

5 / 2011

**SVAO**e

September / Oktober

# Nachrichten



Segler Mosaik , Acrylkomposition von Rainer Ullrich





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

89. Jahrgang

September / Oktober 2011

Nr. 5



Die SVAOe gratuliert der erfolgreichen Mannschaft der „Fun“ Klaus Pollähn (75), Michael Rüter und Ingo Dröhne zum Gewinn der Hamburger Meisterschaft und zum Gesamtsieg auf der Pagensand-Regatta.

Foto: ©Tom Stoklossa

## In dieser Ausgabe

Editorial – Gratulationen	2
Neuaufnahmen	4
Herbstfest – neuer Termin	4
Geburtstagsgrüße	5
Nachruf Claus Breckwoldt	6
Nachruf Werner Köpke	7
Nordseewoche	8
Fastnet 2011	13
Blaues Band und Elbauf	16
Sanduhr Regatten	17
Stürmisch nicht nach Otterndorf	20
Sommergrillen	21
Europameisterschaft der J24	22
Europameisterschaft der MicroMagic	24
Elbe-Ausklang	27
Warnemünder Woche	28
Ausbildungstörn auf „Tamam“	29
Elbeausfahrt der Optis	32
Mit den C 55 nach Kiel	35
Big Brother in Haseldorf	36
Aus dem DSV	37
Kurse, Termine	39
Bestandene Prüfungen	40
Kalender für 2012	41
SVAOeer und ihre Schiffsnamen	44
Bücher für den Herbst	45
Zu unserem Umschlagbild	46
Dies und Das	47
2 Zu guter Letzt	48

## SVAOeer auf vielen Revieren erfolgreich

Eine wichtige Aufgabe unserer Nachrichten ist es, ihren Lesern auch Teilnahmen und Erfolge unserer Mitglieder auf in- und auswärtigen Regatten mitzuteilen. Wir versuchen, dieser Aufgabe so gut es geht nachzukommen. Nicht in allen Fällen aber werden wir informiert – bzw. zeitnah informiert. Daher möchten wir zum Saisonende die Gratulation für alle



uns bekannt gewordenen Erfolge nachholen und den Besatzungen zu ihren Erfolgen gratulieren. Nachstehend finden Sie also die Ergebnisse vieler erfolgreicher Regatten aus SVAOe-Sicht; und darüber hinaus machen viele weitere Berichte über Regatten dieses Jahres den Großteil dieses Nachrichtenblattes aus. Manchem von Ihnen mag daher dieses Nachrichtenblatt zu „regattalastig“ erscheinen. Ich kann Sie trösten: wenn es uns gelingt, unsere vielen fahrtensegelnden Mitglieder dazu zu bewegen, von ihren sicherlich interessanten Reisen dieses Jahres zu berichten, werden wir dies gern in den folgenden Heften veröffentlichen. Greifen Sie also zum Stift oder in die Tasten des Computers und schreiben Sie uns!

Schon im Oktober 2010 gewann die von Johann Huhn gesteuerte J24 „Hungriker Wolf“ den Berliner Senatspreis! Das war der Auftakt für eine großartige Erfolgsgeschichte in diesem Jahr. „Hungriker Wolf“ wurde bei der J24-Europameisterschaft in Howth/Irland vom 10.–15. September 2011 Sechster und gewann die „Youth Trophy“. Über den Sieg von „Hungriker

Wolf“ in den Sanduhr-Regatten können sie in diesem Heft etwas lesen.

Bei der traditionellen Holzbootregatta am 28./29. Mai 2011 auf der Alster waren zwei H-Jollen unter SVAOe-Stander in dem mit 16 Booten größten Teilnehmerfeld erfolgreich. Sieger wurden zwar mit beeindruckenden vier Siegen Claas Lehmann und Erich Walther (NRV), aber Zweite wurden Kersten Weichbrodt und Wolfgang Krannich mit der Binnen-H-Jolle „Prinzessin“. Platz drei belegten Georg Griesbach und Martin Merlitz mit „Kennt er nix“, ebenfalls einer Binnen-H-Jolle.

Auf den vom Hamburger Segel-Club ausgerichteten diesjährigen Hamburger Jugendmeisterschaften am ersten Maiwochenende war es die gemischte Crew Lea Haas und Marcel Reimann (NRV), die sich „als überlegene Akteure den Sieg im 420er sicherten“. Bei den Jugendwandrouten langte es für unsere „Teufelsbrück“ unter Steuerfrau Henrike Lunau zum zweiten Platz hinter „Kamerad III“ (VHS).

Am 14./15. Mai siegte auf der Glückstadt-Regatta des HSC die Elb-H-Jolle „Herz-Jung“ unter Peter Hauschildt vor dem Folkeboot „Fun“ von Klaus Pollähn.

Am 2. Juli wurden Birte Preuß und Maïke Christiansen (MSC) Hamburger Hochschulmeister im 470er.

„Cool Runnings“ gewann mit Skipper Jan Brüggel, Peer Koberg, Bele Schütt, Timo Cool, Nils Haack und Max Augustin (fast alle SVAOeer) auf der Regatta „Rund Bornholm“ den Jugendpreis.

Stefan „Stefax“ Hummelt und Crew siegten mit „Emil Reiseschwein“ auf der diesjährigen Edinburgh-Regatta im Anschluss an die Nordseewoche nach ORC. (Siehe auch unter „Nordseewoche“ in dieser Ausgabe).



Die 1966 auf der Werft von Kother in Krefeld noch aus Vollholz in Spantenbauweise und mit aus Holz profiliertem Schwert und Ruder gebaute Binnen-H-Jolle „Kennt-er-nix“ von Georg Griesbach unterscheidet sich doch sehr von den robusteren Elb-H-Jollen. Das Boot wird mit Vorschoter Martin Merlitz auf Regatten auf norddeutschen und Berliner Seen gesegelt.

Auf der Internationalen Deutschen Jugendmeisterschaft der Europe Klasse am 14.–17. Juli: Niklas Lange (SVAOe) wird Deutscher Jugendmeister U17 (nat.).

Nicht zu spät ist die Gratulation zu einem besonderen Erfolg: Das von Klaus Pollähn gesteuerte Folkeboot „Fun“ wurde Sieger über alles von 64 Teilnehmern auf der diesjährigen Pagensand-Regatta am 17. September 2011!

Dabei ist das Jahr noch nicht zu Ende! Vielleicht erfahren wir ja noch mehr. Und vielleicht ist uns die eine oder andere Erfolgsmeldung entgangen? Dann bitten wir um Nachsicht – und Nachricht. Bei so herausragenden Erfolgen geht es uns jedenfalls warm runter, wenn das Hamburger Abendblatt in einer Beilage die SVAOe als „Hochkaräter“ unter den Hamburger Segelclubs bezeichnet (vgl. „Dies und das“ in diesem Heft).

Ich freue mich, Sie in der segelfreien Zeit auf unseren Clubveranstaltungen begrüßen zu dürfen.

Ihr und Euer Andreas Völker

**SVAOe-Herbstfest – Grünkohlessen**  
**Wichtiger Hinweis: Terminverlegung**

Liebe Mitglieder,  
aus dringendem Anlass ist es erforderlich, den Termin für unser Herbstfest zu verschieben.  
Das Herbstfest kann also nicht wie angekündigt am 21.11.2011 stattfinden, sondern wird auf

**Freitag, den 9. Dezember 2011**

verlegt.

Ein früherer Termin ist leider nicht möglich, da unser bewährter Grünkohl-Wirt keinen anderen Termin frei hat – und auf Sven Naumanns hervorragenden Grünkohl wollen wir keinesfalls verzichten! Wir bitten Sie alle sehr um Verständnis für diese Terminverschiebung und freuen uns auf Ihr Kommen.

Der Vorstand

## Herzliche Glückwünsche!

Wir wünschen unseren Mitgliedern, die in ein neues Lebensjahr eintreten, ein gesundes neues Lebensjahr und einen guten Kurs durchs neue Lebensjahr. Besondere Grüße gehen in dieser Ausgabe an alle Mitglieder, die zum Jahresende einen runden oder halb runden Geburtstag feiern können.

### November/Dezember 2011

02.11.2011	Paul Meier-Ewert	10 Jahre	20.11.2011	Volker Burrlein	75 Jahre
02.11.2011	Inken Lippek	40 Jahre	22.11.2011	Dieter Eggers	75 Jahre
05.11.2011	Georg Pulver	70 Jahre	24.11.2011	Malte Witting	20 Jahre
07.11.2011	Kurt Diekmann	95 Jahre	27.11.2011	Werner Plaumann	70 Jahre
09.11.2011	Klaus Eggers	60 Jahre	28.11.2011	Axel Neelmeier	60 Jahre
12.11.2011	Reinhard Foerster	75 Jahre	29.11.2011	Bernd Peter Offermann	70 Jahre
17.11.2011	Arno Spalteholz	65 Jahre	29.11.2011	Wilfried Nienstedt	70 Jahre
19.11.2011	Werner Meyer	75 Jahre	01.12.2011	Thomas Lyssewski	50 Jahre
			05.12.2011	Uwe Mukrasch	50 Jahre
			06.12.2011	Jens-Peter Gerdes	60 Jahre
			06.12.2011	Detlef Flentge	60 Jahre
			09.12.2011	Sven Paulus	40 Jahre
			10.12.2011	Horst Matthies	75 Jahre
			20.12.2011	Klaus Hornung	70 Jahre
			23.12.2011	Birte Preuß	20 Jahre
			24.12.2011	Hans-Christian Kölln	65 Jahre
			25.12.2011	Hans Weisser	75 Jahre
			26.12.2011	Hans-Detlef Rook	65 Jahre
			31.12.2011	Klaus Willig	60 Jahre

## Alle Nautischen Geräte von Bord?

Kompaß, Fernglas und Elektronische Geräte, alles sorgfältig kontrolliert? Das Fernglas sollte jetzt gründlich gereinigt werden. Salz und Schmiere von den Linsen entfernt werden. Wie es am besten geht, zeigen wir gerne, es gibt spezielle Optik Reinigungssets von ZEISS (29,50 Euro) damit im nächsten Segelsommer immer klare Sicht ist. Wenn das Salz nicht entfernt wird, gibt es Flecken in der Vergütung der Linsen und die Qualität leidet doch sehr.

Wir zeigen dann auch gern, was es Neues gibt, nicht nur Ferngläser für den Segelsport (haben wir schon das robuste STEINER Navigator 7x50 wasserdicht für 299.- Euro) wir führen auch Ferngläser für die Reise, für Naturbeobachtungen für das Theater, Museum und Galerie. Für jeden Geldbeutel haben wir das Optimale. Besonders beliebt ist das Reisefernglas von ZEISS, 8fache Vergrößerung und federleichte 225 Gramm für **nur 429.- Euro**. Ein besonderes Geschenk z.B. für den Hochzeitstag ,Geburtstag und auch Weihnachten ist nicht mehr weit. Wir reparieren auch in eigener Werkstatt Ferngläser, Kameras und Projektoren.

Da der Platz hier klein ist, unser Angebot aber groß, bitten wir Sie, sich bei Fragen direkt an uns zu wenden. Und wenn Sie uns nicht in unserem Geschäft in der Neanderstraße am Michel besuchen können, besuchen Sie uns im Internet unter [www.foto-wannack.de](http://www.foto-wannack.de)



**WALTER WANNACK**  
 FERNGLÄSER · SPEKTIVE · DIGITALTECHNIK  
 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](mailto:d.wannack@hamburg.de)



## Claus Breckwoldt

1934 – 2011  
 Skipper der „Velo“  
 SVAOe-Mitglied seit 1996

Claus Breckwoldt, unser Mitglied und mein Onkel, ist am 4. September 2011 verstorben. Eine kurze Episode soll seine Wesensart beschreiben: Ich war Kind, Nichtschwimmer und ein Angsthase. Mein Vater hatte mir eine Schwimmweste gekauft und wollte, dass ich von Bord damit ins Wasser sprang. Ich wollte aber nicht, und so schmiss er mich hinein. Bevor ich im Wasser landete war Claus schon drin und fing mich auf.

Wenn man ihn brauchte war er da! Auf ihn war Verlass, ohne große Worte half er, wo er konnte!

1934 geboren, wuchs er in Blankenese als Fischhändlersohn auf, was ihm wohl den Spitznamen „Bückel“ einbrachte, auf. Die natürliche Nähe zur Elbe brachte ihn selbstverständlich zum Segeln, und als mein Vater in die Familie kam, begannen die beiden mit Familie und Freunden zusammen zu segeln. Erst auf der C-Jolle, dann auf den beiden „Veloas“. Auf den großen Reisen war ich zwar nie mit, aber es reichten schon die Wochenenden, um festzustellen, wer das Ruder in der Hand hatte. Meinem Vater mochte das Boot gehören, Claus aber war der wahre Kapitän, der mit Ruhe und viel Gefühl das Schiff durch die Wellen führte. Mein Vertrauen in ihn in Sachen Segeln war unerschütterlich, und ich habe nicht in Erinnerung, dass er jemals eine Schramme in das Boot gefahren hat. Er konnte es einfach. Solche Leute sind heutzutage selten.

Nachdem er seine ersten Jahre im BSC verbracht hatte, ist er vor 15 Jahren in die SVAOe eingetreten, wo er sich sehr wohl fühlte. Er hat uns bei den Regatten geholfen und sich bis zuletzt um die Preise gekümmert. Die große Beteiligung an der Trauerfeier machte deutlich, wie beliebt Claus Breckwoldt war. Er war einer von uns aus

© Hansa-Verlag

**Seekarten**, elektronische Navigation, Törn- und Revierführer sowie ausführliche Beratung

**Besuchen Sie uns auf der hanseboot!**  
 29.10 – 6.11.2011  
 Halle B5,  
 Stand G.160

**HanseNautic**  
NAVIGATION & INSTRUMENTS

HanseNautic GmbH Herrengraben 31 20459 Hamburg 040-37 48 42-0 [www.hansenautic.de](http://www.hansenautic.de)

dem „inner circle“ der SVAOe, wir werden sicher noch lange an ihn denken. Seiner Familie gilt unsere Anteilnahme

Die schon mehrere Jahre währende Krankheit hat er äußerlich gelassen ertragen. Dass der Tod ihn innerhalb von Stunden ereilte, lässt uns hoffen, dass er nicht gelitten hat.

Marcus J. Boehlich



## Werner Köpke

1923 – 2011

**Früher Eigner des Kutters „Robbe“  
SVAOe-Mitglied seit 1967**

„Er liebte das Rauschen der Bugwelle und der Tragflächen in den Wolken“. So beginnt die Traueranzeige für den nach langer, nein, nicht mit großer Geduld ertragener Krankheit nun von uns gegangenen Segelkameraden.

In den Wolken? Seine Segelfreunde, hauptsächlich aus der Crew der 12 m R-Yacht „Saturn“ von Peter Himstedt (†), deren Miteigner er vorübergehend war, erinnern sich vor allem an den fröhlichen Mitsegler vieler gemeinsam verbrachten Jahre auf Regatten und Langfahrten oder bei den winterlichen Instandsetzungsarbeiten an der fast 20 m langen Holzjacht. Bei den umfangreichen Renovierungsarbeiten an dem 1912 gebauten und zunächst vollkommen verfallenen Schiff packte er kräftig mit an. Dabei waren dem leitenden Beamten der damaligen

Gefängnisbehörde auch die Verbindungen zu den Werkstätten in den Strafanstalten hilfreich.

In seiner warmherzigen und bisweilen schwärmerischen Art hat er das Leben seiner Freunde über viele Jahre bereichert. Es entsprach auch seiner Sensibilität, dass er, der von der „Saturn“-Crew mit Abstand Älteste, über die Fähigkeit verfügte, bei den an Bord gelegentlich aufkommenden Differenzen feinfühlig zu vermitteln. Er war ein Mensch, der die Harmonie und die vertraute Gemeinschaft liebte. Da ihm beides an Bord eines eigenen Bootes fehlte, trennte er sich nach ein paar Jahren auch wieder von seinem mit viel Liebe selbst ausgebauten Kutter.

Die Begeisterung für das Fliegen aber, die war schon vorhanden, lange bevor er seine „zweite Liebe“, das Segeln, entdeckte. Nach dem Krieg, in dessen Endphase der erst 22-Jährige noch als aktiver Jagdflieger eine Me 109 flog, blieb er, sobald privates Fliegen wieder erlaubt war, der Fliegerei verbunden, erneuerte seine Scheine und drehte, meist begleitet von einem seiner Freunde, mit der winzigen „Piper“ von Hartenholm aus über Schleswig-Holstein seine Runden. Fliegen und Segeln, das konnte er über viele Jahre gut miteinander vereinbaren.

Nachdem der Tod den Kreis seiner Freunde verkleinert hatte, gab er beides auf. Seit dem Tod seiner Frau, die er bis zuletzt liebevoll pflegte, vor zwei Jahren, hatte er mit dieser letzten Aufgabe die Lust am Leben verloren. Er zog sich ganz zurück, brach die Kontakte zu seinen Freunden ab und erwartete ungeduldig das eigene Ende.

Da er kein Ziel mehr hatte, hat er nun zu seinem letzten Kurs abgelegt. Diejenigen, die ihn kannten, werden ihren Freund so in der Erinnerung behalten, wie er früher war und für sie bleiben wird.

Jürgen Schaper

## Nordseewoche

### Zwischen Flaute und perfektem Wind

Am Pfingstwochenende finden auf Elbe, Weser und der Nordsee rund um die Insel Helgoland seit 1922 die Segelregatten der Nordseewoche statt. Eröffnet wird die Veranstaltung durch die seit 1910 (von der SVAOe! Red.) veranstaltete Elbwettfahrt von Wedel nach Cuxhaven. Insgesamt haben in diesem Jahr 160 Yachten mit etwa 2.000 Seglern zur 77. Nordseewoche gemeldet. Aus Platzgründen bringen wir hier nur Berichte und Platzierungen der SVAOe-Yachten auf den Wettfahrten Hamburg–Cuxhaven, Cuxhaven–Helgoland, Rund Helgoland, Helgoländer Acht, Helgoland–Cuxhaven und Helgoland–Edinburgh, an denen zwischen neun und zwei SVAOe-Yachten teilgenommen haben.

### Hamburg–Cuxhaven (Haspa Private Banking Cup)

Beim Start der ersten Wettfahrt der diesjährigen Nordseewoche am Morgen des Freitags, 10. Juni, vor dem Hamburger Yachthafen herrscht Flaute. Wettfahrtleiter Jürgen Raddatz (SVAOe) steht vor der Entscheidung, auf Wind zu warten oder die Wettfahrt, abzusagen. Doch gegen 09:00 Uhr kommt etwas Wind auf, so dass die 51 gemeldeten Yachten, davon sieben SVAOeer, starten können. Zwei der teilnehmenden Yachten haben Grundberührungen, die jedoch keinen Schaden an den Booten verursachen. Wie immer unterstützen Wasserschutzpolizei und Revierzentralen die Wettfahrtleitung.

Ab Hetlingen frischt der Wind weiter bis gut 3 Bft auf und ermöglicht eine durchgehend schöne Wettfahrt. Die Kommentare klingen später dann auch durchweg enthusiastisch. „Es war fantastisch. Eine spannende Regatta,

die Positionen wechselten ständig“ und „die Elbe hat sich heute wirklich von ihrer schönsten Seite gezeigt.“

Erstes Schiff im Ziel vor der Alten Liebe ist die „Vineta“ von Felix Scheder-Bieschin (NRV). Nach gesegelter Zeit passieren die sieben SVAOe-Yachten „Philomena“ (Eggert Schütt), „Prime Sails Fair Do’s“ (Till-Richard Hagelstein), „Emil Reiseschwein“ (Stefan Hummelt), „Cool Runnings“ (Jan Brügge), „Panda“ (Axel Godefroy), „Hille Hex“ (Dr. Tönnies Hagelstein) und „Ballerina 2“ (Berend Beilken) als 13., 15., 16., 27. 30. 38. und 41. die Ziellinie.

Nach berechneten Zeiten segeln in der Gruppe ORCClub 23 Yachten, darunter vier SVAOeer. In der Gesamtwertung werden „Philomena“ 6., „Cool Runnings“ 13., „Panda“ 14. und „Ballerina 2“ 20. In der Gruppe ORCint segeln ebenfalls 23, davon auf den Plätzen: „Prime Sails Fair Do’s“ 9., „Emil Reiseschwein“ 10. und „Hille Hex 18.

In den einzelnen ORC-Gruppen liegen sie wie folgt. ORCClub 3 / 4: „Ballerina 2“ 8.; ORCint 3 / 4: „Hille Hex“ 2.; ORCClub 2: „Cool Runnings“ 5., „Panda“ 6. und ORCClub 1: „Philomena“ 3.; ORCint 1: „Prime Sails Far Do’s“ 7. und „Emil Reiseschwein“ 8.

Gegen 19.00 Uhr eröffnet der Organisationsleiter und Vorsitzende der Regattagemeinschaft Nordseewoche, Bernd Jörg (HSC), gemeinsam mit Vertretern von Rhenus Cuxport, der Stadt Cuxhaven und der Gemeinde Helgoland vor dem Clubhaus der SVC offiziell die 77. Nordseewoche. Anschließend findet die Preisverteilung statt.

Ein Teil der Yachten startet aber bereits um 20.00 Uhr zur „Sundowner“-Regatta mit dem Ziel Helgoland. Dort kamen die ersten Yachten gegen 23:30 Uhr an und wurden im Hafen mit



„Emil Reiseschwein“, Dr. med. Stefan Hummelt siegt auf der Edinburgh-Regatta

einer Welcome Party herzlich empfangen. Erstes Schiff auf Helgoland wird die „Elena Nova“ von Christian Plump.

### Cuxhaven–Helgoland (Cuxport-Cup)

Bei gutem Wind und zunächst leicht bewölktem Himmel starten am 11. Juni die Teilnehmer der Wettfahrten von Cuxhaven, Wilhelmshaven, Bremerhaven und Hallig Hooge nach Helgoland, das seit 1925 Schauplatz von Regatten um Deutschlands einzige Hochseeinsel ist. Im Laufe dieser Wettfahrten klart der Himmel auf und bei strahlendem Sonnenschein und bei anfangs rund drei bis vier Bft geht es in Richtung Helgoland. Dabei haben die kleineren Yachten einen zunehmend schwierigen Parcours zu bewältigen. Zahlreiche der teilnehmenden Schiffe der Zubringer-Regatten geben deshalb auf und erreichen die Insel Helgoland unter Motor. Hierzu der oberste Wettfahrtleiter der Nordseewoche, Dr. Stefan Lehnert (WYC), kurz vor der Preisverleihung um 21.30 Uhr: „Wir haben drei Teilnehmer, die zur Stunde noch auf See sind. Diese kämpfen draußen noch gegen den Wind und die Tide um ihre Platzierungen“. Von den 93 gemeldeten Yachten können nur 70 gezeitet werden.

Insgesamt treffen rund 160 Yachten, allein von Cuxhaven etwa 90, die an den 14 Wettfahrten

teilnehmen, im Helgoländer Hafen ein. Dort wird an Land den Urlaubern, Insulanern und Seglern einiges geboten. Im Nordseewoche Race Village am Hafen können sie sich bei Cocktails, frisch gezapftem Bier und frischen Grillwürstchen „erholen“.

Schnellstes Schiff nach gesegelter Zeit wird die Swan 60 R „Highland Fling“ von Tim A. Tröber (NRV) vor der „Vineta“. Die neun gemeldeten SVAOe-Yachten belegen die nachstehenden Plätze: „Emil Reiseschwein“ 9., „Philomena“ 13., „Cool Runnings“ 30., „Panda“ 38., „Hille Hex“ 45., „Ballerina 2“ 54. und „Philou“ (Ulrich Dahm) 57. „Prime Sails Fair Do’s“ wird nach eigenem Protest disqualifiziert. Nicht gezeitet wird „Now“ von Bärbel Ewers/Volker Six.

Nach berechneter Zeit in der Gruppe ORCint liegt bei 23 Zieldurchgängen „Emil Reiseschwein“ auf Platz 6 und „Hille Hex“ auf Platz 10. In der Gesamtzahl aller von 53 gemeldeten und 41 gezeiteten Yachten nach ORCclub liegt „Philomena“ auf Platz 6, „Panda“ 16., „Cool Runnings“ 17., „Ballerina 2“ 29. und „Philou“ 42.

In der Gruppe ORCint 1 wird „Emil Reiseschwein“ von den 12 gewerteten Yachten 4.

In ORCint 3 / 4 werden nur zwei gezeitet. Die Nr. 2 wird „Hille Hex“. In Gruppe ORCclub 1 wird von sieben gewerteten Booten „Philomena“ 3., in ORCclub 2 – bei 19 Zieldurchgängen – wird „Panda“ 8., „Cool Runnings“ 9 und „Philou“ 15. In ORCclub 3 / 4 – 15 Zieldurchgänge – wird „Ballerina 2“ 10.

Bis in den späten Abend hinein ermittelte das EDV-Team um Marcus Boehlich (SVAOe) die Gewinner der insgesamt sechs Wettfahrten des Tages. Bei der Preisverleihung am Abend erhalten aber nicht nur die Sieger der einzelnen Gruppen Preise. Bei der Nordseewoche ist es seit langem

Tradition, dass auch die so genannten „Ersten Leidtragenden“ bedacht werden. Das sind diejenigen, die mit ihrem Boot gerade eben nicht auf die mit Preisen auszuzeichnenden Platzierungen gesegelt sind.

### **Rund Helgoland (BHF-Bank-Cup)**

Am Pfingstsonntag wird die Nordseewoche mit der traditionellen Wettfahrt Rund Helgoland fortgesetzt. An dieser Regatta nehmen sowohl die ambitionierten Segler als auch die für den Family-Cruiser-Cup gemeldeten Boote teil. Als einzige Regattaveranstaltung bietet die Nordseewoche Seglern, die noch Regattaerfahrung sammeln und solchen die es gemütlich angehen möchten, die Möglichkeit, ohne Vermessung und ohne Spinnaker an Seewettfahrten teilzunehmen. SVAOeer starten in diesem Jahr in dieser Gruppe nicht.

Um 07:30 Uhr am Morgen des Pfingstsonntags, begrüßt die Wettfahrtleitung die Segler zur Steuermannsbesprechung. Im Boot-Wettercenter im Hafen, das extra für die Nordseewoche eingerichtet wurde, erhalten die Segler letzte Instruktionen und den aktuellen Wetterbericht für den BHF-Bank-Cup Rund Helgoland. Der Meteorologe Dr. Meeno Schrader sagt Wind aus Südwest um Bft. 3, später Süd abflauend mit Drehern aus verschiedenen Richtungen voraus. Dazu Sonnenschein und nur wenige Wolken. Als die Yachten an den Start gehen, herrscht genau das vorhergesagte Wetter. Auch im weiteren Tagesverlauf sollte sich die Vorhersage bewahrheiten.

Da die Absicht besteht, alle Yachten gegen 14.00 Uhr im Ziel zu haben, damit die Wettfahrtleitung genügend Zeit hat, die Ergebnisse bis zur abendlichen Preisverteilung auszuwerten, sind die Bahnen so ausgelegt, dass diese bei abflauendem Wind verändert werden können.

In der Gruppe der schnellsten Yachten ORCint1 starten 23 Yachten. Darunter Exoten wie die „Wraith“ aus Bremerhaven. Die Yacht vom Typ Schock 40, besitzt gleich zwei Ruder, eines vor und eines hinter dem Kiel. Obwohl die „Wraith“ auch ihren Kiel um bis zu 55 Grad zur Seite schwenken kann und so weniger Crew braucht, da sie weniger Gewichtsausgleich durch diese benötigt, landet sie nach gesegelter Zeit nur im vorderen Viertel, nach berechneter im Mittelfeld.

Von den 101 gezeiteten Yachten belegen die SVAOeer nach gesegelter Zeit folgende Plätze: „Hille Hex“ 18., „Emil Reiseschwein“ 43., „Ballerina 2“ 45., „Philomena“ 50., „Prime Sails Fair Do's“ 64., „Cool Runnings“ 66., „Now“ 87., „Panda“ 89. und „Philou“ 94. In der Gruppe ORCint 1 belegen von 21 gewerteten Yachten „Emil Reiseschwein“ Platz 14 und „Prime Sails Fair Do's“ Platz 19. In der Gruppe ORCClub 1, 9 Boote, wird „Philomena“ 4. In der Gruppe ORCClub 2 segeln 20 Boote von denen „Cool Runnings“ 7., „Panda“ 14. und „Philou“ 15. wird. In Gruppe ORCint wird „Hille Hex“ von sechs gezeiteten Booten 3. In der 20 Boote starken Gruppe ORCClub 3 / 4 belegen „Ballerina 2“ und „Now“ leider nur die beiden letzten Plätze.

### **Helgoländer Acht-INDUCON Cup**

Diese Wettfahrt findet am Pfingstmontag zwischen Helgoland und der Düne statt. Um 10.35 Uhr startet Gesche Boehlich (SVAOe) von der Wettfahrtleitung der Nordseewoche die ersten Yachten. Bei 3–4 Bft. segeln die Teilnehmer zunächst in N-licher Richtung um danach die Insel Helgoland gegen den Uhrzeigersinn zu umrunden. Anschließend geht es mit NO-Kurs an der Düne vorbei bis zur Tonne Helgoland-O. Von dort führt der Kurs in SW-licher Richtung zurück bis ins Helgoländer Fahrwasser und dann erneut N-wärts zwischen Insel und Düne hindurch bis zu einer Regattatonne. Nach deren Rundung bringt

ein SSO-Kurs die Yachten zurück bis zum Ziel vor dem Clubhaus des WSC- Helgoland.

Hierzu haben in diesem Jahr 76 Yachten gemeldet von denen 47 die Wettfahrt beenden. Von der SVAOe nehmen am Pfingstmontag nur „Cool Runnings“, „Prime Sails Fair Do’s“, „Panda“ und „Ballerina 2“ teil, während „Now“ nicht startet. Nach gesegelter Zeit liegen sie auf den Plätzen 8., 12., 32. und 36.

In Gruppe ORCClub 2 wird Jan Brügge mit „Cool Runnings“ bei 10 gewerteten Booten Erster und bringt somit einen der beiden Gruppensiege von SVAOe-Yachten auf dieser Nordseewoche mit nach Hause. In der Gesamtwertung von ORC-Club wird „Cool Runnings“ Zweite. Herzlichen Glückwunsch! „Panda“ belegt Platz 9. „Balleina 2“ wird ORCClub 3 / 4 bei vier gewerteten Booten Zweite und „Prime Sails Fair Do’s“ in

Gruppe ORCint 1 bei neun Booten Fünfte. In der Gesamtwertung von ORCint belegt sie von 21 Booten Platz 14.

### Helgoland–Cuxhaven

Erstmals starten die Teilnehmer, die nicht an der Helgoländer Acht oder der Edinburgh-Regatta teilnehmen, direkt zu den Rückregatten nach Cuxhaven und Bremerhaven. Die Startzeit dieser Yachten bei der Helgoländer Acht ist also gleichzeitig Startzeit für die Rückregatten. Von den 35 gemeldeten Teilnehmern wurden 23 gezeitet.

Von der SVAOe nehmen nur „Prime Sails Fair Do’s“ und „Ballerina 2“ teil, die nach gesegelter Zeit als 11. (in ORCint über Alles 12.) und 20. (ORCClub über Alles 7.) einkommen. In ihren ORC-Gruppen werden sie 6. (von sieben) und 3. (von fünf gezeiteten Teilnehmern). „Philou“ startet nicht

# 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](http://www.toplicht.de)**

**Toplicht GmbH**  
Friesenweg 4  
D-22763 Hamburg  
Tel: 040-8890 100  
Fax: 040-8890 1011  
[toplicht@toplicht.de](mailto:toplicht@toplicht.de)  
[www.toplicht.de](http://www.toplicht.de)

## „Emil Reiseschwein“ siegt Helgoland–Edinburgh!

Vor der Langstrecken-Wettfahrt ins schottische Edinburgh, die auch Qualifikationsregatta für das Fastnet Race ist, werden die Boote stichprobenartig auf ihre Sicherheitsausrüstung überprüft. Zusätzlich müssen alle Teilnehmer Sturmsegel anschlagen und an der Wettfahrtleitung vorbeischippern. „Sicherheit geht vor“, so Marcus Boehlich, nachdem er mit scharfem Auge und Fernglas, die Sturmsegel kontrolliert hat. „Auch diesmal haben wir leider zwei Teilnehmer wieder nach Hause schicken müssen, da sie nicht die vorgeschriebenen Trysegel vorweisen können“.

Für die Wettfahrt gemeldet haben 37 der an der Nordseewoche teilnehmenden Segelyachten. Nach einigen Frühstarts gehen am Pfingstmontag um 17.30 Uhr schließlich die 35 zugelassenen Yachten über die Startlinie. Sie sind für die 420 Seemeilen mit einem Satelliten-Tracker ausgerüstet, der die Position des Bootes übermittelt. So können Interessierte die Yachten auf Ihrem Weg nach Edinburgh live im Internet verfolgen.

Die Wettervorhersage verspricht für den langen Törn schönsten Segelwetter. Zu Anfang erwartet die Segler Wind aus westlicher Richtung mit 4–5 Bft mit der Tendenz zum Rückdrehen. Mit später etwas unbeständigeren und teilweise schwachen Winde wird die Wettfahrt zu einer taktischen Herausforderung. Nach einer durchschnittlich schnellen aber spannenden Wettfahrt können 30 Yachten die Wettfahrt ordnungsgemäß beenden.

Zu der Wettfahrt starten zwei SVAOe-Yachten. „Now“ beendet die Wettfahrt nicht. „Emil Reiseschwein“, nach gesegelter Zeit Vierte, siegt sowohl nach ORCint über Alles von 11 als auch in ihrer Gruppe ORCint 1 von neun Teilnehmern mit einer Zeit von 2 Tagen 18 Std. 1 Min. und 13 Sek. vor „Haspa Hamburg“ und „Bank von

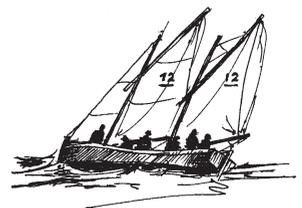
Bremen“ und gewinnt ein Anrecht auf den Tails-End-Preis!. Ein schöner Erfolg für Stefan Hummelt und seine Crew, zu dem wir herzlich gratulieren!

### Nachtrag

Ohne Sponsoren geht nichts. Hauptsponsoren der Nordseewoche sind die boot Düsseldorf und SE Spezial Electronic AG. Diese Unternehmen sowie zahlreiche weitere Sponsoren und Partner machen Deutschlands größte Regattaserie auf der Nordsee erst möglich. Den Seglern wird bei der Nordseewoche nicht nur Regattasport geboten, auch zahlreiche weitere Angebote machen die Veranstaltung vielfältig. Highlights an Land sind die boot Regattaparty am Samstag vor Pfingsten und die Alexseal Offshore Lounge im Hafen Helgolands. Dazu gibt es für die Segler vielfältige Leistungen. Zum Beispiel das boot Wettercenter, in dem Dipl. Meteorologe Dr. Meeno Schrader aus Kiel täglich das Segelwetter erklärt und den Wetterbericht für die Regatten erstellt. Dank den Profis aus der Bildagentur von stockmaritime-Bilderservice sind schon kurz nach den Regatten hunderte von Fotos im Internet verfügbar.

Dieser auf die Teilnehmer der SVAOe zugeschnittene Bericht beruht auf den offiziellen Ergebnislisten sowie einer auszugweisen Auswertung des Gesamtpresseberichts über die Nordseewoche. Etwaige Unrichtigkeiten bitte ich zu entschuldigen.

Jürgen Schaper



## Fastnet 2011

### auf der „Norddeutsche Vermögen Hamburg“

Das diesjährige Fastnet begann für mich schon im Januar mit der Meldung. Ab Anfang Januar konnte man sich anmelden, und schon am 10. waren alle Plätze belegt. 350 Schiffe wollten an den Start gehen, darunter 16 deutsche, Amateure ebenso wie Profis.

Vor dem Fastnet gab es noch einiges zu organisieren, die Sicherheitsvorschriften sind mehr als streng. Teile der Crew müssen ein ISAF Sicherheitszertifikat haben, ein Erste-Hilfe-Schein muss vorhanden sein, und eine vierseitige Checkliste mit Fragen zur Epirb, Notruderkonstruktion, Rettungsinseln und -westen usw. musste ausgefüllt werden. Außerdem muss die Crew zusammen auf dem Schiff 300 sm Nonstop im Jahr vor dem Rennen gesegelt sein. Alles in allem viel Organisation.

Nachdem wir unser Training absolviert hatten und die Meldung komplett war, geht es am 5. August in Glückstadt los. Dort erwartet uns die erste Überraschung. Der Schleusenmeister hat jetzt neue Arbeitszeiten und macht am Freitagabend gegen 18.00 Uhr nicht mehr auf, da er Feierabend hat. Also kommen wir erst am nächsten Morgen los. Der schwache Wind von achtern dreht ab der Elbmündung schnell auf W und später dann auf SW bei 6–7 Bft, so dass wir ordentlich zwischen dem Verkehrstrennungsgebiet und den friesischen Inseln kreuzen üben können.

Nachdem uns nachts dann ein Backstag und eine Relingstütze kaputt gehen und unser Ganghebel Marvins Körpergewicht nach einem Sturz auch nicht standhält, entscheide ich, einen Stopp in Den Helder zu machen, zumal wir schon einige

Ausfälle wegen Seekrankheit hatten. Von dort geht es dann geduscht und mit weniger Wind, der allerdings bis Hamble weithin von vorne kommt, am nächsten Tag weiter.

In Hamble haben wir noch einige Tage Zeit bis zum Start, in denen auch die restliche Crew eintrifft. Einen Tag geht es noch nach Cowes, was ja das englische Segelmekka schlechthin ist, zum Shoppen und Anmelden. Die anderen Tage nutzen wir zum Trainieren, Reparieren und zu einem kompletten Check des Bootes, Einkaufen und schließlich Ausstauen. Hierbei muss man sagen, dass der Service im Hafen von Hamble wesentlich besser und freundlicher ist als in deutschen Häfen.

Als dann endlich der Tag des Starts gekommen ist, müssen wir noch mit den Sturmsegeln durch ein Gate fahren, bevor in 20 min-Abständen gestartet wird. Zuerst die Multihulls, Open 60 und die Class 40, danach von ganz klein aufgestaffelt nach groß, bis wir schließlich um 12.30 Uhr starten können. Bis zu den Needles wird es enger als bei jeder Elbregatta, da die Größeren langsam die Kleinen aufholten. Nach der Startkreuz geht es zum nächsten Kap: Bill of Portland, wovon man sich wegen des starken Gegenstroms freihalten muss. Unsere direkten Konkurrenten haben wir dabei gut im Blick. Durch die Vorschrift, AIS anzuschalten, ist es einfach, die Gegner im Auge zu behalten. Bloß kurz nach dem Start war es etwas unübersichtlich auf der elektronischen Seekarte, wenn da 350 kleine gelbe Schiffchen zu sehen waren.

Nach weiteren Kreuzschlägen vorbei an Start Point, Lizard und Lands End geht es mit einem Anlieger Richtung Fastnet Rock. Man sollte nun nicht glauben, nie andere Yachten zu sehen. Im Gegenteil, wir haben während der gesamten Wettfahrt Sichtkontakt zu anderen Regattateil-



Die von Jan Galbach geschipperte „Norddeutsche Vermögen“ in Hamble



Der berühmte Fastnet Rock fast greifbar nahe  
Fotos (2): Jan Gallbach



Startgewimmel vor Cowes

nehmern. Ob es nun die Class 40 waren, die eigentlich fast immer in unserer Nähe sind, oder ca. 30–40 Figaro, die aus Frankreich kommen und ihre eigene Wettfahrt um den Wolf-Rock segeln. Auf dem Schlag zum Rock haben wir die „Shakti“ und die „Haspa“, die uns nicht wirklich wegfuhrten, in Sichtweite. Nach ein paar Kreuzschlägen vor dem Leuchtturm haben wir es

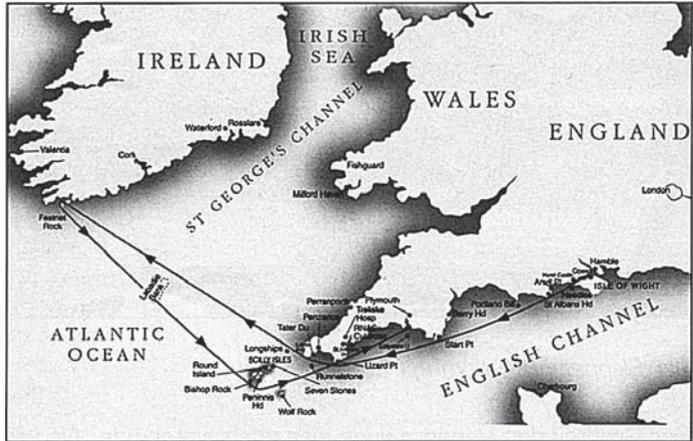
dann endlich geschafft, und es kann unter Spi zurück gehen.

Unser Luvbogen klappt wie im Bilderbuch, und so holen wir die „Shakti“ wieder ein, die uns kurz vor dem Rock etwas weggefahren war. Darauf folgt eine 90 sm-Kreuz, die es in sich hat. Die Dreher können es zum Teil locker mit der Alster aufnehmen, und so entscheiden wir uns, sie alle zielkreuzmäßig auszusegeln.

Die „Shakti“ hat nichts Besseres zu tun, als jede Wende mitzufahren. Schließlich gehen wir zeitgleich mit ihr nach 3 Tagen 12 Stunden 35 Minuten und 1 Sekunde nachts durchs Ziel. Damit sind wir 7. in der Gruppe IRC 1A von 24 und 16. von 47 in IRC 1. In der Gesamtwertung werden wir 43. von 278 und somit bestes deutsches Schiff. Nachts feiern wir mit der „Haspa“-Crew und mit den anderen Crews, wobei wir uns über einige englische Crews wundern, die aus Mangel an Gläsern ihre getragenen Seestiefel umfunktionieren.

Nach dem Ausschlafen geht es nachmittags schon wieder auf den Rückweg nach Hamble und von dort weiter zurück nach Deutschland, da das Schiff pünktlich zur Schiffsregatta wieder in der Ostsee sein muss.

Alles in allem waren es über 2000 Seemeilen, die echt Spaß gemacht haben und die ich gerne wiederholen würde. Die Teilnahme am Fastnet lohnt sich auf jeden Fall. Mit in meiner Crew waren Arne Moritz, Janne Höpken, Marvin Schlesiger



Der Kurs zum Felsen

Quelle: Unsere Alte Liebe der SVC

(alle SVAOe), Davina Schlesiger, Meinhard Braedel, Lasse Szczepaniak, Jens Sakkriettibutra, Leif Gebhardt, Malte Maaß und Philipp Schneider.

### Die Ergebnisse der deutschen Yachten:

1. „Rån“, Niklas Zennstrom, 2. „ICAP Leopard“, Mike Slade, 3. „Vanquish“, Charles Enright, 43. „Norddeutsche Vermögen Hamburg“, Jan Gallbach, 65. „Varuna“, Jens Kellinghusen, 66. „Haspa Hamburg“, Torsten Hilbert, 70. „Sjambok“, Jens Kuehne, 77. „Shakti“, C Avenarius & G Gondesen, 117. „Arndt“, Jan Oswald, 138. „Bank von Bremen“, Rainer Persch, 149. „Fanfan!“, Uwe Roettgering, 173. „Dantes“, Constantin Claviez, 182. „Motion“, Dieter Koch, 219. „Walross 4“, Claus Schaefer, 232. „Nordwind“, Hans Albrecht, 235. „Pogo 1“, Markus Seebich, „Scho-Ka-Kola“, Uwe Lebens DNF (Ruderbruch) von 278 Schiffen und in der Class 40 Wertung 3. „Red“, Mathias Mueller von Blumencron und 9. „Tzu Hang“, Axel Strauss von 20 Schiffen.

Jan Gallbach



## Zweimal Bahnverkürzung

### Blaues Band und Elbauf litten unter Flaute

Der Wetterbericht verspricht endlich mal Sommer: Sonne und S–SO 3. Leider haben dieses Jahr nur 36 Boote für die beiden Regatten Blaues Band und Elbauf am 3./4. September gemeldet. Mit aufgehender Sonne und leichtem Wind gelingen die ersten drei Starts vor Wedel reibungslos. Gruppe 4 ist so heiß, dass sie leider einen Gesamtrückruf verursacht. Nach geglücktem Neustart ist nur ein Schiff zu früh und muss neu starten.

Unter Spi geht es bei nachlassendem Wind elb- abwärts. Ab Stade schläft dann der Wind ganz ein, und die Schiffe treiben mehr mit der Tide als dass sie segeln. Nach eingehender Abschätzung der Lage und der Windaussicht entscheidet die Wettfahrtleitung, die Regatta vorzeitig an Tonne 83 zu zeiten, was am Ende von allen Teilnehmern begrüßt wird, da auch später kein Wind aufkommt.

Nach einer „Hafenralley“ unter Motor kann in Cuxhaven um 19.00 Uhr die Preisverteilung stattfinden und bei Würstchen und Bier das Blaue Band und das Grüne Band der Niederelbe vergeben werden. Von einigen Teilnehmern angeregte Änderungswünsche sollen in die Überlegungen für 2012 einbezogen werden.

Nach anfänglichem Nieselregen konnten bei SSW um 2–3 Bft. am Sonntag die verbliebenen 24 Teilnehmer pünktlich auf die Bahn elbauf geschickt werden. Nachdem der Wind leider auf der Höhe von Brunsbüttel von einem Anlieger auf eine Kreuz drehte und sich eine Wetterverschlechterung ankündigte, entschloss sich die Wettfahrtleitung, die diesjährige Elbauf- Wettfahrt schon an der Tonne 95 zu zeiten, um



Die glücklichen Sieger von links: Tom Stryi (SVAOe), Michael Specht, Kai Petermann (SVWS), Marko Stahl (RVE), Klaus-Uwe Stryi (BSC/RVE), Markus Boehlich (SVAOe)  
Foto: Lena Schiemann

auch den letzten Teilnehmern ein Einlaufen vor Sonnenuntergang zu ermöglichen. Die Bahnverkürzung wurde jedoch von einigen nicht wahrgenommen, die dann entweder später aufgaben oder bis Wedel wacker durchhielten.

Erfreulich aus der Sicht der SVAOe ist, dass die mit vereinsmäßig (BSC/RVE/SVAOe) gemischter Besatzung gestartete „Pax“ vorn lag und nach vielen zweiten Plätzen auf vorhergehenden Wettfahrten der vergangenen Jahre nun „endlich“ das „Blaue Band der Niederelbe 2011“ gewann. Der gesamten Crew herzlichen Glückwunsch zu diesem Erfolg!

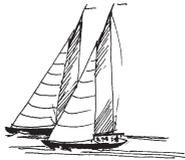
Die ohnehin geringe Beteiligung an den Wettfahrten um das Blaue Band der Niederelbe und Elbauf sah im Übrigen aus der Sicht der SVAOe in diesem Jahr besonders kümmerlich aus. Vielleicht lag es an dem tidebedingten unchristlich frühen Starttermin, der nicht dazu beitrug, die Helden aus den häuslichen Kojen zu locken?

Lediglich „Ballerina 2“ von Berend Beilken und „Poxy“ von John Carsten Heuer ließen es sich nicht nehmen, Flagge zu zeigen und starteten am frühen Sonnabendmorgen in Richtung Cuxhaven. Bei dem flauen Wind hatten sie wohl kaum

eine Chance und beendeten auf Platz 30 und 31 nach gesegelter Zeit als Schlusslichter des Feldes das Rennen. Nach berechneter Zeit lag „Poxy“ immerhin auf Platz acht des Gesamtfeldes und „Ballerina 2“ auf Platz 19. Auch in ihren Gruppen konnten sich beide nicht platzieren.

Auf der Elbauf-Wettfahrt wurde „Ballerina 2“ immerhin nach berechneter Zeit Achte und erlang in ihrer Yardstickgruppe den zweiten Preis, während „Poxy“ nicht gezeitet wurde. Anerkennenswert, dass beide trotzdem dabei waren!

Jürgen Schaper



## Sanduhr-Regatten

### „Fun“ Hamburger Folkebootmeister – bei den J24 siegte „Hungriger Wolf“

Zum siebten Mal darf die Crew um den 75-jährigen Klaus Pollähm die Meisterschale von 1998 gravieren und sich Hamburger Meister der Folkeboote nennen.

Auf dem Mühlenberger Loch versammelten sich am 27./28. August zehn Folkeboote zur Ranglistentregatta. Ihnen bot sich bei Schauerwetter mit weniger Auflockerungen und Winden aus SW 3 bis 5+ genug Abwechslung in fünf Wettfahrten. Diese Windrichtung bietet die längst mögliche Bahn – diagonal von Airbus hinter der Sandbank „Sherry Island“ bis Richtung Estemündung – ohne dass bei Flutstrom harter Seegang auftritt und sich die Abdrift an der Kreuz vergrößert.

## 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





Bild oben: „Fun“ liegt wieder mal vorn! Im Hintergrund das Airbus-Werk Foto: Tom Stoklassa

Bild unten: Die von Johann Huhn gesteuerte „Hung-riger Wolf“ ist zurzeit die erfolgreichste J 24 auf der Elbe. Foto: Kay Rothenburg

Souverän wie gewohnt organisierte Bernd Kri-vohlavek mit seinem MSC-Team den vorgezeich-neten Ablauf von fünf unterschiedlichen Klassen vom Laser bis zur J24 mit je einer Start- und Ziellinie auf beiden Seiten eines nur knapp 7 m langen Motorbootes. Die jugendlichen Vereinsteamts der J24 und die gesetzteren Herrschaften in Folke starteten zum Schluss. Kritisch waren allein die Wasserverhältnisse vor dem Start 2 ½ Stunden vor Hochwasser als manche Kielboote auf dem Weg zum Startgebiet ihre Furchen quer über den Sand zogen.

Die Situation bei den Folkebooten bezog ihre Spannung aus den unterschiedlichen Windstärken – sprich: Kai Louwien (SVAOe) setzte sich mit seiner schwereren Crew auf „Die Plaste“ schon in der ersten Wettfahrt an die Spitze. Bei etwas leichteren Winden profilierten sich Thomas Behrens (TuSF) und die Crew um Klaus Pollähn, die nach drei Wettfahrten mit 2., 1., 1. führte. Kai wiederholte seinen erfolgreichen Angriff bei mehr Wind im vierten Lauf. In der letzten Wettfahrt setzte sich die ganze Meute rechtzeitig von den beiden Führenden nach rechts ab, wäh- rend die sich links belauerten und dafür an der Luvtonne letzte waren. Davon erholte Kai sich nicht, während „Fun“ sich unerwartet noch vom neunten Platz auf den ersten vorarbeiten konnte.

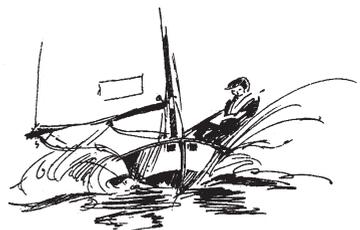
Damit wurde mit (2.), 1., 1., 2., 1, also einem zweiten Platz als Streicher, „Fun“ Hamburger Meister“. Zum Vize langte es für die „Die Plas- te“ von Kay Louwien mit 1., 3., (7.), 1., 7. Die alte Segelnummer 707 in der Ergebnisliste und

der blaue Mast von „Ajax“ konnten täuschen, tatsächlich handelt es sich bei dem Boot des Vizemeisters um ein vortrefflich aufgehübschtes GFK-Folke von Brand-Møller, nunmehr sehr pas- send „Die Plaste“ genannt und bei seiner ersten Elbregatta just mit Elbwasser getauft.

Die Ergebnisse aus der Sicht der SVAOe: 1. „Fun“ (Klaus Pollähn, Michael Rüter, Ingo Dröhne), 2. „Die Plaste“ Kay Louwien, Carsten Reuter, Olaf Brünnings), 6. „Tectona“ (Norbert Schlöhbohm, Nils Hansen, Andrea Jaster), 7. „Lord Jim“ (Thomas Lysewski, Jule Lysewski, Ole Augustin), 8. FG 780 (Thomas Körner, Paul Körner, Rolf Felst), 9. FG 1072 Jörg, Birte, Unea Zwirner).

Bei der Sanduhr-Regatta waren neun J24-Boote am Start. Mit vier J24 stellte die SVAOe fast die Hälfte des Feldes. Bis auf wenige Zieleinfahrten war das Feld stets nah beieinander, und so muss- te aufgrund von Punktgleichheit der Sieger über das Ergebnis der letzten Wettfahrt ermittelt wer- den. Es gewann die Crew des „Hungrigen Wolf“ (SVAOe) punktgleich vor „Running Man“. Auf dem dritten Rang folgte „Luv“ (SVAOe), gefolgt von „Tinto“ (SVAOe). Die „Juelssand“ (SVAOe) errang immerhin noch den fünften Platz, obwohl die letzten beiden Wettfahrten ohne Spinnaker gesegelt werden mussten.

Klaus Pollähn/Johann Huhn



## Stürmisch nicht nach Otterndorf

### **Nichts ist so schlimm, dass es nicht noch schlimmer kommen könnte.**

Es gibt Veranstaltungen, die kann man nicht einfach in den Saal verlegen, wenn das Wetter schlecht ist. Aber was dann? Nun, man kann zu Hause bleiben. Aber einige kommen dennoch. So war es bei der diesjährigen Otterndorf-Veranstaltung.

Schon der Termin Anfang Juli war nicht glücklich, denn die Ferien begannen gleichzeitig. Aber eine andere Möglichkeit fand sich nicht. Dann kam auch noch Wind hinzu. Ohne ihn können wir nicht segeln, aber wenn er zu stark ist, killen uns die Hosen.

Am Freitag, dem Starttag, wehte es mit 6–7 Bft aus NW, nicht jedermanns Sache, um die Elbe runter zu segeln. Nur wenige machten sich auf den holperigen Weg. Vor Juellssand kostete es „Benedictus“ den Mast! „Tamam“ schleppte den Havaristen in zeitaufwendiger Aktion zurück nach Wedel und konnte dann wegen der weggelaufenen Tide nicht mehr nach Glückstadt kommen. Kleinere Boote brachen bei Stadersand die Reise ab. So trafen sich nur fünf Teilnehmer abends in Glückstadt, davon zwei Folkeboote, die bekanntlich bei keinem Wetter umkehren. Ein paar andere Durchhalter auf dem Weg in die Ferien kamen hinzu, aber das war's dann auch schon. Für die nächsten Tage waren die Wetteraussichten hundsmiserabel.

Was macht der Verantwortliche in so einem Fall? Er sagt die angemeldete Flotte beim Hafenmeister in Otterndorf ab und befiehlt seine Schäfchen für den anderen Morgen „um die Ecke“ ins Störloch. In Borsfleth ist Schutz, Ruhe und Gemütlichkeit. Und auch das mitgebrachte

Grillgut kann dort auf die Kohlen geworfen werden. Kein Ersatz fürs Segeln, aber man kann nicht alles haben, und schlimmer würde es schon nicht kommen.

Aber es kam schlimmer. Nachmittags setzte Regen ein, der zum Abend immer heftiger wurde und horizontal über die Wischen fegte. Zum Glück sind die Borsflether gastfreundliche Leute. Bei schönem Wetter bieten sie ihre Grillwiese an, bei schlechtem einen Schuppen mit Vorzelt. Dort wurden die Feuerstellen gezündet. Und dann kam doch noch eine ganze Anzahl zu jeder Fröhlichkeit Entschlossener zusammen, packte Nahrhaftes und Geistiges aus und ließ es sich gut sein. Heidi und Jan-Peter Behnke kamen mit dem Auto aus Hamburg und schmückten den Festschuppen. Die Folkebootbesatzungen kamen mit Taxis aus Glückstadt, da sie vom Vortag noch genug vom Segeln hatten. Weitere, die sich nicht schrecken ließen, trafen auch noch ein. So kam es zu einem ungeplanten, aber doch sehr lustigen Ende des Tages. Schlechtwetter schweißte eben auch zusammen.

Am anderen Morgen wehte es nicht minder. Es waren nur noch vier Boote, die zurück nach Wedel mussten. Der für alles Verantwortliche entzog sich seiner Aufgabe als Anführer, denn er wollte zur Ferientour in die Nordsee aufbrechen. Ein Anführer soll nicht kneifen. Zwar improvisierte er für die anderen noch eine Rückregatta, aber dann legte er sich aufs Sofa, um ein Abflauen des Windes abzuwarten. Die Rückkehrer machten derweil, was sie wollten. „Penguin Café“ (Müntzel) ließ zwei Bahnmarken aus. Die Folkeboote „Tectona“ (Schlöbhorn) und „Non Such“ (Wedemeyer, SVA) wählten ihren eigenen Kurs direkt aus dem Hafen von Glückstadt, um sich den Weg zur Starttonne zu sparen. Da konnte „Ballerina 2“ (Beilken) keine Ehren gewinnen, auch wenn

sie alles richtig machte. Nun ja, schieben wir mal dem Wetter die Schuld zu. Eine Preisverteilung wird es dafür aber nicht geben.

Das war Otterndorf 2011. Auch so ein Verlauf kann mal vorkommen. Man müsste Politiker sein, um ein positiveres Fazit zu ziehen. Aber im nächsten Jahr holen wir uns alles zurück.

GAN

## Sommergrillen

### Die Gewitterböen blieben aus

Ich möchte dem Festausschuss und den übrigen nicht Dabeigewesenen berichten, dass das Sommergrillen im Störloch wieder ein voller Erfolg war. Die Angaben, Feststellungen und Wünsche auf der Einladung trafen ein, zu, wurden befolgt und teilweise auch getoppt. Die Ressourcen schonende Einladung im Format halb-so-groß wurde von vielen richtig gedeutet: die Teilnehmerzahl war begrenzt auf ca. die Hälfte der Vorjahresteilnehmer, und so war das dann auch.

Wir („Wikinger“) waren dort und haben auch die SVAOe Fahrzeuge: „Fifty-Fifty“, „Hille Hex“, „Kopernikus“, „Lord Jim“, „Luise“, „Mulanga“, „Ose“, „Ratz-Fatz“, „Rangi“, „Shanty“, „Sirkka“, „Taschenboot“ und „Volonté“ oder deren Besatzungen gesehen. „Volonté“ wurde von Sohn Jörn Wille mit Kindern und Gästen geschippert. Wer wegen des Sommergrillens sowieso oder zufällig im Störloch aufschlug, entzieht sich meiner Kenntnis. Über den Hafen verteilt habe ich aber einige große SVAOe-Stander zur Feier des Tages gesehen. Die übrigen Verdächtigen aus anderen Vereinen waren natürlich auch alle dort.

Die Gezeiten am Sonabend entsprachen der Einladung, das Wetter ebenso, Bilderbuchwetter

mit einem Anlieger bis vor die Störmündung. Die Frühstarter am Freitag hatten die Einladung nicht ernst genommen und dafür kräftigen Wind gegen Tide mit den bekannten Auswirkungen auf Schiff und Besatzung erlebt. Wir gehörten auch dazu, sind aber, wie von uns geplant, in unseren geliebten Ruthenstrom abgebogen. „Mulanga“ hat sich durch Durchhalten einen der begehrten Längsseitsplätze am landseitigen Schlenkel erkämpft.

Nachdem wir mit diversen Besatzungen den Sommer besprochen, teilweise gelobt, beklagt und heruntergespült, an Bord unseren Nachmittagstee und Kranzkuchen genossen hatten, sind wir kurz nach 16.00 Uhr aufgebrochen, um der Erfüllung der Einladung beizuwohnen und tatsächlich: Die ersten Grills qualmten schon vor sich hin – stand schließlich ja so in der Einladung.

Die Senioren hatten sich abseits in den Schatten der Bäume und des Fahrradschuppens zurückgezogen, vielleicht ist man in reiferem Alter ja nicht mehr so UV-beständig, oder die vielen jungen Familien mit spielenden Kindern störten oder sollten nicht gestört werden. Wer weiß, jedenfalls wurde dieser Punkt der Einladung übererfüllt: Es wurde nicht auf einer der Wiesen gegrillt, sondern, nach Altergruppen gestaffelt, auf allen Wiesen.

Wir haben altersübergreifend teilgenommen, indem wir zuerst den Senioren beim Grillen zugeschaut haben, Grillgut lag in vielen Varianten bereit oder wurde schon geräuchert, Beilagen und Getränke in reicher Anzahl waren vorhanden und wurden genossen.

Wir haben wieder viel gelernt, z.B. Jägermeister ist nicht nur gut als Verdauungsschluck, sondern kann auch als Fleischwürze eingesetzt werden. Es gibt auch Fleisch, das wohl ohne Draufschüt-

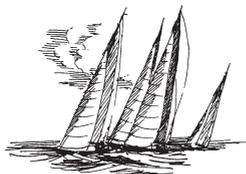
ten von viel Würzmischungen in Pulver- und/oder Flüssigform ungenießbar ist. Auch Einmalgrills von der Billigtanke JET brennen besser als die von der ARAL-Tanke.

Als auch unser Hunger zur normalen Abendesszeit einsetzte, haben wir noch in der letzten Sonne am Grill- und Futterspaß der jungen Familien oder Vater/Kindercrews teilgenommen und unsere Beilagen verdrückt. Über den Bestand unserer SVAOe mache ich mir keine Sorgen mehr, die Kinder, vom Säuglingsalter über Spätschnullerstadium bis Rutsch- und Schaukelalter waren sehr stark vertreten und relativ in der Überzahl. Wenige Crews haben lange ausgehalten, teilweise auf der Wiese mit langsam absterbenden Eisbeinen, wir auf der „Luise“ zu einem Spätschoppen.

Die Sonntagstide war auf der Einladung nicht vermerkt, daher setzte das einlaufende Wasser recht spät ein. Der Wind war schwach, dafür aber von vorn. Nachdem „Gewitterrainer“ (DP07) für den Nachmittag seinem Ökelnamen wieder aller Ehre Genüge getan hatte und mit einlaufendem Wasser Gewitterböen und Starkregen ankündigte, löste sich die Veranstaltung bereits ab Mittag auf. Wir haben aber weder Gewitter noch Starkregen erlebt.

Fazit für uns: Wir haben das Wochenende genossen.

WM



## 6. Platz und Gewinner der Youth Trophy

### „Hungriger Wolf“ auf der Europameisterschaft der J24

Vom 10. bis 15. September fand in Howth bei Dublin die Europameisterschaft der J24 Klasse statt. Es waren 42 Boote aus neun Nationen am Start. Zwei der acht deutschen Starter kamen aus der SVAOe, „Hungriger Wolf“ und „Tinto“. Wir reisten bereits am Donnerstag, den 8. an. Mit dem Vereinsbus ging es zunächst nach Cherbourg in Nordfrankreich und dort nach der langer Autofahrt auf die Fähre nach Rosslaire in Südirland. Von dort waren es noch etwa drei Stunden zum Howth Yacht Club (HYC).

Im Vorfeld hatten wir beim HYC angefragt, ob wir auf dem Vereinsgelände oder einer anderen, nahe gelegenen Zeltmöglichkeit unser Zeltlager aufschlagen dürfen, da die örtlichen Campingplätze sehr weit weg waren. Auf dem Vereinsgelände gab es leider keine Möglichkeit, aber es wurde sofort bei den Mitgliedern des HYC nach einer vergleichbaren Möglichkeit in deren Vorgärten angefragt. So ergab sich, dass beide SVAOe-Crew bei dem Chairman der Europameisterschaft im Garten zelten durften und von seiner Frau und ihm großartig beherbergt wurden.

Bereits an unserem Ankunftstag wurden Teile des Riggs vermessen, danach stellten wir den Mast. Am Freitag wurde das Boot komplett vermessen, das heißt die Segel, der Kiel, das stehende Rigg und der Seezaun. Mit dem vorgeschriebenen und optionalen Equipment mussten wir das Rengewicht des Boots auf 1330 kg auffüllen. So wird eine gewisse Gerechtigkeit zwischen alten und neuen Rümpfen sichergestellt. Dazu kommt das maximale Crewgewicht, das 400 kg

beträgt. Durch die Vermessung kamen wir gut, es gab keine entscheidenden Dinge zu beanstanden. Neben der Vermessung, bei der immer eine gewisse Wartezeit einzuplanen ist, polierten wir den „Hungrigen Wolf“ und erneuerten einige Beschläge und das Großfall.

Am Sonnabend wurde am frühen Abend die Europameisterschaft offiziell eröffnet. Zuvor hatten wir einige Schläge auf dem Revier gesegelt. Doch da uns ein kräftiges Tief Wind um 30 Knoten bescherte, blieben wir nicht lange auf dem Wasser, um das Material zu schonen. Das Practice Race war für Sonntag angesetzt und musste wegen des starken Winds abgesagt werden. In der unerwarteten Freizeit bekam „Hungriger Wolf“ noch eine gründliche Deckswäsche und neue Klemmen für das Genua-Cunningham.

Montag sollten die ersten Rennen für die Wertung stattfinden, doch ein eindeutiger Wetterbericht und eine Windmessung der Wettfahrtleitung im Regattagebiet führten zu einer Startverschiebung auf den nächsten Tag, da in Bön 50 Knoten gemessen wurden.

Dienstag wurde bei Bön mit über 30 Knoten Wind eine Wettfahrt gesegelt. Am Start schätzen wir die Strömung falsch ein und gingen im hinteren Drittel um die Luvtonne. Wir schafften es, das Boot aber ohne Sonnenschuss oder ähnliche technische Fehler über den Kurs zu bringen und kamen so als Achte ins Ziel. Auch die „Tinto“ kam mit den Windbedingungen gut klar und wurde Siebter. Da sechs Boote die Wettfahrt wegen größeren Schäden abbrechen und eine J24 wegen Bruchs der Pinne sogar in den Hafen geschleppt werden musste, wurde an dem Tag nicht mehr gestartet.

Die Veranstalter verfolgten weiterhin das Ziel, die zehn geplanten Wettfahrten auch zu schaffen,



Die SVAOe-Erfolgscrew der „Hungriger Wolf“ auf der EM der J24  
Foto: Götz Anders Nietsch

also wurde der erste Start für den nächsten Tag von 10.30 Uhr auf 10.00 Uhr vorverlegt. Wir segelten fünf Wettfahrten mit sehr guten und recht konstanten Ergebnissen zwischen dem 15. und dem 2. Platz. Als wir erschöpft von dem langen Segeltag in den Hafen segelten, klingelten bereits die Telefone Sturm mit SMS, die die Worte „Glückwunsch“ und „Weiterhin viel Glück“, enthielten. Vor dem schwarzen Brett stehend wurde uns der Grund hierfür klar: Wir lagen nach sechs gewerteten Wettfahrten auf Platz fünf!

Dieser Erfolg und die Aufmerksamkeit von zu Hause setzte uns mächtig unter Druck, und wir gingen abends früh ins Bett, um am nächsten Tag an die bisherige Leistung anknüpfen zu können.

Wir besprachen am Morgen des letzten Regattatages noch einmal, welche Fehler wir bisher gemacht hatten und wie diese zu vermeiden wären. Die Nervosität vor dem 7. Start war dann enorm, doch wir konnten mit einer größeren Bootsgeschwindigkeit bei mehr Höhe am Wind als die anderen Teams die Wettfahrt als Vierter beenden. Der Trimm schien zu stimmen, denn der Kommentar der Crew: „Johann kneif doch nicht so“, wurde vom Steuermann mit den Worten: „Wieso, ich fahr noch auf Speed“ abgetan.

Auch bei den letzten drei Wettfahrten fuhren wir gute Ergebnisse ein und hatten schließlich nach 10 Wettfahrten sechsmal unter den ersten 10 die Ziellinie überquert. Am Ende der J24 Europameisterschaft liegen wir auf dem 6. Platz und gewinnen dazu noch den Jugendpokal, der für den besten Steuermann unter 26 Jahren vergeben wurde! Die „Tinto“ erreichte bei der ersten Teilnahme an einer Europameisterschaft den 25. Platz.

Der Howth Yacht Club hat mit BMW als Sponsor ein tolles Event auf die Beine gestellt. Die Wettfahrtleitung auf dem Wasser wie an Land war einwandfrei. Wichtige Mitteilungen bekam man zum Beispiel nicht auf gut Glück, mit wenn man aufs schwarze Brett schaute, sondern man wurde persönlich darauf hingewiesen. Nach dem Segeln sahen sich Teilnehmer und Organisatoren an der Clubhausbar wieder. Dort gab es drei gut besuchte Themenabende mit Essen und Musik. Die Iren sind unglaublich nett und zuvorkommend, und so wurde die J24 Europameisterschaft 2011 für uns nicht nur wegen des guten Ergebnisses zu einem vollen Erfolg.

Besonderer Dank geht an Karsten Witt, der uns mit seiner großzügigen Spende die Teilnahme ermöglichte.

Fabian Damm und Johann Huhn.

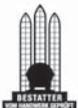
## EM der MicroMagic

### mit SVAOe Beteiligung

51 Starter aus 12 Nationen bildeten in diesem Jahr den Eurocup 2011 der MicroMagic in Växjö/ Schweden. Das 55 cm lange Modellboot aus dem Bausatz der Firma Graupner ist in ganz Europa sehr beliebt. Jedes Land verfügt über eine Rangliste von ca. 100 – 200 Teilnehmern. Die Top Segler jedes Landes segeln meist selbst große Boote, sind aktive Regattasegler. Welt- und Europameister aus unterschiedlichen Klassen sind dabei.

Für die Europameisterschaft dürfen je Land vier Starter benannt werden, die aus der Rangliste nominiert werden. Das Team Deutschland stellten Hennig Dresel (Nittel-Rehlingen), Nis Welm (Halstenbek), Roland Kitzing (Hamburg) und ich. Unsere Anreise gestaltete sich dank Rolands Einsatz mit seinem Multivan für mich und Nis sehr entspannt. Wir waren alle pünktlich zum Start der Veranstaltung am Freitag um 14.30 Uhr an der Promenade mitten in der Stadt. Das hervorragende Organisation-Komitee hatte bereits Tonnen verlegt und eine Startmaschine aufgestellt. Diese zählt die Sekunden zum Start laut und deutlich, damit der angespannte Dauensegler nicht selbst auf die Uhr schauen muss.

Es wurden dann bis 18 Uhr diverse Trainingswettfahrten sowie das offizielle Tune up Race



seit 1892

Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG

[www.seemannsoehne.de](http://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**

*Seemann*  
& Söhne



Der Start zum A-Lauf

Foto: Bernd Blohm

gestartet, in dem ich den 2. Platz ersegeln konnte! In der Folge stoppte ich daher sämtliche Trimm- und Testaktivitäten, schnappte mir nach alter Seglertradition ein Bier, beobachtete noch eine Weile die Konkurrenz und nahm das gute Gefühl mit in die erste Nacht.

Die Vorgehensweise hatte sich offenbar gelohnt, denn ich konnte mich am ersten Renntag in der A Gruppe behaupten, was den Grundstock für meine Gesamtplatzierung liefern sollte. Um beim Modellsegeln mit 51 Startern einen Massenstart zu vermeiden, segelt man in drei Gruppen. Gruppe A + B mit jeweils 16 Startern, Gruppe C mit 19. Gruppe C beginnt – die besten 4 steigen in B auf. Dann segelt Gruppe B jetzt mit 20 Startern – die besten 4 steigen in A auf. Dann segelt A, und danach ist der 1. Lauf beendet. Jetzt werden die Punkte von oben (Gruppe A) nach unten (Gruppe C) durchlaufend nach dem Low Point System verteilt. Für den nächsten Lauf steigen jetzt aus A und B die jeweils 4 Letzten wieder eine Gruppe tiefer ab und das Spiel beginnt von neuem.

Am Sonnabend sorgte der schwache SW-W-Wind für eine schon erhebliche Welle, denn die Regattabahn lag direkt vor der Spundwand der Promenade. Daher ergab der Rückprall eine böse Schaukelwelle, die nur sehr mühsam zu segeln war. Die Konkurrenz war hart, und es wurde sehr eng gesegelt. Jeder kleine Fehler wurde mit Verlust mehrerer Plätze bestraft. Um eine ordentliche Bahn zu haben, wurde die Luvtonne weit entfernt gelegt, so dass man nur schwer

sehen konnte, wie die Boote zueinander beim Runden lagen. Trotzdem gab es wenig Rempel und Proteste. Es sind hier wirklich die Besten Europas unterwegs. Da ist das Niveau doch recht hoch. Nach dem ersten erfolgreichen Segeltag lag ich völlig unerwartet auf dem 12. Platz. Nach meinen Erfahrungen in Holland hätte ich erwartet, irgendwo in der Mitte anzukommen. Die Holländer, an denen ich mir noch im April die Zähne ausgebissen hatte, waren alle hinter mir – doch was gelernt!

Abends gab dann das berüchtigte Captains Dinner in einem sehr schönen Restaurant direkt an der Promenade. Nach alter (wohl englischer) Sitte sangen zunächst die Engländer ein Lied und forderten dann die anderen Teams auf, jeweils landestypisches Liedgut zum Besten zu geben. Nach mehrmaliger Aufforderung konnten wir uns auch nicht mehr rausreden und sangen „Auf der Reeperbahn nachts um halb eins“ ...

Der Sonntag war dann geprägt von erheblich mehr Wind und noch mehr Welle. Nun trennte sich die Spreu vom Weizen... Wir segeln in Deutschland ja ein etwas modifiziertes Modell der MicroMagic. Bei Wind segelt man bei uns mit schwereren Kielen, mit denen sich das Boot völlig anders bewegt. Bei der Euro darf man aber nur mit dem Baukastenmodell und dann mit verkleinerten segeln. Das verändert das „Fahrverhalten“ des Modells beträchtlich, so dass wir Deutschen kaum damit klar kommen. Maximale Abdrift bei minimalem Vortrieb ist die

Folge. Wendewinkel von deutlich über 100 Grad sind dann Standard und wollen in der Planung der Kreuz berücksichtigt werden. Kommt Welle dazu, wird einem beim Zusehen schon fast schlecht, und so segelten wir dann auch...

Leider war es uns im Vorweg mangels Spundwand im Yachthafen und wenig Wind zu unseren Montagstrainings nicht möglich, die Situation mit viel Wind und Welle ausreichend zu trainieren.

Ich konnte mich so schon im ersten Rennen leider nicht mehr in der Gruppe A halten und fiel direkt durch in C. Danach stellte ich noch mal alles komplett um, brachte mein D Rigg (ca. 4. Reff mit Sturmfock) zum Einsatz. Danach ging es etwas besser. Mit dem neuen Setup konnte ich dann in Gruppe C mit einem denkwürdigen Guerilla-Start den Sieg erringen und wieder in B aufsteigen. Kurz vor dem Start drehte

der Wind ganz leicht und von den meisten im Startgetümmel unbemerkt nach links. Schon auf der linken Seite platziert konnte ich direkt an der Tonne trotz der Welle auf Stb. Bug einen perfekten Nullstart fahren und ganz knapp vor dem Feld passieren. Dann kam glücklicherweise auf halbem Weg zur Tonne der Dreher nach rechts, und ich war mit einem bis dahin in keiner Wettfahrt gezeigten Vorsprung am Luvfass! Man muss auch mal Glück haben... Dank perfekt getroffener Gewichtstrimmung mit dem Akku ging mein Modell vor dem Wind „wie der Teufel“. Keine Stecker in den Böen, ruhiges Surfen auf der Welle. So konnte ich den Vorsprung weiter ausbauen und in B aufsteigen.

Das rettete mir meinen für mich überaus überraschenden 16. Platz in der Gesamtwertung! Gerade noch erstes Drittel – ein Traum bei den Bedingungen!

Die Veranstaltung wurde von einem kurzen, aber heftigen Gewitter beendet und so konnte das Team Germany nach 12 Wettfahrten mit folgenden Platzierungen die Veranstaltung beenden: 16. Bernd Blohm (SVAOe), 18. Henning Dresel, 34. Nis Welm, 44. Roland Kitzing.

Wir können wohl sagen, dass wir ein tolles Team waren. Alle haben sich gut verstanden. Es wurde gegenseitig geholfen und die Rennen teilweise analysiert. Alles in allem war eine super Veranstaltung, stimmig in allen Bereichen. Sehr gut organisiert von dem schwedischen Team. Für mich wirklich überraschend, dass ich als bester Deutscher nicht nur die deutschen Farben, sondern auch die der SVAOe in Schweden hochhalten durfte.

Bernd Blohm



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

## Der Wind kam noch rechtzeitig

### Zufriedene Teilnehmer auf der Elbe-Ausklang Regatta

Zuerst sah es nicht gut für die Elbe-Ausklang Regatta aus. Die 33 von 35 gemeldeten Teilnehmer (davon 10 SVAOeer) ankerten bei herrlichem Sonnenschein in der Nähe der Startlinie da sich kein Hauch regte. Wettfahrtsleiter „Lui“ suchte mit dem Fernglas die Umgebung nach Wind ab und telefonierte mit der Revierzentrale, die für Stadersand zwei Windstärken meldete. Der Wind wollte jedoch nicht nach Wedel kommen, so dass die Wettfahrtsleitung eine Startverschiebung anzeigen musste. Diese konnte maximal 30 Minuten dauern, da sonst aus Gründen der Tidenströmung die Wettfahrt unmöglich geworden wäre. Nach 23 Minuten zeigte der große SVAOe-Stander auf „Hungriger Wolf“ frischen Wind aus Süd-Ost an, nach 24 Minuten konnte die Startverschiebung niedergeholt und nach 25 Minuten der Ankündigungsschuss zum ersten Start erfolgen.

Ein namhafter Teilnehmer aus der SVAOe hatte sich bei den Schüssen wohl verzählt, ging pünktlich eine Minute zu früh über die Linie und segelte unbeirrt von der Flagge „X“ (Einzelrückruf) weiter. Alle anderen starteten mehr oder weniger pünktlich, jedenfalls nicht zu früh. Der Wind erlaubte das Erreichen der elbab gelegenen Wendemarke gegen die Tide und mit dieser ging es elbauf bis zur Tonne 129 vor Blankenese, bei der der Wettfahrtsleiter klugerweise Bahnverkürzung signalisieren ließ.

Pünktlich zur Rundung von Tonne 129 sprang der Wind auf Südwest um, so dass die Teilnehmer wieder relativ hoch am Wind und gegen die zu Ende gehende Flutströmung segeln mussten. Da

die Abdeckung durch die Bäume am Neßsand nur die großen Boote unbeschadet überstanden, sah diese Regatta, anders als sonst, diese nicht nur als erste im Ziel vor Wedel, sondern auch berechnet vorn.

Der letzte Teilnehmer hatte sich offenbar auf der Bahn verirrt, denn anders ist der Abstand von fast einer halben Stunde zwischen ihm und dem Vorletzten nicht zu erklären. Über alles hat diesmal „Chosi VI“, Michael Wunderlich vom BSC gewonnen. Bei Teilnehmern und Wettfahrtsleitung sah man nur zufriedene Gesichter und schon am Abend trafen bei der Wettfahrtsleitung Mails ein, bei denen sich die Teilnehmer besonders unter dem Aspekt der am Vortag weniger glücklich verlaufenen Senatspreis-Regatta dankbar für den schönen Tag auf See zeigten.

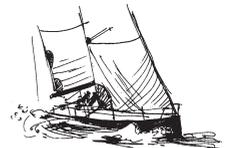
### Auszugsweise Ergebnisse:

Nach gesegelter Zeit wurden Max Augustin und Thomas Rix mit ihrer Esse 850 sechste und Andreas Gustafsson und Hans-Georg Körling mit „Swift“ 11. Nach YS über Alles reichte es für „Nordic“ von Max Augustin und Thomas Rix zu Platz 11.

In der Gruppe J 24 lagen die drei gestarteten SVAOeer „Hungriger Wolf“, Johann Huhn, „Tinto“, Till Pomarius und „Luv“, Jonas Hummelt vorn. Klaus Pollähn segelte sein Folke „Fun“ nach Yardstick auf Platz zwei und Andreas Gustafsson belegte mit Swift“ nach YS 91-101 Platz vier.

Die vollständige Ergebnisliste und Zeiten können im Internet nachgesehen werden.

MJB



## „We will have the weather at 12.30 from the german... ähm... dem deutschen Wetterdienst!“

### (Lautsprecherdurchsage während der Warnemünder Woche)

Aufstehen um 06.45 Uhr oder vielmehr sich nochmals auf die andere Seite drehen und sich darüber freuen, dass Jan die Brötchen holt. Aber es ist nicht ewig möglich, das Aufstehen vor sich her zu schieben, also rollt man sich brav um sieben aus der Koje und schmeißt sich alles an Klamotten über, was man hat. Ja, was hat man denn da eigentlich? Hose, ja die liegt noch irgendwo auf den Segeln neben der Koje. T-Shirt, auch da, hab ich ja drin geschlafen. Socken, nee, nass. Schuhe, auch zu finden. Die wahre Wohltat ist es allerdings, ins warme Ölzeug zu



„Cool Runnings“ liegt vorn



steigen, denn, auch wenn es nötig ist, ein offenes Fenster bei Nacht führt schon auch dazu, dass es verdammt kalt ist. Man mag sich fragen, warum nur so wenig Klamotten an Bord sind. Tja... wo fang ich an?

Man muss sich, das habe ich innerhalb der letzten Wochen gelernt, wenn man mit Jan segelt, auf das Nötigste beschränken. Und damit meine ich wirklich das Nötigste, denn mal ehrlich, wer braucht auf einer Regatta schon einen Schlafsack? ICH! Nein ...jeder Protest sinnlos, es ist beschlossene Sache, keine Schlafsäcke, Taschen mit Klamotten werden geteilt oder kommen erst gar nicht an Bord, Wasser wird streng rationiert gefahren. Auch auf die zaghafte Frage, ob denn die Waschtasche bleiben dürfte, kam ein „nein“, keine Chance, alles muss runter. Was also am Vorabend noch nicht im Bus gelandet ist, wird nun nach dem Frühstück in den Bus gebracht. Langsam muss man sich eingestehen, dass wir mit weniger Gepäck angereist sind, als jetzt im Bus liegt, selbst Segel, die für unnötig befunden wurden, sind von Bord gekommen.

Man kann sich das Szenario wie folgt vorstellen: Man erwartet ein ausgeglichenes Hin und Her an Sachen, die aus dem Bus an Bord und umgekehrt getragen werden. In Wahrheit gibt es allerdings nur ein One-Way-Ticket von Bord für alles, was nicht absolut essentiell ist (nein, ein Kopfkissen ist NICHT wichtig genug, um mit zu dürfen). Also sehen wir den Tatsachen ins Auge, „Cool Runnings“ ist ein kleines Boot, schnell nass, langsam wieder trocken und bis unter die Decke leer geräumt. Und jetzt mal die andere Seite, mit Jan an Bord, hat Cool Runnings es geschafft, einen Ersten auf der Nordsee-Woche zu fahren, auf der Rückregatta des Welcome Race der Kieler Woche gab es einen gesegelten Ersten (na gut, berechnet Sechster, aber was soll's, wir waren als

erste im Ziel!) und nur unter Solent und doppelt gerefftem Groß haben wir es auch schon auf 14 Knoten geschafft. Man kann es nicht leugnen, auf diesem Boot zu segeln macht Spaß und ist jedes Mal eine neue Herausforderung. Und wenn man nicht grad im strömenden Regen auf der Kante sitzt und das Wasser langsam durch die undichten Stiefel kriecht, ist die sich dann oft selbst gestellte Frage „Warum mach ich das hier eigentlich?“ schnell beantwortet. Es ist jedes Mal anders, nie langweilig und auf jeden Fall lustig, denn das Gefühl, wenn man wie gefesselt auf die Speedo-Anzeige starrt und dann Wind und Welle perfekt zusammenarbeiten, ist einmalig, und dann hat man die Antwort auch irgendwo im Kopf.

Und dafür lohnt es sich auch, den Schlafsack im Bus zu lassen oder keinen Kaffee auf den Kante zu trinken. Ach ja, der Speed-Rekord steht mittlerweile bei 17,6 kn!

Bele Schütt

## Eine Woche auf „Tamam“

### Erfolgreicher

### SVAOe-Ausbildungstörn 2011

Im Zuge des Ausbildungsprogramms der SVAOe für Erwachsene fand vom 20. bis zum 28. August ein Ausbildungstörn mit der Segelyacht „Tamam“, Eigner, Schipper und Ausbilder Peter Zösch, statt. Die Fahrt führte von Flensburg-Sonwik über die Häfen Marina Minde, Hørup Hav, Sonderburg, Dyvig, Kalvø, Sonderburg zurück nach Sonwik

Voller Aufregung und Vorfreude auf den ersten Mehrtagestörn mit einem Dickschiff reisten wir am Sonnabendmorgen bei strahlend blauem



Die Crew des Ausbildungstörns: Martina, Katja, Axel, Michael und Peter

Fotos: Evensen, Gripenburg, Stannik

Himmel (ein nicht so häufiges Wetterbild in diesem Sommer) in Flensburg-Sonwik an. Peter, unser Skipper, Ausbilder und Eigner in einer Person, empfing uns herzlich an Bord seiner „Tamam“ Nach einem kurzen Rundgang, der Einweisung in das Schiff und dem Einkauf von Lebensmitteln liefen wir am Nachmittag aus. Peter erklärte uns erstmal die Eigenheiten und Reaktionen des Schiffes unter Motor. Jeder

musste mal rückwärts fahren und das Schiff über beide Seiten drehen. Schnell wurde uns klar, was mit dem „Radeffekt“ eigentlich gemeint ist und wie wichtig es ist, die Reaktionen des Schiffes zu kennen, um sie für bevorstehende Hafenmanöver nutzen zu können.

Zurück im Hafen erklärte uns Peter in aller Ruhe das bevorstehende Anlegemanöver und teilte jedem seine Aufgabe zu. Nach dem gelungenen Einlaufen wurde rasch „klar Schiff“ gemacht und es gab den obligatorischen Einlaufdrink – ein liebgewordenes Ritual nach jedem Segeltag. Nach einem sonnig warmen Ausklingen des Tages im Cockpit wurde das Abendessen zubereitet. Unser Käpt'n verwöhnte uns mit Spaghetti und Lachs-Sauce – echt lecker. Danach noch rasch die Kombüse aufklaren, und es folgte ein gemütlicher Abend in geselliger Runde. Nach Mitternacht fielen wir dann alle müde in die Kojen – es war ein gelungener Tag. Zufrieden und ganz entspannt schliefen alle schnell ein.

Am nächsten Morgen waren wir Neulinge schon ziemlich früh wach, blieben jedoch in den Kojen, bis auch der Letzte ein Lebenszeichen von sich gab. Es folgte ein üppiges Frühstück im Cockpit bei wunderschönem Wetter (man kann es dieses Jahr nicht oft genug betonen!). Anschließend wurde seeklar gemacht und wir starteten bei sehr mäßigem Wind zu unserem



ersten Segeltörn. Es ging die Förde runter bis zur „Schwiegermutter“. Jeder durfte mal ans Ruder, und wir lernten die ersten Manöver unter Segel auf dem Dickschiff. Es ist doch ein ganz anderer Ablauf als mit der Jolle auf der Alster.

Auf dem Rückweg nach Flensburg frischte der Wind noch etwas auf. Alles in allem war es ein wunderschöner Segeltag, zumal wir auch einen Schweinswal erspähen konnten. Nach dem Einlaufen und Aufklaren bereiteten wir uns auf das Abendessen vor – diesmal ging es zum Spanier/Portugiesen direkt in der Marina Sonwik – sehr zu empfehlen. Später stieß dann noch Michael zu uns, der leider wegen eines anderen Termins erst heute anreisen konnte. Zurück an Bord saßen wir noch ein wenig zusammen und gingen dann satt und zufrieden in die Kojen.

In dieser Nacht regnete es heftig, und morgens konnten wir dann leider nicht mehr draußen frühstücken – aber auch unter Deck schmeckte es allen. Danach musste Martina uns leider verlassen. Wir machten noch ein paar Besorgungen, bunkerten Diesel nach, und dann ging es ab Richtung Dänemark. Bei mäßigem Wind, durchgehender Bewölkung, aber trocken kamen wir eigentlich gut voran. Bis auf einmal die Hydrauliköldruckanzeige des Achterstags zu lecken begann. Also erst mal Backstagen setzen, Achterstag entspannen, Segel runter und Motor an. Kurzer Check, aber so einfach konnte der Schaden nicht behoben werden. Wir liefen in Marina Minde ein, und Peter konnte den Schaden vorläufig beheben. Wie gut, wenn der Skipper sein Boot so genau kennt und auch handwerklich so begabt ist. Sicherheitshalber blieben wir jedoch über Nacht im Hafen, um einen längeren Drucktest durchführen zu können. Es folgte ein schöner Abend bei Selbstverpflegung.

Der nächste Tag führte uns wieder die Förde

runter und bis Hørup Hav. Nach dem Festmachen und Aufklaren gingen wir noch kurz in den netten kleinen Ort, um uns mit ein paar Lebensmitteln und dänischen Kronen zu versorgen sowie einen kleinen Haf Rundgang zu absolvieren. Abends wurde wieder gekocht. „Tamam“ entwickelte sich zu einem richtigen Gourmet-Schiff. Nächsten Morgen brachen wir dann bei trübem Wetter und wenig Wind auf in Richtung Sonderburg. Nach einem kurzen Zwischenstopp zum Einkauf von Räucherfisch für den Abend motorten wir durch den Alsensund. Als die Fahrerin wieder etwas breiter war, setzten wir wieder Segel und machten einige Übungen mit Kursen zum Wind. Unser Tagesziel für diesen Abend war Dyvig – ein wirklich sehr hübscher, kleiner Hafen. Die Sonne war nachmittags auch wieder herausgekommen, und so konnten wir unser Abendmahl wieder im Cockpit genießen.

Bei wenig Wind führte uns der folgende Tag in Richtung Gjenner Bucht. Das Wetter war zwar schön, aber wieder mal wenig Wind. Leider fanden wir aufgrund des relativ großen Tiefgangs von „Tamam“ keinen geeigneten Ankerplatz, und so liefen wir in Kalvø ein. Nach einem kleinen Inselrundgang wurde gekocht, und es folgte wieder ein netter Abend. Zwischenzeitlich hatte Peter damit begonnen, uns einige Geschichten seines Lieblingsbuches vorzulesen. So gab es eigentlich immer etwas zu lachen.

Am nächsten Tag brachen wir dann wieder Richtung Ausgangshafen auf. Das Wetter war zwar schön, doch mit Windstärken um 4, in Böen bis 6 Bft aus Südost ging es voll gegenan. Peter war heute lieber selbst am Ruder, und wir mussten uns bei den Wenden ganz schön ins Zeug legen. Erst im Alsensund wurde es wieder ruhiger. Unser Tagesziel Sonderburg erreichten wir bei mittlerweile trübem Wetter. Für heute Abend

stand Labskaus auf dem Programm. Bislang hatten wir uns davor ja noch drücken können, doch heute Abend war es endgültig soweit. Es wurden noch die fehlenden Zutaten besorgt, und dann wurde ein Labskaus „spezial“ zubereitet, mit dem alle gut leben konnten. Es war durchaus schmackhaft und gehört einfach zur Bordküche dazu. Später stand noch eine Schiffsbesichtigung auf der „Philomena“ (Eckhoff/Schütt, SVAOe), neben der wir festgemacht hatten, an.

Am folgenden Morgen liefen wir zu unserer letzten Etappe zum Ausgangshafen Sonwik aus. Da die Wetterprognose schlecht war, wollte Peter sich mit genügend Zeitpuffer auf den Rückweg nach Flensburg machen. Anfänglich regnete es nur ziemlich heftig, doch je weiter wir Richtung Innenförde kamen, desto stürmischer wurde es. So war es eine absolut richtige Entscheidung, schon am Sonnabend zurückzukehren. Für die Überführung der „Tamam“ von Flensburg nach Strande war in Sonderburg aus der „Philomena“-Crew noch ein Mitsegler zugestiegen.

Wohlbehalten liefen wir in den Hafen ein, genossen unseren letzten gemeinsamen Abend wieder beim Spanier/Portugiesen und ließen den Abend mit einer kleinen Abschlussbesprechung ausklingen. Am nächsten Morgen gab es für uns das „Henkers-Frühstück“, und gegen Mittag gingen wir endgültig von Bord.

Wir sind Peter für diesen wunderschönen Törn, der uns sicherlich allen stets in guter Erinnerung bleiben wird, sehr dankbar. Er hat uns viel erklärt und beigebracht und blieb immer ruhig, gelassen und guter Laune. Wir haben wirklich viel von ihm gelernt. Dabei herrschte immer fröhliche Stimmung an Bord, und alle haben sich gut verstanden.

### **Nachtrag eines Teilnehmers: Segelausbildung für Erwachsene in der SVAOe**

Meine persönliche Bilanz nach fast einem Jahr: Der auf erwachsene Menschen zugeschnittene SPOSS-Kurs vermittelt auf angenehm überzeugende Art den Einstieg in die theoretischen Grundlagen und hat den Grundstein für die Bildung einer Gruppe gelegt, die sich im Sommerhalbjahr regelmäßig am Donnerstag am Alsterufer zum „Erwachsenensegeln“ getroffen hat. Was Ausbilder und Trainer hierbei geleistet haben und leisten, kann nicht genug gelobt werden. Eine praktische Bestätigung dessen, was davon bei uns „angekommen“ ist, haben Martina, Axel, Katja und ich im August auf der „Tamam“ gehabt. Peter Zösch hat mit dem Ausbildungstörn ein besonderes Erlebnis von Urlaub, Ausbildung und Praxiserfahrung ermöglicht. Von mir herzlichen Dank an Peter und der Rat an alle, ein solches Angebot anzunehmen!

Michael Evensen

### **Elbe-Ausfahrt der Optis**

Ein Teil unserer Segelausbildung für Opti-Kinder ist die alljährliche Elbeausfahrt. Dazu trafen sich nach der unumgänglichen Vorplanung am 3. September morgens um 09.00 Uhr acht Optikinder und vier BegleiterInnen im Hamburger Yachthafen. Zum Transportieren und Abladen der Optis waren Eltern natürlich auch anwesend, aber die Ausfahrt selbst geht ohne sie vonstatten.

Nach Verstauen aller notwendigen Ausrüstungen in den zwei Motorbooten „Ben“ und „Commander Finchen“ waren wir gegen 11.00 Uhr auf der Elbe. Für die meisten Kinder ist es das erste Mal segelnd auf der Elbe. Die Dimensionen sind



Optis bei leichter Brise auf der Unterelbe



Spiel- und Badepause auf Bishorst Sand

andere als auf der gewohnten Alster, und Schiffsverkehr und Tide machen es spannender als auf der Schlei in Borgwedel. Aber routiniert setzt sich unsere Flottille mit dem Ebbstrom und leichter Südostbrise in Bewegung. Auf eine Pause wird verzichtet. Vor dem Wind segelnd und treibend mümmeln die Kinder ihre Mittagsverpflegung. Unser Ziel ist der Bishorster Sand gegenüber von Bützfleth. Dort angekommen werden die Optis auf den Strand getragen, die Begleitboote ausgeladen und im Strom verankert.

Durch Entgegenkommen des Wassersport-Clubs Haseldorf konnten wir eine Fläche zum Zelten nutzen. Die Kinder nehmen sie gleich in Beschlag und bauen ihre Zelte in einer Geschwindigkeit auf, als würden sie sonst nichts anderes machen. Der Strand wird erkundet und sich gewundert, wie schnell die Flut das Wasser steigen lässt. Die Optis müssen weiter auf den Strand hoch und die Ankerleine eines Begleitboots weiter ausgesteckt werden. Neben dem Segeln ist das „Knee-Board“ fahren hinter „Ben“ oder „Commander Finchen“ ein Highlight. Bei diesem „Wasserski für Kleine“ lassen sich nach einigem Training manche Kinder auch durch schnelle Manöver oder Wellenfahrt nicht mehr abschütteln.

Das erste Septemberwochenende glänzt mit sommerlichen Temperaturen. Alle nutzen die Elbe zum Planschen und Schwimmen. Mit sinkender Sonne werden Lagerfeuer und Grill angeheizt, und nachdem alle gesättigt sind, wird der Abend weit weg von der Zivilisation genossen (Dow-Chemie und die Alu-Hütte grüßen mit Lichterschein von der anderen Elbseite). Einige Kinder kümmern sich um das Lagerfeuer, andere freuen sich über den abendlichen Blick über die Elbe. Positionslichter werden erkannt, Richtfeuerlinien und die unterschiedlichen Kennungen der Leuchttonnen bestimmt. Eine Schlafenszeit

war nicht fest ausgemacht, aber auch nicht notwendig, weil bis 22.00 Uhr alle Kinder müde in ihren Schlafsäcken verschwanden.

Eine Aufstehenszeit wäre vielleicht eher angebracht gewesen, denn um 06.30 Uhr krächte es schon: „Wieso schlafen die anderen denn noch“. Davon haben sich aber nicht alle wecken lassen. Eine ganze Rolle (unbenutztes) Klopapier musste herhalten um ohne BetreuerInnen und deren Feuerzeuge das Lagerfeuer wieder in Gang zu bringen. So konnten wir zum Frühstücksplan noch einige Würstchen und geröstetes Brot hinzufügen. Die Zelte waren schnell eingepackt und verstaut, das Zuwasserbringen der Optis wurde interessiert von einem schwimmenden Seehund aus nur ca. 50 m Entfernung beobachtet.

Wir sind dann erstmal elbabwärts hinter Pagensand gesegelt. Von der Pinnaumündung durch die Haseldorfer Binnenelbe mussten die Motorboote die Optis gegen die Tide in Schlepp nehmen, um dann bei Twielenfleth noch einmal Rast zu machen. Bei letzter Ebbe starteten wir, um gegen eine schwache bis leichte Brise aus Südost bis nach Wedel zu kreuzen. Mit einsetzender Flut ging es dann ganz schnell bis an die Slipanlage, wo die Eltern ihre „Kleinen“ schon erwarteten. Gemeinsam schnell aus-, auf- und eingeladen zerstreute sich die Runde dann in Richtung Alster (Optis auf ihren Hängern) und heimische Betten. Ein erlebnisreiches, schönes Wochenende für Kinder und BetreuerInnen ging zu Ende.

Lars Hauschildt



## Mit den C 55 nach Kiel

### Die erste C 55-Regatta in Norddeutschland

Am 18. September fand in Kiel beim SVK die Championsrace-Regatta für Jollen statt. Durch die Beteiligung von drei Hamburger Booten kam es dabei zur ersten Klassen-Regatta der C 55 in Norddeutschland mit insgesamt sechs Teilnehmern. Von der Alster kamen unsere SVAOe-eigene „Fontenay“ mit Hilke Düpre, Nils Düpre und Steffen Krohn, eine C-55 von Torsten Helm mit Urte Spiekermann (SVAOe) als Vorschoterin und die C-55 von Ralf Preuß mit Rolf Stünitz als Vorschoter, beide SVAOe.

Am Sonnabend trafen sich diese drei Hamburger Boote zum gemeinsamen Slippen in Heikendorf. Von dort ging es jeweils einhand zum SVK, während die Mitsegler die Autos dorthin brachten. Beim SVK wurden wir sehr herzlich aufgenommen und bekamen dort Platz auf Vereins-Yachten zum Übernachten. Hilke und Nils durften bei einem Vereinsmitglied übernachten, und auf dem Vereinsgrundstück gab es auch genügend Platz für unseren Bus. Somit konnten wir uns am Sonnabend dann völlig unbeschwert daran machen zu trainieren.

Es ist schon toll, einmal eine längere Strecke unter Spi zu fahren und dabei nicht gleich wieder das Ende der Alster erreicht zu haben, wenn man ihn gerade richtig getrimmt hat. Am Sonntag gab es dann drei Wettfahrten. Zum Glück kam nach der Flaute in der ersten Wettfahrt dann doch noch etwas Wind. So konnte uns eine Crew vom SVK zeigen, wie es richtig geht. Die hat dann auch wohlverdient gewonnen! Die Hamburger Boote belegten die Plätze 2, 4 und 5.

Nach den Wettfahrten ging es gleich wieder einhand mit Booten und Autos zum Slippen



Mit der C 55 „Fontenay“ auf der Kieler Förde  
Foto: Stephan Schindler (SVK)

auf die andere Seite der Förde nach Heikendorf. Nach einem zügigen Arbeitsgang sind wir dann mit den Booten auf den Trailern zurück nach Wik gefahren, wo man netterweise mit der Siegerehrung auf uns gewartet hatte.

Beim Klönschnak im Anschluss wurden fast alle Fragen „was habt ihr denn da gemacht?“ beantwortet, und auch über die Gründung einer Klassenvereinigung wurde gesprochen. Alles in allem ein tolles wie auch lehrreiches Wochenende, mit viel Segelspaß und neuen netten Kontakt zum SVK.

Rolf Stünitz

## „Big Brother“ am Haseldorfer Hafen

**Binnenelbe: Behörde ließ heimlich Überwachungskameras aufstellen**



Haseldorf/Kiel. Wer in den Container der RTL-Nabelschau „Big Brother“ zieht, der weiß, dass alles was er macht und sagt, gefilmt wird. Big Brother gibt es derzeit auch am Haseldorfer Hafen.

Dort wird auch gefilmt, allerdings nicht von einem Privatsender, sondern im behördlichen Auftrag. Wer auf der Binnenelbe schippert, der sollte nicht erfahren, dass von ihm Aufzeichnungen gemacht werden.

Nach UeNa-Informationen will die Wasser- und Schifffahrsdirektion Nord in Kiel neue Befahrungsregeln für die Binnenelbe im Bereich des Haseldorfer Naturschutzgebietes erlassen. Außerdem soll die Jagd neu reglementiert werden. Das ist allerdings überflüssig, da in diesem Bereich schon seit einigen Jahren nicht mehr gejagt wird. „Eine Grundlagenstudie über die Störung von Brut- und Rastvögeln“ solle mit Hilfe der Aufzeichnungen entstehen, erklärt Claudia Thoma von der Wasser- und Schifffahrsdirektion. Die Binnenelbe sei ein sehr sensibles Gebiet, die Erkenntnisse könnten auf andere Naturschutzgebiete übertragen werden. Man sei nicht verpflichtet gewesen, über die Aufnahmen zu informieren. Für die Bundesbehörde sei das ein

normales Vorgehen, erklärt sie. Die „Gesellschaft für Freilandökologie und Naturschutzplanung mbH“ (GFN) aus Kiel erhielt den Auftrag zu dem „Monitoring“. Vier Kameras sind aufgestellt worden. Je eine steht am Dwarsoch und dem alten Arm der Binnenelbe östlich vom Haseldorfer Hafen sowie zwei westlich vom Haseldorfer Hafen. „Wir sind höchst beunruhigt“, erklärt Haselaus Bürgermeister Rolf Herrmann (CDU). Mehr Naturschutz und weniger Nutzung durch den Menschen, so spekuliert er, könnte das Ergebnis der Big Brother-Aktion sein. Besonders erbost die Politiker der Haseldorfer Marsch, dass sie nicht informiert worden sind, was auf ihrem Gemeindegebiet geschieht. Schlauer als die Politiker sind dagegen der Leiter des Elbmarschenhauses, Bernd-Ulrich Netz, und der Nabu-Schutzgebietsbetreuer Uwe Helbing. Auf UeNa-Anfrage bestätigten beide, dass sie informiert worden sind.

Außerdem hat GFN beim Fachdienst Umwelt des Kreises Pinneberg das Betreten des Naturschutzgebietes beantragt. Der Antrag wurde Anfang Februar gestellt. Die Genehmigung gelte vom 18. Februar bis zum 1. Oktober 2012, berichtet Jörg Kastrup von der Kreisverwaltung. Man habe nicht mit dem „Beunruhigungspotenzial“ gerechnet, so Claudia Thoma. Deswegen schrieb GFN einen Brief mit Erklärungen an den Wassersportclub Haseldorf und das Amt Haseldorf. Das Schreiben ist datiert auf den 22. August, also rund ein halbes Jahr nach dem Beginn der Video-Aktion.

Thomas Pöhlßen

(Aus: Uetersener Nachrichten vom 24.8.2011)

### **Kommentar**

Es sieht so aus, als ob sich die Behörden mal wieder die Segler ausgesucht haben, um ihre Umweltaktivität nachzuweisen. GAN

## Aus dem DSV

### Förderung des Wassersports

Der DSV nahm anlässlich eines Gesprächs mit Abgeordneten der Verkehrsarbeitskreise der CDU/CSU – und der FDP-Bundestagsfraktion zu aktuellen Themen der Förderung des Wassersports Stellung. (Hierbei ging es im Wesentlichen um die Forderungen nach einer Maut für das Befahren von Bundeswasserstraßen und nach einer Lockerung der Führerscheinpflcht. Red.)

Der DSV begrüßt die Initiative der Bundesregierung, die Rahmenbedingungen für den Wassersport und den Wassersporttourismus in Deutschland zu verbessern. Da wäre es jedoch absolut kontraproduktiv, eine Maut für Bootsfahrer zu erheben. Deutschland ist ein Land des Wassersports. Das muss sich in tatsächlicher Wassersportpolitik widerspiegeln. Bund und Länder sollten keine neuen Abgaben für den

Wassersport einführen, sondern gemeinsam mit Verbänden und Medien für das Wassersportland Deutschland werben.

Der DSV trägt mit seiner Kampagne „Deutschland – Land des Wassersports“ dazu bei. Er sorgt außerdem zusammen mit dem DMVYV dafür, dass in- und ausländische Bootsfahrer nicht an jeder Schleuse Gebühren entrichten müssen, indem er diese pauschal für alle Wassersportler und Wassertouristen bezahlt.

### Einführung einer Maut für Wassersport?

Was wäre das für ein Europa, wenn – wie im Mittelalter – bei jedem Grenzübertritt „Wegezoll“ gezahlt werden müsste? Wohin soll das führen, wenn der Bund anfängt, für seine Infrastruktur Maut zu erheben? Werden dann auch die Bundesländer und die Kommunen irgendwann Maut für ihre Verkehrswege verlangen? Eine Maut für ihre Verkehrswege verlangen? Eine Maut würde wie ein Eintrittsgeld für das Urlaubsland



**FIRMENICH**  
YACHTVERSICHERUNGEN



**Eine Länge voraus.**

Firmenich GmbH & Co. KG Yachtversicherungen  
Chilehaus B • Fischertwiete 1 • 20095 Hamburg  
Tel 040.328 101 731 • [info@firmenich-yacht.de](mailto:info@firmenich-yacht.de)  
[www.firmenich-yacht.de](http://www.firmenich-yacht.de)

Ein Unternehmen der



GOSSLER, GOBERT & WOLTERS GRUPPE

Deutschland wirken. Die seit Jahrzehnten vom Deutschen Segler-Verband und vom Deutschen Motoryachtverband übernommene Pauschalabgeltung der Schleusengebühren für in- und ausländische Sportbootfahrer dadurch ad absurdum geführt. Die Mautfreiheit sollte im Gegenteil als Wettbewerbsvorteil des Standorts Deutschland im Sport-, Tourismus- und Standortmarketing eingesetzt werden. Mehr Gäste und mehr Deutsche, die in Deutschland Urlaub machen, bringen auch mehr Einkommen, Umsatz und Steuern ins Land.

Maritime Freizeitqualität ist im Übrigen ein Premium-Standortfaktor für unser Land. Menschen wollen da arbeiten, wo es sich auch gut leben lässt. Junge innovative Unternehmen, die auf hochqualifizierte Mitarbeiter angewiesen sind, siedeln sich in attraktiver Umgebung – oft am Wasser – an. Deshalb sollte die Bundesregierung das hervorragende Netzwerk der Flüsse, Seen und Kanäle auch für den Wassersport erhalten und nicht nur als Verkehrsträger der Güterschifffahrt.

### **Lockerung der Führerscheinpflcht?**

Deutsche Bundeswasserstraßen sind heute vergleichsweise sicher. Das liegt nicht nur am guten Ausbau, der guten Kennzeichnung und der Betreuung durch eine kompetente Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Auch die Befähigung der Schiffsführer in der Berufs-, Sport- und Freizeitschifffahrt trägt nach Überzeugung des DSV maßgeblich dazu bei. Unter Hinweis auf die Kompetenz der Sportbootfahrer ist es in den letzten Jahren gelungen, viele Reglementierungen vom Wassersport abzuwenden. Die Verkehrsteilnehmer auf Bundeswasserstraßen können untereinander darauf vertrauen, dass sie die notwendige Befähigung zum Führen ihrer jeweiligen Fahrzeuge besitzen. Nur wenn Verkehrsteilnehmer untereinander wissen, nach

welchen Regeln und nautischen Bedingungen sie manövrieren, ist ein gefahrloses Nebeneinander gewährleistet. Anders als im Straßenverkehr geht es dabei vielfach auch um solche Gefahren, die nicht ohne weiteres erkennbar sind (wie z.B. Untiefen), oder vorausschauendes Planen und Handeln nach den Regeln guter Seemannschaft erfordern.

Nach Ansicht des DSV ist es daher auch in Zukunft notwendig und sinnvoll, auf die Kompetenz der einzelnen Sportbootfahrer zu setzen. Sie bietet die größten Chancen für einen freiheitlichen und freizügigen Wassersport, den wir anstreben. Schiffsführer sollten auch in Zukunft selbst und eigenverantwortlich einschätzen können, ob und wann sie auslaufen, wie sie sich in Tiden- und Stromgewässern verhalten, welche Verkehrszeichen und Signale sie zu beachten haben und welche Sicherheitsmaßnahmen an Bord zu treffen sind, um Seegang und schweres Wetter zu bewältigen. Ein verantwortlicher Schiffsführer muss selbst und eigenständig handeln und entscheiden können, wenn es Probleme ab Bord gibt oder wenn andere Fahrzeuge in Not geraten. Wetterkunde, Navigation und praktische Seemannschaft gehören ebenso dazu, wie die sichere Beherrschung der Manöver.

Deshalb geht der DSV davon aus, dass es auch in Zukunft erforderlich sein wird, dass Sportbootfahrer ihre Befähigung zum Führen von Sportbooten nachweisen. Eine Umstellung der Führerscheinpflcht von „Motorleistung“ auf „Bootslänge“ oder „Höchstgeschwindigkeit“ bietet nach Einschätzung des DSV keine nennenswerten Vorteile. Im Gegenteil. Alle Erkenntnisse aus der Unfallforschung deuten darauf hin, dass die Unfallschwerpunkte nicht bei den besonders langen und besonders schnellen Booten liegen.

Bei der von den Verkehrsarbeitskreisen geforderten „Reduzierung der Ausbildungsverpflichtung“ scheint eine Falschinformation zugrunde zu liegen. Es gibt in Deutschland keine Ausbildungsverpflichtung. Nach geltender Rechtslage kann jeder Bewerber selbst und eigenverantwortlich entscheiden, wie und wo er sich das erforderliche Wissen und die erforderlichen praktischen Fähigkeiten für den Sportbootführerschein aneignet. Er entscheidet auch eigenverantwortlich, ob er sich darüber hinaus weiter ausbilden und eine freiwillige höhere Qualifikation erwerben möchte. Der DSV spricht sich dafür aus, dass dies so bleibt.

Das Funken ist Teil der nautischen Qualifikation eines Schiffsführers. Ist eine Funkanlage an Bord, muss er als verantwortlicher Entscheidungsträger wissen, welches Funkverfahren anzuwenden ist. Seegehende Yachten sollten eine Funkanlage an Bord haben. Die Möglichkeit zur Teilnahme am Seefunkverkehr, um z.B. Hilfe zu holen oder anderen helfen zu können, gehört zur guten Seemannschaft. Ob eine Ausrüstungspflicht für Charteryachten auch weiterhin gesetzlich geregelt werden muss, ist letztendlich eine Frage, inwieweit der Gesetzgeber den Vermietungsunternehmen vertraut.

Die Entwicklung des Wassersports und des Wassertourismus in Deutschland hängt neben diesen rechtlichen Rahmenbedingungen entscheidend davon ab, dass Flüsse, Seen und Kanäle auch weiterhin für die Sportschiffahrt erhalten werden und gemeinnützige Vereine, die mit ihren Sportboothäfen den größten Teil der Infrastruktur für den ruhenden Verkehr bereitstellen, angemessene Pachtbedingungen erhalten.

(Quelle: DSV-Stellungnahme August 2011 – Maut/Führerschein – gekürzt, weitere Infos unter [www.dsv.org](http://www.dsv.org).)

## Führerschein-, Funk- und Wetterkurse – Termine 2011/2012

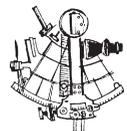
Den SVAOe-Nachrichten Nr. 4/2011 lagen die Anmeldeformulare für die Ausbildungskurse dieses Winterhalbjahres bei. Hier noch einmal zur Erinnerung die Termine:

Einführungsabend für die Führerscheinkurse Sportsegelschein (SPOSS), Sportbootführerschein-See (SBF-See), Sportküstenschifferschein (SKS) und für die Interessenten am Grundkurs Segeln für Erwachsene (GSE) am Montag, 31. Oktober 2011 um 19.00 Uhr im Clubhaus mit vielen Informationen. Anmeldung ist auch dort noch möglich. Interessenten am Sportseeschifferschein (SSS) kommen gleich zum ersten Unterrichtsabend am Mittwoch, 2. November 2011, ins Clubhaus.

Die Termine für die Funkkurse und das Wetterseminar liegen jetzt fest: UKW-Funksprechkurse Short Range Certificate (SRC) an den Wochenenden 19. und 20. November 2011 sowie 7. und 8. Januar 2012 im Clubhaus. Bitte frühzeitig in der Geschäftsstelle anmelden. Die Teilnehmerzahl ist begrenzt.

Ein intensives Wetterseminar wird stattfinden am Wochenende 28. und 29. Januar 2012 im Clubhaus. Bitte auch hierfür frühzeitig in der Geschäftsstelle das Interesse anmelden, da eine Mindestteilnehmerzahl erforderlich ist.

GAN



## Bestandene Führerscheinprüfungen 2011

Die Lehrkräfte unserer Führerscheinkurse konzentrieren sich nun schon wieder auf die Unterrichtssaison 2011/12. Vorher aber ist über die vergangene Saison zu berichten. Mit den Führerscheinprüfungen zieht sich das ja immer eine ganze Weile nach dem Unterricht hin. Im September fanden die vorläufig letzten, aber noch immer nicht die allerletzten Prüfungen statt. Das liegt daran, dass die Führerscheinbewerber sich bei den praktischen Prüfungen wegen der vereinseigenen Prüfungsboote an einen gesetzten Termin halten müssen. Gesetzte Termine passen aber nicht immer jedem. Bei den theoretischen Prüfungen dagegen haben sie ihre Freiheiten. Die wiederum bieten sich dafür an, ausgenutzt zu werden. So kommt es, dass die Zahl der bestandenen Führerscheinprüfungen stets deutlich geringer ist als die der Kursteilnehmer.

Der **Sportsegelschein (SPOSS)** ist für Jugendliche nach dem Jüngstensegelschein und vor dem ersten „amtlichen“ Führerschein gedacht. Wir bieten ihn aber auch den Erwachsenen an, die als Späteinsteiger die Grundlagen des Segelns lernen und den Erfolg ihrer Mühen bestätigt sehen möchten. Den SPOSS haben folgende Jugendliche bestanden: Josefin Linn Brand, Lina Kröger, Lennart Niemeier, Hanna Steingrobe, Felix Taschendorf. Vier weitere haben zwar die theoretische Prüfung im Frühjahr bestanden, aber ihr Schwung reichte nicht für die praktische. Das ist schade. Weiterhin sind vier Erwachsene noch in diesem Herbst für die Prüfung reif.

Am Kurs zum **Sportbootführerschein-See (SBF-See)** nahmen 19 Interessierte teil, und folgende 15 bestanden ihre theoretischen und

praktischen Prüfungen im Frühjahr: Peer Frederik Brand, Arne Güldener, Laura Hatje, Nicolaus Heins, Patrik Korn, Warja Kuttner, Max Luth, Janis Paul Mewes, Nils Oellerich, Frederik Schroeder, Urte Spiekermann, Jan-Eric Stehr, Tom Stryi, Jannik Thaßler, Knut Kilau.

Der nächsthöhere Führerschein ist der **Sportküstenschifferschein (SKS)**, der für die Küstengewässer bis 12 sm vor der Uferlinie gilt. Die SVAOe fordert ihn von den Führern vereinseigener Boote, wenn entsprechende Gewässer befahren werden. 10 Teilnehmer haben im letzten Winter den Unterricht mitgemacht. Die Prüfung ist zweigeteilt. Der Kurs schließt die praktische Prüfung mit ein. Bestanden haben sie Peer Frederik Brand, Jan Hauschild, Jonas Hummelt, Patrick Korn, Frederik Schroeder, Henrike Lunau. Der theoretischen Prüfung stellt sich jeder Bewerber in eigener Regie, wozu er zwei Jahre Zeit hat. Immerhin haben Jan Hauschild und Henrike Lunau inzwischen auch die Theorie bestanden und sind damit stolze Besitzer des SKS.

Für den **Sportseeschifferschein (SSS)** haben wir im letzten Winter keinen Kurs angeboten zugunsten eines erstmalig veranstalteten **Sporthochseeschifferschein (SHS)**-Kurses. Dieser war mit 15 Teilnehmern außergewöhnlich gut besucht. An die sehr anspruchsvolle vierteilige Prüfung haben sich bisher drei Teilnehmer gewagt. Stephan Lunau hat alle vier Prüfungsteile in einem Zug gewagt und bestanden. Er ist unser erster Sporthochseeschifferschein-Besitzer. Karsten Witt hat sich in England einer gleichartigen Prüfung erfolgreich unterzogen und darf sich nun Ocean Master nennen. Daniel Rüter hat sich zunächst an drei Prüfungsteile gewagt und diese bestanden. Den vierten und letzten zum Sporthochseeschifferschein wird er sicher in Kürze angehen. Wir drücken ihm die Daumen,

genau so, wie den anderen Kursteilnehmern, die sich hoffentlich ebenfalls bald daran wagen werden, das Gelernte unter Beweis zu stellen.

Wir gratulieren allen neuen Führerscheinbesitzern sehr herzlich! Allen, die sich noch nicht an die Prüfung herangetraut haben oder sie bisher nicht bestanden haben, wünschen wir gutes Selbstvertrauen und viel Erfolg. Es lohnt sich.

GAN

### Beilagenhinweis

Bitte beachten Sie folgende Beilagen in dieser Ausgabe:  
Yachtwerft Lütje  
SVAOe: Einladung Frühschoppen  
Einladung Herbstfest

## Freuden an der Wand für 2012

### Schöne Kalender für See- und Segelfreunde

Es gibt für Segler und Wassersportler verschiedene Anzeichen dafür, dass dieser so genannte Sommer vorbei ist. Nein, das Wetter ist nicht besser geworden. Ein sicheres Zeichen ist dann wohl mehr das Erscheinen der neuen Segelkalender. Das erweckt in der nun folgenden langen Herbst- und Winterzeit Vorfreude auf das nächste Jahr.

### Bei Edition Maritim, Hamburg, sind erschienen:

#### Fotografische Meisterwerke

Luxuriöse Fotos zeigen wieder eine Zusammenstellung ausgewählter fotografischer Meisterwerke von Yachten. Darstellungsweise und exklusives Design der Hochglanzaufnahmen

## **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](mailto:Beilken@t-online.de)

Tel.: 040 432086-0

22769 Hamburg  
[www.bbeilken.de](http://www.bbeilken.de)

auf mattschwarzem Fond begeistern, wenn auch zu einem stolzen Preis, nicht nur Foto- und Segelenthusiasten.

**Franco Pace 2012, 13 farbige Blätter im Großformat 70 x 57 cm, € 48,-**

### Die große Regattaszene

Man spürt unbändige Freude dieses Fotografen an seinen Motiven. Dieser Kalender zeigt dem Anhänger des schnellen Segelsports Yachten in internationalen Regattaklassen auf den großen internationalen und deutschen Wettfahrten.

**Franco Pace, Faszination Yachtsport 2012, 13 großformatige farbige Blätter im Format 67,5 x 47 cm, € 29,90**

### Augenblicke des Segelsports

Für ein Jahr entführen die von Svante Domizlaff sachverständig ausgewählten und beschriebenen spektakulären Bilder verschiedener bedeutender Yachtfotografen den Betrachter in die Welt des Hochseesegelns.

**Segeln 2012, 13 farbige Blätter im Format 47 x 45 cm, € 22,90**

### Magische Momente der See

Die Faszination des Lebens nahm im Meer seinen Anfang. So zieht das Meer nicht nur Seefahrer und Küstenbewohner in einen geheimnisvollen Bann. Der sich ständig wandelnde Anblick des Meeres übt auf alle eine starke Anziehungskraft aus. Auch am Schreibtisch übt der Anblick des gegenüber hängenden Kalenders einen beruhigenden Einfluss aus. Man kann sich an den beeindruckenden und berührenden schönen Darstellungen nicht satt sehen.

**Meere 2012, 13 farbige Blätter im Großformat 70 x 57 cm, € 39,90**

### Kunstwerke der Segelschifffahrt

Der beliebte Klassiker mit seinen technisch und farblich hochwertigen Reproduktionen von Kapitänsbildern ehemaliger Frachtfahrender Segel-

fahrzeuge auf Leinenstruktur mit authentischen Darstellungen und Erklärungen verschiedener Segelschiffstypen vergangener Epochen und den sachverständigen Erläuterungen hat seit drei Jahrzehnten eine große Anzahl von Liebhabern. Dass sie oft gesammelt oder eingerahmt werden, zeugt von der Qualität der Bilder.

**Chronik der Seefahrt 2012, 13 farbige Blätter im Format 41 x 41,5 cm, € 21,50**

### Ein Stück Seefahrtsgeschichte

Weltweit sind noch viele Großsegler segelnd als friedliche Botschafter vieler Länder unterwegs. Sie vermitteln einen Eindruck von Seefahrerromantik, auch wenn sie seit langem nicht mehr in der der gewerblichen Frachtfahrt fahren, sondern der Ausbildung oder dem Seetourismus dienen. So ziehen die immer wieder die Betrachter in ihren Bann und sind inzwischen touristische Attraktionen in vielen Häfen. Die eindrucksvollen Porträts vermitteln mit vielen Details einen Eindruck vom Leben und von der Technik an Bord.

**Windjammer 2012, 13 farbige Blätter im Format 47 x 45 cm, € 22,90**

### Historische Schiffsplakate

Viele Shiplover erwarten alljährlich mit Ungeduld das Erscheinen dieses besonders beliebtesten Kalenders, da seine einzelnen Blätter von ihnen gesammelt werden. Viele dieser schönen klassischen Grafiken ziehen inzwischen gerahmt an der Wand hängend immer wieder ihre stolzen Eigentümer und deren Besucher in ihren Bann. Mit Hinweisen auf die jeweiligen Künstler sachverständig von Dr. Boye Meyer-Friese kommentiert, wird auch diese Auswahl brillanter Reproduktionen künstlerisch wertvoller großformatiger Schiffs- und Reederei plakate mit zeitgenössischen Abbildungen vergangener Schiffe wie gewohnt wieder viel Freude bereiten.

**Historische Schiffsplakate 2012, 13 farbige Blätter im Format 47 x 67,5 cm, € 29,90**

### **...und von Delius Klasing Verlag, Bielefeld: Für Freunde klassischer Yachten**

Das Interesse an klassischen Yachten, ihrer Geschichte und ihren Veranstaltungen ist ungebrochen. Verständlich, dass ihre zahlreichen Enthusiasten einen eigenen Kalender haben müssen. Auch im nächsten Jahr können sie sich wieder an dem besonderen Stil der faszinierenden Aufnahmen aus der europäischen Klassikerszene erfreuen. Die Bilder machte Niko Krauss, der sich als Yachtfotograf schon Europaweit einen Namen gemacht hat. Yachtredeakteur Fridtjof Gunkel schrieb die informativen Bilderläuterungen.

**Nico Krauss, Yacht Classic 2012, 13 großformatige farbige Blätter, Format 67,5 x 47 cm, € 29,90**

### **Königlicher Sport**

Der seit Jahrzehnten bekannte Yachtfotograf Peter Neumann hat in diesem Kalender-Klassiker wieder eine Sammlung neuer, spektakulärer und eindrucksvoller Regattamotive zusammengestellt. So vielfältig wie unser Sport sind auch die Boote und Yachten, Situationen und Wetterbedingungen, die er mit seiner Kamera bei verschiedenen Regatten an vielen Orten in Aufsehen erregenden Fotos festgehalten hat.

**Peter Neumann, Yachtsport 2012, 13 farbige Blätter, 1 Blatt mit Erläuterungen, Format 56 x 45,5 cm, € 22,90**

### **Klassisch schön**

Auch dieser Kalender ist seit vielen Jahrzehnten ein schöner und preiswerter Klassiker, dessen diesjährige Ausgabe wieder einmal mehr Lust auf Segeln macht. Ob Renn- oder Klassische Yacht, der bekannte Yachtfotograf bringt in seinen stimmungsvollen Bildern wieder einmal die ganze Schönheit des Segelns ins Haus.

**Kurt Schubert, Schönheit des Segelns 2012, 13 farbige Blätter mit Erläuterungen, Format 38 x 40 cm, € 14,--**

### **Wahre Wunderwerke**

Von den einen hemmungslos bewundert, von anderen als übertriebener Luxus verurteilt. Zwischen „sie schaffen Arbeitsplätze“ und „das Geld wäre an den Schattenseiten dieser Welt nötiger“ klaffen die Meinungen weit auseinander. Das sind die exklusiven Super- und Megayachten, von denen sich immer mehr an den schönen Plätzen dieser Welt tummeln. Mit diesem – natürlich – großformatigen Kalender kann man sie auch zu Hause oder im Büro an der Wand bewundern. Träumen und Staunen sind schließlich nicht verboten. Zusätzlich gibt es interessante Informationen.

**Superyachten 2012, 13 farbige Blätter, Großformat 70 x 57 cm, € 39,90**

### **Land Im Wechsel der Gezeiten**

Ursprünglichkeit, Ruhe, Frieden, Weite und Klarheit machen den besonderen Reiz dieses einmaligen, von der UNESCO, nicht zuletzt wegen seiner ökologischen Bedeutung, zum Welterbe der Menschheit erklärten Gebietes aus. Im Deutschen kennt man nicht – wie im Englischen „Seascape“ – das begriffliche Pendant zur Landschaft, die Seeschaft). Das Wattenmeer ist im Wechsel der Gezeiten beides. Ein neuer sehr schöner Kalender hat jetzt den besonderen Charakter des Welterbes festgehalten.

**Nico Krauss, Wattenmeer 2012, 13 farbige Blätter mit Erläuterungen, Großformat 67,5 x 47 cm, € 29,90**

### **Baudenkmale der Seefahrt**

Obwohl die maritimen Wahrzeichen für den Nautiker immer weniger von Bedeutung sind – wie früher haben sie nichts von ihrer Faszination verloren. Die gemauerten oder stählernen Konstruktionen, die seit Jahrhunderten den Schiffen den Weg weisen. Viele sind stillgelegt, werden aber als Baudenkmäler weiter erhalten, andere

haben immer noch ihre Berechtigung. Was wäre eine Seefahrt un unbekannter Küste ohne das Aufblitzen an der Kimm? So werden an der Elbe sogar noch immer neue gebaut!

Dem allgemeinen großen Interesse folgend, gibt es hier sogar zwei Kalender zu diesem beliebten Thema. Für Leuchtturmfans enthält diese Sammlung des berühmten französischen Leuchtturmfotografen Plisson wieder eine große Bandbreite von Türmen aus aller Welt mit ausführlichen Erläuterungen.

Hinzugekommen ist ein etwas kleinerer und preiswerterer, aber ebenfalls sehr schöner Kalender mit bestechenden Fotos zu demselben Thema, gestaltet von Gabi Reichert, deren außergewöhnliche Porträts einen besonderen Blick für Licht und Farben offenbaren.

**Philip Plisson, Leuchttürme 2012, 13 farbige Blätter im Großformat 70 x 57 cm, € 39,90 und Gabi Reichert, Leuchttürme 2012, 13 farbige Blätter, Format 56 x 45,5 cm, € 22,90**

### Die Arbeit der Seenotretter

Immer größer wird der Anteil der rund 2500 jährlichen Einsätze der DGzRS in der Sport-schiffahrt. Es ist deshalb wichtig, dass dieser Kalender in brillanten Fotos auf die Arbeit des Seenotrettungsdienstes, der nur aus Spenden und freiwilligen Beiträgen finanziert wird, hinweist. Die großformatigen Fotos zeigen Ausschnitte von der Arbeit, den Aufgaben, den Männern und ihren Schiffen, die bei jedem Wetter rausgehen, um zu helfen. Mit dem Erwerb dieses Kalenders tun sie sogar noch ein gutes Werk, denn vom Verkaufserlös gehen € 2,60 direkt an die DGzRS.  
**... wir kommen 2012, 13 farbige Blätter im Format 45 x 47 cm, DSV-Verlag, Hamburg, € 19,90**



## SVAOeer und ihre Schiffsnamen

### „Herzjung“, die H-Jolle, die es offiziell nicht gibt.

In unserem kleinen Bericht über die Entstehung des Schiffsnamens der „Niña“ von Michael Hampe in der Vorausgabe unserer Nachrichten regten wir an, dass Mitglieder auch weiterhin die – zum Teil ja erklärungsbedürftigen – Namen ihrer Boote in einem kurzen Textbeitrag erklären. Unser Ehrenmitglied Arthur Wilhelm „Adje“ Hauschildt ist dieser Anregung als Erster gefolgt, und erklärt nachstehend nicht nur die Entstehung des Namens der Erfolgs H-Jolle „Herz-Jung“, sondern auch die Geschichte um die Zuteilung der Nummer „H-300“. Er schreibt:

1950 kaufte ich mit einem Darlehen der SVAOe die Elb-H-Jolle „H 30“. Nun musste ein Name für das Boot gefunden werden. In der Nachkriegszeit spielten wir zu viert – alles SVAOeer – Skat. Fritz Heise (†) und Kurt Walsemann (†) waren die Ältesten, dann kam ich und der Jüngste war Winfried Greve. Noch vor der Währungsreform 1948 veranstaltete die SVAOe ein Kostümfest im „Fährhaus Teufelsbrück“. Wir vier Skatspieler hatten weiße Hemden an, und, entsprechend dem Alter, hatte ich ein großes rotes Herz auf dem Rücken. Dieses war der Ursprung des Namens, der eigentlich in Plattdeutsch sein sollte. Aber „Herz“ = „Hatten“ und „hart“ = ebenfalls „Hatten“ auf Platt waren nicht zu unterscheiden. Mit „hart“ hatte ich nichts im Sinn, also kam nur die hochdeutsche Fassung in Frage: „HERZJUNG“.

Im Winter 1952/53 ließ ich mir bei Feltz eine neue Eb-H-Jolle bauen, für die ich die Nummer „H 300“ haben wollte, die vom DSV zuzuteilen war. In den Jahren war der DSV fast eine Hambur-

ger Institution. Der damalige Präsident Carl Georg Gewers war sicherlich 35 Jahre älter als ich, aber man kannte und duzte sich. Vom Verband bekam ich die Nummer „H 88“ zugeteilt. Da ich einen Sprachfehler habe, sagte ich zu Gewers: „Carl, ich kann doch a – a – achtundachtzig so schlecht aussprechen.“ Er erwiderte nur: „Mach doch H 300 ins Segel, das merkt doch keiner.“ So geschah es. Ein Messbrief ist noch original, alle anderen habe ich in „H 300“ geändert.

Vor ein paar Jahren kam der Vermessungspapst des DSV zu meinem Sohn Peter, der seit langem das Boot segelt, und sagte: „Eure Jolle ist ja ein Mogelboot, eine Elb-H-Jolle H 300 ist gibt es gar nicht!“ Trotz „falscher Nummer“ segelt „Herzjung“ seit bald 60 Jahren immer noch erfolgreich! Wer es nicht glaubt, schlage Seite 10 der Vorausgabe nach!

AWH

Wenn auch nicht jeder mit einer falschen Nummer aufwarten kann, so sind wir gespannt auf weitere informative Mitteilungen über Schiffsnamen in der SVAOe. Ein Foto darf ruhig dabei sein.

Die Red.

## Bücher für den Herbst

Dieses zur rechten Zeit erschienene Buch richtet sich an Eigner, die ihr Boot und dessen Ausrüstung optimal selber pflegen und warten wollen. Leicht verständlich geschrieben und reich illustriert erklärt es praxisgerecht mancherlei von der Motorwartung bis zu handwerklichen Holzarbeiten. Wer sich nicht sicher fühlt oder neue Anregungen aufnehmen möchte, kurz: wem sein Boot am Herzen liegt, ist mit diesem Buch gut bedient.

**Pat Manley/Rupert Holmes, Perfekte Bootspflege, Kow-how für die Praxis, 304 Seiten, 595 Farbfotos, 121 farb. Abb., 28 Zeichnungen, Delius Klasing Verlag, Bielefeld € 29,90**

## Klimawandel im Ostseeraum

Erwärmung oder Abkühlung, häufigere Stürme und stärkere Niederschläge? Das Thema Klimaänderung lässt niemand mehr unberührt. Wodurch wird sie verursacht, wie sind ihre Auswirkungen und wie können wir ihr begegnen? Das sind Fragen, die zwar nicht nur den Segler berühren, aber er ist augenscheinlich besonders davon stärker betroffen. So stieß auch der gut besuchte Vortrag über die Auswirkung des Klimawandels auf den Ostseeraum des maritimen Meteorologen

*Wir sehen uns!*



**Christiansen**

Bücher seit 1878

Bahrenfelder Str. 79 · 22765 Hamburg · Tel: 040.390 20 72  
[info@buecher-christiansen.de](mailto:info@buecher-christiansen.de) · [www.buecher-christiansen.de](http://www.buecher-christiansen.de)

**UNSERE ÖFFNUNGSZEITEN:**

Montag - Freitag 9.30 bis 20 Uhr, Samstag 10 bis 18 Uhr

Dr. Tinz im Clubhaus der SVAOe vor knapp einem Jahr auf großes Interesse. Seine besonders auf die Belange des Seglers zugeschnittenen Ausführungen führten zu einer lebhaften Beteiligung, wie die anschließende Diskussion zeigte. Zudem wurde Interesse an einer schriftlichen Version des Inhaltes des Vortrages geäußert. Dem trägt dieses von dem Vortragenden in Zusammenarbeit mit dem bedeutenden Klimatologen und Ozeanografen Prof. Dr. Peter Hupfer verfassten Büchleins über die aktuellen Probleme in leicht lesbarer Form Rechnung.

**Peter Hupfer/Birger Tinz, Die Ostseeküste im Klimawandel, 98 Seiten mit zahlreichen Fotos, Abbildungen und Grafiken, Edition Eagle-Guide, Leipzig € 14,50**

## Zu unserem Umschlagbild

### Der Maler und Zeichner Rainer Ullrich

Der 1941 in Flensburg geborene Maler absolvierte nach einer Lehre als Schriftsetzer von 1962 bis 1966 an der Kunstschule Alsterdamm eine Ausbildung zum Grafiker. Nach einer kurzen

Tätigkeit als Grafikassistent offenbarte sich mit einer Durchquerung der Sahara 1969 seine Abenteuerlust, die ihn später wieder einholen sollte. Auf eine Tätigkeit als Art Director in der bekannten Werbeagentur William Wilkens in Hamburg folgte die Gründung einer eigenen Werbeagentur „Elbe-Drei“. Wie manche segelnden Künstler entdeckte er die Gaffelszene für sich und renovierte von 1977 bis 1981 den Gaffelkutter „Frieda von Hadersleben“, mit dem er zu den frühen Liegnern im Museumshafen Oevelgönne gehörte, bevor er in Flensburg eine neue Heimat für sein Schiff fand.

Aber Rainer Ullrich konnte nicht nur an Bord arbeiten und segeln. Er musste dafür ja auch Geld verdienen und so gründete sei Atelier „Art & Work“ in Hamburg. Gleichzeitig begann er mit einer großflächigen und kräftigen Acrylmalerei, die als dekorative Wandgestaltungen vorzugsweise Themen zu Wasser und See, Küsten und Schiffe behandeln. Unsere Abbildung „Segler Mosaik“ zeigt ein eher ungewöhnliches Werk aus jener Epoche, die ihn als Maler erstmals über Hamburgs Grenzen hinaus bekannt machte.

Seither präsentierte Rainer Ulrich seine Werke auf zahlreichen Ausstellungen in Deutschland, im benachbarten Dänemark, aber auch im fernen Florida. Die ständige Ausstellung in seinem Hamburger Atelier ist für jeden Besucher immer eine Offenbarung. Bekannt wurde er auch durch seine Malreisen auf Traditionsschiffen, wie der dänischen „Brita Leth“, auf denen er mit seinen fundierten Kenntnissen und fröhlichem Wesen junge Maler und Anfänger in die Anfänge dieser Kunst einweihte.

Seit 2002 packte ihn wieder das Fernweh. Als „Expeditionsmaler“ begleitete er Arved Fuchs auf Reisen mit dem hölzernen Haikutter „Dagmar Aaen“ durch die Nordost-Passage (2002)

## Mitgliederversammlung am 18. Oktober

**Termin: 19:00h**

**Ort: Clubhaus**

Es erwartet uns eine interessante Präsentation zum Thema Elektronische Navigation.

Niko Tänzler von HanseNautic wird uns die aktuellen Möglichkeiten der Integration von GPS und AIS in die elektronische Seekarte demonstrieren und gern Ihre Fragen beantworten.

und nach Grönland (2007). 2004 befuhr er mit der „Victoria Amazonica“ den Amazonas. Auf diesen Reisen entstanden seine legendären Skizzenbücher. Sie zeigen Ullrich als Meister der schnellen Skizze, sei es als Zeichnung oder Aquarell oder als Kombination von beiden.

Es deutete sich allmählich an, dass ihm die Arbeit an dem schönen großen eigenen Kutter allmählich zu viel wurde. Zuletzt hatten wir 2010 am Steg in Satrupholz zusammen gelegen und gemeinsam mit Boris und Inge Kegel-Konietzko einen fröhlichen und unbeschwerten Tag am Alsensund an Bord unserer Schiffe verbracht. Wenig später musste sich Rainer schweren Herzens aus gesundheitlichen Gründen von der „Frieda von Hadersleben“ trennen. Seine Unruhe ist geblieben, und malen wird er weiterhin.

Jürgen Schaper

## Dies und das

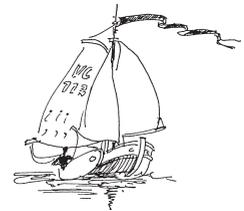
### Hochkaräter SVAOe?

In der Veröffentlichung „Elbvororte“ des Hamburger Abendblattes von September 2011 las man einen Hinweis auf das 50jährige Bestehen des Hamburger Yachthafens. In dem gut lesbaren Magazin heißt es (auszugsweise): „...52 gemeinnützige Vereine mit 1900 Mitgliedern ge-

hören der Hamburger Yachthafen Gemeinschaft (HYG) an... Darunter befinden sich Hochkaräter wie der Norddeutsche Regatta Verein (NRV), der Hamburger Segel Club (HSC) und die Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne (SVAOe)...“ Ende der Skala.

Der Duden kennt nur das von Karat, = Gewichtseinheit von Edelsteinen, abgeleitete Wort hochkarätig. Warum also soll auch ein so hochkarätiger Segelverein wie die SVAOe (vergleiche auch den Hinweis „Späte Gratulationen“) kein „Hochkaräter“ sein? Wer die Versammlung am 20. September besucht hat, und das waren eine ganze Anzahl – auch hochkarätiger – Mitglieder, der hat ohnehin keinerlei Zweifel an dieser Bewertung durch einen offenbar sachkundigen Autor. Nehmen wir sie also vergnüglich schmunzelnd zur Kenntnis und bemühen uns alle darum, dass es auch künftig so bleiben wird. Das wünscht sich jedenfalls

Klecks



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](http://www.tischlerei-louwien.de)

Höchst ungern nur bekenne ich:  
S'gibt bess're Dichter als wie mich!  
Was ich nur allzu deutlich merke  
les' ich meinen eignen Werke!

### Sommer 2011

Wenn wir uns nach Starkwind, Regen  
wieder in den Hafen legen  
schaukeln wir auch noch an Land.  
Butz schwankt und es schwankt die  
Hand;

doch das kann uns nicht verdrießen,  
wenn wir Rødspætte genießen,  
die man uns schön heiß serviert,  
wozu wir ganz ungeniert  
kühles Carlsbergøl noch schlürfen,  
was wir hier ja machen dürfen.  
Scholle jetzt genossen habend  
grüßen wir Euch: Guten Abend!

„Butz“ Bursch

## Zu guter Letzt – ein Gedicht...

Heinz Ehrhardt ist schon lange tot. Nun ist auch noch Lorient gestorben. Unser Mitglied und (Dichter) Gustav Adolf, kurz „Butz“, Bursch erfreut sich aber (hoffentlich) bester Gesundheit. Er pflegt seine seglerischen Reiseerlebnisse in kurzen, aber prägnanten Versen zusammenzufassen, die er mir gelegentlich (aber viel zu selten) zuschickt. Eins davon könnte auf den vergangenen Sommer zutreffen. Wir wollen es unseren Lesern nicht vorenthalten:

The collage features several items:

- MEERESWELTEN STRALSUND**: A colorful poster for a sailing event.
- 199602**: A yellow ticket for the Friesenmuseum Föhr.
- 090007**: A yellow ticket for the Viermastbark „Passat“.
- 019003**: A green ticket for the Hirtshals Museum.
- 60005**: A green ticket for the Hirtshals Museum.
- 1895-100 JAHRE-1995**: A poster for the Nord-Ostsee-Kanal exhibition.
- hanseboot**: A poster for a boat show.
- Fahrtchein für 1 Person € 0,90**: A small ticket for a boat ride.

**Beckerbillett · Hamburg**  
Eintrittskartendruck und Kassensysteme

Telefon 040 - 399 202-0 · Telefax 040 - 399 202 99  
dtp@beckerbillett.de · www.beckerbillett.de