

SVAOe NACHRICHTEN

5-2012 SEPTEMBER / OKTOBER



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

90. Jahrgang

September / Oktober 2012

Nr. 5

Großer Erfolg für 5,5 m R-Yacht „Blueprint“



Unser Mitglied Dr. Lutz von Meyerinck ersegelte mit wechselnden Besatzungen bei der Weltmeisterschaft der 5,5er vor Boltenhagen drei Pokale

Foto: Peter Kähl 1

In dieser Ausgabe

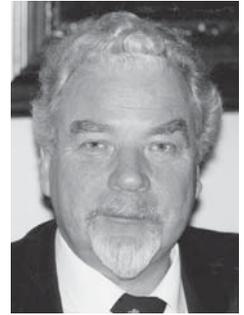
Forsmann lässt grüßen	1
Quo vadis? Führerscheine	5
Neuaufnahmen	8
Geburtstagsgrüße	8
Todesanzeige André Czaya	8
Nachruf Rolf Herlyn	9
Erfolg für „Blueprint“	11
Erfolg für „Fun“ – Pagensand-Regatta	12
Erfolgreicher Europe-Sommer	14
Kutterzirkus – Erfolg für SVAOe-Kutter	16
Sommertour der „Teufelsbrück“	20
„Philomena“ in Norwegen	24
Törnbericht Charterkreis	30
Kurse im Winterhalbjahr	33
Seminar Recht und Haftung	34
Ist ihr Rigg noch sicher?	36
Fotos: „Gunvør XL“ – Standerübergaben	37
Freuden an der Wand	38
Dies und das	40
Keine Kathedrale	41
Aus dem SVAOe-Archiv	41
Zu unserem Titelbild	43
Urlaubssplitter	44
Das besondere Buch	44
Bücher für den Herbst	47
2 Zu guter Letzt	48

Wir müssen einen Kommentar abgeben zu den schlechten Dingen in dieser Welt, sonst sind wir ein Teil davon.
Ai Wei Wei,
chinesischer Künstler und Regimekritiker

Forsmann lässt grüßen

Über Sinn und Unsinn von Kontrollen

Es geschieht an einem schönen spätsommerlichen Sonntagnachmittag. Wir waren bei Hochwasser in den Yachthafen eingelaufen und hatten gerade an unserem Platz festgemacht, als fünf Herren auf dem Schlenkel heranschlendern. Drei in grünen Uniformen und zwei in schwarzen Windjacken wiesen sie schon von weitem als Zollbeamte aus. Wir hatten uns schon beim Einlaufen gefragt, was der große Zollkreuzer „Schulau“ wohl bedeutete, der an einem Kopfschlenkel festgemacht hatte.



Die Herren grüßen brav und, geben sich, nachdem ich den grün gewandeten die übliche Eingangsfrage nach dem „Woher“ wahrheitsgemäß mit „von der Stör“ beantwortet und ein paar Folgefragen nach Alkohol und Zigaretten, zollfrei versteht sich, ebenfalls der Wahrheit entsprechend negativ beschieden hatte, schnell zufrieden. Nicht einmal mein angebotenes Logbuch wollen sie sehen und erst recht nicht die von mir als Zugabe offerierte Einklarierungsbescheinigung des einst in Schweden gebauten Bootes. Nein, an Bord kommen wollen die „Grünen“ auch nicht. Auch die sonst beliebten Fragen nach Drogen, Funkzeugnis und Signalpistole stellen sie nicht.

Die „Grünen“ scheinen auffallend desinteressiert an unseren Antworten zu sein. Entweder haben wir beiden bald acht Jahrzehnte zählenden Bord-Oldies den Vertrauenstest bestanden oder, was wahrscheinlicher ist, die fast zu locker wirkenden Präliminarien stellen nur das Vorspiel zur weiteren Vernehmung dar. Denn nun treten die beiden „Schwarzen“ in Erscheinung. Und die interessieren sich ausschließlich für steuerbefreiten Dieselkraftstoff. Mein Hinweis darauf, dass wir ja schon erklärt haben, nicht von irgendeiner Insel zu kommen, wo es zwar auch nicht Milch und Honig regnen mag, aber stattdessen immerhin der Treibstofftank noch preiswert gefüllt werden kann, genügt diesen beiden ganz offensichtlich nicht. Das nun von mir doch hervorgeholte, aber mit unverholtem Misstrauen zur Kenntnis genommene Logbuch weist eine Bunkerung im Hamburger Yachthafen am Freitagabend zuvor aus. Schwarzrock Nr. 1

schien jetzt zwar zufrieden, doch dem Schwarzen Nr. 2, offenbar der Dienstranghöhere, genügt das alles offenbar nicht. Er will den Tankinhalt prüfen. Meine Erfahrung daraus: Ich werde mir künftig immer eine Quittung ausstellen lassen!

Frühere Versuche von Zollbeamten in dieser Richtung auf anderen Yachten haben gezeigt, dass eine Prüfung mit den verfügbaren Hilfsmitteln technisch (noch) unmöglich ist, wenn der Tank sich unter dem Fußboden irgendwo in der Bilge befindet und die Zufuhr von Deck aus über eine mehrere Meter lange gewundene Leitung erfolgt. Mein Angebot, sich von der technischen Gegebenheit an Bord zu überzeugen, wird abgelehnt.

Als sein hilflos wirkendes dilettantisches Gefummel am Einlaufverschluss nicht zum gewünschten Erfolg führt, erlaube ich mir höflich einen Hinweis auf Dr. Werner Forsmann, der schon

www.foto-wannack.de

Brauchen Sie eine gute Beratung? Dann kommen Sie zu uns!!

Das war kein schöner Sommer, aber nun da das Boot an Land steht sollten alle Nautischen Geräte geprüft und gereinigt werden. Ihr Fernglas sollte gereinigt werden, die Linsen besonders, denn durch Salz und Feuchtigkeit gibt es Schlieren und wenn diese nicht entfernt werden, leidet die Optik, die Schärfe und Helligkeit. **(Optik-Reinigungsset der Fa. ZEISS kostet 29,50 Euro)**

Für den Wassersport führen wir Spitzen-Ferngläser von ZEISS-LEICA-Swarovski-NIKON-Minox und Steiner z.B. **Steiner 7x50** gummiarmiert, wasserdicht und robust für nur **329,- Euro!**

Wir haben alles am Lager von 99,- Euro bis 5700,-Euro, alle Spitzen-Produkte! Z.B. empfehlen wir von ZEISS das Taschenfernglas, für die Reise, das Theater, Museum und für Naturbeobachtung, das **ZEISS Conquest-Compact 8x20!** Federleichte 185 Gramm für nur **349,- Euro!!**

Vor der Tür unseres Geschäftes können Sie alles testen mit Blick auf den Michel. Eine große Auswahl an Digital-Kameras in allen Preislagen ist vorhanden, für den Profi und den Amateur. Auch führen wir ein großes Angebot an gebrauchten Kameras und Objektiven für ältere Modelle. Da der Platz hier klein ist, unser Angebot aber groß, bitte wir Sie bei Fragen sich direkt an uns zu wenden. Kostenlos senden wir Ihnen gern unsere kleine Broschüre „die Merkmale guter Ferngläser“ Reparaturen von Kameras, Ferngläser und Projektoren in eigener Werkstatt!



FOTO-WANNACK

Neanderstraße 27 · 20459 Hamburg (seit 1931)

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

1929 die ungleich kompliziertere Einführung eines Herzkatheters von der Beinvene aus erfunden hat. Da müsste doch für die demgegenüber lächerlich einfache und ungefährliche Prüfung des Inhalts serienmäßig eingebauter Tanks eine vergleichbare technische Lösung möglich sein. Mit der Zuerkennung des Nobelpreises könne allerdings bei so einer einfachen Mimik nicht gerechnet werden. Das eisige Gesicht von Schwarzrock Nr. 2 verriet nicht, ob er der Empfehlung nachgehen wolle. Vielleicht hatte er von Formann noch nie etwas gehört?

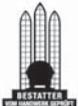
Mit etwas gequältem Lächeln nahm er schließlich Abstand von weiteren vergeblichen Versuchen, und mit höflichen Wünschen für einen guten Abend verschwanden die fünf. Sie hatten wohl für heute Feierabend, denn ich schien ihr einziges – oder letztes – Opfer an diesem Sonntag. Wahrscheinlich sind nahezu alle Tanks für diese laienhafte Art von Prüfung nicht erreichbar gewesen. Und wenn? Die meisten Tanks kleiner Segelyachten fassen ohnehin nur 50 bis 100 Liter.

Als ich das in Seglerkreisen erzählte, berichtete einer über den „Einsatz“ unserer „zivilen Seestreitkräfte“ vor der schleswigschen Ostküste. Dort sollen sich, so wird übereinstimmend berichtet, die staatlichen Organe mangels wichtigerer Aufgaben damit die Zeit vertreiben, die vielen Angelboote zu kontrollieren und die Längen der gefangenen Heringe mit dem Zollstock nachmessen! Das ist eigentlich nicht zu toppen. Ich erwähne diese kleinen, eher belustigenden Vorfälle nicht, um zum wiederholten Mal die überflüssig hohe Kontrolldichte an deutschen Küsten und die damit verbundenen Kosten zu kritisieren, sondern, um auf die dilettantische Art hinzuweisen, mit der solche und andere ergebnis- und daher nutzlosen Kontrollen immer wieder versucht werden. Es gibt noch da noch immer wieder „Spielraum“ – im wahrsten Sinn des Begriffes – für unterbeschäftigte Staatsdiener! Griechenland ist überall.

Jürgen Chr. Schaper
Kommodore

Urlaub der Geschäftsstelle

Die SVAOe-Geschäftsstelle bleibt wegen Urlaub von Frau Jule Lyssewski in der Zeit vom 29.11. – 21.12.2012 geschlossen



Seemann
& Söhne

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

„Sind Sie im ADAC?“

Von politischer Einflussnahme und ihren Folgen auf die Führerscheinregelung

Als der Verfasser in diesem Sommer im Yachthafen Hohe Düne in Warnemünde festgemacht hatte und sich beim Hafendenkmal (das stand über der Tür, in Wirklichkeit war es eine Hotelrezeption) anmelden wollte, wurde ihm als Erstes die vorgenannte Frage gestellt. Das verschlug ihm die Sprache. War er hier richtig? Er hat schließlich keinen Wohnwagen. Er war aber richtig. Nur hatte hier nicht die Kreuzer-Abteilung des DSV einen Stützpunkt, sondern ein Autofahrer-Club, der



auch dem Wasser zugeneigte Mitglieder hat. Das war ungewohnt. Der Hafen ist gut, wenn auch überdimensioniert, nicht einmal überteuert, allerdings ohne jede Seefahrtsausstrahlung. Das kommt anderswo inzwischen auch vor. Aber mit dieser Frage kam dem Verfasser plötzlich wieder zu Bewusstsein, was sich in jüngster Zeit auf einem Nebenschauplatz der Politik abgespielt hatte und in einer Neuregelung der Bootsführerscheine gipfelte.

In den letzten Jahrzehnten wuchs die Wassersportwelt kräftig an. Es entstand das, was heute „Wassertourismus“ genannt wird. Wir älteren Segler, die auf Jollen und Kuttern groß geworden sind, noch ohne Maschinenhilfe Häfen mit Fischereibetrieb und Umschlag angelaufen haben, mögen das bedauern. Es nützt allerdings nichts. Die Zeit ist über uns hinweg gegangen. Eine neue ist da, und sie hat auch ihr Recht.

Mit der Massenproduktion von Yachten und Zubehör und der Zunahme von Angeboten aller Art rund um die Freizeit auf dem Wasser entstand auch ein Verband der Wassersportwirtschaft, dessen Aufgabe es unter anderem ist, seinen Mitgliedern die Wege zum Markt zu öffnen und überhaupt einen Markt zu fördern, z. B. durch Kontakte zu Abgeordneten. Das ist normal und in allen Branchen so. Auch der ADAC witterte im „Wassertourismus“ Potential und entwickelte sich zu einem nennenswerten Mitspieler. Der Yachthafen Hohe Düne ist nur ein Beispiel.

Die Interessierten am „Markt“, dazu war das Geschehen auf dem Wasser inzwischen geworden, wollten das Rad weiter drehen. Sie fanden offenes Ohr in der Politik, und so kam es, dass 2007, während der Großen Koalition, die CDU/CSU- und die SPD- Bundestagsfraktionen den Antrag „Attraktivität des Wassertourismus und des Wassersports stärken“ an die Bundesregierung stellten. Die musste daraufhin irgendwie tätig werden, obwohl es gewiss Wichtigeres zu tun gab. Eine Forderung des Antrags war z. B. „eine Kampagne zur Erhöhung des Sicherheitsbewusstseins in der Sportschiffahrt zu initiieren“. Das BMVBS löste diese Aufgabe durch Herausgabe einer prächtigen Broschüre („Sicherheit auf dem Wasser“) mit Bild des Ministers.

Eine andere Forderung war, „Zulassungskriterien und Prüfungsinhalte für den Erwerb eines Sportbootführerscheins... zu überprüfen, um veränderten Anforderungen im Wassertourismusbereich gerecht zu werden. Dabei ist der Praxisanteil zu erhöhen, der theoretische Anteil zu reduzieren.“

Als daraufhin nicht viel geschah, legten diesmal die nun regierenden Parteien CDU/CSU und FDP einen weiteren Antrag „Neue Impulse für die

Sportschiffahrt“ vor, in dem unter anderem gefordert wurde, die Führerscheinfreiheit für Sportboote von bisher 3,68 kW (5 PS) auf 11,03 kW (15 PS) heraufzusetzen. Die Bundestagsdebatte zu diesem Antrag am 26. Januar 2012 war ein parlamentarischer Tiefpunkt. Anders kann man es nicht nennen, wenn unter lauter überdrehtem Schwulst („Die Sicherheit auf dem Wasser ist ein zentrales Anliegen dieser Koalition.“ „Die Koalition hat in dem Dschungel der Bevormundung und der Regulierung wieder einmal eine Bresche für die Freiheit geschlagen.“) auch folgender unglaublicher Satz gesagt wurde: „Es ist einfach toll auf dem Wasser. Ich weiß nicht, ob Sie schon einmal dort waren. Außer auf der Toilette waren Sie vielleicht noch nicht auf dem Wasser.“

Man sieht, die Abgeordneten legen sich für die wirtschaftlichen Interessen der Verbände ganz schön ins Zeug. Wenn sie es mal auch für Wichtigeres tun würden.

Was ist nun herausgekommen aus all den fragwürdigen Aktionen, um „der Sportschiffahrt neue Impulse zu geben“ und „die Attraktivität des Wassertourismus zu stärken“?

1. Die Führerscheinplicht setzt ab 2013 erst ab einer Motorleistung von 11,03 kW ein statt bisher 3,68 kW. Nun ja. Es mag eine „Bresche für die Freiheit“ sein, wenn man große Worte liebt. Uns ist es egal. Wir bilden unseren Nachwuchs unabhängig von der Motorleistung aus. Noch größer wäre die Freiheit, wenn man für Sportboote vollständig auf eine Führerscheinplicht verzichtet hätte. So war es schon vor 1973.

2. Der Fragebogen zur theoretischen Prüfung zum Sportbootführerschein-See wurde auf das Ankreuzen von Kästchen (Multiple-Choice-Verfahren) dem Zeitgeist angepasst. So weit so gut. Das macht den Prüfern die Arbeit leichter, den Prüflingen nicht. Sie müssen denselben Stoff

erarbeiten, was auch nicht anders sein kann. Sie müssen nur nicht mehr selber die Antworten formulieren. Das ist für eine Gesellschaft, die Fragen durch Klick am Computer löst, vielleicht angemessen.

3. Der Prüfungsumfang ist reduziert. Das zeigt sich an der Zahl der Fragen. Vielleicht hätte man damit auch die Prüfungsgebühr verringern sollen, um den Führerschein attraktiver zu machen. Abgesehen davon, dass sechs Fragen zu Verkehrstrennungsgebieten gestellt werden, eine Verkehrssituation, die im Fahrtgebiet des SBF-See gar nicht vorkommt, erscheint der Fragenkatalog sonst sinnvoll.

4. Unglaublich ist hingegen, was man sich bei den neuen Navigationsaufgaben des Fragenkatalogs geleistet hat. Da fährt einem der Schreck in die Glieder. Das bisher verwendete, bewährte „Übungsgebiet“ Kieler Bucht (Übungsseekarte Ü D30), das alle navigatorischen Möglichkeiten durchaus praxisgerecht bot, war wohl ein wenig langweilig geworden. Stattdessen übt man nun im Mündungsgebiet von Jade, Weser und Elbe (neue Übungsseekarte Ü D49). Das ist das mit Abstand schwierigste Seegebiet an Deutschlands Küsten. Hier gehören Prüfungsaufgaben für den untersten aller Freizeitführerscheine nicht hin. Einem Bootsanfänger mit frisch erworbenem Sportbootführerschein-See möchte man nicht raten, dort zu fahren. Schon gar keinem „Wassertouristen“. Die „Yacht“ berichtet im Artikel „Wildes weißes Wasser“ allein von drei schweren Strandungen 2012 von Segelyachten an der deutschen Nordseeküste, und zwar dort, wo die Prüfungsaufgaben für den Sportbootführerschein-See stattfinden. Die Deutsche Bucht ist keine Sandkiste für Navigationsspiele!

Der Fragenkatalog zum SBF-See beschränkt sich auf ein sehr geringes Grundwissen über

die Gezeiten. Das mag hingehen, da die meisten Anfänger wohl doch auf der Ostsee fahren werden. Für die Navigationsaufgaben hat man aber den Gezeitenstrom gleich ganz abgeschaltet. Er existiert nicht. Alle Strömungsrauten an Ansteuerungspunkten zu Küstenorten sind in der Ü D49 gelöscht, obwohl sie vor noch nicht langer Zeit eingearbeitet wurden. Man hat ohne Stromeinfluss zu navigieren und das in einem Gebiet, das wie kein anderes von den Gezeiten geprägt ist. Praxisgerecht? Gewiss nicht. Das ist borniert und realitätsfern. So den Wassertourismus fördern zu wollen, ist sträflich.

Unbegreiflich ist auch, dass für die Prüfungsaufgaben die Fahrt über Grund (FüG) vorgegeben wird. Wer aber nach FüG fährt, hat logischerweise ein GPS-Gerät zur Verfügung. Trotzdem soll man in den Aufgaben einen Koppelort ermitteln und zur Kontrolle Tonnen peilen, um eine Besteckversetzung festzustellen. Das ist wirklichkeitsfremd. Außerdem lautet eine grundlegende Navigationsregel: Peile nie Tonnen zur Standortbestimmung. An anderer Stelle soll man zwei Leuchttürme peilen, um die Genauigkeit des GPS-Ortes zu ermitteln. Wie sinnvoll, denn eine Aussage darüber erhält man bekanntlich aus der angezeigten Zahl der benutzten Satelliten bzw. durch die HDOP-Zahl.

Was ist nur in die Autoren dieser Aufgaben gefahren?

Es ist unbestreitbar, dass man bestehende Regeln von Zeit zu Zeit einer Prüfung unterziehen muss. Sicherheitsanforderungen und Techniken können sich ändern. Auch die wirtschaftlichen Interessen von Verbänden müssen berücksichtigt werden. Sogar dem Zeitgeist kann man sich in formalen Dingen fügen. Alles verständlich. Aber das, was jetzt herausgekommen ist, genügt

nur in wenigem den anfänglichen Absichten und ist sogar gefährlich. Ein paar Angler, die mit einem 8-kW-Outborder an ihrem Kahn nun keinen Führerschein mehr benötigen, mögen davon Nutzen haben. Die Prüflinge haben etwas weniger Stoff zu lernen, auch das ist sinnvoll. Aber darf man Naturgegebenheiten für nichtig erklären, um den Wassertourismus zu fördern? Sind das „neue Impulse“? Die Bundestagsabgeordneten, die sich ihre peinliche Redeschlacht lieferten, wissen wahrscheinlich gar nicht, was aus ihrem Antrag geworden ist. Sie sind jetzt bei der Schuldenkrise. Vielleicht sollte man die auch einfach mal abschalten.

GAN

nach Gesprächen mit Friedrich Hülsen (BSC)



Inh. Clemens Massel

Segelmacherei

YACHTSEGEL

Bootsbezüge

Sonnensegel

Rollanlagen

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

Herzliche Glückwünsche!

Unsere besonderen Grüße und Glückwünsche gehen an alle diejenigen, die in den letzten beiden Monaten des Jahres Geburtstag haben. Besondere Grüße gehen wieder an alle alten und jungen Mitglieder, die in einen runden Geburtstag haben. Wir wünschen allen ein gesundes neues Lebensjahr.

05.11.	Jochen Plambeck	55 Jahre
06.11.	Toke Kils-Hütten	10 Jahre
11.11.	Bele Klara Schütt	20 Jahre
14.11.	Urte Spiekermann	50 Jahre
17.11.	Wolfram Sabban	50 Jahre
18.11.	Karl-Heinz Knick	75 Jahre
21.11.	Kurt Peter Gnass	80 Jahre
29.11.	Kersten Lembcke	75 Jahre
30.11.	Ursula Lenecke	65 Jahre
08.12.	Georg Griesbach	60 Jahre
24.12.	Philippine Lunau	20 Jahre
25.12.	Michael Hahn	50 Jahre
29.12.	Klaus Strüven	65 Jahre
31.12.	Hans-Peter Bodendiek	75 Jahre

André Czaya

Eigner der First 31.7

„Abemama“

SVAOe-Mitglied seit 2007

ist am 27. August 2012
im Alter von 55 Jahren
unerwartet von uns gegangen.

Mit der Familie
betrauern wir den Verlust



Rolf Herlyn gibt im City Sporthafen Hamburg den nach ihm benannten Steg frei Foto: Jürgen Schaper

Rolf Herlyn † 1932– 2012

Wie wir erst jetzt mit Bestürzung erfahren haben, starb am 4. Juli 2012, nach längerer geduldig ertragener Krankheit, zwei Monate vor Vollendung seines 80. Lebensjahres, das ehemalige langjährige Vorstandsmitglied des Hamburger Segler-Verbandes Rolf Herlyn (Hamburger Segel-Club). In diesem Ehrenamt hat sich der jetzt Verstorbene über mehrere Jahrzehnte um den Hamburger und Elbsegelsport besonders verdient gemacht.

Der Obmann für Revierangelegenheiten und Umweltschutz erkannte schon früh, dass große Aufgaben nur gemeinsam gelöst werden können. Damit Planungen besser koordiniert und zu gemeinsamen Lösungen anstehender Revierprobleme alle Beteiligten mit einer Stimme sprechen, erkannte er frühzeitig die Notwendigkeit einer Einbindung der Nachbarseglerverbände

Niedersachsens und Schleswig-Holsteins in die Arbeit des HSgV.

So wurden seit Anfang der 70er Jahre alle Planungen in dem auf seine Initiative gegründeten Drei-Länder-Arbeitskreis Elbe koordiniert. Dabei schuf er ein über die Landesgrenzen hinausgehendes fruchtbares Netzwerk zwischen Politik, Segelsport und Naturschutz. Es darf dabei in Erinnerung gebracht werden, dass es zu dieser Zeit noch nicht den heutigen organisierten aggressiven Naturschutz gab, sondern dessen Interessen von den Vertretern des Segelsports, nicht zuletzt von Rolf Herlyn, wahrgenommen und engagiert vertreten wurden. Das gilt besonders für die beiden vorhergehenden Elbvertiefungen, in deren Anhörungen er die heute oft gegensätzlichen Interessen koordinieren und objektiv vertreten konnte.

Immer exzellent vorbereitet entwickelte er ein phänomenales Verhandlungsgeschick, mit dem es ihm gelang, selbst schwierige Partner mit fundierten und stichhaltigen Argumenten zu überzeugen. So erwarb er sich überall großes Ansehen, nicht zuletzt auch bei Politikern und Repräsentanten von Behörden, mit denen er oft zwar hart verhandelte, die aber sein ehrliches und unkommerzielles Interesse an gemeinsamen Anliegen schätzten.

Sein Meisterstück war ohne Zweifel die Schaffung eines nicht kommerziellen Yachthafens mitten in dieser kommerzorientierten Stadt. Der heute allseits anerkannte City Sporthafen Hamburg am Baumwall ist sein Werk, das er gegen viele Widerstände durchsetzen konnte. Hier muss in Erinnerung gebracht werden, dass die Hamburger Hafenverwaltung bis in die 80er Jahre jede Sportbootaktivität im inneren Hafen ablehnte. Wirtschaftspolitik und Fachbehörden wurden von ihm in vielen beharrlichen Verhand-

lungen „umgedreht“ und ließen sich am Ende von der Notwendigkeit eines Gasthafens mitten in der Stadt überzeugen.

Herlyn sicherte auch die Finanzierung des Hafenbaus durch Beteiligung der Stadt, Spenden und günstige Darlehen. Über zwei Millionen Mark brachte er zusammen, davon ein Großteil durch Spenden Hamburger Unternehmer! Zum Händeschütteln bei der Einweihung des Hafens 1992, dessen Vorsitz Rolf Herlyn danach für viele Jahre hatte, kamen dann auch die Politiker, die das Projekt zuvor abgelehnt hatten. Der Erfolg des jetzt 20 Jahre lang betriebenen Hafens hat viele Väter.

Seine größte Leistung war die Wiederherstellung der Schleusen und Fahrwasser des Elde-Müritz-Wasserweges durch das Bundesverkehrsministerium. Seinem politischen Argument, die Wasserstraße diene zwingend einer Verbindung zwischen der west- und ostdeutschen Freizeitschifffahrt, konnte sich der damalige Verkehrsminister nicht verschließen und machte für das Projekt 20 Millionen Mark locker! Wenn die gegenwärtige Verkehrspolitik zurzeit eher dazu neigt, diese Wasserstraße als „nebensächlich“ zu klassifizieren und sie damit dem Verfall preiszugeben, vermissen wir schmerzhaft das Fehlen eines Fachmann vom Format eines Rolf Herlyn, der die Verantwortlichen vom Gegenteil überzeugen könnte.

An der Unterelbe war Herlyn der Initiator des Ausbaues des alten Störarmes zum Sportboothafen Borsfleth, inzwischen einer der beliebtesten Zielhäfen Hamburger Segler. Mit dem Sportbootanleger Neuhaus/Oste konnte er seine Idee eines durchströmten Hafens, der keine oder nur geringe Baggerkosten verursachte, verwirklichen. Die jeweils dazu gehörenden Betreibervereine gründete er gleich mit. Auch sonst

beriet er viele Segelvereine bei Hafenplanungen, Verlagerungen und Finanzierungen

Sein unermüdlicher Einsatz beinhaltete auch erfolgreiche Verhandlungen über Öffnungszeiten von Brücken und Sperrwerken. Seine Mitarbeit in der Wassersportkommission des Hamburger Sportbundes trug zur Verbesserung des Images des Segelsports in dieser Stadt erheblich bei. Heute kann kaum jemand ermesen, wie viel Schriftverkehr, wie viele Gespräche überall geführt werden mussten. Und alles ehrenamtlich, ohne Büro, ohne Angestellte!

Der Deutsche Segler-Verband hatte schnell erkannt, welchen wertvollen personellen Schatz wir an der Elbe mit Rolf Herlyn hatten und ruhte nicht, bis er ihn dafür gewinnen konnte, vergleichbare Aufgaben im ganzen damaligen Bundesgebiet zu übernehmen. Die „Zehn goldenen Regeln für den Wassersport“ sind seine Idee und weitgehend sein Werk. Nach der Öffnung der Grenzen in Europa benötigte man in Polen Sportboothäfen. Rolf Herlyn ließ sich nicht lange bitten und fuhr hin.

Erholung? Pausieren? Wenn es so etwas für diesen Workaholic überhaupt gab, konnte er sich beim gelegentlichen Segeln auf der Elbe und in den Wattgebieten mit seinem Catboot „Oliver“ entspannen. Auf einer gemeinsamen Segeltour mit meiner damaligen „Schwalbe“ zu den „Hamburger Tagen“ in Danzig 1977 gegen arktischen Starkwind aus Ost aufkreuzend lernten wir unseren Freund auf eisigen Winternachtswachen auch als guten Bordkameraden und zuverlässigen Rudergänger kennen.

Irgendwann war es zu viel geworden. Die Folgen des Raubbaus an der Gesundheit waren absehbar. Die Folgen eines auf den Kanarischen Inseln erlittenen Schlaganfalls konnten nie ganz ausgeheilt werden

Seine lange und erfolgreiche ehrenamtliche Tätigkeit für den Segelsport hat ein breites Kielwasser hinterlassen. Gerade seine Hafenschöpfungen, die er oft gegen den Widerstand derjenigen durchsetzen konnte, die sie nun seit Jahrzehnten nutzen, werden als bleibende Denkmäler an ihn erinnern. Sichtbar ist sein Wirken dem aufmerksamen Besucher des City Sporthafens, dessen Vorstand 2006 einen Steg nach ihm benannte. Der Deutsche Segler-Verband verlieh ihm wegen seiner Verdienste um den Segelsport 2001 die Goldene Ehrennadel.

Mit Rolf Herlyn hat der Segelsport Hamburgs einen unübertroffenen Förderer und ich einen Freund verloren. Wir werden ihn vermissen. Unser Mitgefühl gilt allen, die ihm nahe standen.

Jürgen Chr. Schaper

Drei Pokale für „Blueprint“!

Lutz von Meyerinck erfolgreich auf der 5,5er-Weltmeisterschaft

In der vergangenen Woche fand vor Boltenhagen die NRV-Champions Week statt, die mit tollen Erfolgen für unser Mitglied Dr. Lutz von Meyerinck mit seiner 5,5m „Blueprint“ zu Ende ging. Bei den 5,5ern werden die Typen Modern, Evolution und Classic unterschieden. „Blueprint“ zählt zum Typ Classic. Darunter rangieren die Boote, die in den olympischen Jahren der 5,5er-Klasse gebaut wurden, also zwischen 1952 und 1968. Die „Blueprint“ ist inzwischen 45 Jahre alt.

Zunächst segelte jede Kategorie ihren eigenen Cup aus. Im „Royal Kaag Classic Cup“ gelangen der „Blueprint“ unter Lutz von Meyerinck mit Niklas von Meyerinck und Klaas Höpcke ein-

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 Bücher-schapp 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

drucksvolle vier Tagessiege. Damit gewannen sie den Cup. Das waren auch die meisten Tagessiege aller in der Champions Week segelnden Klassen, und somit gab es dafür auch den Pokal der NRV-Champions Week.

Anschließend wurde, ebenfalls vor Boltenhagen, die Weltmeisterschaft der 5,5er ausgetragen, die 5,5m IC 50th World Championship. Dabei segeln alle 5,5er-Typen in einer gemeinsamen Flotte gegeneinander. 37 Boote waren am Start. Natürlich lagen die Modern-Boote vorn. Sieger über alles wurde „Artemis XIV“ unter Kristian Nergaard aus Norwegen. Jochen Schümann wurde mit „Oro Nero“ Dritter. An 21. Stelle lag das erste Classic-Boot, „Blueprint“, gesegelt von Lutz von Meyerinck, Felix von Meyerinck und Oskar de Felice. Damit gewannen sie den „Quail Cup“, den Wanderpreis für das beste Classic-Schiff der Weltmeisterschaft.

Lutz, die SVAOe gratuliert Dir und Deinen Mannschaften sehr herzlich zu diesem Erfolg!

Ein weiterer SVAOeer schlug sich wacker bei dieser Weltmeisterschaft: Ulf Stetter segelte seine „Magellan“ in der Kategorie Evolution mit seiner Mannschaft Kaspar Stubenrauch und Dr. Ekkehard Schlichtenhirst auf den 30. Platz.

Bemerkenswert ist, dass zusammen mit Jens Cornelens „Struten“ drei 5,5m-Yachten in der SVAOe beheimatet sind.

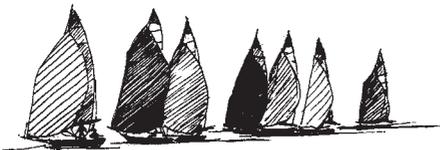
Pagensand – SVAOeer erfolgreich

Folkeboot „FUN“ wiederholt seinen Gesamtsieg!

Ich frage mich, was leichter geht: Einen Bericht über die Pagensandregatta zu schreiben, um darin eher lückenhaft zu erklären, warum wir sie gewonnen haben, oder einen Vortrag zu halten mit dem Titel: „Wie ich mich auf Elbregatten vorbereite“. In meinem Kopf vermischt sich beides. In dieser traditionellen Elbe-Wettfahrt hat für mich als Skipper zwischen Planung und Ausführung „fast alles gepasst“.

Distanz-Wettfahrten auf der Elbe verlaufen nach einem anderen Muster als Dreiecks-Wettfahrten. Warum darüber niemand redet? Das Strickmuster ist scheinbar so einfach und deshalb auch für Anfänger reizvoll, weil viele Faktoren schon Tage vorher bekannt sind und in die eigene Planung einfließen können: Man kennt die Mitläufer aus der eigenen Klasse, an denen man sich misst; das Potential der Konkurrenten in der eigenen Startgruppe ist bekannt, ebenso der Wind in Richtung und Stärke, die Auswirkungen der Tide, der Ort der Wendemarken, vielleicht sogar der Winkel, mit dem man sie ansteuert. In der eigenen Vorbereitung kann man sich diese Faktoren einzeln vergegenwärtigen und die anstehende Regatta auf der Seekarte Tage vorher in aller Ruhe durchspielen.

Interessanter wird es, wenn Dreieck und Distanz sich mischen, so bei SCU mit seinen Dreiecken bei Pagen, die Pagensand-Wettfahrt mit dem Aufzug nahe am Ruthenstrom, der ausgefallene Zickzackkurs beim Senatspreis, die Überraschungskurse der SVAOe bei Auftakt und Ausklang. 68 Meldungen für die Pagen-Wettfahrt. Der Trend zeigte hier nicht so stark



nach unten wie bei anderen Veranstaltungen dieses Sommers. Ein früher Start in Wedel nur ca. 2 ¼ Stunden vor Tidenwechsel bei Bielenberg verkürzte den Wochenendschlaf und erforderte schnelles Segeln elbab auf dem Weg zur ersten Marke bei Pagen-Nord. Mit ca. 20 Kreuzschlägen bei 270° hatte ich gerechnet, der Wind kam aus 260° bis 65°: Sieben Schläge wurden es dadurch insgesamt, und nur zwei brauchten wir bis Pagen-Nord. Die merkwürdig wechselnde, dichte Bewölkung aus den Staffeln einer durchziehenden Front mit ihren Böen machte die Segelwahl schwer: Ich habe keine Allroundfock, die den Bereich zwischen zwei und fünf Windstärken gut abdeckt; so blieb zur Wahl nur die Mittelwetterfock, deren Profil ich vertieft hatte für die Kreuz. Aus unserem ersten Start hielten sich lange als

potentielle Favoriten in unserer Nähe der 20er „Orion“ und das Sharpie „Bunyip“. Entlang Pagen konnte man die Schoten leicht schricken, das Sharpie fuhr in Böen auf einer Kufe und düste uns flott davon. Nach der Pagen-Tonne gaben die großen Schiffe als Überholer auf dem Weg zur Luvmarke unter Krautsand in einer lang anhaltenden Bö richtig Gas. Der nun folgende Aufzug war einfach abzusegeln; die sogen. Kreuz konnten wir in einem Schlag erledigen. Von da an liefen wir mit ausgebaumter Fock, einige Jollen auch, alle anderen trugen den Spinnaker bis ins Ziel bei Wedel. An zwei Stellen kam der Wind dabei unangenehm spitz in den Böen, am Schwarztonnensand und nahe der Barre bei Stadersand. Auch dort konnten wir die ausgebaumte Fock nur mit Mühe halten, meine Crew



ES KOMMT AUF JEDES DETAIL AN.



Individuelle
Yacht- Neu-
und Ausbauten



Osmose-,
Maler- und
Lackarbeiten



Teakdecks,
Holzmasten,
Reparaturen



Rundum-
Service und
Winterlager

auf dem Vorschiff sah zweifelnd abwechselnd mich und den gestauchten Baum an.

Als einer der langsamsten Teilnehmer ist es nach etlichen Stunden schon ziemlich schwer, die eigene Position im Feld richtig abzuschätzen, während alle schnelleren Schiffe immer noch weiter aus dem Gesichtsfeld segeln. Man kann nur hoffen den Anschluss nicht ganz zu verlieren. Die Yardstickberechnung muss es am Ende ergeben, sofern der Wind nicht nachlässt, wenn die Großen im Ziel sind.

Von den Booten, von denen wir eine gute Performance beobachten konnten, lagen nach berechneter Zeit tatsächlich das Sharpie „Bunyip“, die ersten Expressen, der 20er „Gammel“ und der Spaekhugger „Matilde“ mit vorn. Die schnellen Schiffe mit den hohen Rennwerten konnten sich alle nicht mit vorn platzieren. Klaus Pollähn

Drei erste, vier zweite und ein dritter Platz!

Auch in den Gruppen lagen viele SVAOeer vorn: Bei rund 60 Meldungen ersegelten sie je drei erste und vier zweite Preise sowie einen dritten Platz: Neben dem von Klaus Pollähn gesteuerten Folkeboote „Fun“, das als schnellstes Schiff nach berechneter Zeit über alles siegte! – siehe den oben stehenden Bericht – waren erfolgreich: Gruppe Yardstick 101-105: I. „Luv“, SVAOe, Stm. Jonas Hummelt, II. „Ballerina II“; Berend Beilcken; Jugendkutter: I. „Teufelsbrück“; Stfrau Henrike Lunau; Yardstick 107-110: II. „Tentakel“, Michael Müller; Yardstick 100: II. „Swift“, Hans-Georg Körling; Yardstick 82-87: II. „Nordic“, Max Augustin; Albin Express: 3. „offsite“, Christian Offermann, 6. „Scharhorn“ Stfrau Kathrin Freese. Wir freuen uns über die erfolgreiche Beteiligung auf dieser beliebten Regatta!

Mit neuem Boot...

Erfolgreicher „Europe“-Sommer

Ich möchte im folgenden Beitrag von meiner sehr erfolgreichen Europe-Segelsaison berichten. Diese wäre nicht ohne das intensive Training in Dänemark bei Olympia und dem dänischen Nationaltrainer Søren Johnsen und vor allen Dingen nicht durch die großartige Unterstützung der SVAOe möglich gewesen. Diese steuerte einen erheblichen Teil zu meinem neuen Boot bei, aber dazu später mehr.

Am Anfang des 2012er Segelmarathons war oberstes Ziel die JEM- und vielleicht auch WM-Qualifikation. Dieser Plan wurde jedoch von einem kleinem technischem Dilemma vorerst zum Erliegen gebracht. Mein altes Boot hatte einen viel zu weichen Carbonmast für mein Gewicht. Gut, man möge jetzt als „Europe-Laie“ denken: Ein weicher Mast, das kann ja nicht so schlimm sein, aber es ist so wie Auto zu fahren mit halb angezogener Handbremse oder Schwimmen mit T-shirt und Schlapperhose gegen Michael Phelps. Bei jeder Welle nimmt der Mast Druck heraus, den man eigentlich bräuchte, um gut durch die Welle zu kommen. Hinzu kam, dass beim Ostertraining, bevor ich überhaupt segeln konnte, mein Mastfuß beim Aufziggen herausbrach (zum Glück nicht auf dem Wasser). Und das kurz vor der ersten Qualifikationsregatta!

Das akute Problem konnte schnell dadurch gelöst werden, dass man mir ein Ersatzboot (mit hartem Mast) vorübergehend zur Verfügung stellte. Nochmals herzlichen Dank an Burkhart! Nun sollte die 1. JEM-Qualifikation in Schwerin kein Problem mehr sein, was sich auch durch einen guten 12. Platz von 42 Booten widerspiegelte.

Zwischendurch ging es noch zur Erfüllung des Auslandskriteriums spontan nach Workum, NL,

wo ich einen 4. Platz von 16 Booten erlangte. Die letzte Hürde, den goldenen Pfingstbusch oder auch Young Europeans Sailing genannt, beendete ich durch einen 15. Platz in einem Feld von 68 Booten. Damit war die JEM-Qualifikation geschafft, und sogar auch die WM-Qualifikation glückte, was auf einen ereignisreichen Sommer blicken ließ. Im Frühsommer segelte ich noch Eckernförder Eichhörnchen auf Platz 6, Alster-City-Cup auf Platz 9, Kieler Woche landete ich nach einem unglücklichen Start mit einem starken Nasenbluten irgendwo im Mittelfeld. Die letzte Regatta in Bordsesund beendete ich mit einem Sieg (6 races, 6 line honours).

Mein Plan war nun, ein neues Boot zu kaufen, denn mit dem alten Material war für mein Gewicht in großen Regatten quasi nur ein hinterer Platz garantiert. Die SVAOe steuerte einen erheblichen Teil zu meinem neuen Boot zu. Mein altes Boot überließ ich als Vereinsboot, um einen Optisegler in die Europe zu setzen und in die Hamburger Trainingsgruppe aufzunehmen. Nochmals vielen Dank an den Vorstand. Ich finde es toll dass sich der Vorstand für die Europe in solch einem Umfang eingesetzt hat. Die Europe sollte mit dem Mast für 55 kg genau richtig für Björn sein, das Boot ist für die ersten Jahre einwandfrei, schließlich bin ich mit ihm auch U17-Meister geworden.

Nun ging es nach Norwegen, wo wir das neue Boot kauften, das wie maßgeschneidert auf mein Gewicht und vor allem mit dem fast zu harten Mast auf meine leistungsorientierte Segelweise passt. Ich entschied mich, lieber die IDJM in Kühlungsborn statt die WM in Spanien zu segeln, da ich dort höhere Chancen erwartete und der Kostenfaktor natürlich eine Rolle spielt.

In Kühlungsborn konnten wir leider nur an zwei von fünf Tagen segeln, da Stark- und Schwach-

wind die Wettfahrtleitung und Segler plagte. Am ersten Tag konnte ich nach einer kurzen Umgewöhnungsphase mit dem neuem Boot stetig meine Leistung steigern, sodass ich am Tagesende mit einem 2. Platz auf der Rangliste stand. Am zweiten Tag fuhr ich in der ersten Wettfahrt einen Tagessieg ein, was ein absolut beflügelndes Gefühl ist, einmal ein so großes Feld anführen zu können. Die nächsten Läufe lag ich auch zwar immer unter den ersten fünf, aber insgesamt kam ich insgesamt nur auf Platz vier. (Mit drei Punkten nach sieben Wettfahrten Rückstand auf Platz zwei und drei.) Es war ärgerlich, das Podium so knapp zu verpassen, andererseits aber auch Genörgel auf ziemlich hohem Niveau, zumal es die erste Regatta mit dem neuen Boot war.

Mit einem guten Gefühl ging es Anfang August zum Gardasee nach Riva. Die Jugendeuropameisterschaft war der absolute Saison-Höhepunkt. Man findet nur 2–3 Mal im Jahr eine Regatta mit so hochkarätigem Feld. Hier kennt jeder die Regeln, hier segelt jeder nahe der taktischen Perfektion, und hier kann jeder Wellen ausfahren und pumpen bis der Arzt kommt, so Lars, unserer Coach. Und so kam es dann auch. Unser deutsches Team hatte anfangs stark mit der Übermacht der Skandinavier zu kämpfen. Eine Mittelfeldplatzierung war die Strafe.

Nach einer langen kritischen Teambesprechung versuchten wir, alle taktischen Fehler auszumerken und auch unsere Starts zu verbessern. Gesagt, getan. Am zweiten Tag zeigten wir fast alle, dass wir auch vorne mitfahren können. Vereinzelt Top-Ten-Platzierungen zeigten, dass auch wir vorne ein Wort mitzureden haben, wenn wir alles richtig machten.

Da guckten einige skandinavische Eltern nicht schlecht, als ich mit GER im Segel am zweiten



Erfolgreicher SVAOe-Nachwuchs. Niklas Lange bei der Jugendmeisterschaft der Europe auf dem Gardasee

Tag auf einmal als Dritter vor Weltmeister Tobi Hemdorf an der Slipbahn ankam, obwohl ich „nur“ mit einem 18. Platz die Ziellinie überfuhr. Auch am dritten und vierten Segeltag konnte ich mich insgesamt tendenziell immer steigern und hatte stetig bessere Gefühle nach dem Zieleinlauf. Fazit: Ich habe noch nie so viel in so kurzer Zeit gelernt!

Das Endresultat: Platz 40 von 87 in der Mens Fleet, dritter Deutscher. Für meine erste JEM ein durchaus gutes Ergebnis. Und herzlichen Glückwunsch an Anna Mikkelsen und Marcus Hoeglander (Schweden) zum Meistertitel.

Nach einem Gespräch mit Søren, dem dänischen Coach, ist klar, wohin die nächste Saison gehen soll: Wintertraining Sønderborg; WM- und JEM-Qualifikation, Kieler Woche, JEM; WM; IDJM; IDM. Søren sagte: „Now you have a good boat, right now it's up to you, what you want, and what you improve. „ If you read this, Søren... I know what I want.“

Nur Fliegen ist schöner als Flagge O. Nach diesem Motto: Auf eine weitere erfolgreiche Saison!



Kutter-Zirkus 2012

Zeichnung: Hinnerk Bodendieck

„Erster oder Letzter!“

Der diesjährige Kutterzirkus fand am Wochenende vom 24. bis 26. August statt.

Am Freitagabend sollte es im Hamburger Yachthafen mit der Steuermannsbesprechung losgehen. Neun Kutter hatten gemeldet, wobei „Roland von Wedel“ wegen mangelnder Mannschaft leider nicht starten konnte. Gemeldet waren: „Finkenwerder“ (TusF), „Dr. Bellmer“ (SC-Eckernförde), „MIM“ (MSK), „Elmsfuer“ (SVN), „Möwe von Köhlfleth“ (SCOe), „Kersten Miles“ (SK Hansa) und natürlich die beiden SVAOe Kutter „Neumühlen“ („N“) und „Teufelsbrück“ („T“). Besonders gefreut hat uns, dass dieses Jahr auch zwei Kutter von der Ostsee dabei waren.

Mit unserer „T“-Mannschaft trafen wir uns Freitagabend in Wedel und verlegten die „T“ an den Opti-Schlengel zu den anderen Booten. Am nächsten Morgen um 07.30 Uhr klingelte mein Wecker mit dem Text: „Regatta, Regatta. AUFSTEHEN!“. Der für uns entscheidende Satz des Wochenendes fiel einige Minuten später. Es war ein vollkommen unmotiviertes und genuscheltes: „Lass' mal Erster werden.“

Ich stellte den Wecker aber wieder auf Schlummern, und so musste Henrike, der es erstaunlich gut erging, uns zwingen aufzustehen. Noch schlaftrunken schlepten wir uns in unseren

Kostümen zur Schikane-Aufgabe, die darin bestand, die Helden unsere Kindheit nachzustellen. Wickie, Pumuckel, Till Eulenspiegel, Popeye, Simba und Harry Potter konnten hierbei allerdings nicht besonders gut punkten. So trotteten wir von einer Aufgabe zur nächsten. Jeder mit einer Flasche stillem Wasser in der Hand. Wir waren schlichtweg unmotiviert.

Beim Spleißen und Takeln schafften wir eine Sache, und bei den seemännischen Fragen schrieben wir einfach immer „Ein weißes Rundumlicht“. Erst als es zu den Knoten kam, packten wir unsere Talente aus und erreichten hier die beste Punktzahl. Ein Lob sprachen wir Jannes Zwirner aus, der endlich den doppelten Palstek schaffte! Beim Pullen und Schleppleinewerfen hielten wir uns gut, und so sammelten wir pro Aufgabe kleine Papierschnipsel, die uns den Weg bis zum Ziel der anstehenden Plünnenregatta

leiten sollten. Wir hatten die Buchstaben: U – N – I – N – P – A. Wir zuckten mit den Schultern und holten den Elbeatlas. PINNAU also. Nie gehört, nie gesehen.

Als Sven Becker den Startschuss für die Wettfahrt gab, legten wir ab und machten uns ziemlich schnell auf den Weg. Hinter Lühesand lang und hinter Stadersand das Fahrwasser kreuzen. Es dauerte eine gute halbe Stunde, bis wir das Feld von hinten aufgeholt hatten und eine weitere Stunde bis „Möwe“, „Dr. Bellmer“ und wir uns deutlich von den anderen abgrenzten. Wir verließen uns jedoch nicht auf unseren guten Vorsprung, zumal die beiden Kutter hinter uns wieder aufzuholen schienen. Vorm Wind gab unsere „T“ noch mal alles, und so erreichten wir die Ziellinie vor „Möwe“, dicht gefolgt von „Dr. Bellmer“, und mit einigem Abstand erreichten auch die anderen Jugendkutter ihr Ziel.

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



1 JWK „Neumühlen“ Nr. 12 (SVAOe) und „MIM“ Nr. 22 vor der Wendemarke; **2** Dem Sieg entgegen. JWK „Teufelsbrück“ (SVAOe); **3** Braucht das Sicherungsboot selbst Hilfe? Die „Scharhorn“ op Schiet!; **4** Große Wuhling im kleinen Hafen an der Pinnau; **5** Bewunderung der Preise. Zweite von links die Kutterführerin der „T“ Henrike Lunau



Es folgten die Übungen zu Wasser, hierbei handelte es sich um: Reffen, Beidrehen, Mann über Bord, Ankern, Rückwärts-Segeln und Wende ohne Ruderblatt/Pinne. Vollkommen dehydriert von der Nacht zuvor ankerten wir nach Absolvieren aller Übungen vor der Pinnau, da wir auf Hochwasser warten mussten. Das aufgezugene Gewitter verlief zum Glück ruhiger als es aussah, und später schleppten uns die Juryboote in den Hafen an der Pinnau, wo wir am Abend grillten und feierten.

Sonntagmorgen war der Horror für jeden von uns, bis auf Henrike, die wie immer in aller Frühe den Wecker ersetzte und die Regel: „Wer als letztes aufsteht, muss abbacken“ aufstellte. So schnell war die „T“ noch nie aufgeklärt. Nachdem wir alle von der SVAOe Brötchen bekommen hatten, schleppte uns Sven aus dem Hafen, und nachdem der Regattastart etwas verschoben worden war, segelten wir über die Startlinie. Wir waren nur zu sechst an Bord. Es war relativ viel Wind, und ein Mannschaftsmitglied war aus technischen Gründen ausgeschaltet. Wir konnten uns am Anfang noch nicht besonders gut gegen die anderen Kutter durchsetzen, bis wir „Trick 17“ gemacht haben: Die „T“ fährt auch gegen Wind! Ohne eine weitere Wende segelten wir schließlich an den anderen Kuttern vorbei und kamen „Dr. Bellmer“, der das Feld anführte, bedrohlich nahe. Dann folgte unser Highlight des Wochenendes: Wir segelten auf der nördlichen Fahrwasserseite an einem Containerschiff vorbei, während sich alle anderen südlich hielten. Tyll fragte: „Henrike müssen wir noch irgendeine Tonne nehmen...?“ Unsere Kutterführerin: „Nicht das ich wüsste, einfach ins Ziel.“

Also setzten wir unsere Reise fort, bekamen jedoch vor Wedel Zweifel, da alle anderen Kutter noch immer nicht nach Wedel abdrehten. Tyll fand sie schließlich, die entscheidende Wen-

detonne HN/7, hinter Hanskalbsand. Gefolgt von einem: „Alle auf die Kante! Segel dicht! Wir gehen hoch ran! Regatta ist Regatta! Die Anspannung war groß, doch wir schafften es mühelos um die Spitze von Hanskalbsand und mit einer Halse um die Tonne. 3,5 Minuten nach „Dr. Bellmer“ segelten wir über die Ziellinie. Wir ließen die meisten in dem Glauben, dass es alles unsere Taktik war.

Zur Siegerehrung gingen wir mit gemischten Gefühlen. Wir waren enttäuscht, dass wir nur als Zweite durchs Ziel gesegelt waren. Wir waren uns nicht sicher, ob wir noch Chancen auf die Zweitplatzierung hatten. Es sollte anders kommen als erwartet:

Die „Teufelsbrück“ gewann den diesjährigen Kutterzirkus!

Die „Neumühlen“ wurde unter Arne Güldener Sechste. Wir durften unseren Wanderpokal also wieder mit nach Hause nehmen. Alle Mannschaften bekamen ein mit Hinnerk Bodendiecks (früherer „Teufelsbrück“-Kutterführer) gemaltem Bild von der „T“ bedrucktes T-Shirt mit der Aufschrift „Kutterzirkus 2012“. Der Kutterzirkus war für uns als Mannschaft ein großer Erfolg und zeigte uns, dass wir uns auch auf seglerischem Niveau gesteigert haben. Wir freuen uns auf die bevorstehenden Kutterregatten.

Wir bedanken uns bei der SVAOe und bei den Funktionären, die diese tolle Regatta organisierten und sich um alles kümmerten!

Bericht: Gesche Bunkus

Mit dabei waren: Henrike Lunau (Kutterführerin „T“), Tyll Nelle, Maris Schaper, Lars Hauschildt, Gesche Bunkus, Louis Bindernagel (einen Tag), Sünje Nommensen (einen Tag), Jannes Zwirner (Übungen zu Land).

Mit der „Teufelsbrück“ unterwegs

Sommertour 24. Juni bis 30. Juli 2012

Am Abend des 24. Juni 2012 traf sich die Mannschaft der „Teufelsbrück“ („T“) am Marinestützpunkt Kiel, um von hier aus die gemeinsame Sommertour mit der „Neumühlen“ („N“), (beide SVAOe), dem „Roland von Wedel“ (SVWS), der „Finkenwerder“ („Finke“, TuSF), der „MIM“ (SKM) und dem „Dr. Bellmer“ (SCE) zu starten. Noch am selben Abend ging es nach Laboe, da für die nächsten Tage sechs Windstärken angesagt waren. So kam es dann auch, und so vertrieben sich die Mannschaften ihre Zeit in der örtlichen Sauna.

Zwei Tage später konnte die Reise fortgesetzt werden und zwar nach Kappeln, wo alle Kutter zollfrei einkauften. Der nächste Morgen brachte die erste Flaute mit sich, und so trieben die Kutter in den ersten dänischen Hafen. Als wir gegen späten Nachmittag in Sønderborg ankamen, stieg Sünje dazu und Gesche, die erst vor einem Tag aus Neuseeland wiedergekommen war, sich jedoch die Kuttersommertour niemals entgehen lassen wollte. Zum Deutschland-Italien-Spiel gingen alle Mannschaften gemeinsam in eine hafennahe Kneipe. Selbst die Niederlage unserer Elf konnte unsere Euphorie des Abends nicht trüben, und so gingen wir erst lange nach Mitternacht in unsere Poofen (Schlafsäcke).

Am nächsten Morgen nahmen wir die Brückenöffnung um 12.10 und erhielten kurz nach der Brücke einen Anruf, ob wir noch einen von den Strandern mitnehmen könnten, da er auf dem „Dr. Bellmer“ die Sommertour mitsegeln wollte, dieser aber schon einige Zeit früher losgesegelt war. So nahmen wir uns Sörens an, den wir dann von unserem zwanghaften Mitteilungsdrang und unserem ewigen Ausfragen seiner gesamten

Persönlichkeit in Dyvik leicht verstört an den „Dr. Bellmer“ übergaben. In Dyvik fing es dann zu allem Übel an zu regnen. Wir saßen jedoch alle gemütlich unter einem großen Pavillon-Zelt, tranken pfandfreies Bier und aßen Pfannkuchen. In der Nacht ging die „T“ ihrem berühmt-berüchtigtem Lieblingshobby nach: dem Nacktbaden.

Da die „Finkenwerder“ es immer noch nicht geschafft hatte, zu uns zu stoßen, segelten wir am nächsten Tag eine gefühlte halbe Stunde nach Kalvø rüber, wo wir uns die Sonne auf den Bauch scheinen ließen, Karten spielten, von Schwänen angegriffen wurden, alle „geteicht“ wurden, Henrike und Lars die schlechteste Sommertour-2012-Backschatz machten, wir zusammen „Final Cut“ (Das neue Sommertourbuch) lasen und schließlich die „Finke“ begrüßten!

Am nächsten Morgen mussten wir unseren Physiker Tyll leider verabschieden, klärten so schwerem Herzens die „T“ auf und machten uns auf den Weg nach Hejlsminde. Über die Kalvø-Hejlsminde-Tour reden wir heute noch mit strahlenden Augen. Bei fast keiner Welle, halbenwinds mit 4–5 Windstärken und Trapez segelten wir eine sportliche Tour. Wer als Ostsee-segler den Hafen Hejlsminde einmal angelaufen ist, weiß wovon ich rede, wenn ich sage, es ist mit dem Kutter und unserer Besatzung so gut wie unmöglich ist bei 4–5 gegen den Wind durch die sehr lange und sehr schmale mit Pricken gekennzeichnete Hafeneinfahrt, die von 30-cm-Flachs umgeben ist, zu pullen. Eine Segelyacht schleppte uns schließlich netterweise durch die Hafeneinfahrt und fuhr sogar wieder raus, um die „Mim“, die mit uns gekommen war, ebenfalls abzuholen. Etwas später trafen auch die „N“, der „Roland“ und die „Finke“ ein.

Die „Finkenwerder“ war es auch, die uns überredete, statt wie geplant nach Middelfart, am

nächsten Tag nach Fredericia zu segeln. Wobei segeln hier wohl der falsche Ausdruck gewesen ist. Eher trieben wir nach Fredericia. Auf unserer nächsten Tour, die planungsgemäß nach Endelave gehen sollte, wurden wir von Sonnenschein begrüßt, allerdings ließ der Wind so stark nach, dass es nach einigen Stunden des Treibens zu einer allgemeinen Abstimmungsrunde in der Crew kam, in der sich herausstellte, dass wir in Hinsicht auf Wind und Wetter doch lieber Bogense anlaufen wollten, was wir dann in Übereinstimmung mit der „Neumühlen“ taten. Mit beiden SVAOe-Kuttern machten wir uns einen gemütlichen Abend mit Bratkartoffeln und zwei Stunden „Final Cut“-Lese-Session auf dem Steg. Am nächsten Morgen segelten wir mit gutem Wind nach Hov, wo wir wieder mit dem „Roland“ und der „Finke“ vereint waren.

In Hov hatten wir von dem netten Hafenmeister ein Haus zum Kochen bereitgestellt bekommen, was wir mit Freude annahmen. Einige Stunden später und mit zwei Kilo Nudeln und einem Kilo Käse mehr im Magen lagen wir alle in unseren Poofen und freuten uns auf Aarhus! Auf der folgenden Tour segelte Arne Güldener, als alte T-Crew (jetzt: Kutterführer-„Neumühlen“) bei uns mit und wir hörten die langweiligste ???-Folge aller Zeiten. Die Erinnerungen an die Ansteuerung des Aarhus-Havn schien anfangs etwas getrübt. Als die erste High-Speed-Fähre hinter uns auftauchte, kam sie jedoch auf einen Schlag zurück. Leider würden wir auf dieser Sommertour noch öfter den Schwell solcher Fähre von allen Seiten bekommen.

Wir liefen also endlich unseren Zielhafen Aarhus an und wollten uns dann an denselben Liegeplatz wie 2010 legen, was sich jedoch als schwierig gestaltete, und so lagen wir direkt hinter der Hafeneinfahrt an einem Steg ohne Wasser und Toiletten. Unsere Vorfreude auf die kommen-

den Hafentage in Aarhus ließ sich jedoch nicht unterkriegen. Am nächsten Morgen gingen wir gemeinsam in die Stadt. Einige brachten Kikan zum Bahnhof, andere mussten einkaufen, um die Fress (Kiste mit Essensvorräten) aufzufüllen und wieder andere, um der örtlichen Uniklinik Aarhus einen Besuch abzustatten. Es sollte nicht das letzte Mal sein, dass wir auf dieser Sommertour ärztliche Unterstützung in Anspruch nehmen mussten. Wir hatten bei All-You-Can-Eat einen Tisch für 40 Leute bestellt und nahmen dort feierlich unsere Plätze ein, um auf Vorrat zu essen.

Gegen Abend trafen wir uns alle wieder bei den Kuttern und begrüßten Hendrik Brüggemann, Louis Bindernagel und deren neu angelachte Crew, die mit einem Jollenkreuzer unsere Sommertour nun 1 1/2 Wochen begleiten würden, und auch die J24 „Altweiss“ aus dem ASC erreichte uns schließlich. Steffen Rehders aus der SKH von dem Elbkutter „Kersten Miles“, den wir schon seit langem aktiv zu unserer Mannschaft zählen, wurde am nächsten Tag um 14.00 Uhr beim Bahnhof abgeholt, und wir nahmen ihn strahlend in unsere Reihen auf.

Auch unsere Bilgewäsche erledigten wir unter den strengen Augen von Henrike, die uns immer wieder ermahnte, wenn wir versuchten, die undefinierbaren, meist schleimartigen Konsistenzen wieder unauffällig in der Bilge verschwinden zu lassen. Die Hafentage in Aarhus vergingen wie im Flug.

Am Montag den 16. Juni sollte es also weiter gehen zum nördlichsten Ziel unserer Reise: Ebeltoft. Wir verließen Aarhus bei gutem Wind und hofften auf eine schnelle Tour, da ab 20.00 Uhr ein starkes Gewitter angekündigt war. Gegen 20.04 erreichte uns die gegen den Wind aufgezogene Front, und wir mussten den Großen fallen lassen. Unser Kutter „Teufelsbrück“ meisterte

diesen Sturm aber mal wieder mit Bravour. Was uns zu diesem Zeitpunkt nicht klar war: dass von nun an leider die Wettervorhersagen schlechter werden und sich die Hafentage häufen sollten. In Ebeltoft verbrachten wir die nächsten drei Tage mit fünf Mannschaften unter einer Plane für Optis und einem betrunkenen alten Mann, der für Unterhaltung sorgte.

In der nachfolgenden Nacht zog sich Steffen auf seinen Übungen für seine Fahrradführerscheinprüfung eine starke Verletzung am Gesäß zu, und so bemutterten wir unseren „Behinderten Teil der Crew“ von nun an liebevoll mit striktem Arbeitsverbot. Am dritten Morgen konnten wir es nicht mehr abwarten, endlich loszukommen. Weit sollte unsere Reise allerdings nicht gehen. Wir verließen die Ebelthoft-Bucht und kamen kurze Zeit später erneut in eine dunkle Front, die uns Regen und Spritzwasser schickte. Wir liefen aus Sicherheitsgründen also nicht wie geplant an der Kreuz Endelave, sondern halbenwinds Norsminde an. Dort liefen wir mit Musik ein, und schon in der Einfahrt sahen wir es: Jugendkutter. Zwei... Fremde... In Norsminde lagen die Jugendkutter „Balu“ und „Barbara“,

die Sommertouren für Jugendliche Nichtsegler anbieten. Wir ernannten uns selbst zu den „wahren Kutterrussen“, stießen damit allerdings auf Abneigung und blieben unter uns. Dass Hamburger Kuttersegler in dänischen Häfen nicht zu den beliebtesten Gastseglern zählen, ist vielen bekannt. Auch der Hafenmeister in Norsminde teilte diese Ansicht. Über den Tag verteilt zogen Gewitter- und Schauerböen durch, bei denen wir nicht auslaufen konnten und wollten. Nachdem wir uns von den anderen Kuttern einen sozialpädagogisch wertvollen Vortrag anhören durften verließen wir Norsminde am nächsten Morgen mit Kurs auf Juelsminde, wo wir ohne weitere Probleme über Nacht im Fischereihafen lagen.

Das Wetter der letzten Tage zerrte an unseren Nerven, und es sollte sich auch am folgenden Tag nicht ändern. Bei vollkommener Flaute und Regen schleppte der Jollenkreuzer drei Kutter in Richtung Middelfart. Nach ca. anderthalb Stunden fing das Wasser an sich zu kräuseln, und so kamen wir doch noch unter Segeln im Museumshafen von Middelfart an.

Der Jollenkreuzer segelte unterdessen nach Fredericia, um die neue Mannschaft für den „Ro-



Bild links: Unterwegs, die „Teufelsbrück“ kurz hinter Aarø; Bild rechts: Fast zu Hause. Die „T“ (Mitte), die „N“ (links) und die „MIM“ (rechts).
Fotos: (2) Gesche Bunkus

land“ abzuholen und kam dann später wieder zurück. Die „Finkenwerder“ verstand nichts, und wir wissen bis heute nicht, wo sie die folgende Nacht verbrachten. Vielleicht wissen sie es auch selbst nicht mehr.

Am folgenden Morgen, oder eher Nachmittag, sollte es nach Assens gehen. Mit gutem Wind und doppelt gerefftem Groß erreichten wir unser Ziel rechtzeitig. Die nächsten drei Tage würden wir wieder eingeweht sein, und so richteten wir uns im Clubhaus zum Schlafen, Backschaften und Feiern ein. Die nächsten Tage verliefen relativ unspektakulär, und schließlich sollte unsere Reise fortgesetzt werden. Bevor wir ablegten, mussten wir allerdings unseren „besten Fang“ Felix Taschendorf verabschieden. Du hast uns gefehlt! Nach acht Stunden segeln im Regen legten wir die tropfende „T“ in Fynshav an. Wir konnten unserem Glück nicht genug danken, dass wir auch hier wieder ein Haus zur Verfügung gestellt bekamen.

Alle Mannschaften lebten sich gut ein. Es entstand eine Hausgemeinschaft mit Regeln, an die sich jeder zu halten hatte: Schuhe aus, Abbacken, und die ersten mit der Fernbedingung bestimmten das Programm! Wir setzten uns also alle zusammen vor den Fernseher, und nachdem wir fünf Stunden lang eine Doku über Hannelore Elsner auf „Das Erste“ geguckt hatten, fanden wir zum Glück heraus, dass es noch andere deutsche Kanäle gab. So wurde der Fernseher so gut wie nie ausgeschaltet.

Am 27. Juni waren wir zu einem weiteren Hafentag gezwungen und lebten uns weiter ein. Schließlich sollte es wieder nach Deutschland gehen. Der Tabak war alle, und das Bier schmeckte nach Bilge. Da Damp uns ein gutes Reiseziel schien, gingen wir einige Stunden später bei Edeka einkaufen. Alle freuten sich riesig auf

den folgenden Tag, es sollte in die „Bergklause“ gehen. Vorher segelten wir eine Damentour zusammen mit der weiblichen N-Mannschaft auf der „T“. In der „Bergklause“ erwarteten uns mehrere Kilogramm Fleisch. Wir trafen auf die Albin Express „Scharhorn“ und freuten uns, unseren Mentor (aka. ehemaliger Kutterführer) Stefan Thies zu treffen.

Der nächste Morgen sollte unser letzter gemeinsamer sein. Der „Roland“ verabschiedete sich bei uns. Für sie ging es zurück nach Wedel. Wir verlegten die beiden SVAOe-Boote nach Möltenort. Zum Zurücküberführen reichte die Zeit nicht, da für unsere Kutterführerin Henrike Lunau und unseren Bordlegastheniker Jannes Zwirner am nächsten Tag die Deutsche Meisterschaft im 420er anstand.

Die Sommertour der „Teufelsbrück“ war ein großer Erfolg. Sie hat unsere Mannschaft sehr zusammengebracht, und es hat sich dadurch ein sehr inniges und familiäres Verhältnis entwickelt.

Wir bedanken uns bei der SVAOe und bei Sven Becker, die uns diese Tour jedes Jahr ermöglichen. Und vor allem bei Henrike Lunau, die als Kutterführerin mit viel Souveränität und Talent die „T“ durch jede heikle Situation und jedes gewagte Manöver brachte! Die Mannschaft freut sich auf die kommenden Kutterregatten und versucht hierbei ihr Bestes!

Die Mannschaft der „Teufelsbrück“ 2012: Henrike Lunau (Kutterführerin), Gesche Bunkus, Lars Hauschildt, Tyll Nelle, Sünje Nommensen, Maris Schaper, Felix Taschendorf, Jannes Zwirner, Steffen Rehders (Segelkameradschaft Hansa).

Gesche Bunkus



„Philomena“ in Norwegen – eine Reise in E-Mails

Wir setzen in dieser Ausgabe die Berichte in E-Mails von Rosi Eckhoff fort. Leider musste die Autorin ihre lange geplante Reise nach Norwegen krankheitshalber abbrechen. Nachdem sie Sie in Bodø operiert und zum Auskurieren nach Hause geflogen wurde, mussten ihr Mann Eggert Schütt und „Zisch“ (Peter Zösch) die „Philomena“ ohne ihre Mitseglerin zurückbringen. Inzwischen ist Rosi auf dem Wege der Besserung, und die „Philomena“ ist heil im Yachthafen eingetroffen. Die Redaktion wünscht weiterhin gute Genesung!

Wir haben unseren Rhythmus gefunden oder „Wie leben wir so an Bord“

Das Bordleben ist doch etwas anders als das Leben an Land. Dort hat jeder sein Haus oder seine Wohnung und wurschtelt nach seinem Gusto vor sich hin. An Bord kann es schon mal eng werden, obwohl man bei „Philomena“ nicht wirklich von „Enge“ sprechen kann. Wir haben vier Kammern, und die haben auch Türen, die man schließen kann. Zwei dieser Kammern sind zurzeit mit Segeln belegt, Kammer „rot“ und Kammer „blau“ (ihr erinnert euch, bei uns hat alles Farben).

In Kammer „gelb“ wohnt Zisch (Peter Zösch), und im Vorschiff ist die Kammer von mir und Eggert, die auch für jede Reservierung tabu ist. Irgendetwas muss auch mal uns allein gehören. Im Salon darf man sich grundsätzlich seinen Platz aussuchen, aber nicht den Kammern von Eggert oder Rosi oder Zisch, da sind wir eigen.

Allerdings gibt es an Bord tageszeit-abhängige Plätze. Warum das so ist, wissen wir selbst nicht.

Morgens sitze ich neben dem Mast, Eggert an der kurzen Seite gegenüber und Zisch auf dem „Sofa“. Abends ist das anders. Da sitzt Eggert auf dem Platz von Rosi, Rosi geht auf die „Sitzgruppe Björn“ (Mittelbank), und Zisch sitzt auf Eggerts Platz, außer beim Karten spielen, da sitzt er dann wieder auf dem Sofa (sonst kann er mir in die Karten gucken).

Auch die Schlafzeiten sind strikt geregelt. Eggert geht als erster in die Koje, Rosi und Zisch rauchen dann noch im Cockpit, während der Salon lüftet. Spätestens um Mitternacht „hängt die Hose kalt am Haken“. Zisch leidet angeblich unter „präseniler Bettflucht“ und steht dann so gegen 09.00 Uhr auf. Er braucht auch seine Zeit für sich. Da wird dann schon mal Kaffee gekocht, Brot gekauft, vielleicht geduscht und mal in die Reiseführer geguckt.

Eine Stunde später fallen Eggert und ich aus dem Bett. Eggert macht dann mit Zisch Frühstück, und ich versuche mich zu waschen oder zu duschen (sonst bin ich zu nix nütze). Unser Frühstück geht so bis ca. 11.00 Uhr, dann klaren wir auf und schippern relativ pünktlich jeden Tag um 12.00 Uhr los. In Norwegen ist das alles kein Problem, weil kein Norweger früh auslaufen will.

Unterwegs steht Eggert am Ruder, wie festgetackert, Zisch macht Navigation und rennt immer rauf und runter (obwohl Eggert ein „Mäusekino“ am Steuerstand hat). Ich mache irgendwas, zum Beispiel schreiben oder Fotos sortieren. Gelegentlich ertönt dann Ruf von Zisch: „Rosiiiiiiii, Arbeit!!!“ Dann muss ich an Deck, und es werden Segel gezogen und getrimmt.

Im Hafen angekommen, mischt Zisch dann unseren Einlaufdrink und das mit viel Liebe. Nur wenn es ein Heißgetränk geben soll, muss ich ran. Danach machen wir uns auf die Suche nach Nahrung. Das bedeutet, dass wir den Ort

abklappern und eine Nahrungsquelle suchen, die bezahlbar ist, sonst wird gekocht, und das mache ich dann auch. Ja, entgegen allen Gerüchten, ich kann sehr wohl kochen. Wenn ich es nicht so oft mache, liegt es daran, dass ich dabei keine wahre Leidenschaft empfinden kann... pfffff. Am Abend wird ein bisschen „computert“, Wetter geguckt, kurz geplant, was am nächsten Tag passieren soll und geklönt. Danach geht Eggert in seine Ecke und liest, während Zisch und ich uns eine Canasta-Schlacht liefern.

Älesund, 3. Juni 2012,

Probleme oder „Entscheide dich endlich!“

Es ist alles so furchtbar schwierig! Immer muss man so schwere Entscheidungen treffen. Nun sind wir doch extra für eine Saison „ausgestiegen“, damit wir den elenden Tageskram von zu Haus los sind. Im Büro wollen dauernd

irgendwelche Kunden oder Mitarbeiter was von mir, die Kinder rufen im Stundentakt mit der Einleitung: „Du Mamaaa...“, an, das Auto muss zum TÜV, der Kühlschrank ist leer, im Keller ist ein Wasserrohrbruch usw. usw.

Also nix wie weg. Ja, denkste! An Bord geht es munter weiter. Der Morgen fängt schon fürchterlich an. Soll ich überhaupt aus meiner warmen Koje kriechen? Was ist mit Duschen? Schon wieder dran? Mit Haare oder gehen die noch durch? Was ziehe ich an? Wie ist die Lage an der Unterhosen-Front? Mit Underlayer (Stierchen fragte früher immer: „Nato-oliv, Winter, lang?“) oben und unten oder nur unten? Reicht der Pulli oder muss es der Plüschi sein?

Hat man diese Hürden bewältigt, geht es beim Frühstück wieder los. Gekochte, gebratene Eier oder Rührei? Mit Speck und Tomaten oder nur Speck oder...? Eine oder zwei Scheiben Brot?



FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN



Eine Länge voraus.

Firmenich GmbH & Co. KG Yachtversicherungen
Chilehaus B • Fischertwiete 1 • 20095 Hamburg
Tel 040.328 101 731 • info@firmenich-yacht.de
www.firmenich-yacht.de

Ein Unternehmen der



GOSSLER, GOBERT & WOLTERS GRUPPE

Sind die Tomaten abgespült? Reicht die Gurke noch? Dann muss man dauernd Auskunft geben. Sind die Eier gut gekocht? Ist der Kaffee stark genug? Ist noch Milch für Eggerts Kakao da?

Nach dem Frühstück kommen die wirklich harten Entscheidungen. Fahren wir heute überhaupt los? Wenn ja, 30, 40 oder gar 50 Seemeilen? Kann man da einkaufen oder müssen wir jetzt noch los? Lebensmittel-Check am frühen Morgen (so ca. gegen 11.00 Uhr). Ist der Liegeplatz im nächsten Hafen geschützt oder werden wir alle Fender brauchen, die die Backskisten hergeben?

Fragen über Fragen. Es ist wirklich zum Verzweifeln.

Heute Morgen hat Zisch doch ernsthaft gefragt, ob denn Schleswig-Holstein schon eine neue Regierung habe? Regierung? Was ist das denn? Hat Griechenland vielleicht längst wieder die Drachme eingeführt? Keine Ahnung. Was sind denn das für läppische Probleme?

Sag mir lieber einer, wo meine Handschuhe liegen!!

Kristiansund, 6. Juni 2012

Polarkreisüberquerung oder "Wo ist er denn???"

Gestern sind wir nach Tonneshavn gesegelt, das liegt etwa drei Meilen vor dem Polarkreis. Um nach der Polarkreisüberquerung noch in den Holandsfjord zum Gletscher Svartisen zu kommen, haben wir die Tour so geplant. Wir wollten auch genug Zeit haben, um eine kleine Polarkreis-Taufe und eine Feier zu zelebrieren.

Am gestrigen Abend wurde dann recherchiert und diskutiert, wo denn nun der Polarkreis genau ist. Am Monument jedenfalls nicht, das ist klar. Vorsorglich haben wir uns aber mal mit dem Monument im Hintergrund aufgebaut.

Von da aus sind es noch mal ungefähr drei Meilen. Nach den offiziellen Seiten der Norweger liegt der Polarkreis auf 66° und $33,733'$. Eggert meinte, das könne er mit einer Genauigkeit von ca. 18 cm genau anfahren. 18 cm bei einer Bootslänge von 14 m finden wir akzeptabel. Dieser Punkt wurde jedenfalls eingestellt und bei der Überquerung runtergezählt. Bei „Null“ hat Zischi seine Füße in das 10 Grad kalte Wasser gesteckt, und wir haben eine Pütz Wasser an Bord genommen, damit wir unsere Taufe ordnungsgemäß durchführen konnten. Das war schon was. Unser Kapitän hat dann Zischi und mich getauft und unser zweiter Kapitän dann Eggert.

Ausnahmsweise gab es dann einen Gin-Tonic für Zisch und Kinder-Drinks für Rosi und Eggert. Wie Götz uns geschrieben hat, dürfen wir jetzt nach dem Essen beide Füße auf den Tisch legen: "There used to be a custom among sailors which accorded to all those who had sailed around Cape Hoorn the right to put one foot on the table after dinner, while those who had crossed the Arctic circle could put both feet on the table." (aus einer amerikanischen Segelsportzeitschrift). Ob wir das wollen?

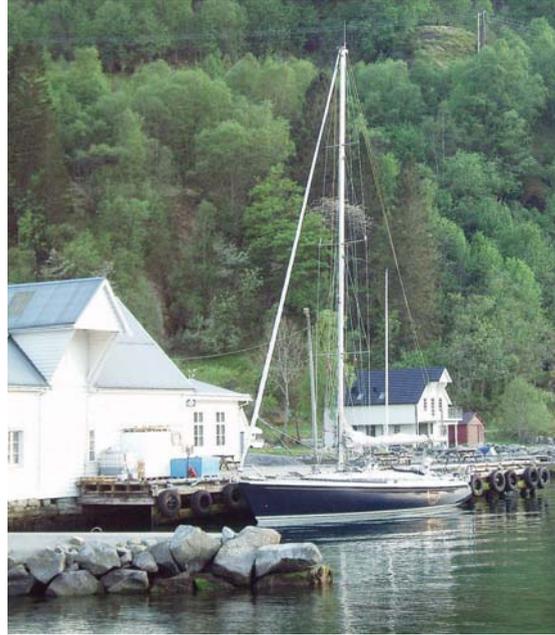
Nun sind wir jedenfalls auf dem Weg zum Gletscher Svartisen, der schon ab und zu auf unserer Steuerbordseite auftaucht. Heute Abend kommt Gletschereis ins Getränk. Polarkreis, 16. Juni 2012

In Nordnorwegen

Hallo ihr „Südländer“, nun gibt es wieder ein paar Neuigkeiten von „Philomena“ aus Norwegen. Wir sind nun an Harstad vorbei (knapp 69° Breitengrad) und bewegen uns Richtung Tromsø und dann weiter nördlich. Das Wetter ist überwiegend sehr gut, allerdings etwas „morgenfrisch“, wenn die Sonne mal hinter einer



Unter dem gewaltigen Gletscher im Maurangerfjord sind die wenigen Häuser von Sundal kaum zu erkennen



An der kleinen Pier von Sundal ist „Philomena“ einziges Schiff



Am Polarkreis. Der Stander konnte leider nicht übergeben werden.



Rosi wird von ihrem Mann Eggert getauft

Wolke verschwindet. Das ist dann etwa so, als würde einer den Schalter umlegen.

Was ist in Norwegen anders? Also, der Norweger ist ganz groß im Steine-Anbau und baut diese auch gern mal wieder ab. Die Schafe tragen Kuhglocken, und die Kühe laufen in völlig unwegsamem Gelände. Der fein gemahlene Kaffee ist grobkörnig, und der grob gemahlene gleicht einer Sammlung von Steinchen.

Bis zum Polarkreis fand man in eigentlich jedem Hafen eine Toilette, Duschen und meistens auch Waschmaschinen samt Trocknern. Seit wir drüber sind, gibt es nahezu keine Klos mehr. Hat man hier einfach nicht, von Duschen ganz zu schweigen. Selbst in einer großen Stadt wie Bodø, nix, nada, niente.

Die Fotos in den Hafenhandbüchern (angeblich aktuell) stimmen erst hier oben im nördlichen Norden, vorher fand man überall ein anderes Hafengebäude, da der Norweger an sich auch gern baut und auch schnell. Da ist dann mal ruckzuck eine Hafencity, wo vorher nichts war. Es wird einfach eine neue erste Reihe aufgeschüttet, und schon wohnt die neue zweite Reihe nicht mehr „Waterfront“.

Es gibt Fisch ohne Ende, aber man findet keinen Fischladen. Fisch fängt man hier selbst oder man bekommt halt keinen.

Es kommt kein Hafenmeister, ballert um 07.00 Uhr mit einem Stock an das Boot und verlangt Hafengeld. Hier nimmt man sich eine Tüte aus einem Kasten, tut das Geld rein und wirft es in einen anderen, verschlossenen Kasten, fertig. Je nördlicher wir kommen, desto günstiger wird das Hafengeld, und auch die Restaurants werden erschwinglich, obwohl es angeblich umgekehrt sein soll.

Die Vollmilch heißt hier „heile“ Milch, und auf jeder Tüte ist ein Überseger der jeweiligen Küste.

Hier ist also „Milchtütennavigation“ angesagt. Beim Einkaufen brauchen wir für zehn Teile etwa drei Stunden, da man hier unbedingt die Preise vergleichen muss, sonst wird man arm. Außerdem braucht es gute Kniegelenke, denn hier gibt es tatsächlich die berühmte „Bückware“, die deutlich günstiger ist. Es gibt z. B. Salami mit gleichen Inhaltsstoffen und gleichen Fleischgehalt pro kg für NOK 100,- pro kg (sozusagen saubillig) und NOK 395,-.

Wenn wir uns morgens anziehen, müssen wir uns den ganzen Tag merken, wie viele Hosen wir anhaben (2, 3, 4 oder 5). Das ist wichtig, wenn es mal schnell gehen muss... na, ihr wisst schon...

Kreditkarten arbeiten hier nur mit PIN. Wenn man eine hat, die beides kann, ist man am Tankautomat aufgeschmissen, weil der döschige Automat natürlich keine Unterschrift will, die Karte aber eine verlangt. Wir müssen nun also immer „bemannte“ Tankstationen suchen, das ist schwer.

Noch eine Schlussbemerkung: Der Norweger baut auch gern. Trotz der neuesten Handbücher und Karten sieht bisher kein Hafen so aus, wie er beschrieben ist. In Norwegen ist das „Hafencity-Fieber“ ausgebrochen, und so stehen da plötzlich ganze Züge neuer, wahrscheinlich architektonisch wertvoller Häuser, und es ist dann ein neuer Yachthafen davor gebaut. Beim Einlaufen kann das schon mal irritierend sein. Inzwischen haben wir uns schon dran gewöhnt.

So, nun seid ihr wieder auf dem Laufenden, womit wir uns so die Zeit vertreiben.

Die Gegenden sind abwechslungsreich, und es ist wirklich wunderschön. Es vergeht kein Tag, an dem wir uns nicht freuen, dass wir diese Reise machen können.

4. Juli 2012, Rosi Eckhoff

Erfahrung mit Chartern

Ausbildungstörn Flensburg–Kleiner Belt

Dieser Bericht handelt vom Charterkreis in der SVAOe, dessen Ausbildungstörn vom 3. bis 10. August 2012 und damit auch vom Praxistest einer Hanse 370, Baujahr 2008.

Am 27. Februar 2012 trafen sich auf Einladung von Götz-Anders Nietsch etliche am Segeln auf einer Charteryacht innerhalb der SVAOe Interessierte: Segelanfänger aus dem Programm „Segeln (lernen) für Erwachsene“, dickschifflose und andere Fortgeschrittene mit ersten oder wiederholten Chartererfahrungen, charterkundige Berater, zwei Schipper, von denen sich Lutz von Meyerinck für den ersten Versuch dieser Art für diese Saison zur Verfügung stellte, und natürlich der einladende Obmann für Navigation und Fahrtensegeln. Mit ihm zusammen hatte Lutz erste Erkundigungen zu den Charter- und Versicherungsbedingungen eingezogen. Nach Termin- und Interessensabstimmung blieben zunächst fünf Crewmitglieder übrig, die Anfang August 2012 unter Anleitung des Schippers den Ausbildungstörn auf einer in Flensburg gecharterten Hanse 370 durchführen wollten. An drei darauf folgenden Koordinations- und Ausbildungsterminen im Clubhaus wurden dann die Planungen vertieft und gemäß Ausbildungskonzept Fachthemen wie Routenplanung, Navigation und Schiffssicherheit wiederholt.

Nach einem durch persönliche Umstände begründeten Abschmelzen auf zwei Crew-Teilnehmer (übrig blieben Katja Stannek und Michael Evensen) begann der Ausbildungstörn am Freitag mit der ersten Übernachtung an Bord und der am darauf folgenden Morgen durchgeführten Übergabe durch die Charterbasis. Das Schiff zeigte eine Reihe von Mängeln, die peinlichst genau protokolliert wurden: Der Totalausfall des

Autopiloten wurde gleich zugegeben. Der daraus folgende Nachteil hielt sich jedoch in Grenzen, da wir ja gekommen waren, um eigenhändiges Steuern zu trainieren.

Ärgerlicher war, dass das eingebaute Funkgerät zwar in Betrieb genommen werden, aber nicht empfangen konnte. Dies entdeckten wir, als wir zwecks Aufnahme des Wetterberichts um 07:45 Uhr GZ und damit vor der Übergabe vergeblich lauschten. Darauf angesprochen, mühte sich ein Techniker der Charterbasis im Kajütsdach an Kupplungen und Steckern zwischen Gerät und Antenne vergeblich ab. Da die Steckverbindungen dort direkt unter dem Decksdurchgang liegen, sind sie dauerhaft feucht, was sie letztlich mit Korrosion und Ausfall quittieren. Oder hatte eine Vorcrew mit dem 18 m hohen Mast (über WL) versucht, doch in der Vesterrenden unter dem westlichen Brückenabschnitt der Große-Belt-Brücke durchzusegeln? Die Antenne sah ein wenig danach aus. Egal, man überließ uns dann ersatzweise ein Handfunkgerät. Da der Empfang mit der Stummelantenne in zwei Meter Höhe über WL bedeutend weniger Vorstellung vom echten Funkverkehr vermittelt (aber umso mehr vom üblichen Gesabbel in der Nähe, „Wotan für die Titanic, bitte kommen“) und die Bedienung des Festgeräts entfiel, haben wir auf diesen Teil der Praxisvertiefung verzichtet. Die Maschine oder wohl das Getriebe des Saildrive jaulte ab 2200 rpm vernehmlich, was Lutz nach dem Auslaufen umgehend dazu brachte, bei der Basis nachzufragen, ob dies seine Ordnung habe. Da aber das Gejaule ab 2800 rpm verstummte, hieß man uns weiterlaufen.

Die meisten anderen Rollen wurden jedoch nach dem Ausbildungskonzept (es ist für mindestens drei Crewmitglieder geschrieben) besetzt: Einer ging Ruder, einer navigierte mit Karte, Dreiecken, Marinezirkel und Hafenhandbuch, unterstützt



Bild links: Die Navigation muss auf dem Sofa stattfinden! Bild rechts: Auch der Stander nützt nichts! Chartercrews werden immer erkannt.



durch Plotter und Magnetkompass, der es im ungünstigsten Fall zu einer Abweichung von rund zehn Grad gegenüber dem Plotterkurs (KüG) brachte.

Wir übten auch Hafenmanöver mit laut gedachter Planung (bei Bedarf geduldig vom Skipper korrigiert) und anschließenden Kommandos, bei dieser Crewstärke natürlich „all hands“. Kochen mussten wir nicht üben, wobei der Schiffer einige Initiative und Kompetenz bewies. Seine und Katjas Fertigkeiten in der Pantry rundeten den Tag ab. Vor und nach Tisch gab es noch eine wohlthuende Aussprache über das Erlebte des Tages, weitere Erklärungen und mehr und mehr beeindruckende, spannende, ja manchmal wundersame Geschichten rund ums Segeln.

Das Wetter war von der Art, wie es wohl die meisten erlebt haben werden, die in ihrem Sommerurlaub 2012 an der nordschleswigschen Ostküste gesegelt haben: Wechsel zwischen Sonne und Regenschauern, so dass man zu häufig das Sonnenöl auf das Ölzeug geschmiert hat. Und der fiese Eindruck, dass der stundenlange

Regen gerade dann nie aufhört, wenn man selbst am Ruder steht. Zunächst Wind von SO, später überwiegend aus westlichen Richtungen, ganz selten unter 3 Bft.

Zwei halbe Tage Poloshirt-Wetter und ein Gewitter mit lehrbuchhaften Böen (Katjas „Das war doch eigentlich ganz harmlos – unter Böen stell ich mir was anderes vor“ nicht zu vergessen). Und an zwei Tagen ordentlich Seegang, extra bestellt für angehende Rudergänger.

Nach dem Aufbruch aus Flensburg-Sonwik waren wir in Sønderborg (auf dem Weg dorthin praktische Übung der puren KVR auf der Flensburger Förde), liefen durch Alsensund und Alsenfjord nach Assens, waren dann im Stadthafen von Middelfart, was einen Stadtbummel bei bestem Fotowetter ermöglichte. Snapton am Eingang des Horsens Fjord markierte den nördlichsten Punkt unserer Reise, die dann über Middelfart (neuer südlicher Yachthafen) und Sønderborg zurück nach Sonwik führte. Hier gaben wir das Boot am Freitagnachmittag ab. Auch hier wieder penible Abfrage des Inventars.

Ein Frühstücksteller hatte als Teil des Schrankinhalts bei einem Boje-über-Bord-Manöver nicht überlebt, was aber großmütig verziehen wurde. Ordnungsgemäß haben wir die Basis an das weiterhin jaulende Getriebe erinnert und dringend empfohlen, das zu testen. Fairerweise muss man sagen, dass kein Vercharterer nach der Rückkehr einen Probeschlag macht, darum fallen solche Fehler erst der Folgecrew auf. Stattdessen wird das Schiff nach der Rückkehr nach Grundberührungen abgetaucht. Aber auch das sollten Charterer wissen.

Geübt, trainiert, erprobt, erfahren oder erlernt haben wir: Sicherheit an Bord, Navigation mit Karte, Kompass, Plotter, Peilen an Landmarken, Ruder gehen, Zusammenarbeit zwischen Navigator und Rudergänger, Bedienung der Segel (Roll-Selbstwende-Fock und Latten-Groß), Logbuch führen, Wasser bunkern, Landstromversorgung, Fenderschweißen, Ankern für einen Nachmittagskaffee bei Dyvig, Boje-über-Bord-Manöver, Motorkunde mit täglicher Ölstands- und ständiger Kühlkreislaufkontrolle, Anlegen und Ablegen mit und ohne Strom oder Wind, Reffen, Ausrefen, Alarmstart beim Backen und Banken an den Pfählen vor der Klappbrücke in Sønderborg (5 min 30 sec), Treibstoffübernahme, Flaggenparade im Ausland. Und es läuft noch eine Wette.

Die Hanse 370 in der gecharterten Form ist unter Deck ein gemütliches Wohnzimmer, dem es an Seetauglichkeit mangelt. Bei Lage und Welle verführt die Breite des Salons (Rumpfbreite von 3,75 m) zu unerwünschten Ausfallschritten, Haltegriffe finden sich nur am Niedergang. Eine Navigationsecke fehlt gänzlich, ebenso sinnvolle Halterungen, insbesondere Racks. Seekarte, Hafenhandbuch, Notizblock, Bleistift, Kuli, Logbuch, Zirkel und Dreiecke lagen auf dem Boden, sofern man sie nicht gerade auf dem Esstisch benutzte

und dabei festhielt. Oder sie verschwanden in einem zwei Zentimeter hohen und einen halben Meter langen Schlitz unter einer Backskiste, der initial die Bordkassengeldbörse vereinnahmte, so viel Schweiß auslöste und sich damit bekannt machte.

Nach solchen Erfahrungen haben wir die Ritzen zwischen den Sitzbankpolstern für den Navigatorbedarf genutzt. Sicherungskasten, Funkgerät (daran Handmikro mit kurzer Wendelschnur) und Unterdeck-Plotter (es gibt auch einen zweiten an der Steuersäule) sind in einem Schapp hinter einer Milchglasscheibe verborgen. Ihre Lichter schaffen bei Dunkelheiten eine besondere Atmosphäre, ablesbar ist ohne Öffnen der Tür, die dann klappert, nichts. Übrigens gibt es auch keine Racks für Gläser, Becher und Geschirr, so dass man nach Fahrt auf Backbordbug (man sollte sich das gut gemerkt haben) gut daran tat, die Türen langsamst und nur zentimeterweise zu öffnen, bereit, zu fangen, was sich da auf das Purzeln freute. Oder der Schrankinhalt bereichert den Salon eben mit seiner Anwesenheit.

Im Cockpit befinden sich vier gleich kleine Winschen. Angesichts des großen Reibungswiderstands an Fallen und Schoten, der durch die ausnahmslos vorhandenen Umlenkungen ins Cockpit erzeugt wird, erscheinen sie zu schwach dimensioniert. Bei Wind die Segeln dicht zu nehmen heißt endlos viel Schot mit sehr viel Druck über die Winden zu ziehen. Ein Aufschießer hilft, aber die Anordnung motiviert nicht gerade den jeweiligen Trimmer, auf maximalen Vortrieb zu achten. Und die Länge des Vorlieks des Großsegels erfährt man körperlich auf besondere Weise, wenn man es in 20 cm-Etappen am Mast entlang bewegt. Die Länge der Kurbeln nimmt bei den Winschen auf dem Kajütsdach keine Rücksicht auf das Sprayhood-Gestänge, so dass die längere Kurbel hier gar nicht eingesetzt werden

konnte (Umstecken zwischen Backbord- und Steuerbordwisch war nötig) und die kürzere immer noch die Finger spannend nahe an das Gestänge heranführte.

Der steil aufragende Steven und die Bootslänge von 11,35 m bieten dem Wind viel Angriffsfläche, so dass wir bei entsprechendem Wind lernten, in Vorausfahrt geduldig auf die Ruderwirkung zu warten. Im Lazy-Bag sammelt sich das am Großsegel herab laufende Regenwasser und schießt dann bei einer passenden Kursänderung nach hinten ins Cockpit, wenn die Crew glaubte, das Ölzeug ausziehen zu können. Man lernt damit umzugehen: Wird das Dekolleté des Lazy-Bags besonders opulent, kommt mit Sicherheit gleich was von oben...

Katja und ich haben sehr viel gelernt und verdanken Lutz, der diesen Ausbildungstörn von der ersten Erkundung bis zur Nachbereitung perfekt organisiert hat, als Skipper, Trainer, Berater, Lehrer, stets aufmerksamem Springer, Koch und in dergleichen anderen Funktionen vom Besten sehr viel – nicht zuletzt einen ebenso unterhaltsamen und anstrengenden wie erholsamen Kurzurlaub.

Für den Segler, der eher selten chartert, ist es wirklich lehrreich zu erleben, dass man als Charterer eindeutig auf der untersten Skala der seglerischen Hackordnung vor sich hin dümpelt, zumeist nur begrüßt von anderen Chartercrews. An den Standern sollt ihr sie erkennen, denkt man sich dabei. Wobei die jeweilige Situation wohl schon egal ist: Der Rest der segelnden Zunft mag gerade kein Wegerecht haben oder das Schiff nicht mit dem nötigen Druck segeln, um voran zu kommen oder selbst Unsicherheiten in der Schiffsführung zeigen, aber Raum zu geben tut dann trotzdem keine Not. Spätestens dann schwant dem langjährigen Eigner als Schiffsfüh-

rer einer Charteryacht, dass Demut und Respekt gegenüber Charterern angebracht sein könnten. Fürwahr eine interessante Erfahrung!

Für die Zukunft des Charterkreises lässt sich Folgendes ableiten: So ein Ausbildungstörn sollte wiederholt werden. Die vorbereitende Organisation und die Aufstellung des Angebots an Interessenten können im nächsten Jahr schlanker ausfallen, wir haben jetzt Erfahrungswerte. Vielleicht wäre zu Beginn der Saison eine Wochenendfahrt möglich, um auch die einzubeziehen, denen ein einwöchiger Törn terminlich nicht passt, oder die erst ausprobieren wollen, ob das Dickschiff zu ihnen passt.

Beim Chartern eines solchen Boots für eine Woche von einer Basis in Schleswig-Holstein muss mit Kosten von bis zu 770 Euro pro Crewmitglied (all inklusive) gerechnet werden. Es lohnt sich.

Michael Evensen



SVAOe-Kurse im Winterhalbjahr

Führerschein-, Pyro-, Funk- und Sicherheitskurse im Winter 2012/13

Den Nachrichten 4/2012 (Juli/August) lagen zwei Anmeldeformulare bei: eines für die neuen Führerscheinkurse zum Winter 2012/13, eines für die Pyro-, Funk- und Sicherheitskurse. Es ist Standard in der SVAOe, dass regelmäßig Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten – weitestgehend mit eigenen Kräften – angeboten werden. Der Erfolg gibt uns recht, denn die Kurse werden immer gut angenommen, und die Zahl der erteilten Führerscheine und anderer Zertifikate ist jedes Jahr beachtlich.

Im Rahmen der Führerscheinausbildung bieten wir regelmäßig und auch dieses Jahr wieder Kurse an für den:

Sportsegelschein (SPOSS) für Jugendliche von 13 bis 15 Jahren,

Sportbootführerschein-See (SBF-See) als Pflichtschein für die Befahrung der Seeschiff-fahrtsstraßen (ab 16)

Sportküstenschifferschein (SKS) als Befähigungsschein für Segler im Bereich bis 12 Seemeilen vor der Uferlinie

Grundschein Segeln für Erwachsene (GSE) für für Späteinsteiger in den Segelsport

Zusätzlich bieten wir in diesem Winter wieder einen Kurs zum **Sporthochseeschifferschein (SHS)** an, nachdem dieser Kurs erstmalig im Winter 2010/11 mit großem Erfolg stattgefunden hatte. Der bewährte **Sportseeschifferschein (SSS)-Kurs** wechselt sich mit dem für den SHS ab und soll wieder im Winter 2013/14 angeboten werden.

Wie jedes Jahr bieten wir auch in diesem Winter wieder an:

Lehrgang zum Fachkundenachweis für Seenotsignalmittel (FKN),

Ausbildung zum **Short Range Certificate (SRC)** für UKW-Funk,

einen **Brandschutzlehrgang**, einen **Erste-Hilfe-Kurs**, einen ISAF-zertifizierten **Sicherheitslehrgang für Hochsee-Regattasegler**, sowie dazu einen abgekürzten **Sicherheitslehrgang für Fahrtensegler**.

Nähere Informationen finden Sie unter <http://svaoe.de/angebote/kurse.html>.

Ein Wochenend-**Wetterseminar** bieten wir nicht mehr an, da in den letzten Jahren keine Nachfrage bestand.

Nutzen Sie die Möglichkeiten, die die SVAOe Ihnen bietet! Auch Gäste sind willkommen, soweit Platz vorhanden ist. Die Führerscheinausbildung machen wir auf ehrenamtlicher, nichtgewerblicher Basis. Für die uns entstehenden Kosten erheben wir einen Beitrag. Den ersehen Sie auf unserer Internet-Seite unter http://svaoe.de/download/cat_view/177-ausbildung/188-kursgebuehren.html

Interessierte an den Führerscheinlehrgängen werden hiermit zu einem Einführungsabend am 5. 11. 2012 um 19.00 Uhr ins Clubhaus (SHS-Interessierte am 7. 11. 2012) eingeladen. Interessierte an den anderen Lehrgängen werden schriftlich benachrichtigt, nachdem die Zahl der Teilnehmer feststeht. Dann werden auch die Gebühren benannt.

GAN

Recht und Haftung für Kutterführer

Gut besuchtes Seminar der Hamburger Segler-Jugend

Auf der Elbe sind bekanntermaßen diverse Jugendwanderkutter unterwegs, auf denen zahlreiche Jugendliche unter der Schiffsführung von ihren Kutterführern Wochenendtouren segeln. Im Sommer gehen die Kutter für drei bis vier Wochen auf „SoTour“ auf der Ostsee. Die Kutterführer, die ebenfalls teilweise noch minderjährig sind, trifft eine beträchtliche Verantwortung für Schiff und Mannschaft. Dies zu thematisieren war Aufgabe und Ziel des im Juni – rechtzeitig vor Beginn der Sommerferien – von der Hamburger Seglerjugend durchgeführten Seminars „Recht und Haftung für Kutterführer“, zu welchem neben

den Schiffsführern der Elbkutter auch interessierte Mannschaftsmitglieder eingeladen waren.

Anhand von verschiedenen Fallbeispielen wurden Verantwortlichkeiten und Haftung besprochen. Die echten oder zumindest realitätsnahen Fälle umfassten u. a. die Themen: Aufsichtspflicht für jüngere Mannschaftsmitglieder, Alkoholkonsum, Schiffssicherheit, Verletzungen durch nicht ausreichend gewartetes Material, Verlust von Wertsachen, Kenterung, Tragen von Schwimmwesten.

So manchem teilnehmenden Kutterführer konnten wir seine weitreichende Verantwortung wohl ein wenig bewusster werden lassen. Positiv war zu sehen, dass die anwesenden Mannschaftsmitglieder ihre Kutterführer nicht allein in ihrer Haftung lassen wollen, sondern sich – unabhängig von der rechtlichen Verantwortung des Schiffsführers – ebenfalls verantwortlich fühlen,

zum Beispiel wenn es um die Aufsicht für junge Mannschaftsmitglieder geht.

Zu guter Letzt wurde auch der korrekte Umgang mit einer „schiefgegangenen Situation“ besprochen, wie etwa ein vertrauensvolles Gespräch mit dem Vereinsvorstand sowie ggf. den Eltern.

Über eine rege Teilnahme von 15 Kutterführern und Mannschaftsmitgliedern freuten sich Organisatorin Katrin Lischka und Referentin Inken Lippek (Rechtsanwältin) aus dem Vorstand der Hamburger Seglerjugend und des Hamburger Segler-Verbandes.

Inken Lippek



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

Ist Ihr Rigg noch sicher?

Im Winterlager Drähte und Terminals prüfen(lassen)

Da das stehende Gut einer Takelage großen Belastungen ausgesetzt ist, unterliegt es starken Ermüdungs- und Verschleißerscheinungen. Moderne Riggs sind aus Windwiderstands- und Gewichtsgründen oft bis an die Grenzen der Materialbelastbarkeit konstruiert. Aber auch bei robusten Riggs reicht mit zunehmendem Alter der Bruch eines Terminals oder Wants aus, um die Crew zu gefährden und erhebliche Schäden am Schiff zu verursachen. So ist die überwiegende Zahl der Mastbrüche auf ein Versagen der Verstärkung zurückzuführen. Aber auch klemmende Reffanlagen oder blockierende Fallscheiben können zu haarsträubenden Situationen führen. Der regelmäßige und eingehende Check durch einen Fachmann sollte deshalb selbstverständlich sein. Die Versicherer empfehlen, jährliche Wartungsintervalle einzuhalten. Erfahrungsgemäß zeigt stehendes und laufendes Gut nach 10 bis 15 Jahren Ermüdungserscheinungen, so dass eine komplette Erneuerung empfehlenswert erscheint.

Aus jahrzehntelanger eigener Praxis kann ich dazu folgendes ergänzen: Auf meinem vorigen Schiff war das stehende Gut beim Verkauf des Schiffes gut 40 Jahre alt. Es bestand aus überdimensioniertem Stahldraht mit altmodischen schweren verzinkten Gussterminals. Diese und die 10 mm starken Drähte zeigten niemals auch nur die geringsten Verschleißerscheinungen. Eine Riggveränderung machte irgendwann das Auswechseln der Toppwanten (8 mm) erforderlich. Die neuen Drähte zeigten bereits nach etwa 10 Jahren besonders an den Terminals starken Flugrostbefall. Nach etwa 15 Jahren habe ich sie erneuern müssen. Da waren die alten Drähte

nebst Terminals immer noch in Ordnung. Das ist ein deutlicher Hinweis darauf, dass die Qualität des heute verwendeten Materials im Laufe der Jahre immer schlechter geworden sein muss.

Beim letzten Mal Check vor der Übergabe bemerkte ich, dass von dem etwa 20 Jahre alten Achterstag zwei der 19er Kardele aus der Presshülse ragten. Keiner der üblichen Yachtausrüster konnte ein Achterstag von 10 mm mit Terminals beschaffen! Die Firma Hering am Michel lieferte es dann sehr preiswert bis zum nächsten Morgen, so dass ich mit gutem Gewissen den Mast stellen konnte.

Fazit: Wenn früher ein regelmäßiger gründlicher eigener Check vor dem Aufrigggen genügte, scheint heute der kritische Blick eines professionellen Riggers notwendig. Wie die Erfahrung zeigt, ist es wohl nur noch eine Frage der Zeit, bis in Versicherungs-Neuverträgen eine regelmäßige Prüfpflicht oder Erneuerungspflicht nach 15 Jahren vorgeschrieben wird. Das werden diejenigen, die wenig oder vorsichtig segeln, als ungerecht empfinden. Aber das ist bei der Tüv-Pflicht für Autos alle zwei Jahre auch nicht anders.

Also, obwohl der nie segelte, immer an Lenin denken: Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser!

JCS

Beilagenhinweis

Bitte beachten Sie folgende Beilagen in dieser Ausgabe:

Yachtwerft Lütje

SVAOe: Einladung Herbstfest

Grüße von der Weltumsegelung der „Gunvør XL“ aus der Südsee

Feierliche Ständerübergaben

Karsten und Jan Witt übergeben den SVAOe-Stander an den Port Bay Yacht Club in Tanna, Vanuata



Übergabe des Standers an den Port MacKay Yacht-Club in Queensland, Australien, durch Karsten Witt, Michael Rüter und Fabian Damm
Fotos: „Gunvør XL-Crew“



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

Freuden an der Wand

Schöne Kalender 2013

für See- und Segelfreunde

Ist es etwa schon wieder soweit? Es gibt natürlich verschiedene Anzeichen dafür, dass dieser so genannte Sommer vorbei ist. Das Jahr aber ist noch nicht ganz zu Ende. Ein sicheres Zeichen, dass es „herbstelt“ ist immer das Erscheinen der neuen Segelkalender. Sie erwecken in der nun folgenden langen Herbst- und Winterzeit ein bisschen Vorfreude. Es nähert sich auch die Zeit der kleinen Aufmerksamkeiten und Geschenke. Suchen sie für sich und ihre Freunde schon rechtzeitig etwas aus, denn die Erfahrung hat gezeigt, dass einige Kalender schnell vergriffen sind.

Wir beschränken uns bei der nachstehenden Darstellung auf maritime Themen. Da gibt es für jeden Geschmack etwas in der Auswahl, die einiges vom Umfeld unseres Sports zeigt. Einige Formate wurden verändert. Die Preise sind gegenüber dem Vorjahr unverändert

Bei Edition Maritim sind erschienen:

Fotografische Meisterwerke

Einzigartige großformatige Aufnahmen haben den italienischen Yachtfotografen Franco Pace zu Recht international berühmt gemacht. Seine Fotos zeigen wieder eine Zusammenstellung fotografischer Meisterwerke von Yachten. Darstellungsweise und exklusives Design der Hochglanzaufnahmen auf mattschwarzem Fond begeistern – wenn auch allerdings zu einem stolzen Preis – nicht nur Foto- und Segelenthusiasten. **Franco Pace 2013, 13 farbige Blätter im Großformat 70 x 57 cm, € 48,-**

Anziehungskraft der See

Das Meer zieht nicht nur Seefahrer und Küstenbewohner in einen geheimnisvollen Bann. Sein sich ständig wandelnde Anblick übt auf alle eine starke Anziehungskraft aus. Sogar

am Schreibtisch vermittelt der Anblick dieses Kalenders einen beruhigenden Einfluss. Man kann sich den beeindruckenden und berührenden Darstellungen einfach nur schwer entziehen.

Meere 2013, 13 farbige Blätter, Großformat 70 x 57 cm, € 39,90

Magischer Zauber

Nur wenigen Bewohnern unwirtlicher Regionen war es früher vergönnt, dieses Naturphänomen von ungeheurer übernatürlicher Anziehungskraft zu bewundern oder zu fürchten. Im Zeitalter von Fahrten mit Segelyachten oder Kreuzfahrtschiffen in nördliche Breiten ist der Anblick des Polarlichts zwar populärer geworden, hat aber von seiner Faszination nichts verloren. Nun ist es erstmalig möglich, sich diese Eindrücke unproblematisch an die Wand zu zaubern – mit dem Kalender **Polarlicht 2013, 13 farbige Blätter mit Erläuterungen, Großformat 70 x 57 cm, € 39,90**

Brillant in Szene gesetzt

Für viele Shiplover ist der Erwerb dieses besonders beliebten Kalenders ein „Muss“, da sie seine einzelnen Blätter sammeln. So zieren immer mehr dieser klassischen Grafiken die Wände. Jedes der mit einem Hinweis auf den jeweiligen Künstler sachverständig von Dr. Boye-Meyer Friese kommentierte Schiffs- und Reederei plakate wird dem Betrachter wieder viel Freude bereiten. **Historische Schiffsplakate 2013, 13 farbige Blätter, Großformat 47 x 67,5 cm, € 29,90**

Momente des Segelsports

Die von Svante Domizlaff sachverständig ausgewählten und beschriebenen spektakulären Bilder verschiedener renommierter Yachtfotografen mit ihren ungewöhnlichen Perspektiven und Ausschnitten von Yachten und Szenen entführen den Betrachter in die Welt des Hochseesegelns. **Segeln 2013, 13 farbige Blätter Großformat 56 x 45,5 cm, € 22,90**

Ein Stück Seefahrtsgeschichte

Das Ein- oder Auslaufen von Großseglern zieht selbst im maritimen Hamburg immer wieder viele Menschen in den Hafen oder ans Elbufer. Die Schiffe vermitteln einen Eindruck von Seefahrerromantik, auch wenn sie seit langem nicht mehr in der Frachtfahrt fahren, sondern der Ausbildung oder dem Seetourismus dienen. Die eindrucksvollen Porträts geben mit vielen Details einen Eindruck vom Leben und der Technik an Bord.

Windjammer 2013, 13 farbige Blätter, Großformat 56 x 45 cm, € 22,90

Kunstwerke aus der Segelschiffszeit

Hier sei wieder einmal auf den beliebten Klassiker mit seinen qualitativ hochwertigen Leinenstruktur-Reproduktionen von Kapitänsbildern fracht-fahrender Segelfahrzeuge hingewiesen. Die Darstellungen verschiedener Segelschiffstypen vergangener Epochen mit sachverständigen Erläuterungen haben seit über drei Jahrzehnten eine große Anzahl von Liebhabern.

Chronik der Seefahrt 2013, 13 farbige Blätter, Format 41 x 41,5 cm, € 21,50

...und vom Delius Klasing Verlag:

Für Freunde klassischer Yachten

Die Popularität klassischer Yachten, ihrer Geschichte und ihren beliebten Veranstaltungen ist ungebrochen. Ihre immer zahlreicheren Enthusiasten müssen einen eigenen Kalender haben. Mit diesen faszinierenden, von Yachtedakteur Fridtjof Gunkel kommentierten, Aufnahmen aus der Klassikerszene können sie sich wieder an dem besonderen Stil des bekannten Fotografen erfreuen.

Nico Krauss, Yacht Classic 2013, 13 farbige Blätter, Großformat 67,5 x 47 cm, € 29,90,

Im Wechsel der Gezeiten

Ruhe, Frieden, Weite und Klarheit vermitteln den besonderen Reiz der von der UNESCO zum

Welterbe der Menschheit erklärten größten zusammenhängenden Wattfläche der Welt. Der Fotograf hat mit seinen Bildern den besonderen Charakter dieser Land- und „See“-schaft festgehalten.

Nico Krauss, Wattenmeer 2013, 13 farbige Blätter mit Erläuterungen, Großformat 67,5 x 47 cm, € 29,90

Königlicher Sport

Der bekannte Yachtfotograf Peter Neumann hat wieder eine Sammlung neuer, spektakulärer Regattamotive zusammengestellt. So vielfältig wie unser Sport sind auch die Boote und Yachten, Situationen und Wetterbedingungen, die er bei verschiedenen Regatten an vielen Orten Fotos festgehalten hat.

Peter Neumann, Yachtsport 2013, 13 farbige Blätter, 1 Blatt mit Erläuterungen, Format 56 x 45,5 cm, € 22,90

Zwei zur Auswahl:

Baudenkmale der Seefahrt

Schon vor Jahrhunderten erleichterten Leuchttürme den Seefahrern die Navigation. In unserem Jahrhundert sind wir Zeugen des Bedeutungsverfalles dieser maritimen Wahrzeichen für den Nautiker. Einige haben zwar immer noch ihre Berechtigung, doch immer mehr werden stillgelegt, aber häufig als Baudenkmäler weiter erhalten. An der Elbe werden sogar noch neue gebaut! Doch die gemauerten oder stählernen Zeugnisse früherer Technikarchitektur haben nichts von ihrer Faszination verloren.

Inzwischen gibt es zahlreiche Kalender zu diesem beliebten Thema. Wir weisen auf zwei davon besonders hin. Die Sammlung des französischen Leuchtturm Fotografen Plisson zeigt wieder eine große Bandbreite von Türmen aus aller Welt mit ausführlichen Erläuterungen.

Seit dem Vorjahr hinzugekommen ist ein etwas kleinerer und preiswerterer, aber ebenfalls sehr schöner Kalender.

Philip Plisson, Leuchttürme 2013, 13 farbige Blätter Großformat 70 x 57 cm, € 39,90 und Gabi Reichert, Leuchttürme 2013, 13 farbige Blätter, Großformat 56 x 45,5 cm, € 22,90

Die Arbeit der Seenotretter

Einige tausend Mal im Jahr gelten die Einsätze der DGzRS in der Sportschiffahrt. Daran erinnert nicht zuletzt dieser Kalender, der in großformatigen Fotos auf die Arbeit des Seenotrettungsdienstes hinweist. Die Bilder zeigen Ausschnitte von den Aufgaben, den Männern und ihren Schiffen, die bei jedem Wetter rausgehen, um zu helfen. Mit dem Erwerb dieses Kalenders tun Sie sogar noch ein gutes Werk, denn vom Verkaufserlös gehen € 2,60 direkt an die DGzRS!

... wir kommen 2013, 13 farbige Blätter im Format 45 x 47 cm, DSV-Verlag, Vertrieb Delius Klasing, € 19,90

Dies und Das

Opti-Erfolg auf dem Brombachsee

Unser Optikind Fritz Meyer schrieb uns: Ich war in den Sommerferien mit meiner Familie und dem Opti „Wellenhamster“ bei der WAB (Wassersportgemeinschaft Altmühl-Brombachsee) in Bayern. Dort habe ich bei der Ernst-Käppi-Regatta der WAB auf dem Altmühlsee mitgeselegt. Von den 15 gestarteten Kindern belegte ich bei wenig Wind und insgesamt vier Wettfahrten den 3. Platz. Die Betreuer dort waren sehr nett, und wir wurden gut gepflegt.

In der Kürze liegt die Würze. Wir danken Fritz für seinen kleinen „Bericht“ und wünschen ihm weiterhin viel Erfolg im Opti. Red.

Modellseglererfolg auf der Förde

Karl-Heinz Eichholz ist nicht nur mit seinem an der Flensburger Förde liegenden Folkeboot „Tranquilizer“ erfolgreich. Er versteht auch mit Modellyachten schnell zu segeln. So wurde er jetzt Sieger der inoffiziellen Deutschen Meisterschaft in der RC-Laser-Klasse. Wir gratulieren ihm zu diesem Erfolg. Leider liegt uns nur diese Kurzmitteilung vor. Deshalb, Kalli, wir würden gern mehr darüber lesen! (Quelle: Internet des FSC)

Blaue Flagge

Im Jahr 2012 wurden zum 26. Mal Sportboothäfen und Vereine mit der Blauen Flagge für umweltfreundliche Anlagen ausgezeichnet. Insgesamt haben 32 DSV-Vereine die Auszeichnung erhalten, davon diesmal allerdings nur drei Hamburger: Hamburger Yacht-Club, Hamburger Yachthafengemeinschaft und Norddeutscher Regatta Verein (Mitteilung des DSV Nr. III/2012)

Keine Kathedrale

Unser Clubhaus leuchtet wieder!

Nein, es handelt sich weder um den Dogenpalast in Venedig noch um eine frühgotische Kathedrale bei Nacht, sondern um die schlichte „Haasesche Bahnhofsgotik“ unseres Clubhauses, dessen technisch schwierige Außenbeleuchtung nach langer Pause rechtzeitig zur Winterszeit wiederhergestellt werden konnte.

Was der Besucher von außen nicht sieht: eine Spende ermöglichte die gründliche Renovierung des Fußbodens im Saal. Auch die Heizungsanlage ist überholt worden. Dies alles war möglich durch großzügige Spenden und den unermüdelichen Einsatz einiger ehrenamtlich aktiver Mitglieder. Wir danken allen, die sich um das Clubhaus verdient gemacht haben.



Die Beleuchtung soll auch daran erinnern, dass in diesem Winterhalbjahr wieder zahlreiche Veranstaltungen zum Besuch einladen. Die einzelnen Termine können Sie dem übersandten Terminblatt entnehmen.

Auch sei in Erinnerung gebracht, dass das Clubhaus von den Mitgliedern auch für private Veranstaltungen genutzt werden kann. Auskünfte darüber erteilt unsere Geschäftsstelle. Dort sollten Sie sich rechtzeitig einen Termin sichern.

Aus dem SVAOe-Archiv

Das Nachrichtenblatt Juni-Juli 1948

„Gerade als das Juni-Nachrichtenblatt fällig war, überraschte uns die Währungsreform, die durch die Blockierung aller Barmittel nicht einmal das Porto zum Versand der Vereinsnachrichten übrig ließ. Mit dem großen Geldschnitt vom 20. Juni begannen für alle Deutschen erhebliche finanzielle und wirtschaftliche Sorgen.“ So heißt es im Vorwort dieser Ausgabe von 1948. – „Geldschnitt“, das klingt doch irgendwie aktuell.

Die Sammlung der Nachrichtenblätter und Jahrbücher von der Gründung der SVAOe an ist ein Kernstück unseres Archivs. Hier ist die Geschichte unserer Vereinigung nachzulesen. Das zitierte Nachrichtenblatt von 1948 umfasst ganze neun Seiten auf inzwischen vergilbtem Saugpostpapier, das wahrscheinlich schwierig genug zu beschaffen war. Die Schriftleitung hatten Emil Massié und Gerhard J. Wolff jr., die am Beseler Platz in Groß-Flottbek fast Nachbarn waren.

Auch die Jugendabteilung unter Leitung von Dr. Benôit Courmont war von der Währungsreform „hart betroffen“. Die Mitglieder werden gebe-

Beckerbillett · Hamburg
Eintrittskartendruck und Kassensysteme

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



ten, „der besonders prekären Lage durch eine Sonderspende zu steuern“.

Zur Mitgliederversammlung wird ins Hotel „Stadt Pinneberg“ eingeladen: „Trotz Wetterlage und Sommerferien wird erwartet, dass sich möglichst viele Mitglieder an diesem Abend einfinden werden.“

„Aus dem Vereinsleben“ berichtet über das Ansegeln am 6. Mai, die Prüfung für ortsnah Küstenfahrt und die traditionelle Pfingstregatta nach Cuxhaven. Sie wurde nach „jahrelanger erzwungener Pause zum ersten Male wieder auf der ganzen Bahn nach Cuxhaven gesegelt werden. Die Erlaubnis zum Nachtsegeln ermöglichte erst die Durchführung“. (Über die durch die Besatzungsmacht den Seglern auferlegten Beschränkungen in dieser Nachkriegszeit steht mehr in unseren Jubiläumsbuch „Ein Jahrhundert

am Wind“.) Die Ergebnisse der Wettfahrt werden auf drei Seiten veröffentlicht. Ich fand zum Beispiel in der Gruppe 7, Kielkreuzer, als Gewinner des 2. Preises den legendären Hein Garbers mit „Windspiel III“. Auch viele bekannte Namen aus der SVAOe tauchen in dieser Ergebnisliste auf – Th. Lohmann, H. Erbrecht, H. Dierks. Berichtet wird auch über die Mittelgrundwettfahrt vor Cuxhaven.

„Neben diesen großen segelsportlichen Ereignissen soll aber unsere Modell-Abteilung nicht zu kurz kommen. Diese beging am 17. April die Feier ihres 60jährigen Bestehens im Alten Lotsenhaus in Oevelgönne.“ 40 Kinder und 20 Erwachsene feierten mit Kaffee und Kuchen. Der 1. Vorsitzende Kurt von Broock und der Vorsitzende der Modellabteilung, Wilhelm Siemsen, hielten Ansprachen. Am 23. Mai veranstaltete die Modellabteilung ein Wettsegeln auf der Elbe. 41 Modelljachten segelten vom Buben-deyufer quer über die Elbe. – 2013 ist wieder ein Jubiläumsjahr unserer 1888 gegründeten Modellsegelabteilung!

Auf der letzten Seite dieser schmalen Nachrichten vom Sommer 1948 steht „Zur besonderen Beachtung!“ etwas, das heute genauso gilt: „Verschiedene Vorkommnisse bei der Ausübung des Segelsports auf der Elbe geben uns Veranlassung darauf hinzuweisen, dass unter allen Umständen der Handelsschiffahrt rechtzeitig ausgewichen wird, damit Kollisionen auf jeden Fall vermieden werden. Durch den Aufprall des Windes auf die Bordwand großer Schiffe entsteht ein windleerer Raum, in welchem Segelfahrzeuge völlig manövrierunfähig sind. Es besteht dann die Gefahr des Ansaugens durch die Schraube. SVAOeer, stört nicht die Berufsschiffahrt! Sie bringt Euch Gefahr!“

Bleibt noch zu erwähnen, dass der Empfänger dieses Nachrichten-Exemplars Wilh. Wendt,

Hamburg-Gr. Flottbek, Wilhelmstraße 18 war. Das Porto betrug acht Pfennige. Die Absenderadresse der SVAOe lautete Hamburg 20, Hans-Much-Weg 12 III dazu der Vermerk: „German – Geschäftlich“.

Norbert Suxdorf

PS. Die Archivgruppe freut sich über Dokumente, Fotos und andere „Fundsachen“ zur Geschichte der SVAOe. Auch Spenden sind willkommen, sie helfen uns bei der Beschaffung von Arbeitsmaterial.

Zu unserem Titelbild

„Endeavour“ und „Shamrock“ 1930 im Training

Jørg Schildt – vom künstlerischen Handwerk zur Aquarellmalerei

Als junger Holzkaufmann in den 60er Jahren fing Jørg Schildt an, maritime Intarsienbilder zu schneiden, meistens bildnerische Gestaltungen aus seinem Seglerleben in der SVAOe. Drei seiner Intarsien hängen heute in unserem Clubhaus. In der Zeit von 1957 bis 2008 wurden sechs Boote restauriert oder total neu gebaut, natürlich ganz in oder später mit viel Holz. Auch diese Boote zierten Intarsien. Ein Markenzeichen von ihm wurden die Spantenrisse als Intarsie an seinen verschiedenen Booten.

Da sich mit Holz so schön arbeiten lässt, steht Jørg immer noch gern an seiner Drechselbank in seiner geräumigen Werkstatt. Viele schöne Holzarbeiten entstanden dort. Die schöne Schiffsuhr am Tresen der Clubhausbar oder die Restaurierung eines Fischkuttermodells fielen auch dabei ab.

Ab 2004 widmete sich Jørg zunehmend der Aquarellmalerei, wobei er eine Vorliebe für die großen Schoner und Yachten aus der Zeit zwischen 1870 und 1930 entwickelte. Waren es zunächst vor allem die in der Neufundlandfischerei eingesetzten Schoner der Portugiesen und Kanadier, die durch die Malerei sein zunehmendes Interesse erweckten, so folgten auch immer mehr Darstellungen großer, meist schonergetakelter berühmter Segelyachten. Heute hängt eine ganze Galerie dieser Bilder in seinem Haus in Halstenbek. Wer sich dafür interessiert, darf ihn dort gern besuchen, denn mit seinen Bildern auf Ausstellungen zu gehen liegt ihm nicht.

Da wir ein Segel- und kein Fischereiverein sind, wählten wir für unser Titelbild das Aquarell von zwei berühmten Segelyachten, die in den frühen Jahren des 20. Jahrhunderts um den „America’s Cup“ kämpften.

Neben schönen Aquarellen werden von Jørg auch immer wieder spezielle Holzarbeiten gefertigt. So hat er in jüngerer Zeit mehrere Tafeln mit Halbmodellen und silbernen Siegeschildern – so genannten „Cockpitschildern“ – früherer Regattasegler mit feiner Hand teils restauriert, teils neu angelegt, die heute in unserem kleinen Saal bewundert werden können.

Jürgen Schaper



Urlaubssplitter....

Auch ein Fahrtenbericht

Lieber Jürgen! Die Idee, Dir mal zu schreiben, kam mir beim Lesen Deines Beitrages über Wetterkunde. Wir haben an Bord einen wunderbaren alten Trommel-Barografen. Morgens werfen wir immer zuerst einen Blick auf die Papierrolle!

Wir waren fünf Wochen unterwegs, erste Woche war sehr kalt, dann drei Wochen bis dreimal am Tag „Waschgang“ an Bord. Nur die letzte Woche war so, wie Sommer in unseren Breiten sein sollten. Warten wir auf das nächste Jahr!

In Hesnæs /Falster machten wir neben einem Boot aus Warnemünde fest. Uns als Neuankömmler fragte die Mannschaft des Bootes listig, ob uns der Duschcode bekannt wäre. Wir lachten und sagten, das ist doch einfach, die Nummer ist 4711! Es war aber 2012.

Später legte noch ein Boot in Hesnæs an. Wir helfen ja gern beim Festmachen, aber der Skipper legte das Boot quer zum Schlingel an. Ich versuchte, ihn zu überzeugen, es am besten mit dem Bug gegen den Wind zu legen. Darauf gab es eine laut geführte Diskussion zwischen dem Skipper und seiner Frau. Wie rum denn Madam liegen wollte – mit dem Heck oder mit dem Bug zum Schlingel. Die Dame wollte nicht „intim“ liegen. Sie meinte damit, dass niemand in ihr Boot sehen sollte. So etwas habe ich noch nicht gehört. Nachher lag das Boot dann doch mit dem Steven gegen den Wind, aber viel zu sehen war nicht – das Boot hatte gar keine Fenster.

Wir haben nach 12 Jahren in diesem Jahr wieder einmal die Insel Anholt angesteuert. Die erste Überraschung auf den Weg dahin war, dass zwischen Grenå und Anholt ein Windpark gebaut wird. 111 Windräder mit einem Durchmesser von 120 Metern und einer gesamten Höhe von 146 Metern werden aufgestellt. Unser „Michel“ in

Hamburg ist „nur“ 139 Meter hoch. Die Sockel wiegen 200 Tonnen und der Aufbau 400 Tonnen. Der Windpark bedeutet einen Umweg von ca. 5 Seemeilen.

Anholt ist immer noch schön wie vor 38 Jahren, als wir das erste Mal hier waren. Für uns neu ist, dass es jetzt Tonnen an den Schlingeln gibt. Wer am Nachmittag eintrifft, muss noch nach dem „Tortenprinzip“ am Ende der Schlingel mit Heckanker festmachen. Die Fischversorgung morgens vom Kutter ist einfach Spitze.

Auf einem Nebenlieger wurde am Nachmittag um 16:00 Uhr bei schönstem Wetter Besuch zum Kaffee empfangen. Es wurde über dies und das geredet. Der Besuch hatte einen Laptop mitgebracht und zeigte seinem Freund, was damit alles möglich ist. Dann wurden die neuesten Wetterdaten abgelesen und laut verkündet: „In einer Stunde gibt es Regen!“ Ich sah zum Himmel und hatte meine Bedenken, denn er zeigte ein wunderbares Blau, so richtiges dunkles „Anholtblau“. Es folgte einer der wenigen milden wunderbaren Abende die wir in diesem Urlaub erlebt haben. Mit dem Regen wurde es nix. So viel zum Thema „Technik“.

Peter Wannack

„Seelotsen“

Das besondere Buch aus unserer Clubhausbibliothek

Anfang Mai dieses Jahres fuhr ich zum dritten Mal mit der „Atalanta“ von Wismar zum Hamburger Hafengeburtstag. Der ehemalige Lot-senschoner, Baujahr 1901, war später im Besitz des DHH und der Warburg-Bank. Heute wird er von einem Förderverein in Wismar betrieben. Auf der „Atalanta“ erlebte ich schon schöne

über den Atlantik geknuppelt! Mein Großvater besaß mit 24 Jahren als Kapitän und Reeder sein eigenes Schiff!"

Der vollständige Titel des kleinen Buches, erschienen in der „Naturwissenschaftliche Bibliothek für Jugend und Volk“ lautet „Seelotsen-, Leucht- und Rettungswesen – Ein Beitrag zur Charakteristik der Nordsee und Niederelbe“. Dem entsprechend erfährt der Leser eine Menge über die Organisation der Lotsen und ihre Schiffe zur damaligen Zeit, aber auch über Feuerschiffe und Betonung, Strandraub und Strandrecht, Rettungswesen und Schiffsbergungen. Wer das alles genau wissen möchte, kann den Text von vorn bis hinten lesen oder auch beim Nurdurchblättern so mache Entdeckung machen. Bild 37 zum Beispiel zeigt Lotsenzeichen der 1745 gegründeten „Övelgönner und Neumühler Lootsen-Brüderschaft, die noch heute (1911! Red.) mit den Blankeneser und Hannoverschen Lotsen von der ‚Bösch‘ am Kaiser-Wilhelm-Kanal aus als Oberlotsen auf der Elbe ihren Dienst tun. Das Symbol der Lotsenschaft ist das Bleilot und die Tonne.“ (Die der SVAOe von Werner Herzog gestifteten Original-Lotsenzeichen hängen im Clubhaus. Red.)

Helmuth Meyer war ein aufmerksamer Leser. Wenn der „Seelotsen“-Autor F. Dannmeyer zum Beispiel schreibt „....Hier ist die Einfahrt zur Elbe und links und rechts drohen Scharhörnriff und Großvogelsand“, so steht handschriftlich daneben: „Falsch! Bei der Einfahrt zur Elbe liegt links Großvogelsand u. rechts Scharhörnriff.“ Und wir erfahren aus den Anmerkungen Helmuth Meyers Stories wie diese: „31. August 1922 – Schwere Kollision vor Blankenese – Carnavonshire (9300 Tonnen) und Eurydamas (5800 Tonnen) Blue Funnel Line. Die Eurydamas musste in sinkendem Zustand vor Blankenese auf den Schweinesand aufgesetzt werden. Dort wurde sie notdürftig

abgedichtet und dann nach Hamburg ins Dock geschleppt. Ich habe alles mit erlebt! Ich bin sogar im Segelboot meines Onkels Hans Meyer (Libelle) längsseits gewesen u. habe das Scheunentorleck und die Inder bewundert!“ An anderer Stelle erfahren wir aus den Notizen: „Onkel Hans trug alle 3 Titel: Vollandse, Oberlotse und Böschlotse!!! – mein Onkel Hans Meyer, † 1948!“

140 Seelotsen, 80 Elblotsen und 32 Hamburger Hafenlotsen waren damals im Einsatz. Die Maschinenkraft hatte den Wind schon weitgehend abgelöst. Vor der Elbmündung standen schon Lotsendampfer, ein Bild zeigt die „Admiral Karpfanger“, das Foto darunter zeigt „vor der Elbmündung kreuzende Lotsschoner“. Helmuth Meyer merkt an: „Die Lotsschoner gibt es heute nicht mehr! Die Lotsen werden vom Lotsendampfer direkt an die Schiffe mit kleinen Motorbooten übergesetzt! Bei Normalwetter bei Feuerschiff Elbe I, bei Sturm u. schwerem Seegang bei Elbe III.“ An anderer Stelle im Buch heißt es: „Die Tage der Jolle sind gezählt, und an ihre Stelle tritt ein Dampfer, um das rot gemalte, schwereichene Segelfahrzeug, dass so manchen Stürmen trotzte, zu ersetzen. Nicht weil er sicherer ist; sondern weil er, unabhängig von Wind, Wellen und Gezeiten, seinen Dienst schneller verrichtet. Schade drum! Mit ihr vermindert unsere schnelle Zeit wiederum ein Stück echten Seemannslebens, das doch nun einmal mit der Segelschiffahrt verbunden ist.“

Helmut Meyer stimmt mit seinem Kommentar in das Klage lied ein: „Ach, was alles mehr ist im Laufe der letzten Jahrzehnte von der guten alten Segelschiffahrt und der Schiffahrt überhaupt verschwunden!!!“ Ob die alte Segelschiffahrt wirklich immer so gut war, kann man angesichts der Bilder von havarierten Segelschiffen zumindest bezweifeln.

Norbert Suxdorf

Bücher für den Herbst

Mehr als praktische Tipps für Langfahrten

Als ich die Neuerscheinung dieses Buches in Händen hielt fragte ich einen bekannten Segler und Leser: „Muss man eigentlich ein Buch, das es in wenigen Jahren auf sieben Auflagen gebracht hat, seinen Lesern noch vorstellen?“ „Unbedingt“ meinte er, da ja inzwischen neue Segler und Leser und damit Interessenten dazugekommen sind.“ Also werde ich es versuchen. Der Autor: Einer der erfahrensten Blauwassersegler und Weltumsegler Deutschlands. Sein wichtigstes Buch:

Der Titel sagt (fast) alles - ein Standardwerk für alle Langfahrtsegler. Inhalt: Nicht nur Tipps und Ratschläge, sondern Behandlung menschlicher und technischer Widrigkeiten und Probleme auf Langfahrten. Auch für Segler, die die heimatischen Gefilde nie verlassen, gibt es unzählige wertvoller Anregungen und Hinweise. Denn: Was sich auf hoher See bewährt, taugt erst recht für die Küste. Ich hielt schon die Voraufgaben jeweils für das beste Buch über Segeln. Warum? Weil man immer wieder hineinsieht. Nun hat der Autor es

ausgehend von seinen Erfahrungen gründlich aktualisiert, gestrafft und: es ist € 5,- billiger als die Voraufgabe!

Bobby Schenk, Blauwassersegeln, 368 Seiten, 298 Farbfotos, 41 farb. Abb., Delius Klasing Verlag, € 29,90.

Was ist mit unserem Wetter?

Hinterher ist man immer klüger. Das gilt besonders für die Wetterentwicklung im zurückliegenden Sommer, in dem ein Tiefdruckgebiet nach dem anderen die Segler auf der Ostsee beutelte und manches weitgesteckte Ziel in Starkwind, See-gang und Regen ertrank. Wie entwickelte sich das Wetter auf der Ostsee? Wieweit kann man sich auf Vorhersagen verlassen? Warum lagen einige Wetterberichte und -vorhersagen voll daneben? Warum wurde es später noch sommerlich warm? Gerade dieser Sommer zeigte, dass es für Segler unerlässlich ist, sich selbst mit der atlantischen wie auch der örtlichen Wetterbildung mehr zu befassen als blindlings den offiziellen, zwangsläufig eher großräumigen, Angaben zu vertrauen. Sie bleiben zwar unbestritten wichtig, bedürfen aber der Deutung. Hierbei soll dieses Büchlein beitragen, das sich gezielt dem Ostseewetter



© BSH

Besuchen Sie uns auf der **hansehoot!** Halle B5 Stand G.160

»IMMER AUF KURS« MIT AKTUELLEN SEEKARTEN, ELEKTRONISCHER NAVIGATION, TÖRN- UND REVIERFÜHRERN VON HANSENAUTIC

HanseNautic
BADE & HORNIG • ECKARDT & MESSTORFF

HanseNautic GmbH · Herrengraben 31 · 20459 Hamburg · 040-37 48 42-0 · www.hansenautic.de

widmet. Nutzen Sie Herbst und Winter zu einer Nachbereitung Ihrer Erfahrungen und Vorbereitung ihrer nächsten Sommertour.

Michael Sachweh, Segelwetter Ostsee, Wolken, Wind und Wellen richtig deuten, 128 Seiten, 28 Farbfotos, 116 Abbildungen, Delius Klasing Verlag, € 14,90

hinzulernen. So empfehlen wir dieses Buch für die Wintermonate, damit man sich auf sommerliche Fahrten in Ruhe vorbereiten kann.

Rob Gibson, Bootsmanöver, Sicher fahren unter Segel und Motor, 112 Seiten, 20 Farbfotos, 149 farb. Abb., Delius Klasing Verlag, € 14,90

Bootsmanöver für Quereinsteiger

Im Gegensatz zu dem frühen Einstieg in den Segelsport früherer Zeiten beginnen immer mehr Segler und Motorbootfahrer ihre „Bootskarriere“ erst in mittleren Jahren. Mit Eifer und Begeisterung lernen sie die einzelnen Manöver. Dennoch lehrt die Erfahrung, dass ihnen komplizierte Bootsmanöver mangels praktischer Übung oft schwer fallen. Hierbei führt oft die Angst vor Schäden zur Unsicherheit. Auch wenn die Praxis der beste Ausbilder ist, so sollte man es nicht unterlassen, sich anhand von spezieller Fachliteratur in Ruhe vorzubereiten. Das tut man am Besten im Winterhalbjahr. Der Autor, ein langjähriger versierter Ausbilder, hat bereits zahllosen Neulingen durch gezieltes Training die Angst vor Hafenmanövern genommen. So stellt er außergewöhnliche und besonders schwierige Bedingungen ausführlich und leicht verständlich dar. Auch erfahrene Skipper können noch einiges

Zu guter Letzt

„Honi soit qui mal y pense“



Alte Grabstele in Norwegen, heute Seglingsmerke (Seezeichen)
Foto: L. Brekmoe

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

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

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

Bürozeiten der Geschäftsstelle: Dienstag bis Freitag 8.30 bis 12.30 Uhr

Dienstagnachmittag 15.00 bis 19.00 Uhr · Montags ist das Büro geschlossen

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

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

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

Die Redaktion behält sich vor, eingesandte Texte zu kürzen.

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

E-Mail: info@evert-druck.de

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

E-Mail: mail@svaoe.de

Die Bezugsgebühr ist im Mitgliedspreis enthalten.

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

Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier