

## Windiger Saisonauftakt



Start zum Elbe-Auftakt vor dem Yachthafen

Foto: Kay Rothenburg

## In dieser Ausgabe

Ein Hauch von Olympia	Seite 2
Spendenaufwurf – ein neuer Bus	Seite 5
Rasmus, ein echter Klassiker	Seite 6
Familiennachrichten	Seite 7
Geburtstagsgrüße	Seite 7
Mitgliederbewegung	Seite 7
Pech für IMX – Elbe-Auftakt Regatten	Seite 8
Frischer Wind in Ecke	Seite 11
Segeln und Alkohol	Seite 14
Nur mäßige See – Gründungsfest	Seite 15
Ehrungen	Seite 17
Vergabe der Fahrtenpreise 2008	Seite 19
Ein guter Saisonstart	Seite 21
Rettungswesten gestiftet	Seite 23
Saisonvorbereitung	Seite 23
Erst durch ein Minenfeld – JHV des HS	Seite 24
Unser Yachthafen – JHV der HYG	Seite 26
Ein ganz normales Jahr – JHV des CSH	Seite 29
Segler und „ihre“ Behörden	Seite 31
Einhandsegler ertrunken	Seite 33
Nadelöhr NOK	Seite 33
Entschlackt Minister Tiefensee Vorschriften?	Seite 35
Segelzeit – Zeit für Berichtigungen	Seite 35
Dies und das	Seite 36
Bücher für den Sommer	Seite 39
Zu guter Letzt	Seite 40

*Gib den Kindern einen guten Willen,  
unterstütze ihre Anstrengungen,  
segne ihre Mühen. Führe sie nicht den  
leichtesten Weg aber den schönsten.  
Janusz Korczak, Arzt, Schriftsteller,  
Pädagoge, Jude 1942 ermordet*

## Ein Hauch von Olympia

### Über Jung und Alt

Ein Hauch von Olympia wehte auf unserer Zusammenkunft am 24. März durch das Clubhaus. Das ist schon etwas ungewöhnlich. Waren doch bisher SVAOe-Mitglieder nicht gerade prädestiniert, an olympischen Segelwettkämpfen teilzunehmen. Bisher hatte es allenfalls zu Meisterschaften, manchmal auch gewonnenen oder knapp verlorenen, gereicht.

Florian Spalteholz, der achtjährig 1986 in die SVAOe eintrat und dessen Fähigkeiten auf den Regattabahnen in der SVAOe schon frühzeitig erkannt und gefördert wurden, zählt zu den wenigen Ausnahmen. So gewann er die Deutsche Jüngstenmeisterschaft im Opti 1991. Dass es dabei nicht blieb, zeigten seine späteren Erfolge im 420er, im 470er und anderen Klassen und jetzt die Teilnahme des inzwischen 32-Jährigen an den olympischen Segelwettkämpfen im vergangenen Jahr in Peking. Gesegelt wurden die olympischen Wettfahrten in der geräumigen Bucht von Qingdao, das als frühere deutsche Kolonie Tsingtau vor 100 Jahren auf seiner Reede eher Ansammlungen von Kreuzern und Handelsschiffen, statt wie heute, friedlicher Regattasegler und statt korrekt in weiß oder marineblau gewandeter Matrosen der Kaiserlichen Marine nun unzählige locker gekleidete Segler in



Florian Spalteholz bei seinem Vortrag im Clubhaus  
Foto: Jürgen Schaper

und berichtete einem gut besuchten Plenum über die Ereignisse, über Abläufe, Taktiken, Manöver und Details bis hin zu ihrer verhängnisvollen Ruderhavarie auf guter Position, die zur Aufgabe und möglicherweise sogar zum Medaillenverlust führte. Und seine aufmerksamen und wissensdurstigen Zuhörer? Das waren natürlich alles unsere jungen

seinen belebten Straßen sah.

Florian Spalteholz, inzwischen nach mehreren Klassenwechseln, und vielen Erfolgen nun im Tornado mit Johannes Polgar zur deutschen Spitze aufgestiegen, zeigte im Clubhaus einen Film über die olympischen Regatten der Tornados

Leute. Regattanachwuchs beiderlei Geschlechts vom Opti bis zur J24. Da drängelten sich Informationshungrige, die etwas erfahren wollten, wann gibt schon einmal ein leibhaftiger Olympiateilnehmer, zudem noch aus der SVAOe, seine Erfahrungen weiter. Doch weit gefehlt. Im Clubhaus saßen – wie immer – zumindest überwiegend die üblichen Verdächtigen. Also Menschen oft vorgeschrittenen Alters – die, mit einigen Ausnahmen, – entweder nie Regatten gesegelt haben, oder deren aktive Zeit lange zurückliegt. Jugendliche, Junioren, SchiffsführerInnen und Mann(Frau)-schaften der ihnen von uns zur Verfügung gestellten Boote? Eigner und Mannschaften der Regatten segelnden Mitglieder? Leider Fehlanzeige.

Nach dem Film berichtete Florian über die Begleitumstände, wie Klima-, Wetter- und Stromverhältnisse, See- und Segelverhalten, Organisation und Betreuung an Land und zu Wasser, staatliche Lenkung, Aufsicht und Beobachtung, Umwelt-

## Die Langfahrtzeit beginnt, ist das nicht schön!

### Denn auf so einer Segelreise gibt es so viel zu sehen!

Nicht nur die Tonnen suchen, sondern auch Naturbeobachtungen erleben. Und womit geht es besser, als mit einem ordentlichen Fernglas vom Segelkamerad Peter Wannack! Wir empfehlen für den Segelsport das STEINER Fernglas Navigator 7x50 mit Peilkompaß, es liegt sehr gut in der Hand, ist gegen Wasser geschützt mit neuer Vergütung und einer 7fachen Vergrößerung. Und der Preis: nur 379.- Euro!! (das gleiche ohne Kompaß haben wir schon für nur 309.- Euro) Dann führen wir auch Ferngläser von LEICA, ZEISS, Swarovski, MINOX, NIKON, STEINER und Olympus! Für jeden Geldbeutel ist etwas dabei.

Und wenn Sie uns nicht in unserem Geschäft am Hamburger Michel (nähe Hafencity, in der Töpferstiftung) besuchen können, besuchen Sie uns doch einfach im Internet unter [www.foto-wannack.de](http://www.foto-wannack.de)

Kostenlos senden wir Ihnen auch gerne unsere Unterlagen, Prospekte der Neuheiten und unsere kleine Broschüre „die Merkmale guter Ferngläser“. Haben Sie den letzten Yacht-Test über Digital-Kameras für den Segelsport gelesen? Auch da können wir helfen, wir verkaufen nicht nur, sondern beraten und erklären auch die Digital-Kameras.

**Auf Langfahrt vom 20. Juli bis 9. August 2009**



**WALTER WANNACK**

FOTO - FERNGLÄSER - DIGITAL - VIDEO

Montag bis Freitag von 9.00 bis 18.00 Uhr

Neanderstraße 27 · 20459 Hamburg · Telefon 040/34 01 82 · Fax 040/35 31 06 · [www.foto-wannack.de](http://www.foto-wannack.de)

probleme, aber auch Privates, wie Unterbrechung des Studiums, finanzielle Fragen, Sportpolitik und -förderung, Sponsoring, Transport von Booten, wie man als geförderter Leistungssportler so über die Runden kommt und vieles mehr. Dabei beantwortete er geduldig unzählige Fragen, die seine zwar aufmerksamen und interessierten, aber niemals selbst olympisch segelnden Zuhörer stellten. Er behandelte dabei Fragen, deren Beantwortung und Lösung auch für gegenwärtig aufstrebende Segler von Bedeutung sein können. Sein Vortrag und seine Bereitschaft zu freimütiger Diskussion waren gut, seine Darstellung streckenweise spannend, da er auch heiklen Fragen nicht aus dem Weg ging. So war das Interesse groß und zeigte, wie interessiert auch unsere älteren Mitglieder sind.

Leider glänzte die eigentliche Zielgruppe für einen Abend über olympisches Segeln durch Abwesenheit. Sie hatten wohl Wichtigeres zu tun. Auf Nachfrage war von einer Sitzung die Rede. An einem angekündigten Abend wie diesem? Muss das so sein?

„Sieh das nicht so eng“, dachte ich mir. Das ist sicher eine Ausnahme, ein Versehen, dumm gelaufen, das kann immer mal passieren, und hatte es schon fast vergessen, als sich vier Wochen später dasselbe wiederholte. Diesmal war der Film über das Jubiläumsjahr 2005 angekündigt. Eine Gruppe junger Regattasegler präsentierte sich um die großzügigen Förderer Prof. Dr. Martin Carstensen und Karsten Witt. Es wurde geredet, gedankt, gelobt, gelacht und fotografiert. Ein absolut erfreuliches Ereignis also. (Siehe auch den Bericht hierüber in dieser Ausgabe.)

Danach verschwand die Gruppe in der Bibliothek, um ihre Planungen für 2009 zu besprechen – unter Hinterlassung einer etwas verduzt dreinblickenden Restversammlung, die sich den von Rolf Bunkus launig moderierten Clubfilm über das SVAOe-

Jubiläum 2005 ansah. Ich kann noch verstehen, dass das Thema vielleicht nicht jede(n) vom Hocker riss, aber die Frage darf erlaubt sein: Kann man solche Terminüberschneidungen nicht vermeiden? Es ist doch wichtig, die Jungsegler zu integrieren. Zumal in der Versammlung ebenfalls einige Förderer der J24 saßen. Wir sind doch ein Verein und nicht mehrere. Deshalb mein Wunsch: bitte ein besseres „Timing“.

Muss daran erinnert werden, dass die jungen Segler, schon heute eine wichtige, aber in wenigen Jahren die den Verein tragende Schicht sein werden? Sie sollen es sein, die die Führung des Mutterschiffs „SVAOe“ übernehmen und das große Werk einer harmonischen Gemeinschaft, das mehrere Generationen in über einem Jahrhundert durch ständigen Übergang von Alt auf Jung geschaffen und erhalten haben, fortsetzen und weitergeben. Es hat im Sport allgemein und in den Segelvereinen speziell keine Zeit gegeben, in der die Alten soviel für die Jungen (und Mädchen) getan haben wie in der Gegenwart. „Alt“ und „Jung“ sind ja keine feststehenden Grenzen, denn, das sei in schmerzhafter Erinnerung gebracht, aus „jung“ wird – schneller als man glaubt – „alt“. Wenn wir unsere Jobs an Jüngere übergeben sollen, geht das nur, wenn sie da hineinwachsen, wenn sie mitmachen, wenn sie wissen wofür, nämlich für die Jungen (und Mädchen), die nach ihnen kommen werden. So war's schließlich auch bei uns. Teamgeist also statt Zeitgeist.

Nun ist ja erst mal Sommer und Schippern angesagt. Aber denken sie mal dran, wenn die Boote wieder an Land stehen. Ich danke allen Spendern, Sponsoren und Förderern und wünsche Alt und Jung eine schöne und den jungen Besatzungen darüber hinaus eine erfolgreiche Segelsaison

Jürgen Chr. Schaper  
Kommodore

## Spendenaufruf

### Ein neuer Bus für die Jugendabteilung

Alt ist er geworden, unser Bus. 14 Jahre, 175.000 km hat er auf dem Buckel, und er hat mit seinen 8 Sitzplätzen zwischen Dänemark und Südfrankreich unzählige Reisen unserer Jugendlichen begleitet. Er diente dabei auch als Zugfahrzeug für Jollen und unsere J24-Regattaboote. Hierfür war er jedoch schon immer etwas zu schwach, an den Kasseler Bergen sinkt die Geschwindigkeit auf der Autobahn erfahrungsgemäß auf 40 km/h.

Es würden jetzt erhebliche Reparaturen anstehen, die Sicherheitsgurte müssten erneuert werden, es regnet durchs Dach, die Lenkung ist defekt und der Rost frisst ihn auch langsam auf. So hat der Vorstand der SVAOe auf Antrag der Jugendabteilung beschlossen, ein neues Fahrzeug anzuschaffen.

Dieses dient in erster Linie der Sicherheit der in dem Fahrzeug reisenden Kinder und Jugendlichen. Hierfür kommen unterschiedliche Modelle in Frage. Wichtig ist jedoch, dass das neue Fahrzeug zum Ziehen unserer Jachten ca. 140 PS haben sollte. Die Anschaffungskosten für so ein Fahrzeug belaufen sich auf ca. € 36.500,00. Der Verein steht zurzeit mit mehreren Anbietern in Verhandlung, um hier ein möglichst kostengünstiges Modell zu erwerben.

Leider ist es der SVAOe derzeit nicht möglich, diese Investition aus dem ordentlichen Haushalt zu bestreiten. Wir bitten daher alle Mitglieder um freundliche Unterstützung. Vielleicht haben Sie ja die Möglichkeit, etwas zu spenden. Wir möchten alle Spender namentlich auf dem neuen Bus nennen, es sei denn, dass Anonymität gewünscht ist. Firmen bieten wir die Möglichkeit, bei entsprechendem Sponsoring ein Werbeschild am Fahrzeug anzubringen. Selbstverständlich erhalten Sie für Ihre Zuwendung steuerlich relevante Belege. Der Vorstand bedankt sich schon jetzt für Ihre freundliche Unterstützung.

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

## „Rasmus“ – ein echter Klassiker

Wenn man durch den Hamburger Yachthafen geht, zieht eine wundervoll gepflegte klassische Yacht, der niemand ihre 37 Jahre ansieht, zwischen vielen modernen die Blicke auf sich. „Rasmus“ ist eine Hein-Garbers-Konstruktion aus dem Jahre 1948, die unter der Bezeichnung „Windspiel IV“ an Elbe und Küste bekannt wurde und von der er bis 1950 fünf dieser stabilen und seetüchtigen Schiffe gebaut hat, deren Stahlrümpfe alle noch genietet wurden.

Die „Rasmus“ ist gewissermaßen ein Nachkömmling dieser Serie. Sie wurde 1970 von Manfred Krefis, der in diesem Jahr 50 Jahre der SVAOe angehört, bei der Feltz-Werft in Finkenwerder, als reine Schweißkonstruktion, in Auftrag gegeben. Der Aufbau ist nicht mehr aus Holz, sondern ebenfalls aus Stahl, wie sich auch das ganze Deckslayout von den Vorgängern unterscheidet.

Die technischen Daten: Rumpflänge 12,30 m, Breite 3,20 m, Tiefgang 2,00 m, Verdrängung ausgerüstet ca. 14 t, Segelfläche 84 qm, Motor 20 PS SABB-Diesel.

1972 wurde die Yacht in Dienst gestellt und 26 Jahre von dem Ehepaar Krefis gesegelt. Im Mai 1998 ging das Boot in den Besitz von Kornelia und Jürgen Radde über, die mit einem umfangreichen Umbau begannen. Da ihnen die Ideen immer noch nicht ausgegangen sind, ist der Veränderungsprozess bisher nicht abgeschlossen. Inzwischen sind klassische Yachten wieder begehrt. Die „Rasmus“, weiterhin unter ihrem alten Namen, ist wie ihre Schwesterschiffe eine besonders gelungene und zeitlose Konstruktion einer schönen und seetüchtigen Segelyacht.

Das Ehepaar Krefis segelt nach dem Verkauf ihrer alten „Rasmus“ unter Beibehaltung des alten Namens einen Hanseat 70 b II. Wir wünschen beiden „Rasmus“sen weiterhin einen guten Kurs.

JCS

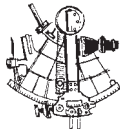


„Rasmus“ – Kornelia und Jürgen Radde – vor dem Yachthafen

## Herzliche Glückwünsche!

Herzliche Wünsche für das neue Lebensjahr gehen in dieser Ausgabe an diejenigen, die im Sommer Geburtstag feiern können. Besondere Grüße gehen an die „Runden“ oder „fast Runden“ von Alt und Jung.

09.07.	Uwe Toleikis	75 Jahre
10.07.	Peter Michael	70 Jahre
11.07.	Arthur-Wilhelm Hauschildt	85 Jahre
11.07.	Henning Heuer	60 Jahre
13.07.	Peter Zösch	65 Jahre
20.07.	Michael Thönnessen	60 Jahre
27.07.	Justus Wille	10 Jahre
29.07.	Marcus Boehlich	55 Jahre
31.07.	Jan Ruß	40 Jahre
03.08.	Rainer Burrlein	40 Jahre
03.08.	Prof. Hans J. Dräger	70 Jahre
03.08.	Lore Kühl	70 Jahre
07.08.	Luise Johanna Boehlich	20 Jahre
09.08.	Peter Voß	70 Jahre
09.08.	Willbert Wiech	60 Jahre
10.08.	Holger Albert	50 Jahre
11.08.	Jürgen Altstaedt	70 Jahre
11.08.	Götz Anders Nietsch	70 Jahre
17.08.	Sabine Diercks	65 Jahre
18.08.	Günter Leheldt	60 Jahre
22.08.	Wilhelm Mertens	60 Jahre



## Familiennachrichten

### Wir sind Eltern geworden!

Stefanie Schmidt & Lars Christiansen  
freuen sich über die Geburt von  
Caja Nike Christiansen (54 cm, 4120 gr.)  
am 2. März 2009, 10.51.  
Wir freuen uns mit ihnen!



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

## Pech für IMX und andere

### SVAOe Elbe-Auftakt Regatta 2009

Am Sonnabend den 25. April 2009 hatten sich die üblichen Verdächtigen in der üblichen Anzahl: 38 Meldungen, davon 16 = 42% SVAOeer (nur eine Jolle war nicht gekommen), morgens um 09:30 Uhr vor dem Hamburger Yachthafen eingefunden, um die Regattasaison wie üblich mit der Elbe-Auftakt-Regatta zu beginnen.

Bei noch frischen Temperaturen lachte die Sonne von einem blauen Himmel, dazu wehte ein ebenso frischer Ostwind. Zuerst gingen die kleinen Boote über die Linie, 10 Minuten später die großen. Warum gab es keine Startbegrenzungstonne? Dazu habe ich immerhin eine Vermutung. Telefongespräch mit „Ratte“ am Vorabend: „Alter, morgen ist kein Wind!“ „Red“ keinen Blödsinn, der Wind ist eben erst in der Dunkelheit weggegangen. Morgen ist wieder Wind“. „Na ja, ich muss sowieso erst die Tonne aus dem Schapp holen und noch aufblasen.“ „Dann fahr mal ein bisschen früher los, sonst schaffst du das nicht.“ „Alles klar, kein Problem“. Soweit unser Gespräch, aber ich vermute, er hat es zeitlich nicht geschafft. So wurde die Starttonne durch Kay Rothenburgs „Anna“ ersetzt, was bei einem Spinnakerstart nicht ganz risikolos ist.

Das erste Drama spielte sich aber noch vor dem Start ab, als sich bei Kai Neumanns IMX-38 „Roxy“ die Rutscher des Großsegels lösten und er wieder in den Hafen zurückkehren musste. Das zweite folgte gleich nach dem Start, als Klaus Pein seine Albin Express vor der Wedeler Au auf den Sand setzte und ohne Motor nicht wieder frei kam. Ich selbst habe auf der IMX-40 „Pax“ meines Schwagers Klaus-Uwe Stryi gesegelt, die Dank ihres Geschwindigkeitspotentials einmal durch das ganze Feld gesegelt ist. Nur Karsten Witts „Gunvør XL“ war am Ende etwas schneller. Auf dem Weg

zur Wendetonne 100 bei Pagensand waren einige Fahrwassertonnen an Backbord zu lassen, was bis auf eine Luffe alle getan haben. Der Skipper hat Besserung gelobt.

Nach der Wendetonne war es mit der Gemütlichkeit vorbei, denn nun ging es hoch am Wind zur Twielenfleth Reede. Der Wind frischte auf, maximal hatten wir 27 Knoten Wind auf der Anzeige, und so konnte man einige Boote aus dem Ruder laufen sehen. Leider auch unseres. Der Großschottrimmer stand mit seiner Winsch auf Kriegsfuß und mochte nicht in der nötigen Geschwindigkeit fieren. Da es gegen die Tide ging, fuhr man allgemein im Flachen, und viele haben die Veränderungen des Elbgrundes über den Winter mit dem Kiel ausgemessen. (Kontrolliertes „Grounding“? Red.) Es sind zu viele, um sie hier aufzuzählen, aber alle kamen unter Segeln wieder frei. Wer die Schleife vor Twielenfleth überstanden hatte (warum klappen die Spinnaker Manöver eigentlich im Frühjahr immer nicht?) und auf ein kleineres Vorsegel gewechselt hatte, konnte in Ruhe ins Ziel vor den Yachthafen kreuzen, vorausgesetzt der Großschottrimmer...

Wir kamen als Zweite an, was nicht hätte sein müssen, aber OK. Nachzutragen ist, dass Wettfahrleiter „Lui“ in weiser Voraussicht die Jollen nicht gestartet hatte. Berechnet waren die kleineren Boote vorne, allen voran die Folkeboote. Hier ist besonders das Folkeboot „Die Olle“ (Maziull, SCOe) zu nennen, das diese Wettfahrt über alles gewonnen hat. Die Herrschaften segelten ihre erste Regatta!

Am Sonntag (nun gab es eine Starttonne!) ging es bei wieder strahlendem Sonnenschein aber flauschigen 2–3 aus NO auf die Bahn. Waren die Starts am ersten Tag noch verhalten, kam es hier im ersten Start zu drei Frühstartern, von denen nur „Fonty“ sich bereinigte. „For Fun“ und „Brown Sugar“ hatten so nur einen schönen Segeltag, wobei dies

„Luv“, Heiko Tornow, mit Juniorencrew



SVAOe-Juniorenboot „Scharhörn“



Folkeboot „Fun“, Gebr. Pollähn



„Gunvør XL“, Karsten Witt mit Juniorencrew



SVAOe-Juniorenboot „Juelssand“



„Ballerina II“, Berend Beilken



„fonty“, Carsten Topf



„Pax“ – „kontrolliertes grounding“, Klaus Uwe Stryi



Alle Fotos: Kay Rothenburg

besonders „Brown Sugar“ geärgert haben dürfte, denn dieser versammelte so seine Chance auf den Gesamtsieg. Vor dem Wind bis zu den Hochspannungsmasten rannte „Pax“ dem Rest des Starts davon, nur die neue „Finesse“ (Haufe, NRV) war unter Gennaker schneller. Nach der Wendetonne ging es wieder im Flachen am Fährmannssand zurück und in die Hahnöfer Nebenelbe mit den schon für den Vortag beschriebenen Effekten.

Dort wurde es dann richtig flach, und so kam „Pax“, obwohl schon wieder in Richtung Fahrwasser gewendet, auf einem kleinen Berg so fest, dass sie selbst mit Motor nicht wieder frei zu bekommen war. Da wir in dieser Situation nur zwei Boote des Feldes vor uns hatten, fuhren nahezu alle zweimal an uns vorbei und sparten nicht mit hämischen Kommentaren in meine Richtung! Vielleicht sollte man erwähnen, dass die IMX-40 2,40 m tief geht und die Elbe Springtide und nach dem tagelangen Ostwind sehr niedriges Niedrigwasser hatte, so dass es für die großen Boote hinter dem Sand nicht einfach war zu kreuzen. Das musste auch Kai Neumann mit der IMX-38 erfahren, der sich in Sichtweite ebenfalls zur Ruhe legte. Pech für IMX!

Der Rest lief, soweit ich sehen konnte, undramatisch ab. Spannend wurde es noch ganz zum Schluss, als der Vortagessieger „Die Olle“ es gerade noch drei Sekunden vor Ende des Zeitlimits ins Ziel schaffte, so dass die „Code 7“ von Götz Friedhoff (SVAOe) als einzige diesem zum Opfer fiel.

Die Preisverleihung vor der „Tonne122“ war gut besucht und wurde den Gewinnern noch durch die Gaben unseres Sponsors PRORAINER, die mit dem beliebten SVAOe Regatta Logo bestückt waren, versüßt. Gesamtsieger wurde das Folkeboot „Fun“ der Gebrüder Pollähn (SVAOe). Dass ich eben diesen Preis wegen eines Murkses in der ersten

Ausgabe des Jahres unseres Regattaprogramms an „Hille Hex“ vergeben habe, möchte ich nicht weiter kommentieren. Der Fehler ist inzwischen bereinigt.

### Die Ergebnisse:

Schnellste Yachten nach gesegelter Zeit: 1. „Gunvør XL“ Karsten Witt, 5. „Luv“ Heiko Tornow/Daniel Rüter, 7. „Rainville“ Rainer Steffen, 9. „turbemus“ Jürgen Raddatz, 12. „Pax“ Klaus u. Dörte Stryi.

Schnellste Yachten nach Yardstick: 1. „Fun“ Gebr. Pollähn, 3. „Hille Hex“ Dr. Tönnies Hagelstein, 5. „fonty“ Carsten Topf.

Gruppen: Yardstick <93: 2. „Rainville“ Rainer Steffen, Gruppe Yardstick 93-99: 1. Hille Hex“ Dr. Tönnies Hagelstein, Gruppe Yardstick 100-110: 1. „fonty“ Carsten Topf.

Die vollständigen Ergebnisse sind wie üblich unter [www.svaoe.de](http://www.svaoe.de) zu finden.

Fazit: Ein schönes Segelwochenende aber – Pech für IMX!

Marcus Boehlich

## Der „Falke“ steht wieder zur allgemeinen Nutzung bereit!

Wie im letzten Jahr kann auch diesmal unser Vereins-Motorboot „Falke“ wieder von den Mitgliedern für eigene Ausfahrten genutzt werden, wenn gerade keine Führerschein-, Ausbildungs- oder Jugendfahrten anstehen. Dieses Angebot wurde 2008 erfreulich gut angenommen, und so sollte es auch 2009 sein. Näheres siehe unter [www.svaoe.de/Angebote/Vereinsboote](http://www.svaoe.de/Angebote/Vereinsboote). Einfach in der Geschäftsstelle einen Termin vereinbaren, sich kurz einweisen lassen (sofern noch erforderlich) und losdampfen – einfach, vergnüglich, problemlos.

## Frischer Wind in Ecke

### Erfolgreicher Frühjahrsputz in unserer Anlage

Zwei Yachten machen zwar noch keinen Sommer, aber die „Arcadia“ und die „Traum“ lagen schon am Steg; bevor mit dem üblichen Frühjahrsputz im und am Clubhaus und dem Ausbringen der Festmachebojen begonnen wurde. Doch seit dem 19. April erstrahlt unsere Anlage nun wieder in neuem Glanz und ist auf einen großen Besucherstrom vorbereitet.

Obmann Jan-Michael Otto und seine Frau Christiane waren, teils allein, teils mit kleiner Crew, schon vorher fleißig gewesen, hatten einige schadhafte Stegplanken ausgewechselt, den Grünbelag und die Möwensch... auf der Seebrücke beseitigt, eine Vielzahl kleiner Reparaturen ausgeführt sowie einiges Inventar erneuert. Das freundliche

Gästezimmer ist mit neuen Betten und Matratzen sowie einigen Änderungen neu gestaltet. Am Anleger wurden schon im Herbst einige marode Pfähle ersetzt.

Richtig ernst wurde es am 18. und 19. April, als sich etwa 20 Helfer bei zwar sehr sonnigem, aber noch etwas kühlem Wetter zum üblichen Frühjahrsputz einfanden. Arbeit gab es innen und außen vom Reinigen bis zu Farbarbeiten, Rasenmähen bis Dachrinnensäuberung genug. So ließ das gute und trockene Wetter sogar Malarbeiten an der Außenfassade zu. Eine besonders schwere Arbeit ist dann immer das Aufholen der Ankerketten der Festmachebojen, das aber in diesem Jahr mit zum Teil neuem Team gut klappte.

Der Lohn für alle war die von Christiane Otto vorbereitete Suppe, die nach vollbrachter Arbeit auf der inzwischen warmen Terrasse im Windschatten

# TOPLICHT

## SCHIFFSAUSRÜSTUNG FÜR TRADITIONELLE SCHIFFE

### Von Affenfaust bis Zitrone ...

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



Internet-Shop und Katalogbestellung:  
[www.toplicht.de](http://www.toplicht.de)

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



Unser „Kampftaucher“  
Ralph Lembcke



Fundstücke



Noch zu kalt zum Baden



Das verdiente Arbeitsessen  
Alle Fotos: Jürgen Schaper

des Nordostwindes großen Zuspruch fand. Eine fröhliche Runde alter und neuer Freunde unserer Anlage rundete mit Kaffee und Kuchen bei nettem Klönsnack und Kennenlernen den schönen Tag ab.

Am Sonntag wurde die Arbeit mit kleinerer Besetzung fortgesetzt. Hier betätigte sich Ralf Lembcke nicht nur als bewährter Taucher, indem er Bojengeschirre und Ankersteine auf dem Bojenfeld kontrollierte und dabei vier Ketten austauschte, sondern er krönte seine Arbeit, indem er als „Seeminenräumer“ sogar vier verschollene Haltegeschirre aufspürte und ihrer eigentlichen Aufgabe wieder zuführen konnte. Unser Dank gilt allen, die geholfen haben, besonders aber Ralph Lembcke, dem der schwerste Teil der Arbeit zufiel.

Jetzt erstrahlt die ganze Anlage land- und wasserseitig wieder in neuem Glanz und einem vorzüglichen Zustand. Auf dem Bojenfeld warten nun 32 Mooringbojen und am Steg 15 Festmachebojen auf Festlieger, von denen sich bisher 26 für dieses Jahr angemeldet haben, und zahlreiche Gäste. Sogar die ersten Kinder spielten bereits wieder am sauberen Strand, wenn sie auch im klaren, aber noch frühjahrskalten Wasser keine Badelust verspürten. Wir hoffen, dass es bald mehr werden, denn die Anlage ist besonders kinder- und familienfreundlich.

Wir danken dem Team der Lieger für ihre Mühe und wünschen allen bisherigen und neuen Liegern einen schönen Segelsommer.

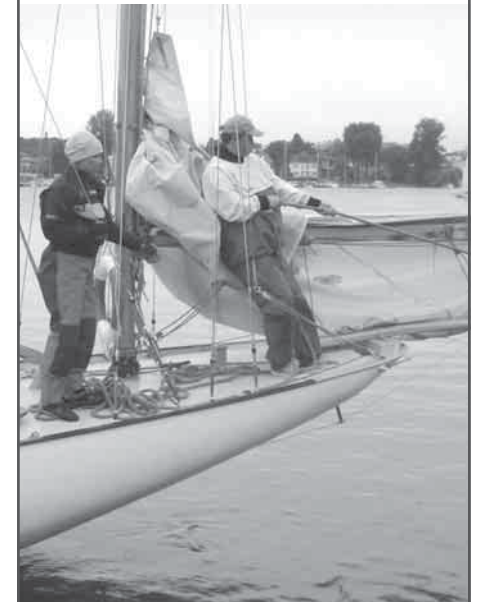
(Anmeldungen noch möglich bei: Jan-Michael Otto, Tel.: 04351/45 841, Mobil: 0170/207 27 66, Fax: 04351/88 32 53, E-Mail: otto@sva0e.de oder SVAOe-Geschäftsstelle)

JCS



## Firmenich Yachtversicherungen

Hamburg • Berlin



[www.sicheraufkurs.de](http://www.sicheraufkurs.de)

Chilehaus B • Fischertwiete 1  
20095 Hamburg

Tel. 040 - 32 81 01 - 731

Fax 040 - 32 81 01 - 77

Ein Unternehmen der Gossler, Gobert & Wolters Gruppe

## Segeln und Alkohol?

### Einladung „60 Jahre Kutterzirkus“ in Nachrichten Nr. 2/2009

Häufig wird der Alkoholkonsum von Jugendlichen und – bezogen auf die Hamburger Segelszene – insbesondere von jugendlichen Kutterseglern kritisiert; sicherlich gelegentlich auch zu Recht. Sehr selten wird hingegen der Alkoholkonsum erwachsener Segler hinterfragt. Dabei könnte man, wenn man darüber nachdenkt, wieso es zu teilweise exzessivem Alkoholgenuss durch jugendliche Segler kommt, mal an die Vorbildfunktion Erwachsener denken. Leider wird diese Vorbildfunktion von vielen Erwachsenen im negativen Sinne ausgeübt.

Zu diesem Thema fiel mir mit dem SVAOe-Nachrichtenblatt der SVAOe 2/2009 die Einladung zur 60-Jahre-Kutterzirkus-Feier für Kutter-Oldies in die Hände. Das dort veröffentlichte Programm der Fest-Veranstaltung kann man kurz wie folgt zusammenfassen: Man trifft sich vormittags um vor dem Segeln Sherry zu trinken, beim anschließenden Segeln wird dann Höherprozentiges getrunken, um schließlich nach Rückkehr in den Hafen den restlichen Nachmittag und (wer so lange durchhält) Abend Whiskey, Schnaps und ähnliches zu sich zu nehmen. Jedenfalls lädt der Ankündigungs-Flyer genau dazu ein. Soviel zur Vorbildfunktion.

Nun ist es so, dass der Kutterzirkus eine Jugendveranstaltung und eine Sportveranstaltung ist. Nicht zufällig findet dieser „echte“ Kutterzirkus parallel zu dem vorgenannten Jubiläums-Gelage statt. Veranstaltet wird der Kutterzirkus von Jugendleiter, Bestleuten und vielen Helfern, von denen die Eltern der teilnehmenden Jugendlichen und die Mitglieder der SVAOe erwarten dürfen, dass sie den jugendlichen Seglern vermitteln, dass es – weder aus sportlicher Sicht noch aus sonst irgendeiner Sichtweise – sinnvoll ist, vor

dem Segeln und/oder beim Segeln, Alkohol zu trinken. Es ist vielmehr absolut verantwortungslos. Und auch auf der abendlichen Party, auf der man ja gern das eine oder andere Bierchen trinken kann, sollte man daran denken, dass die Segelsportveranstaltung am nächsten Morgen weitergeht, so dass Hochprozentiges eher nicht angesagt ist. Dies sollte jedem Funktionär und auch jedem Kutterführer klar sein. Allerdings fällt es nicht leicht, diese Sichtweise einem Jugendlichen zu vermitteln, wenn parallel zum echten Kutterzirkus so genannte Jung-Senioren auf ihrer Kutterzirkus-Jubiläumsfeier ein gänzlich anderes „Vorbild“ vermitteln.

Eine Feier zum 60. Geburtstag des Kutterzirkus zu machen, finde ich super, denn der Kutterzirkus ist eine schöne und traditionsreiche Segelveranstaltung der SVAOe. Aber in der Weise wie mit dem Einladungs-Flyer für die Feier geworben wird, nämlich mit all den tollen hochprozentigen Getränken, die dort getrunken werden wollen, führt in eine völlig falsche Richtung. Es wird dem Kutterzirkus, so wie er in der Vergangenheit war und auch in Zukunft sein sollte, nämlich eine anspruchsvolle Segelsportveranstaltung kombiniert mit reichlich Spaßevents – nicht gerecht.

Und: Könnte es sein, dass einige derjenigen, die den Alkoholgenuss auf Kuttern kritisieren, selbst zu denen gehören, die bei der Jubiläumsveranstaltung kräftig und trinkfreudig mitfeiern?

Wenn Sie ein Kind hätten und nichts über das Segeln auf der Elbe wüssten und Sie würden zufällig den besagten Einladungs-Flyer in die Hand bekommen, würden Sie dann nicht auch versuchen, alles zu tun, um zu verhindern, dass Ihr Kind Kutter segelt? Das kann nicht im Sinne der SVAOe sein.

Inken Lippek  
(ehem. Jugendleiterin der SVAOe)

## Nur mäßige See

### The same procedure as every year?

Das konnten die Fans von Admiral Snyder wohl denken, denn seit 104 Jahren feiern die SVAOeer etwas sehr Abstraktes, nämlich den Geburtstag ihrer Seglervereinigung. Natürlich im Frühjahr und Immer um den eigentlichen Gründungstag herum, dem 5. April. „So alt wird kein Schwein“ und selten ein Mensch – aber ein Segelverein beweist, dass das für ihn kein Problem ist. Sogar bei bester Gesundheit. Obwohl die Gründung der SVAOe schon ein bisschen zurückliegt, gibt es darüber einen lesenswerten Bericht. Wie bitte? Ja, sie können ihn nachlesen im ersten SVAOe-Jahrbuch 1905-1909. Das haben sie nicht (mehr)? Dann entleihen sie es einfach aus der Clubbibliothek. Aber bringen sie es bitte auch wieder zurück.

Darin finden sich so schöne Sätze wie dieser: *„Eine Fülle überschüssiger Kraft war vorhanden. Die Begeisterung wogte über die Menschen und über Tische und Stühle. Es war eine ungewöhnlich feuchte Sitzung geworden, oder sagen wir als ehrliche Historiker: eine ganz besonders feuchte Sitzung, denn das Feuchte ist bei uns niemals ungewöhnlich gewesen. Besonders die Stühle führten später ein recht wackeliges Dasein... Sie führten bis an ihr Ende die Bezeichnung „Gründungsstühle“.* Soweit der Bericht. Dieser und vieles – auch über Segeln vor 100 Jahren, aus den Kinderjahren der SVAOe, ist nachzulesen auf S. 5/1905.\*)

Wie gut es unsere Altvorderen, die übrigens zur Zeit der Gründung „ihrer“ Seglervereinigung alle erst um Mitte 20 alt waren, doch hatten. Es gab keine Autos, also auch noch keine Promillegrenze.

\*) Und manches auch in unseren Jubiläumsbuch „Ein Jahrhundert am Wind – SVAOe 1905–2005“ – 20,- Euro, in der Geschäftsstelle.

Es gab keine Motoren, also musste immer gesegelt werden. Und es gab auch noch kein Fernsehen, das Segler auf dem Sofa festnagelt und vom Besuch der Vereinsveranstaltungen abhält. Denn ein gutes Jahrhundert später scheint sich Bequemlichkeit – oder sind es Gleichgültigkeit und Desinteresse? – ausgebreitet zu haben. „Überschüssige Kraft“, „Begeisterung“ – lange nichts gehört von diesen Attributen, die doch gerade die Segler immer auszeichnet(e)

Immerhin, es kamen etwa 80 Personen zu dieser immer schönen und harmonischen Veranstaltung, traditionell in einem Restaurant, von dessen Fenstern man einen Blick über die abendliche Elbe oder das Lichtermeer des Hafens haben kann. Über die Qualität des Essens kann man immer streiten und tut das auch fleißig solange es diese Veranstaltung gibt. Aber ist das Essen eigentlich die Hauptsache? Ist es nicht viel wichtiger, alte und neue Freunde zu sehen, mit ihnen zu schnackeln, beim Wein oder Bier Erinnerungen auszutauschen und eingeschlafene Freundschaften zu erneuern. 80 Personen? Nur 80? Dann könnte man ja auch im Clubhaus feiern. Aber da würde es vermutlich mit über 100 wieder knapp werden. Ein Teufelskreis.

Der Mensch mag sich ja für einen Individualisten halten. Aber schon Aristoteles wusste es besser, nämlich dass er ein Zoon politikon, ein „soziales, sich in der Gemeinschaft handelnd entfaltendes Wesen“ ist. Kluger Mann, wenn auch kein Segler. Was lernen wir daraus? Der Mensch ist das geborene (Segel)Vereinsmitglied, drängelt sich gern zu gemeinschaftlichen Veranstaltungen und ist überall dabei. Oder habe ich da etwas falsch verstanden? Immerhin, verstanden, wenn auch vielleicht nicht gelesen, hatten 80 den griechischen Philosophen. Oder kamen einfach, weil sie eingeladen waren, um sich ihr Edelmetall abzuholen? Gold- oder Silbernadeln für die Jubilare, Fahrtenpreise für



fleißige Segler? Wohl von allem ein bisschen. Schade, dass so viele verhindert waren.

Traditionsgemäß wurden die 50- und 25-jährigen Mitgliedschaften durch Anheften von Goldenen bzw. Silbernen Nadeln geehrt und dabei ein wenig aus ihrem Seglerleben erzählt. Was vor einem Jahr zu einer ermüdenden Zeremonie ausartete, geriet dieses Jahr zu schmuckloser Kürze. Sonderbeifall für Karl-Peter Wille, der 70 Jahre der SVAOe angehört und ein bisschen vertellte. Einen Orden gibt's dafür leider nicht. Eigentlich schade. Andere Vereine habe dafür mehr oder weniger echte Brillis zum Gold.

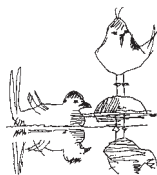
Hervorzuheben: Jochen Schmidt-Petersen kam immerhin aus München! Genauer aus Kottgeisinger, aber wer kennt das schon? Ist jedenfalls weit weg. Und Karl-Heinz Eichholz reiste mit schwerem Gepäck von der Flensburger Förde an. Der Jubilar schleppte den mit unzähligen Silberschildern verzierten Originalrahmen des von ihm vor ein paar Jahren endgültig gewonnenen „Mia-Lisa-Preises“ an, so dass nun Originalbild und -rahmen wieder im Clubhaus vereint sind. Danke „Kalli“!

Zu einem überraschenden Höhepunkt wurde die Ehrung von Sigrid Baumann-Tornow und Heiko Tornow, dafür dass sie ihre „Luv“ in der gesamten Saison 2008 einer Jugendcrew zur Verfügung gestellt hatten! Neben Überführungs- und Trainingstörns segelte sie damit den Baltic-Sprint-Cup und die SVAOe-Herbsttour. Die meisten der Jugendlichen gehören der SVAOe an. Die Juniorencrew, die in Teilen für den Abend sogar aus Eckernförde und Kappeln angereist war, hatte sich eine besondere Überraschung ausgedacht. Sigrid und Heiko bekamen ein tolles Bild von ihrem Boot, das von dem bekannten Fotografen Nico Krauss (auch er SVAOeer!) am Ende des BSC geschossen wurde. Die Crew hatte sich überlegt, dass die Eigner ihr Boot wenigstens „an die Wand“

hängen sollten, wenn es ansonsten schon dauernd ohne sie unterwegs ist. Gleichzeitig wurde das erste Crewshirt für die Saison 2009 vorgeführt, das für allgemeine Beachtung sorgte. Nicht ganz in den Clubfarben ist es schwarz mit einem lila-pinkfarbenen Glitzeraufdruck. Erfreuliche Nachricht: Die „Luv“ kann auch 2009 weiter als Jugendboot gesegelt werden. Danke an Tornows!

Das waren denn doch sehr positive Zeichen! Aber wo waren die vielen anderen jungen Segler? So ging es eben nicht ganz so hoch her wie bei der Gründung durch die Twens von 1905. Tische und Stühle blieben heil. Und ganz so feucht wie zur Kinderzeit der Erfindung der Herren Benz und Daimler geht es eben auch nicht mehr zu. Zumindest die Leber wird es der rigiden Verkehrsgesetzgebung danken. Also mit: „... und die See ging hoch und der Wind wehte“, wie Ringelnatz' Seemann Kuttel Daddeldu einst zu Weihnachten, war es diesmal nichts. Lassen wir See und Wind da, wo wir sie mit dem Boot brauchen! Es war ja auch nicht Weihnachten, aber trotzdem rundherum ein schöner Abend, der immerhin bis gegen Mitternacht die fleißigen Kellner in Trab hielt.

Klecks



## Ehrungen

### Gold- und Silber für langjährige Mitglieder

Auf dem Jubiläumsfest der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne am 3. April 2008 im „Fischerhaus“ dankte der Vorsitzende Andreas Völker

#### Karl-Peter Wille

für seine 70-jährige Mitgliedschaft in der SVAOe

Für langjährige, treue Mitgliedschaft in der SVAOe wurden mit der

### Goldenen Ehrennadel für 50jährige Mitgliedschaft

#### Karl-Heinz Eichholz

#### Henning Hinrichs

#### Klaus-Dieter Lenecke

#### Klaus Wagner

geehrt. An der Ehrung verhindert waren leider: Albrecht Hoffmann (Berlin, wegen schwerer Krankheit), Hans-Otto Noack, Klaus Nissen und Hans-Jürgen Wienbeck (sämtlich verweist gewesen).

Mit der

### Silbernen Ehrennadel für 25jährige Mitgliedschaft

wurden geehrt

#### Frank Burstein

#### Rosemarie Grams-Hamann

#### Jürgen Kluth (32 Jahre Mitglied)

#### Claudia Louwien

#### Georg Pulver

#### Carsten Reuter

#### Axel Zeumer

Verhindert waren leider Heinrich Bauermeister, Dr. Karen Cole (Australien), Jürgen Feist, Lorenz Herfurth (Berlin), Hermann Meiners, Antje Mohr, Hans-Christian Offermann, Wilfried Reiners, Rainer Steffen und Christoph Stephan.

Den nicht anwesenden Segelkameraden wird die Ehrennadel zu einem späteren Zeitpunkt überreicht werden.



Annemarie Stamp steckt Jürgen Kluth die Silberne Nadel an. Links Andreas Völker



Karl Peter Wille der 70 Jahre der SVAOe angehört, erzählt aus seinem Seglerleben



Für 50 Jahre Mitgliedschaft bekommt Klaus Wagner die „Goldene“



Rosi Grams-Hamann bekommt Silber angesteckt



Dr. Timm und Ingrid Pfeiffer nehmen von Andreas Völker den Kommodore-Preis entgegen



Heiko Tornow und Sigrid Baumann-Tornow mit ihrer „Luv“-Crew



Jens und Waltraut Jorjan mit Götz-Anders Nietsch



Andreas Völker überreicht Wolfgang Mackens und Birke Hartl einen Fahrtenpreis Fotos: Jürgen Schaper

## Vergabe der Fahrtenpreise 2008

So regelmäßig, wie der Segler jedes Frühjahr sein Schiff zu Wasser bringt, den Sommer über mit der Familie oder mit Freuden segelt oder auch die Maschine bemüht und es im Herbst etwas traurig gestimmt auf dem trockenen Element in den Winterschlaf versetzt, ebenso regelmäßig jährt sich nicht nur sein eigener Geburtstag, sondern auch der seines Vereins, der SVAOe. Um deren Jahrestag herum, dem 5. April, begeht man ihr Gründungsfest, isst und trinkt herzhaft, hört sich Reden an, klönt und will wissen, wo die anderen denn so gewesen sind im letzten Sommer.

Dazu bietet sich beste Gelegenheit. An diesem Abend werden nämlich auch die Fahrtenpreise vergeben. Gegen Weihnachten hat der Obmann für Navigation und Fahrtsegeln im Nachrichtenheft alle 900 Mitglieder aufgerufen, ihm ein bisschen Material zu liefern, wohin es einen denn getrieben hat mit dem eigenen oder vielleicht gecharterten Schiff: eine Liste mit Daten und Häfen, ein paar Fotos oder gar im Idealfall einen netten Bericht. Großer Aufwand, stilistische Perfektion, Logbuch mit nachvollziehbaren Kursberechnungen – nichts davon ist erforderlich. Nur ein bisschen Selbstüberwindung. Und die sollte doch aufbringen, wer vorher schon den Mut gehabt hat, das feste Land hinter sich zu lassen. Und eine Belohnung gibt's obendrein: Die SVAOe zeichnet besondere Leistungen mit Fahrtenpreisen aus. Und zwar aus zwei Gründen: einmal, um sie in einem Festakt zu würdigen, zum anderen, um sie den Vereinsmitgliedern bekannt zu machen zur Information und vielleicht zur Nachahmung.

Und so folgten immerhin sechs Mitglieder dem Aufruf des Obmanns und trauten sich, über sich selbst zu berichten. All die anderen, die ein gutes

Stück Seefahrt hinter sich gebracht haben, und das waren sicher etliche, zogen es vor, unerkannt zu bleiben. Schade. Wie viel Interessantes mag uns da verloren gegangen sein.

Also schritten an diesem 3. April anlässlich des Gründungsfestes der Vorsitzende und der Obmann zu einer recht kurzen Zeremonie und überreichten die Fahrtenpreise für die Saison 2008. Zunächst wurden die **Wanderpreise** vergeben:

Der **Kommodore-Preis** für die bedeutendste seeseglerische Leistung des Jahres einer Yacht unter dem SVAOe-Stander ging an Ingrid und Timm Pfeiffer, die mit ihrer „Sonnenschein“ die lange norwegische Küste nach Norden gesegelt sind bis zu den Lofoten und zum Trollfjord. Man nahm sich vier Monate Zeit, aber das ist angesichts der Schönheiten des Landes und der Gewässer und der nicht einfachen Wetterverhältnisse ein gutes Maß. Beneidenswert, wer sich das zu nehmen weiß. Höchst achtenswert, wer über so etwas nicht Alltägliches auch noch einen schönen Bericht schreibt und die anderen daran teilhaben lässt ([www.svaoe.de/Aktivitäten/Fahrtsegeln/Fahrtenberichte](http://www.svaoe.de/Aktivitäten/Fahrtsegeln/Fahrtenberichte)).

Der **Lofoten-Rudi-Preis** für die längste Seefahrt im Rahmen eines zwar großzügig bemessenen, aber noch normalen Urlaubs konnte für 2008 nicht vergeben werden. Es kann als sicher gelten, dass das eine oder andere SVAOe-Mitglied eine genau diesem schönen Preis entsprechende Reise gemacht hat, aber sie ist uns nicht bekannt geworden. Das ist zu bedauern. Vielleicht in diesem Jahr.

Der **Niederelbe-Preis** für die weiteste Reise eines Bootes unter 8 Metern, gestiftet 1982 von unserem verstorbenen Ehrenmitglied Heinrich Thomsen, geht mit dem 2. Anrecht an John Carsten und Gitti Heuer mit ihrer „Poxy“. Sie segelten 665 sm von der Elbe durch den NO-Kanal nördlich nach

Ebeltoft, dann über das Kattegat zum Øresund, nach Süden bis zum und durch Bøgeström, durch das Smålandfahrwasser, über den Großen Belt und südlich Fünen nach Kiel und zur Elbe. „Bei teilweise sehr viel Wind ist alles heil geblieben, und die Mannschaft erholt und fröhlich“, schreibt der Schipper. So soll es sein.

Der **Motorboot-Preis** wird vergeben für eine besondere Reise eines Motorbootes unter SVAOe-Stander. Zum dritten Mal hinter einander geht dieser Preis an Jens und Waltraut Jorjan mit ihrer „Adanjo II“. Ihre Reise führte über Holland und Belgien nach Frankreich. Bei Strasbourg wurde der Rhein erreicht, auf dem es wieder nördlich ging. Nach einem Abstecher auf den Neckar bis Stuttgart schipperte man wieder zu Tal und schließlich über die Kanäle zur Elbe. Vom 5. Juni bis zum 15. September wurden 2875 km zurückgelegt. Was für ein Vergnügen muss es sein, auf dem Wasserweg die europäischen Länder zu bereisen. Da sind wir auf weitere Erkundungen gespannt und hoffentlich auch auf die anderer Motorbootfahrer.

Neben diesen Wanderpreisen vergibt die SVAOe Preise für besondere Leistungen im Fahrtensegeln:

Einen **Fahrtenpreis** erhalten Ulrich Körner und Susanne Kröhnert, die mit ihrem wunderschönen 5-KR-Naturholz-Klassiker in 25 Tagen von Hamburg in die Ostsee nach Swinemünde gesegelt sind, dann auf dem Stettiner Haff östlich nach Wollin, dort wegen geschlossener Brücken umkehren, und zurück ging's durch den Peenestrom nach Rügen und über die südlichen dänischen Inseln nach Kiel nach Hause. Keine Angst vor dem weiten Weg nach Osten, denn die heimatische Elbe zieht einen immer wieder pünktlich zurück. Der interessante Bericht kann auf unserer website (siehe oben) nachgelesen werden.

Einen weiteren **Fahrtenpreis** ersegeln sich Jörn und Renate Groth mit der „Tamen“, Typ Ametist mit 8,30 Meter Länge. Sie übernehmen das Boot seines Bruders in Klaipeda/Litauen und segeln es zunächst in die Kurische Nehrung und dann zurück an seinen ständigen Liegeplatz in Freest in der Peenemündung. Bei meist viel Wind ging es in einzelnen Sprüngen nach Westen und entlang der langen polnischen Küste. Da wurden die rund 400 Seemeilen sicher manchmal recht sauer. Aber am heil, sicher und glücklich erreichten Ziel zählte nur noch das Erlebnis. Das wurde durch das ausführliche und bebilderte Logbuch deutlich.

Birke Hartl und Wolfgang Mackens erhalten für ihre Reise mit der „Wikinger“ einen **Fahrtenpreis**. Sie segelten in drei Wochen von der Elbe zu den Ostfriesischen Inseln, und bei meist sehr viel Wind machten sie das Beste aus der Wetterlage, indem sie in Schlägen zwischen den Inseln und dem Festland den Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer ausführlich erkundeten. Dabei machten sie wie immer auf ihren abwechslungsreichen Reisen berauschend schöne Bilder.

Das war die Ausbeute 2008, soweit sie uns bekannt geworden ist. Möge sie eine Anregung für viele andere sein. Eine Anregung, weite Fahrten in seltener besuchte Gewässer zu unternehmen und auch die Vereinsfreunde daran teilhaben zu lassen.

GAN



## Ein guter Saisonstart

### Spenden für „Juelssand“ und „Hungriger Wolf“

Am 21. April, kurz vor unserer Mitgliederversammlung sammelte sich im Clubhaus eine Menge schwarz gekleideter junger Leute. Manch eines der älteren Mitglieder dachte vielleicht einen Augenblick lang, dass dieses eine Gruppe von Punks, Goth oder wie das heute so heißt, sei. Aber ein kurzer Blick in die strahlenden Gesichter zeigte schnell, dass dies einen Teil unserer Jugend/Juniorenabteilung war.

Zusammen mit Thomas Lyssewski, Jan Keppler und Daniel Rüter waren die Crews der beiden J24 „Hungriger Wolf“ und „Juelssand“ gekommen, um zwei Spendern zu danken. Prof. Dr. Martin Carstensen vom KYC (einige haben vielleicht seine schöne X-482 „Ixthys“ im Kieler Yachtclub gesehen) hatte sich spontan bereit erklärt, den Mädchen der „Juelssand“ die Startgelder in diesem Jahr in Höhe von € 1.000 zu spenden.

Karsten Witt von der „Gunvør XL“ war gekommen, um der Crew der „Hungriger Wolf“ ebenfalls € 1.000 für ihre Startgelder zu spenden und ihnen gleichzeitig eine neue und hoffentlich erfolgreiche Genua für die J24 zu übergeben. Außerdem hatte die Firma von Karsten Witt die Hemden und Hosen für die jeweiligen Crews gestiftet.

Vorgestellt wurden die Spender von unserem neuen Vorsitzenden Andreas Völker, der in seinem Dank die Wichtigkeit solch guter Taten für den Club betonte. Auch Rosi Eckhoff, die für die Crews sowohl organisatorisch als auch mit finanzieller Unterstützung viel tut, war mit von der Partie.

Danach präsentierten die beiden Crews in einem kleineren Rahmen ihre Saisonplanung und Ziele. Diese sind durchaus ambitioniert und machen viel Mut für den Club. Besonders waren die Sponsoren beeindruckt von der Art, wie begeistert, aber gleichzeitig bescheiden von den Jugendlichen vorgetragen wurde. Typisch war auch, dass gleich die Optimale mit geplant wurde und ein großer Teil der Jugendlichen fast wie selbstverständlich (und fast ohne Druck von Daniel Rüter) viele der Aufgaben übernahmen, um diese Regatta möglich zu machen.

Wir können wirklich stolz sein auf die erfolgreiche Jugendarbeit in unserem Club. Eine Spende für einen neuen Vereinsbus würde hierfür besonders nützlich sein. Es wird schon einiges getan, aber es ist noch viel mehr nötig, um weiterhin zu sichern, dass die SVAOe einen so tollen Nachwuchs hat.

Witt Family



1 8 8 6

**LOUIS LOUWIEN**  
Tischlerei GmbH

*Wie es Euch gefällt*  
*Möbel und Mehr*

Telefon 04101 / 40 29 99 ■ Mobil 0177 / 840 30 06  
[www.tischlerei-louwien.de](http://www.tischlerei-louwien.de)



Ein zufriedener Mäzen: Prof. Dr. Carstensen mit der „Juelssand“-Crew



22 Vielen Dank für die Unterstützung durch die Spender

## Rettungswesten gestiftet

Die Firma **Kadematic** hat der SVAOe fünf Automatik-Rettungswesten für die Besatzung der „Scharhorn“ gestiftet! Wir danken dem Unternehmen und seinem Geschäftsführer Michael Dibowski für ihre großzügige Förderung unserer Jugendarbeit.

## Saisonvorbereitung

### oder „Braucht man eigentlich ein Wohnzimmer?“

Da gibt es ja eigentlich nur eine Meinung: Natürlich!

Das Wohnzimmer ist, neben der Küche, der zentrale Raum in einem Haushalt. Da trifft sich die Familie, da werden Gäste empfangen, und da werden die Preziosen der Familie liebevoll in Schränken und Vitrinen gesammelt. Soweit die Theorie.

In einem Seglerhaushalt kann das schon mal anders sein. In diesem Fall gibt es erstmal keine Trennung zwischen Küche und Wohnzimmer. Das ist alles ein großer Raum, der durch seine Offenheit und die große Grundfläche besticht.

Habt ihr mal versucht, irgendwo eine Genua I von einem 46'-Boot auszubreiten? Hier ist das überhaupt kein Problem. Ein Problem ist nur die Zeit im Frühjahr und im Herbst und irgendwie auch dazwischen. Weil der Raum der zentrale Lebensraum von „Seglern“ an Land ist, liegt es nahe, dort alles zu lagern, was gerade an Bord, von Bord, neu gekauft, alt vom Boot geschafft werden muss. Außerdem gibt es im Haus keinen besseren Platz, um die auf der letzten Herbsttour nass gewordenen Segel zu trocknen, bevor sie für den Winter eingelagert werden müssen. Auf den Teppichboden kann da wenig Rücksicht genommen



Wohnzimmer oder Zubehörlager? Foto: Rosi Eckhoff

werden, man muss Prioritäten setzen (das bisschen Regenwasser schadet bestimmt nicht...). Seglers Verwandte lehnen schon Besuche ab, da der Weg zur Couch immer erst frei geräumt werden muss.

Und die Couch erst! Für zwei Leute ist dort gerade noch ein Plätzchen zu finden, obwohl die Garnitur aus zwei 3-Sitzern und einem 2-Sitzer besteht. Da aber leider kein Schreibtisch mehr untergebracht werden konnte (sonst kann die Genua I eben nicht mehr ausgerollt werden), dient das Sofa als Ablage für Kataloge, Messbriefe, Crew-Listen und alle anderen Schriftstücke, die für eine gute Regatta-Organisation nötig sind. Da der Winter immer so schnell vorbei ist, lohnt es sich auch nicht, die Sachen wegzupacken, da sie ohnehin bald wieder gebraucht werden.

Im Sommer gibt es keinen Zeitpunkt, an dem man sinnvoller Weise etwas wegpacken kann, weil man es nach spätestens zwei Wochen doch wieder aus dem Keller holen würde. Ein viel beschäftigter Segler muss da einfach ökonomisch denken. Er braucht seine Kraft für andere Dinge, z.B. zum Segeln.

Wenn überhaupt etwas an diesem Raum den Segler 23

stört, dann sind es die Möbel. Es ist selbst bei oben beschriebenem Raum schwierig, die langen Latten eines 48-qm-Großsegels glatt einzufädeln. Irgendein Möbelstück ist immer im Weg, und das ist doch ärgerlich, zumal wenn man das neue Groß einmal im Stück sehen möchte. Aber ja, auch wir brauchen unbedingt ein Wohnzimmer. Wo könnten wir sonst so gemütlich zwischen unseren Segelsachen leben? Oma wird in Zukunft nur noch ins Restaurant geschleppt.

Rosi

## Erst durch ein Minenfeld?

### Gut besuchte Jahrestagung des Hamburger Segler-Verbandes

Obleich keine Wahlen anstanden, wurde der diesjährigen Jahreshauptversammlung des Hamburger Segler-Verbandes allgemein mit größerem Interesse entgegen gesehen als den Versammlungen den Vorjahre. Es galt auf dem Kurs ins neue Segel und Geschäftsjahr zunächst einige Minenfelder zu durchschiffen. Im Vorfeld erregte ein Satzungsentwurf des zweiten Vorsitzenden und Justitiars des Verbandes Dr. jur. Gerd Lau (SVAOe) die Gemüter, der eine „Entmachtung“ der bisher zu wählenden stimmberechtigten Beiratsmitglieder vorsah. Danach sollten sie künftig nicht mehr gewählt, sondern vom Vorstand berufen werden. Da dies zugleich die Möglichkeit ihrer Entlassung war, ist es kein Wunder, dass die Betroffenen diese Absicht nicht mit trugen und sie schon vor der Sitzung zu Fall brachten.

Wenn auch dieser Punkt damit zwar abgehakt war, so motivierte offenbar ein anderer Antrag die Vereinsvorstände doch, in größerer Zahl als bisher zu erscheinen. Ein Verein hatte nämlich beantragt, die Rückstellungen des Verbandes

aufzulösen und das Geld Vereinen vorzugsweise für Zwecke der Leistungsförderung zur Verfügung zu stellen. Dieser Antrag hatte im Vorfeld bereits für Unruhe gesorgt, zumal der Vorstand zum Teil scharf kritisiert wurde. In der Pause einigten sich der Antragsteller und der Vorsitzende über einen Beitrag aus dem Verbandsvermögen, der der Leistungsförderung zugeführt werden soll. Die Anträge wurden nach kurzer Aussprache zurückgenommen. Damit war das Thema erstmal vom Tisch. So war es mit Sicherheit nicht der für die Pause angekündigte Imbiss, der den Saal unseres Clubhauses am 25. März 2009 mit den Vorsitzenden von 51 der insgesamt 81 Hamburger Segelvereine gut füllte.

Wie üblich führte Gerd Lau (SVAOe) in humorvoller und schlagfertiger Weise durch die umfangreiche Tagesordnung. In seinem Jahresbericht wies der Vorsitzende Harald Harmstorf (MSC) nach den üblichen Formalien auf die vor der Versammlung entstandenen Irritationen und Missverständnisse hin und beanstandete den Stil der Kritiker.

Da die Gesamtzahl der in Hamburg organisierten Segler gegenüber dem Vorjahr um 371 zurückgegangen ist und damit zum Ende 2008 12.764 Segler- und Seglerinnen betrug, verwies der Vorsitzende auf Untersuchungen des DSV, in denen beklagt wurde, dass zwar ein großer Durchlauf von Kindern stattfindet, diese aber später nicht in den Vereinen bleiben. Eine große Lücke liegt leider auch in den Altersgruppen zwischen 25 und 40 Jahren. Angesprochen wurde in diesem Zusammenhang auch die gegenwärtige Wirtschaftskrise, die auch im Segelsport Auswirkungen haben wird. Bootsbau- und Zulieferungsbetriebe leiden unter Auftragsmangel, Sponsoren der Vereine und Veranstaltungen halten sich zurück, und die Bereitschaft, einem Verein beizutreten, wird auch nicht zunehmen.

Ein wichtiger Bestandteil des Jahreslogs des Verbandes war und wird wieder sein das Treffen mit den Leitern und Vertretern der für Schifffahrt und Segelsport, See, Fluss und Hafen zuständigen Behörden zu Saisonbeginn, in denen Probleme angesprochen und etwaige Differenzen ausgeräumt werden. Die Erhaltung der Sportboothäfen war auch im Berichtsjahr Dauerthema der Verbandsarbeit. Inzwischen scheint es auch notwendig zu sein, dass der Hamburger Segler-Verband auf dem Verkehrsgerichtstag in Goslar vertreten ist, um gegebenenfalls abwegigen Vorschlägen zu weiteren Reglementierungen des Segelsports entgegenzutreten zu können.

Gerd Laus Bericht enthielt ausführliche Darstellungen zu den Themen: Verkehrsgerichtstag, Gesetz zur Änderung seeverkehrsrechtlicher, verkehrsrechtlicher und anderer Vorschriften, Elbevertiefung, Verbandsfond für Tiefhaltungsmaßnahmen, Mühlenberger Loch, Sportboothafenverordnung Schleswig-Holstein und Satzungsfragen. Sein umfangreiches Aufgabengebiet macht deutlich, wie wichtige die ständige juristische Begleitung der Verbandsarbeit geworden ist.

Der Bericht des Obmannes für Revierfragen Karl-Heinz Baumgartner (SCOe) zeigte, mit wie vielen Problemen es in dem vielseitigen Revier Hamburger Segler an Unter- und Oberelbe sowie an der Alster gibt. Karl Heinz Baumgartner zu dem von den Untereibanrainerländern angekündigten Integrierten Bewirtschaftungsplan: „Wir wollen weder einen Industriekanal noch einen Naturschutzpark, sondern in einem ökologisch und ökonomisch ausgewogenen Elbe-Ästuar segeln“.

Kerstin Kröger (BSC) berichtete über das umfangreiche Ausbildungs- und Prüfungswesen und sich daraus ergebende Probleme. Ihr Bericht machte deutlich, dass die Arbeit der Landesseglerverbände als Bindeglied zwischen dem Deutschen



Harald Harmstorf erstattet seinen Jahresbericht. Rechts: Marcus Boehlich und Dr. jur. Gerd Lau

Segler-Verband und den Vereinen immer wichtiger geworden ist.

Marcus Boehlich (SVAOe), Obmann für Regatten, unterstrich in seinem Bericht noch einmal seine Bedenken zu dem „German Offshore Award“, den der Hamburger Senat auf Initiative der GER-00 vergibt. Er hält die Einführung der Formel IRC in Deutschland für problematisch, da dadurch die Regattafelder weiter zersplittert werden.

Nur ein kurzes Gastspiel im Vorstand gab Frank-Martin Uhlemann, der aufgrund sachlicher Differenzen mit dem Vorstand über die Verwendung von Finanzen als Beisitzer für Leistungssport zurückgetreten war. Der Vorstand hat nun stattdessen den erfahrenen Hans Herbert Hoffmann in den Vorstand berufen, der auf der Versammlung auch gewählt wurde. Der Sachverstand von Frank Martin Uhlemann wird nicht verloren gehen, da er weiterhin in der Hamburger Seglerjugend aktiv sein wird.

Christoph Nadolnys (ASC/SVAOe) Bericht zeigte nicht nur die vielseitigen Aktivitäten und Erfolge der Hamburger Seglerjugend in einer Vielzahl von Bootsklassen, sondern auch deren Anerkennung



Der Hamburger Segler-Verband tagte in unserem Clubhaus. Vorn links: Unser Vorsitzender Andreas Völker



Der Vorstand der HYG im NRV-Clubhaus. Der Vorsitzende Arend Brügge erstattet seinen Jahresbericht



Jahresversammlung des City Sporthafen Hamburg im „Floating Home“. Am Kopf der Tafel der Vorsitzende Eduard von Allwörden  
Fotos: Jürgen Schaper

in der Öffentlichkeit. Neu: Die Alsterkids fanden in diesem Jahr nicht wie gewohnt im Sommer statt, sondern als Schnuppersegeln unter starker Mitwirkung der SVAOe auf der hanseboot in einem Hallenbassin.

Eigene Veranstaltungen sollte ein Verband in der Regel nicht durchführen, da dies Angelegenheit seiner Mitgliedsvereine ist. Dennoch blieb Karl Heinz Leuner (BSC) übers Jahr nicht ganz beschäftigungslos. Es sollte deshalb nicht unerwähnt bleiben, dass die Teilnahme an der Organisation des Hamburger Hafengeburtstages und dem Hamburger Stand auf der hanseboot ihm und seiner Frau genügend Arbeit bereitet.

De von Reinhard Lübs (SCU) dargestellten Finanzen boten zu einer Beitragsänderung keinen Anlass.

Der bereits berufene Beisitzer für Leistungssegeln Hans Herbert Hoffmann wurde bestätigt.

Dieser Auszug konnte nur Teilaspekte wiedergeben. Wer sich für das, was der Hamburger Segler-Verband für seine Vereine und damit für deren Mitglieder leistet, mehr interessiert, sei auf die Berichte des Vorstandes verwiesen. Diese und die neue Satzung können im Internet unter [www.hamburger-segler-verband.de](http://www.hamburger-segler-verband.de) herunter geladen oder als Druckschrift („Blaue Hefte“) von der Geschäftsstelle (di.- do. 040/880 44 24 vormittags) abgefordert werden.

Jürgen Schaper



## Sicherheit an Bord!



**KADEMATIC® - Rettungswesten bieten Sicherheit und Tragekomfort - für Familiencrews, Berufsschiffahrt, Seenotrettung und Feuerwehr.**

Eine große Auswahl von Modellen garantiert für jede Größe und jeden Anspruch die richtige Weste.



**KADEMATIC®**  
Seenotrettungsgeräte GmbH  
ABC-Straße 16  
22880 Wedel

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

[www.kademantic.de](http://www.kademantic.de)  
[info@kademantic.de](mailto:info@kademantic.de)

## Unser Yachthafen

### Trotz Nullwachstum auf gutem Kurs

Wenn etwas gut läuft oder wenn es keine Probleme gibt, sinkt die Beteiligung an der Mitgliederversammlung. Eine Erfahrung, die auch Vereine machen – jedenfalls gut geführte. So war es auch auf der Jahreshauptversammlung der Hamburger Yachthafen-Gemeinschaft (HYG) am 28. April 2008 im Clubhaus des Norddeutschen Regatta Vereins. Konnte man die Stimmenvertretung durch 1.384 von 1.903 Mitgliedern (davon 263 SVAOeern), also mit rund 73% noch als gut betrachten, so waren von den die HYG bildenden 53 Vereinen nur 24 (45%) vertreten. Das deutliche Missverhältnis zwischen den Stimmen der persönlichen Mitglieder und denen ihrer Vereine macht deutlich, dass überwiegend die Vorsitzenden der größeren, den Sport tragenden Vereine anwesend waren. Das wiederum zeigt das Interesse der Vorstände einiger kleiner Vereine bei der Wahrnehmung der Interessen ihrer Mitglieder. Die scheinen einigen ziemlich egal zu sein. (Die anderen tun's ja für sie mit und sind dementsprechend teurer).

Sowohl der schriftliche als auch der vom Vorsitzenden Arend Brügge (SVAOe) vorgetragene Jahresbericht des HYG-Vorstandes bestach trotz des seit einigen Jahren zu erkennenden Nullwachstums mit sehr positiven Ergebnissen und Zahlen. Diese können sich sehen lassen: In dem 270.000 m<sup>2</sup> großen Hafenbecken waren 1.647 Plätze von 1.780 vorhandenen an insgesamt 4,6km Schlingellänge mit 895 Auslegern, von denen 96 mit neuem Kunststoffbelag versehen wurden, vermietet. Im Freilager und in vier Winterlagerhallen wurden 768 Boote eingelagert. Im Sommer stehen 950 Parkplätze zur Verfügung. Im Frühjahr 2008 wurden 1.027 und im Herbst 1.146 Schiffe gekrant. Rund 16.500 Übernachtungen brachten € 127.317,- an Gastliegegebühren, Von Gästen

wurden € 75.000,- Krangebühren eingenommen. Bei 68 Austritten und 71 Neuanmeldungen haben sich demografische Entwicklung und Wirtschaftskrise bisher kaum negativ ausgewirkt.

Das sind schon beeindruckende Zahlen. Wesentlich länger ist die Liste der im Hafen und an Land ausgeführten Arbeiten, von denen deshalb nur einige wenige erwähnt werden sollen. Am wichtigsten ist da die Tiefe des Hafens, die bei einem um 10% gestiegenen Eintrieb durch Eggen von 193.000 m<sup>3</sup> gehalten wurde. Die technischen Anlagen funktionieren dank ständiger Wartung. Sechs Schlingelsektionen wurden auf der Werft überholt. Die untersuchten Trinkwasserproben waren ohne Beanstandung. Dem Hafen wurde auch 2008 die „Blaue Europaflagge“ zuerkannt. Auf den Hallen I und IV wurden mit Zuschuss des HSB neue Solaranlagen gebaut. Die Brandmeldeanlagen aller vier Hallen werden per Funk überwacht.

Als ständige Einrichtung hat sich die Ausbildung der Jüngsten durch eine Arbeitsgemeinschaft von ESV, SCOe, SCTOe, SCU und SVAOe bewährt. Und wen es hungert oder dürstet, der findet in der „Tonne 122“ sicher das Gewünschte. Auch wenn die Gestaltung des alljährlichen Hafenfestes von einigen kritisiert worden ist, so soll die bei behalten und nach Möglichkeit verbessert werden. Anregungen werden entgegengenommen.

Das Zahlenwerk über das abgelaufene Jahr wurde erläutert. Die Finanzen des Hafens sind in Ordnung. Die Versammlung erteilte dem Vorstand Entlastung. Eine verkürzte Vermögens- und Ertragsrechnung liegt in der SVAOe-Geschäftsstelle zur Einsicht aus.

Aus dem Vorstand schied Uwe Hanse (HSC) nach 22 Jahren aus, an seine Stelle wurde Barbara Kasischke (HSC) gewählt. Uwe Hanse und die schon früher ausgeschiedenen langjährigen Vorstands-

mitglieder Hans Georg Karsunke (SCOe), Hans Otto-Noack (SVAOe) und Horst Satz (BSC) wurden zu Ehrenmitgliedern ernannt. Anstelle des aus Altersgründen aus dem Ältestenrat ausgeschiedenen Jürgen Schaper (SVAOe) wurde Marcus Boehlich (SVAOe) in den Ältestenrat gewählt.

Auch bei dem angestellten Personal gab es Änderungen. Anstelle des in den Ruhestand verabschiedeten langjährigen Geschäftsführers Peter Gergs wurde André Waage bestellt, im Büro wurde für die zum 1. Mai ausgeschiedene Frau Jauernik Frau Brigitte Baumgartner eingestellt. Ebenfalls in den Ruhestand ging das Hafenmeisterehepaar Jan-Peter und Christiane Rübcke. Für die Ostanlage wurde Christian Bazalak als Hafenmeister, für die Tankstelle Frau Risch eingestellt. Die Anwesenden lobten die Art und Weise, wie dieser Hafen betrieben wird und dankten Vorstand und Mitarbeitern für ihren Einsatz.

Jürgen Schaper

## Ein ganz normales Jahr?

### City-Sporthafen Hamburg läuft gut, aber düstere Wolken am Horizont

Ein ganz normales Jahr also? Aber warum dann das Fragezeichen? Die Antwort gab die Diskussion über die nähere Zukunft des seit 1992 bestehenden Hamburger Gasthafens in der Innenstadt. Die Stadt plant nämlich direkt neben dem Hafen den Ausbau der Hochwasserschutzanlage. Auch das wäre für sich besehen kein Unglück, wenn man bei der Gelegenheit nicht gleich noch einen größeren Platz zwischen dem Hafen und der U-Bahnstation Baumwall mitplante. An einer Stelle, an der sich jetzt ein Teil des Hafens und die Zufahrt zu dem Barkassenunternehmen Ehlers befinden. Nun lassen sich der betroffene Hafenteil und die Einfahrt

südwärts verschieben. Aber wie sieht es mit der dazu notwendigen Baustelle, mit evtl. ganz- oder mehrjährigen Bauarbeiten direkt am Hafen aus? Mit dem Ziehen alter Pfähle und dem Rammen neuer und einer tiefgehenden Spundwand, mit Baggerungen im Wasser und Baufahrzeugen an Land, mit all dem Lärm und Schmutz also, die nun mal mit einer derartigen Großbaustelle verbunden sind?

Viele Fragen, wenig Antworten. Auch die anwesende Vertreterin von HPA, dem früheren Amt Strom- und Hafenbau konnte dazu nur sagen: „Das ist nicht unsere Baustelle.“ Zuständig ist der Bezirk Mitte, und der hält sich mit seinen Absichten bisher bedeckt. Es bleibt abzuwarten, was im Planfeststellungsverfahren vorgesehen ist. Für die Lieger und Besucher des Hafens sind das keine schönen Aussichten. Und damit auch für den Hafen selbst, der auf seine Einnahmen dringend angewiesen ist und dessen Finanzen sich nach Tilgung eines langfristigen Darlehens trotz hoher Betriebskosten gerade etwas gebessert haben.

Unklarheit herrscht auch weiterhin über die Planungen eines weiteren Sportboothafens im Grasbrookhafen. Auch wenn hierfür zurzeit keinerlei Bedarf erkennbar ist, scheint die Absicht weiter verfolgt zu werden. Konkretes ist jedoch nicht in Erfahrung zu bringen. Man war sich einig, dass eine Konkurrenzsituation vermieden werden sollte. Soweit die düsteren Wolken am Horizont. Doch bis zur Aussprache zu diesem Thema herrschte Freude und Zufriedenheit. Es gab zwar 2008 keine Highlights, aber auch keine schwerwiegenden Probleme. Vor Saisonbeginn wurde der Hafen von HPA auf die Solltiefe gebracht. Da man wohl einen zu großen Bagger eingesetzt hatte, ging einiges zu Bruch. Die Schäden wurden repariert, die Kosten bezahlt und von den Versicherungen erstattet. Trotz gestiegener Treibstoffkosten, eines

nur mittelprächtigen Sommers und der sich im Herbst schon abzeichnenden Krise lag der Besuch im Jahresdurchschnitt der letzten Jahre. Die beiden Veranstaltungen, der Hafengeburtstag Anfang Mai und die hanseboot nach Saisonschluss, liefen erfolgreich. Zur hanseboot wurden im Hafen rund 32.000 Besucher gezählt.

Die „Blaue Flagge“ wurde auch 2008 wieder zugeteilt, nachdem der Hafen durch die Prüfer als vorbildliche Anlage eingestuft wurde. Und dann kam der Schock: Die Flagge wurde nachträglich wieder aberkannt – Kriterien nicht erfüllt! Nach Hinweis auf die erfolgreiche Abnahme wurde der Widerruf widerrufen! Na bitte! In der Sitzung wurde lebhaft die Frage diskutiert, ob man sich unter derartigen Bedingungen überhaupt weiter bewerben sollte. Ergebnis: Man sollte.

Die Gastronomie des „Feuerschiffes LV 13“ läuft gut. Es gibt nach dem Wechsel des Pächters keine

Probleme. Der Betrieb des Wasserflugzeugs leidet offenbar immer noch unter dem tödlichen Absturz des Vorgängers. Das „Floating Home“, auf dem auch diese Jahrestagung stattfand, hat sich als Treffpunkt für Veranstaltungen bewährt.

Der aus Eduard von Allwörden (Vorsitzender), Dr. Rolf Lange und Jürgen Schaper (stellv. Vorsitzende) bestehende Vorstand wurde einstimmig wiedergewählt. Anstelle des ausgeschiedenen Schatzmeisters Bernd Krivohlavek wurde Oliver Kosanke einstimmig zum neuen Schatzmeister gewählt. Die beiden Fachverbände Hamburger Segler-Verband und Hamburger Motorboot-Verband wurden als korporative Mitglieder aufgenommen.

Im Ganzen sah die Versammlung der neuen Saison trotz der angesprochenen künftigen Probleme positiv entgegen. Die Gäste sind willkommen.

Jürgen Schaper

## Die Segler und „ihre“ Behörden

### Treffen in Finkenwerder wieder erfolgreich

Es ist seit langem guter Brauch, dass sich vor Beginn der Segelsaison auf Einladung des Hamburger Segler-Verbandes die Vorsitzenden der Hamburger Segel- und Motorbootvereine mit den Repräsentanten der Hamburger Schiffsverkehrsbehörden zu einer Aussprache treffen. Es gibt wohl kaum eine Sportart wie den Wassersport, der bei seiner Ausübung mit so vielen Behörden direkt zu tun hat oder zumindest in Berührung kommt. So konnten die Vorsitzenden des Hamburger Segler-Verbandes Harald Harmstorf und des Motorbootverbandes Dieter Wibbelmann in diesem Jahr am 15. April wieder etwa 100 Personen im Clubhaus der Segelabteilung des Turn- und Sportvereins Finkenwerder (TuSF) begrüßen. Kaum ein anderes Clubhaus kann diese große Versammlung unterbringen. Dabei lohnt es sich schon, einen Blick auf die lange Gästeliste zu werfen. Es waren vertreten:

Hamburg Port Authority, Abt. Ufer und Anlagen durch Frau Dörte Pfeiffer und Frau Hilke Heitmann, das Oberhafenamt durch den Hafenskapitän Jörg Pollmann und seinen Vertreter Andreas Brummermann, die Wasserschutzpolizei durch deren stellv. Leiter Hermann Martin und Stabsleiter Manfred Ross, für das Kommissariat 1 (Untereibe) Olaf Frankowski, die Wasser- und Schiffsverkehrsämter Hamburg durch den Projektleiter Elbevertiefung Jörg Osterwald und Lauenburg durch Silke Schreier, das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie durch Dr. Matthias Jonas, die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung durch Jürgen Albers, das Sportamt der Behörde für Bildung und Sport durch Klaus Windgassen, die Lotsen, Lotsenbrüderschaft Elbe durch Albrecht Kramer, Michael Nicolaysen und als Gast Udo Koellner, sowie die Hafensen

durch Wolfgang Häberle, die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger durch Ralf Krogmann, der Hamburger Sportbund durch Erhard Erichsen, die Vorsitzenden der Landes-Seglerverbände Bremen durch Jochen Nagell, Niedersachsen durch Volker Radtke und Schleswig-Holstein durch Jens Brendel, der Kreuzer Yacht Club von Deutschland durch seinen Vorsitzenden Hans-Peter Baum und die Fachpresse durch Caroline Wierig.

Mit seiner launigen Moderation führte Dr. jur. Gerd Lau durch die umfangreiche Tagesordnung, die zunächst Referate über die einzelnen Fachgebiete und gegebenenfalls über Probleme unseres Sports im vergangenen Jahr enthielt. Nach jedem Thema war eine Aussprache möglich, die zum Teil zu lebhaften Diskussionen führte. Beruhigend zu hören: Alle Behörden- und Lotsen-Vertreter versicherten, dass es keine Probleme zwischen Berufs- und Sportschifffahrt gebe. Beschwerden gab es keine. (Fast unglaublich. Red.) Das Thema Elbevertiefung scheint sich allmählich zu einer unendlichen Geschichte zu entwickeln. Die Abarbeitung von rund 7.000 Einwendungen führt zu weiteren Verzögerungen. Das BSH sicherte zu, dass die aktuellen amtlichen deutschen Sportbootkarten rechtzeitig zu Saisonbeginn vorliegen.

Interessant ist ein Blick auf die Statistik der Wasserschutzpolizei über Unfallzahlen im Sportbootbereich auf der Elbe. Es wurden zwar 84 (im Vorjahr 64) Schiffsunfälle mit Sportbootbeteiligung registriert und insgesamt 13 Personen verletzt, Todesfälle oder schwere Unfälle jedoch nicht. In 69 Fällen wurden Sportboote als Verursacher festgestellt. Wie auch schon in den vergangenen Jahren waren oftmals mangelnde Erfahrung, Leichtsinn und Unkenntnis wie falsche Einschätzung von Wetter- und Strömungsbedingungen, Verstöße gegen die Verkehrsvorschriften (16 Fälle) oder technische Mängel (6 Fälle) ursächlich.



# Christiansen

Bücher seit 1878

*Neu erschienen:*

#### KOMM MIT AUF GROSSE FAHRT!

Eltern möchten ihren Kindern das Wissen für Familientörns möglichst spielerisch vermitteln. Dieses mit Comics illustrierte Buch für die Altersgruppe 8 bis 12 zeigt den Einstieg in den Wassersport und gibt weiterführende Tipps.

#### UNSERE ÖFFNUNGSZEITEN:

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

Bahrenfelder Straße 79, 22765 Hamburg-Ottensen

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

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

www.buecher-christiansen.de



(kartoniert) € 14,90



In der Polizeistatistik werden auch leichte „Unfälle“, wie Kentern von Jollen und Grundberührungen erfasst, die zwar von den betroffenen Personen fast nie als solche gesehen werden, aber in Einzelfällen doch zu Schäden geführt haben. Auf Nachfrage von Klaus Pein, der die Praxis, jede Grundberührung als Unfall zu registrieren, beanstandete, teilte die WSP mit, dass Segler, die ohne Gefahr für Boot oder Besatzung fest gekommen sind, das gegenüber der Polizei als ein „kontrolliertes Grounding“ angeben sollten. Das war's wohl auch bei den zahlreichen „Sitzungen“ anlässlich der diesjährigen Elbe-Auftakt Regatta (vgl. hierzu den Bericht in dieser Ausgabe, Red.) Diese würden dann nicht in die Statistik eingehen.

Positiv ist, dass es 2008 im Zuständigkeitsbereich der WSP Hamburg nicht zu Sportbootunfällen mit ernsthaften Personenschäden kam. Insgesamt wurden auf der Unterelbe vom Köhlbrand bis in die Nordsee 39, im zentralen Hafengebiet und auf

der Alster 26 Unfälle registriert. 840 Sportbootkontrollen wurden durchgeführt. Sechs Fälle von Alkohol am Ruder wurden festgestellt.

Die WSP Hamburg hat zahlreiche aktualisierte Flyer herausgegeben, die unter [www.polizei.hamburg.de/wasserschutzpolizei](http://www.polizei.hamburg.de/wasserschutzpolizei) heruntergeladen werden können: Fahr- und Ausweichregeln im Hamburger Hafen, Signalwaffen, Kein Alkohol am Ruder, Sportboote auf der Alster, Sportboote auf Binnenschiffstraßen, Antifouling in der Kleinschiffahrt, Ladungssicherheit für Trailer und Boote, Surfen und Wasserski.

Die WS-Polizeien der fünf Küstenländer machen auch auf die mit dem Fachverband Seenotrettungsmittel (FSR) herausgegebenen „Skippers Sicherheitstipps“ und weitere Veröffentlichungen unter [www.fsr.de.com](http://www.fsr.de.com) aufmerksam.

Auf Anfrage von Hans-Peter Baum bestätigte die WSP, dass das Kreuzen vor dem Wind moderner

## **B.Beilken Sachverständigenbüro für Kraftfahrzeuge**

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

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

**Bei schuldlosem Unfall...**

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

**Ihr Gutachten**

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

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

Max Brauer Allee 218  
[Beilken@t-online.de](mailto:Beilken@t-online.de)

Tel.: 040 432086-0

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

Yachten genau so als Queren betrachtet wird wie das Kreuzen gegen den Wind. Die durchgehende Schifffahrt darf dadurch nicht behindert werden. Ihr ist rechtzeitig aus dem Weg zu gehen.

Die vorgelegten Zahlen der DGzRS weisen eine Zunahme der Einsätze der DGzRS in der Sportschiffahrt aus. Dieses scheint jedoch nicht symptomatisch, sondern dürfte auf das schlechte Wetter und die Häufigkeit von Sturm oder Starkwind im Sommer 2008 zurückzuführen sein. Probleme mit der Kommunikation scheinen dabei ein zentrales Thema zu werden, da sich viele Wassersportler allein auf ihr Mobiltelefon verlassen. Auf 124 124 bietet die DGzRS zwar eine Abhörwache an, aber eine Anwahl dieser Nummer ist nicht bei allen Providern zuverlässig möglich. Die DGzRS empfiehlt zum sicheren Aufbau einer Verbindung zur Seenotleitung die Telefonnummer: 0049/(0)421/53 68 70. Wegen der beschränkten Reichweite von Mobiltelefonen auf See und des Umstandes, dass sie nicht eingepieilt werden können, ist UKW immer noch unverzichtbar.

Jürgen Schaper

## **Zwei Einhandsegler ertrunken**

### **Bundesstelle untersuchte tödliche Unfälle**

Zu Beginn der Ferienzeit bringt die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) anhand der Untersuchung von zwei schweren Seeunfällen mit tödlichem Ausgang auf der Ostsee noch einmal in Erinnerung, wie wichtig zwar das Tragen von Rettungswesten, bei Einhandsegelern oder Zweipersonencrews ist, noch wichtiger aber das Anlegen von Sicherheitsgurten. Man darf eben gar nicht erst über Bord sehen!

Hier in Kürze deshalb ein Hinweis auf die beiden von der BSU untersuchten Sachverhalte:

Am 3. August 2008 wurde die SY „Aredi“ 13 sm nördlich Arkona/Rügen treibend aufgefunden. Am 25. August ist am Strand von Møn eine Leiche aufgefunden worden, die als der vermisste Einhandsegler identifiziert wurde.

Am 5. August 2008 ist an der Südwestküste Schwedens die SY „Sinus“ unbemannt gestrandet gefunden worden. Am 4. oder 5. August brach in schwerem Wetter der Mast der Segelyacht, das Segel geriet in die Schraube, der Einhandsegler ging über Bord und ertrank. Am 11. August wurde an der dänischen Küste südlich von Helsingør seine im Wasser treibende Leiche entdeckt und identifiziert.

Das Fazit der BSU in ihrem Bericht ist, „dass derartige Unfälle von Einhandsegelern fast immer tödlich enden. Das primäre Ziel muss sein, durch Tragen von Sicherheitsgurten und Anleinen nicht über Bord zu gehen. Zusätzlich sollte das Tragen von Rettungswesten bei Schwerwettersituationen nicht nur für Einhandsegler selbstverständlich sein“.

Der vollständige Bericht der BSU kann zugesandt oder unter [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) herunter geladen werden.

## **Nadelöhr NOK**

### **Umfangreiche Erweiterungen in Sicht – kaum Verbesserung für die Sportschiffahrt**

Die Segler und Motorbootfahrer Hamburgs und des Elbreviers müssen auf dem Weg zu ihrem Urlaubsrevier Ostsee den Nord-Ostsee-Kanal passieren. Einige genießen die Fahrt durch die schöne schleswig-holsteinische Landschaft, für andere ist es eine lästige seemännische Pflichtübung, die sie zweimal im Jahr absolvieren müssen. Es nimmt daher nicht Wunder, dass sie an einer zügigen und reibungslosen Abfertigung in den

Schleusen interessiert ist. Sie bezahlen für diese Dienstleistung und haben wenig Verständnis dafür, dass sie wegen der lässigen Behandlung, der sie oft durch das Schleusenpersonal unterworfen sind, Verzögerungen in Kauf nehmen müssen und wenn gar mit dem Argument, dass sie „zu ihrem Sport und Vergnügen“ auf dem Wasser sind, an ihre Geduld appelliert wird. Dabei wird übersehen, dass auch Urlauber auf dem Wasser meist an Zeiten und Termine gebunden sind. Schließlich haben auch PKW-Fahrer ein Recht auf zügigen Verkehr und prompte Abfertigung. Warum mutet man also Fahrern von Wasserfahrzeugen oft genug unnötige Wartezeiten zu?

Klaus Pein (SVWS) berichtete über einen Vortrag des Leiters des NOK-Büros Ullrich Boesel über die Zukunft des Nord-Ostsee-Kanals und hat darüber eine Aktennotiz gefertigt, aus der wir nachstehend zitieren.

In Anbetracht der wachsenden Größe der Feeder-schiffe auf etwa 2.500 TEU (und nach der gegenwärtigen Flaute wohl auch wieder zunehmenden Zahl) soll der Kanal auf 11,80 m vertieft und an verschiedenen Stellen verbreitert und begradigt werden. Hierzu muss die Hochbrücke Levensau abgerissen werden. Da die Baumaßnahmen die Natur möglichst wenig schädigen sollen, wird wegen einer im Südpfeiler der Brücke nistenden Fledermauskolonie dieser Pfeiler erhalten bleiben. Eine auf der Nordseite lebende Kreuzotternart soll während der Bauzeit sogar umgesiedelt werden!

In Brunsbüttel soll eine weitere große Schleuse auf der so genannten Kanalinsel, also in der Mitte zwischen den alten und neuen Schleusen, gebaut werden. Als erste Maßnahme soll noch 2009 zunächst östlich der alten Schleusen ein neuer Anleger für die Lotsenversetzboote gebaut werden. Insgesamt rechnen der Bund und das Land Schleswig-Holstein mit Kosten von einer

Milliarde Euro in den nächsten zehn Jahren! Wer aber glaubt, dass bei so viel Investition nun auch in Brunsbüttel vor den alten Schleusen ein Wartehafen oder -schlengel – vielleicht am ehemaligen Lotsenbootanleger – angelegt wird, wird enttäuscht werden. Hier ist einmal mehr der DSV gefordert!

Doch ganz ohne Erwähnung der Sportschifffahrt, die immerhin jährlich rund 15.000 Passagen zählt, blieb die Aussprache nicht. So sollen in Brunsbüttel die Gummimatten auf den Schlengeln (Reibehölzern) in den Schleusen gegen Eisenroste ausgetauscht werden. Um die Wartezeiten besser planen zu können, sollen wie in Kiel auch in Brunsbüttel Anzeigentafeln aufgestellt werden. Auch sollen Anfragen auf UKW zu Wartezeiten künftig zügig beantwortet werden. Zum Thema der Gefahren durch mitlaufende Schrauben wurde zugesichert, dass der Propeller abzustellen ist. Wo das nicht geht, muss das Ruder in Mitschiffsstellung gebracht werden.

Obwohl im vergangenen Jahr seitens der Sportschifffahrt angeblich nur 10 Beschwerden über das Schleusenpersonal eingingen, sollen die Schleusenmeister jetzt zu Konfliktbewältigungskursen geschickt werden. Die Frage, ob das allein wegen der 10 Beschwerden der Fall ist, bleibt unbeantwortet. Man darf wohl annehmen, dass es vielleicht doch ein paar mehr waren.

Ein Vorschlag des zuständigen Ministeriums, der DSV solle doch zur Vereinfachung der Schleusen die Gebühren durch eine einmalige Pauschalzahlung von jährlich € 300.000 ablösen, wurde vom Verband mit Hinweis auf die vielen Passagen ausländischer Yachten abgelehnt. Wie ich meine, zu Recht. Schließlich gibt es auch eine Menge deutscher Segler, die nicht in einem DSV-Verein sind.

JCS

## Entschlackt Minister Tiefensee Vorschriften?

Der Bundesverkehrsminister macht offenbar ernst mit der immer wieder geforderten und zugesagten, aber nur selten realisierten Vereinfachung von gesetzlichen Bestimmungen.

### Aufhebung der Registrierungspflicht?

Wichtigster Bestandteil der Reform scheint die vorgesehene Abschaffung der Registrierungs- und Kennzeichnungspflicht auf Bundesebene für motorisierte Fahrzeuge im Binnenbereich zu sein. Nachdem noch vor kurzem sogar eine Ausdehnung der Registrierungspflicht auf Fahrzeuge im See- und Küstenbereich im Gespräch war, ist nun eine gegenläufige Entwicklung erkennbar. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) hat nach eingehender Beratung mit den Verbänden am 15. April nun den Vorschlag zur Streichung der „Verordnung über die Kennzeichnung von auf Binnenschiffahrtsstraßen verkehrenden Kleinfahrzeugen“ vorgelegt. Wichtig ist der Hinweis, dass es künftig keine zentrale Registrierung im See- und Binnenbereich mehr geben soll, wie sie von verschiedenen Verbänden und Institutionen diesem Zusammenhang immer wieder gefordert wurde. Zur Kennzeichnung der privat genutzten Sportboote und Kleinfahrzeuge genügen künftig allein Schiffsnamen und Heimat-hafen. Da die Aufhebung der Registrierungspflicht nur bundesseitig geplant ist, bleibt abzuwarten, wie die Länderregierungen darauf reagieren werden. Das Schlimmste, was passieren könnte, wäre schließlich eine Einführung von Registrierungs-pflichten auf Länderebene.

### Vereinfachung der Lichterführung

Die IMO hat in den neu gefassten Kollisionsverhütungsregeln (KVR) in Regel 22, Absatz c die Mindesttragweiten der Positionslichter für Fahrzeuge

unter 12 m festgelegt. Für Topp- und Hecklicht sind jetzt zwei Seemeilen und für die Seitenlichter nur noch eine Seemeile vorgeschrieben. Das bedingt auch eine Änderung der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung, die in § 10 Abs. 1 noch zwei Seemeilen vorsieht. Auch werden die Zulassungsbedingungen für ausländische Leuchten vereinfacht.

### Schärfere Alkoholkontrollen

Nachdem im vergangenen Jahr die zulässige Promillegrenze in der Schifffahrt bereits von 0,8 auf 0,5 ‰ gesenkt wurde, hat das Ministerium jetzt grünes Licht für künftige freie Alkoholkontrollen an Bord sowohl in der Berufs- als auch in der Sportschifffahrt ohne Anlass durch einen Unfall gegeben. Dabei stellte das Ministerium klar, dass die Promillegrenze bei Schiffen in Fahrt oder vor Anker nur für den Schiffsführer, nicht aber für die Besatzung gelte. Wer ein Schiff bis zum nächsten Hafen weiterfahren soll, wenn dem einzigen Inhaber einer Fahrerlaubnis diese entzogen worden ist, bleibt weiterhin unklar.

## Segelzeit – Zeit für Berichtigungen

### Nachträge und Neuausgaben der Hafenhandbücher

Irgendwann, spätestens zu Beginn jeder Seereise stellt sich die Frage: Sind meine Seekarten und Seehandbücher auf dem neuesten Stand? Hand aufs Herz: Meistens sind sie es nicht, denn das Berichtigen von Seekarten und das Einarbeiten von Nachträgen in Loseblattausgaben der Handbücher ist eine unbeliebte Arbeit. Man sollte sich jedoch vor dieser kleinen Extraarbeit zu Hause oder an Bord nicht drücken, denn einerseits bedeuten unberichtigte Navigationshilfen auch eine Gefahr bei der Schiffsführung und andererseits werden Bücher und Karten ohne laufende Aktualisierung

schnell wertlos. Jeder, der mit dem Schiff unterwegs ist, weiß wie viele Änderungen überall in einem Jahr eingetreten sind. Neue Häfen werden gebaut, vorhandene erweitert, Einfahrten verlegt, neue Molen geschüttet, Seezeichen entfernt oder stillgelegt. Wenn es dann kracht, wird sich die Versicherung für die verwendeten nautischen Unterlagen interessieren. Damit möglichst nichts passiert, müssen Seekarten und Handbücher nach SOLAS auch auf Yachten auf dem neuesten Stand sein.

Obwohl unbeliebt, macht das Einordnen von Nachträgen nur geringe Mühe. Es vermittelt auch neue Kenntnisse, denn schon bei dieser Arbeit fallen viele Veränderungen auf – und das sind nicht nur die Telefonnummern von Hafenmeistern. Und was sollte man an einem Sturm- oder Regentag in der Kajüte sonst schon anderes tun als seine nautischen Unterlagen zu überprüfen und, soweit notwendig, zu aktualisieren? Das Einordnen führt sogar dazu, dass man neue Ziele findet und alte wiederentdeckt.

Wie viel und wie schnell sich alles ändert, kann man schon daraus ersehen, dass Nachträge nicht immer ausreichen. Der schnelle Wandel macht nach immer kürzerer Zeit eine Neuauflage von Grundwerken notwendig. Manchmal ändert sich dabei die Nummerierung der Häfen. Manche sparen auch die Berichtigung und warten die Neuauflage ab, was sich bei den Preisen der Nachträge schon in zwei Jahren lohnt. Bei einigen Hafenhandbüchern und Berichtigungen habe ich deshalb die zurzeit aktuellen Ausgaben unten durch Zusatz des Jahres bezeichnet.

Die folgende Aufstellung enthält nur Bücher und Nachträge für unsere Hausreviere an Nord- und Ostsee. Wer weiter schippert, sollte sich über die für andere Seegebiete erforderlichen Handbücher und Nachträge in der Preis- und Bestellliste in den

Nautischen Nachrichten der Kreuzer-Abteilung Nr. 1/2009, S. 138 informieren. Die Handbücher und Nachträge sind im Fachhandel oder direkt beim Delius Klasing Verlag, Siekerwall 21, 33602 Bielefeld, Tel.: 0521/55 99 11, E-Mail: buch@delius-klasing.de, für Mitglieder der Kreuzer-Abteilung des DSV auch bei der KA – die Bücher dort zu ermäßigten Preisen, (siehe unten mit \*) – erhältlich. E-Mail: info@kreuzer-abteilung.org.

#### Hafenhandbücher

Nordsee (2009) .....	€ 39,90/36,00*
Ostsee I (2007) .....	€ 45,00/36,00*
Ostsee II (2006) .....	€ 39,90/36,00*
Meckl.-Vorpomm. (2005) .....	€ 38,00/33,60*
Skagerrak/Kattegat .....	€ 38,00/33,60*

#### Nachträge 2009

Yachtpilot .....	€ 19,90
------------------	---------

#### Hafenhandbücher:

Ostsee I (2007) .....	€ 19,50
Ostsee II (2006) .....	€ 16,50
Skagerrak/Kattegat .....	€ 9,90
Meckl.-Vorpomm. (2005) .....	€ 19,50

## Dies und das

### SVAOe – Neu: Gösch für Motorboote

Auf der Vorstandssitzung am 31. März.2009 wurde auf Vorschlag mehrerer unserer Motorboot-Eigner beschlossen, einen SVAOe-Motorbootstander einzuführen. Insbesondere kleine Motorboote fahren bisher den üblichen dreieckigen Segelyacht-Standard an einem Mini-Flaggenstock auf dem Vorsteven. Das ist aber nach alter seemännischer Sitte der Platz für eine so genannte „Gösch“. Und die ist rechteckig. Mit der Gösch zeigt man seine Herkunft oder Zugehörigkeit an, z.B. Stadt oder Region. Da passt die Vereinszugehörigkeit auch gut hin.



Segler fahren ihren Vereinsstander vorzugsweise im Topp, ersatzweise unter der Backbord-Saling. Für Motorbootfahrer

bietet sich die noch nicht ganz aus der Mode gekommene Gösch an. Die SVAOe hat für ihre Motorbooteigner ein paar davon anfertigen lassen. Die Gösch hat die Maße 20 x 35 cm und ist für € 6,- bei der Geschäftsstelle erhältlich. Wer bei seinem größeren Motorboot einen richtigen Flaggenmast hat, der kann den dreieckigen Stander natürlich weiterhin auch dort setzen – und am Bug die Gösch.

### Logbuchführung auf Yachten

Zu diesem Thema machte uns Claus Pein (SVWS) darauf aufmerksam, dass im Merkblatt des Bundesministeriums über Seetagebücher und Reiseplanung der entscheidende Satz am Schluss steht. Dort heißt es: „Die Richtlinien für die Reiseplanung weisen ausdrücklich darauf hin, dass die Aufzeichnungen so erfolgen können, wie es zweckmäßig ist. Was im konkreten Einzelfall zweckmäßig ist, obliegt dabei der Beurteilung des verantwortlichen Bootsführers“. Hiernach ist zwar die Art der Aufzeichnungen freigestellt, aber nicht zugelassen, dass überhaupt keine Aufzeichnungen gefertigt werden.

### „Ofenrohre“ auf der Schlei?

So ähnlich sehen die neuen Plastiktonnen aus, die statt der bisherigen Spitz- oder Spierentonnen in diesem Jahr auf der Schlei ausgelegt wurden. Die je 52 grünen und roten, sowie 12 Kardinal- und 2 Abzweigtonnen sind einheitlich 3 m hoch und haben ein durchgehendes Rohr von 22,5 cm. Sie sollen wirtschaftlicher als die bisherigen Tonnen sein. Im Aussehen werden jedoch die vorgeschriebenen Unterscheidungen, die die Tonnen auch

gegen das Licht unterschiedlich erkennen ließen, weitgehend aufgehoben. Daran wird auch eine winzige Spitze auf den grünen Tonnen kaum etwas ändern. (Quelle: NV. Navigator 1/2009)

### Maritime Landschaft Unterelbe – Integrierter Bewirtschaftungsplan Unterelbe

Der von der EU im Rahmen von „Natura 2000“ zu erarbeitende IBP-Elbeästuar zeichnet Maßnahmen zur Erhaltung des Lebensraumes Elbeästuar auf. Informationen zu Zielen, Planungen und dem Vorgehen [www.natura2000-unterelbe.de](http://www.natura2000-unterelbe.de).

### Elbe-Küsten-Park

Seit dem 5. April ist der Elbe-Küsten-Park des Natureums bei Neuhaus/Oste wieder geöffnet. Auf dem 10 ha großen Gelände können Besucher Maritimes und Ökologisches mit allen Sinnen erkunden. [www.natureum-niederelbe.de](http://www.natureum-niederelbe.de).

### Leuchfeuer-Sonderheft Pagensand

Das Magazin „Leuchfeuer“ hat eine Dokumentation zur Geschichte und Entwicklung der Leuchfeuer auf der Elbinsel als Sonderheft herausgebracht. Bestellung im Online-Shop: [www.maritime-elbe.de](http://www.maritime-elbe.de).

### Schwebefähre Osten

Über die 100-jährige Geschichte der Schwebefähre in Osten-Hemmor an der Oste ist ein Bildband erschienen. Das Buch zeigt neben historischen Fotos auch kunstvolle Aufnahmen des Fotografen Nikolaus Ruhl. Autoren des Buches sind die Heimatforscherin Gisela Tiedemann und SPIEGEL-Autor Jochen Bölsche. [www.schwebefaeahre-osten.de](http://www.schwebefaeahre-osten.de). (sämtl. aus Wasserstand Nr. 25 April 2009)

### Seefahrtsschule wird abgerissen

Manch einem Segler oder Motorbootfahrer kommen bei dieser Nachricht wehmütige Gedanken, denn nicht nur zahlreiche Berufsnautiker haben in dem charakteristischen 30er-Jahre-Bau in Altona oberhalb der Elbe an der Rainville-Terrasse ihre Ausbildung erhalten, sondern auch die SVAOe hat

jahrzehntelang dort ihre Kurse und Examen zum Erwerb der DSV-Führerscheine und der Sportschiff-ferpatente abgehalten. Das Gebäude erinnert eine ganze Seglergeneration an das Lösen der Aufgaben zu Ausweichregeln, Lichterführung, Peilungen und Semiversusformel. Die Seefahrtschule wurde schon vor längerer Zeit in beispielloser politischer Kurzsichtigkeit ersatzlos stillgelegt, was in der boomenden Schifffahrt des letzten Jahrzehnts zu einem eklatanten Mangel an deutschen Kapitänen und Schiffsoffizieren geführt hat. Nachdem ein Plan, dort das Marinemuseum von Peter Tamm unterzubringen, aufgegeben wurde, soll nach dem Abriss ein Kontorhaus für die Rickmers Reederei entstehen.

### Haben weitere Kreuzfahrtschiffsanleger und Sportboothäfen eine Zukunft?

Die Krise macht auch vor der Kreuz- und Sport-schifffahrt nicht halt. Neue Aufträge für neue Luxusliner liegen den Werften nach Pressever-öffentlichungen kaum noch vor. Auch die euro-päischen Sportwerften klagen – verharmlosend ausgedrückt – über Auftragsmangel. Dennoch wird an einem weiteren Terminal für Kreuzfahrtschiffe am Platz der ehemaligen Englandfähre in Altona unterhalb der Palmaille mit Hochdruck gearbeitet. Und Illusionen über neue Sportboothäfen in Altona und in der Hafencity werden auch unbeirrt verfolgt. Mal sehen, wie's ausgeht. Wie heißt es doch? Die Hoffnung stirbt zuletzt.

## Bücher für Sommer, Urlaub, Regatten und Kinder

### Dem Wetter einen Schritt voraus

In kaum einem Bereich machen Wissenschaft und Technik so große Fortschritte wie in der Meteorologie. Immer bessere Beobachtungs- und Datenverarbeitungssysteme aber auch verbesserte Sende- und Empfangsmöglichkeiten lassen eine sicherere und frühzeitigere Diagnose der Wetter-entwicklung als noch vor wenigen Jahren zu. Eine Entwicklung, die uns Seglern besonders zu Gute kommt – wenn man auf dem Laufenden ist und sich über die sich daraus ergebenden häufigen Aktualisierungen der Informationsmöglichkeiten regelmäßig informiert. Es gibt da einfach nichts Besseres als dieses von einem Autorenteam des Seewetteramtes bereits in mehreren Auflagen herausgegebene bekannte Werk. „Seewetter“ ist ein nicht verzichtbarer verständlicher Leitfaden für jeden verantwortungsbewussten Schiffer. Es dient als Nachschlagewerk für die tägliche Wetterinformation und -beobachtung ebenso wie als Lehrbuch der marinen Meteorologie. Dabei fördert ein anschauliches Layout den Praxisbezug und bringt selbst naturwissenschaftlichen Laien die Thematik näher.

**Autorenteam des Seewetteramtes, Seewetter, 3. überarbeitete Auflage, 392 Seiten, 47 Farbfotos,**

**21 z. T. farbige Abbildungen, 17 Tabellen, DSV-Verlag, Vertrieb: Delius Klasing Verlag, Bielefeld (ISBN 978-88412-367-6) € 39,90**

### Schönes Westschweden

Nicht nur das Schärengebiet der Westküste Schwedens ist ein beliebtes Zielgebiet deutscher Segler, sondern auch der Vänersee, der über den Trollhättekanal zu erreichen ist, und auf dem man gut und gerne von Hafen zu Hafen schippernd ein paar Wochen verbringen kann. Hierbei ist der beliebte Törnführer unverzichtbar, enthält er doch neben den nautischen Angaben zu Häfen und Ankerplätzen viel Wissenswertes über das Land, die Leute und deren Geschichte. Die Autoren waren einen ganzen Sommer unterwegs, um das bekannte Werk auf den neuesten Stand zu bringen. Vieles hat sich seit der Voraufgabe auf der Strecke zwischen Falsterbo und der norwegischen Grenze verändert, so dass wieder einmal eine Neuauflage notwendig wurde.

**Gerti und Harm Claußen, Schweden 1, Westküste, Trollhättekanal, Vänersee Südteil, 5. akt. Auflage, 256 Seiten, 69 Farbfotos, 219 zweifarb. Pläne, 80 Zeichnungen, Delius Klasing Verlag, Bielefeld (ISBN 978-3-7688-0698-5) € 29,90.**

### Holland mit dem Boot

Die niederländischen See- und Binnengewässer sind nur für westdeutsche Wassersportler das Hausrevier. In den vergangenen Jahren haben immer mehr norddeutsche Segler und Motorbootfahrer

dieses vielseitige Revier für ihre Sommertouren entdeckt. Mit seinen vielen Wasserstraßen und Kanälen ist es das Wassersportdorado schlechthin. In welchem Land kann man sonst jede Stadt und jedes Dorf per Boot erreichen? Für den von Osten Kommenden erschließen sich die niederländischen Gewässer zunächst im Band 2. Dieser enthält die friesischen Inseln mit ihren Wattfahrwassern, das nordholländische Kanalsystem und das gesamte IJsselmeer. Danach folgen in Band 1 13 ausgewählte Törns durch Zeeland und die südlichen Provinzen, das „grüne Herz der Niederlande“, die Flüsse und Kanäle mit dem Scheldedelta bis zur belgischen Grenze. Beide beliebten Törnführer enthalten neben den nautischen Informationen zahlreiche weitere Hinweise über das Land, seine Menschen und seine wechselvolle Geschichte. Man sollte sie bei der Planung sowie auf der Reise an Bord haben.

**Jan Werner, Holland 1, Zeeland und die südlichen Provinzen, 3. akt. Auflage, 224 Seiten, 94 Farbfotos, 89 Übersichts- und Hafenpläne, (ISBN 978-3-7688-1179-8)**

**Jan Werner, Holland 2, IJsselmeer und die nördlichen Provinzen, 4. akt. Auflage, 192 Seiten, 82 Farbfotos, 64 Pläne, 9 Abbildungen, (ISBN 978-3-7688-1180-4)**

**Beide: Delius Klasing Verlag, Bielefeld, je € 29,90**

### Neue Regeln

Für den Regattasegler nichts Neues: Alle vier Jahre nach den olympischen Segelwettkämpfen werden

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

SEEKARTEN



## Weltweit gut ankommen!

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

**Bestellen Sie Ihren Gratis-Katalog**

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



die internationalen Wettfahrtregeln durch den Weltseglerverband (ISAF) überarbeitet und, wo notwendig, ergänzt oder geändert. Für den Regattasegler ist es daher wichtig, sich mit den geänderten Vorschriften vertraut zu machen. Neben dem reinen, manchmal etwas schwer verständlichen Regeltext gibt es dazu seit vielen Jahren diesen verständlich abgefassten und illustrierten Kommentar, der sowohl dem Neuling die Grundkenntnisse vermittelt als auch dem Spitzensegler die Hauptunterschiede zwischen altem und neuem Text darlegt. Für den Regattasegler ist diese handliche Ausgabe des von Jochen Halbe für das Deutsche bearbeiteten Regelwerks unverzichtbar.

**Eric Twina/Bryan Willis, Die Wettfahrtregeln, 10. Aufl., 228 Seiten, 133 Zeichnungen, 28 farbige Abb., Delius Klasing Verlag, Bielefeld (ISBN 978-3-87412-182-8) € 14,-**



## Zu guter Letzt

Was ist Strand? Ist es Land, ist es Wasser? Zumindest den Versuch einer griffigen Definition haben die Blattmacher des „Lufthansa-Bordbuches“ gewagt: „Strände liegen da, wo das Land aufhört und das Wasser anfängt. Strände sind, um es einmal klar zu sagen, dazwischen.“ Nun wissen Sie's.

(Aus: SVR-Elbsegler)

---

### 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 017 1/37 10797

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

## BAUM & KÖNIG HAMBURG

The Classic-Yacht Broker

Klassische Yachten & traditionelle Schiffe.

Kompetente Beratung.  
Über 22 Jahre Erfahrung.  
Weltweit.

[www.classic-yachts.de](http://www.classic-yachts.de)

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