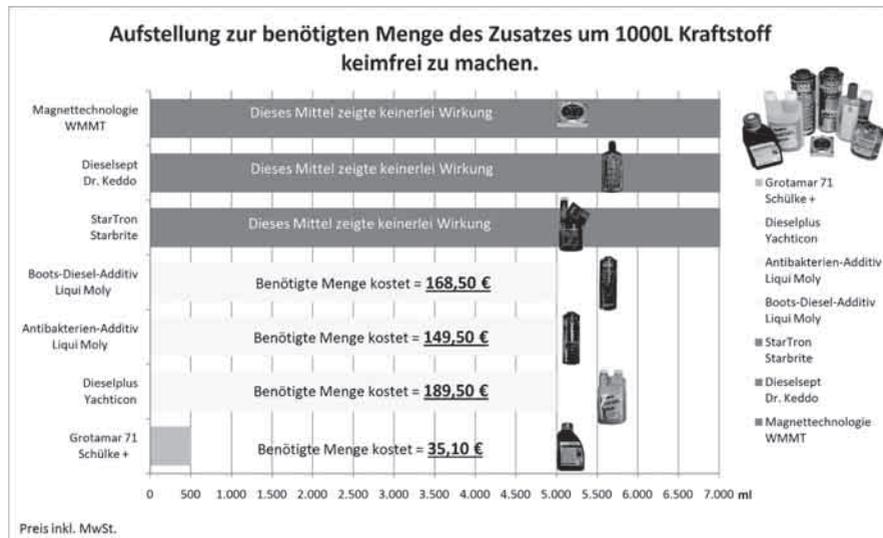
Mit Wasser verunreinigter Diesel bildet die Grundlage für das Wachstum von Bakterien, Hefen, Algen und Pilzen. Nährstoffe aus dem Wasser und dem Kraftstoff liefern die Lebensgrundlage für ungehemmtes Wachstum der unerwünschten Gäste an Bord. Mit zunehmendem Wachstum der Mikroben kann sich derart viel Biomasse im Dieseltank bilden, dass im schlimmsten Fall Filter verstopfen und die Maschine ausfällt. Laborreinen Diesel gibt es an keiner maritimen Tankstelle, die Wahrscheinlichkeit, dass in den Zwischenlagertanks oder beim Umpumpen der Kraftstoff mit Wasser versetzt wird, ist groß. Außerdem sorgt Kondenswasser im Bordtank für steten Nachschub und Biodiesel-Zusätze schaffen neue Nahrungsquellen für Bakterien. Bei starker Verkeimung ist also selbst nach erfolgreichem Einsatz von Bioziden eine gründliche Tankreinigung erforderlich, wenn man auf der sicheren Seite sein will.

Prophylaxe:

Besser ist deshalb in jedem Fall eine prophylaktische Behandlung mit einem funktionierenden Mittel, damit Bakterienwachstum von vornherein unterbunden wird. Für einen neutralen Test sind sieben auf dem Markt erhältliche Bakterien-Killer auf ihre Mikroben-tötenden Eigenschaften hin untersucht. Der Testsieger heißt „Grotamar 71“. Das bewährte und auch von der DGzRS verwendete Mittel ist so wirksam, dass sogar die von uns gewählte Prophylaxedosierung beste Wirkung zeigt. Bakterien, Hefen, Schimmelpilze – nichts hat dem breit angelegten Angriff des Biozids etwas entgegen setzen können. Die durchschlagende Wirkung selbst bei geringer Mittelzugabe sorgt für ein einmaliges Preis-/Leistungsverhältnis: Während von den anderen Mitteln zwischen rund 150 Euro und 190 Euro ausgegeben werden müssen, um 1.000 Liter unserer Testbrühe zu entkeimen (gelb dargestellt), genügt eine Flasche „Grotamar 71“ zum Preis von etwa 35 Euro für das selbe Ergebnis (grün). Einige Mittel zeigen gar keine Wirkung (rot).

Vorherige Maßnahmen:

Bevor man einfach das Grotamar71 hinzufügt, sollte erst einmal geklärt werden, wie die Situation im Tank aussieht. Dazu genügt es, einen Blick dort hinein zu werfen mit der Taschenlampe (wenn man dort hinkommt) oder aber mit Hilfe einer Inspektionskamera.



Wenn man keine sichtbaren Bakterien dort vorfindet, ist das Grotamar71 dazu zu dosieren. Wenn man geringe Mengen (Flocken oder Schlieren) entdeckt, den Kraftstoff abpumpen (lassen) und danach alles wieder unter Hinzunahme von Grotamar71 wieder einfüllen.

Schwieriger wird es, wenn man dicke, großflächige Bakterienkolonien ausmacht, gibt es nur eine Möglichkeit: den Tank reinigen (zu lassen).

Je nach dem, welche Tankkonstellation vorliegt (Volumen, Lage, Zugänglichkeit, Werkstoff), muss jetzt entschieden werden, ob man durch die vorliegenden Öffnungen hindurch arbeiten kann. Dazu gehört den restlichen Kraftstoff zusammen mit dem Schlamm abzusaugen und die auf dem Boden liegenden Kolonien abzuspülen. Dazu kommt natürlich

Tankhygiene

Ihr Problem:

- Plötzlicher Motorausfall?
- Verstopfte Kraftstofffilter durch Bakterienschlamm?
- Bakterielle Verkeimung des Dieseltankkraftstoffs

Unsere Leistungen:

Beratung · Service (auch vor Ort) · Analysen · Vertrieb

Tankinspektion

Analyse von größeren Tanks mittels einer Farbkamera

Grotamar 71

Von führenden Motorenherstellern wie MAN, Daimler, MTU... geprüft und empfohlen!

Zur Sanierung des Kraftstoffes und zur vorbeugenden Anwendung

Tankinspektion

Inspektion kleinerer Tanks mittels einer Handkamera

Tankreinigung

Reinigung des Kraftstoffes und des Tanks mit Hilfe einer mobilen Filteranlage

Webseite Infos unter: www.mikrofiltertechnik.de



eine optische Komponente, denn man kann ja nicht gezielt etwas abzuspülen, ohne es zu sehen. Dazu gibt es einige „Werkzeuge“, mit denen man „klarkommt“.

Fazit:

Sie sollten es nicht so weit kommen lassen, dass Ihnen das Dasein auf Ihrem Schiff versaut wird.

Wenn Sie dabei Hilfe brauchen, wenden Sie sich an uns.

www.mikrofiltertechnik.de