



Boot im Schnee, Radierung von Jochen Peschke



...und da wollt ihr segeln? Unser Yachthafen im Winter 2010/2011.

Foto: Jürgen Schaper



In dieser Ausgabe

In eigener Sache	2
Einladung zur JHV	5
Nachruf Klaus Buchheit	6
Nachruf Just Kleinhuis	7
Geburtstagsgrüße	9
Neuaufnahmen	9
50 Jahre und kein bisschen alt	10
Wer nimmt Oma?	14
Wo ist denn hier die Puszta?	17
Im vorderen Viertel	19
„Gunvør XL“ – Probefahrt round Britain	20
Über Ostsee und Oder nach Berlin	24
Kentern im Sportunterricht	29
Herbsttour der Jugendlichen	32
Was macht die Jugend im Winter	33
Taufe ohne Tannenbaum	34
SVAOeer – Sieger im Doppelpack	36
Aus dem DSV	37
Trendbarometer Elbwassersport	39
See- und Seehafen	40
Dieselpest	42
Dies und das	43
Seefahrende Schwalben?	44
Im Winter zu lesen	45
Zu unserem Umschlagbild	46
Das besondere Buch	47
2 Zu guter Letzt	U3

In eigener Sache

Ob die 50 noch voll werden?

Nein, ich meine hier keine fünfzig Lebensjahre, dieses „Jubiläum“ liegt bei mir bekanntlich schon mehr als ein Vierteljahrhundert zurück. Ich denke auch nicht an die SVAOe, die jetzt im 106. Jahr ist. Ich



denke dabei ausnahmsweise mal an unsere Vereinsnachrichten, die auch schon ein beträchtliches Alter aufweisen. Kurz zur Erinnerung: 1924 erschienen sie zum ersten Mal, mussten in Krieg und Nachkrieg ein paar Jahre pausieren – es gab in dieser Zeit bedeutender Ereignisse zwar auch in der SVAOe genügend zu berichten, aber es gab kein Papier, um es aufzuschreiben und zu drucken. Erst 1948 ging es bescheiden mit einigen dünnen unregelmäßig erscheinenden Blättchen auf schlechtem Papier wieder los. Ein „Hundertjähriges“ ist bei den SVAOe-Nachrichten also noch in weiter Ferne.

Das hier zugrunde liegende, für mich aber folgenreiche Erlebnis kam später. Genau zum Beginn des Jahres 1965. Da hatte mein Vorgänger Rolf H. Massié (†) als verantwortlicher Redakteur nach neunjähriger Tätigkeit keine rechte Lust mehr. Schneller als ich dachte, hatte ich den Job am Hals. Es war das Jahr des 60-jährigen Bestehens unserer SVAOe, und so konnte ich mit einer kleinen Jubiläumsausgabe „zur Übung“ gleich richtig einsteigen.

Damit habe ich, wenn man genau nachrechnet, mit dem Ende des Jahres 2010 ganze 45 Jahre hinter mich gebracht. Eine lange und ereignis-

reiche Zeit in Geschichte, Segelsport und SVAOe. Ich will hier unsere Leser nun nicht mit historischen Geschichten aufhalten. Die haben sie fast alle selbst erlebt, und was die SVAOe betrifft, können Sie in der 2005 von Norbert Suxdorf herausgegebenen lesenswerten Chronik aus Anlass unseres 100-jährigen Jubiläums nachlesen. (Wir haben nur noch wenige Exemplare, aber sie kann auch in der Bibliothek ausgeliehen werden). 45 Jahre, das ist, nicht nur für mich, sondern auch für die interessierten Leser unseres Blattes, mal wieder ein Zeitpunkt, nach einem kurzen Blick in die Vergangenheit, an die Zukunft zu denken und darüber nachzudenken, wie und wohin der Kurs weiter gehen soll.

Besonders ich sollte das tun. Ich denke, als 77-jähriger habe ich nach 270 Ausgaben voll mit prallem Vereinsgeschehen und über 10000 (nicht nur von mir) voll geschriebenen Seiten ein bisschen das Recht dazu. Schließlich orientiert sich mein Jahresablauf an den jeweiligen Herausgabedaten, genauer am jeweiligen Redaktionsschluss der sechs Ausgaben. Um etwaigen Ängsten (oder Hoffnungen?) vorzubeugen: Ich habe jetzt keineswegs vor, „den Krempel hinzuschmeißen“ und mich mit dem aufbauenden Ausruf „nach mir die Sintflut“ auf die nächste erreichbare Kreuzfahrt zu verabschieden. Ich stehe wohl nicht ganz allein auf dem Stand-

punkt, man darf sich nicht – auch nicht als so genannter „Ehrenamtler“ – plötzlich und ohne Vorwarnung vom Acker machen, wie man das in jüngster Vergangenheit häufiger bei Politikern beobachten konnte.

Mit Andreas Völker, Norbert Suxdorf und Marcus Boehlich sowie Thomas Schaper (der mir seine Email-Adresse „leiht“) und mit vielen Autoren allen Alters gibt ein fantastisches und unverzichtbares Helferteam! Das erleichtert die Arbeit schon sehr. Das muss einmal gesagt werden: Viele alte und junge Autoren liefern regelmäßig eine Vielzahl toller und interessanter Berichte, sachlicher oder humorvoller Aufsätze sowie Fotos und ermöglichen so überhaupt erst eine informative Berichterstattung über einen breiten Querschnitt von Themen des Segelsports inner- und außerhalb der SVAOe. Dafür danke ich allen, die zum regelmäßigen Erscheinen und Gestalten unseres Blattes beitragen und bitte schon mal im Vorwege, in ihrer Begeisterung und Aktivität auch 2011 nicht nachzulassen. Ich danke auch unseren Inserenten, die uns die Herausgabe des Blattes erleichtern.

Wir, die „Blattmacher“, werden häufig von Mitgliedern oder Freunden außerhalb der SVAOe auf das Blatt angesprochen. Darüber freuen wir uns. Das hat nichts mit Eitelkeit zu tun. Das

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

sind vielmehr notwendige Rückmeldungen, die wir für unsere Arbeit brauchen. Sie zeigen, wie vielseitig wir berichten und wie sehr unsere Leser an dem Geschehen interessiert sind. Es sollte übrigens auch nicht unerwähnt bleiben, dass unsere Nachrichten auch bei Mitgliedern anderer Segelclubs begehrt sind. Von Ausnahmen abgesehen müssen wir leider die Belieferung von Nichtmitgliedern aus Kostengründen immer wieder ablehnen.

Es gibt also keinen Grund zum Jammern. Und, um es vorweg zu sagen, wenn alle es denn so wollen, mache ich es noch eine zeitlang. Ob ich aber die „50 Jahre voll mache“, also bis Ende 2015 weitermachen kann, steht in den Sternen. Voraussetzung ist, dass alle, die können, weiter mit helfen, vielleicht sogar mehr als bisher, und unsere Autoren weiterhin fleißig Beiträge liefern. Voraussetzung ist aber auch, dass ich durchhalte.

Wenn wir an die künftige Entwicklung denken, so geht es dabei ja auch nicht zuletzt um die häufig gestellte Frage, ob und inwieweit „Printmedien“ gegenüber dem Internet eine Zukunft haben und wie diese aussehen könnte.

Das Internet ist inzwischen zu einer unverzichtbaren Ergänzung der Informationsmöglichkeiten geworden. Es bietet die Möglichkeit, die Nutzer schnell, viel schneller als unsere sechsmal im Jahr erscheinenden Nachrichten, zu informieren. Aber es ist eben nicht die einzige. Das Internet hat nämlich meines Erachtens zwei entscheidende Nachteile. Erstens: Der Nutzer muss sich aufrufen und auch regelmäßig hineinsehen. Zweitens: Nicht jeder Mensch hat Internetanschluss. Der Umstand, dass sich daran wohl kaum etwas ändern wird, ist die Stärke der Printmedien. Und so gibt es ja gegenwärtig nicht weniger gedruckte Informationen, sondern es sind mehr

als je zuvor. Auch viele größere und mittlere Segelvereine sind offenbar derselben Meinung, denn sie haben zwar alle Internet, aber geben dennoch alle mehr oder weniger umfangreiche gedruckte Clubmitteilungen heraus. Einige Vereine haben erst vor wenigen Jahren, schon zu Internetzeiten, überhaupt damit begonnen. Sie sehen also auch sowohl die Probleme als auch die in beiden Medien liegende gegenseitige Ergänzung der Informationsmöglichkeiten.

Auch in der SVAOe sind Nachrichten und Internet zu unverzichtbaren sich ergänzenden Hilfsmitteln geworden. Die Beiträge, sowohl Texte als auch Fotos, für unsere Nachrichten, werden schon seit langem überwiegend per elektronischer Post geliefert, was die Arbeit insofern sehr erleichtert, dass ich nicht wie früher alles ab- oder neu tippen muss. Beim Redigieren ist der Bildschirm schon eine große Hilfe.

Wir dürfen somit beide Informationsmöglichkeiten nicht als Konkurrenz, sondern als sinnvolle und hilfreiche Ergänzungen verstehen. In der SVAOe arbeiten die Macher von Internet und gedruckter Zeitung schon seit Jahren gut zusammen, wie an den häufigen gegenseitigen Verweisen erkennbar ist. Ich meine, so sollte es bleiben, da das die Voraussetzung für eine gute gemeinsame künftige Information ist.

Also, hier ist sie nun, die erste Ausgabe im Jahr 46 meiner Zeitrechnung. Ich hoffe, sie gefällt Ihnen. Wenn nicht, sagen Sie es mir, wenn ja anderen.

Ich hoffe, Sie hatten einen guten Start ins neue Jahr. Ich wünsche allen nach diesem ekligen Winter einen langen und schönen Sommer und viel Spaß beim Lesen Ihrer SVAOe-Nachrichten

Jürgen Chr. Schaper
Kommodore

Jahreshauptversammlung der SVAOe

*„Nichts überdauert ohne Institutionen,
doch nichts ist möglich ohne Menschen“
(Walter Leisler Kiep, dt. Politiker)*

Ein Verein ist wie ein Schiff, auf dem nichts von selbst passiert: Sein Kurs muss gewissenhaft überlegt und konsequent eingehalten werden.

Auf der Jahreshauptversammlung unserer SVAOe sollen ihre Mitglieder 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 ist auch 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.

**Dienstag, 22. Februar 2011
bitte schon um 19.00 Uhr!**

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 rechtzeitig zugesandt. 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

Na, Seemann alles klar? Es wird Frühling!!

Sind die Leinen gewaschen, alles sauber aufgeschossen, Fender gereinigt, Segel inspiziert, Kompaß geputzt, Motor kontrolliert und das Bordfernglas??

Auch die Objektive oben und unten sollten gereinigt werden. Von Salz und Schmiere befreit, sieht es sich wirklich besser. Oder ist das Fernglas schon so alt, dass sich eine Reinigung nicht mehr lohnt??

Wir reinigen kostenlos die Linsen und das Foto-Wannack Team zeigt, was es Neues gibt, und der Kapitän kommt aus dem Staunen nicht mehr raus, wenn er durch so ein Fernglas sieht. Viele von uns haben zwar einen Plotter, was ja auch prima ist, aber ein ordentliches Fernglas haben nicht viele. Unsere Augen Skipper, werden nicht besser, aber immer besser werden unsere Ferngläser!! Vergleiche einmal das alte Bordglas mit einem modernen Fernglas (haben wir schon von Steiner 7X50 wasserdicht für 299.- Euro)

Vielleicht steht ja ein runder Geburtstag an, oder unser wichtigster Mann an Bord (unsere Frau) hätte vielleicht auch gern ein eigenes Fernglas! Also komm einfach uns besuchen!

Betriebsferien vom 7. März bis zum 20. März 2011



WALTER WANNACK
FERNOPTIK · FOTO · VIDEO

Seit 1931 · Nähe Hafencity und Hamburger Michel

Montag bis Freitag von 9.00 bis 18.00 Uhr

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



Klaus Buchheit

1938 – 2010

**Eigner der HR 36 „Amira“
SVAOe-Mitglied seit 1994**

Dem in Hirschdorf im Riesengebirge Geborenen war es sicher nicht an der Wiege gesungen worden, dass er in der Welt so weit herumkommen sollte. Aber es muss wohl an der nahen Elbquelle gelegen haben, dass er die meiste Zeit seines Lebens so nahe der Mündung dieses Flusses verbringen sollte. Der See verbunden, das war Klaus Buchheit, der schon als Junge bei seinem Großvater auf dem Tegernsee und später bei Freunden auf dem Ammersee zum Segeln fand.

Von dort zur See aber war es ein langer Weg, der mit einer Lehre bei Heidenreich & Harbeck in Hamburg beginnen sollte. Nach einem kurzen Zwischenspiel bei Blohm & Voß ging Klaus als „Assi“ bei verschiedenen Reedereien auf große Fahrt. Es folgte ein Studium als Ingenieur für Schiffsbetriebstechnik in Hamburg und weitere weltweite Fahrzeit als Schiffingenieur bis in dem seit 1962 mit Ingrid Verheirateten der Wunsch nach einem Landberuf wuchs. Der konnte 1965 mit dem Antritt einer leitenden Funktion bei einem Unternehmen für Brandschutz und Schiffsisolierungen realisiert werden.

Nunmehr sesshaft geworden, konnte Klaus Buchheit mit seiner Frau Ingrid mehr segeln, und das tat er nacheinander mit der Jolle „Krabbe“, der 5,5 KR-Yacht „Hera“ und der HR 312 „Dionysos“ zunächst einige Jahre unter dem Stander des BSC. Später schloss sich Klaus Buchheit der SVAOe an, in der sich der ruhige Schipper mit seinem letzten Schiff, der HR 36 „Amira“ schnell wohl fühlte. Besonders an den Clubabenden fühlte er sich gut aufgehoben, obwohl er zu den inzwischen vielen Mitgliedern zählte, die ihre jungen Jahre nicht an und auf der Elbe verbracht haben und in die SVAOe gewissermaßen „hineingeboren“ wurden.

Obwohl er unaufdringlich bis zur Wortkargheit sein konnte, entstanden hier zahlreiche Freundschaften, wie die große Zahl der an der Trauerfeier teilnehmenden SVAOeer deutlich machte. In der SVAOe wurden auch Verabredungen für gemeinsame Unternehmungen, wie zum Beispiel gemeinsame Reisen, getroffen. Ich erinnere mich an viele Gespräche auf unseren langen Wanderungen auf Madeira, die er trotz einer beruflich erworbenen Asbestose über viele Stunden durchhielt, ebenso wie an schöne gemeinsame Abende bei gutem Essen und vom Rotwein beflügelter Unterhaltung.

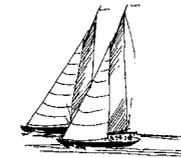
Für Klaus Buchheit war es selbstverständlich, auch Verantwortung zu übernehmen. So war er bis zuletzt als Rechnungsprüfer für die SVAOe tätig, eine Aufgabe, die er sehr pflichtbewusst und gewissenhaft ausübte. Die Arbeit daran und die Darstellung seines Berichtes auf der Jahreshauptversammlung waren in seinem ausgefüllten Jahresreiseplan fest verankert. Denn die an Kunst und Kultur interessierten Klaus und Ingrid reisten gern. So erforschte er mit seiner Ingrid viele Teile der Welt. Über 40 Länder habe er bereist, das ließ er mal durchblicken. Natürlich waren es nicht nur Flug- sondern

vor allem immer wieder Seereisen, die das kinderlos gebliebene Ehepaar unternahm.

Geschwächt von einer Darminfektion, die beide sich auf einer Kreuzfahrt durch Mittelmeer und Atlantik zugezogen hatten und von der sich Klaus nur langsam erholte, erlitt er wenige Tage vor Weihnachten einen schweren Herzinfarkt, dem er am 29. Dezember 2010 im Alter von 72 Jahren erlag.

Seine Freunde werden Klaus in guter Erinnerung behalten. Seiner Frau Ingrid gilt unser besonderes Mitgefühl.

Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne
Jürgen Chr. Schaper



Just Kleinhuis

1958 – 2011

**Eigner des Elbewers „Anna“,
der Barkasse „Suhr & Cons.“
und des Gastronomieschiffes „Bergedorf“
SVAOe-Mitglied seit 1999**

Die Liebe zur See und zur Seefahrt offenbart sich allein schon durch die Liste der Schiffe, die

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

er besaß und auch zu betreiben und bewegen verstand. Der Eigentümer des renommierten Viersterne-Hotels „Baseler Hof“ an der Esplanade in dritter Generation wollte nicht unbedingt Nachfolger und Hotelier werden. Der väterlichen Linie folgend hatte eigentlich einen Beruf als Nautiker angestrebt. Wegen einer Seeschwäche blieb ihm jedoch eine Karriere als Kapitän verwehrt. So lernte er Reederei- und Schifffahrtskaufmann und übte diesen Beruf als Schiffsmakler in Bremen und London auch einige Jahre aus. Auch weiterhin ließ ihn seine Begeisterung für die Seefahrt ein unruhiges Leben führen. So nahm der unternehmungslustige junge Mann eine „Auszeit“, wie er sich ausdrückte, fuhr mit dem Fahrrad nach Südfrankreich, wo er ein halbes Jahr auf einer Werft arbeitete bevor es ihn wieder nach Hamburg und endgültig in seinen späteren Beruf verschlug, indem er in den mütterlichen Hotelbetrieb eintrat, den er später als Eigentümer übernahm.

Nicht nur bei den notwendigen technischen Innovationen in den etwas altmodischen Betrieb zeigte er Geschick. Auch sonst bewies er viel Kreativität in dem ihn trotz seiner Seefahrerambitionen nie langweilenden Gewerbe. So machte seine Idee der Schaffung des „Kleinhuis Weinbistro“ nach Pariser Vorbild in der Fehlandtstraße, wo späte Opernbesucher in netter Atmosphäre neben gutem Essen auch die dazu passenden offenen Weine genießen konnten, seinen Namen in der Hamburger Gastronomie erst richtig bekannt.

Sein seglerische Interesse galt nun nicht etwa großen Plastikyachten, sondern mehr seemännisch klassischen Schiffen, zu deren Heimat der Museumshafen Oevelgönne wurde. Der gepflegte Elbwer „Anna“ diente zu Ausfahrten unter Segeln mit der Familie, Freunden oder Op-

tikindern auf Elbe und Ostsee. Mit der vor dem Abwracken geretteten kleinen Hafengebarkasse „Suhr & Cons.“ wurde auf kleinen Ausfahrten der Hafen erkundet. Auch sie diente einigen SVAOe-Aktivitäten und wurde gelegentlich als Schlepper beim Verholen der Museumsschiffe eingesetzt. Last but not least rettete er mit dem ehemaligen Hadagschiff „Bergedorf“ nicht nur eine museale Institution, sondern schuf eine beliebte Gastronomie auf dem Wasser, die er ebenfalls gern für SVAOe-Veranstaltungen zur Verfügung stellte.

Bei so vielseitigem Engagement für bedrohte Schiffe lag es nahe, dass er und seine beiden Kinder Jacob und Lena seinen Interessen folgten und durch Vermittlung von Michael Thönnessen in die SVAOe eintraten, wo sie in der Optigruppe segeln lernten. In seiner infolge seines frühen Todes nur relativ kurzen Mitgliedschaft lag dem sozial eingestellten Hotelier auch das Wohl der Jugendausbildung in der SVAOe am Herzen, die er auf mancherlei Weise förderte.

Just Kleinhuis, der schon frühzeitig an einem Krebsleiden erkrankte, besiegte zwar den Krebs, litt aber an einem langjährigen Herzleiden, dem er nun viel zu früh kurz nach seinem 52. Geburtstag erlag.

Wir betrauen den Tod eines sympathischen und sozial engagierten Mitgliedes, dessen Andenken die, die ihn kannten, in der Erinnerung bewahren werden.

Seiner Familie gilt unser besonderes Mitgefühl.

Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne
Jürgen Chr. Schaper



Herzliche Glückwünsche!

Herzliche Wünsche für ein gesundes neues Lebensjahr gehen an diejenigen unserer Mitglieder, die im Frühjahr Geburtstag haben werden. Wir wünschen allen einen guten Kurs durchs neue Lebensjahr und einen guten Saisonstart. Besondere Grüße gehen in dieser Ausgabe wieder an die Runden oder fast Runden von Alt und Jung im

März und April

05.03. Thomas Cords	50 Jahre
07.03. Thilo Mende	30 Jahre
12.03. Joachim Müntzel	60 Jahre
18.03. Marek Jacob	20 Jahre
21.03. Klaus Hachfeld	75 Jahre
22.03. Garlef Godefroy	65 Jahre
22.03. Heinz-Herbert Lindenau	60 Jahre
24.03. Rainer Steffen	65 Jahre
25.03. Manfred Duden	65 Jahre
31.03. Jan-Uwe Timm	55 Jahre
04.04. Frank Stammbach	50 Jahre
06.04. Christian Köhn	65 Jahre
08.04. Brigitte Schöne	75 Jahre
09.04. Dirk Grentzebach	50 Jahre

11.04. Nanna-Josephine Roloff	20 Jahre
14.04. Heiko Tornow	65 Jahre
16.04. Horst Steffens	75 Jahre
16.04. Nils Francke	50 Jahre
26.04. Jürgen Lindemann	75 Jahre
30.04. Matthias Glimm	50 Jahre

BAUM & KÖNIG HAMBURG
The Classic-Yacht Broker

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

www.classic-yachts.de

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

50 Jahre und kein bisschen alt Zum Jubiläum unseres Hamburger Yachthafens

Genau genommen wird er ja nun schon 97, also in drei Jahren sogar hundert Jahre, „unser“ Hamburger Yachthafen. Wie das? Werden Segler oder Motorbootfahrer fragen, die vielleicht die Eröffnung des später so genannten „alten“ Hamburger Yachthafens, in den am 4. April 1914 die „Welle III“ von Hans Schaper (NRV, SVAOe) als erste Yacht einlief, verpasst, oder, was wahrscheinlicher ist, noch gar nicht erlebt haben. Doch ist dieses Frühjahr „am Vorabend des ersten Weltkrieges“, wie die Historiker gern sagen, die eigentliche Geburtsstunde eines selbstverwalteten Hamburger Yachthafens.

Also daran denken: In drei Jahren besteht wieder ein Grund zum Feiern, denn dann sind die „Hundert“ voll. Warum ich das erwähne? Unser heutiger Yachthafen, der „neue“ wie er noch lange Zeit hieß, ist der direkte Nachfolger des „alten“. Er hat nur zwischen den Jahren 1960 und 61, genauer zum 1. April 1961, den Standort gewechselt. Er ist sozusagen nur „umgezogen“. Und wenn ein Mensch umzieht, und das tun ja im Laufe ihres Lebens manche, beginnen sie ja – leider – auch nicht mit der Anzahl ihrer Lebensjahre wieder von vorn. Der Hafen ist aber nicht nur umgezogen, er ist auch von vornherein größer angelegt gewesen, er ist über die Jahre gewachsen und wurde wasser- und landseitig ständig erweitert und verbessert.

Mehrere weitere Generationen von Sportschiffern haben seitdem mit ihren Booten dort eine neue Heimstatt gefunden. Bleiben wir also bei den sichtbaren Dingen: Unser – nun eben nicht mehr ganz so neuer – Yachthafen am Rande von Wedel wird in diesem Jahr 50. Am 27. April,

wenn man von der Unterzeichnung der zwischen der Freien und Hansestadt und der Hamburger Yachthafen-Gemeinschaft getroffenen ersten Pachtvereinbarung oder am 28. April, von dem Einlaufen der „Nordkaper“ unseres Rolf Massié, die heute in der „Tonne 122“ hängt, ausgehen will. Das alles wird man in der aus Anlass des Jubiläums erstellten neuen Chronik nachlesen können. Bei Abfassung dieses Textes lag mir nur die von Theo Tetzen † (BSC-Ehrenvorsitzender und Ehrenmitglied der SVAOe) aus Anlass des 25-jährigen Bestehens 1986 verfasste, sehr akribische Chronik über die Entstehung und die bewegten ersten zweieinhalb Jahrzehnte des Bestehens unseres Hafens vor.

Wieso eigentlich immer „unser“, höre ich einige fragen. Gehört der Hafen nicht wie so viele der inzwischen entstandenen gewerblich betriebenen und gewinnorientierten Sportboothäfen an der Ostsee, für die sich inzwischen die vornehm klingende und internationale Bedeutung suggerierende Bezeichnung „Marina“ eingebürgert hat, irgendeinem Unternehmen, Investor, einer Stadt- oder Gemeindeverwaltung? Nein, er gehört den Seglern, ist eine Einrichtung der etwas bürokratisch-schwerfällig klingenden „Sportselbstverwaltung“, also einer nichtkommerziellen Einrichtung. Er steht im Eigentum eines aus etwa 50 Segelvereinen bestehenden gemeinnützigen Vereins, also eines „Vereins der Vereine“, der Hamburger Yachthafen-Gemeinschaft e. V., die die Wasser- und Landflächen von ihren Eigentümern, der Freien und Hansestadt Hamburg (die Landfläche) und von der Bundesrepublik Deutschland (die Wasserfläche), zunächst gepachtet und vor ein paar Jahren für mehrere Millionen D-Mark gekauft hat.

Verwaltet wird die „HYG“, wie sie abgekürzt wird, wie jeder Verein, von einem aus den



Der „alte“ Yachthafen, vor 80 Jahre aufgenommen vom Turm des Lotsenhöftes

Foto: SVAOe-Archiv



Der „nicht mehr ganz neue“ Yachthafen aus der Luft

Foto: Heinz Kruse (HYG)

Mitgliedsvereinen heraus gewählten ehrenamtlichen Vorstand, der für die anfallenden Arbeiten ein Büro unterhält und Personen, wie zum

Beispiel Bürokräfte und Hafenmeister anstellt. Da Gewinne nicht erzielt werden dürfen, fließen etwaige im Betrieb des Hafens erwirtschaftete

Überschüsse also nicht in die Tasche gewinn-süchtiger Spekulanten, sondern müssen wieder im Hafen, zum Beispiel zur Tilgung von Finanzierungen und zur Unterhaltung der land- und wasserseitigen Anlagen verwendet und investiert werden. Vorteil dieser Art der Bewirtschaftung ist, dass die Lieger für ihre Sommer- oder Winterlagerplätze lediglich kostenorientierte Mieten zahlen. Für ältere Lieger sind das sicher Binsenweisheiten, aber es erscheint mir in diesem Zusammenhang wichtig, neuen Liegern das mal zu verdeutlichen und manch altem Hasen in Erinnerung zu rufen.

Dass so eine Regelung, um die uns viele Segler und Vereine anderer Reviere beneiden, entstehen konnte, hat eine eigene Geschichte. Sie führt uns in die Zeit vor einem Jahrhundert, als Hamburg noch eine sehr reiche Stadt war, zurück. Sportboote, damals nur Segelyachten und Jollen, lagen von Blankenese bis Neumühlen noch an Mooringbojen auf der offenen Reede. Im Zuge des Ausbaues des Hamburger Hafens wurde die Elbe immer mehr kanalisiert und vertieft, und es entstanden zunächst am Südufer Böschungen und weitere Hafenanlagen. So wurde das Liegen am kanalisiertem und immer stärker befahrenen Strom infolge der schnellen wirtschaftlichen Entwicklung immer problematischer. Alte Elbkarten aus der Zeit um die vorige Jahrhundertwende wiesen schon, weit in die Zukunft gerichtet, das ganze Südufer bis zur Höhe von Blankenese als Hafenerweiterungsgebiet aus.

Segler waren damals offenbar noch einflussreich, und so planten und bauten die (zum Teil auch selbst segelnden) Stadtväter im Rahmen der Hafenerweiterung auf der ehemaligen Elbinsel Waltershof bis Finkenwerder hinter dem so genannten Lotsenhöft einen schönen, fast runden Yachthafen, den sie den damaligen

Hamburger Segelvereinen, wenig später auch den Altonaer Vereinen, kostenlos zur Verfügung stellten. Einfach so. Damit nicht genug, sie erbauten den Seglern nach einem Entwurf des berühmten Stadtplaners Fritz Schumacher auch ein stilvolles geräumiges Clubhaus, zu dessen Einweihung 1915 – da war schon Krieg – wie erzählt wird, sogar Prinz Heinrich, selbst ein guter Segler und Bruder des seebegeisterten Kaiser Wilhelm II., erschienen sein soll. Ganz sicher ist das wohl nicht, aber er besuchte gern seine Hamburger Segelfreunde vom NRV und soll im Yachthafen-Clubhaus übernachtet haben. Da die Segler das schöne Haus leider beim Umzug 1961 nicht mitnehmen konnten, kann man es dort, nun etwas sinnentleert herumstehend, am Köhlfleth immer noch bewundern. Es wird für „Events“ vermietet.

Die Stadt erhob von den Seglern keine Pacht. Im Gegenteil, sie übernahm nebst den Baukosten sogar das Gehalt des angestellten Hafenmeisters! Noble Zeiten waren das damals – wenn auch wohl mehr für Wohlhabende.

Genug der Geschichte. 1960 war Schluss mit dem Liegen im „alten“ Hafen. Die Stadt brauchte das Areal „dringend“ für den Bau einer Ölverladeanlage. Diese wurde nur wenige Jahre genutzt. Übrig blieb eine öde Hafenbrache. Dennoch war der Umzug – oder die Vertreibung, wie viele Segler meinten – nach Wedel für die Segler ein Gewinn, denn der alte Hafen wäre mit seinem nicht erweiterungsfähigen Ausmaß und seinen 321 Liegeplätzen dem gewaltigen Ansturm neuer Segel- und später auch Motoryachten in den Jahren des Wirtschaftswunders in keiner Weise gewachsen. Übrigens schlug schon der bekannte Segler und Yachtkonstrukteur Ernst Krassmann vom HSC vor dem zweiten Weltkrieg 1939 in einem Aufsatz in den „Hamburger

Nachrichten“ vor, den damals schon zu klein gewordenen Yachthafen durch einen neuen, größeren elbabwärts zu ersetzen. Und raten Sie mal wo: Genau dort, wo er 20 Jahre später tatsächlich gebaut wurde!

Hinsichtlich der notwendig gewordenen Schaffung eines „Ersatzhafens“ konnte die Stadt in zähen Verhandlungen durch den damaligen Vorstand der Sparte Segeln des HSB (heute Hamburger Segler-Verband) dazu bewogen werden, außerhalb der Stadt am Nordufer der Elbe westlich von Wedel, eben diesen „neuen“ Hafen, auf dessen 50-jähriges Bestehen wir jetzt zurückblicken können, zu bauen. Bürgerschaftsprotokolle weisen aus, dass hierbei dem damaligen SPD-Abgeordneten (und Segler) Hellmut Kern, der sich in besonderer Weise auf der politischen Ebene nicht allein für den Bau eines gleich großen Ersatzhafens, sondern vorausschauend einer sehr viel größeren und damit zukunftssicheren Anlage erfolgreich einsetzte, besonderen Dank gebührt. Nicht zuletzt hat er erreicht, dass die Stadt das bewährte Modell einer kostengünstigen Selbstverwaltung beibehielt.

Doch „umsonst“ war nichts mehr. Aber trotz der geforderten und mit den Jahren ständig steigenden Pacht und dem großen Brocken der Finanzierung des späteren Ankaufs konnten inzwischen Tausende mittelständischer Wassersportler aus der Großregion ihre Boote in Hamburgs größtem und vorzeigbarstem Segelzentrum sommers wie winters preiswert und sicher vertäuen.

Wir wollen bei diesen Betrachtungen deshalb nicht vergessen, wie viele Menschen sich seitdem um das Wohlergehen des Hafens gekümmert haben. So gilt bei diesem Anlass unser Dank den Vorständen und ihren Mitarbeitern, die

den Hafen seit 50 Jahren in vorbildlicher Weise führten und instand hielten, was in Anbetracht seiner Lage an einem offenen Tidegewässer und dem daraus resultierenden besonderen Problem der Tiefhaltung nicht immer einfach zu lösen war und mancherlei Sorgen bereitet.

Ich danke Frau Ursula „Spitz“ Kröger, der Witwe unseres früheren Hafenmeisters und späteren Ehrenmitgliedes Klaus Kröger für ihre Hinweise und Korrekturen.

Jürgen Chr. Schaper

Beilagenhinweis

Bitte beachten Sie folgende Beilagen der SVAOe in dieser Ausgabe:
Ausschreibung Elbe-Auftakt-Regatta
Einladung Gründungsfest



Inh. Clemens Massel

Segelmacherei

YACHTSEGEL
Bootsbezüge
Sonnensegel
Rollenlagen

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

„Wer nimmt Oma?“

oder: Manchmal muss man hart sein...

Hans Scheibner schrieb die herrliche Geschichte „Wer nimmt Oma?“ zur Weihnachtszeit, aber man kann den Titel auch für das Segeln benutzen.

2010 haben unsere J24-Crews (alle vier!) beschlossen, den Senatspreis auf dem Berliner Wannsee mitzusegeln. Die ins Oma-Alter einlaufende Seglerin hörte: „Wannsee....“ und merkte an, dass sie noch nie in ihrem durchaus vielfältigen Seglerleben dort gewesen sei. Da sie vor etwa drei Jahren beschlossen hatte,

dass es nun an der Zeit sei, mal so alles Mögliche „abzuhaken“ und es sich gleichzeitig ergab, dass auf der „Tinto“ ein Crewmitglied zu wenig sein würde, war die Sache klar: „Tinto“ nimmt Oma.

Nun ist besagte „Oma“ durch Warmwasserboiler, Polster, Heizung und E-Winsch verwöhnte Großboot-Seglerin und war selbst schon etwas aufgeregt, ob Segeln auf dem Kleinboot wohl noch funktionieren würde (ein bisschen hatte sie auch ein schlechtes Gewissen, weil sie eigentlich das Jungvolk nicht stören wollte). Nun gut, manchmal muss man hart gegen sich selbst sein, wenn man was Neues erleben will

Es ging also mit Crew-Bus samt Boot am Freitag nach Berlin. Nach dem üblichen Prozedere, kranen, Mast stellen und aufklaren, wurde die Wohngelegenheit aufgesucht. Das war ein Erlebnis der besonderen Art, denn wir hatten Quartier in einem Studentenheim bezogen, in dem einzelne Zimmer auch tageweise vermietet werden (das nennt sich dann „Hostel“).



SVAOe-J24 auf der „Wannsee“, hier die „Tinto“



14 Die „Wölfe“ bei der Erholung

Schon beim Betreten waren schlagartig alle Eindrücke von früher wieder präsent, es roch nach Essen, die Zimmer waren leicht „ranzig“, das Kopfkissen war im Prinzip nicht mehr zu gebrauchen, das Bad stand voll mit Shampoo, und der Abfluss der Dusche funktionierte kaum. Die Autorin dieses Artikels hat natürlich schon früher mal im Studentenwohnheim gewohnt und erinnerte sich sofort, warum sie damals dort so schnell wie möglich wieder ausgezogen ist. Türen wurden geknallt, und das Bad lag genau meinem Zimmer gegenüber, herrlich ruhige Nächte....

Der Berliner-Yacht-Club hat sich sehr viel Mühe mit der Organisation gemacht, und es war prima, dass wir dort morgens frühstücken konnten. Die Tintos und die Crew vom „Hungrigen Wolf“ nutzen das ausgiebig. Es waren auch die einzigen Minuten am Sonnabend, an denen es trocken und warm war, denn der Wettergott meinte es nicht so gut mit uns. Es war kalt und nass, das waren wir allerdings von dieser Saison schon gewohnt, und so konnte es uns nur mäßig schrecken. Also wieder mal alles anziehen, was

die Funktionskleiderkiste hergab und ab auf die Bahn.

Bei gutem Wind wurden die Regatten gestartet. Meine Position war „Mast“, und da so eine J24 recht übersichtlich ist, war es auch nicht schwierig, diese Position einigermaßen auszufüllen, wenn da nicht ...

Ja, wenn da nicht die vielen Wenden wären. Bei jeder Wende geht es unter dem Baum durch auf die andere Seite. Ok, eigentlich kein Problem, allerdings ist der Baum arg niedrig, und mit dem Pit-Man gleichzeitig drunter durch zu kommen, ist schon eine Herausforderung, wenn man zum ersten Mal dabei ist. Nach der zehnten Wende hatte ich mich dran gewöhnt, erst die Beine meines Mitstreiters ins Kreuz zu bekommen, dann die Genua ins Gesicht und beinahe die Winschkurbel, die unser Pit-Man in der Hand hielt, gegen den Kopf. Wie war das? Manchmal muss man hart gegen sich selbst sein, wenn man ...

Nach zwei Regatten wusste ich, warum meine



SVAOe-Stander auf dem Wannsee

Fotos: Rosi Eckhoff 15

Töchter so sorgfältig auf ihre Knieschützer achten, ich hatte keine an (...manchmal muss man eben hart ...).

Da der Wind so gut war, beschloss die Regattaleitung, am ersten Tag vier statt drei Regatten zu segeln. Im Prinzip kein Problem, aber die Kälte hat doch allen sehr zu schaffen gemacht, weniger beim Segeln, mehr in den Pausen. Nasse und eiskalte Segelhandschuhe wieder anzuziehen bedarf einiger Überwindung, und bei der Hälfte der Crew hatten die Seestiefel mittlerweile vollständig versagt.

Egal, manchmal muss man ...

„Oma“ war nun „zersegelt“, der Muskelkater dachte nicht daran, bis zum nächsten Tag zu warten und stellte sich prompt ein. Einen Pullover über den Kopf zu ziehen, gestaltete sich schon schwierig. Es hat mich nur wenig getröstet, dass die „Jammerfrequenz“ bei den jungen Leuten relativ hoch war und am Sonntag diverse Schmerztabletten wegen „Rücken“ und sonstiger Zipperlein bei mir abgefordert wurden.

Sonntag wurde dann eine Regatta bei schönstem Wetter absolviert, und da durfte „Oma“ zusehen, weil ein neues Crew-Mitglied „eingearbeitet“ werden sollte (es war sooo gemein, hätte ich das gewusst ...aber manchmal muss man ...)

Übrigens: Wenn „Oma“ sich in der Woche nach der Regatta beim Arzt hätte ausziehen müssen, wäre sie direkt ins Frauenhaus gebracht worden, und der liebste Gatte der Welt wäre wegen Miss-handlung verhaftet worden, so bunt gemustert waren die Beine, und die Ausrede: „...ist vom Segeln“ hätte nix genützt.

Egal, die Schmerzen lassen nach, die Hämatome sind kaum noch zu sehen, und morgen ist Alster-glocke...mit der „Tinto2“... da segelt „Oma“ wieder Mast, weil sie das ja schließlich trainiert hat....manchmal muss man hart gegen sich selbst sein, wenn man Spaß haben will!

Rosi Eckhoff



Wo ist denn hier die Puszta?

J-Jollen EM vor Balatonfüred Ungarn 2010

Der Start war gut in dieser dritten Wettfahrt, nach der ersten Wende kreuzten wir auf Steuerbordbug den Kurs von Finn-Senioren-Weltmeister Michael Gubi, also schnelle Wende. „Alles klar?“, „ Klar is‘“, „Ree“, Backstag auf, umlegen, Genua auf...“Genua auf!!!“ Zu spät, das Segel bekam Wind, stand back, der doofe Schotte war zu langsam, das war’s mit unserem EM-Titel. Als wir leergeschöpft hatten, haben wir das Boot immerhin noch ins Ziel gebracht, aber dieser neunte war unser Streicher und 5, 3, 5, 3, 1 reichte dann leider nur noch zu einem vierten Platz.



Kurz nach dem Start vor Balatonfüred: Zweite von links „Fram“ J-287 Foto: Andrea vom BYC

Auch wenn das Feld mit elf Booten: sechs aus Österreich, vier aus Deutschland und einem aus Ungarn überschaubar ist und die Boote zwischen 90 und 50 Jahren alt sind, schenkt man sich nichts. Den Titel vom Vorjahr verteidigen konnten die drei Pöll-Brüder Matthias, Sebastian und Johannes aus Wien vor Michael Gubi, ebenfalls ein Österreicher, und Peter Zimmermann vom Bodensee mit ihren Crews. Die Eltern der Pölls sind mit ihrem „Bongo“, Baujahr 1921, auch seit vielen Jahren treue Besucher der J-Jollen-



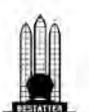
Alle Jollen liegen Bug an Bug nebeneinander Foto: Andrea vom BYC

Events, die mein Kapitän Manfred Jacob in seiner Funktion als Vorsitzender der Klassenvereinigung immer wieder an verschiedenen Orten organisiert.

Dieses Jahr also Plattensee, immerhin sind elf 22er der Einladung des BYC gefolgt. Die Organisatoren vom Balatonfüred Yacht Club waren hochofren, endlich die 1939 wegen des Krieges ausgefallene und danach nie wieder in Ungarn ausgesegelte Europa-Meisterschaft mit sechs Wettfahrten bei bestem Wetter vom 24.–26. August über die Runden zu bringen. Es schien so, dass der Club so zu sagen nach 71 Jahren von einem Karma erlöst wurde: Er konnte endlich die EM der „22 Binnenyolle“ austragen.

Bei der Eröffnungsfeier wurden wir vom Bürgermeister von Balatonfüred sowie von den Offiziellen des Ungarischen Segler-Verbandes begrüßt. Bei der Preisverleihung wehten die drei Flaggen der Siegernationalen, und die österreichische Nationalhymne erklang. Das waren recht feierliche Momente.

Die Aura der „22 Binnenyolle“ in Ungarn war überall zu spüren. Vor allem natürlich bei den älteren Semestern, die zahlreich angepilgert kamen und uns stolz ihre Recherchen präsent-

		<h1 style="font-family: serif;">Seemann</h1> <p>& Söhne</p>	
seit 1892 Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG		www.seemannsoehne.de	
Blankenese Dormienstr. 9 22587 Hamburg Tel.: 866 06 10	Rissen Ole Kohdrift 4 22559 Hamburg Tel.: 81 40 10	Groß Flottbek Stiller Weg 2 22607 Hamburg Tel.: 82 17 62	Bestattungen aller Art und Bestattungsvorsorge

tierten. Unsere J-Jollen lagen, Boot neben Boot vertäut, recht hübsch nebeneinander, so wie es auch 1939 geplant war.

Leider wurden im Krieg viele der am Balaton vertretenen J-Jollen zerstört. Die wenigen, die überdauert haben, sind heute wegen fortgeschrittenen Alters der Eigner nicht mehr aktiv oder werden gerade restauriert. Das einzige ungarische Boot wurde nicht wirklich schnell gesegelt. Zu allem Überfluss wurde noch vor sechs Jahren eine J-Jolle versenkt, da der Besitzer keinen Käufer für seinen Liebling finden konnte. Gab es da nicht schon mal etwas Ähnliches am Wörthersee? Die Jugend in Ungarn segelt auch lieber J24, Asso 99 oder 49er. Es gab viele Geschichten von 22ern zu hören. Wir wurden zu einer Tokajerprobe auf einem Weingut eingeladen. Gabor Cernussi hielt dort einen sehr interessanten Vortrag über die Entwicklung der Jollen in Südost-Europa und den großen Konstrukteur Benacsek. Überhaupt wurden wir sehr herzlich in dem gut organisierten Club mitten im Touristenzentrum von Balatonfüred aufgenommen, wo sich bis vor 20 Jahren die ostdeutsche Jugend mit der westdeutschen traf, um auf dem wirklich sehr schönen Plattensee zu segeln, zu baden und zu feiern.

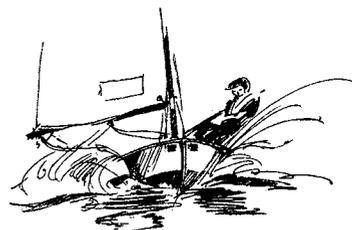
Es gibt viele Restaurants mit für uns moderaten Preisen. Alles ist sehr gepflegt. Der See ist zwar graugrün, aber sauber. Er ist halt ein Steppensee und an der tiefsten Stelle nur 7 m tief, aber es reicht, um Schärenkreuzer, Drachen und große Yachten darauf zu segeln. (Ich habe noch nie eine 70er Schäre gesehen und hier gleich fünf auf einmal.) Es haben sich einige endemische Bootstypen dort entwickelt. Das Wasser ist auch sehr schön warm, und es hat etwas vom Gardasee, allerdings nicht so hohe Felswände, dafür ist die Bootsdichte auch angenehm gering.



Die Elbe in Tschechien: Weinberge, Burgen und die J-Jolle von 1924. Nur noch 1000 km nach Hause, immer am Strom entlang. Foto: Manfred Jacob

Die Fahrt von Hamburg über Leipzig, Dresden, Prag und Bratislava ging zu dritt auch mit der „Fram“ hintendran in vierzehn Stunden relativ zügig über die Bühne. Es ist schon ein Erlebnis, die Elbe, die dort Labe heißt, in der Tschechischen Republik zwischen Weinbergen und Burgen fließen zu sehen, und auch für Dresden blieben ein paar Stunden Zeit. Wir hatten sogar einen ganzen Tag, um uns Budapest anzuschauen. Hinterher waren zwar die Füße rund, aber wir hatten wieder ordentlich Geschichte getankt und eindrucksvolle Ansichten erlebt, sogar jeder drei Mal in die Donau gespuckt. Nur die Puszta, die konnten wir nirgends entdecken, sie muss irgendwo zwischen Transdanubien und Transsylvanien liegen, wo die hübschen Piroshkas warten.

Tommy Löwe
(Vorschoter auf der „Fram“ von Manfred Jacob)



Im vorderen Viertel

Mit fünfmonatiger Verspätung erreichte uns der nachstehende Bericht über die dies- (nun schon: vorjährige) Internationale Deutsche Jugendmeisterschaft der 420er auf dem Geirswalder See, ca. 60 km nördlich von Dresden. Wir bringen den Bericht dennoch, da es ein besonderes Anliegen dieses Blattes ist, unseren Mitgliedern zu zeigen, wo und mit welchem Erfolg unsere Jugendlichen segeln. In Zukunft hätten wir derartige Berichte aber gern doch etwas zeitnäher. Eure Red.

Wir sind am Montag, dem 26. Juli angereist. Nach einer sehr langen Fahrt mit viel Stau kurz vor dem Ende haben wir die Zelte aufgebaut. Der Zeltplatz war eine große Wiese auf dem Clubgelände direkt am See. Am nächsten Morgen hatten wir ein Treffen mit dem Kader und unserem Kadertrainer Hendrik Ismar. Danach haben wir die Boote aufgebaut und sind aufs Wasser gegangen, um zu trainieren.

Leider hatten wir, wie auch die restliche Woche lang, Pech mit dem Wind. So konnten wir an dem Tag nur baden und einen kleinen Teil des Sees angucken. Der See ist ein Abraumgebiet vom ehemaligen (Braunkohlen-) Tagebau, das geflutet wurde. Er ist bis zu 40 m tief. Leider mussten wir feststellen, dass das Wasser des Sees sehr eisenhaltig ist und davon alle Klammotten und die Boote braun wurden, was nur schwer wieder abgeht. Am nächsten Tag hatten wir dann etwas mehr Glück mit dem Wind, und wir konnten gut segeln.

So hatten wir dann ein Training bis Freitag mit zwischenzeitlichen Badepausen. Wir haben viele Wettfahrten mit den anderen Kadern gefahren und so den See genau kennen gelernt. Am Sonnabend hatten wir Vermessung, bei gefühlten 80°C im Vermessungszelt. Zum Glück hat Hendrik einen guten Draht zu den Vermessern,

so dass wir schnell durchgekommen sind. Ab Mittag hatten wir Zeit, das gesamte Boot zu polieren und durchzuchecken.

Am nächsten Tag war bei Flaute das Practice Race. Montag sollten dann eigentlich die Wettfahrten anfangen, aber wegen Flaute hatten wir lange Startverschiebung, außerdem regnete es, so haben wir an dem Tag keine Wettfahrt geschafft. Dienstag schafften wir es dann tatsächlich, vier Wettfahrten zu segeln.

Teilweise war die Wettfahrtleitung nicht sehr gut, aber immerhin hatten wir vier Wettfahrten, und es war sicher, dass wir am Sonnabend nicht mehr segeln. Eine Wettfahrt dauerte 1½ Std, eine andere dann nur 30 min. Mittwoch und Donnerstag regnete es zum Glück nicht mehr, aber dafür hatten wir überhaupt keinen Wind. Also bestanden beide Tage auch nur aus Baden und Warten. Da die Wettfahrtleitung Mitleid mit uns hatte, wurde in den Wartezeiten an Land kostenlos leckerer Kuchen verteilt.

Am letzten Wettfahrttag, Freitag, wurde noch mehrfach versucht zu starten. Nachdem sie uns an Land geschickt hatten, mussten wir 30 min. später für einen weiteren Startversuch wieder auslaufen. Es ist aber auch an diesem Tag keine Wettfahrt zu Stande gekommen.

So war also Schluss, und am Nachmittag bauten wir ab. Abends war Party im Festzelt vom Verein, bei der ein DJ nur bis Mitternacht Musik gespielt hat. Danach wurde jedoch einfach ein Auto ins Zelt gefahren, und so konnten wir weiter feiern. Damit war dann die DM 2010 vorbei, und am Sonnabendmorgen sind alle abgereist. Am Schluss hatten wir mit GER 53651 Platz 22 von 93 Teilnehmern ersegelt.

Max Augustin
Marvin Schlesiger

Wo geht es hier zur Sonne?

Probefahrt der „Gunvør XL“ Round Britain

Nun liegt sie hinter uns, die erste große „Probefahrt“ mit der neuen „Gunvør XL“. Im Sommer haben wechselnde Crews das neue Schiff einmal um Großbritannien gesegelt. Von Hamburg über Cuxhaven starteten wir nach Schottland. Dort sind Karsten und Sheila durch den Caledonian Canal über die Isle of Man bis nach Dublin gesegelt, wo Daniel Rüter und wenig später Jan Keppler mit wechselnden Crews das Schiff übernommen haben. Von Dublin ging es über Südengland durch den Kanal bis nach Holland. Nun liegt die „Gunvør“ wieder in Dänemark in der Werft, damit im Winter alles repariert und verbessert werden kann, was während der zwei Monate auf See aufgefallen ist.

Aber – stopp. So rasant geht eine Reise um die Britischen Inseln dann doch nicht, und es ist dabei viel mehr passiert, als hier berichtet werden kann. Ein paar Einblicke ins Logbuch wollen wir euch deshalb nicht vorenthalten:

Der schottische, irische und englische „Sommer“ begann bereits auf dem Weg nach Cuxhaven im Juni mit viel Nieselregen und kaltem Wind. Der brachte die „Gunvør XL“ allerdings auch schnell mit einer Herrentour in nur zwei Tagen von Helgoland über die Nordsee bis nach Schottland hinauf. Nicht schlecht, schnell genug ist sie also! Der Fernseher hat sich auch gut bewährt. Deutschland–England vor der schottischen Küste bei 9–10 Knoten zu erleben ist schön, besonders, wenn man dann bei der Ankunft von den Schotten gefeiert wird.

Ein paar Wochen später flogen Karsten und Sheila nach Inverness, Schottland. Hier empfangen sie einige Gäste, und gemeinsam konnte die große Fahrt beginnen. Langsam motorten sie

durch den Caledonian Canal, manchmal wurde sogar gesegelt. Sie fühlten sich fast wie zu Hause, denn dank zweier Patenschaften mit dem Göta-Kanal und dem Rideau-Canal wehten hier nicht nur schottische, sondern auch schwedische und kanadische Flaggen (Anm. „Gunvør XL“ segelt unter kanadischer Flagge). Am Abend fand sich immer ein Liegeplatz am Rande des Kanals, wo ein Sterne-Menü nach dem nächsten gekocht und aufgetischt wurde.

Über Loch Ness kreuzte Karsten so viel wie möglich – vielleicht konnte er so ja Nessie heranlocken? Leider stellte sich heraus, dass er bei ca. 30 Knoten Wind mit dem neuen Boot einfach zu schnell für Nessie war – oder lag es am schottischen Sommer, dass sie sich nicht blicken ließ?

Auf der Whisky-Route wurden zunächst Hummer gefangen und verspeist, bevor einige Guillemots, Kittiwakes, Gannets und Puffins später diverse Sorten schottischen Whiskys getestet, für gut befunden und eingelagert wurden (gut, dass so viel Stauraum auf der „Gunvør“ eingeplant worden ist!). Mull of Kintyre gilt als eine der schwierigsten Passagen rund um die Britischen Inseln, war aber kein Problem. Was Karsten aber nicht bedacht hatte, war die Schwierigkeit des Hafens selbst. Beim Auslaufen kam die Crew etwa zwei Meter weit, bevor die „Gunvør“ Grundberührung hatte – anstatt der versprochenen 3,20 Meter war der Hafen hier nur 2,40 tief! Der kräftige Seitenwind half zwar aus dem Sand, aber die Crew wartete noch ein paar Stunden auf das Hochwasser, bevor sie endlich den Hafen verlassen konnte. (Die einzigen Schrammen der ganzen Tour waren die Folge.) In den kommenden Wochen sollte man aber in allen Teilen Englands noch häufiger die Erfahrung machen, dass die Hafenmeister nicht

immer genau wissen, wie tief ihr Hafen ist. (Oder ist das Schiff zu groß?)

Gegen Mitternacht erreichten Sheila und Karsten die Isle of Arran, wo geplant war, an einer Mooring festzumachen – bei den plötzlich wehenden 35 Knoten und Welle allerdings keine sehr gute Idee! Also segelten sie weiter zum Loch Fyne. Bei Tageslicht sahen sie, dass der schottische Sturm – äh, Sommer (!) – sie in einen der besten Naturhäfen geblasen hatte, den man sich vorstellen kann: Das Loch sah malerisch aus! Man erreicht es über eine recht schmale Zufahrt, die früher einmal von drei auf den umliegenden Hügeln verteilten Burgen geschützt war. Schon die Wikinger haben es sich in den örtlichen Pubs gemütlich gemacht.



„Gunvør XL“ auf Tour

Foto: Gary

Sheila und Karsten segelten weiter nach Nordirland, wo Ian an Bord kam. Via Isle of Man dann in die Republik Irland. In Dublin hat, wie ihr schon wisst, die SVAOe-Jugend durch den Gewinn der örtlichen Regatta bewiesen, dass sie im Stande ist, das Schiff zu übernehmen und gen Heimat zu segeln.

Während über der grünen irischen Insel dicke graue Wolken zu sehen waren, segelte die neue Crew in der Sonne bei halbem Wind nach Arklow – ein hübsches irisches Dorf mit kleinem Hafen. Hier musste sie jedoch noch vor dem Anlegen feststellen, dass die „Gunvør“ wirklich größer ist als gewohnt: Entgegen des Versprechens des Hafenmeisters passte sie nicht in den Hafen, sondern streifte schon (wieder) in der Einfahrt sacht den Grund. Also legte Daniel schnell den Rückwärtsgang ein und machte am Fischereikai fest. Als er am nächsten Morgen den Hafenmeister traf, bemerkte der, dass man da eigentlich gar nicht liegen dürfe – aber daher auch kein Hafengeld bezahlen müsse. Außerdem schickte er seinen Bruder vorbei, der sich unbedingt das Schiff anschauen wollte, uns mit Tipps über sämtliche Häfen der Gegend versorgte und noch ein paar T-Shirts von seinem Schiff verschenkte. So herzlich wird man in Irland also empfangen!

Wir starteten früh, da wir nur bei Hochwasser auslaufen konnten. Also wurde erst nach dem Auslaufen zum Frühstück geankert. Leider hatte der Skipper vergessen, dass es sich bei 3–4 Beaufort besser an „geschützten Plätzen“ ankert. Er legte sich also kurz hinter der Hafenausfahrt an einen „schönen Ankerplatz“. Wir frühstückten bei 1 bis 2 Meter Welle geschützt in Lee von – Amerika. So gestärkt gingen wir die ca. 180 sm nach Südengland an. Bei kräftigem Wind raumschots schoss die „Gunvør“ schnell

Land's End entgegen. Als die Wachen eingeteilt und die ersten gerade eingeschlafen waren, wurden sie schnell von einer Überraschung wieder aufgeweckt: Delfine kamen zu Besuch! Sie begleiteten uns in den Sonnenuntergang auf unserem Weg nach England.

Wir segelten um Lands End, kamen mittags im kleinen beschaulichen Penzance an und stießen auf ein mittlerweile bekanntes Problem: Der Hafenmeister begrüßte uns mit einem „Oh, I didn't know 55 feet are that big!“, denn er wollte die „Gunvør“ eigentlich an einen 35 Fuß-Liegeplatz legen („Do you think you fit in there?“), verholte schließlich quer durch den Hafen ein paar Boote und wies uns einen Liegeplatz längsseits eines Fischers zu.

Wieder auf See gab es ein besonderes Highlight: Wir segelten im Solent an der Isle of Wight entlang, als wir mitten in den Regattafeldern der



22 „Nessie“ frisst dem Käpt'n Karsten Witt aus der Hand

Cowes Week landeten (zugegeben, ein Zufall war das nicht). Schiff um Schiff der Regatta fuhr an uns vorbei und um uns herum. Es fiel uns allen schwer, nicht hoch an den Wind zu gehen und einfach mit über die Startlinie zu fahren. Dennoch kamen wir schließlich in Portsmouth an und leiteten den Großputz-Tag für die nächste Crew ein. Aus der „Gunvør“ wurde über Nacht ein Ü-30-Schiff. Dies machte sich vor allem durch zwei Dinge bemerkbar: Der Bierkonsum ging erheblich zurück. Und Daniel und Telse waren plötzlich nicht mehr die letzten, sondern die ersten, die den Weg zum besten Pub erkundeten.

Die Wartezeit zwischen der sehr kurzen Überfahrt von Portsmouth nach Cowes und dem Freimachen eines Liegeplatzes der abreisenden Regattaboote überbrückten wir in einer wirklich netten Ankerbucht eine Ecke weiter. Hier war nun endlich (englischer?) Sommer – wie in der Karibik: Das Wasser war warm und türkis, der mobile Eisverkäufer fuhr per Schlauchboot zwischen allen Booten herum, und so konnte uns nichts vom ersten Bad im Solent abhalten – Bikini-Segeln! Am Abend konnten wir dann sehen, warum Cowes – zu Recht – als „Mekka“ des Segelns bezeichnet wird. Ein Großteil der Crew war kurz davor, sich dort sofort einen Zweitwohnsitz zuzulegen.

Bei gutem Wind – immer noch von achtern – und nur wenig Drizzle (ja, die haben da mehrere Wörter für Regen, Niesel und Nebel, was schon einiges über den englischen Sommer aussagt) fuhren wir 60 Meilen, bis wir die berühmten White Cliffs of Dover erblickten. Wie geplant kamen wir bei Hochwasser an, meldeten uns per Funk im Hafen und wurden zu unserem Liegeplatz gelotst.

Es folgte ein weiterer Crewwechsel. Bei nun kräftigem Wind und wieder klassischem engli-

schem Sommer flohen wir gen Frankreich. Nach drei eingewehten Tagen in Dünkirchen hieß es endlich wieder „Leinen los“!.

Zu Karstens Geburtstag konnten er und Sheila es sich nicht nehmen lassen, die letzten Meilen von Holland nach Hause selber zu segeln. Das Glück auf Erden liegt wirklich nicht auf dem Rücken eines Pferdes, sondern am Ruder der eigenen Yacht. Mit 10 Knoten unter Spinnaker bei Sonnenschein über die Nordsee ist das wirkliche Glück. Es gelang dem Rest der Crew nicht wirklich, Karsten vom Ruder fernzuhalten. Schnell war die „Gunvør“ in Brunsbüttel, und nach einer (mittlerweile) normalen Fahrt im Nieselregen lagen wir auch schon in Kiel.

Endlich hatten wir die Chance, bei richtigem Starkwind, aber wenig Welle die „Gunvør“ zu testen. Bei Böen bis zu 45 Knoten ging es richtig ab Richtung Hadersleben. Mit Stagsegel und zwei Reffs im Groß lag die Yacht unglaublich gut auf dem Ruder. Mit einem 3. Reff und einem kleineren Sturmstagsegel werden auch 50–60 Knoten beherrschbar sein, solange die Welle

nicht verrückt spielt. Ein beruhigendes Gefühl zum Ende der Saison.

In Hadersleben war es dann Zeit, die Restpunkte für die Werft aufzuaddieren. Viele Augen hatten viel gesehen, was im Winter noch verbessert werden muss und kann. Insgesamt 65 Garantiepunkte haben sie beanstandet, wovon jedoch nur sechs wesentlich waren, weit weniger als erwartet. Dazu kommen jedoch um die 10 Verbesserungsideen! Die Werft und unsere Helfer (allen voran Andreas Tempel, Andreas Benkert und die Jungs von Yachtprofi) haben gut gearbeitet und ein schönes Schiff gebaut bzw. ausgerüstet. Im Frühjahr können wir dann mit einem fast perfekten Schiff Richtung Süden aufbrechen.

Die ganze Reise war ein voller Erfolg und machte viel Spaß. Die „Gunvør“ hat eindrucksvoll bewiesen, dass sie weite Strecken sehr schnell, sehr komfortabel und sehr sicher segeln kann. World-ARC – wir kommen, aber bitte mit mehr Sonne und weniger Regen!

Telse Foerst



Wie durch einen Park!! „Gunvør XL“ im Caledonian-Canal

Über Ostsee und Oder nach Berlin

und über die Elbe wieder zur Ostsee

MY „MONSUN“ DMZY – SSR 5433 – Heimat-
hafen Papenburg/Ems

Typ:

Linssen Grand Sturdy 500 – Baujahr: 2006

Abmessungen:

Länge: 14,98 Meter, Breite: 4,88 Meter, Tg: 1,35
Meter, Durchfahrthöhe: 4,00 Meter, Motoren:
2 Vetus-Deutz à 170 PS, Bug- und Heckstrahl-
ruder hydraulisch, Treibstofftanks: 2800 Ltr.,
Trinkwasser: 1000 Ltr., Fäkalientank: 500 Ltr.,
Ges.-Gewicht: ca. 34 to.



„Monsun“ im Yachthafen von Cuxhafen
Fotos: Günter Buschmann

Die Besatzung:

Skipper: Günter Buschmann, 74 Jahre
Crew: Hans Biewener, 78 Jahre
Annelotte Biewener, 70 Jahre
Margret Buschmann, 76 Jahre

Reiseverlauf – Häfen u. Entfernungen:

See:

Hinfahrt:

Laboe – Burgstaaken – Warnemünde
(Hohe Düne) – Stahlbrode –
Ueckermünde – Stettin

232 sm

Rückfahrt:

Travemünde – Wismar (alter Hafen) – Laboe	96 sm
	328 sm

Binnen:

Stettin – Schleuse Spandau	3	183 km
Schleuse Spandau – Köpenick	2	35 km
Köpenick – Teltow-Kanal	1	38 km
Teltow-Kanal – Untere Havel	1	61 km
Elbe-Havel – Kanal – Schleuse Niegripp	2	54 km
Elbe (Niegripp)– Lauenburg	1	225 km
Elbe–Lübeck–Kanal m. Kanaltrave	7	67 km
	17	663 km
		1 Hebewerk

Schleusen:

Befahrene Gewässer binnen:

Regalica (Ostoder) – Klützer Querfahrt – West-
oder – Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße
– Havel-Oder-Wasserstraße – Spree-Teltow-
Kanal – Untere Havel – Elbe-Havel-Kanal – Elbe
– Elbe-Lübeck-Kanal

Angelaufene Häfen binnen:

Oderberg – Havelbaude – Spree-Marine (Köpe-
nick) – Havel-Marin (Brandenburg) – Burg (an
der Pier) – Wittenberge – Lauenburg –Lübeck
(Hansa-Hafen)

Reisebericht:

Unsere Anreise nach Laboe erfolgt am 09.08.
Wir können so in Ruhe Proviant einkaufen und
Frischwasser auffüllen.

Am 10.08. stechen dann die an Bord befind-
lichen 298 Lebensjahre in See, d.h. zunächst an
die Tankstelle Laboe, wo wir Diesel bunkern. Mit
vollen Tanks und voller Erwartung geht es dann
um 10.45 Uhr endgültig los. Da das Schießgebiet
Urlaub macht, können wir unseren Kurs nach
Verlassen der Förde direkt auf den Fehmarnsund



Die Crew ohne Schiffer: v. l. Margret Buschmann, Hans Biewener, Annelotte Biewener

absetzen. Das Wetter spielt mit, und die Sonne
strahlt. Statt Burgtiefe laufen wir erstmalig
Burgstaaken an. Hier treffen wir im Handelshafen
gleich einen äußerst netten Hafenmeister, der
sogar unsere Leinen annimmt. Es gibt hier ein
sehr gutes Fischgeschäft, wo wir für den Abend
ausgiebig einkaufen.

Am 11.08. machen wir nach den üblichen Kon-
trollen die Leinen um 10.20 los. Bei bedecktem
Himmel und bewegter See setzen wir den Kurs
auf Warnemünde ab. Hier machen wir gerne in
der Marina „Hohe Düne“ fest, da für Schiffe
unserer Größe dort bisher immer ein guter
Liegeplatz zu bekommen war.

12.08. 07.30 Uhr los. Kurs um den Darß unter
Berücksichtigung der Naturschutzgebiete auf den
LT Gellen auf Hiddensee. Dann nach Betonung
an Stralsund vorbei. Unter der Rügendambrü-
cke durch (Durchfahrthöhe reicht uns).

Nach vorheriger telefonischer Anmeldung laufen
wir Stahlbrode an. Hier empfängt uns ebenfalls
ein sehr bemühter Hafenmeister. Der Hafen
(linkes Becken) befindet sich noch im Ausbau,
ließ sich aber problemlos anlaufen. Wasser und
Strom waren zu bekommen. Es ist ein ordent-
liches Restaurant vorhanden.

13.08. 08.45 los. Halten uns gut von Herrn
Schröders Erdgasleitung fern und laufen mit
1400 Umdrehungen und 6,5 Knoten bei son-
nigem, warmen Wetter in den Peenestrom ein.
Die Brücken in Wolgast und Zecherin können wir
mit gelegtem Radarmast geschlossen passieren.
Trotz telefonischer Zusage findet sich für unsere
Schiffsgröße nur ein bedingt geeigneter Liege-
platz in der Marina Ueckermünde.

14.08. Nach Wassernahme und ergänzendem
Lebensmitteleinkauf legen wir um 09.50 Uhr ab.
Es beginnt mit einem Gewitter und geht dann mit

schweren Schauern weiter. Wir laufen mit 7,5 Knoten bei voller Beleuchtung und Radareinsatz. Weitere Sportboote werden nicht gesehen. Um 11.30 Uhr schwenken wir in das Fahrwasser nach Stettin ein. Es ist sehr gut betonnt und mit Leit- und sonstigen Feuern versehen. Trotzdem geht in schweren Schauern die Sicht zeitweise auf 50–100 Meter zurück. Radar hilft hier sehr. Gegen 15.00 Uhr erreichen wir die Stadtmitte von Stettin. An einer langen Pier mit großem Schild „Marina“ wollen wir festmachen, werden jedoch von zwei Herren daran gehindert und müssen bis zur ersten Stadtbrücke weiter, wo wir ohne jegliche Infrastruktur festmachen können. Vorbeikommende Spaziergänger bleiben zwar stehen, erwidern aber unseren Gruß nicht.



Die Fahrtroute der „Monsun“

15.08. Zwei Brücken, deren Hubmechanismus stillgelegt wurde, versperren uns die Weiterfahrt in die Westoder. Wir müssen also zurück, um über die Möllner Fahrt in die hier Regalica genannte Ostoder zu gelangen. Hier befindet sich bei Po-dejuch die einzige Brücke, die sich auf der Oder für größere Schiffe noch öffnen lässt. Allerdings sollte man der polnischen Sprache mächtig sein, sonst hat man keine Chance. Unser Versuch, vor der Brücke kurz festzumachen, wird von einem „freundlichen“ Zeitgenossen an Land verhindert, der uns mit der Geste des „Halsabschneidens“ vertrieb. Durch die freundliche Vermittlung einer polnisch sprechenden Mitarbeiterin unserer Firma haben wir dann nach ca. 1,5 Stunden doch eine Öffnung erreicht.

Um 11.35 Uhr erreichen wir über die Klützer Querfahrt die Westoder, die sich durch eine sehr hübsche Landschaft auszeichnet. Wir se-

hen viele Fischreier, einen Fuchs am Ufer und zwei Fischotter. Die Ufer sind häufig von Schilf gesäumt, und überall blühen Seerosen. Anlegemöglichkeiten für ein Schiff unserer Größe gibt es fast nicht.

Über die Hohensaaten–Friedrichsthaler Wasserstraße erreichen wir um 13.30 Uhr bei strahlendem Sonnenschein die Schleuse Hohensaaten und damit den Oder–Havel–Kanal.

16.30 Uhr machen wir an der wenig einladenden Pier der Oderberger Stahlbau fest.

16.08. 09.10.00 Uhr geht es weiter Richtung Berlin. Das Wetter ist sonnig, und um 10.10 Uhr können wir direkt in das geöffnete Schiffshebe-

werk Niederfinow einlaufen. Hier geht es nun 36 Meter empor. Es dauert nur 20 Minuten, bis wir den Trog wieder verlassen können. Nach dem Passieren von Eberswalde kommt uns ein Binnenschiff entgegen, das uns fast aufs Ufer drückt. Durch den Sog haben wir zwei kurze Grundberührungen. Eine sofortige Inspektion läßt jedoch keinen Schaden erkennen. Die Schrauben laufen einwandfrei, und auch die Ruder haben die gewohnte Wirkung. 16.25 Uhr geht es in der Schleuse Lenitz wieder sechs Meter bergab, und nach einer weiteren Stunde machen wir an der Marina Havel-Baude fest. Ein ausgezeichnete Liegeplatz! Sehr freundlicher Hafenmeister und ein sehr gutes Restaurant sorgen für gute Stimmung.

17.08. 10.12 Uhr geht es weiter. Berlin, wir kommen! Durch verschiedene Seen, auf denen sich einige Sportboote bewegen, erreichen wir die Schleuse Spandau und damit das Gewusel von Ausflugschiffen, Berufsschiffahrt, insbesondere polnische Schubeinheiten und Sportbooten. Besondere Beachtung erfordern die Rundbogenbrücken, deren Durchfahrthöhe für uns nur in der Mitte ausreicht. So passieren wir das Regierungsviertel, von dem der Steuermann nur aus den Augenwinkeln etwas sieht. Nach den Schleusen Charlottenburg und Mühlendamm erreichen wir Köpenick. Hier empfängt uns zwar nicht der Hauptmann, sondern wir werden freundlich von Ralph Weil, dem dortigen Verkäufer für Linssen-Yachten, empfangen. Wir liegen für die nächsten Tage direkt gegenüber dem Köpenicker Schloss in der Spree-Marine

18.08. 19.08. Wir erkunden etwas Berlin und etwas mehr Potsdam mit einer sehr preiswerten Tageskarte für alle öffentlichen Verkehrsmittel.

20.08. Bei „cavok“, wie der Flieger sagt, nehmen wir um 09.30 Uhr Abschied von Köpenick. Der

Brücken- u. Gedrängelstress läßt uns für die weitere Reise den Teltow-Kanal wählen, der uns in die untere Havel führt. Da der Teltow-Kanal relativ schmal ist, sind wir bemüht, bei entgegenkommenden Berufsschiffen eine Ausbuchtung zu finden, in der wir deren Passage abwarten können. Vor der Schleuse Brandenburg die schöne Hafenanlage der Havel-Marina. Hier ist auch noch Hafenfest mit großem Büffet, an dem wir teilnehmen.

21.08. 10.35 Uhr geht es weiter. Strahlender Himmel, und gegen 12.00 Uhr zeigt das Thermometer 35 Grad! Nach den Schleusen Brandenburg, Wusterwitz und Zerben erreichen wir Burg, wo wir an der Pier festmachen, da der Yachthafen für uns keine Anlegemöglichkeit bietet.

22.08. Es bleibt warm. Gegen 10.00 Uhr haben wir die Schleuse Niegripp passiert und kommen auf die Elbe, die ca. 3,5 Meter Hochwasser über normal führt. Da auch der Strom entsprechend stark läuft, machen wir bei kleiner Drehzahl 8,5 bis 10 Knoten Fahrt über Grund. Wir passieren in rascher Folge Rogätz, Tangermünde und Arneburg, Orte, denen das Wasser an den Deichen steht. Um 17.20 Uhr machen wir in Wittenberge an der Pier fest. Der Yachthafen ist komplett unter Wasser. Hier werde ich zum ersten Mal von der Waschpo kontrolliert. Führerschein, Eigentumsnachweis. Tonfall DDR. „Schade, bei Ihnen ist ja nichts zu verdienen“. Abends sehr gutes Essen in der „Alten Qelmühle“.

23.08. Zunächst Nebel. Um 08.45 Uhr los. Himmel bedeckt, sonst wieder warm. In rascher Folge passieren wir Schnackenburg, Gorleben, Dömitz, Hitzacker, Bleckede und Boizenburg. Am Ost- bzw. Nordufer der Elbe „grüßen“ uns immer wieder alte DDR-Wachttürme. Um 16.00

Uhr laufen wir in Lauenburg ein und finden nach einigem Suchen ein Plätzchen in der Marina Lauenburg, wo wir ein „büschen“ die Tankstelle blockieren. So tanken wir 300 l Diesel, und die Marina-Besitzerin war zufrieden. Zur Nahrungsaufnahme marschieren wir durch die hübsche Altstadt und finden auch ein geeignetes Lokal.

24.08. Um 09.35 Uhr passieren wir mit der Schleuse Lauenburg die erste der sieben Schleusen bis Lübeck. Der Kanal ist landschaftlich gar nicht so reizlos. Man fährt an vielen Campingplätzen vorbei, die dessen Reize auch entdeckt haben. Sehr wichtig ist das Einhalten der zulässigen Geschwindigkeit, so dass wir nur mit ca. 1000 Umdr. fahren können. Durch starken SE-Wind fehlen auf der Trave ca. 70–80 cm Wasser, und so schieben wir auf der Kanaltrave offensichtlich durch den Schlick. Echolot und Log haben jedenfalls keine Anzeige mehr. Um 18.30 machen wir im Hansa-Hafen in Lübeck fest.

25.08. Da unser Liegeplatz für eine Veranstaltung benötigt wird, verholten wir zur Böbswerft nach Travemünde.

26.08. Nach Füllung der Wassertanks legen wir um 10.05 bei bedecktem Himmel mit Kurs auf Wismar ab. 12.55 Uhr Es wird leicht sonnig und wir erreichen die Q-Tonne Wismar (Ansteuerung), von dort nach Betonung. Um 14.30 Uhr machen wir im alten Hafen Wismar an Stb.-Seite fest. Nach einem ausgiebigen Stadtbummel gab es ein „Käpt'ns-Dinner“ in einem neuen Fischlokal.

27.08. Regen 08.40 Uhr los. 10.15 Uhr NE 6, Regen, grobe See. O-Tonne passiert. Mit 6,3 Knoten bei 1600 Umdr. Auf GPS-Kurs 345 gegenan. 13.13 Uhr, NE 5, bedeckt, trocken. Ansteuerungs-Tn. Fehmarn-Sund. 13.45 Uhr hinter Fehmarn-Sund-Brücke bei Tn.2 Kurs 278°.

NE 4–5, See beruhigt sich, 1600 Umdr., 8,1 Knoten. 1820 Uhr Laboe fest.

Zusammenfassung:

Für ein Schiff dieser Größe ist es mit Liegeplätzen schlecht bestellt. Es empfiehlt sich dringend, telefonisch zu bestellen. Per Funk klappt es häufig nicht. Vermutlich ist keiner am Gerät. Diese Feststellung gilt erst recht für Binnenwasserstraßen. Problematisch ist in vielen Fällen die Durchfahrtshöhe. Berlin ist durchaus ein reizvolles Ziel, nur sollte das Schiff nicht zu groß sein. Ich würde eine max. Länge von 12 Metern und eine Durchfahrtshöhe von 3 Metern bevorzugen.

Auf der Havel-Oder-Wasserstraße ist für Berufsschiffe zwischen Kreuzbruch (km 41, 5) und Niederfinow (km 76,5) Richtungsverkehr. Wegen der geringen Kanalbreite wird jeweils zu bestimmten Zeiten nur in einer Richtung gefahren. Mit einem größeren Schiff empfehle ich dringend, sich diesem Einbahnverkehr anzuschließen. Wir hatten bei Gegenverkehr durch Sogwirkung sogar Grundberührung.

Auf den Kanälen hat die Berufsschiffahrt absoluten Vorrang – und so fährt sie auch!!!

Auf unserer Reise Stettin – Berlin bzw. umgekehrt trafen wir nur sehr wenige deutsche Yachten. Es fuhren mehr polnische Motorboote (kleine Abmessungen) auf diesen Wasserstraßen.

Als Kartenmaterial verwendeten wir für die Ostsee ausschließlich die Kartensätze der NV (Nautische Veröffentlichung) und für Binnen die NV Sportschiffahrtskarten 1–4. Bei den Hafenhandbüchern wäre es sehr hilfreich, wenn die Telefon- und Handy-Nummern der Hafenmeister angegeben würden.

Günter H. Buschmann

Kentern im Sportunterricht?

Im Oktober 2010 segelte die Oberstufe der Rudolf-Steiner-Schule Altona mit der SVAOe über die Alster, anstatt durch die Turnhalle zu rennen.

„Ich muss zugeben, ich war sehr gespannt auf den Tag, an dem wir erfahren sollten, welche beiden Themen für den Sportunterricht zur Auswahl standen. Schon seit Anfang des Schuljahres gingen Gerüchte in der Schule um. Es wurde auf Schwimmunterricht und Mannschaftssport spekuliert. Die Überraschung war groß, als Frau Gottschall uns das Thema „Segeln“ vorstellte. Mein Vater ist leidenschaftlicher Segler, und so manchen Abend erzählte er mir, wie er in seiner Jugend große Segeltouren gemacht hatte. Für mich sofort klar, dass ich das machen wollte. Schon eine Woche später sollte es losgehen. Ich war echt aufgeregt.“

(Rosa Thormeyer, Klasse 12, hat sich später leider einen Finger zwischen zwei Booten eingeklemmt (der Klassiker) und konnte nicht bis zum Ende dabei sein.)

Es war erst mal nur so eine Idee, den schon fast erwachsenen Schülern und Schülerinnen mal eine Sportart anzubieten, die nicht so üblich ist in der Schule. Aber ich dachte, dass das Auseinandersetzen mit den Elementen, vielen Schülern – mal abseits vom Abi-Stress – Spaß machen würde. Auch denjenigen, die sonst vielleicht keinen Zugang zum sportlichen Segeln bekommen hätten. Von den Schulkollegen gab es schon mal Rückenwind für meine Idee. Und die Seglervereinigung SVAOe wollte sich wirklich auf das Experiment einlassen. Da die Rudolf-Steiner-Schule Altona mitten in Altona liegt (wo sonst?), war eine Kooperation mit der SVAOe für uns natürlich das Beste, was passieren konnte.

Es war allen Beteiligten, auch mir, klar, dass das auch schief gehen konnte. Ich befürchtete maulende Schüler, strömenden Regen, ohne Ende Auffahr-Unfälle und der Verein befürchtete versicherungstechnische Schwierigkeiten, Engpässe bei den Segellehrern und überforderte Schüler, weil die Boote zu anspruchsvoll sein könnten. Ich will auch gar nicht lange drum herum reden, es gab ein paar handfeste Streitigkeiten zu über-



Zufriedene Gesichter: Die „Neusegler“ der Rudolf-Steiner-Schule in Altona

Foto: Christina Gottschall

winden, bis das Projekt „Segeln mit der Oberstufe“ endlich stand. Aber irgendwann hatten wir das Paket geschnürt. Es gab Bootsplätze für 14 Teilnehmer, Sven Becker hatte den Vertrag fertig, Andreas Völker brachte ihn durch die Vorstandssitzung, und es gab auch so viele Schüler/innen, die gerne segeln wollten, dass am Ende gelost wurde. Ralf, Rolf und Holly machten es zeitlich möglich als Segellehrer zur Verfügung zu stehen und die Boote lagen – dank Jonas Lyssewski – an der Alster bereit. Nach den Sommerferien wurde also quasi als Intensivkurs losgesegelt. Und: Dass es kein Sonntagesegeln werden würde, war ja klar, es war ja Sportunterricht.

„Als eine der ersten Übungen mussten wir lernen, wie man kentert. Das klingt erst mal komisch, da man ja eher davon ausgehen würde, dass man das Kentern eher vermeiden als lernen möchte (...). Meine Klassenkameradin Dorothea und ich, wir waren also die erste Gruppe, die nun das Kentern üben sollte. Es hieß also „ab ins Boot“ und dann wurde gekentert. Wir hatten natürlich eine Einweisung von Frau Gottschall bekommen, waren also nicht ganz hilflos. Doch stellen Sie sich ruhig mal vor, was es für ein Gefühl ist, sein schönes trockenes Boot mit Absicht in der Alster zu kentern. Kein schönes kann ich Ihnen sagen. (...) Das Wasser hatte gefühlte 10 Grad und dann soll man auch noch schnell und sicher handeln, wohl gemerkt während man in kalten schlammigen Wasser dümpelt. Das ist der erste Eindruck, aber ich kann an dieser Stelle gleich sagen: So schlimm ist es nicht. Uns hat es sogar richtig Spaß gemacht, nach dem ersten Schock“. (Naomi Büsing, Klasse 12, konnte nach kurzer Übungszeit ihr Boot blitzschnell wieder aufrichten.)

Der Spätsommer war also ganz schön aufregend, auch für mich als Lehrerin. Mal war zu wenig

Wind, mal zu viel. Ich habe in diesen sechs Wochen ständig die Windstatistik verfolgt und gezittert. Ich wollte die Schüler natürlich zunächst mal fürs Segeln begeistern. Aber dann ist es ja auch immer der Job eines Sportlehrers, ein gutes Gruppenerlebnis möglich zu machen. Das war gar nicht so leicht: Ich merkte schnell, dass Teamgeist nicht von selber zustande kommt, wenn 14 Schüler die meisten Zeit in verschiedenen Booten sitzen. Die einen schoben Frust, weil sie den Baum an den Kopf bekommen hatten oder gekentert waren, bei anderen lief es super und die jubelten in sich hinein. Das ist beim Volleyball natürlich einfacher: ein Ball, zwei Teams, gemeinsame Spannung und gemeinsames Schwitzen. Da braucht man nicht mehr viel tun fürs Gemeinschaftsgefühl.

Auch war es mein Wunsch, dass sich beim Auf- und Abbau der Jollen alle gegenseitig helfen, dass sich die Teams mit ihren Fähigkeiten gut ergänzen und so weiter.... Also gab es dann mehr gemeinsame Kaffeerunden mit Keksen, neue Regeln für Zuspätkommer, damit ein wirklich gemeinsamer Anfang möglich wurde, und lauter solche Kleinigkeiten, wichtig für das Wir-helfen-einander-Gefühl. Und ich wollte, dass die Gruppe immer mehr Verantwortung selber übernimmt, dass sich alle wohl fühlen und die Regeln selbst bestimmt. Das klappte auch immer besser. Der Vorschlag, dass die Zuspätkommer dann dafür bis zuletzt bleiben und die Boote abbauen sollten, kam nicht von mir, sondern von einer Schülerin und wurde für gut befunden. Danach kam übrigens keiner mehr zu spät. Die Stimmung war gut, und alle Schüler/Innen haben segeln gelernt. Mehr war wirklich nicht drin in diesen 20 Stunden. Mehr als die Hälfte der Gruppe konnte am Ende sogar noch das Trapezsegeln ausprobieren:

„Unsere Klasse hatte ihren letzten Segeltag. Es waren etwas mehr als vier Windstärken. Meine Mitseglerin Miriam und ich durften Trapez segeln. Doch bevor wir anfangen, musste die Gruppe ihre Boote auftakeln und erhielt eine ausführliche Einweisung von Ralf, unserem Segeltrainer. Dann endlich ging es los. Miriam und ich segelten den 470-er auf einen Am-Wind-Kurs. Als wir dann eine gute Böe bemerkten, stieg ich (am Karabinerhaken hängend und gesichert) auf die Bootsante und hängte mich raus. Miriam, die Steuerfrau war, steuerte hart am Wind weiter. Manchmal, wenn eine stärkere Böe kam, mussten wir uns sogar beide raushängen, damit wir nicht kenterten. Es war ein atemberaubendes Gefühl, über dem Wasser „zu schweben“ und in einer exzessiven Geschwindigkeit das Wasser mit dem Boot zu schneiden. Wir trapezten die Alster immer wieder in voller Länge hoch und runter. An jenem Tag hat alles geklappt. Wir waren ein

super Team, begeistert von dem unglaublich freien Gefühl. Dies war der beste Segeltag, den wir seit langem erlebt hatten und auch der erfolgreichste.“ (Christian Schüßeler, Klasse 12, hat sich für den 470-er begeistert.)

Ich glaube, Ralf, Rolf, Holly und auch ich wir waren am Ende alle sehr glücklich, dass alles so gut gelaufen ist. Außerdem waren wir begeistert, wie schnell die Schüler und die Schülerinnen das Segeln gelernt haben. Den meisten Jungs und Mädels hat es auch richtig Spaß gemacht. Sie wünschten sich, dass das Projekt im nächsten Jahr weiter geht. Nur zwei Schülerinnen hatten gemerkt, dass Segeln nicht ihr Sport ist, und das war ja auch in Ordnung. Das wars, fürs Erste und deshalb möchte ich mich an der Stelle noch mal bedanken, bei Sven, Ralf, Rolf und Holly. War echt gut.

Christina Gottschall

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

Mit Hindernissen, aber schön!

Die Herbsttour der Jugendlichen

Unsere Herbsttouren haben Tradition. Dazu tragen immer wieder generöse Bootseigner bei, die den Jugendlichen ihr Kostbarstes zur Verfügung stellen und mal zwei Wochen so tun, als ob es das Normalste der Welt wäre. Am Mittwoch, dem 6. Oktober 2010, liefen wir um 15:00 Uhr mit drei Schiffen aus dem Yachthafen in Richtung Ostsee aus. Das schnellste Schiff war die „Cool Runnings“, der Racer von Rosi Eckhoff und Eggert Schütt, gefolgt von der Albin-Express „Scharhörn“, dem Junioren-Vereinsschiff der SVAOe, und der „Luise“, dem schönen, naturlackierten Fahrtenschiff von Stephan Lunau.

Bei angenehmen neun Knoten Wind aus Südost wurde es am ersten Tag eine schnelle und angenehme Reise nach Brunsbüttel, auch wenn wir erst im Dunkeln ankamen und kurz vor der Schleuse auch noch einen ordentlichen Schauer abbekamen. Am ersten Abend saßen wir also notgedrungen unter der Kuchenbude im riesigen Cockpit der „Cool Runnings“. Das einzige Cockpit, in dem wirklich alle 16 Leute, mehr oder weniger angenehm, Platz fanden! Die meisten der Jugendlichen im Alter von 16–26 Jahren kannten sich schon. Die anderen haben sich an diesem Abend kennengelernt. Dicht an dicht geht eben alles leichter.

Am nächsten Tag ging es 10 Stunden lang durch den Nord-Ostsee-Kanal und noch weiter nach Laboe. Von dort aus ging es wieder mit schön achterlichem Wind nach Damp. Die „Luise“ und die „Scharhörn“ lieferten sich ein tolles Rennen, und die „Cool Runnings“ drehte vor Damp noch ein paar Kreise, da sie mehr als doppelt

so schnell segelte. Raumschots mit Gennaker: genau ihr Wind!

Abends wurde am Strand noch munter gebadet (von uns, nicht von anderen!), und es wurden Go-Karts gemietet um Damp zu erkunden, mit der Erkenntnis: Ganz schön klein. Wäre auch zu Fuß gegangen, hat aber so mehr Spaß gemacht. Am folgenden Tag ging es nach dem Ausschlafen und der Überwindung von zwei Meter Brandung vor Damp bei 6 Bft in einer schnellen Reise nach Sonderburg. Vor dem Hafen wollte die „Luise“ wie gewohnt ihren Motor starten und schaffte es nach sehr vielen Versuchen auch. Doch gut war es nicht. Mit rauchendem und fauchendem Motor haben wir es gerade noch in die Box geschafft. Am Abend kam der Eigner angereist und hat sich den Motor angeguckt. Schnell stand fest: Motorschaden! Das lag allerdings nicht an der Herbsttour, sondern am Alter der fast 50 Jahre alten Maschine.

So konnte „Luise“ die Herbsttour nicht wie geplant weiter mitfahren. Die Crew der „Luise“ musste das Schiff über Damp nach Kiel zurück segeln. Ohne Motor, also unter erschwerten Bedingungen. Bis auf ein vierstündiges Treiben vor dem Sperrgebiet der Schlei lief jedoch auch ohne Motor alles ohne Probleme.

Die beiden anderen Schiffe haben die, auch auf Herbsttour befindlichen, Schiffe des MSC getroffen und segelten über Assens und Søby nach Kiel. Für sie ging es danach wieder zurück durch den Kanal und nach Wedel, wo sie am 14. Oktober einliefen. Die „Luise“ segelte nach einer erfolglosen Suche nach einem Schlepp von Kiel-Holtenau bei ca. 0 Bft wieder zurück nach Strande. In galaktischen 11 Stunden!

Trotz einiger Missgeschicke war die Herbsttour ein spaßiges Event bei wunderbarem Wetter und

meist guten Winden! Vielen Dank an Stephan Lunau, Rosemarie Eckhoff und Eggert Schütt für die Bereitstellung ihrer Boote, ohne die diese Herbsttour nicht zustande gekommen wäre!

Auch im neuen Jahr soll die Herbsttour für alle Jugendlichen ab 15 Jahren wieder in den Hamburger Herbstferien stattfinden. Keine Angst, die „Luise“ wird dann eine neue Maschine haben.

Jonas Lyssewski



Was macht die SVAOe- Jugend im Winter?

Die aktive Jugendgruppe der SVAOe besteht aus den so genannten „Kutterrussen“ und Jollenseglern. Insgesamt sind es zur Zeit etwa 25 Leute, die auch im Winter eifrig etwas für sich und ihre Boote tun.

Im Oktober wurden unseren beiden Jugendkutter, die „Teufelsbrück“ und die „Neumühlen“, aus dem Wasser geholt. Den Winter über liegen sie, wie andere Kutter, in der Halle II des Hamburger Yachthafens. Seitdem treffen wir uns jeden Sonntagmorgen in Wedel, um unsere Kutter saisonfertig zu machen. Bei heißem Tee und

eisigen Temperaturen wird unter der Anleitung unseres Jugendwarts, Sven Becker, und mit Hilfe des SVAOe-FSJlers, Jonas Lyssewski, alles geschliffen und lackiert. Außerdem trifft sich die Mannschaft der „T“ öfters in ihrer Freizeit, um das „Gemeinschaftsgefühl“ zu stärken.

Die Jollensegler kamen bisher an einem Wochenende im November zusammen und holten ihre Boote von der Alster, um sie im Schulgartenweg einzulagern. Am folgenden Sonnabend waren wir wieder dort, um Winterarbeiten zu erledigen. Es wurde geschliffen, poliert und repariert.

Jeden Dienstag ab 17.30 Uhr findet ein Wintertraining der Jollen- und Kuttersegler im Clubhaus in Neumühlen statt, das zwei Stunden dauert und von Jonas geleitet wird. In der ersten Stunde machen wir gemeinsam Sport im Fitnessraum, und die zweite Stunde wird individuell mit Theorie des Segelns, Winterarbeiten, Filme gucken, Spiele spielen oder anderen Dingen gestaltet.

Auch dieses Jahr gibt es natürlich wieder Führerscheinkurse, die von von einigen von uns besucht werden, wie zum Beispiel am Montag SpoboFS und SKS und am Donnerstag SPOSS.

Auch die SVAOe-Weihnachtsfeier am 23. Dezember wurde von der Jugendabteilung geplant, organisiert und vorbereitet. Es musste einkauft werden, das Clubhaus weihnachtlich geschmückt, und es muss sich natürlich um die Finanzen gekümmert werden. Danach musste das Clubhaus wieder gesäubert werden. Auch eine Silvesterfeier fand im Clubhaus wieder statt.

In freudiger Erwartung des Frühlings und der Segelsaison sendet allen einen schönen Gruß zum neuen Jahr

Eure SVAOe-Jugendabteilung

Taufe ohne Tannenbaum – Gute Laune bei Frost und Eis im Yachthafen



Die Waffelbäckerei der „Teufelsbrück“-Crew

Kein Bedarf an Glühwein? Nein, aber wann ist er endlich heiß?

Der Sekt hat zwar Trinktemperatur, aber Philine tauft damit lieber unsere neue C55 auf den Namen „Fontenay“

Indienststellung später: der frisch getaufte Zuwachs der SVAOe-Flotte

Vor Halle 1 heizen die „Les Enfants du Jazz“ kräftig ein.

Spontane seemännische Übung: Daniel Rüter wird Meister im Tannenbaum-Weitwurf

Wenn das Neumaier sehen würde! Aber auch so kann man der Kälte trotzen

Fotos: Johann Huhn (5), Jürgen Schaper (2)

Das war zu viel des Guten! Sonne, klirrende Kälte, aber eine durchgehende Eisdecke im Hamburger Yachthafen. Wer an der Tannenbaum-Regatta teilnimmt, den lässt so eine dritte Adventskälte eigentlich kalt, ob nun Opti- oder Modellbootsegler.

Hätte man das Eis brechen können, so wären bestimmt einige auf die Eisschollen-Slalom-Hindernisbahn gegangen. Doch das Eis war zu mächtig, und so wurde ein Alternativprogramm ausgetragen. Die improvisierten Trockenübungen konnte Daniel Rüter, in Saisonbestleistung, für sich entscheiden. Gratulation!

An Land war die Stimmung unverbesserlich. Der Besuch – wie üblich nicht nur von SVAOeern, sondern quer durch die Elbseglerzene – war trotz der sibirischen Kälte hervorragend, die Stimmung gut. Wir schätzten ca. 150 winterharte SVAOeer und ihre Freunde, die an diesem vierten

Advent viel Spaß am Feiern im Freien hatten.

„Les Enfants du Jazz“ versetzten mit ihrer Musik alle in gute Laune. Für reichlich Würstchen und Glühwein war gesorgt, und die Mannschaft der „Teufelsbrück“ backte Waffeln. Vielen Dank an alle, die mit klammen Fingern zum Gelingen beitrugen.

Ein Höhepunkt des Tages war dann die Taufe der neuen Vereinsjolle „Fontenay“, einer C55, die neue Akzente bei der Segelausbildung an der Alster setzen soll. Daher auch der Name. Boote an der Alster tragen zum Teil örtlich begründete Namen. Die C 55 ist nicht ausschließlich für die Ausbildung unserer Jugendlichen, die dem Opti- und Kleinjollenalter entwachsen sind, gedacht, sondern bietet ebenso beste Möglichkeiten für die Weiterentwicklung unseres Projektes „Erwachsenen-Segeln“.

Johann Huhn



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

SVAOeer–Sieger im Doppelpack

Michael Müller gewann Preis der Stehsegler in Segeberg

Die Minicuppersaison hat angefangen, und so ziehen sie wieder los. Die winterlichen Stehsegler. Dick und warm eingepackt in Ölzeug harren sie stundenlang aus, um ihr Modellboot um den Parcours zu steuern. Eine der herausragenden Veranstaltungen ist jedes Jahr der Große Preis der Stehsegler in Bad Segeberg. Der ortsansässige SSC richtet die Regatta mit viel Einsatz und Kompetenz jedes Jahr – diesmal am 14.11.2010 – hervorragend aus.

Ein ca. 45 m langer Ponton wird auf den See gezogen und im Wind ausgerichtet. Daneben wird die Bahn ausgelegt, und man kann bei recht freiem Wind bestens segeln. Leider war in diesem Jahr dem Wettergott offenbar nicht ausreichend gehuldigt worden, so dass es ununterbrochen teils in heftigen Strömen regnete. Solche Bedingungen führen zeitweise bei der eingesetzten Elektronik zu Verdross. So konnten einige Teilnehmer leider nicht oder nur teilweise segeln.

Bei besten Windbedingungen wurden für die 19 Teilnehmer insgesamt acht Wettfahrten gestartet. Für Michael Müller und mich war es im Minicupper die erste Veranstaltung in dieser Saison. Trotzdem konnten wir uns vorn halten. Michael beeindruckend mit sechs ersten Plätzen klar an der Spitze. Ich mit 2. und 3. Platzierungen knapp dahinter. Nach der fünften Wettfahrt dann der Schock: Michaels Boot wollte nicht mehr. Die Elektronik der Segelwinde und die Feuchtigkeit...

Eigentlich wäre die Serie für Michael zu Ende gewesen. Hans-Walter Kröger vom BSC bot selbstlos Michael sein Boot an und nach kurzer

Rücksprache mit der Regattaleitung durfte Michael mit GER 348 die letzten Wettfahrten bestreiten. Hierfür noch mal an Hans-Walter große Hochachtung und herzlichen Dank für die faire Hilfe. Das zeigt auch mal wieder die gute Gemeinschaft bei den Minicuppers, auch wenn an der Tonne manchmal hart gekämpft wird.

Interessante Positionskämpfe waren an der Tagesordnung. Wenn auch das Zahlenergebnis eindeutig war, so ging es doch meistens auf der Bahn eng zur Sache. Es ist immer wichtig, sich aus Positionskämpfen an schlecht einsehbaren Tonnen heraus zu halten und lieber mit etwas Abstand die Tonne zu runden, damit man nicht hängen bleibt. Der Wind wechselte in der Stärke ab und an, so dass einige Male der Innenballast korrigiert werden musste. In der letzten Wettfahrt erwischte es mich dann. Mit eh schon zu viel Gewicht im Boot bei stark abnehmendem Wind blieb dann in Führung liegend nach der ersten Runde zum Überfluss auch noch ein riesiges Blatt am Ruder hängen, so dass ich bis zum 7. Platz durchgereicht wurde. Modellseglerchicksal! Michael konnte ich eh nicht mehr einholen und der 3. war auch weit genug dahinter. So blieb es dann doch bei der Platzierung.

Wie so oft beim Segeln konnte der Regen die Stimmung nicht wirklich trüben und so nahm die Veranstaltung bei Suppe, Kaffee und Kuchen im Vereinshaus des SSC ein nettes Ende. Mein besonderer Dank gilt dem Verein und den Organisatoren um Dirk Jürgens und – Hans-Walter Kröger. Wir kommen wieder!

Hier die ersten drei:

1. Michael Müller	SVAOe	GER 339
2. Bernd Blohm	SVAOe	GER 391
3. Thomas Guttack	WVM	GER 424

Bernd Blohm

Aus dem DSV

IDM Seesegeln 2011

Die Offshore-Regatten der Internationalen Deutschen Meisterschaft im Seesegeln werden 2011 vom Kieler Yacht-Club (KYC) im Rahmen der Kieler Woche (18.-26. Juni 2011) ausgerichtet. Die Inshore-Regatten der IDM Seesegeln 2011 organisiert der KYC in Zusammenarbeit mit dem Flensburger Segel-Club im Rahmen der Flensburger Herbstwoche, die vom 8. bis zum 11. September ausgetragen wird.

„Go for speed 2011“ – das Regattatraining

Der Deutsche Segler-Verband organisiert in der kommenden Saison wieder das Regattatraining für Seesegler „Go for speed“. Am 2./3. April gibt es Theorieunterricht in der DSV-Geschäftsstelle in Hamburg, und am 14./15. Mai wird vor Flensburg/Fahrensodde praktisch trainiert. Weitere Details werden auf der Homepage www.dsv.org veröffentlicht.

Seeregatten – Sicherheitsvorschriften werden geändert

In den Special Regulations der ISAF werden ab 2012 einige Vorschriften neu geregelt. So ist zum Beispiel geplant, für alle ab 1. Januar 2011 gekauften Rettungswesten einen integrierten Harness (ISO 12401), eine Lampe und eine Schutzhaube vorzuschreiben. Insbesondere sollen nur noch solche Westen als konform angesehen werden, die den neuen ISO-Standard 12402 erfüllen. Der genaue Wortlaut wird in der Neuauflage der Special Regulations 2012 stehen, die von der ISAF vermutlich zur Saison 2011 auf der Homepage www.sailing.org veröffentlicht werden. Bei Neuanschaffungen sollte man diese Regelung jedoch schon jetzt berücksichtigen.

Rettungsinseln mit gefälschten Zertifikaten

Die International Sailing Federation (ISAF) weist darauf hin, dass in den vergangenen Jahren zunehmend Rettungsinseln mit gefälschten ISO-Zertifikaten auf den Markt gekommen sind. Eigner sollten beim Kauf Vorsicht walten lassen und sich im Zweifelsfall direkt bei der ISAF informieren. Website: www.sailing.org.

Seefunk – ab April 2011 wird mit Multiple-Choice-Fragen geprüft

Laut Mitteilung des Bundesministeriums für Verkehr (BMVBS) treten die neuen Fragenkataloge mit dem Multiple-Choice-Verfahren für das SRC, das LRC und für die Anpassungsprüfung am 1. April 2011 in Kraft. Ursprünglich sollten die neuen Fragenkataloge schon ab Januar 2011 gelten. Bewerber, die ihren Antrag auf Zulassung zur Prüfung bis zum 31. März 2011 beim zuständigen Prüfungsausschuss einreichen, können auch noch danach nach den alten Fragenkatalogen geprüft werden. Gleiches gilt für Bewerber, die eine Prüfung vor dem 1. April 2011 nicht bestanden haben und die sich bis zum 31. März 2011 zur Wiederholung anmelden. Weitere Infos zum Thema stehen auf der Website www.dsv.org im Menü Führerscheine/Funk. Die Kreuzer-Abteilung des DSV bietet zahlreiche Kurse zu den Funklizenzen an, siehe www.kreuzer-abteilung.org, Rubrik Service/Ausbildung.

Netzwerk für Fahrtensegler

Mehrere Fahrtenseglerverbände aus den Anrainerländern der Ostsee haben zusammen mit Großbritannien das Baltic Sea Cruising Network (BSCN) gegründet. Im Mittelpunkt der Arbeit steht die Kommunikation zwischen den Organisationen, um für Fahrtensegler relevante Informationen auszutauschen und sie ihren Mitgliedern zugänglich zu machen. Dabei geht es um konkrete Themen wie nautische Informa-

tionen, neue Marinas, Gesetze, Führerscheine oder Kraftstoffversorgung. Auf der diesjährigen Tagung des BSCN in Stockholm stand folgendes auf dem Programm: Abbau bürokratischer Hemmnisse, Sicherheit an Bord, Verhalten der Segler in Häfen, Entsorgungsprobleme auf Yachten und Vorschriften für Antifouling. Bisher arbeiten im BSCN Organisationen aus Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Großbritannien, Lettland, Litauen, Norwegen, Russland und Schweden zusammen. Die Interessen der deutschen Fahrtensegler werden im BSCN von der Kreuzer-Abteilung des DSV vertreten.

Führerschein für Trailergespanne sportfreundlicher?

Die Bundesregierung hat im Oktober 2010 dem Bundesrat einen Gesetzentwurf zur Umsetzung der 3. EU-Führerscheinrichtlinie zur weiteren Beratung zugeleitet. Nach Auskunft des (BMVBS) übernimmt dieser Gesetzentwurf lediglich den in der EU-Richtlinie 2006/126/EG geforderten Mindeststandard für PKW-Gespanne. Demnach soll ab 2013 für Fahrzeugkombinationen aus einem PKW der Klasse B und einem Anhänger, deren Gesamtmasse zwischen 3.500 und 4.250 kg beträgt, eine theoretische Schulung von mindestens 2,5 Stunden, eine praktische Schulung von mindestens 3,5 Stunden sowie eine praktische Fahrstunde im öffentlichen Verkehr ausreichen. Der Unterricht muss in einer Fahrschule erfolgen. Für Fahrzeugkombinationen bis 3.500 kg Gesamtgewicht soll der Führerschein Klasse B weiterhin ausreichen, während für Kombinationen über 4.250 kg Gesamtgewicht der Anhänger-Führerschein BE erforderlich ist. Für Inhaber der alten Führerscheinklasse 3 ergeben sich keine Änderungen.

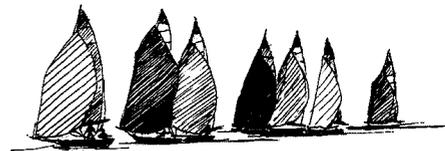
Dieser Gesetzentwurf ist wesentlich sportfreundlicher als die zuvor geplanten Regelungen. Die

EU-Kommission und das EU-Parlament wollten ursprünglich für Inhaber der Führerscheinklasse B das bisher zulässige Gesamtgewicht von 3500 kg auf 1750 kg herabsetzen und die Länge der Gespanne auf sieben Meter beschränken. Für Trailer über 750 kg Gesamtgewicht sollte ein neuer Führerschein eingeführt werden. Dieser hätte knapp 1000 Euro gekostet und wäre erst mit 21 Jahren erwerbbar gewesen. Der DSV hatte sich mit anderen Sportverbänden und dem Deutschen Olympischen Sportbund gegen diese Verschärfungen ausgesprochen. Gemeinsam konnten die Verbände erreichen, dass die EU und der Bund die Regelungen sportfreundlicher formulieren..

Eine Meisterschaft für alle olympischen Klassen

Der Norddeutsche Regatta Verein richtet in Zusammenarbeit mit dem Lübecker Yacht-Club die Internationalen Deutschen Meisterschaften (IDM) aller olympischen Bootsklassen 2011 aus. Das Mega-Event wird vom 30. September bis zum 3. Oktober vor Lübeck-Travemünde veranstaltet. Am Start sind neben den zehn olympischen Bootsklassen auch die Einhandsegler der Paralympics-Klasse 2.4mR. Die Organisatoren erwarten insgesamt rund 500 Seglerinnen und Segler sowie 100.000 Zuschauer.

(Aus: Mitt. des DSV V-2010. www.dsv.org)



Trendbarometer Elbwassersport

Qualitätsoffensive der Unterelbe-Anrainer

Den nachfolgenden interessanten Bericht über die Bemühungen zur Verbesserung der Wassersportmöglichkeiten an den beiden Unterelbeufnern durch die „Maritime Landschaft Unterelbe“ (MLU) möchten wir der großen Zahl unserer Elbsegler, leicht gekürzt zur Kenntnis bringen. Die darin enthaltenen Angaben über die gegenwärtige und künftige Altersstruktur sehen für die Hamburger Segelvereine nicht ganz so grau aus. Wichtig erscheint, dass die Notwendigkeit erkannt worden ist, die Attraktivität der Unterelbehäfen zu verbessern, um weitere Abwanderung an die Ostsee zu verhindern. Der MLU würde sich ein großes Verdienst damit erwerben, wenn es ihr gelänge, die Unterelbegemeinden aus ihrem Dornröschenschlaf zu erwecken, um damit deren großes wassersportliches Potential besser zu nutzen.

Die im Rahmen des Projekttreffens der Schleswig-Holsteinischen „Qualitätsoffensive Segeltourismus“ vorgestellten Trends waren für die anlaufenden Initiativen zur Förderung des Wassersports an der Unterelbe inhaltlich von großem Interesse. Die Erkenntnisse aus Befragungen und statistischen Erhebungen zeigen auf, dass Betreiberkonzepte und Hafeninfrastrukturen den zunehmenden Bootsgrößen und dem demographischen Wandel angepasst werden müssen, wenn Häfen im wachsenden Wettbewerb um Nutzer bestehen wollen.

Auswirkungen auf die Betreiberstrukturen scheinen unumgänglich, da Vereine den erforderlichen Investitions- und Organisationskosten kaum gewachsen sind. Das durchschnittliche Alter der Bootseigner liegt derzeit bei 56 Jahren und

wird in den kommenden Jahren auf 60 bis 75 Jahre ansteigen. Die Zahl der Bootseigner ist mit -3% pro Jahr rückläufig. Jürgen Tracht vom BV-Wassersportwirtschaft zeigte auf, welche Anforderungen die Altersstruktur an zukünftige Häfen stellen: Neben der notwendigen Erhöhung der Sicherheit auf Stegen werden der Bedarf an Service und Wartung sowie die Anforderungen an Komfort zunehmen. Saubere, temperierte Sanitäreinrichtungen, die die Intimsphäre wahren, kurze Wege zu Serviceeinrichtungen, Notfalltelefone, attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten an Land und touristische Infos über landseitige Aktivitäten sind nur einige der künftigen Auswahlkriterien von Hafennutzern.

Alle empfohlenen Maßnahmen müssen auch den Bedürfnissen von Familien mit kleinen Kindern entsprechen. Dies ist insofern von Interesse, als dass das Einstiegsalter von Bootseignern bei 45 Jahren liegt und zusätzlich eine Erbengeneration erwartet wird, die mit ihrer Familie die Boote der Älteren übernimmt. Um die rückläufige Zahl der Bootseigner aufzufangen, sollten die hiesigen Häfen ihren Fokus auch auf ausländische Sportbootfahrer erweitern.

Andreas Fritsch von „Yacht“ hob in seinem Vortrag die sehr günstigen Liegegebühren norddeutscher Häfen als konkurrenzlos und sehr attraktiv hervor. Weiter stellte er Ergebnisse einer Befragung von aktiven Seglern vor, die deren Kritik/Wünsche an Häfen zum Inhalt hatte. An erster Stelle der Kritik-Liste rangieren unfreundliche Hafenmeister und die Verbesserung der Sanitäreinrichtungen. Mund-zu-Mund-Propaganda führt zur Meidung dieser Häfen.

Dirk Dunkelberg vom Deutschen Tourismusverband e.V. erläuterte die Vorteile der Klassifizierung von Häfen mit den „Blauen Sternen“. Sie ermöglicht den Seglern eine schnelle Orien-

tierung und bedeutet für die Hafentreiber wiederum Marketingvorsprünge. Voraussetzung für die Klassifizierung ist die Beschilderung mit Hinweisen zur Hafeninfrastruktur. Hierzu trafen sich bereits Vertreter der Maritimen Landschaft Unterelbe, der Städte Bremervörde, Buxtehude, Stade, Cuxhaven und der Gemeinden Am Dobrock, Drochtersen, Jork, Lühe und Nordkehdingen auf Einladung der Regierungsvertretung Lüneburg. Gemeinsames Ziel ist die Profilierung der Region als attraktives Wassersportrevier.

Alle Vorträge der „Qualitätsoffensive Segeltourismus“ und Handlungsleitfaden: <http://www.egoh.de/de/aktuelles/112826.html>

(Quelle und vollst. Text: Arge Maritime Landschaft Unterelbe, Wasserstand Nr. 32. Dezember 2010, www.maritime-elbe.de)

See- oder Seehafen?

Im City-Sporthafen ist immer etwas los

Obwohl der Hafen fast 60 Seemeilen – gemessen von der Cuxhavener Kugelbake - von der Nordsee entfernt liegt, gilt er als Seehafen. Schließlich liegt er in einem großen Seehafen, an einer Seeschiffahrtsstraße und an seeschiffstiefem Wasser. Niemand würde schließlich den benachbarten Containerhafen, dessen Riesenschiffe ja auch bis zum Erreichen der offenen See einige Zeit brauchen, als Binnenhafen bezeichnen.

Seehafen also selbstverständlich. Der Hafen ist aber auch ein „Seehafen“. Man kann von ihm aus viel sehen, und man wird gesehen. Das wurde besonders im September deutlich. So waren es nicht nur die großen Pötte, die auf der Elbe vorbeifahren, es kommen auch manchmal

welche in den Hafen. Natürlich sind das dann keine Containerschiffe, aber die Unterbringung manches publikumswirksamen Gastes bereitet allein von der Größe her dem Hafenmeister schon Probleme. Es muss ja nicht gleich die 163 Meter lange Superyacht des russischen Milliardärs Abramowitsch sein, die auf ihren Probefahrten von der gegenüber liegenden Bauwerft Blohm & Voss hin und wieder auf der Elbe für Aufregung sorgt.

Etwas kleiner war sie schon, die wunderbare 46 Meter lange moderne Sloop „Pink Gin“. Nicht nur von der Länge, auch von der Höhe ihres Mastes mit fünf Salingen war sie die größte Yacht, die bisher im City Sporthafen Hamburg festmachte. Mit ihrer achtköpfigen Crew legte das Prachtstück nach Reisen von Südfrankreich nach Südafrika und Südamerika auf dem Weg zu ihrer finnischen Bauwerft einen Zwischenstopp in Hamburg ein. Das offenbar gut informierte „Hamburger Abendblatt“ schrieb über den auffallend eleganten Besuch: „Eigner der Schiffs ist Professor Hans Georg Näder, 48, Vorstand des Orthopädie-Konzerns Otto Bock. Näder, Enkel des Firmengründers, steht laut Manager Magazin auf Platz 115 der Liste der reichsten Deutschen. Sein Vermögen wird auf mehr als 700 Millionen Euro geschätzt.“ Soweit die, wie ich meine, recht indiskreten Angaben der großen Tageszeitung. Trotz des öffentlichen Aufsehens hat der Eigner versprochen, im Frühjahr 2011 Hamburg wieder anzulaufen.

Geradezu bescheiden wirkte dagegen der rote Haikutter „Dagmar Aaen“, der nach einer Expeditionsreise von 469 Tagen im City Sporthafen festmachte. Hinter dem Schiffsführer Arved Fuchs und seiner Besatzung lag eine 12000 Seemeilen lange Fahrt in die raue Welt der arktischen Gewässer von Grönland und Nordkanada. Dabei

untersuchten Wissenschaftler den Einfluss des Klimawandels und den rapiden Rückgang des Eises. Ein Team des Fernsehsenders Arte begleitete die Expedition. Nach dem Einlaufen gab es eine wie immer gut besuchte Pressekonferenz an Bord des Feuerschiffs.

Als dritter Gast zur selben Zeit fiel die auf ihrer Fahrt ins Kieler Winterlager im Hafen festgemachte 25 Meter-Motoryacht „Kintali“ fast gar nicht auf. So versagten sich auch die Medien in diesem Fall einen Griff in die Kiste des Privatlebens des Eigners. Bleibt nachzutragen, dass es sich bei der „Kintali“ um eine außergewöhnlich elegante seetüchtige Motoryacht handelt, die im Hinblick auf die Höhe ihrer Aufbauten wohl ohnehin nicht weiter flussaufwärts als Hamburg fahren kann. Der Eigner, ein Braunschweiger Ingenieur, ist nach seinen ausgedehnten langen Reisen ins Mittelmeer und nach Norwegen ein gern gesehener Stammgast im Hafen. „Solche Gäste bilden auch immer Anziehungspunkte sowohl für die „normalen“ Segler und Motorbootfahrer im Hafen als auch für die zahlreichen Hamburger und Touristen auf der Elbmeile oder an Bord der Hafenrundfahrten“, freut sich Hafenmeister Robby Rottmann im Rückblick.

Im Übrigen war der Hafen im zurückliegenden Sommer trotz des sehr wechselhaften Wetters gut ausgelastet. Das ist auch nötig, denn der gemeinnützig und ehrenamtlich betriebene Gasthafen ist auf regelmäßige Einkünfte zur Bestreitung seiner Kosten angewiesen. „Ich kann mich nicht beklagen“ meint Robby Rottmann, der von Anfang an nun schon bald 20 Jahre lang den Hafen betreut, nach einem Rückblick auf das Jahr. „Besonders viele Motorboote aus dem Bereich der Oberelbe und den mitteldeutschen Wasserstraßen machen hier gern Station, um ein bisschen Hamburger Lift zu schnuppern.



Große Yachten laufen immer wieder den City Sporthafen Hamburg an. Rechts die „Pink Gin“, ganz links die „Dagmar Aaen“

Im Frühjahr und Herbst veranstalten hier immer mehr Vereine ihr „An- und Absegeln“.

Erwähnenswert ist auch die wunderschöne dunkelblaue „Blue Dragon“, eine nach klassischen Vorlagen gebaute 30 m lange Sloop eines Hamburger Eigners. Sie lenkte allerdings einige Zeit im Traditionsschiffhafen besonders viele Blicke auf sich. Auch die diesjährige hanseboot legte mit ihrer „Inwater Boat Show“ wieder einige große Yachten in den Traditionsschiffhafen. Da jedoch nicht alle Aussteller in diesen Hafen wollten, konnten ca. 20 Yachten im City Sportboothafen besichtigt werden.

Jürgen Schaper



Dieselpest

Und was man dagegen tun sollte

Hatten Sie auch schon diesen Alptraum? Sie segeln die Elbe herunter und erreichen bei vollem Ebbstrom Ihr Tagesziel Cuxhaven. Es herrscht leichter Ostwind. Das Segeln war eine Freude. Aber nun wird es Zeit, die Maschine anzulassen und das Vorsegel wegzunehmen. Sie müssen noch das Fahrwasser queren, um passgenau die Einfahrt zum Yachthafen zu erreichen. Sie wissen, wie leicht man sich dabei verschätzen kann, landen plötzlich unterhalb des alten RoRo-Anlegers und müssen mühsam gegen den Strom wieder zurück zur Einfahrt motoren. Sie legen also den Fahrhebel kräftig nach vorne. So richtig in Schwung kommt die Maschine aber nicht. Na, denken Sie, im Hafen muss ich mal nachsehen, was da los ist. Erst mal dort sein. Dann stellen Sie zum wiederholten Mal fest, was für ein heftiger Schwell im Hauptfahrwasser steht. Unglaublich, wie das Schiff zu Kehr geht, und das ohne nennenswerte Windwirkung. Jetzt haben Sie den Radarturm wie geplant erreicht und wollen zu „Stromluv“ haarscharf an den Leitpfählen mit den Fangtrossen in die Einfahrt einbiegen. Da setzt der Motor aus. Herrgott nochmal! Muss das jetzt sein? Das noch stehende Großsegel nützt Ihnen gar nichts, an Freisegeln ist nicht zu denken. Blitzartig treiben Sie in die Katastrophe. Schon knallen Sie gegen die Spundwand der Seebäderbrücke. Sie versuchen sich abzustößen, um dem Schiff einen Impuls Richtung Fahrwasser zu geben. Es nützt nichts, schon nähern Sie sich unter mehrfachem Anprall an die Spundwand unaufhaltsam der Rampe des RoRo-Terminals, der Ihnen jetzt wie das Maul einer Schrottpresse erscheint. Es gibt kein Entrinnen. Und schon sitzen Sie mit schrecklichen Geräuschen fest. Das Rigg verfängt sich oben, unten dreht

der Ebbstrom Ihr Schiff quer und bringt es in erschreckende Schräglage. Schweißgebadet wachen Sie auf.

Weiter soll dieses Szenario nicht ausgemalt werden. Leider ist es real. Einige Male ist es schon Wirklichkeit geworden, zuletzt am 9. September 2010, als es eine bildschöne Hamburger Yacht traf. Zwar war der nahebei stationierte Seenotretter blitzschnell zur Stelle und verhinderte noch Schlimmeres, aber für den Schipper und die anwesenden Beobachter war es ein „größter anzunehmender Unfall“.

Wir wissen nicht, warum die Maschine aussetzte. Da gibt es verschiedene Möglichkeiten. Eine dieser Möglichkeiten ist aber die „Dieselpest“, und ihr Auftreten nimmt zu. Ende der achtziger Jahre fiel es auf, dass Schiffs- und Bootsdieselmotoren im Mittelmeer und an der französischen Atlantikküste vermehrt lahmgelegt wurden. Als Verursacher fand man eine mikrobakterielle Verunreinigung der Dieseltanks. Was keiner für möglich gehalten hatte, wurde bestätigt: Im Dieselpestkraftstoff können winzige Organismen leben, allerdings benötigen sie Wasser, um sich zu vermehren. Das ist in geringen Mengen in fast jedem Tank vorhanden, z.B. infolge Kondensation, und sammelt sich im Sumpf, da es schwerer als der Kraftstoff ist. Wenn die Organismen genügend Nachwuchs erzeugt haben, gelangen sie in das Saugrohr der Kraftstoffleitung, von dort in den Filter und verstopfen diesen. Das kann vielleicht eine Weile dauern. Schlimmer ist es, wenn sich ein ganzer „Schleimbeutel“ im Tank gebildet hat und mit einem Mal das Saugrohr verstopft. Dann kommt die Maschine schlagartig zum Stehen.

Früher meinte man, nur die Temperaturen der warmen südlichen Gewässer würden die Dieselpest-Bildung ermöglichen, Motoren in

Nord- und Ostsee blieben verschont. Das hat sich nicht bewahrheitet. Möglicherweise hat ein Umstand dazu beigetragen, dass auch in unseren Gewässern die Dieselpest auftritt, nämlich die zunehmende Beimengung von „Biodiesel“, der z.B. aus Raps erzeugt wird, zum handelsüblichen Dieselpestkraftstoff.

Die EU-Direktive 2003/30/EC vom Mai 2003 fordert Sicherstellung durch die EU-Mitgliedstaaten, dass ab 31. 12. 2005 mindestens 2% und bis zum 31. 12. 2010 mindestens 5,75% der Kraftstoffe aus erneuerbaren Quellen stammen müssen, im Wesentlichen also biogenen Ursprungs sind. Das ist offensichtlich Futter für die Organismen. Deutschland ist übrigens Vorreiter bei der Umsetzung der EU-Richtlinie.

Wikipedia, woher der Verfasser den größten Teil seiner Weisheiten hat, notiert: „Seitdem ein fester Prozentsatz an Biodiesel gemäß gesetzlicher Auflagen zugesetzt wird, kann eine vermehrte Algenbildung festgestellt werden.“

Was also tun, um den Alptraum nicht Wirklichkeit werden zu lassen? Einen ersten Hinweis gibt der jährliche Filterwechsel anhand des Verschmutzungsgrades. Aber das reicht nicht. Jeder Boots-Dieseltank sollte (eigentlich) zugänglich sein und einen Mannlochdeckel zur Inspektion haben. Eine Werft, die dafür nicht sorgt, gehört zur Rede gestellt. Dann empfiehlt es sich, in größeren Abständen – einmal jährlich oder alle zwei bis drei Jahre, wer weiß das schon? – den Tank vollständig zu entleeren und mit einem sauberen Tuch gründlich auszuwischen. Außerdem und zusätzlich empfiehlt sich dringend, bei jedem Tanken ein geeignetes Additiv zuzusetzen, um den Organismen das Leben schwer zu machen. Solche Zusätze haben die Schiffsausrüster und Bunkerstellen im Regal. Und schließlich fülle man seinen Dieseltank vor der Wintereinlagerung bis

zum Rand voll, damit sich möglichst kein Kondenswasser bilden kann. Das war schon immer ein guter Rat, aber heute bekommt er noch mehr Bedeutung, weil damit den Organismen die Lebensgrundlage Wasser entzogen wird.

Vor dem Alptraum kann Sie keiner schützen. Wahrscheinlich ist er sogar heilsam. Aber Sie können etwas dafür tun, dass es ein Traum bleibt.

GAN

Dies und das

Auszeichnung für Hamburger Yachthafen

Mit der „Blauen Umweltflagge“ wurde der neu gestaltete Spielplatz des (Hamburger! Red.) Yachthafens Wedel ausgezeichnet. Ein originaler Walfischkiefer (von 1934 Red.) bildet das Tor zur Spiellandschaft. Ein Geschicklichkeitsparcours, hochwertige Holzspielgeräte und ausreichend Sitzgelegenheiten bieten Erholung für alle Altersgruppen.

(Quelle: Arge Maritime Landschaft Unterelbe, Wasserstand Nr. 32. Dezember 2010, www.maritime-elbe.de)

BSU stellt Untersuchungen ein

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) wird die Untersuchung von Sportbootunfällen einstellen. Grund dafür ist eine bis Juni 2011 umzusetzende EU-Richtlinie zur Unfalluntersuchung, nach der der künftige Schwerpunkt die Berufsschiffahrt ist. Die Untersuchung von Sportbootunfällen, die bei der BSU eine hohe Priorität hatte, ist darin nicht mehr vorgesehen. So wird es auch keine Handlungs- oder Ausrüstungsempfehlungen mehr geben. Die Tätigkeit im Sportschiffahrtsbereich wird sich künftig auf das Registrieren mitgeteilter Unfälle beschränken. Im Segelsport wurden die Untersuchungs-

berichte, über die auch der einzelne Segler, zum Beispiel durch diese Nachrichten, informiert wurde, immer als sehr hilfreich empfunden. Unsere Bundesvertretung, der Deutsche Segler-Verband, sollte sich dafür stark machen, dass die bisherige Praxis auf nationaler Ebene beibehalten wird. Schließlich kann eine EU-Richtlinie nur Mindeststandards vorschreiben.
(Quelle: YACHT Nr. 25-26/2010)

Lebensdauer von Rettungswesten

Da Rettungswesten nicht ewig halten, hat der Fachverband Seenot-Rettungsmittel (FSR) ein Merkblatt für die Sportschiffahrt veröffentlicht, in dem wichtige Informationen über Rettungsmittel gegeben werden. Der FSR erläutert, worauf bei aufblasbaren und Feststoff-Rettungswesten zu achten ist und wie wichtig die Kenntnisse über regelmäßige Wartung und Nutzungszeiträume sind. Infos unter: www.fsr.de.com.
(Quelle: Mitteilungen des KYCD Nr. 4/2010)



Seefahrende Schwalben?

Wir liegen mit unserem Schiff bei schönem Sommerwetter im Hafen von Endelave. Sitzen gemütlich im Cockpit, trinken Kaffee, lesen und lassen den lieben Gott 'nen guten Mann sein. Zwischendurch gedankenverloren in die Gegend schauen, verträumt den Flügen der Möwen hinterher blicken und bewundernd versuchen, den akrobatischen Flugmanövern der laut zwitschernden Rauchschwalben zu folgen. Wie sie in flinken, fast halsbrecherischen Bewegungen den Insekten zwischen Schiffen, Booten, Fest-

machern, Masten und Wanten hinterherjagen. Einfach faszinierend! Es sind etwa 10, 11 oder 12 Schwalben.

Uns fällt auf, dass sie immer wieder Richtung Fährle fliegen. Genau genommen unter das Dach der Brücke. Das macht uns neugierig. Also: Kieker raus und nachsehen. Tatsächlich hängt unter wirklich jeder Ecke des Brückendaches ein Schwalbennest; das bedeutet, es sind sicher sechs oder mehr. Man kann zwar das laute Kreischen der noch nicht flüggen Jungvögel nicht hören, aber alle Schwalben sind ununterbrochen mit dem Insektenfang und dem Stopfen der Riesenschnäbel, die sich ihnen entgegenstrecken, beschäftigt. Unermüdlich fliegen sie die Nester an.

Was machen die nur, wenn die Fährle abfährt? Warten die Schwalben, bis die Fährle zurückkommt? Wie lange bleibt sie denn weg? Und wohin fährt sie? Ah ja, nach Hov. Aber das dauert doch, bis die Fährle wiederkommt. Sie füttern doch jetzt ohne Unterlass. Das können sie doch nicht einfach unterbrechen und auf die Rückkehr der Fährle warten! Das geht doch alles nicht! Was machen die denn bloß?

Sie fliegen einfach mit! Wir beobachten, dass – wenn die Fährle abfährt – mit ihr fast alle Rauchschwalben den Hafen von Endelave verlassen. Kommt die Fährle zurück, sind auch die Schwalben wieder da. Das geht so vier bis fünf Mal am Tag hin und her, bis die Fährle Feierabend macht.

Toll! Dass Schwalben weite Strecken zurücklegen ist ja bekannt. Aber dass sie selbst im Sommer „Zugvögel“ – oder „Schiffsvögel“ sind?“ Solche anpassungsfähigen Schwalben sind schon faszinierend.

Annette Torstrick

Im Winter zu lesen

Vorbereiten auf den Sturm

Wie sich auf den Sturm vorbereiten? Wohl kaum mit diesem schwergewichtigen Buch in der einen und der Pinne in der anderen Hand. Wie aber sonst? Indem man sich rechtzeitig mit den Problemen, die schweres Wetter nun einmal mit sich bringt, beschäftigt und Schiff und Besatzung vorbereitet. Dafür eignet sich am besten dieses seit Jahrzehnten bewährte Standardwerk. Es ist längst nicht mehr das Buch, dessen erstmaliges Erscheinen vor über vier Jahrzehnten für Aufregung in der segelnden Zunft sorgte. Wenn sich auch Sturm und Seegang nicht geändert haben, so doch die Erfahrungen, die man seitdem mit radikal veränderten Konstruktionen gewonnen hat. Dem trägt die in Druck- und Abbildungsqualität verbesserte Neuauflage Rechnung. So schildern mehrere Autoren Schwereereignisse, -erlebnisse und -erfahrungen, die der Koautor sorgfältig analysiert und kommentiert. Dabei versucht er auf viele Fragen nach Fehlern und unterschiedlichem Verhalten von Schiff und Führung anhand spektakulärer Havarien und Untergänge Antworten zu finden, um herauszubekommen, wie sich orkanartige Stürme sicher abwettern lassen. Ein wichtiges, aber auch ein spannendes Buch, das jeder see- oder küstensegelnde Schiffsführer gelesen haben muss. Der bevorstehende Saisonbeginn bietet dazu die beste Gelegenheit.

Adlard Coles/Peter Bruce, Schwerwettersegeln, 11. akt. Auflage, 134 Farb- und 10 s/w-Fotos, Delius Klasing Verlag, Bielefeld (ISBN 978-3-7688-3178-9) € 39,90

„Die Seele des Schiffes“

hat der französische Romancier Victor Hugo den Kompass genannt. Die Entstehung dieses wichtigsten Schiffszubehörs, das einst die Welt veränderte, ist in frühgeschichtliches Dunkel gehüllt. Es ist unbekannt, wann und von wem dieses unverzichtbare Hilfsmittel erfunden worden ist. Der früher oft genannte mittelalterliche Italiener Flavio Gioia war es sicher nicht, obwohl ihm in Amalfi ein Denkmal errichtet wurde. Die Entdeckung der Nutzung des Erdmagnetismus und der Windrose ist viel älter und hat viele Väter. Ohne diese Kenntnisse wären die frühen Reisen der Phönizier, Griechen und Wikinger kaum möglich gewesen. Eingebunden in eine Chronik der Erfindungen und Entdeckungen versteht es der Autor, die Entwicklung bis zum modernen Kreiselkompass in viele abenteuerliche Geschichten einzubinden. Er hat damit weitaus mehr als ein nüchternes Fachbuch geschrieben, nämlich eine spannende Lektüre für zu Hause und an Bord.

Alan Gurney, Der Kompass – Seine Geschichte in Geschichten, 304 Seiten, 2 s/w-Fotos, 11 Zeichn., 2 Stiche, 4 Karten, Delius Klasing Verlag, Bielefeld (ISBN 978-3-7688-2622-8) € 19,90

Voller Einsatz, super Teamwork und das richtige Equipment – damit verbindet sich HanseNautic.

Profis arbeiten mit Profis
 Boris Herrmann, Barcelona World Race 2011 Teilnehmer, vertraut auf MaxSea und HanseNautic.

BOAT Besuchen Sie uns: Halle 6, Stand 6 A 54

Entdecken Sie unser großes Sortiment an Seekarten, nautischen Büchern und elektronischer Navigation.

HanseNautic
NAVIGATION & ELECTRONICS

HanseNautic GmbH Herrengraben 31 20459 Hamburg 040-374842-0 www.hansenautic.de

Terror auf See

Wenn auch die Zeit der Barbarei mit Augenklappe, Holzbein und Piratenflagge lange vorbei ist, so ist doch die moderne Piraterie auf den wichtigsten Routen seit langem zu einer Geißel der Schifffahrt und einer ständigen Bedrohung für die Schiffsbesatzungen geworden. Für viele Not leidende Küstenbewohner ist das bewaffnete Aufbringen und Plündern von Schiffen mit anschließenden horrenden Lösegeldforderungen in vielen Seegebieten zu einem einträglichen und weitgehend risikolosen Geschäft geworden. Der Autor, Seemann und renommierter Journalist, berichtet anschaulich und spannend über die Realität und Hintergründe der organisierten Kriminalität auf See und die Versuche, ihr zu begegnen. Dabei kommen auch die Opfer zu Wort. Ein aufwühlendes und notwendiges Buch zu einem hoch aktuellen Thema!

Michael Kneissler, Piraten-Terror – Organisierte Kriminalität auf den Weltmeeren, 224 Seiten, 2 Kart. Delius Klasing Verlag, Bielefeld (ISBN 978-3-7688-3196-3) € 18,00

Zu unserem Umschlagbild

Ölbilder und Radierungen – Jochen Peschke

Jochen Peschke wurde 1952 in Hamburg geboren und wuchs auf der Nordseeinsel Föhr auf. Von Anfang an begeisterten ihn das Wasser und die Schiffe. Mit der Familie 1963 nach München umgezogen, kam er noch während seiner Ausbildung wieder nach Hamburg zurück.

Seine Ausbildung zum Grafik-Designer beendete er 1979 an der Kunstschule Alsterdamm in Hamburg. Damals war die Ausbildung noch sehr handwerklich orientiert, z.B. gehörten Aktzeichnen und Radierung sowie das Zeichnen von Schriften dazu. Zunächst arbeitete er in namhaften Verpackungs-Studios an Produkten für z.B. Jil Sander und auch für Shell und Esso. 1982 machte Jochen Peschke sich als Grafik-Designer

selbstständig. Neben dieser Arbeit kamen nach und nach auch Illustrationsaufträge hinzu.

Der Wunsch, seine Kreativität noch mehr herausfordern zu können, wuchs, und so gründete er 1995 die Radierwerkstatt „Druckwerk“, ein Atelier mit Galerie und Seminarangeboten. Für viele Jahre war der künstlerische Reiz der Radierungen Jochen Peschkes Hauptinteresse, bis sich 2005 die Ölmalerei in den Vordergrund schob.

Beide, die Ölbilder als auch die Radierungen, sind inspiriert von der Elbe, den Schiffen und der norddeutschen Landschaft. Sie sind in relativ realistischer Manier gemalt, man soll die See, den Schlick und das Land „riechen“ können. Das Thema ist eigentlich immer wieder die „Suche nach dem verlorenen Idyll“. Die Motive behandeln versteckte Orte in der Natur, Wasserspiegelungen in Häfen oder auch Industrie-Romantik.

Als begeisterter Elb-Segler verlegt er gemeinsam mit seiner Frau Inka seit 1990 den Elbe-Atlas „DIE ELBE“ – ein Seekartenwerk der Elbe von Helgoland bis Magdeburg. Der SVAOe gehören das Ehepaar Peschke und Tochter Philine seit über 20 Jahren an. Gesegelt wird mit der Kielyacht „Linea“ zurzeit vorwiegend auf der Ostsee. Für die Abbildungen auf den Umschlagseiten unserer SVAOe-Nachrichten hat uns Jochen Peschke freundlicherweise schon wiederholt Vorlagen aus seinem künstlerischen Schaffen zur Verfügung gestellt, wofür wir uns herzlich bei ihm bedanken.

Ausstellungen: 1996/97/98 Elbart, 1996/97/98 Art Maritim, 1997/98/99, 2008 Druckwerk/Hamburg, 1998 Galerie St. Gertrude, 2000 Kunst im Foyer Asche AG, 2006/07/08 Falshöft, 2008 Küstenschifffahrtsmuseum Wischhafen, 2009 Stiftung Weltweite Wissenschaft im Gästehaus der Universität Hamburg.

Jürgen Schaper

Das besondere Buch aus unserer Clubhaus-Bibliothek „Die OMOO segelt um die Welt“



Annie van de Wiele am Ruder der „Omoo“

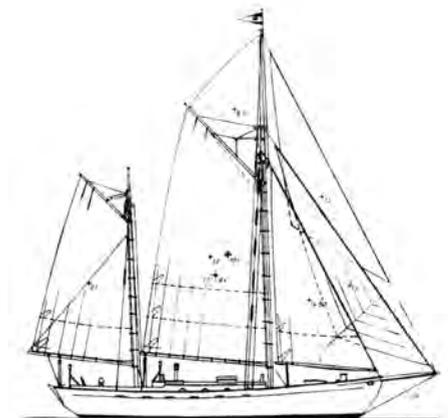
1949: In Deutschland darf erstmals nach dem Zweiten Weltkrieg wieder unbeschränkt gesegelt werden. Der Deutsche Segler-Verband wird neu gegründet. Die SVAOe zählt schon wieder 477 Mitglieder, aber 17 sind noch in Kriegsgefangenschaft, fünf werden vermisst. In diesem Jahr machen sich drei junge Belgier auf die Reise, um ihren großen Traum zu verwirklichen: eine Weltumsegelung. Es sind Louis van de Wiele, seine Frau Annie und der Freund Fred. Louis hat sich eine Yacht nach seinen Wünschen bauen lassen: eine Ketsch aus Stahl, Deck und Aufbauten aus Holz, knapp 14 Meter lang, 18 Tonnen Verdrängung, Segelfläche insgesamt 107 Quadratmeter. Das Schiff heißt „Omoo“ nach einem Buch von Herman Melville.

Am 5. August 1949 starten Louis und Annie in Oostende. „Tallow“, der Hund, ist auch dabei. Es geht zunächst ins Mittelmeer. Dort soll Fred dazustoßen. In Nizza begegnen sie einer belgischen Familie, die mit einer 20-Meter-Yacht nach Tahiti

segeln will. Kurz entschlossen lassen die van de Wieles ihr Schiff im Hafen liegen, segeln mit nach Tahiti, kehren mit einem Dampfer zurück. Inzwischen ist auch Fred mit von der Partie.

Am 7. Juli 1951 starten sie zu ihrer Weltumsegelung. Sie nehmen sich viel Zeit. Als sie am 2. August 1953 nach Hause kommen, liegen 31.000 Seemeilen im Kielwasser. Annie schreibt ein Buch über die Reise: „Pénélope était du Voyage“. Es erscheint 1954 und bald auch in Deutschland unter dem Titel „Vom Winde getrieben, von Wellen gewiegt – die OMOO segelt um die Welt.“ 1981 kommt ein Neudruck heraus – und der steht in unserer Bibliothek.

Auf dem Umschlag sieht man Annie van de Wiele im gelben Ölzeug – dem einzigen, das die drei Weltumsegler an Bord hatten. Wer bei schlechtem Wetter auf Wache ging, durfte es anziehen. Das Buch erzählt von der Zeit, als man sich noch mit Baumwoll- und Leinwandtuch plagte, als Ibiza noch „die wilde, urwüchsige, nach Aprikosen riechende Insel“ war. Und es erzählt von der innigen Beziehung der Autorin zum Meer: „Ich liebe das Meer um seiner selbst willen. L'eau



Die „Omoo“ ließ Lous van de Wiele eigens für die Weltumsegelung bauen



Die Besatzung der „Omoo“

pour l'eau', wenn ich ‚L'art pour l'art‘ einmal so abwandeln darf. Mir konnten die Überfahrten nie zu lang werden. Auch wenn wir dreißig oder vierzig Tage auf dem Wasser gewesen waren, hatte ich es dann im Hafen niemals sonderlich eilig, an Land zu kommen. Den Grund dafür glaube ich zu kennen: Trotz meiner ausgefallenen Neigungen zieht es mich mit weiblichem Instinkt irgendwie zum häuslichen Herd, nur dass mein Zuhause eben die ‚Omoo‘ ist; und dieses Heim ist nirgends so heimelig, nirgends so sehr mein eigen wie auf dem offenen Meer.“

Annie van de Wiele und ihr Mann unternahmen noch weitere Reisen, sie schrieb mehrere Bücher. Die Reise um die Welt machte sie berühmt. In Belgien wurde sie eine Ikone der Segler. Sie starb 2009.

„Diese Reise um die Welt ... warum waren wir eigentlich so versessen darauf? Ja, die Frage könnte ich wirklich nur sehr schwer beantworten. Ein bescheideneres Ziel hatten wir uns eigentlich niemals gesteckt. Eine Fahrt um die Welt war in unseren Augen der Inbegriff höchster Glückseligkeit für jeden Segelsportler. Irgendeinen bestimmten Zweck verfolgten wir damit nicht. Eine Pioniertat wollten wir auch nicht vollbringen. Das hatten schon andere vor uns getan. Wir wollten nach Herzenslust segeln, und obwohl man das natürlich auch auf relativ geringem Raum tun

kann, hatte der Gedanke an eine Weltumsegelung trotz aller modernen Errungenschaften noch immer einen irgendwie geheimnisvollen Reiz für uns. Wir erblickten darin eine vollkommene, in sich abgeschlossene, in jeder Beziehung befriedigende Leistung,... Eine Weltreise ist die Erfüllung, denn mehr kann man nicht tun, als rund um den Erdball zu fahren.“

Auch, wenn Sie nur „auf relativ geringem Raum“ segeln – Annie van de Wieles Buch zu lesen, ist in jedem Fall ein Gewinn.

Norbert Suxdorf

**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@svaaoe.de · Internet: www.svaaoe.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@svaaoe.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:

SVAAOe · Neumühlen 21 · 22763 Hamburg
Tel. 040/881 14 40 · Fax 040/880 73 41
E-Mail: mail@svaaoe.de

Die Bezugsgebühr ist im Mitgliedspreis enthalten.
Die Clubnachrichten erscheinen sieben Mal im Jahr inkl.
Mitgliederverzeichnis oder Yachtliste.

Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier