

SVAOe NACHRICHTEN

1-2013 JANUAR / FEBRUAR



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

91. Jahrgang

Januar / Februar 2013

Nr. 1



Fahrplanmäßig mit dem „GreyHound“-Bus über den Atlantik: Dietmar Segner und Dagmar Ibe

In dieser Ausgabe

Zukunft ist machbar	2
Jubilare 2013	4
Unsere Jahreshauptversammlung	5
Neuaufnahmen	6
Geburtstagsgrüße	6
Todesanzeige Bruhns	6
Besuch bei Napoleon	7
Erfolg auf der Havel Klassik	8
Mit „Greyhound“ in die Karibik	9
Mit Opti und Fahrrad	13
Oh Tannenbaum...	16
Sicherheit bei der Nordseewoche	19
Modellsegler im Allgäu	20
Eine unglaubliche Geschichte	22
Aus dem DSV	26
Nautische Nachrichten	28
Dies und das	29
Fahrtsegeln einst	30
Merinowolle gegen Kunststoff	32
Liegegebühren Eckernförde	33
Zu unserem Titelbild	33
Buchtipps für das Frühjahr	34
Zu guter Letzt	36

Zukunft ist machbar!

2 Auch in der SVAOe gibt es einen 4 „Generationenvertrag“

5 Wieder einmal können wir mit gutem Gewissen
6 auf ein Jahr SVAOe zurückblicken.

6 Ich will den Jahresberichten der Vorstands-
6 und Beiratsmitglieder nicht vorgreifen. Aber
7 ich denke, ein paar Gedanken über oder
8 Wünsche für die Zukunft sind erlaubt.

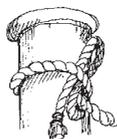
9 Es gibt viele langjährige und treue Mit-
13 glieder. Nicht alle von ihnen haben noch ein
16 Boot, aber in der SVAOe ihre Freunde und ihre
19 Heimat. Doch die biologische Uhr tickt bei jedem
20 unerbittlich. Jedes Jahr leider etwas lauter und
22 deutlicher.

26 Wir alle denken, der eine öfter, die andere sel-
28 tener, an die Zukunft unseres Gemeinwesens.
29 Und wir sprechen mit anderen darüber. Mehr
30 als denken oder darüber reden können wir nicht.
32 Wenn wir Glück haben, haben wir Kinder. Wenn
33 wir viel Glück haben, werden sie Segler wie ihre
34 Eltern. Wenn die SVAOe Glück hat, werden sie
36 Mitglieder, und wenn sie viel Glück hat, bleiben
sie das auch.

33 Zukunft ist zerbrechlich. Menschliche Partner-
34 schaften, ob familiäre, freundschaftliche oder
36 geschäftliche, zerbrechen häufiger als früher.
Vereinsmitgliedschaften leider auch.

Ja und?

Was wir nicht können, ist, die Hände in den
Schoß zu legen und zu sagen, lass doch andere
machen. Wir müssen alle daran interessiert sein,
eine zukunftssichere SVAOe zu erhalten, die den



so genannten „Generationenvertrag“ einerseits finanziell ermöglicht und der andererseits von den Nachfolgenden mit Freude und Engagement erfüllt wird.

Dies, so scheint mir, ist trotz eines hohen Wohlstandes im Land schwieriger geworden.

Ich selbst hatte das Glück, in Oevelgönne meine Kindheit und Jugend zu verbringen. Weder musste ich fliehen, noch trafen mich die Bomben. Im Alter von 12 Jahren „trat mein Vater mich“ in die SVAOe ein. Dort durfte ich auf einem Jugendkutter Segeln lernen und konnte mein ganzes Leben bis ins hohe Alter ein Boot haben. So viel Glück hat nicht jeder.

Ich hatte die Möglichkeit, in fast 70 Jahren Mitgliedschaft in der SVAOe viel zu lernen. Nicht nur Segeln. Auch den Umgang mit Menschen. Denken, Reden, Lesen, Schreiben. Ich habe versucht, das später zurückzugeben. Das ist mein

Teil der Erfüllung des „Generationenvertrages“. Die Lebensumstände haben sich verändert und verbessert. Sie sind aber leider auch die Ursache einer größeren Fluktuation als früher. Sei es durch berufsbedingten Wohnsitzwechsel oder aufgrund erweiterter Freizeitangebote. Darunter leidet auch die Treue zum Verein.

Was können wir tun?

Auf jeden Fall mehr, als in der Kinder-, Jugend- und Juniorenarbeit nur neue Boote und Ausrüstungsmaterial anzuschaffen und den jungen Mitgliedern nach dem Motto „Nun segelt man schön“ zu überlassen. Wir müssen in ihnen auch das Bewusstsein für eine der wichtigsten Aufgaben jedes Vereins vermitteln. Den Willen, auch nach der Zeit, in der wir Älteren ihnen das Segeln finanziell ermöglicht haben, dabeizubleiben, mitzuarbeiten, und Pinne und Schot der SVAOe weiterzugeben an die jeweils

Es wird Frühling! Die Maschine, die Segel, die Pumpen, alles wird überprüft! Und das Bordfernglas prüft Foto-Wannack kostenlos für Sie!

Kann ja sein, das das Fernglas vom Cockpit ins Boot geflogen ist. Dann kann es sein, das Sie doppelt sehen mit dem Fernglas, weil die Prismen sich verschoben haben. Das passiert besonders bei älteren Modellen. Auch gereinigt werden müssen die Objektive, so das keine Salzurückstände die Vergütung beschädigen. Wir reparieren alles, Ferngläser, Kameras und Projektoren in eigener Werkstatt. Wenn Sie zu uns kommen in die Neanderstraße am Michel, bringen Sie Ihr altes Fernglas mit und wir zeigen Ihnen was heute ein modernes Fernglas leistet. Helligkeit, Brillanz und Schärfe zeichnen diese neuen Ferngläser aus. Und Seemann, unsere Augen werden nicht besser, aber immer besser werden unsere Ferngläser. Wir haben für jeden Geldbeutel das passende. Von Steiner-LEICA-ZEISS-SWAROVSKI-MINOX-NIKON-KOWA und andere führen wir die gesamte Palette und haben alles am Lager. Vor unserer Ladentür mit Blick auf den Michel können Sie in Ruhe alles testen und probieren. Wir führen auch neueste Digitaltechnik von Olympus-NIKON-CANON-Panasonic und andere. Gerne senden wir Ihnen auch unsere kleine Broschüre „die Merkmale guter Ferngläser“ und Unterlagen über alles Neue.

Und wenn Sie uns nicht in der Neanderstraße beim Michel besuchen können, besuchen Sie uns im Internet unter www.foto-wannack.de

**Bitte vormerken: Hansebird 2013 auf der Elbinsel Kaltehofe 24.-26. Mai!
Betriebsferien 4. bis 17. März 2013**



FOTO-WANNACK

Neanderstraße 27 · 20459 Hamburg (seit 1931)

Montag bis Freitag von 9 bis 18 Uhr · Tel. 040 / 340182 · Fax 040 / 353106
Info unter foto-wannack.de · Anfragen: e-mail d.wannack@hamburg.de

nachfolgende Generation. Spätere Jahrgänge wollen schließlich auch segeln.

Was will er denn? Werden sie fragen. In kaum einem Segelverein gibt es doch so viele ehrenamtlich arbeitende Mitglieder wie in der SVAOe. Sicher können wir auch darauf stolz sein. Wir dürfen uns aber nicht darauf ausruhen. Es muss ein kontinuierlicher Übergang von Vereinsarbeit und Leitungsaufgaben an Jüngere erfolgen. Dazu gehört das rechtzeitige Suchen und Finden eines geeigneten Nachfolgers oder einer Nachfolgerin für die Aufgabe.

Dazu gehört nicht zuletzt auch, dass unsere zahlreichen in Vorstand, Beirat und Ausschüssen arbeitenden Mitglieder, denen ich hier ausdrücklich für das wieder einmal ein Jahr lang Geleistete danken möchte, neben ihrer fachlichen auch so viel soziale Kompetenz besitzen, um den Kontakt untereinander, das heißt in den anderen Sparten zu suchen und zu pflegen.

Und nebenbei wollen wir ja auch noch ein bisschen segeln.

Ich wünsche allen ein gutes und erfolgreiches Jahr 2013.

Jürgen Chr. Schaper

Jubilare in 2013

Wir würden uns freuen, wenn alle kommen würden

Auch in diesem Jahr gibt es wieder eine Anzahl von Mitgliedern, die 50 bzw. 25 Jahre lang der SVAOe angehören. Da wir in diesem Jahr eine große Anzahl von Jubilaren ehren werden, hat der Vorstand beschlossen, die Ehrung in einer besonderen Veranstaltung im Clubhaus vorzunehmen. Den Termin werden wir den Jubilaren in Kürze mitteilen.

Um sie, ihre Familien und Freunde auf den Termin vorzubereiten, hier im Vorwege schon mal ihre Namen. **Gold werden bekommen:** Norbert Ahrens, Hartwig Behrendt, Berend Janssen Bruhns, Frank Jacobsen, Rolf Pasternak, Norbert Schlöbom, Klaus Strüven und Barbara Vorbau. **Silber:** Norbert Berg, Rüdiger Dartsch, Detlef Flentge, Ulrich Körner, Günter Leheld, Wilhelm Leifeld, Dietmar Pannwitz, Jochen Peschke, Frank-Michael Raschdorf, Jens Röschmann, Rüdiger Röhrs, Jan Ruß, Justus Schilling, Ron Schöling, Gerd Schulz, Ulf Stetter, Ullrich Swoboda, Christa Wacker, Michael Wegner und Klaus Wernicke.

Kommodore, Vorstand und Ältestenrat

Beckerbillett · Hamburg
Eintrittskartendruck und Kassensysteme

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

In der kreativen Gemeinsamkeit, der offenen Diskussion und dem verlässlichen Vertrauen in das Engagement vieler liegt das Zukunftspotential der SVAOe.

Jahreshauptversammlung der SVAOe

In kaum einem Segelverein gibt es so viele ehrenamtlich arbeitende Mitglieder wie in der SVAOe. Wir können darauf stolz sein. Wir dürfen uns aber nicht darauf ausruhen.

Auf der Jahreshauptversammlung unserer SVAOe sollen ihre Mitglieder wieder einmal den gesteuerten Kurs des vergangenen Jahr bewerten. Sie sollen Kritik üben, Vorschläge machen und den künftigen Kurs absetzen. Nicht zuletzt durch die anstehenden Wahlen ihrer „Schiffsführung“.

Die JHV bietet eine gute Gelegenheit für alle, besonders für diejenigen, die neu zu unserer Gemeinschaft gehören, miteinander zu klönen, andere kennen zu lernen und sich dabei über all das zu informieren, was Sie schon immer über die SVAOe und ihre Aktivitäten wissen wollten.

Wann? Dienstag, den 26. Februar 2013

Bitte notieren sie sich den geänderten Termin!

Beginn schon um 18.00 Uhr, des offiziellen Teiles um 19.00 Uhr!

Wo? Im Clubhaus, Neumühlen 21, 22763 Hamburg

(Bus 112 bis Lawaetzhaus, Schnellbus bis Hohenzollernring-Süd
oder Fähre 62 bis Neumühlen/Oevelgönne)

Das Clubhaus ist ab 18.00 zum Klönsnack geöffnet.

Wir bitten um rechtzeitiges Erscheinen.

Eine schriftliche Einladung mit der Tagesordnung und den Berichten der einzelnen Ausschüsse wird liegt diesem Nachrichtenblatt bei. Lest sie bitte aufmerksam durch. Meckert, lobt und tadelt, regt an, arbeitet und gestaltet mit, bringt euch mit neuen Ideen ein, davon lebt eine Gemeinschaft wie die unsrige!

Jürgen Schaper
Kommodore

Andreas Völker
Vorsitzender

Beitragsabbuchung

Anfang April werden die gemäß Beschluss der Jahreshauptversammlung vom 26.02.2013 festgesetzten SVAOe-Mitgliedsbeiträge von Ihrem Konto abgebucht!

06.03.	Norman Oestmann	30
08.03.	Klaus Riecken	75
16.03.	Horst Gohdes	70
19.03.	Alfred Hanssen	75
19.03.	Gesine Diebold	50
20.03.	Rüdiger Gilde	65
21.03.	Jörg Laxkmann	55
22.03.	Rolf Pasternak	75
24.03.	Inka Peschke	60
26.03.	Andreas Tempel	50
28.03.	Dirk Müller-Börner	50
01.04.	Lutz Wittenberg	60
01.04.	Max Augustin	20
05.04.	Lieselotte Christiansen	85
10.04.	Christina Gottschall	50
19.04.	Rose Schwarz	70
20.04.	Torsten Ziehr	55
21.04.	Hermann Meiners	80
24.04.	Peter Albrecht	75
25.04.	Ole Fritsch	20
29.04.	Klaus Lorenzen	65
30.04.	Laurens Kils-Hütten	40

Herzliche Glückwünsche!

Unsere Grüße und Glückwünsche gehen an alle diejenigen, die in den beiden bevorstehenden Frühjahrsmonaten des neuen Jahres Geburtstag haben. Besondere Grüße gehen an alle alten und jungen Mitglieder, die in einen runden Geburtstag haben. Wir wünschen allen ein gesundes neues Lebensjahr – an Land und auf dem Wasser.

03.03.	Justin Dennert	10
04.03.	Johannes-Rudolf Selig	65
04.03.	Wolfgang Mackens	65
05.03.	Mark-Anton Wilke	20

Unser langjähriges Mitglied

Kapitän Reemt Bruhns

12. August 1931 – 21. Januar 2013
Träger der Goldenen Nadel der
SVAOe

hat im Alter von 81 Jahren für immer
 abgelegt.

Mit der Familie trauert sein
 Freundeskreis um den Verlust. Wir
 werden das Leben des Verstorbenen in
 einem Nachruf in der nächsten Ausgabe
 unserer Nachrichten würdigen.

Kommodore, Vorstand und Ältestenrat



Grüße zum Weihnachtsfest und Jahreswechsel von Familie Witt der „Gunvør XL“ aus Kapstadt

Besuch bei Napoleon

Standortmeldung von „Gunvør XL“

Wir berichteten in Heft 6/2012, dass die „Gunvør XL“ von Karsten und Sheila Witt auf ihrer Weltumsegelung im Rahmen der World ARC-Rallye den afrikanischen Kontinent erreicht hatte. Den hat sie inzwischen schon wieder verlassen. Das Weihnachtsfest 2012 wurde in Kapstadt mit großer Feier im Familienkreis begangen, wie das Bild zeigt. Nun wird der Südatlantik überquert. Das erste Etappenziel auf diesem Abschnitt war die

abgelegene Insel St. Helena, auf der Napoleon seine letzten, einsamen Jahre verbrachte. Wenn Sie diese Nachrichten in Händen halten, befindet sich „Gunvør XL“ schon wieder auf dem Weg nach Brasilien. Das Ziel der Rallye, St. Lucia/Westindien, soll Anfang April erreicht werden. Dann ist die Weltumsegelung beendet. Bis nach Hause sind es dann allerdings noch immer mehr als 3000 Seemeilen, aber das bisschen werden sie schon noch schaffen. Wir drücken die Daumen.

GAN



Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG

www.seemannsoehne.de

Schenefeld

Dannenkamp 20
22869 Schenefeld
Tel.: 8660610

Blankenese

Dormienstraße 9
22587 Hamburg
Tel.: 866 06 10

Rissen

Ole Kohdrift 1
22559 Hamburg
Tel.: 81 40 10

Groß Flottbek

Stiller Weg 2
22607 Hamburg
Tel.: 82 17 62

Bestattungen

aller Art und
Bestattungsvorsorge

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



Die 88 Jahre alte J-Jolle „Fram“ wird von Vater Manfred und Sohn Marek Jacob sehr erfolgreich gesegelt.

Havel Klassik – Sieg über alles!

Manfred Jacob mit 88 Jahre alter J-Jolle erfolgreich

Die SVAOeer Manfred Jacob mit Sohn Marek und Udo Lang wurden Gesamtsieger bei der Havel Klassik 2012 in Berlin.

Bei leichtesten Winden zeigten sie, dass ihre 88 Jahre alte 22-qm-Rennjolle „Fram“ ein Flautenläufer ist. Sie liefen unter Spinnaker, verfolgt von der 100 Jahre alten Sonderklassenyacht „Jugend“, als erstes Boot von über 90 Yachten, Jollenkreuzern und Jollen über die Ziellinie. Zu segeln waren 28 Kilometer von Spandau zur Glienicker Brücke und zurück. Sie erreichten nach 4 ½ Stunden als Erste das Ziel vor dem Akademischen Segel Verein zu Berlin und gewannen sowohl nach gesegelter als auch nach berech-

neteter Zeit! Die Sonderklasse „Jugend“ wurde anlässlich des 100. Geburtstags aus Österreich an die Havel transportiert, wo sie schon vor 100 Jahren auf dem Wannsee erfolgreich war. Die laut „Tagesspiegel“ „Siegerin der Herzen“, die auch optisch gut ankam, räumte vier Preise ab, darunter den Preis für die längste Anreise. Da der Wind drehte, musste das hintere Feld sogar kreuzen, so dass das dritte Boot erst 50 Minuten später als die „Fram“ durch das Ziel segelte.

Ein Anlass, den Erfolg ausgiebig im Garten des ASV zu feiern. Manfred Jacob hatte dann alle Mühe, den von Claus Reichardt gestifteten riesigen „Havel-Klassik-Pokal“ (Wanderpreis für das schnellste Schiff aller Klassen nach berechneter Zeit) mit nach Hause zu schleppen.

Wir gratulieren unserer erfolgreichen Crew zu diesem ungewöhnlichen Erfolg!

JCS

Mit dem „GreyHound-Bus“ in die Karibik

Wie es begann

Es soll hier nicht die Rede von einer Busreise sein, sondern von der Transatlantikreise mit unserer SY „GreyHound“ im Jahre 2011/12. Der „Überlandbus“ spielte dann doch noch eine Rolle, aber davon später mehr. Zunächst ein paar Worte zur „GreyHound“: In den Jahren 2007 und 2008 haben wir ein von Berckemeyer Design gezeichnetes 48-Fuß-Aluminiumschiff bei den Werften Benjamins (Kasko in Alu geschweißt) und Siemer Jachtservice (Ausbau und Technik) bauen lassen. Nach ersten Probefahrten 2009 nach Finnland und 2010 zu den schottischen Hebriden sollte es in 2011 dann zur letzten Probefahrt auf den Atlantik gehen. Zunächst hatten wir, das sind Dagmar und ich, eine Reise zu den Kanarischen Inseln geplant. Die Route für die Rückreise blieb erstmal offen. Entweder sollte es über die Azoren zurück nach Nordeuropa gehen oder die Reise sollte Richtung Westen weitergehen. Letztlich gab ein Geschenk den Ausschlag: Dagmar bekam einen Segelführer über die Virgin Islands geschenkt und entschied beim Anschauen der türkisblauen Ankerbuchten: „Da will ich hin!“

Die Reise

Nun ist die Anreise mit dem eigenen Boot doch noch etwas anderes, als wenn man ein Flugticket im Internet kauft. Also galt es, die Wochen an Bord unseres Bootes mit den beruflichen Erfordernissen, den Monatskarten der Winde auf dem Atlantik, mit den Hurrikanrisiken und mit den Möglichkeiten, das Schiff sicher in der Karibik zu „parken“, zu koordinieren. Letztlich sah der Plan vor, über Weihnachten und Neujahr über den Atlantik zu segeln, das Boot dann in der Marina Jolly Harbour/Antigua liegen zu

lassen, während der Frühjahrsferien dann Insel-Hopping in den Leeward Islands und den Virgin Islands zu machen und dann im Mai 2012 das Schiff als Decksfracht von St. Thomas aus wieder nach Europa transportieren zu lassen. Durch den Transport wurde es möglich, dass wir noch einige Wochen in der Karibik verbringen konnten anstatt sofort wieder zurück zu segeln.

Die Technik

Unsere „GreyHound“ ist ein 48-Fuß Einzelbau in Aluminium. Nach fünf Jahren erfolgloser Suche in ganz Europa nach einem Aluschiff, das unseren Vorstellungen entspricht, hatten wir uns entschieden, bei Martin Menzner (Stein bei Kiel) von Berckemeyer Design unser Wunschschiiff zeichnen zu lassen. Relativ schlank, besonders im Bugbereich, Festkiel, aber nicht mehr als 2,0 m Tiefgang, Kuttertakelung, nur vier Kojen, aber dafür eine Menge Sicherheit, Stauraum und ein gut geschütztes Cockpit sollte das Schiff haben. Die Werften Benjamins in Emden (Schweißen des Kaskos) und Siemer Jachtservice in Barbel (Ausbau, Installationen) haben dann die Pläne in ein reales Schiff umgesetzt. Der ganze Prozess war intensiv, aber erstaunlich problemlos. Doch das ist eine ganze andere Geschichte.

Wichtig war uns bei der Auslegung des Schiffes, dass es möglichst nachhaltig betrieben werden kann. Bewusst haben wir auf einen Generator zur Stromerzeugung verzichtet. Ein derartiger Generator braucht nicht nur Diesel, sondern erzeugt auch ein Menge Lärm und Gestank. Beides möchte man in einer ruhigen Traumankerbucht definitiv nicht. Weiterhin muss man auch bei einem Generator alle 150 bis 200 Stunden einen Ölwechsel durchführen. Wenn er jeden Tag fünf Stunden läuft, also alle vier Wochen. Es gibt definitiv Schöneres als sich bei 30° C in einer engen Backskiste mit einem Ölwechsel

zu beschäftigen und dann das Altöl mit sich herumschleppen, da man es nicht überall umweltgerecht entsorgen kann.

Bleiben also als Energiequelle noch Sonne und Wind. Und Sparen. Fangen wir bei Letzterem an. Es lohnt sich genau zu schauen, wo der meiste Strom verbraucht wird. Üblicherweise sind dies Autopilot und Kühlschrank/Freezer. Wir haben zwar einen leistungsfähigen Simrad/Jefa-Autopiloten, fahren aber auf Langstrecke fast ausschließlich mit einer rein mechanischen Windfahnensteuerung (Monitor von Scanmar International, USA). Die hatte sich bereits bei zwei Atlantikquerungen auf unserem vorherigen Boot bewährt. Sie verbraucht keinen Strom, macht keinen Lärm, ist extrem zuverlässig und lässt sich im Falle eines Falles selbst reparieren. Damit sparen wir schon mal etwa 100 bis 120 Ah pro Tag.

Unser Kühlschrank hat spezielle Vakuum-Isolierpaneele, die bei 30 mm Dicke eine PU-Schaum-Isolierung von 100 mm übertreffen, wodurch die Laufzeit des Kühlaggregats deutlich reduziert wird. Weiterhin sind alle Fahrlichter und sämtliche Beleuchtung unter Deck mit LED ausgerüstet. Es lohnt sich auch zu prüfen, wie viel Strom zum Beispiel der Kartenplotter verbraucht und gegebenenfalls das zu installierende Modell dementsprechend auszuwählen. Unserer (Simrad NX-45) verbraucht 2,3 A, der neueste Plotter mit integrierter Festplatte und schnellerem Bildaufbau verbraucht 4,5 A. Auf den Tag hochgerechnet sind das 50 Ah mehr am Tag. Auf vielen Schiffen wären das zwei Stunden Motoren pro Tag mehr für keinen ernsthaften Vorteil.

Letztlich haben wir auch geprüft, welche Geräte Strom verbrauchen, ohne irgendetwas zu tun. So verbraucht zum Beispiel unser Victron phoenix multiplus Inverter 1,2 A, ohne dass irgendein

Verbraucher Leistung abfordert. Also abschalten, denn 230 V braucht man ja nur selten. Die Elektrowinch (Andersen) braucht 0,5 A in Ruhe. Die haben wir unterwegs aber meist angelassen, da sie hilfreich sein kann, wenn in einer Bö schnell gereift werden muss.

Von Sunware haben wir drei Paneele SW5066 auf dem Doghouse und vier Paneele SW5065 vor dem Traveller auf dem Aufbau installiert. Insgesamt haben diese 399 Wp, was aber eher theoretischer Natur ist. In der Realität haben die Paneele im Durchschnitt 85 Ah pro Tag erzeugt. Diese Stromproduktion wurde durch zwei Faktoren begrenzt: Bei dem gewählten Installationsort ist es unumgänglich, dass ein Teil der Zellen durch den Großbaum abgeschattet ist und damit das entsprechende Paneel fast keinen Strom erzeugt. Weiterhin waren die Batterien oft voll, so dass der Regler eine weitere Stromerzeugung verhindert hat. Auf dem Bügel am Heck haben wir weiterhin einen Superwind 350 Windgenerator. Beim Segeln vor dem Wind erhält der Windgenerator natürlich nicht so viel Wind, aber in den Phasen mit 25 kn Wind und mehr reichte es dann trotzdem, noch ein paar Ampere zusätzlich bereit zu stellen.

Zusammenfassend können wir sagen: Ein Leben ohne Generator ist mit etwas Überlegung möglich und dann durchaus angenehm. Als Einschränkung mussten wir lediglich akzeptieren, dass wir Waschmaschine und Geschirrspüler nur verwenden konnten, wenn Landstrom zur Verfügung stand.

Seeverhalten

Böse Zungen behaupten, mit achterlichem Wind über den Atlantik zu segeln sei trivial. Wenn man ein Fass in Las Palmas ins Wasser wirft, würde es auch irgendwann in der Karibik ankommen. Da ist etwas Wahres dran. Es ist sicher eine größere



„GreyHound“ im Sir Francis Drake Channel, südlich von Tortola, British Virgin Islands



Frischer Fisch an Bord. Goldmakrele satt!



„GreyHound“ vor dem Start auf den Kanarischen Inseln

Das zuverlässigste Crewmitglied: die Monitor Windsteuerungs-Anlage



Leistung, die Nord-West-Route zu bezwingen. Es ist auch in der Regel schwieriger, bei Nordwest 5–6 Bft. nach Helgoland zu kreuzen oder im Englischen Kanal das Verkehrstrennungsgebiet zu queren als raumschots bei denselben Stärken dort zu schippern. Dennoch hat der Atlantik etwas, und es ist schon ein anderes Gefühl, wenn hinter einem 500 sm, vor einem 2300 sm, wenn unter einem 4000 m Wasser sind, und wenn „Einlaufen“ in einen Hafen keine Option ist.

Auch läuft das Projekt nicht unter dem Titel „Expedition“ oder „sich etwas beweisen“, sondern das Ziel war, den Urlaub und die schöne Zeit zu genießen. Das machte der Seegang zeitweise schwer. Wir hatten von Anfang an 5–6 Bft Wind, und dabei baut sich schnell eine See von 3–4 m auf. Anders als bei den üblichen Nord- und Ostsee-Törns ist man nachts auch nicht im Hafen und kann sich ruhig aufs Ohr legen....

Triviale Alltagstätigkeiten in Bad und Küche werden zu schwierigen Projekten, die Balance, Geschicklichkeit und optimales Timing erfordern. Zumindest einmal klappte es mit dem Timing nicht so gut: Das gerade angerührte Frühstücksrührei schwappte genau in dem Moment aus der Schüssel, als die darunter befindliche Gewürzschublade offen stand und das Ei zielstrebig neben der Besteckschublade auch alle Gewürzdosen traf und deren Deckel verklebte, bevor es dann teilweise auf dem Kajütboden landete. Die Bordfrau war „not amused“!

Nach drei Tagen hat man sich an die Schiffsbewegungen einigermaßen gewöhnt. Nachdem die ersten 20.000 Wellen nicht ins Cockpit eingestiegen sind, ist es dann auch entspannender. Dazu tragen das sichere, tiefe Cockpit unseres soliden Schiffes, die angenehmen Bewegungen des Rumpfes mit dem scharfen Bug und das feste Doghouse bei. Man fühlt sich wie in „Ab-

rahams Schoß“. Das Schlafen wird erleichtert durch einen auf den Namen „Klaus“ getauften mit kleinen Styroporkügelchen gefüllten langen Sack. Man kann sich da richtig schön hinein schmiegen, bis man dann wie am Strand in einer Kuhle liegt und der Körper beim Rollen des Schiffes nicht in der Koje hin- und her rollt. Die Idee hatten wir von Boris Herrmann, der es damit um die Welt geschafft hat.

Zu Weihnachten wurde es dann etwas ruhiger (Wellenhöhe nur noch 2,5 m), so dass wir das Heiligabend-Festessen zwar mit Antirutsch-Tischsets, aber am Kajüttisch im Salon genießen konnten. Es gab geräucherte Entenbrust an Mango als Vorspeise, frisch gefangene Goldmakrele in Butter kurz angedünstet mit Limonensauce als Hauptgang und in Butter-Orangen gebratene mit Rum flambierte Bananen zum Dessert. Das ist dann doch ein angenehmer Fortschritt gegenüber den vor 30 Jahren üblichen warm gemachten Konservendosen mit serbischer Bohnensuppe....

Leider wurden die Schiffsbewegungen zum Jahresende wieder unangenehmer. Es überlagerte sich eine ca. 3 m hohe Windsee von achtern mit einer von einem Wintersturm im Nordatlantik aus Norden anlaufender Dünung, so dass es eine sehr unregelmäßige See mit 3,5–4,5 m Wellen und Kreuzseen gab. Auch ein 250 sm vor uns laufender 56-Fuß-Katamaran klagte über die Schiffsbewegungen.

Dietmar Segner

(Fortsetzung und Schluss
in der nächsten Ausgabe)



Mit Opti und Fahrrad

Sportliches Oldtimertreffen an der Müritz

Drei Dickschiffsegler, Tönnies, Dirk und Uwe verabreden sich im Winter zu einer achttägigen Opti-Sommertour auf der mecklenburgischen Kleinseenplatte. Eine geeignete Ferienwohnung direkt am See, mit Bootssteg und Badestrand, sowie ein noch fehlender dritter Opti, werden nach intensiver Suche über das Internet gefunden.

Am 11. August fahren wir, bepackt mit Optis und Fahrrädern, zu unserem Quartier nach Diemitz, einem verschlafenen Ort am Vilzsee, südlich der Müritz, einem idealen Ausgangspunkt für unsere kleine Flotte. Alle Himmelsrichtungen stehen uns für ausgedehnte Segeltouren offen. Wir sind begeistert von dem Quartier, der Lage und einem herrlichen Wetter, das sich im Sommer 2012 nur selten von seiner guten Seite zeigt.

Am nächsten Tag werden die Oldtimeroptis, alle Fabrikat Falsled mit Moritzsegeln, aus den siebziger Jahren, klargemacht. Mit drei Antriebsarten wie Segel, Riemen und Praddel sind die Boote optimal ausgestattet. Wir Skipper sind doppelt so alt wie die Boote. Unsere Kinder sind längst rausgewachsen, wir dagegen nun wieder hingedrückt.

Bei Sonnenschein und leichter Brise aus Nordost stechen wir in See. Unter Seglern bedeutet jede Fahrt mit zwei und mehr gleichgroßen Booten immer eine Wettfahrt. Tönnies, bekannt als Raubein und gefürchteter Regattasegler („Hille Hex“), packt sofort wieder das Regattafieber: „Da hinten, die westliche Fahrwassertonne ergibt eine gute Kreuz“, und ab geht es. Bevor Dirk und ich unsere Knochen sortieren können, ist Tönnies schon auf und davon. Nach seinem Sieg geht es dann gemütlicher, meist mit ach-

TOPLICHT

SCHIFFSAUSRÜSTUNG FÜR TRADITIONELLE SCHIFFE

Von Affenfaust bis Zitrone ...

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



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

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



Die Route durch die mecklenburgische Kleinseen-Platte



Abladen und zu Wasserbringen der drei Optis



Verdiente Mittagspause in Schwarz



Die Gewusel in der Diemitzer Schleuse



Tönies Hagelstein im Amazonasdschungel oder in der Drosedower Bek?



Landfall!

Fotos und Abb. Uwe Angerer

terlichen bis raumen Winden über den Vilzsee und den Schwarzer See zum Dorf Schwarz. Nach einem Dorfbummel mit kleinem Imbiss segeln wir, überwiegend kreuzend, zurück nach Diemitz.

Eigentlich wollen wir heute nur ein wenig „vor der Haustür“ segeln, aber da Wetter und Wind günstig erscheinen, überrumpele ich Tönnies und Dirk zu einer ausgedehnten Vierseentour. Vom Vilzsee zur Diemitzer Schleuse kommen die Riemen zum Einsatz. Dirk, unser Optineuling, hat große Probleme, die Richtung einzuhalten und eiert noch mächtig umher. Als vor der Schleuse auch noch eine der Dollen aus der Buchse rutscht, kann er nur noch im Kreis fahren. Jetzt kommt das Paddel zum Einsatz. Mit notdürftig reparierter Pullanlage geht's weiter, vorbei an vielen wartenden Motoryachten und Großraumflößen, bis vor die Schleusenkammer.

Nach kurzer Wartezeit werden die Kleinbootfahrer, nachdem einige dicke Motoryachten eingelaufen sind, auch noch in die letzte Lücke gestopft. In der Hochsaison müssen Motoryachten zeitweise stundenlang warten, wenn bevorrechtigte Ausflugs- und Kreuzfahrtschiffe die ganze Schleuse ausfüllen.

Leicht benebelt von den Auspuffgasen der Motorboote müssen wir uns noch ca. 500 m rudern durch den Schleusenkanal bis zum Labussee vorarbeiten. Jetzt erst beginnt der Segelspaß. Gegen östlichen Wind um zwei Bft kreuzen wir gemütlich über den See zur Dolbek, einer ca. 1,5 km langen Verbindung zum Gobenowsee. Tönnies segelt wieder weit voraus. Als Ausrede für meine schlechte Segelleistung muss unser Optineuling Dirk herhalten. Ich möchte ihn nicht allein zurücklassen, dabei ist er als Anfänger schon überraschend gut.

Nach kurzer Halbwindfahrt über den Gobenowsee, beginnt jetzt eine ca. 2 km lange

romantische Ruderstrecke durch die Drosedower Bek. Auwald, Schilf und Seerosenfelder geben uns das Gefühl einer abenteuerlichen Dschungelfahrt. Den übrigen Wasserwanderern bieten die rudern Opas in ihren eckigen Kisten ein belustigendes Bild. Woher sollen die auch wissen, dass wir in international segelnden Regattayachten unterwegs sind.

Vor uns liegt der 5 km lange Rätzsee. Frei von Motorbooten geht es mit flauen, achterlichen Winden um ein bis zwei Beaufort Richtung südost zur Fleether Mühle. Tönnies hat geschickt die Waldabdeckung umsegelt und liegt so wieder weit voraus. Von Paddlern und Kanuten wird dieser beliebte See bei starken süd- oder nördlichen Gegenwinden sehr gefürchtet. Wir dagegen könnten heute gut ein bis zwei Windstärken mehr gebrauchen. Gegen 19.30 Uhr erreichen wir ausgehungert die Feether Mühle. Außer ein paar Möhrchen, Kohlrabistückchen, drei Äpfeln und Wasser gibt es unterwegs nichts zu beißen. Da der erhoffte Imbiss an der Fleether Mühle schon dicht ist, werden die drei Optis mit letzter Kraft 50 m über die Straße zum nächsten See getragen. Rudern und segelnd erreichen wir mit dem Sonnenuntergang müde und schlaff unseren Bootssteg.

Bei angekündigten flauen Winden und Durchgang einer schmalen Regenfront entschließen wir uns heute für eine Fahrradtour. Es ist ein gutes Kontrastprogramm, um unsere im Opti gestauchten Beine wieder in Form zu bringen. Auf überwiegend wenig befahrenen glatten Straßen, aber auch holprigen Wald- und Kopfsteinpflasterwegen, fahren wir, quer durch eine schöne Wald- und Seenlandschaft, zum Großen Stechlinsee. Nach einem Erfrischungsbad im sehr klaren, bis zu 70 m tiefen See, geht es nach einer Mahlzeit beim Seefischer, mit kleinen Umwegen, zurück zum Quartier. Sechzig Strampelkilometer

müssen zum Kompensieren der Schrumpfkuren im Opti ausreichen.

Um die ewigen Frotzeleien über Dirks und meine Rudereinrichtung zu beenden, steht heute vor einer Segeltour ein Rudermatchrace zwischen Tönnies und mir auf dem Programm. Tönnies prahlt mit seinen selbst einlamierten Buchsen für die Bronzedollen, und den professionellen Vollholzriemen. Meine aus Sperrholz und Gartergerätestielen gefertigten Teile bezeichnet er als Mickymauskram und Plastikschieß. Das kann ich nicht auf mir sitzen lassen. Ich schwöre auf meine Bauteile, aber wetten will ich nicht. Ziel unserer Wettfahrt ist wieder die 800 m entfernte Fahrwassertonne. Dirk macht den Schiedsrichter und soll uns im Profiruderboot des Vermieters begleiten. Doch unser Schiedsrichter kommt mächtig vom Kurs ab und wirft auf halber Strecke das Handtuch. Tönnies zieht schließlich völlig ausgepumpt mit guten drei Bootslängen Rückstand den Kürzeren. Danach hat das Lästern ein Ende. Den weiteren Tag verbringen wir mit Segeln bei leichtem Wind auf dem Vilzsee und dem Schwarzer See, natürlich immer unter verdeckten Regattabedingungen.

Am vorletzten Tag zwingt uns die totale Flaute zu einer Kanutour, was für eingefleischte Segler ungewöhnlich und entsprechend schweißtreibend ist. Wir nehmen es sportlich und setzen uns nach einem ausgiebigen Frühstück in das vom Wohnungsvermieter kostenlos zur Verfügung gestellte neue Fünfer-Kanu. Unter blauem Himmel geht es über Mössen- und Zotzensee sowie einen Kanal, vorbei an romantischen Boots- und Ferienhäusern, nach Mirow.

Die verbrauchten Kalorien ersetzen wir gleich wieder durch ein schmackhaftes Fischgericht direkt am Ufer. Nach einem Rundgang durch den Schlosspark, einer Besteigung des Kirchturmes –

der Ort selbst ist weniger interessant – paddeln wir dieselbe 9 km lange Strecke in gut neunzig Minuten zurück zum Ausgangspunkt. Eine schöne, erlebnisreiche Fitnesswoche nähert sich damit dem Ende.

Aber auch die Kultur soll nicht ganz zu kurz kommen. Auf dem Weg nach Hamburg machen wir je einen Zwischenstopp in Schwarz und Wittstock. Schwarz hat ein sehr interessantes Museum mit einer ausgezeichneten Stein- und Fossiliensammlung von den Eiszeiten, die in dieser Gegend viele sichtbare Spuren hinterlassen haben. Wittstock, jetzt befreit vom geplanten Bombodrom, bietet durch seine schöne Altstadt und das Museum mit einer guten Darstellung des Dreißigjährigen Krieges einen gelungenen Abschluss unserer achttägigen Reise.

Uwe Angerer

Oh Tannenbaum...

Winterlicher Segelspaß

Am dritten Advent fand in diesem Jahr wieder die traditionelle Tannenbaumregatta im Hamburger Yachthafen statt. Eindrücke vom 16.12.2012, einem nasskalten Dezembersonntag:

Schon früh am Morgen beginnen die Vorbereitungen, die Begleitboote „Ben“ und „Adje“, sowie ein Optianhänger mit sechs unserer Vereinsoptis werden in den Yachthafen gebracht, die Begleitboote zu Wasser gelassen und die Tonnen ausgelegt. Das große Festzelt muss aufgebaut, Glühwein, Würstchen und Waffeln für den Verkauf vorbereitet und im Aufenthaltsraum das Wettfahrtbüro eingerichtet werden. Die Jazzband rückt mit Mensch und Material an, bevor nach und nach immer mehr Besucher im Yachthafen

ankommen und um 11.00 Uhr die „Tannenbaum Modellbootregatta 2012“ startet.

Langsam füllt sich trotz des grauen, kalten Winterwetters das Festzelt mit Schau- und Klönlustigen, die Glühwein trinkend und Würstchen essend das Geschehen beobachten oder den Klängen der Musik lauschen. Im Wettfahrtbüro melden sich die Teilnehmer für die Optiregatta, stärken sich vorher noch mal, um dann ihre Boote ins Wasser zu lassen und rechtzeitig am Start zu sein.

13.00 Uhr, die Ankündigung zum Start, fünf Minuten später das Startsignal. Ein Frühstart wird gleich notiert, um später für den „Unfairness-Preis“ in die Wertung zu fließen. In einem spitzen Dreieckskurs zwischen den Stegen, segeln neun 25+ Segler in den Optim um die Wette. Der Wind weht schwach aus südlicher Richtung, lässt aber bis zum Kentern des Stromes nach Niedrigwasser die Optimis noch zülig vorankommen. Als der Wind weiter abflaut und mit Einsetzen der Flut ein starker Strom an der Luvtonne einsetzt, kommen die nachfolgenden Segler nur unter großen Schwierigkeiten um die Tonne.

Ein Dalben wird zum schnelleren Vorankommen benutzt, was wieder sofort notiert wird. Ohne Wriggen, Schieben oder Tonnenberührung schafft es nur Torsten Keller (MSC), der dann am Ende auch die Regatta gewinnt und den Tannenbaumpreis mit nach Hause nimmt. Auch der Pievel-Preis für den Besten über 50 geht in diesem Jahr an ihn.

Immer ausgelassener scheint die Stimmung an Land zu werden, denn durch den gesamten Yachthafen tönt die Musik der Jazzband, angefeuert durch den einen oder anderen Glühwein... .

Die nötigen drei Runden werden an der Luvtonne zur Tortour für einige Segler, denn der Strom setzt

sie immer wieder zurück. Im Zusammenspiel mit dem Windschatten der Hafemole bekommt die Tonne fast einen Unerreichbarkeitscharakter, denn deren Rundung ist nur mit Planung und präzisesten Manövern zu schaffen.

Den Zweiten Preis gewinnt Uwe Angerer, der gekonnt mit ein wenig Wriggen die Luvtonne rundet. Den Holzopti für die beste Steuerfrau gewinnt Dagmar Genthe, die damit den dritten Platz belegt. Als bester SVAOeer landet Jan Hauschildt auf dem vierten Platz und bekommt dafür den Kompass Preis.

Der Unfairness-Preis geht an Daniel Rüter, der sich mit Frühstart, Wriggen und Tonnenberührungen als Fünfter über die Ziellinie segelt. Sechster wird Jan Brügge, Siebter Stefan Müller und Achter Johann Huhn. Mit dem neunten Platz gewinnt Uta Latarius die Rote Laterne.

Auch das zwischendurch regnerische und den ganzen Tag sehr trübe Wetter konnte die gute Stimmung nicht verderben. Mit der Preisverleihung und frohen Wünschen für das Weihnachtsfest geht die beliebte Veranstaltung am Nachmittag zu Ende.

Mark-Anton Wilke

(Leider liegen keine Fotos vor. Wenn jemand fotografiert hat und die Bilder zur Verfügung stellen möchte, bitte per Mail an: webredaktion@svaoe.de

...auch mit Modellyachten

Kleine Tannenbäume auf der Modellbootregatta

Wieder ein Jahr vorbei. Die Zeit raste. Wahrscheinlich ist das gute Wetter deswegen auch dieses Jahr wieder mal nicht mitgekommen. Nun denn, der 3. Advent ist da. Wie es gute Tradition ist, veranstaltet die SVAOe wieder das ebenso



Hektik am Start

beliebte wie umfassende Tannenbaum-„Regatta Event“. Die bekannte Zusammenstellung aus Glühwein, Würstchen, Jazz und Segeln zieht alle Jahre wieder viele Anhänger in den Yachthafen. Die Modellboot-Veranstaltung ist ein guter Übergang in das 125. Jahr des Bestehens unserer Modellabteilung von 1888. Sie ist mit acht IOM Booten, sieben Minicupern, 16 Micromagic und vier anderen Booten sehr gut besucht. Da die MicroMagic im Vergleich zu IOM oder Minicupern nur etwa halb so groß sind, wäre es unfair, alles zusammen zu starten.

Der Wind hatte ein Einsehen und weht mit ca. 2 Bft aus Süd genau entlang der Stege ins Hafenbecken. So können wir mit unserem erprobten „Wasserteam“ aus Kai und Malte für die MicroMagic eine Bahn rechts des Stegs und für die großen Klassen links des Stegs eine Bahn auslegen. Mit bewährter Souveränität zählt

Birgit Müller Petermann die Starts an. Da wir die Bahnen parallel ausgelegt haben, können beide Felder gleichzeitig gestartet werden. Birgit und meine Frau Heike führen die Ziellisten, und ich als „Ersatz-Regattaleiter“ kann in Abwesenheit von Michael Müller die Erfahrung machen, wie es sich anfühlt mitzusegeln und dennoch für alles verantwortlich zu sein. Umso mehr gilt Michael mein Respekt für die alljährliche Durchführung von drei Veranstaltungen für Modellyachten!

Die Minicupper sind in diesem Jahr so schwach besetzt wie selten. Liegt es ggf. an der etwas problematischen Benutzung der Stege? Minicupper sind auf einen begehbaren Steg angewiesen, von dem aus die Boote zwischen den Wettfahrten „bearbeitet“ werden können. Im Yachthafen gab es deswegen in den letzten Jahren immer Diskussionen, was wohl den einen oder anderen abgeschreckt haben mag. In diesem Jahr klappt

aber alles gut. Es ist aber sicher nötig, eine einvernehmliche Lösung für weitere Regatten zu finden.

Die Schiedsrichter Marcus Boehlich und Jürgen Raddatz sehen dann acht faire Wettfahrten mit wenig Konfliktpotential bei besten Bedingungen. So kann der gemeinhin ob der Jazzmusik etwas misslaunig gestimmte Oberschiedsrichter Marcus durch das disziplinierte Verhalten der Teilnehmer positiv gestimmt werden...

Stellenweise bescheren einige Windlöcher den Steuerleuten einen etwas erhöhten Puls. Es ist ja, wie bei den großen Schiffen, immer etwas schwierig mit unterschiedlich schnellen Booten gemeinsam auf einer Bahn zu segeln. Die IOM-Boote sind zwar etwas kleiner als ein Minicupper, dabei sind sie aber deutlich schneller. So muss man doch ein wenig vorausschauend seine Kreuzschläge planen, will man in dem Pulk mithalten.

Auf der MicroMagic-Bahn hingegen können die 16 Starter ungestört ihre Ranglistenregatta genießen. Die Klasse erfreut sich speziell in Norddeutschland immer stärkerer Beliebtheit. Wahrscheinlich aufgrund der unkomplizierten Handhabung des Bootes. Man kann es wunderbar im Sommer an Bord mitnehmen. So fanden denn auch an verschiedenen Orten wie Middelfart, Greenå oder Æerøskøbing schon spannende Wettfahrten statt.

Da ich sowohl Minicupper als auch MicroMagic segele, habe ich es immer schwer, mich zu entscheiden. Meine Wahl fällt auf den Minicupper, um das kleine Feld etwas zu stärken. Die Wahl war wohl richtig. Ich konnte die Serie mit acht Punkten aus sechs gewerteten Wettfahrten vor Gerd Diederich gewinnen. Bei den MicroMagic ist die Konkurrenz wie immer sehr stark. Trotzdem kann unser „Nord-Champion“ Dirk Hiller

aus Stade mit sieben Punkten aus sechs Wettfahrten gewinnen. Bei den IOM gewinnt Gerd Mentges mit 10 aus sechs. Wie die Tradition es will, gibt es für jeder Gewinner einen kleinen Tannenbaum. Die restlichen vier Starter auf der Bahn sind zwei baugleiche, einer modernen Dehler nachempfundene sehr schöne Modelle, Hans Genthe (Stockmaritime) mit einer modernen Konstruktion aus der eigenen Werft sowie Eric Lhoir mit einem schönen Oldtimer mit Toppssegeln und Klüver.

Alles in allem war es wieder einmal eine tolle Veranstaltung, die allen viel Spaß gemacht hat. Besondere Beachtung fand die Teilnahme von Gerd und Angelika Diederich aus Gummersbach vom Segelklub Bayer Uerdingen, die extra für unsere Veranstaltung um 06.00 Uhr morgens losgefahren waren.

Ich bedanke mich bei den routinierten Helfern Kai, Malte, Birgit und Heike für die perfekte Ausrichtung.

Bernd Blohm

Sicherheit bei der Nordseewoche

Bereits im Jahr 2012 war für das Pantaenius Rund Skagen Rennen von der Wettfahrtleitung vorgeschrieben worden, dass mindestens 30% der Crew, aber nicht weniger als zwei Personen, einschließlich des Skippers, innerhalb der letzten fünf Jahre vor dem Start einen zertifizierten Survival at Sea Kurs gemacht haben mussten. Diese Regelung gilt nun auch für die Wettfahrt Helgoland-Edinburgh 2013.

Der genaue Wortlaut ist auch in der unter www.nordseewoche.org veröffentlichten Ausschreibung zu finde. Hier ein Auszug:

Zusätzlich ist für die Wettfahrt 8 – Helgoland - Edinburgh vorgeschrieben, dass mindestens 30% der Crew aber nicht weniger als zwei Personen, einschließlich des Skippers, innerhalb der letzten fünf Jahre vor dem Start der Wettfahrt einen Survival at Sea Kursus (ISAF/DSV zertifiziert) absolviert haben. Mindestens ein Crewmitglied muss einen „Erste Hilfe“-Kurs innerhalb der vergangenen 5 Jahre absolviert haben. Dies ist bei Abgabe der Crewliste durch gültige Zertifikate nachzuweisen.

Wir empfehlen daher dringend allen, die einen solchen, sehr sinnvollen Kurs noch nicht absolviert haben, diesen in jedem Fall nachzuholen.

Marcus J. Boehlich

Hält im Allgäu die Flagge hoch

Norbert Hanßen – ein ehemaliger SVAOe-Modellsegler

Anfang des Jahres 2012 erreichte die SVAOe eine E-Mail aus dem Allgäu. Norbert Hanßen hatte die Webseite seines ehemaligen Hamburger Vereins entdeckt: Er erinnerte sich seiner Anfänge als Junior in der Modellsegelabteilung. Während seiner Lehre als „Holzwurm“ kam er in Kontakt mit Karl Heinz Groth, seinem Lehrer an der Gewerbeschule VII „Kai und Hafen“ am Paulinenplatz. Der leitete damals dort auch die Modellbaugruppe der SVAOe. Für die Regatten auf der Alster bekam Norbert zunächst das alte Marblehead-Modell „Andromeda“ von Groths Sohn Bernd in die Hand gedrückt.

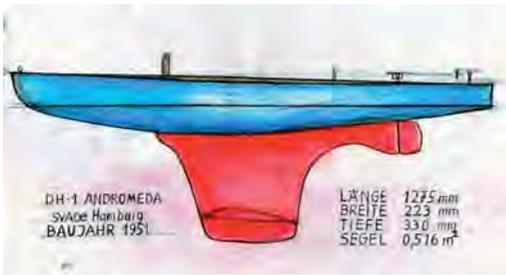
Die etwas sagenhafte Geschichte dieser Modelljacht beginnt vor über 60 Jahren mit Kapitän Emil Lohmann in der SVAOe, der damals 1950

diesen ersten Neubau in der Marblehead-Klasse auflegte. D-H 1, genannt „Irmgard“. Aber ein nachhaltiger Erfolg in dieser, damals nur unter Erwachsenen, zumal aus Oevelgönne, ziemlich heiß umkämpften Klasse, wollte sich für „Onkel Emil“, wie nicht nur seine Neffen ihren Cheftrainer nannten, nicht recht einstellen.

Etwas ernüchtert machte er das Boot dann Dr. Erich Pollähn im Hinblick auf dessen Söhne schmackhaft, die damals mit sehr viel kleineren Modelljachten in den Klassen S und G längere und harte Lehrjahre in Oevelgönne verbrachten. Die Brüder Pollähn ahnten, dass der Misserfolg des Bootes vielleicht an der komplexen Windfahnensteuerung liegen mochte. Sie verzichteten weise auf diese zweifelhafte, neuartige „contraption“ – und die Erfolgsstory des Bootes begann. Eine lange Wasserlinie, gute Kursstabilität und ein tiefer Schwerpunkt für den Ballast zählten zu den Vorzügen. Sowohl die Elbe wie auch die Kieler Förde am Friedrichsorter Leuchtturm waren offene Reviere, die dem Boot vom Wellenbild her besonders lagen.

Norbert Hanßen hat als bisher letzter Eigner das Boot vollständig renoviert: Der ursprünglich gemalte, dann wegen großer Leckagen in Kiel mit drei Lagen Papier beklebte Rumpf, zeigt heute wieder die ursprüngliche schöne Mahagoni-Bepunktung. Das Deck ist neu und hat zahlreiche Luken für die Batterien und die Fernsteuerung. Er hat außerdem eine winzige Kamera am Achterstag installiert, die beim Segeln Bilder überträgt!

Norbert hat inzwischen etliche Stufen des Modellbaus absolviert. Nach einer wunderschönen Kutterjacht mit dem für ihn erinnerungsträchtigen Namen „Altona-Oevelgönne“ hat er sich in letzter Zeit dem von ihm favorisierten Schärenkreuzer zugewandt, der sowohl auf dem Wasser wie an Land die Schau stiehlt. Da der Typ



Die erste Zeichnung der 1950 gebauten ersten „Andromeda“



...und das heutige Aussehen (oben und links)



Zustand 60 Jahre später nach gründlicher Renovierung



„Andromeda“ gewinnt auf der Kieler Woche den begehrten Ehrenpreis



Der Ehrenpreis der Stadt Kiel



Norbert Hanßen mit von ihm erbauten Modellen. Links sein Schmuckstück, der 18 KG schwere Kutter „Altona-Oevelgönne“, rechts der nur halb so schwere Schärenkreuzer
Fotos: Norbert Hanßen und Klaus Pollähn



auf einem schlanken, leichten Rumpf eine recht große Segelfläche trägt, hat er sich besonders um die nötige Stabilität Gedanken gemacht: Man beachte den modernen absenkbaren Torpedokiel auf dem Foto. Für die Balance des Bootes ist es sinnvoll, ein genügend großes Vorsegel zu fahren – hier als Baumfock.

Klaus Pollähn

Wart Ihr das?!

Eine unglaubliche Geschichte

In der Ausgabe unserer Nachrichten genau vor einem Jahr (Nr. 1/12) stellten wir anlässlich des neuen Titel-Layouts dessen Urheber, Hinnerk Bodendieck, nicht nur als bekannten Maler, sondern auch als früheren Kutterführer der „Teufelsbrück“ und dessen künstlerische Gepflogenheiten im Nord-Ostseekanal vor. So malte dieser nicht selten seinen schleppenden Skippern zum Dank ein Portrait ihrer Yacht. Bis er irgendwann selber einen Motor hatte, hielt er an diesem schönen Brauch fest.

Auch wenn verschiedene Skipper Bilder aus seinem Pinsel stolz an der Wand haben dürften, „berühmt“, wenn nicht gar „berüchtigt“ wurde er durch eine andere Kanal-Geschichte, die sich vor ziemlich genau 30 Jahren zutrug, geworden. Hinnerk hat sie uns noch mal erzählt.

Die unglaubliche Geschichte war der YACHT mehrere Seiten wert. Unser damaliger Jugendleiter Niklas van Riesenbeck hatte die nicht einfache Aufgabe, eben dort das Konzept der selbst verwalteten Jugendarbeit gegen wütende Vertreter der guten Seemannschaft zu verteidigen. Und der ehrwürdige Malerkollege Kurt Schmischke (†) steuerte eine schwungvolle Illustration dazu bei, die den ganzen bodenlosen

Leichtsinn unserer Generation in Form einer wild gewordenen Affenhorde in ihren Masten kletternd gekonnt ins Bild setzte.

Was war bloß passiert? Eigentlich hatten wir uns nur gelangweilt.

Der Hafen hinter der Schleuse in Brunsbüttel lag voller Jugendkutter. Alle wollten auf die Ostsee, alle suchten einen Schlepp, nur wenige wollten sie mitnehmen. Das frühe Aufstehen hatte sich nicht gelohnt. Trotz ganzem Einsatz auch von Hübsch und Blond waren es die anderen Kutter gewesen, die einer nach dem anderen hinter einer netten Segel- oder Motoryacht gen Kiel verschwanden.

Plötzlich ging das Gerücht, das alte Feuerschiff „Elbe III“ aus dem Museumshafen Oevelgönne ginge eben durch die Schleuse und würde jemanden von uns auf den Haken nehmen. Die Mannschaften von „Neumühlen“, „Teufelsbrück“ und „Kersten Miles“ legten sich in die Riemen und, dumme Sprüche aus dem Lautsprecher ignorierend, ihre Boote vor die sich öffnende Schleuse, groß, rot, imposant wie Kaisers „Hohenzollern“ schob sich das Feuerschiff auf uns zu. Man kannte wen, schnackte von Schiff zu Schiff und wurde sich schnell einig: Alle drei Kutter durften mit. War das nicht verboten? Egal, die Gang aus dem Museumshafen hatte schon ganz andere Dinger gedreht, also warfen wir unsere Schleppleine hoch auf die Poop und ließen uns zurücksacken. Die „Neumühlen“ an Steuerbord tat es uns nach, so dass wir gleichauf lagen, die Leine des „Kersten Miles“ wurde an unserem Heck belegt. Er sollte hinter uns her zuckeln. Und ab gings mit Brassfahrt durch den Kanal, triumphierend vorbei an der viel langsameren Konkurrenz.

Das Wetter war schön, die Sonne schien, es gab nichts zu tun außer sich im Schatten des



Noch hängen die drei Jugendkutter im Schlepp des Feuerschiffes
Ölbild von Hinnerk Bodendieck

gebauten „Vorderhauses“ lang zu machen, zu kochen oder im Cockpit zu klönen. Was ja immer spätestens auf der Hälfte der 100 Kilometer langweilig wird. Jemand kam auf die Idee, unseren Wasserkessel an eine Leine zu binden und, auf der Achterpiek stehend, über das Wasser ditschen zu lassen. Was auch irgendwann langweilig wurde.

Der Achterpiekdeckel war da interessanter, er düste entweder wie ein Surfbrett über die Heckwelle oder er schnitt unter, was zu dramatischem Zug auf die Leine führte und zu Hemingwaymarlinartigen seitlichen Ausbrüchen hoch in die Sommerluft. Was für ein Spaß!

Da aber der Achterpiekdeckel beste Bootsbauarbeit von Burmester war, wurde, um seiner nicht verlustig zu gehen, die Leine an der Großblockklampe achtern belegt. Zur Sicherheit.

Irgendwann war auch dieser Spaß vorbei, die Sorge um den Deckel obsiegte, er wurde abgeknotet und an seinen Platz verbracht. Langweilig.

Aber da lag noch die nasse Leine. Jemand nahm sie und warf sie rüber zur „Neumühlen“ wo man sich ja ebenfalls langweilte. Könnte ja sein, man traf wen, das wäre doch wenigstens was und dabei nicht ganz so dramatisch wie eine Pütz Wasser, die sich verbot, weil auf beiden Booten das milde Klima sämtliche Ausrüstung und Privatsachen in ein gemütliches Chaos verwandelt hatte.

Man traf. Leider wurde die Leine gefangen und der Palstek um die gleiche Klampe gelegt wie bei

uns. Man solle sie sich doch wiederholen, hieß es höhnisch von drüben. Kein Problem, zieh mal rüber! Näher als eineinhalb Meter trauten wir uns allerdings nicht ran, denn unsere Fahrtwellen drohten beim jeweils anderen einzusteigen.

Nahezu unbemerkt schob sich ein Containerfrachter vorbei, die Kutter stampften heftig in seinem Schwell, in den Achterschiffen wurde es nass. Ey, fahrt mal auseinander! Das kam drüben von Faxe und hüben von mir, der ich als zweiter Mann das Kommando hatte, solange unser Kufü Glatze in seiner Riemenkoje unterm Persenn schlief. Diese Anweisung wurde unser Verderben.

Alles ging gut an, die Schiffe schoren auseinander, schon ging man zur Routine über, da schrie Sven an der Pinne, das Schiff ließe sich nicht mehr steuern. Das fand ich absurd, drehte mich nach achtern um und stemmte mich gegen die

Pinne, an der Sven mit langen Armen hing. Alles ging nun sehr schnell, steuern ließ sich gar nichts mehr, an Steuerbord brachen Kaskaden braunen Kanalwassers ins Cockpit. Ich habe noch meinen lang gellenden Schrei in den Ohren bevor der Kutter über mich kippte!

Als ich an die Oberfläche kam sah ich die „Teufelsbrück“ kieloben hinter dem Feuerschiff davonfahren. In ihrem Kielwasser Schlafsäcke, Decken, Kisten, jede Menge Kram und – die Mannschaft. Einer, eine nach der anderen tauchte auf, fassungslos, erschrocken, geschockt.

Plötzlich verlangsamte sich der Kutter, lief aus, blieb liegen, während Feuerschiff und „Neumühlen“ um die nächste Biegung davonfuhren. An mir vorbei trieb „Kersten Miles“, man begann dort bereits Leute aufzunehmen und Gegenstände zu fischen. Von oben tappte mir jemand mit irgendwas auf dem Kopf herum und rief: „Ey,

Euer Standerstock!“ Ich schwamm zur „Teufelsbrück“, alle hatten das Unglück überlebt, hielten sich am Schiff fest, schwammen herum oder sammelten bereits Sachen ein, von denen man annehmen musste, sie würden bald auf Tiefe gehen.

Wir richteten den Kutter auf und brachten ihn ans Ufer. Ein Motorboot der Kanalverwaltung half beim Bergen. Wir lagen bei ihm längsseit und versuchten zu lenzen. Eine mühsame Prozedur, weil schon jede vorbeifahrende Yacht so viel Schwell machte, dass wir jedes Mal von neuem beginnen mussten. Irgendwann kam niemand mehr – der Kanal war inzwischen weiträumig gesperrt!

Nicht weit der Unglücksstelle fand sich ein Fähranleger. Hierhin verholten wir und lagen an einer Spundwand am Kanalufer. „Kersten Miles“ fand schnell einen neuen Schlepp. Wir blieben



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
www.firmenich-yacht.de

Ein Unternehmen der



GOSSLER, GOBERT & WOLTERS GRUPPE

uns selbst und den neugierigen Blicken der nun wieder passierenden Yachties überlassen.

Alles war nass, wir liefen in „Kersten Miles“-Klamotten herum. Ein Häuschen der Kanalbeamten nahm unsere Sachen zum Trocknen auf, die Scheine des Großtourgeldes hingen auf einer Wäscheleine.

Immer wieder erzählten wir uns, wie jeder einzelne die Kenterung erlebt hatte. Glatze hatte nach vorn raus gewollt, als er durch das Kippen und mein Schreien geweckt wurde. Dort aber schoss ihm so viel Wasser entgegen, dass er zusammen mit Bernd nach achtern aus dem Persenn gespült wurde. Sven hatte sich vom Klodeckel über das Rundzelbord auf das Unterwasserschiff gerettet und tatsächlich am Kielbalken festgeklammert. Er war der einzige, der die Fahrt über Kopf bis zum Ende an Bord verbrachte. Mit Grausen stellten wir uns vor, wie es Winne ergangen wäre, hätte er nicht just vorher seine Koje unter den Riemen verlassen, um sich am munteren Treiben im Cockpit zu beteiligen.

Auf nassem Papier zeichneten wir auf, was eigentlich passiert war: die absolute Unmöglichkeit, die Kutter wieder einzufangen, nachdem die Querleine achtern tigt gekommen war. Warum nur wir und nicht auch die „Neumühlen“ gekentert war, blieb uns ein Rätsel. Die wenigen Schäden an Bord aber wurden schnell deutlich: die rausgerissenen Messinglippe an Backbord und das bis halb nach achtern aufgerissene Persenn, abgesehen von einigen Privatsachen, die tatsächlich auf Grund gegangen waren. Unter anderen eine Tasche von mir, mit Aquarellfarben und dem alten Segelhandschuh meines Großvaters, den ich von ihm geerbt hatte.

Zwei Tage trockneten wir, patrouillierten an beiden Ufern entlang, sammelten ein, was noch zu finden war und machten uns dann auf nach

Holtenu, wo die anderen auf uns warteten. Hohn, Unglauben und Mitleid kennzeichneten das Willkommen, viel Zeit aber blieb uns nicht, weiter ging es in den Tirpitz-Hafen, zu den Kutterregatten der Kieler Woche.

Ausrüstungscheck der Wettfahrtleitung: Wo ist Euer Anker? Ja, wo war unser Anker? Fassungsloser Blick in die leere Cockpitbilge. Und Anruf bei Anneliese Gnass in der SVAOe-Geschäftsstelle: „Du, da is noch was...“

Wart Ihr das? Die Kenterung im Kanal? So hieß es noch Jahre später ungläubig, neugierig.

Ja, das waren wir.

Epilog: Die „Neumühlen“ war nicht gekentert. Nur fast. Vorher war mit einem Knall die Verbindungsleine gebrochen. Unsere Schleppeleine auf der Poop des Feuerschiffes war mit mit einer Axt gekappt worden. Die lag da für den Notfall bereit. Mein panischer Schrei war bis zur Brücke gedrungen.

„Dat har no leeger kummen kunn“! (in Hochdeutsch: Das hätte noch schlimmer kommen können)!

Hinnerk Bodendieck

Aus dem DSV

Appell an die Bundesregierung: WSV-Reform wassersportfreundlich gestalten!

Die Mitgliederversammlung des Deutschen Olympischen Sportbundes (DOSB) hat am 8. Dezember 2012 einstimmig einen Appell an die Bundesregierung gerichtet. Darin fordert der Verband die Regierung dazu auf, die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sportfreund-

lich zu gestalten und bei den weiteren Planungen und Entscheidungen sicherzustellen, dass Deutschland ein Land des Wassersports bleibt.

Das DOSB-Präsidium wurde beauftragt, gegenüber Bundesregierung und Bundespolitik darauf hinzuwirken, dass

- das Infrastrukturnetz der Bundeswasserstraßen flächendeckend für den Wassersport nutzbar bleibt,

- die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung auch weiterhin die Verkehrsgruppe der Sportboote mit betreut,

- das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einen Sportbootverkehrsplan erstellt, der Ziele und umzusetzende Maßnahmen einer positiven Wassersportentwicklung in Deutschland festlegt,

- die wassersportliche Nutzung der Bundeswasserstraßen nicht von Nutzungsgebühren (Maut/Vignette) abhängig gemacht wird,

- gemeinnützige Wassersportvereine die zum Bau und Betrieb ihrer Sportanlagen benötigten bundeseigenen Wasserflächen langfristig und planbar zu ermäßigten Pachtzinsen überlassen bekommen.

Die Mitgliederversammlung folgte damit einem Antrag der Wassersportspitzenverbände Deutscher Segler-Verband, Deutscher Motoryachtverband, Deutscher Kanu-Verband, Deutscher Ruderverband, Deutsche Lebens-Rettungsgesellschaft, Verband Deutscher Sporttaucher sowie Deutscher Wasserski- und Wakeboard-Verband.

Die mit der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung geplante „Priorisierung“ auf das Hauptnetz und die gewerbliche Schifffahrt, die Netzkategorisierung sowie die Konzentration der Ressourcen auf Wasserstraßen mit starkem Güterverkehr gefährdet den Fortbestand der bis-

B.Beilken Sachverständigenbüro für Kraftfahrzeuge

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

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

Bei schuldlosem Unfall...

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

Ihr Gutachten

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

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

Max Brauer Allee 218
Beilken@t-online.de

Tel.: 040 432086-0

22769 Hamburg
www.bbeilken.de

herigen Wassersportaktivitäten. Der umfassende verfassungsrechtliche Verwaltungsauftrag des Bundes für die Bundeswasserstraßen bezieht sich auf alle Verkehrsteilnehmergruppen. Er darf nicht im Wege einer Verwaltungsreform auf die Verkehrsgruppe der Güterschifffahrt reduziert werden.

Eine Finanzierung öffentlicher Infrastruktur mittels Nutzungsgebühren lehnt der Wassersport ab. Dies würde den gemeinnützigen Wassersport in seiner Existenz gefährden, und es würde dazu führen, dass wassersportliche Aktivitäten auf ökologisch sensible mauffreie Landesgewässer verlagert werden.

Der gemeinnützige Wassersport kann auch nicht Aufgaben der öffentlichen Hand übernehmen, indem er sich an den geplanten „Betreibermodellen“ zum Betrieb und zum Unterhalt öffentlicher Wasserstraßen beteiligt. Bundeseigene Wasserflächen, die von gemeinnützigen Vereinen für den Bau und den Betrieb ihrer Sportanlagen benötigt werden, müssen langfristig und planbar zu ermäßigten Pachtzinsen zur Verfügung stehen.

Weitere Informationen siehe www.dsv.org.

(Quelle: DSV-Mitteilungen VI/2012)

Mit neuem Konzept – „Nautische Nachrichten“

Kreuzer-Abteilung des DSV kooperiert mit Delius Klasing

Seit 46 Jahren gibt die Kreuzer-Abteilung des Deutschen Segler-Verbandes ihre „Nautischen Nachrichten“ heraus. Sie sind eine wichtige Informationsquelle für die Fahrtensegler. Nun wurden die Weichen neu gestellt: Ab der März-Ausgabe 2013 erscheinen die „Nautischen

Nachrichten“ in Kooperation mit dem Delius Klasing Verlag. Mit Farbdruck und neuem Layout werden sie sich zeitgemäß attraktiv präsentieren. Für den Inhalt ist weiterhin die Kreuzer-Abteilung verantwortlich, die Gesamtedaktion liegt wie bisher bei Jürgen Feyerabend. Die rund 18.000 Mitglieder der Kreuzer-Abteilung werden viermal im Jahr zusammen mit den „Nautischen Nachrichten“ kostenlos die jeweils aktuelle Ausgabe der „Yacht“ erhalten – also Wassersport-Informationen im Doppelpack. Im Editorial der „Nautischen Nachrichten“ 4/2012 schreibt KA-Obmann Uwe Jahnke: „Diese Kooperation eröffnet uns neue Möglichkeiten, da uns damit das Know-how und das Bildarchiv der „Yacht“-Redaktion zugänglich sind. Da die Kosten im Wesentlichen von Delius Klasing getragen werden, bekommt der Verlag die Möglichkeit, einen Teil durch Werbung in den Nautischen Nachrichten zu finanzieren.“

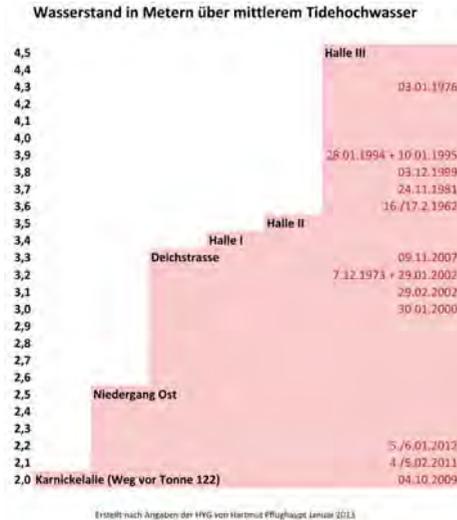
Wesentlicher Bestandteil der „Nautischen Nachrichten“ waren bisher die viele Seiten umfassenden Seekartenberichtigungen. Sie werden nun entfallen – aus gutem Grund: Bereits vor zwei Jahren hat das BSH den Mittelmeerraum aus seiner Bearbeitung gestrichen, mit dem 1. Januar 2013 wurden die Bearbeitungsgebiete weiter reduziert. Die hauptsächlich von deutschen Seglern befahrenen und vom BSH weiterhin betreuten Seegebiete werden durch Sportbootkarten abgedeckt – deren Berichtigungen bietet das BSH auf seiner Website zum Download an. So wird eine Menge Papier gespart.

Die Kreuzer-Abteilung folgt mit ihrem neuen Konzept dem Kreuzer Yacht Club Deutschland (KYCD) und dem Deutschen Hochseesport-Verband „Hansa“, deren Mitgliederinformationen (DHH – „Der Blaue Peter“) schon seit längerem in Kooperation mit dem Magazin „SEGELN“ erscheinen.

Norbert Suxdorf

Dies und Das

Hamburger Yachthafen



Hochwasserschutz Senat beschloss neue Bemessungswasserstände

Die neuen Bemessungswasserstände sind als höchste planmäßig annehmbare Wasserstandshöhe zu verstehen. Gemeinsam mit den Nachbarländern Niedersachsen und Schleswig-Holstein wird die Anpassung auf Grundlage eines einheitlichen Ausgangswasserstandes in Cuxhaven vorgenommen. Die Bemessungswasserstände in Hamburg werden von derzeit NN + 7,30 m am Pegel St. Pauli um 0,80 m auf NN 8,10 m erhöht. Die Erhöhung beinhaltet einen Klimazuschlag für den zu erwartenden Anstieg des Meeresspiegels. Die neue Bemessung bildet die Grundlage für ein neues Erhebungsprogramm zur Verbesserung des Sturmflutschutzes über das laufende Bauprogramm, das bis 2018 abgeschlossen sein wird, hinaus.

Kontakt: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Tel.: 428 40 2051, E-Mail: pressestelle@bsu.hamburg.de

Sparen oder nicht sparen? Das ist hier die Frage

In der vorigen Ausgabe unserer Nachrichten haben wir eingehend über die mit der geplanten Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung vorgesehenen Einsparungen und dadurch befürchtete Einschränkungen auf den deutschen Wasserstraßen berichtet. Nun beabsichtigt der Verkehrsminister, seine Tasche wieder ein bisschen zu öffnen. Schließlich spart er gegenwärtig schon genug durch die einstweilen aufgeschobene Elbevertiefung.

Das deutsche Wasserstraßennetz kann nun für Ausbau- und Instandsetzungsmaßnahmen mit zusätzlichen 140 Millionen Euro für 2013 rechnen – für welche Projekte, ist aber noch offen. Das teilte Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer im Dezember in Berlin mit. Das Geld stammt aus einer Sonderzuweisung von Finanzmitteln für wichtige Verkehrsprojekte in Deutschland. Dennoch ist zu befürchten, dass die Nebenflüsse der Elbe wohl wieder leer ausgehen.

(<http://www.thb.info/news/single-view/id/millionen-verwendung-noch-offen.html>)

Eine nützliche Investition? Hafenneubau in Schulau

Keine Bundesangelegenheit ist der von der schleswig-holsteinischen Landesregierung beschlossene Umbau „des von Seglern hoch geschätzten“ (sic!) Yachthafens Schulau. Wie in der Deutschen Schifffahrtszeitung vom 4. Dezember 2012 zu lesen war, hat die Landesregierung dem Hafenneubau, der aber wohl richtiger als Neubau anzusehen ist, zugestimmt. Die Maßnahme soll mit 15 Millionen Euro, davon die Hälfte EU-Mittel, zu Buch schlagen. Im Frühjahr 2013



Für wen? Der neue Schulauer Hafen soll Ende 2014 fertig sein. Deutsche Schifffahrtszeitung v. 12.12.12

soll mit dem Bau begonnen werden. Es mag möglicherweise ein gewisses Interesse an der Erhaltung des traditionellen Hafens geben. Sehr spät scheint man erkannt zu haben, dass er trotz der durch vorhandene und geplante Neubauten verschandelten Umgebung zum Ambiente von Schulau gehört. Ob allerdings die Ausgabe für den Neubau eines Yachthafens in Anbetracht der Finanzlage des überschuldeten Bundeslandes und der vielen freien Plätze im benachbarten Hamburger Yachthafen gerechtfertigt ist, muss bei einer objektiven Betrachtung bezweifelt werden.

In USA geht das!

Landstrom für große Schiffe

Hamburgs Bürger, besonders diejenigen, die in Elb- oder Hafennähe wohnen, aber auch welche, die die Unterelbe mit Ausflugschiffen oder Sportbooten befahren und unter den giftigen Abgasen der Schiffe leiden, fordern schon lange das Anschließen der Anlegestellen der Kreuzfahrt- und Containerschiffe an ein Landstromnetz. Behörden und Reedereien beteuern seit Jahren stereotyp, das sei technisch leider nicht machbar. So werden sich die betroffenen Bewohner beim Lesen einer Überschrift im Hamburger Abendblatt vom 4. Dezember 2013 besonders gefreut haben: „Hapag-Lloyd schließt erstes Schiff an Landstrom an“. Wie schön!

Beim Weiterlesen der DPA-Meldung löst sich allerdings die Freude schnell in Abgaslärm und -wolken auf. Nicht der immer gern als so fortschrittlich dargestellte Hamburger Hafen ist hier gemeint, sondern der Hafen von Oakland/San Francisco in Kalifornien hat das hierorts scheinbar so Unmögliche geschafft: „Das Hapag-Lloyd Schiff ‚Dallas Express‘ wurde an einen Landanschluss mit 6600 Volt Spannung gelegt“, heißt es da. Und weiter, man höre und staune, „von 2014 an ist der Landstromanschluss in Kalifornien gesetzlich vorgeschrieben“. Hamburg scheint von so viel Fortschritt unbeeindruckt. „Man arbeite weiter an Landstromkonzepten“, heißt es weiterhin. Wie lange noch? Bis die endgültige Bezahlung der Elbphilharmonie wieder eine Finanzierung anderer wichtigerer Dinge zulässt? Man ersieht daraus, wie die Hamburger Bürger mit der angeblichen Unmöglichkeit getäuscht werden.

(Quelle: Hamburger Abendblatt v. 04. 12. 2012)

Fahrtensegeln damals....

Aus dem SVAOe-Jahrbuch 1905–1909

Die Motive der Fahrtensegler haben sich im Laufe eines Jahrhunderts anscheinend kaum verändert, wie die folgenden Zitate aus einem Beitrag des SVAOe-Jahrbuches 1905–1909 zeigen. Der Verfasser dieses im recht romantisch-pathetischen Stil der damaligen Zeit gehaltenen Textes war der 1907 zum Vorsitzenden gewählte Willy Erbrecht.



„Von jeher haben wir das Tourensegeln für unsere vornehmste Aufgabe gehalten. Wettsegeln ist nötig, um ein Fahrzeug genau kennen zu lernen.



Vor 100 Jahren. Schlechtwetter im Anzug? Macht nix, die Damen sind mit dem Modernsten ausgestattet.

Foto: SVAOe-Archiv

Im Vergleich mit den anderen, im Kampfe mit ihnen, unter gleichen Bedingungen, sieht der Segler, was sein Boot zu leisten vermag. Aber erst das Tourensegeln bringt die Freude am Segeln so recht zum Ausdruck. Es macht Herz und Auge frei und füllt die Brust mit dem lang entwöhnten Gefühl unbegrenzter Freiheit ...

Soll eine große Strecke zurückgelegt werden, so steht der Segler vor der Sonne auf; sind ihm Wind und Wetter nicht günstig gewesen, dann sieht noch der gewaltige Sternenhimmel ihn mit seinen bleichen Segeln über der schwarzen Tiefe kreuzen. Jeder Tag findet ihn an einem anderen Ort...

Das Auf und Nieder der Sonne bestimmen den Tag des Seglers, die Stärke und Richtung des Windes die Dauer der Fahrt. Mit offenen Augen und wachen Sinnen achtet er auf das Wehen und Weben um ihn, die Städte liegen fern, und selten sieht er Menschen, die Erfordernisse der Kultur lernt er gern entbehren, um so heller und klarer vernimmt er den Pulsschlag der Natur. Aus dem Gefühl des Alleinseins auf unermessener Fläche erwächst ihm das Empfinden des Zusammengehörenden. Er fühlt sich Eins mit dem großen Ganzen...

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

Ist die Tourenfahrt zu Ende, läuft er wieder ein in den alten Hafen, drängt und schiebt und stößt die Menge um ihn in verständnisloser Hast und wüstem Geschrei, dann sucht er wohl gern die Einsamkeit. Alsdann kommen die Feierstunden, in denen alles Köstliche wie eine märchenhafte Musik durch alle Sinne zieht und ihn glücklich macht.“

Norbert Suxdorf

Merinowolle gegen Kunststoff?

„Rymhart“ – ein Name steht für eine Philosophie

In einer Welt, wie die der Segler, in der Kunststoff dominieren, scheint ein Seemannspullover aus dicker Wolle in herkömmlicher Machart auf den ersten Blick keine besonders revolutionäre Idee zu sein. Doch in diesem Troyer steckt neben vielen ausgeklügelten Details so viel Leidenschaft, dass er weit mehr ist als die Kopie eines aus der Mode gekommenen Kleidungsstückes. Die Idee der Fortentwicklung eines Pullovers für Segler und alle, die in der Natur auf wohlige Wärme aus natürlichem Material nicht verzichten wollen, wurde zur Philosophie des segelnden Produzenten, die auch sich schon in dem Namen seiner Produkte darstellt: Rymhart (aus dem Friesischen: Weites Herz).

In dem Stader Familienbetrieb werden umweltfreundlich aus zwei Kilo Wolle (von zwei freilaufenden Merinoschafen) 33 Kilometer Garn gesponnen und eng gestrickt. So ist nach langwierigen Erprobungen nicht nur ein atmungsaktives und wärmendes, sondern auch ein – fast – wasserdichtes Kleidungsstück entstanden, das Spritzwasser und leichten Regen abhält.



Auch für den Winter: Rymhart – warme Pullover aus Naturwolle aus Stade, nicht aus China

Insgesamt ist der Rymhart ein natürliches, nach ökologischen Gesichtspunkten in heimischen Landen auf schonende Weise in kleiner Stückzahl gefertigtes langlebiges Qualitätsprodukt.

Probieren Sie es doch mal mit „Rymhart“, wenn es jetzt im Winter noch einmal unangenehm nass und kalt werden sollte. Oder schenken Sie ihrem/r Mitsieger/in dieses Prachtstück für den Segeltörn zu Ostern.

Delivered wird das nummerierte Exemplar in den Farben Marineblau, Graphit und Stein im Seesack mit Echtheitszertifikat und einem Gutschein für eine Auffrischkur ausschließlich über das Internet www.rymhart.de.

JCS



Eckernförde

Liegegebühren 2013 unverändert

Der Vorstand hat beschlossen, dass die Liegegebühren für Fest- und Gastlieger für die Segelsaison 2013 unverändert bleiben.

Jahreslieger zahlen:

Yachten bis 8 m€ 350,-
 Yachten bis 9 m€ 410,-
 Yachten bis 10 m€ 470,-
 Yachten bis 11 m€ 530,-
 Yachten über 11 m€ 590,-
 Die Liegegebühr für Jollen, offene Katamarane und kleine Boote beträgt an Land € 100,-. Alle Gebühren zuzüglich 7% Mehrwertsteuer.

Gastlieger

Bis 10 m Schiffslänge: am Steg € 8,-, an der Tonne € 6,-, über 10 m: am Steg € 10,- und an der Tonne € 8,- pro Nacht. SVAOe-Kurzlieger (eine Übernachtung) kostenfrei.

Wer Fragen zu der Anlage hat, möge sich an die SVAOe-Geschäftsstelle (040/881 14 40) oder direkt an den Obmann Jan-Michael Otto, Dorfstr. 42, 24340 Kochendorf, Tel.: (p) 04351/45 841, (g) 0170/202 77 60, Fax: 04351/883 255, wenden.

Zu unserem Titelbild

Winterliche Werft an der Leda

Warum geht die Malerin nach Ostfriesland und holt sich dort im Winter kalte Füße? Und warum malt sie dort eine Werft an einem Fehnkanal, die bestimmt nicht mehr existiert, ein fast fertiges Schiff, das auch nicht mehr existiert? Oder doch noch? Alles der Reihe nach. Das Bild zeigt die Werft von Wiese in Westrhaudefehn, auf der 1930 die Torfmutte „Delphin“ als einer der letzten motorlosen Frachtsegler aus Holz gebaut

wurde. Sie hat noch bis in die Zeit nach dem zweiten Weltkrieg auf den friesischen Flüssen und Kanälen Fracht, vorzugsweise Torf, gefahren, bevor sie 1963 auf der Werft von Bültjer in Ditzum restauriert, umgebaut und mit einem Motor versehen wurde.

Nach der Verjüngung segelte sie rund ein Jahrzehnt in den Watten für die Reit- und Segelschule Spiekeroog bevor sie von Wolfgang Friedrichsen erworben und in den gerade von ihm mitgegründeten Museumshafen Oevelgönne verlegt wurde. Von dort aus startete Friedrichsen zu Langfahrten unter anderem 1974 nach Kopenhagen, 1976 zur Windjammerparade aus Anlass 200-Jahrfeier der USA (an Deck eines Frachters) und 1978 nach Oslo.

Später stiftete Friedrichsen das Schiff der SVAOe, in der es von Jugendlichen und Erwachsenen fünf Jahre lang gesegelt wurde. Als sich zeigte, dass das Schiff nur schwer und unter hohen Kosten in das System unserer SVAOe einzubinden war, verkauften wir es an unser Mitglied Martin Ullrich, der es seitdem allein mit seiner Frau Jutta gut in Fahrt hält und liebevoll pflegt, so dass es – inzwischen schon über 80 Jahre alt – in einem guten Zustand ist.

Zum 80. Geburtstag der „Delphin“ wollte Martin seiner Frau (und sich selbst) eine Freude machen und bestellte ein Bild, das sein Schiff auf der Wiese'schen Werft kurz vor der Fertigstellung zeigt. Es entstanden dann zwei Aquarelle zur Auswahl, ein Sommer- und Winterbild. Martin wählte nach längerer Entscheidungsphase das Sommerbild aus. So blieb das Winterbild im Atelier der Malerin hängen. Ich meine, es eignet sich gut für die winterliche Umschlagseite unserer ersten Ausgabe im neuen Jahr.

Ach so, zur Verfügung gestellt wurde es freundlicherweise von Marlies Schaper, deren Vita sie

in den SVAOe-Nachrichten 2/2011, Seite 43, nachlesen können. Sofern sie diese Ausgabe noch haben.

Sie können auch einige ihrer Aquarelle von Madeira auf der noch bis Anfang April 2013 laufenden kleinen Ausstellung im Restaurant „Nau“ (neben dem „Porto“) Ditmar-Koel-Str. 15 20459 Hamburg, ansehen. (Falls im „Nau“ geschlossen, bitte im „Porto“ melden. Beide gehören zusammen).

s.



Büchertipps fürs Frühjahr und zur Törn Vorbereitung

Teakdecks und Alternativen

Ein Teakdeck gilt als der Inbegriff von Solidität und stilvollem Bootsbaue. Doch ist es teuer und pflegebedürftig. Das heute erhältliche Holz entstammt größtenteils umweltfreundlich aus Plantagen, hat aber nicht die Qualität und Lebensdauer des früheren langjährig gewachsenen Holzes. Da sollte man beim Neubau oder bei notwendiger Erneuerung schon über andere Möglichkeiten nachdenken, die vielleicht nicht ganz so gut aussehen, sich aber unter Umständen sogar als besser, pflegeleichter, langlebiger und preiswerter erweisen. Der Autor hat erstmalig eine Informationsgrundlage über die verschiedenen Möglichkeiten erstellt, die für diejenigen, die sich

Seekarten klassisch + digital

Bestellen Sie jetzt
aus unserem
Katalog 2013
oder
online:



SEEKLAR FÜR JEDE SAISON!

Chart agent
since
1920

HanseNautic GmbH
Herrnegraben 31 · 20459 Hamburg
040 374842-0 · www.HanseNautic.de



mit der Frage eines Decksbelages beschäftigen, eine praktische Hilfe darstellt.

Michael Naujok, Teakdecks & Alternativen, Pflegen–Bearbeiten–Sanieren, 120 Seiten, 22 Farbfotos, Delius Klasing Verlag, € 24,90

Schneller segeln

Die Fortbewegung einer Segelyacht oder -jolle hängt von ihren Segeln ab. Das bedeutet nicht einfach, sie auszupacken und zu setzen. So kann man zwar auch segeln, aber soll sich nicht wundern, wenn andere einen überholen. Für die Geschwindigkeit ist weitgehend der Trimm der Segel entscheidend. Neulingen mag die Funktionsweise eines Segels zwar bekannt sein, aber wie soll das in der Praxis gehen, ein Boot schneller zu machen? Und das gilt nicht nur für Regattasegler. Verständlich dargestellt wird es von einem erfahrenen Ausbilder, der selbst den erfahrenen Lesern noch eine Menge mehr beibringen kann.

Rob Gibson, Segeltrimm für Fahrtensegler, 88 Seiten, 15 Farbfotos, 78 farb. Abb., Delius Klasing Verlag, € 14,90

Holland mit dem Boot

Die niederländische See- und Binnengewässer sind für deutsche Wassersportler seit langem ein Hausrevier. In den vergangenen Jahren haben immer mehr norddeutsche Segler und Motorbootfahrer dieses vielseitige Revier für ihre Sommertouren entdeckt. Mit seinen vielen Wasserstraßen und Kanälen ist es das Wassersportdorado schlechthin. In welchem Land kann man sonst jede Stadt und jedes Dorf per Boot erreichen? Für den von Osten Kommenden erschließen sich die niederländischen Gewässer zunächst im Band 2. Dieser enthält die friesischen Inseln mit ihren Wattfahrwassern, das nordholländische Kanalsystem und das gesamte IJsselmeer. Der wichtige Törnführer, der neben

den nautischen Informationen zahlreiche weitere Hinweise über das Land, seine Menschen und seine wechselvolle Geschichte enthält, ist nun in 5. Auflage erschienen. Das allein spricht für ihn. **Jan Werner, Holland 2, IJsselmeer und die nördlichen Provinzen, 5. akt. Auflage, 200 Seiten, 85 Farbfotos, 64 Pläne, 16 Abbildungen, Delius Klasing Verlag, € 29,90**

Für Rheinfahrer unentbehrlich

Dieses handliche Kartenwerk für Sportboote stellt den schiffbaren Rhein von Rheinfelden bis Basel, weiter bis Mainz und Bingen sowie die Gebirgsstrecke weiter bis Koblenz auf 46 Karten (Nr. 6) und von Koblenz über Düsseldorf, Krefeld und Duisburg bis Tolkamer auf 28 Karten (Nr. 7) im handlichen DIN A4 Format und im Maßstab 1:30000 ausführlich dar. Die Karten enthalten die üblichen Angaben über Häfen, Marinas und Anlegestellen für Sportboote, Pegel und Fähren sowie markante Bauwerke und Einrichtungen an Land durch Piktogramme markiert. Die Textteile informieren über die notwendigen nautischen Daten wie Schleusen, UKW-Funk, Durchfahrts Höhen, zulässigen Geschwindigkeiten und Bunkerstationen. Die beigelegten CD enthalten alle Karten und Angaben der Bücher in digitaler Form sowie das Navigationsprogramm „Binnen Navigator“.

Deutsche Binnenwasserstraßen „Der Rhein“, 2 Bände, (Nr. 6), 65 Farbfotos, 46 Karten und (Nr. 7) 60 Farbfotos, 28 Karten, Edition Maritim Hamburg, jeweils € 34,90

Beilagenhinweis

Bitte beachten Sie folgende Beilagen in dieser Ausgabe:

**SVAOe: Einladung Gründungsfest
Einladung Jahreshauptversammlung**

Firma Schmiech

Zu guter Letzt

Weltuntergang zu Weihnachten?

Das fing ja gut an. Am 21. Dezember sollte die Welt untergehen. OK, das warf Fragen auf. Lade ich Oma noch zum Weihnachtessen ein? Kaufe ich einen Tannenbaum? Wie ist das mit Geschenken? Kaufen und schnell vor dem 21. verschenken oder gar nicht erst kaufen? Muss ich die Wohnung noch mal durchwischen oder kann das einfach so bleiben? Wie viele Unterhosen, Socken und T-Shirts sollten noch bereit liegen? Wird die Waschmaschine noch voll? Muss ich überhaupt noch Wasser und Energie sparen?

Tochter Nr.1 plant ihren ersten Teilumzug am 22. Dezember. Da muss ich dann wohl keine Kartons aus der vierten Etage mehr runterschleppen, und auch die Fähre für den Umzugsbus nach London hätte nicht mehr gebucht werden müssen. Allerdings nützt das Geld auf dem Konto auch nix mehr, wenn alles am 21. zu Ende ist.

Tochter Nr. 2 schreibt verzweifelt an ihrer Hausarbeit, die Mitte Januar abgegeben werden soll. Ist das noch wichtig oder sollte ich sie ermuntern, lieber ordentlich „einen drauf“ zu machen?

Tochter Nr. 3 antwortet gleich gar nicht auf die SMS-Frage, wann sie denn im Elternhaus

erscheinen will, um Weihnachten zu feiern. Das ist mal gradlinig. Sie hat erfasst, dass das wohl nicht mehr nötig sein wird. Der Uni-Besuch am 21. wurde ohnehin schon wegen „Weltuntergang“ gestrichen.

Dann kam der 22. Dezember. Die Welt ist, wieder einmal, nicht untergegangen, und wir haben den Salat: Kein Essen im Haus, keine Geschenke für Heiligabend, Oma ist sauer, weil sie nicht eingeladen wurde, die Wohnung ist so lala und die Unterhosen sind alle.

Ganz vorsichtshalber hatten wir klammheimlich allerdings einen Tannenbaum besorgt (die Hoffnung stirbt ja bekanntlich zuletzt), und alles andere konnten wir heute noch auf die Schnelle geradebiegen. Und es wäre ja auch Heiligabend noch ein bisschen Zeit....

Liebe Leute, legt bitte den nächsten Weltuntergang nicht so kurz vor Weihnachten, das ist echt blöd, und bitte auch nicht kurz vor oder in die Segelsaison. Januar würde mir auch nicht passen, da ist Skifahren angesagt, im März hat mein lieber Skipper Geburtstag, eigentlich bliebe nur noch November, aber da halte ich meistens einen Vortrag im Segelverein. Also, eigentlich passt es mir nie so richtig.

Rosi

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

Neumühlen 21 · 22763 Hamburg · Tel. 040/881 14 40 · Fax 040/880 73 41

E-Mail: mail@svaoe.de · Internet: www.svaoe.de

Bürozeiten der Geschäftsstelle: Dienstag bis Freitag 8.30 bis 12.30 Uhr

Dienstagnachmittag 15.00 bis 19.00 Uhr · Montags ist das Büro geschlossen

Bankverbindung: Hamburger Sparkasse (BLZ 200 505 50), Kto.-Nr. 1265/103992

Redaktion: Jürgen Chr. Schaper · Oevelgönne 10 · 22605 Hamburg · Tel. 040/880 49 66

Mobil 0171/3710797 · Fax 040/600 878 81 · E-Mail: nachrichtenblatt@svaoe.de

Die Redaktion behält sich vor, eingesandte Texte zu kürzen.

Druck: Evert-Druck · Haart 224 · 24539 Neumünster · Tel. 04321/97 03-0 · Fax 04321/97 03 97

E-Mail: info@evert-druck.de

Anzeigen: SVAOe · Neumühlen 21 · 22763 Hamburg · Tel. 040/881 14 40 · Fax 040/880 73 41

E-Mail: mail@svaoe.de

Die Bezugsgebühr ist im Mitgliedspreis enthalten.

Die Clubnachrichten erscheinen sieben Mal im Jahr incl. Mitgliederverzeichnis oder Yachtliste.

Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier