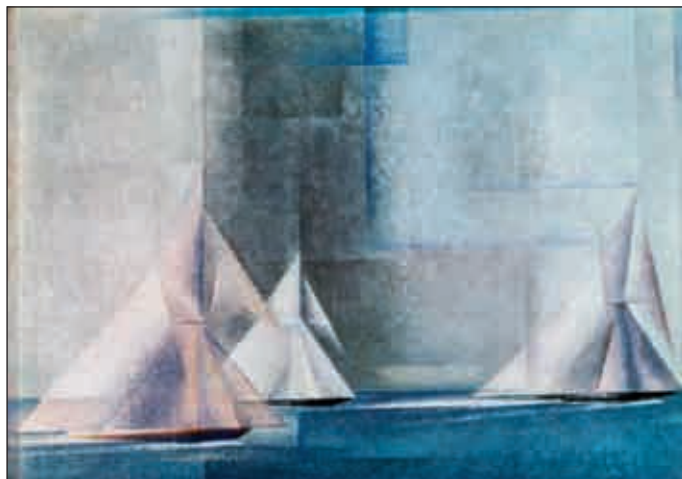


5 / 2010

**SVAO<sup>e</sup>**

September / Oktober

# Nachrichten



Lyonel Feininger (1871 – 1956) Yachtrennen





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

88. Jahrgang

September / Oktober 2010

Nr. 5

## **Auf dem Weg zur Meisterschaft**



Kay Louwien und Crew gewannen mit „Ajax“ die Hamburger Meisterschaft der Folkeboote im Mühlenberger Loch  
Foto: Lyssewski

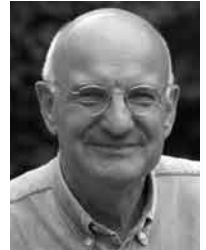
## In dieser Ausgabe

Editorial – Weltumsegler	Seite 2
Neuaufnahmen	Seite 3
Dank für Spenden	Seite 4
Todesanzeige Peter Knüppel	Seite 4
Geburtstagsgrüße	Seite 4
Nachruf Georg Oestereich	Seite 5
Hinweis auf Veranstaltungen	Seite 6
Nochmals: SVAOe-Rallye	Seite 6
Tide – was ist das?	Seite 9
Cork Week oder wet & ready?	Seite 10
„Gunvør“ geht auf große Fahrt	Seite 13
Hamburger Folkemeister	Seite 17
Deutschland-Cup der Mico Magic	Seite 18
Jollentraining in Eckernförde	Seite 20
Zukunft des Segelsports auf der Unterelbe?	Seite 21
Die „virtuelle“ Tonne?	Seite 22
Freuden an der Wand	Seite 24
Bestandene Prüfungen 2010	Seite 28
Kurse im Winter 2010/11	Seite 29
Offene Clubabende der Altjunioren	Seite 32
Aus dem DSV	Seite 33
Dies und das	Seite 34
Sind Segler eitel?	Seite 36
Bücher für den Herbst	Seite 37
Shanties – Das besondere Buch	Seite 38
Vor 100 Jahren	Seite 40
Zu guter Letzt	Seite 44
2 Zu unserem Umschlagbild	3. Umschlagseite

## Weltumsegler

Weltumsegelungen sind – wenn es sich nicht um Extreme handelt – nichts Außergewöhnliches mehr. Die Standortmeldungen auf der Website von Trans-Ocean zeigen, wie viele deutsche Seglerinnen und Segler weltweit unterwegs sind.

Einen Extremrekord stellte kürzlich der 58-jährige Amerikaner Reid Stowe auf. 1.152 Tage war er ununterbrochen allein auf See. Ähnliches hatte es nur vor langer Zeit gegeben. Ende des 19. Jahrhunderts soll ein norwegisches Schiff 1.067 Tage unterwegs gewesen sein, ohne einen Hafen anzulaufen. Ein Extremfall war auch die 16-jährige Australierin Jessica Watson, die bisher jüngste Einhandseglerin „rundum“. Andere Teenies wollen ihr den Rekord abjagen.



Mit derartigen Rekorden kann die SVAOe nicht aufwarten. Aber auch wir haben immerhin unseren (weitgehend) Einhand-Weltumsegler: Bernd Bruhn mit seiner OE 32 „Anna“. Der damals Mittsechziger kehrte Ende Juli 1996 von seinem mehrjährigen Rundumtörn an die Elbe zurück. Wie die britische Königin einst Francis Chichester für seine nur einmal unterbrochene Weltumsegelung adelte, so ehrte auch die SVAOe ihren ersten Weltumsegler. Wenn auch nicht mit dem „Sir“ so doch mit der Ehrenmitgliedschaft

Dr. Timm Pfeiffer und Ehefrau Ingrid starteten 1998 mit ihrer „Sonnenschein“ zur Reise um die Welt. Auch sie waren – mit Unterbrechungen, das Flugzeug macht's möglich – mehrere Jahre unterwegs. Ebenfalls 1998 machte sich Andreas Sasse mit „Eleanor Rymill“ auf die Reise um die Welt. Drei Jahre wollte er unterwegs sein, aber er

blieb erstmal in Südamerika hängen und kehrte 2005 nach Hamburg zurück.

Nicht ganz um die Welt, aber viele Monate oder Jahre unterwegs waren andere SVAOeer – zum Beispiel Ingo Haacker fünf Jahre durchs Mittelmeer mit seiner HR 352 „Heidi“. Oder Claus und Anke Stichling, die 2001 von ihrer vierjährigen Mittelmeerfahrt mit „Joa“ zurückkamen.

Atlantik-Überquerungen und -Rundreisen, Törns zu den Azoren und in die Karibik, ARC- und DCNAC-Teilnahmen, lange Reise über und um die ganze Ostsee, Round Britain und andere Langtörns sind da schon fast normal. Zahlreiche SVAOeer waren und sind dabei. (In unserer Chronik „Ein Jahrhundert am Wind“ wird an viele von ihnen erinnert.)

Und nun Karsten Witt! Er hat Großes vor mit seiner neuen „Gunvør XL“. Mit ihrer Crew hauptsächlich aus Jugendlichen und ihren beiden eigenen erwachsenen Kindern wollen die Witts an der World ARC 2012 teilnehmen. Sie dauert rund zwei Jahre. Start ist im November 2011 in Europa. Danach geht es im Januar 2012 von der Karibik via Galapagos in die Südsee, dann über Australien, Südafrika und Brasilien zum Zieleinlauf auf St. Lucia im März 2013. Von dort geht es nach Europa zurück. Mehr über dieses außergewöhnliche Projekt und sein neues Schiff schreibt Karsten Witt in seinem Beitrag „Gunvør geht auf große Fahrt“ ab Seite 13. Wir freuen uns schon auf seine Berichte von unterwegs!

Jürgen Schaper meinte, dies sei doch ein Thema für das Editorial zu diesem Heft. Und da er weiter meinte, diesmal schon genug geschrieben zu haben – und weil unserer Vorsitzender Andreas Völker auf USA-Reise war und als Vorwort-Schreiber nicht zur Verfügung stand, habe ich mich an den Mac gesetzt. Obwohl ich wohl am

wenigsten berechtigt bin, über Weltumsegelungen zu schreiben. Denn mein Revier ist seit Jahren vor allem die Außenalster. Da liegt dann Kap Hoorn schon an der Schwanenwik.

Wir freuen uns schon jetzt auf Berichte und Fotos von der Reise für unsere Nachrichten und fürs Internet

Einen guten Saisonabschluss wünscht  
Norbert Suxdorf

Am 26. Mai 2010 verstarb überraschend  
im Alter von nur 61 Jahren unser Mitglied

## **Peter Knüppel**

**SVAOe-Mitglied seit 1996**  
**Eigner des Hanseat 35 „Antares”**

**Wir betrauern den Verlust.**  
**Den Angehörigen gehört unser**  
**Mitgefühl.**

Mitglieder, Vorstand und Ältestenrat der  
Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne



## **Dank für Spenden**

Frank Grube, ehemaliger Verleger (Edition Maritim) und langjähriger Geschäftsführer des Delius Klasing Verlages, hat uns ein wertvolles Halbmodell der 12mR-Yacht „Westwind“ ex „Inga“ sowie einen alten Hamburg-Stich geschenkt. Hierfür möchten wir ihm herzlich danken. Beides wird zur Zierde unseres Clubhauses beitragen.

Unserem langjährigen Mitglied Johann Christian „Siggi“ Giese danken wir. Er hat, wie seit langem in jedem Jahr, wieder den Lack und die Farben für die Frühjahrsinstandsetzung unserer Jugendkutter gestiftet.

Wir nehmen die Gelegenheit wahr, auch den zahlreichen Mitgliedern und Freunden unserer Vereinigung zu danken, die mit ihren Spenden unsere Arbeit, zum Beispiel bei der Finanzierung eines neuen Schlepp- und Transportbusses für die Jugendarbeit, unterstützt haben.

## **Herzliche Glückwünsche!**

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

### **November und Dezember**

02.11.	Michael Wegner	55 Jahre
05.11.	Horst Engelland	65 Jahre
07.11.	Stephanie Hympehdahl	40 Jahre
10.11.	Rolf Krivohlavek	70 Jahre
13.11.	Rahel Haas	20 Jahre
17.11.	Gisbert Niese	60 Jahre
26.11.	Norbert Frank	60 Jahre
30.11.	Klaus-Peter Molkenbuhr	70 Jahre
02.12.	Jörn Lampe	65 Jahre
09.12.	Jan Douglas Jaufmann	40 Jahre
10.12.	Prof. Dr. Karl Theodor Schuon	70 Jahre
18.12.	Peter Schwarz	70 Jahre
25.12.	Elise Francke	65 Jahre
31.12.	Rolf Felst	75 Jahre



## Ehrenmitglied Georg Oestereich

**Träger der Goldenen Ehrennadel  
1918 – 2010  
Eigner der Westerly „Nico“**

Mit Betroffenheit haben wir zur Kenntnis nehmen müssen, dass unser Ehrenmitglied Georg verstorben ist. Schorsch, wie das SVAOe-Urgestein von seinen Freunden genannt wird, lebte auf Helgoland und startete von dort bis ins hohe Alter seine Segeltouren. „Nur das Schöne behalten die Menschen, die stark genug sind, im Leben und nur von diesen herrlichen Tagen in meinem Leben will ich erzählen. Wir schreiben das Jahr 1936, und ich sitze allein hinter Lühesand auf meiner Elbjolle „Strunnlooper“. Gerade in die SVAOe eingetreten, bestaune ich den Auftrieb von H-, C-, Elbjollen und Jugendkuttern. 1936 fing bei mir alles an“, so bildhaft schilderte er mir einst seinen Start ins Seglerleben.

Als Helgoländer war er ans Wasser gewöhnt, und es war die Unterelbe, die ihn mit ihrer Romantik und Schönheit frühzeitig in ihren Bann zog. Es waren die Jahre vor dem Krieg mit jährlichen Fahrten nach Dänemark. Das war nicht einfach, denn wehrpflichtige Jugendliche durften Deutschland nicht verlassen. Also bekam er keinen Pass, aber sein Mitsegler besaß einen. Da er nie durch den Zoll

gekommen wäre, schlossen sich beide den SVAOe-Jugendkuttern „Graf Spee“ und „Oevelgönne“ an. Einer der Kutterjungs ging auf seine Jolle, und er ging mit den Pässen der Jugendlichen auf das Zollboot zum Ausklarieren. Bei der Zählung der Jugendlichen auf den Booten wurde nicht bemerkt, dass er selbst keinen Pass hatte – er war ja auf dem Zollkreuzer. So konnte er im Konvoi der Kutter und einiger anderer SVAOe-Boote rund um Fünen vier schöne Wochen in Dänemark segeln.

Im Krieg diente er in der Marine auf dem Hilfskreuzer „Widder“, mit dem er die längste Fahrtenzeit des ganzen Krieges verbrachte. Ein zweiter Hilfskreuzer „Michel“ brachte ihn bis nach Japan, wo das Schiff bei einem Bombenangriff verloren ging. Als Dritter Offizier des in Yokohama liegenden modernen Hamburg-Süd-Frachters „Rio Grande“ sollte es als „Blockadebrecher“ wieder nach Hause gehen.

Im Januar 1944 wurde die „Rio Grande“ im Südatlantik von US-amerikanischen Kriegsschiffen gestellt und beschossen. Der Kapitän ordnete die Selbstversenkung an, und wenig später war die Mannschaft mit vier Rettungsbooten auf 20° S und 40° W allein auf See. Als jüngster Steueremann „befohligte“ Georg Oestereich das Arbeitsboot, einen kleinen sechsermigen Kutter, den er während der bisherigen Fahrt vorsorglich mit Besegelung, Proviant und nautischen Hilfsmitteln ausgerüstet hatte. Als ehemaliger SVAOe-Kuttersegler wusste er, was man brauchte. Mit 12 Mann an Bord überladen, segelte er im Südostpassat rund 700 Seemeilen nach Brasilien, wo er bis 1947 interniert wurde.

Mit Dr. Benôit Courmont, unserem damaligen Jugendleiter, hat er nach dem Krieg aus dem Nachlass der Marine die ersten Jugendkutter mit besorgt, auf Jonny Wegeners Werft in Altenwerder instand gesetzt und wieder segelklar gemacht. Bei Kriegs-

anfang erwarb er die H-Jolle „Crack“ (H 441) und nach seiner Rückkehr mit Günther Horn den Jollenkreuzer gleichen Namens. Da Sportboote noch nicht wieder ins Ausland durften, hatten sie das Boot als Fischereifahrzeug angemeldet, bekamen eine Registriernummer und eine Heuerliste. Doch in Dänemark wurden sie misstrauisch bestaunt, bewacht und in Sonderburg ausgewiesen.

Später folgen Reisen mit dem „Falken“ von Carl Hecking mit Wilhelm Burmester und Hans Heinrich Matthiessen. Immer wieder ging es nach Helgoland, wo er später viele Jahre mit einer kleinen Segelschule jungen Leuten Navigation und Seemannschaft beibrachte. Der erfahrene Seesegler war auch ein blendender Erzähler, der jeden Zuhörer, der den Weg zu ihm an Bord oder in sein Haus auf Helgoland fand, in seinen Bann zog.

Georg Oestereich war es vergönnt, ein hohes Alter zu erreichen. Mit ihm haben wir wieder einen langen und treuen Wegbegleiter verloren. Unsere Anteilnahme gilt besonders seiner Frau „Moi“ und seinen Kindern.

Jürgen Schaper



## Beilagenhinweis

**Bitte beachten Sie folgende Beilagen**

**der SVAOe in dieser Ausgabe:**

**Einladung Fröhshoppen**

**Einladung Herbstfest**

**Anmeldung Pyro-Funk, Sicherheit**

## Nochmals SVAOe-Rallye

Über die achte SVAOe-Rallye, die diesmal in den noch recht neuen Hafen von Brejning am schönen Vejle-Fjord führte, hat unser Vorsitzender bereits in der vorigen Ausgabe unserer Nachrichten berichtet. Aus der Sicht eines Teilnehmers gibt es nur wenig nachzutragen. Das Wichtigste ist wohl das Gesamtergebnis: Es hat allen Beteiligten viel Spaß gemacht! Bei den Daten beschränke ich mich auf die Gesamtpunktzahl. Die dazu vom Wertungsteam zu Grunde gelegten Daten in den einzelnen Disziplinen verkneife ich mir, da sie nur die Teilnehmer interessieren – und die kennen sie ja schon. Dasselbe gilt für die Aufgaben und die Einzelergebnisse. Sie zu veröffentlichen, würde zu viel Platz einnehmen und allein die ganze Ausgabe füllen. Dennoch, einen kleinen Rückblick sollten wir schon geben.

Das Wetter ist ja das Wichtigste bei einer solchen Veranstaltung. Die Veranstaltung fiel ja etwa in die Mitte des „Jahrhundertsommers“ und bescherte überwiegend schwache Winde. Dabei drohten jeden Tag Gewitter, die sich jedoch überwiegend über dem Festland entluden. In einzelnen Fällen, wie am Spätnachmittag des 12. Juli über Apenrade, traf es Teilnehmer, die zu dieser Zeit aber schon im Hafen lagen, mit kurzfristigen starken Böen. Der 13. bescherte bei gutem Wind aus SW- bis W-lichen Richtungen flottes Fortkommen. So trafen am 14. bei überwiegend schwachem SO schon zahlreiche Yachten ein und konnten sich die Zeit zur Lösung der Aufgaben, sofern bisher noch nicht erfolgt, nehmen. Daneben gab es eine Menge Geselligkeit von Bord zu Bord. Andere nutzten den freien Tag zu Spaziergängen oder Radtouren in die schöne Umgebung.

Am 15. waren die Aufgaben abzugeben. Ab 17.00 Uhr war gemeinsames Grillen auf dem Clubgelände angesagt. Bei dem warmen Sommerwetter

wurde das ein voller Erfolg. Obwohl nur 15 der 16 gemeldeten Yachten eingetroffen waren, wurde die Truppe durch fünf weitere Boote und vier „Autocrews“ verstärkt. Mit diesen wurden am Ende insgesamt 62 (Essens-) Teilnehmer gezählt. Obwohl unser Kutter zwar in der Nähe, aber leider nicht dabei war, war die Anzahl der Jugendlichen und Kinder mit 10, gleich 16% der Gesamtzahl, erfreulich hoch.

Der 16. diente dann weiteren „Übungen“ auf dem Trocknen, die allen viel Spaß bereiteten. Am Abend fand die Rallye mit einem wunderschönen dänischen kalten und warmen Büffet ein Ende. Die anschließende Preisverteilung sorgte dann doch bei manchem Teilnehmer für Überraschung bei seiner Platzierung, wobei aber ein reichhaltiges Angebot von Preisen für Ausgleich und Zufriedenheit führte. Hier sind die teilnehmenden Boote in der Reihenfolge der Ergebnisse. (in Klammern die Punktzahl):

1. „Benedictus“, Claus Torstrick (180), 2. „Mullanga“, Inge Kegel-Konietzko (164), 3. „Monsun“, Günter Buschmann (156), 4. „Paolina“, Dr. med. Volker Pahnke (139), 5. „(T)Raum“, Catrin Schaper (137), 6. „Laura“, Dr. jur. Gerd Lau (127), 7. „Favorite“, Jens Mohr (125), 8. „Schwalbe“, Jürgen Schaper (115), 9. „Rangi“, Kersten Lembcke (109), 10. „Wikinger“, Wolfgang Mackens (107), „Erjust“, Erwin Lange (106), 12. „Lord Jim“, Thomas Lyssewski (99), 13. „Juno“, Jörg Zwirner (90), 14. „Philou“, Ulrich Dahm (89), 15. „Cecilia“, John Kinou. (Nicht gestartet: „Ikanaria“, Jörn Groth).

Die ersten drei Boote wurden mit wertvollen, gestifteten Preisen bedacht, alle weiteren erhielten Trostpreise, und jeder konnte sich noch einen verpackten Teilnehmerpreis aussuchen, wobei es noch manche Überraschung gab.

Ohne Wertung nahmen folgende Yachten teil: „Amira“, Klaus Buchheit, „Bulli“, Sabine Diercks,

## **So wie man die Pinne oder das Rad in der Hand hat: genau so ist es mit einem erstklassigen Fernglas!!**

Es muß gut in der Hand liegen und der Skipper sollte dazu richtiges Vertrauen haben! Um auch bei unsichtigen Wetter, in der Dämmerung und bei Nacht sein Ziel gut erkennen können. Bei Tage die Tonnen suchen und die richtige Hafeneinfahrt finden. Unsere Augen, Seemann werden nicht besser, aber unsere Ferngläser!

Kommen Sie zu uns, lassen Sie sich von dem Foto-Wannack-Team beraten, das kostet nichts. Sehen Sie durch die neuen modernen Ferngläser und Sie werden staunen, welche Helligkeit und Brillanz zu sehen ist. An Bord geht immer etwas kaputt, müssen Teile ersetzt und repariert werden und was ist mit dem Bordfernglas?? Bringen Sie es einfach mit und vergleichen Sie das mit einem NEUEN! Vielleicht steht ein runder Geburtstag an oder ein Jubiläum. Wir haben alle Spitzenferngläser von ZEISS-LEICA-STEINER-Swarovski-NIKON-KOWA-MINOX u. PENTAX am Lager und Sie können alle direkt vor unserem Geschäft mit Blick auf den Hamburger Michel ausprobieren. Und wenn Sie uns nicht in unserem Geschäft besuchen können, besuchen Sie uns im Internet unter [www.foto-wannack.de](http://www.foto-wannack.de). Gerne senden wir Ihnen kostenlos unsere kleine Broschüre „die Merkmale guter Ferngläser“ und stehen auch telefonisch zur Verfügung.



**WALTER WANNACK**  
FERNOPTIK · FOTO · VIDEO

Seit 1931 · Nähe Hafencity und Hamburger Michel

Montag bis Freitag von 9.00 bis 18.00 Uhr

Neanderstraße 27 · 20459 Hamburg · Telefon 040 / 34 01 82 · Fax 040 / 35 31 06 · [d.wannack@hamburg.de](mailto:d.wannack@hamburg.de)





Das Siegerboot „Benedictus“ mit Claus und Annette Torstrick bei Fynshoved Foto: Jürgen Schaper



Frühstücksrunde

Foto: Thomas Lyssewski



Das obligate Klassenfoto! Foto: Thomas Lyssewski



Klönrunde

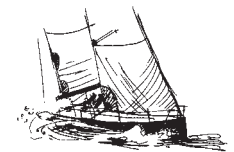
Foto: Thomas Lyssewski

Unser Dank gilt dem Organisationsteam Annetarie/Peter Stamp und Maren Mueller-Haagen sowie Günter Lehfeldt für ihre große Mühe bei der Vorbereitung und Durchführung dieser schönen Veranstaltung, den großzügigen Stiftern der Preise, dem Segelclub Brejning für die generöse Genehmigung, seine Anlagen und das Clubhaus zu benutzen sowie allen Teilnehmern zu Wasser und zu Land, die mit soviel Spaß dabei waren.

Freuen Sie sich auf die nächste SVAOe-Rallye zum 110-jährigen Clubjubiläum 2015!

Jürgen Schaper

„Caribe“, Hans-Jürgen Vorbau, „Ratokker“, Hartmut Pflughaupt, „Tir Nan Og“, Annemarie und Peter Stamp, und „Ulla“, Eckart Kolb. (Gesichtet wurde auch „Christina“, Dr. Jens Siemens). Mit dem Auto „segelten“ nach Brejning Jochen und Rosi Hamann, Peter und Elke Mahlstedt, Maren Mueller-Haagen, Günther Lehfeldt und unser Vorsitzender Andreas Völker nebst Gattin Katharina, die den achteraus gegangenen Schiffer der „(T) Raum“, Thomas Schaper nachlieferten.



## Tide – was ist das?

Hatten wir uns für das Sommergrillen am vergangenen Sonnabend in Borsfleth den denkbar schlechtesten Termin ausgesucht? Zu „normalen“ Zeiten mit einem anschließenden Grillfest am Nachmittag passte die Tide jedenfalls überhaupt nicht. Dazu kam die ursprüngliche Absage und die spätere, sehr kurzfristige Nachricht, dass die Veranstaltung doch stattfinden sollte...

Wer also mit einem Fiasko, sprich der Beteiligung von nur zwei bis drei Booten, gerechnet hatte, staunte nicht schlecht.

SVAOeer sind nicht so leicht abzuschrecken, und so kam es, dass etliche sich schon am Freitagabend in Stadersand in eine günstige Startposition brachten und somit zeitig das Ziel erreichten.

Auch das Wetter spielte mit. Bei frischen Winden aus SW wurde es ein entspannter, fröhlicher Tag



Seglern schmeckts immer und überall...

an der Stör. Kurzzeitige Unruhe kam nur auf, als die Bestände an Grillkohle überprüft wurden; würde die Kohle reichen? Natürlich klappte letztlich alles. Auch der Regen hatte ein Einsehen und zog nördlich und südlich an uns vorbei.

Alt und Jung (auch unsere „Neumühlen“ kam mit acht „Schnupper“-Kuttersegeln rechtzeitig) hatten



Die „Neumühlen“-Crew Fotos: Katharina Völker

sichtlich Spaß an Klönschnack, Steak, Wurst, Wein und Bier und freuen sich schon auf eine günstigere Tide im nächsten Jahr.

AV



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

## Cork Week 2010 oder „wet and ready“

Liebe Segelkameraden und -kameradinnen, auch wir haben lange überlegt, was das wohl bedeuten soll: „nass und fertig“ oder „nass und bereit“? Egal, es war unser Motto in Irland bei der Cork Week 2010, und wir haben das von einem Boot abgelesen (also wehe, wer Hintergedanken hatte!).

Da in diesem Jahr kein Baltic-Sprint-Cup stattfinden sollte, haben wir frühzeitig ein Boot in Irland gechartert, um an der Cork Week teilzunehmen. Diese Veranstaltung sollte viele abwechslungsreiche Regatten, vor allen Dingen tolle Partys haben und das eine ganze Woche lang. Da kann der geneigte Segler doch nur sagen: „Nix wie hin!“

So sind dann 11 Segler (10 SVAOeer und ein Noch-Fremdling) von Hamburg (etwa drei Stunden vorm Aufstehen) und eine bekennende Nicht-Seglerin aus England aufgebrochen, um die grüne Insel und die Regatta-Bahnen zu erobern.

In Hamburg war trotz der frühen Stunde schönstes Wetter, in London war schönstes Wetter, die Frisur saß auch noch, und Irland empfing uns mit Dauerregen, die Frisur saß nach etwa drei Minuten nicht mehr...

Segeln ist bekanntlich ein Wassersport, und wir beschlossen, uns nicht unterkriegen zu lassen.

Am Boot angekommen waren alle völlig nass, und nachdem wir unser Gepäck und uns unter Deck gebracht hatten, glich das Boot von innen schlagartig einer Tropfsteinhöhle. Heizung? Nix da. Lüften? Ging wegen des Dauerregens nicht. Cockpitplane? Niente.

Wir beschlossen weiter, uns nicht unterkriegen zu lassen. Etwas bedenklich hat uns gestimmt, dass die irischen Segler mit Gummistiefeln, Ölzeug UND Schwimmweste an Land rumliefen. War da

Schlimmeres zu erwarten? Eine Art Sintflut? Nun gut, wir hatten ein Boot, und das schwamm ja schließlich...

Nach der üblichen Einweisung durch den Vercharterer und der Kammerverteilung machten wir uns mit dem Boot, eine Dufour 44 mit dem schönen Namen „Isibeal“, vertraut. Das war einfach: eine Rollfock, ein Großsegel, Schoten schon angeschlagen, Maschine konnte ohne Schlüssel gestartet werden, die Klos funktionierten wie alle Bordtoiletten, und ansonsten war es eben ein normales Segelboot.

Trotz des weiter anhaltenden Regens, haben wir die nähere Umgebung mit dem Race-Village und den Lokalitäten in Augenschein genommen, die Anmeldung zur Regatta erledigt und einen Einkauf gemacht (zum Glück hatte der Supermarkt einen Lieferservice zum Hafen).

Die Regatten begannen erst am Montag, und so konnten wir am Sonntag einen Ausflug nach Cork machen. „Sonntag“, was für ein Scherz, Ihr ahnt es schon: Es regnete sozusagen im Stück, und von irgendwelchen Frisuren war überhaupt keine Rede mehr. In Cork haben wir uns dann mit Regenschirmen und einer hässlichen grünen Plane eingedeckt, etwas peinlich, ging aber nicht anders.

Viel Sightseeing, viele Fotos, essen, trinken, Regatta-Flagge besorgen und dann zurück an Bord, Plane übers Cockpit bauen. Damit hatten wir dann anscheinend den Regen verärgert, und er hörte prompt auf. Die 15,- Euro hatten sich doch gelohnt.

- ① „Isibeal“ und wir
- ② Bier nur unterm Schirm
- ③ Traumboot gefunden ?
- ④ „Zischi“ (Peter Zösch) hat Geburtstag
- ⑤ Das Wetter in Irland



Ab Montag begann das harte Regattaleben. Täglich Start um 11.00 Uhr, täglich eine andere Bahn (rot, blau, schwarz usw., Segeln nach Farben also). Alle Bahnen, bis auf das „Harbour-Race“, wurden zweimal gesegelt. Hier sei ganz lobend erwähnt, dass die Veranstaltung absolut professionell organisiert war. Die Wettfahrtleitung hat auf jede Windänderung reagiert, die Bahnen ruck-zuck verkürzt oder etwas verlegt, damit alle Boote rechtzeitig wieder im Hafen waren und alle Segler tüchtig feiern konnten.

Wir haben in der White-Sail-Class 1 gesegelt, auch „Gentleman-Class“ genannt. Das bedeutet nun aber keineswegs, dass nur weiße Segel unterwegs waren, es wurde nur eben ohne Spi gesegelt, ansonsten war alles erlaubt. Damit hatten wir schon gleich ein Problem. Alle hatten einen Spi-Baum, um die Genua auszubauen, nur wir nicht.

Gab es an Bord einfach nicht, und der Vercharterer sah sich nicht in der Lage, uns einen zu besorgen. So mussten wir mit dem Bootshaken die Genua rausdrücken, und das war schon etwas übel. Alternativ sind wir vor dem Wind gekreuzt, das ging schon besser. Die ersten drei Boote unserer Klasse waren mit Kevlar- oder Kohlefasersegeln ausgerüstet und eher Regatta-Boote, die so ohne Spi auf die vorderen Plätze segeln konnten.

Aber, wie es so ist, die „Philomena“-Crew ist ja immer am Besten, wenn sie eine Aufholjagd machen muss, und so war es auch hier. Wir segelten uns von zunächst Platz 9 (von 20 Booten) so allmählich auf Platz 3 im letzten Rennen nach vorn. Im Laufe der Tage wurden wir dann auch von den „echten“ Regatta-Seglern begrüßt, und sie haben sich auf der Bahn tüchtig mit uns bekämpft.

Die Parties haben es mit sich gebracht, dass bei jeder Regatta einer unter Deck lag und das Rennen schlafend absolvierte, aber bei 11 Mann/Frau Besetzung auf einem Boot ohne Spi-Manöver fiel das nicht wirklich auf.

Es gab noch viele schöne Erlebnisse, Fußball gucken im Cronins Pub, Zischies (Peter Zösch) Geburtstag, der uns am Nachmittag dann auch plötzlich einfiel, Treffen mit den ehemaligen Eignern unserer J24 „Juelssand“, Bier trinken unter Schirmen (Ihr ahnt es, der Regen kam immer wieder) usw. Ihr werdet sicher noch davon hören.

Wir sind jedenfalls: wet and ready!!!

„Philomena“-Crew mit: Eggert Schütt, Peter Zösch, Arne Ipsen, Maximilian Bischof, Ole Wittenberg, Janne Schütt, Bele Schütt, Deike Flemming, Timo Böök, Till Pomarius, Christian Warnecke und Rosi Eckhoff

Rosi

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)

## „Gunvør“ geht auf große Fahrt

Einige aus unserem Verein haben es im Hamburger Yachthafen wahrscheinlich schon bemerkt, dass die „Gunvør XL“ in diesem Jahr etwas gewachsen ist. Seit nunmehr sieben Jahren segeln wir mit einer Mannschaft der SVAOe, bestehend hauptsächlich aus Jugendlichen (und nicht so ganz Jugendlichen), auf der Nord- und Ostsee. In der letzten Ausgabe der Vereinsnachrichten gab es einen Artikel von uns aus Irland. Wie dort beschrieben, war die neue „Gunvør XL“ auf ihrer Probefahrt unterwegs. Aber Probefahrt – wofür? Wir möchten hiermit den Mitgliedern unser geplantes Projekt näher beschreiben und haben vor, in regelmäßigen Abständen weiter darüber zu berichten.

Angefangen hat alles im letzten Juli eines Sonntagmorgens beim Frühstück. Die Beste Aller Frauen (BAF) entschied auf Grund eines Artikels in der „Yacht“, dass wir die World ARC (WARC) 2012 (Start in Gran Canaria zusammen mit der ARC im November 2011) mitsegeln würden. Ihre Argumente haben mich schnell überzeugt. Da ich ihr den Artikel gegeben hatte, war dies auch nicht sehr schwer: „Wir haben eine super Crew, die sicher gern mitkommt, unsere Kinder werden genau passend mit ihrem Studium fertig, wir können uns die schönsten Teilstrecken aussuchen, und du kannst per E-Mail, Telefon und falls nötig per Flugzeug täglich Kontakt zur Firma haben. Außerdem sind wir noch gesund und rüstig. Wer weiß, wie das mit 65 oder 70 aussieht!“

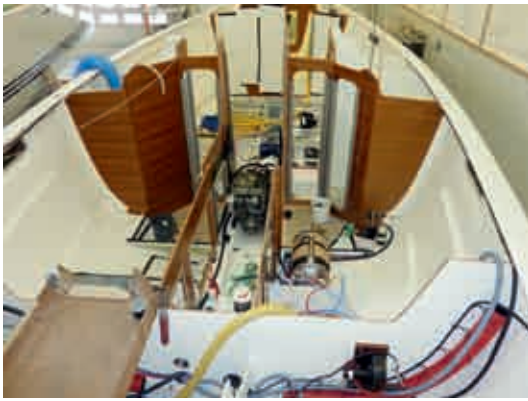
Ein Konzept stand schnell fest. Die ARC/WARC dauert ca. zwei Jahre. Der Start ist im nächsten Herbst in Europa. Danach geht es im Januar 2012 von St. Lucia via Galapagos in die Südsee. Hauptstationen sind Tahiti, Fiji, Tonga und Vanuatu. Australien ist Sprungbrett über den Indischen

Ozean mit Stopps in Cocos Keeling, Mauritius und Reunion, bevor 2012/13 Weihnachten in Südafrika gefeiert wird. Von Kapstadt geht es weiter nach Brasilien mit einem Zwischenstopp auf St. Helena. Zieleinlauf ist im März 2013 auf St. Lucia. Man kann dann mit der ARC Europe im Frühsommer 2013 zurück nach Europa segeln oder vielleicht noch eine Saison in den USA/Kanada dranhängen.

Ein paar Anrufe später stand die Crew fest. Unsere beiden Kinder werden ca. ein Jahr bei dem Projekt mitmachen, Europa bis Bora-Bora bzw. Bora-Bora bis St. Lucia, zwei Crewmitglieder werden ein ganzes Jahr als Skipperpaar dabei sein (St. Lucia – Brasilien), und andere werden in wechselnden Kombinationen 3 – 6 Monate an Bord hoffentlich das Leben genießen. Aufgefüllt wird die Besatzung auf sechs Personen für die Regatten, Überführungen und Cruisingstrecken mit Freunden und Familie. Sheila und ich werden die ARC, die Südsee und Südafrika genießen.

Aber mit welchem Boot sollen wir die Reise wagen? Über einer schönen Flasche Wein äußerte die BAF die magischen Worte: „Wir brauchen ein größeres Schiff.“ (Lieber Leser, spätestens jetzt ist wohl jedem klar, warum sie die BAF ist. Und nein, sie ist nicht verkäuflich!) Bevor sie es sich anders überlegen konnte, nahm ich mit X-Yachts Kontakt auf. Bereits im Oktober wurde die neue X 55 auf Kiel gelegt.

Für die meisten Menschen ist es das größte Erlebnis überhaupt, ein Kind zu bekommen. Ein neues Schiff zu bekommen, ist aber nur geringfügig weniger aufregend. Die fast wöchentlichen Fahrten nach Hadersleben hatten Ähnlichkeit mit den Geburtsvorbereitungskursen, an denen wir vor 20 Jahren zur Vorbereitung auf die Geburten unserer Kinder teilgenommen haben. Aber jetzt in Hadersleben bin ich bei den Entspannungsübungen auf dem



Noch ohne Deck, aber der Motor ist drin



Hoffentlich kein Kabelsalat



Endlich schwimmt „Gunvør“



Auf Überführungsfahrt in Sonderburg



„Uns ist gar nicht kalt!“



Die „Gunvør“-Crew



Auf der Elbe vorm Yachthafen Fotos: „Gunvør“-Crew

Boden nicht fest eingeschlafen! Verglichen mit den drei Yachten, die wir vorher haben bauen lassen, hat dieses Projekt aber eine Komplexität von ganz neuer Größenordnung: Die Liste der Extras hat bereits mehr als 750 Punkte erreicht und wächst täglich!

Ein erfahrener Weltumsegler hat einmal gesagt: „Eine Weltumseglung auf der Barfußroute ist 10% seglerisches Können und 90% Logistik.“ Hier ein paar der Gedanken, die wir uns gemacht haben, um unserer Meinung nach bequem und sicher um die Welt segeln zu können:

### **Welche Kabinenaufteilung soll man wählen?**

Wir haben eine Eignerkabine mit einem kleinerem Bett und einem Durchgang zur Segellast gewählt. So hat man mehr Stauraum und kann, ohne an Deck zu gehen, die Waschmaschine in der Segellast bedienen. Achtern zwei volle Kojen plus jeweils einer Lotsenkoje.



### **Was für Segel braucht man für so eine Rallye/Regatta?**

3 DL Groß und Genua III mit einer Leichtwind Genua II sichern ein schnelles Segeln am Wind. Vier verschiedene Spinnaker, ein Gennaker und ein Code 1 müssten vordere Plätze bei den Regatten ermöglichen. Bei schlechtem Wetter sollten eine Sturmfock, ein Stagsegel und drittes Reff im Groß die nötige Flexibilität garantieren.

### **Wie macht ihr die Navigation?**

Zwei Raymarine Kartenplotter am Steuerstand werden von einem unabhängigen Navigationssystem auf dem PC unterstützt. Ein iPhone mit allen Seekarten der ganzen Welt (!), ein Garmin GPS sorgt im Notfall für den navigatorischen Überblick. Ein Sextant und diverse Seekarten ergänzen die Ausrüstung.

### **Wie haltet ihr Kontakt zur Außenwelt?**

Wir haben natürlich Mobiltelefon an Bord (iPhone), dazu kommen aber ein Mobil-Stick von Vodafone, eine WiFi-Antenne im Mast, UKW- und Kurzwellenfunkgerät und für Notfälle oder geschäftlich ein Iridium Satelliten-Handy. All dies ist mit PC und Laptop verbunden. Damit können wir jederzeit E-Mails senden und empfangen. Wir werden eine Homepage haben, diese aber durch ein Passwort sichern, so dass nur Familie, Freunde und Vereinsmitglieder unsere Reise verfolgen können. Die ganze Welt muss nicht alles über uns wissen! Alle können unsere Fahrt auf <http://www.worldcruising.com/WORLDARC2012/index.aspx> verfolgen.

### **Wie „macht“ ihr das Wetter?**

Wir haben ein Abo mit Wetterwelt in Kiel für drei Jahre abgeschlossen und bekommen zweimal pro Tag die Wetterdaten für das aktuelle Fahrtengebiet per Kurzwellenfunk zugeschickt. Damit können wir stündliche Wettervorhersagen für die geplante Route der jeweils nächsten fünf Tage erstellen! Mit einer Software zur Routenoptimierung können

wir die Streckenführung planen, doch bei solch langen Strecken und so schnellen Schiffen ist der direkte Weg meist der beste. Zusätzlich geben uns Wetterfax, Navtex, Funk und Internet weitere Wettervorhersagen.

### **Wie sichert ihr die Stromversorgung?**

Wir haben einen 10 kW Generator an Bord, der 10 Batterien mit 640 Ah bei 24 V versorgt. Mit zwei Lade- und/oder Kombigeräten und der Lichtmaschine vom Motor können wir theoretisch mit 200Ah/24 V mehr Energie laden, als die Batterien überhaupt aufnehmen können. Für den Notfall haben wir eine Solarzelle an Deck, um das iPhone und das GPS zu versorgen. Alle Stromverbraucher haben eigene Schalter und können bei Bedarf abgeschaltet werden.

### **Was macht ihr gegen Langeweile?**

Na ja, aus Erfahrung kommt die an Bord eigentlich nicht auf, aber wir haben ein komplettes Entertainment System mit DVD/CD Wechsler und einen LCD-Fernseher, dessen Bildschirm sowohl als Fernseher, DVD-Bildschirm und als zweiter Bildschirm für den PC dienen kann. Außerdem gibt es vier Lautsprecher sowohl im Cockpit als auch im Salon mit einem Subwoofer. Wenn nicht genug Wind da ist, machen wir die Stereoanlage an und segeln mit Hilfe der Schallwellen!

### **Was ist mit der Sicherheit?**

Wir haben das Schiff komplett den Anforderungen von ISAF I & II angepasst. Zusätzlich erfüllen wir die strengen Standards der ARC/ WARC-Organisatoren. Diese Vorschriften haben wir mit eigenen Ideen ergänzt. Zum Beispiel haben wir ein Raymarine Life Tag® System installiert: Falls jemand über Bord geht, wird automatisch die „Person Über Bord“-Funktion des Systems aktiviert und die Position der Person (dynamisch) im Wasser auf allen Instrumenten angezeigt. Ein vorausschauendes Sonar soll das Risiko reduzieren, in Landnähe auf Grund zu laufen.

## Ist das alles?

Andere Dinge, die vielleicht erwähnenswert sind: Ein Bad wurde zur Werkstatt umfunktioniert, ein Duschraum ist Trockenkammer, zwei Kühlschränke und eine Gefrierkühltruhe sorgen für das leibliche Wohl. Mit elektrischen Winschen, Ankerplattform, Bimini und Maststufen versuchen wir, uns das Leben leichter zu machen. Dazu kommen zwei komplette Taucherausrüstungen plus Kompressor und ein großes Gummiboot mit 15 PS. Die Südsee kann kommen!

Man sollte nie mit einem neuen Schiff direkt auf große Fahrt gehen. Für diesen Sommer ist eine Rundreise um Großbritannien geplant, aber das ist eine andere Geschichte, die wir im Herbst erzählen werden.

Karsten C. Witt

Unter Deck Seekarten studieren? Klar, wichtig.

Bei DER Sonne greife ich noch lieber auf die elektronische Version zurück.

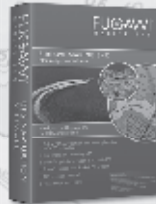
## Kay Louwien Hamburger Folke-Meister

### Erfolge auf den Sanduhr-Regatten des MSC

Am Wochenende 21./22. August fand die diesjährige Sanduhr-Regatta des MSC statt. Es war ein tolles Wochenende: Startzeiten zur Mittagszeit, ausreichend Wasser auf dem Mühlenberger Loch, SW-Wind 3–4 Bft. und eine gut ausgelegte Regattabahn in Trapezform.

Der MSC hat insgesamt sieben verschiedene Bootsklassen in fünf Starts gelegt und damit die Voraussetzung für eine super Veranstaltung. Danke! Die SVAOe war mit der Vereins-J24 „Luv“, vier Vereins-420er-Jollen und vier Nordischen Folkebooten beteiligt. Auf dem Wasser wurden

### Fugawi Global Navigator™



Diese leistungsfähige PC-Software ist ideal für Ihre Routenplanung, GPS Programmierung und für Ihre Echtzeitnavigation an Land, auf See oder in der Luft.

### Delius Klasing Sportbootkarten



Die Delius Sportbootkarten liefern alles in einem Satz (Begleitheft, Hafenplan und Detailkarten).

### AM BESTEN VOLL AUSGERÜSTET:

Seekarten, elektronische Navigation und eine große Auswahl an Zubehör bei:



**HanseNautic**  
BADE & HORNIG • ECKARDT & MESSTORFF

unsere 420er-Segler von Jonas Lyssewski im Begleitboot „Ben“ betreut.

Bei den Folkebooten ist die Mannschaft von Kai Louwien Hamburger Meister geworden! Unsere Teilnehmer in den anderen Klassen ersegelten zwei sehr gute 2. Plätze bei den 420er-Jollen (Max Augustin mit Marvin Schlesiger) und den J24 (Jonas Hummelt und Mannschaft).

Herzlichen Glückwunsch!

### Weitere Ergebnisse:

#### J24

1. Peter Langhans, SVO
2. Jonas Hummelt, SVAOe
3. Jacob Kleinhuis, SVAOe

#### 420 Jollen

1. Kai Becker und Dorian Herting, NRV
2. Max Augustin und Marvin Schlesiger, SVAOe
3. Johann Bookmeyer und Luca Wollgast, MSC
10. Jannes Zwirner und Henrike Lunau, SVAOe
12. Lars Hauschildt und Marvin Greiner, SVAOe
13. Rosali Jacobsen und Annabell Spiekermann, SVAOe

### Nordische Folkeboote

1. Kai und Lara Louwin, Olaf Brüning, SVAOe
2. Peter Hosie, Klaus Schröder, Stephan Otto, JKN
3. Bastian und Inga Maziull, Jan Riephausen, SCOe
6. Thomas und Jule Lyssewski, Steffen Schuldt, SVAOe
7. Norbert und Anne Schlöbohm, Peter Wallrath, SVAOe
8. Jörg, Birte und Jelena Zwirner, SVAOe

## Deutschland Cup der MicroMagic

### SVAOe-Farben auf der Nidda-Talsperre

Seit einem Jahr habe ich nun ein neues Modellsegelboot. Die MicroMagic ist mit 55 cm Länge klein und handlich und, da als Baukasten zu erwerben, inzwischen in ganz Deutschland verbreitet. In fast allen Bundesländern gibt es rege Regattatätigkeit, und die Rangliste umfasst 200 Boote. Was liegt da näher, als sein Leistungsvermögen bei einer „Deutschen Meisterschaft“ mit Gleichgesinnten zu messen. Eine echte Meisterschaft im Sinne des DSV ist es noch nicht, da die MM bisher keine offizielle Klasse ist. Trotzdem ist das Niveau recht ordentlich, segelt doch etwa ein Drittel der Teilnehmer auch mit richtigen Booten Regatten. Im Teilnehmerfeld sind zudem etliche langjährige, erfolgreiche Modellsegler am Werk. So ist die Konkurrenz erstaunlich stark.

Der WFC Schotten an der Nidda-Talsperre (Vogelsbergkreis) hatte dieses Jahr zum 7. German MicroMagic Cup geladen. 48 Teilnehmer waren angereist. Einer sogar aus Australien!

Es ging also wie früher im Piraten los: Zelt und Werkzeug einpacken, allein das Sportgerät verschwindet hinter dem Fahrersitz und muss nicht gezogen werden. Das Auto ist zwar trotzdem voll, fährt aber schneller, alles andere ist wie damals... Freitagabend angekommen, Lage peilen, Zelt aufbauen, und schon kann es zum Trainingsschlag losgehen. Am Sonnabend wird's ernst: Einchecken, Gegner bäugeln – welcher Trimm? Was können die anderen?

Die Klassenregeln der MicroMagic lassen verschiedene Kielgewichte und Segelgrößen zu, so dass die Möglichkeiten erheblich sind! Man fährt aber recht gut mit den normalen Standardsegeln

und drei unterschiedlich schweren Kielen je nach Windstärke – aber auch das Klavier will ordentlich gespielt werden.

Zunächst war es recht windig. 600 g Kielgewicht-Wetter, wie der Insider sagt. Es wurde in zwei Gruppen von je 14 Läufen gestartet. Die Gruppen werden per Zufallsgenerator auf dem Rechner ausgelost. So segelt jeder mehrmals gegen jeden. Der Ablauf ist wie bei den Großen: Start und Tonnenmanöver mit Gebrüll, Dreieck, Schenkel, Dreieck. Nach 10 Min. geht's von vorn los. Man durchlebt alle Phasen des Regattasegels aus Hoffen, Bangen, Niedergeschlagenheit und grenzenloser Freude über einen abgefangenen Gegner. Man wird dabei nicht nass! Am Abend dann eine große Feier auf der Terrasse mit gutem Essen, Freibier und netten Gesprächen. Die MM-Segler sind eine lockere, lustige Gemeinde aus vielen netten Leuten.



Die MicroMagic von Bernd Blohm Foto: Bernd Blohm

Am Sonntag standen noch fünf Rennen auf dem Plan, bis der „Deutsche Meister“ gefunden war. Äußerst eindrucksvoll mit 16 Punkten aus 19 Rennen bei drei Streichern gewann der Dauer-Meister Thomas Dreyer aus Stuttgart zum 7. Mal! Herzlichen Glückwunsch. Alles in allem war es ein

# TOPLICHT

## SCHIFFSAUSRÜSTUNG FÜR TRADITIONELLE SCHIFFE

### Von Affenfaust bis Zitrone ...

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

gelungenes Wochenende mit vielen interessanten Wettfahrten und Gesprächen. Es macht viel Spaß, mit diesen kleinen Booten richtige Regatten zu segeln. Die „Trainingsgruppe Hamburg/Schleswig-Holstein“ war mit fünf Seglern angerückt. Hier deren Ergebnisse: 9. GER 340, Nis Welm (YCM), 11. GER 391 Bernd Blohm, (SVAOe), 14. GER 101 Norbert Schutta, 26. GER 53 Christian Faust, (BSV Beidenfleth), 34. GER 22, Roland Kitzing.

Für mich war es die erste Veranstaltung, und ich war mit meiner Platzierung ganz zufrieden. Damit es für alle noch etwas weiter nach vorn geht, trainieren wir immer montags im Hamburger Yachthafen. Zudem haben wir prominente Verstärkung bekommen: Michael Müller hat sich nun auch so ein Modell zugelegt und wird sicher nächstes Jahr mit in die Regattaszene eingreifen. Auf dem diesjährigen Yachthafenfest konnte man die Boote in Aktion sehen denn am Sonnabend, dem 11. September veranstaltete die SVAOe eine Regatta für die kleinen Renner direkt vor der Slipbahn.

Bernd Blohm



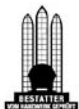
## Eckernfördeausfahrt

### Trainingsausfahrt der Jollengruppe nach Eckernförde mit Holly und Rolf

Am 12.08 ging es los zu einer Trainingsausfahrt nach Eckernförde mit den 420ern „Fifi“, „Flow“ und „Blanker Hans“ sowie mit der „Feva“, einem Piraten und einem Opti. Natürlich waren die Crews der Boote dabei und einige Eltern als Betreuungspersonen. Das erste Segeln fand dann am nächsten Tag nach dem Frühstück statt, der Tag war in zwei Blocks zum Segeln und dazwischen ein Mittagessen eingeteilt. Somit waren wir fünf Stunden auf dem Wasser. Mit dem Küchendienst wechselten sich alle ab, obwohl beim Abwaschen doch meist alle zusammen eingepackt haben.

Am Wochenende kamen dann noch einige Jollensegler dazu. Ralf brachte seine c55 mit, so dass wir 22 Personen waren. Das Segelgebiet war sehr schön, wenn wir auch meistens nicht sehr viel Wind hatten. Da er aber im Gegensatz zur Alster eher aus einer Richtung kam, konnte man sehr gut trainieren. Abends sind wir auch noch einmal zu einem Stadtfest in Eckernförde gegangen, das direkt am Yachthafen stattfand. Am Montag Abend wurden dann auch schon die Boote wieder abgebaut, da es am Dienstag sehr früh los ging. Alles in allem eine sehr schöne Ausfahrt mit schön viel Segeln und netten Leuten!

Rolf Stünitz



seit 1892

Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG

www.seemannsoehne.de

**Blankenese**

Dormienstr. 9  
22587 Hamburg  
Tel.: 866 06 10

**Rissen**

Ole Kohdrift 4  
22559 Hamburg  
Tel.: 81 40 10

**Groß Flottbek**

Stiller Weg 2  
22607 Hamburg  
Tel.: 82 17 62

**Bestattungen aller Art  
und Bestattungsvorsorge**

*Seemann*  
& Söhne

## Zukunft des Segelsports an der Unterelbe?

Hierüber macht sich die Wassersport-Initiative Unterelbe der Arge Maritime Landschaft Unterelbe (MLU) Gedanken.

Die Unterelbe bildet zusammen mit ihren Nebenflüssen ein vielseitiges Revier für Profi- und Hobbysegler mit attraktivem Hinterland. Da die Anzahl der Sportboot-Eigentümer in den nächsten 20 Jahren deutlich sinkt, wird sich die Konkurrenz um Sportboottouristen verschärfen. Auf Einladung der Maritimen Landschaft haben Hafenverantwortliche zusammen mit der Arbeitsgemeinschaft Möglichkeiten und Wege der Zusammenarbeit ausgelotet. Ziel ist, mit einer breit angelegten Initiative das Wassersportrevier Unterelbe konkurrenzfähig zu machen und Gäste von außerhalb für die Region zu gewinnen. Zu den erörterten Themen zählten u. a. die Verbesserung der infrastrukturellen Ausstattung der Häfen (z. B. Sanitär, Info- & Leitsysteme) und die gemeinsame Bewerbung des Reviers.

Soweit der Text im „Wasserstand“ Nr. 30 der MLU

### **Kommentar:**

Die darin geäußerte Befürchtung eines allmählichen Rückganges des Elbsegelsports ist nicht ganz von der Hand zu weisen. Sie hat sicher auch noch andere Gründe als die so genannte demografische Entwicklung. „Neusegler“ aus dem Großraum Hamburg gibt es jedes Jahr genügend, aber nur wenige von ihnen scheinen dazu bereit, sich mit den Besonderheiten eines zugegebenermaßen problematischen Reviers mit Tidenstrom und -hub, Segeln bei Wind gegen Strom, beabsichtigtes oder unbeabsichtigtes Trockenfallen, Ankern im strömenden Wasser, enge Einfahrten etc., Begleiterscheinungen, die ja gerade den besonderen Reiz des Segelns hier ausmachen, zu beschäftigen,

sondern sie möchten lieber bequemer auf der Ostsee segeln. Von der überwältigenden Natur an der Unterelbe und ihrer Erhaltung wird zwar gern geredet, aber ihre Erscheinungen werden oft nur am Rande wahrgenommen. Welcher Segler kann schon eine Küstenseeschwalbe von einer Brandseeschwalbe unterscheiden?

Wenn auch zur Förderung der Metropolregion Hamburg schon einiges unternommen wurde, wie z. B. die Mindestausstattung in Freiburg oder Neuhaus, so lässt doch ein großer Wurf auf sich warten. Bisher bemüht sich der Hamburger Segler-Verband, auf dessen Initiative (Rolf Herlyn) schon vor Jahrzehnten die beliebten Sportboothäfen City Sporthafen, Yachthafen Finkenwerder (Rüschkanal), Borsfleth (alter Störarm) und der Yachthafen am Ufer der Oste bei Neuhaus eingerichtet wurden, seit 30 Jahren trotz dreier vorgelegter Planungen vergeblich um einen Ausbau des Hafens von Glückstadt. Dort will man offensichtlich nicht einsehen, dass die schöne Stadt, einst ein Lieblingsziel der Segler, von einem ordentlichen Hafen, dessen Bau zudem die EU mitfinanzieren würde, stark profitieren würde. Vielmehr soll der Hafen (und Friedrichskoog) – nach einer Mitteilung der MLU in derselben Ausgabe – sogar geschlossen werden! Die MLU widerspricht der Schließung unter Hinweis auf die Schlüsselfunktion beider Häfen für die nachhaltige Naherholung- und Tourismusedwicklung im Unterelberraum. Vielleicht tut sich – mit Unterstützung durch die MLU – ja nun endlich einmal etwas Positives in dieser Angelegenheit.

Den Elbsegelvereinen und dem Hamburger Segler-Verband kann man, wie oben dargelegt, jedenfalls Untätigkeit nicht vorwerfen. Aber bisher führten sie trotz erzielter Einzelerfolge einen oftmals vergeblichen Kampf. Trotz mehrfacher Fahrwasservertiefungen in den zurückliegenden Jahrzehnten ist

die Unterelbe nach wie vor ein schönes Revier für den Segel- und Motorbootsport. Die Selbstverwaltung ihrer Vereine und Verbände wird auch weiterhin dazu beitragen, dass es dabei bleibt. Daran, dass ihre Mitglieder zu wenig Kinder bekommen, werden wir allerdings auch nichts ändern können.

Jürgen Schaper

## Die „virtuelle“ Tonne

### Was können wir uns noch alles vorstellen?

Man könnte Bände damit füllen, wie die Technik die Welt verändert hat. Aber das wollen wir lieber lassen, andere haben es schon getan, und es ist langweilig, so dicke Bücher zu lesen. Versuchen wir doch lieber mal, in die Zukunft zu sehen, und zwar nur in die, die uns und unsere Boote am meisten berührt: die Zukunft auf dem Wasser. Doch halt: haben wir dabei überhaupt eine Chance? Als ich 1960 das erste Mal durch den Englischen Kanal segelte, haben wir uns sozusagen von Feuerschiff zu Feuerschiff navigiert und waren heilfroh über diese hilfreichen Seezeichen. Ich hätte mir nie vorstellen können, dass sie schon 25 Jahre später alle verschwunden sein würden, da für die Schifffahrt nicht mehr erforderlich und auch zu teuer.

Alle anderen Seezeichen sind bisher am Leben geblieben: Leuchttürme, Richtfeuer, Baken, Tonnen, Pricken und was es sonst noch gibt. Doch auch hier gibt es zumindest sanfte Veränderungen. Diverse Quermarkenfeuer an der Elbe sind eingestellt. Der Leuchtturm Großer Vogelsand ist zur Leuchtbake abgewertet worden. Zahlreiche weniger wichtige Tonnen in Nord- und Ostsee sind eingezogen. Der Leuchtturm Kiel wird demnächst ganz entfernt. Das war alles unauffällig und problemlos. Aber nun

redet man davon, die Betonung abzuschaffen und durch „virtuelle“ Tonnen zu ersetzen, also durch gedachte Tonnen, die nur als elektronische Markierung auf einem Bildschirm sichtbar sind. Können wir uns das vorstellen?

Zunächst einmal die Fakten, sofern man von Fakten sprechen darf, denn es handelt sich ja um die Zukunft. Die neueste Ausgabe des „NV Navigator“ jenes zweimal jährlich erscheinende Informationsheft des Arnisser NV-Verlags, der die bekannten Sportschifffahrtskarten herstellt, bringt über virtuelle Tonnen einen lesenswerten Bericht. Der „Navigator“ liegt übrigens im Clubhaus zum Mitnehmen aus. Auch wir haben einen Teil unseres Wissens aus ihm.

Fakt ist, dass alle ausrüstungspflichtigen Schiffe, also alle mit mehr als 300 BRZ und somit nicht unsere Sportboote, mit AIS-Sender und -Empfänger sowie mit Radar ausgestattet sein müssen. Die empfangenen AIS-Daten werden auf dem Radarschirm dargestellt. Das Radarbild zeigt also alle von den eigenen Radarstrahlen reflektierten Impulse einschließlich der Tonnen und die empfangenen AIS-Informationen anderer Verkehrsteilnehmer.

Fakt ist ferner, dass man vermehrt dazu übergeht, Tonnen mit AIS-Sendern auszurüsten, so dass zu einem vielleicht schlecht sichtbaren Tonnen-Echo eine AIS-Information erscheint. Das ist eine eindeutige Verbesserung und ersetzt nach und nach die klassischen RACONS.

Fakt ist drittens, dass die ausrüstungspflichtige Schifffahrt in einiger Zukunft über eine elektronische Seekarte verfügen muss: ECDIS (Electronic Chart Display and Information System). Das hat die IMO bereits beschlossen. Dann wird man also elektronische Karte, Radarbild und AIS-Informationen übereinander legen können. Das scheint ein Optimum zu sein. Besser geht's



Bald überflüssig? Tonnen im Bauhof

Foto: Götz A. Nietsch

kaum. Wir brauchen uns das gar nicht mehr vorzustellen, denn dies ist bei vielen Schiffen schon heute Praxis, insbesondere auf den Schirmen der Revierzentralen, wie wir bei unseren Besuchen mit den Führerscheinanwärtern in der Nautischen Zentrale des Hamburger Hafens gesehen haben. Das werden bald alle Schiffe haben.

Alle? Nein, nur Schiffe über 300 BRZ sowie Fischer über 15 Meter Länge und alle Fahrgastschiffe. Die anderen, und ihre Zahl ist gar nicht klein, die Sportboote und kleinen Fracht- und Spezialschiffe, werden die aufwändige Technik nur haben, wenn sie dafür über Platz und Geld verfügen. Ein Jugendwanderkutter wird nie damit ausgestattet sein.

Nun also zurück zu der Frage, ob wir uns unsere Gewässer ohne Tonnen vorstellen können. Zunächst schütteln wir empört den Kopf. Aber wir wollen ja versuchen, sachlich in die Zukunft zu

gucken. Die ausrüstungspflichtige Großschifffahrt könnte sicher ohne Einschränkungen tonnenlose Fahrwasser befahren. Auf einer elektronischen Seekarte mit eingespieltem Radarbild und AIS-Informationen können Seezeichen dargestellt werden, auch wenn sie in Wirklichkeit gar nicht da sind. Mit der „Radarlinie“ ist es ja heute schon so. Und für den Ausfall eines für die Sicherheit wichtigen Systems wird es ein Ersatzsystem geben. Das ist in der Technik üblich. Wir können uns auch vorstellen, dass ein Großteil der nicht ausrüstungspflichtigen Schifffahrt künftig mit elektronischer Seekarte und AIS ausgestattet sein wird, allerdings nicht unbedingt mit Radar. Die Kosten sind in den letzten Jahren schon ständig gefallen (elektronische Seekarten sind schon jetzt deutlich billiger als traditionelle Papierkarten für ein vergleichbares Seegebiet – Anm. der Redaktion), und



der Gewinn an Bequemlichkeit und Sicherheit wird die Anschaffung erleichtern. Schließlich hat heute auch jeder einen Personalcomputer, wer früher nur eine Schreibmaschine hatte.

Verbleiben also nur die Boote, auf denen eine aufwändige technische Installation aus Platzgründen und wegen fehlender Energieversorgung nicht möglich ist und altmodische Schipper wie mich, die auf Elektronik so weit wie möglich verzichten wollen. Kann es sich der Staat leisten, für diese Minderheit die erheblichen Kosten eines Betonungssystems zu tragen? Ersatzweise könnte zu Sponsoring aufgerufen werden. Die Tonne 108 am Kleinen Kohn könnte dann z.B. „Haspa“ heißen oder „Norddeutsche Vermögen“.

Nein, so weit sollte unsere Vorstellung nicht gehen. Es ist ja auch noch nicht der Vorschlag gemacht worden, die Straßenschilder einzusparen, da fast jeder ein Navigationsgerät im Auto hat. Dagegen könnten wir uns unter Schmerzen vorstellen, dass die Betonung weiter ausgedünnt wird. Nicht aber, dass sie gänzlich entfällt und durch AIS-Markierungen auf Bildschirmen ersetzt wird. Kein Berufskapitän und auch kein Freizeitschipper will nur nach Instrumenten zur See fahren. Glücklicherweise ist das auch Ansicht der IMO, die auf Nutzung ALLER Hilfsmittel baut. Dazu gehören auch die menschlichen Sinne wie Auge und Ohr. Im Übrigen kann Elektronik durch Eingreifen böswilliger Menschen gefälscht werden. Da kann man sich jede Schlechtigkeit vorstellen. Die Folgen wären katastrophal. Eine reale Tonne aber wird der größte Bösewicht nicht verlegen können.

In einer Hinsicht wird die „virtuelle Tonne“ aber sicher eingeführt werden und Vorteile bringen. Unvorhergesehene plötzliche Veränderungen im Fahrwasser, wie z.B. ein gesunkenes Schiff oder eine abgerutschte Böschung, könnten ohne nennenswerte Zeitverzögerung und bevor ein

Tonnenleger kommt und die nächsten „Nachrichten für Seefahrer“ erscheinen, durch an Land, z. B. auf den Radartürmen, positionierte AIS-Sender auf den Bildschirmen markiert werden.

So weit können wir uns also die Zukunft vorstellen. Ob man darüber in 25 Jahren lächeln wird?

GAN

## Freuden an der Wand

### Schöne Kalender 2011 für See- und Segelfreunde

Wir hoffen, dass alle unsere Leser viele Erinnerungen an einen besonders schönen Segelsommer haben. Der macht über die nun folgende lange Herbst- und Winterzeit Vorfreude auf das nächste Jahr. Das beginnt für den Rezensenten schon früher. Nämlich wenn die Kalender für das kommende Jahr in die Fenster gelegt werden. Aber wer kauft im August Kalender? Wenn diese Ausgabe vorliegt, brausen die ersten Herbststürme über Küste und Meer, und die meisten Boote befinden sich im Winterlager. Dann beginnt ein hoffentlich nicht so kalter und langer Winter wie der vorige. Mit einem Blick auf bunte Segelszenen an den Wänden der Wohnung oder im Büro denken wir an vergangene Segelzeiten und bereiten uns auf kommende vor. Hier bieten Kalender eine gute Abwechslung, und so möchten wir Ihnen wieder einige vorstellen. Wir beschränken uns dabei auf unser Metier, das Segeln. Und wenn doch irgendwo Land in Sicht ist, dann steht bestimmt ein Leuchtturm drauf.

Regattasegeln? Fahrtensegeln? Es gibt wieder für jeden Geschmack etwas in der Auswahl von „nur“ 13 Kalendern, davon allein drei Neuerscheinungen, die genug vom Spektrum unseres Sports zeigen. Zur Erinnerung an die vergangene, wie Vorfreude

auf die kommende Segelsaison. Denken Sie also rechtzeitig an Ersatz für den Wandschmuck zu Hause oder im Büro. Und auch daran, dass die Zeit nahe ist, in der wieder viele kleine Geschenke zu machen sind.

### Fotografische Meisterwerke

Seine einmaligen großformatigen Aufnahmen haben den italienischen Yachtfotografen international berühmt und populär gemacht. Sein wie immer recht luxuriös ausgestatteter Kalender zeigt wieder eine Zusammenstellung ausgewählter fotografischer Meisterwerke von Yachten. Darstellungsweise und exklusives Design der Hochglanzaufnahmen auf mattschwarzem Fond begeistern – zu unverändertem, wenn auch nicht ganz niedrigem Preis. **Franco Pace 2011 – 13 farbige Blätter im Großformat 70 x 57 cm, Edition Maritim, Hamburg (ISBN 978-3-89225-622-9) € 48,00**

### Die große Regattaszene

Man merkt die unbändige Freude des Fotografen an seinen Motiven, die wieder eine Auswahl von überwältigend schönen und faszinierenden Aufnahmen darstellen. Dieser Kalender von Franco Pace zeigt dem Anhänger des schnellen Sports Yachten in internationalen Regattaklassen auf den großen internationalen und deutschen Wettfahrten. Seine Meisterfotos lassen den Betrachter an der Dynamik und Freude am Wettsegeln unmittelbar teilhaben.

**Franco Pace, Faszination Yachtsport 2011 – 13 großformatige farbige Blätter im Format 67,5 x 47 cm, Edition Maritim, Hamburg (ISBN 978-3-89225-623-6) € 29,90**

### Für Freunde klassischer Yachten

Das Interesse an klassischen Yachten, ihrer Geschichte und ihren beliebten Veranstaltungen wächst weiter, und so brauchen auch ihre Enthusiasten einen eigenen Kalender. Nun kommt schon



**FIRMENICH**  
YACHTVERSICHERUNGEN



**Eine Länge voraus.**



CHILEHAUS B • FISCHERTWIETE 1

20095 HAMBURG • TEL 040. 328 101 731

WWW.FIRMENICH-YACHT.DE

Ein Unternehmen der

COSSLER, GOBERT & WOLLERS GRUPPE

der zweite. Sie können sich wieder an dem besonderen Stil der faszinierenden Aufnahmen unseres Mitgliedes Nico Krauss, der sich als Yachtfotograf schon europaweit einen Namen gemacht hat, erfreuen. Yachtedakteur Fridtjof Gunkel schrieb die informativen Bilderläuterungen.

**Nico Krauss, Yacht Classic 2011 – 13 großformatige farbige Blätter mit gesonderten Bilderläuterungen im Format 67,5 x 47 cm, Delius Klasing, Bielefeld (ISBN 978-3-7688-3114-7) € 29,90**

### **Augenblicke des Segelsports**

Für ein Jahr entführen die von Svante Domizlaff sachverständig ausgewählten und beschriebenen spektakulären Bilder verschiedener renommierter Yachtfotografen mit ihren faszinierenden Darstellungen bekannter Yachten während der großen Seeregatten in ihrer brillanten Technik und den bemerkenswerten Perspektiven und ausgefallenen Bildausschnitten den Betrachter in die Welt des Hochseesegelns.

**Segeln 2010 – 13 farbige Blätter im Format 47 x 45 cm, Edition Maritim, Hamburg (ISBN 978-3-89225-610-6) € 22,50**

### **Im Regattafieber**

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

**Peter Neumann, Yachtsport 2011 – 13 farbige Blätter, 1 Blatt mit Erläuterungen im Format 56 x 45,5 cm, Delius Klasing Verlag, Bielefeld (ISBN 978-3-7688-3121-5) € 22,90**

### **Klassisch schön**

Auch dieser Kalender ist seit vielen Jahrzehnten ein schöner und preiswerter Klassiker mit wenig

Platzanspruch, dessen diesjährige Ausgabe wieder einmal mehr Lust auf Segeln macht. Ob Renn- oder Klassische Yacht, der bekannte Yachtfotograf bringt in seinen stimmungsvollen Bildern wieder einmal die ganze Schönheit des Segelns ins Haus.

**Kurt Schubert, Schönheit des Segelns 2011 – 13 farbige Blätter, 1 Blatt mit Erläuterungen im Format 38 x 40 cm, Delius Klasing Verlag, Bielefeld (ISBN 978-3-7688-3122-2) € 14,00**

### **Welt der Windjammer**

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

**Windjammer 2011 – 13 farbige Blätter im Format 47 x 45 cm, Edition Maritim, Hamburg (ISBN 978-3-89225-626-7) € 22,50**

### **Kunstwerke der Segelschiffahrt**

Der beliebte Klassiker mit seinen technisch und farblich hochwertigen Reproduktionen von Kapitänsbildern ehemaliger Fracht fahrender Segelfahrzeuge. Dieser Kalender mit Bildern auf Leinenstruktur mit authentischen Darstellungen und Erklärungen verschiedener Segelschiffstypen vergangener Epochen und den sachverständigen Erläuterungen hat seit beinahe drei Jahrzehnten eine große Anzahl von Liebhabern. Dass sie oft gesammelt oder eingerahmt werden, zeugt von der Qualität der Bilder.

**Chronik der Seefahrt 2011 – 13 farbige Blätter im Format 41 x 41,5 cm, Edition Maritim, Hamburg (ISBN 978-3-89225-628-1) € 21,50**

### Baudenkmale der Seefahrt

Obwohl sie für den Nautiker nicht mehr die Bedeutung haben wie früher, haben sie nichts von ihrer Faszination verloren: die gemauerten oder stählernen Konstruktionen, die seit Jahrhunderten den Schiffen den Weg weisen. Viele sind stillgelegt, werden aber als Baudenkmäler weiter erhalten, andere haben immer noch ihre Berechtigung. An der Elbe werden sogar noch immer neue gebaut. Für Leuchtturmfans enthält diese Sammlung des berühmten Leuchtturmphotografen wieder eine große Bandbreite von Türmen aus aller Welt mit ausführlichen Erläuterungen.

**Philip Plisson, Leuchttürme 2011 – 13 farbige Blätter im Format 47 x 45 cm, Delius Klasing, Bielefeld (ISBN 978-3-7688-3170-3) € 39,90**

### Magische Momente der See

Nicht nur auf Schriftsteller, Maler und Fotografen, Seefahrer und Wassersportler, Wanderer und stille Beobachter übt der sich ständig wandelnde Anblick des Meeres eine starke Anziehungskraft aus. Vielleicht zieht es jeden deshalb so in seinen Bann, weil alles Leben daraus seinen Anfang nahm? Man kann sich an den beeindruckenden und berührenden schönen Darstellungen nicht satt sehen..

**Meere 2011 – 13 farbige Blätter im Großformat 70 x 57 cm, Edition Maritim, Hamburg (ISBN 978-3-89225-624-3) € 39,90**

### Brillante Schiffsplakate

Das Erscheinen dieses seit langem besonders beliebten Kalenders wird von Sammlern und Freunden von Schifffahrt und schöner Grafik jedes Jahr mit Ungeduld erwartet. Er enthält wie gewohnt eine Auswahl brillanter Reproduktionen künstlerisch wertvoller großformatiger Schiffs- und Reedereiplakate mit zeitgenössischen Abbildungen vergangener Schiffe bedeutender Linien. Wieder

sachverständig kommentiert mit Hinweisen auf die jeweiligen Künstler von Dr. Boye Meyer-Friese.

**Historische Schiffsplakate 2011 – 13 farbige Blätter im Format 47 x 67,5 cm, Edition Maritim, Hamburg (ISBN 978-3-89225-621-2) € 29,90**

### Die Arbeit der Seenotretter

Immer größer wird der Anteil der rund 2500 jährlichen Einsätze der DGzRS in der Sport-schifffahrt. Es ist deshalb wichtig, dass dieser Kalender mit brillanten Fotos auf die Arbeit des Seenotrettungsdienstes, der nur aus Spenden und freiwilligen Beiträgen finanziert wird, hinweist. Die großformatigen Bilder zeigen Ausschnitte von der Arbeit, den Aufgaben, den Männern und ihren Schiffen, die bei jedem Wetter rausgehen, um zu helfen. Vom Verkaufserlös gehen € 2,60 direkt an die DGzRS.

**...wir kommen 2011 – 13 farbige Blätter im Format 45 x 47 cm, DSV-Verlag, Hamburg (ISBN 978-3-88412-466-6) € 19,90**

### Die schnelle Welt des Wassersports

Motorboote kommen in unserer gedanklichen Welt des Segelns immer noch ein bisschen zu kurz, obwohl ihre Beliebtheit zunimmt, da auch immer mehr Segler im Alter umsteigen. Wie auch beim Segeln, so hat auch dieser Kalender jedes Jahr mit den Fotos der schönsten Seiten des motorisierten Wassersports eine große Fangemeinde.

**Boote 2011 – 13 farbige Blätter mit Bilderläuterungen im Format 46 x 46 cm. Delius Klasing, Bielefeld (ISBN 978-7688-3123-9) € 21,50**



## Bestandene Führerscheinprüfungen 2010

Was wurde an dieser Stelle vor einem Jahr gesagt? Das Interesse an den Führerscheinkursen habe nachgelassen? Und das an den Prüfungen noch mehr? Es ist wohl wie an der Börse. Man darf nicht jede Zuckung ernst nehmen. Denn mehr war der kleine Teilnehmerrückgang im Winter 2008/9 nicht. Im folgenden Winter 2009/10, über den hier zu berichten ist, waren die Reihen im Unterricht wieder eng geschlossen. Das Interesse an der Führerscheinausbildung war groß, das Prüfungsergebnis gut.

Der Sportsegelschein (SPOSS), der für Jugendliche nach dem Jüngstensegelschein und vor dem ersten „amtlichen“ Führerschein gedacht ist, wird vielleicht manchmal ein wenig unterschätzt. Das ist falsch, lässt sich aber erklären. Denn bei manchem Jungen oder Mädchen lässt der Spaß am Segeln nach dem Ausstieg aus dem Opti nach. Andere Interessen gewinnen die Oberhand. Da kann man nix machen. Für die, die dabei bleiben, bieten wir aber Stoff an, der Grundlagen vermittelt und zum Weitermachen anreizen soll. Bo Frohne, Marvin Greiner, Rosalie Jacobsen, Michele Scarperi, Christian Scharmer, Annabelle Spiekermann und Jannes Zwirner kamen, blieben und bestanden ihre theoretischen und praktischen Prüfungen.

Am Kurs zum Sportbootführerschein-See (SBF-See) nahmen 15 Interessierte teil, und folgende 13 bestanden im Frühjahr ihre Prüfung: Nora Anders, Thomas Clauß, Miles Dennert, Claudia Greiner, Martin Kotte, Henrike Lunau, Vincent Matz, Silke Matz, Blanca Paschen, Qian Yixin, Kristin Schmid, Helga Zeiher, Birte Zwirner.

Ein wenig umfangreicher im Stoff und schwieriger in der Prüfung ist der Sportküstenschifferschein (SKS), älteren Seglern noch unter der Bezeichnung

BR bekannt. Die SVAOe fordert ihn von den Führern vereinseigener Boote, wenn Küstengewässer bis 12 sm von der Uferlinie besegelt werden. Das kommt bekanntlich häufig vor. Umso mehr hat es den Obmann für die Führerscheinausbildung verdrossen, dass im letzten Jahr (2009) keine fünf Teilnehmer zusammenkamen, die für eine Prüfung erforderlich sind. Dagegen war die Teilnahme am diesjährigen SKS-Kurs eine wahre Freude. 18 Personen nahmen den Unterricht wahr und acht davon machten mit uns auf der „Scharhorn“ die praktische Prüfung, die auch alle erfolgreich bestanden. Drei weitere haben ihre Prüfung auf einem „Rhe“-Boot gemacht. Mit der praktischen Prüfung ist allerdings der Führerschein noch nicht erreicht. Dazu muss auch die theoretische Prüfung bestanden werden, und die machen die Kursteilnehmer zu einem späteren Zeitpunkt „auf eigene Faust“, also ohne Begleitung durch die Kursleitung. Daher gelangen die Ergebnisse nicht immer zu den Ausbildern. Aus der SVAOe haben aber Kristine Brügge und Michael Rolle ihren SKS bereits in der Tasche.

Unser bisher höchstwertiger Führerscheinkurs, der zum Sportseeschifferschein (SSS) führen soll, machte ebenfalls Freude. Sechs Teilnehmer nahmen eifrig den Unterricht wahr. Davon bestanden Silke Haas, Michael Haas, Philipp Keppler und Manfred Taschendorf (alle SVAOe) ihre praktische Prüfung auf der „Solveig“, einem Boot der Nordischen Segelschule Renke Schwerdtfeger. Von diesen bestanden Michael Haas und Manfred Taschendorf inzwischen auch die theoretische Prüfung und sind damit glückliche Inhaber des SSS.

Wir gratulieren allen neuen Führerscheinbesitzern sehr herzlich! Allen Kursteilnehmern, die sich noch nicht an eine Prüfung gewagt haben, raten wir, in diesem Winter im Unterricht ihre Kenntnisse aufzufrischen (das ist für Euch kostenlos) und die

Prüfung im nächsten Jahr zu machen. Und den glücklichen neuen Führerscheinbesitzern legen wir ans Herz, sich gleich wieder auf die Schulbank zu setzen und den nächsthöheren Schein in Angriff zu nehmen.

GAN

## Kurse im Winter 2010/11

### Führerschein-, Pyro-, Funk- und Sicherheitslehrgänge

Den Nachrichten 4/2010 lag ein Anmeldeformular für unsere Führerscheinkurse, und dieser Ausgabe liegt ein weiteres für unsere Pyro-, Funk- und Sicherheitslehrgänge im Winterhalbjahr 2010/11 bei. Interessierte können die Formulare auch in der Geschäftsstelle anfordern oder unter [www.svae.de/Angebote/Kurse](http://www.svae.de/Angebote/Kurse) herunterladen. An dieser Stelle finden Sie auch eine Gebührentabelle und die Terminpläne für die Führerscheinkurse.

Hier ein paar Erläuterungen zu den Führerscheinkursen der SVAOe:

### Sportsegelschein (SPOSS):

Dieses ist der grundlegende Führerschein, den junge Seglerinnen und Segler im Alter von 13 bis 15 Jahren machen sollten, wenn sie an DSV-Regatten teilnehmen wollen. Es werden grundlegende Kenntnisse in Seemannschaft, Schifffahrtsrecht, Wetterkunde, Wettfahrtregeln und Anfänge der Navigation gelehrt sowie Bootsmanöver in der Praxis. Nach bestandener theoretischer und praktischer Prüfung vor einer SVAOe-Prüfungskommission wird der Führerschein im Namen des DSV ausgehändigt. 14 Doppelstunden donnerstags von 18.00 bis 19.45 Uhr im Clubhaus sowie Segelunterricht auf Jollen im Bootshafen Alsterufer im Sommer. Voraussetzung: Freischwimmerzeugnis.



## Das flexible Plus für Ihre Gesundheit

Die Barmenia-Tariflinie easyflex+: moderne Lösungen in der privaten Krankenvollversicherung. Vom soliden Grundschatz bis hin zum leistungsstarken Komfortschutz.

### Informieren Sie sich.

Barmenia  
Krankenversicherung a. G.  
Manuel Rolle  
Rainbrunnenweg 17  
34125 Kassel  
Tel. (01 78) 5 36 30 25  
[manuel.rolle@barmenia.de](mailto:manuel.rolle@barmenia.de)  
[www.barmenia.de](http://www.barmenia.de)

**Barmenia**  
Versicherungen

## **Grundlehrgang Segeln für Erwachsene (Späteinsteiger)**

Ca. 12 Doppelstunden donnerstags von 20.00 – 21.30 Uhr im Clubhaus sowie einige Praxisstunden Segeln auf Jollen im Bootshafen Alsterufer. Kein Führerschein, aber viele Kenntnisse! Auch für nichtsegelnde Eltern gedacht. Voraussetzung: Freischwimmerzeugnis.

## **Sportbootführerschein-See (SBF-See)**

Dieses ist die amtliche Erlaubnis zum Führen von Sportbooten auf den Seeschiffsstraßen. Vorgeschrieben für Fahrzeuge mit Motor mit mehr als 3,66 kW (5 PS). Das Mindestalter ist 16 Jahre. Die theoretische und praktische Prüfung (mit unserem Motorboot „Falke“) wird vor einer amtlich bestellten Prüfungskommission abgelegt. 5 Doppelstunden montags von 19 bis 21 Uhr und 2x Blockunterricht sonnabends im Clubhaus. Außerdem eine Lehrfahrt bei Dunkelheit im Hamburger Hafen und Übungsfahrten mit dem Motorboot.

## **Sportküstenschifferschein (SKS)**

Dieses ist der amtliche, empfohlene Führerschein zum Führen von Yachten mit Motor und unter Segel in Küstengewässern (bis 12 sm von der Uferlinie). Das Mindestalter ist 16 Jahre. Voraussetzung sind der Sportbootführerschein-See und 300 sm auf Yachten in Küstengewässern. Die theoretische und praktische Prüfung (auf unserer Kielyacht „Scharhorn“) wird vor einer amtlich bestellten Prüfungskommission abgelegt. Unterricht zusammen mit den SBF-See-Teilnehmern. Anschließend weiterführende Kenntnisse als Blockunterricht 2 x sonnabends.

Den SKS verlangen wir von den Führern unserer Kutter und Juniorenboote in Küstengewässern, d.h. außerhalb der 3-sm-Zone und bis zu 12 sm Abstand von der Uferlinie. Allen anderen, die eine Segel- oder Motoryacht in Küstengewässern als Eigner oder Charterer führen wollen, empfehlen

wir ihn dringend. Er vermittelt die Sicherheit, die notwendig ist, um im Verkehr und bei allen Wetterbedingungen bestehen zu können.

## **Sportseeschifferschein (SSS)**

Dieses ist der amtliche, empfohlene Führerschein zum Führen von Segelyachten in allen europäischen Gewässern bis 30 Seemeilen von der Uferlinie sowie in der gesamten Ost- und Nordsee und dem Mittelmeer.

Den SSS-Kurs werden wir im Winter 2010/11 aussetzen und erst im folgenden Winter 2011/12 wieder ins Programm aufnehmen.

Stattdessen bieten wir erstmalig einen Kurs zum Sporthochseeschifferschein (SHS) an! Wenn anhaltendes Interesse besteht, soll er Jahr um Jahr alternierend mit dem SSS-Kurs gehalten werden. Der SHS ist der amtliche, empfohlene Führerschein zum Führen von Yachten in der weltweiten Fahrt (alle Meere). Voraussetzung sind ein Mindestalter von 18 Jahren, der Besitz des SSS bzw. BK und der Nachweis von 1000 sm auf Yachten im Seebereich als Wachführer.

Für Interessierte an den Führerscheinkursen vom SPOSS bis einschließlich SKS halten wir einen Einführungsabend am Montag, dem 1. Nov. 2010 um 19.00 Uhr im Clubhaus ab. Dort informieren wir umfassend. Interessierte am SHS kommen zu einem eigenen Einführungsabend am Mittwoch, 3. Nov. 2010 um 19.00 Uhr ins Clubhaus.

## **Zu den Pyro-, Funk- und Sicherheitskursen der SVAOe geben wir folgende Erläuterungen:**

Zum Erwerb von pyrotechnischen Signalmitteln der Klasse T2 (z.B. Handsignalraketen, jedoch keine Munition für die Signalpistole Kal. 4) bieten wir einen Kurs für den Fachkundenachweis nach dem Sprengstoffrecht an. Dieser Kurs wird 1 Doppelstunde umfassen und an einem Wochentag etwa

im März 2011 stattfinden. Er kostet 10,- €. Das genaue Datum finden Sie im Terminplan für den SBF-See-Kurs am angegebenen Ort im Internet. Die Prüfung findet im Anschluss an die SBF-See-Prüfung statt. Dieser Fachkundenachweis ist jedem SBF-See-Inhaber dringend zu empfehlen. Er kann auch ohne SBF-See gemacht werden.

Für die Funk- und Sicherheitslehrgänge greifen wir auf externe Lehrkräfte zurück, mit denen wir bisher gute Erfahrungen gemacht haben. Die Kosten für diese Lehrgänge richten sich nach der Teilnehmerzahl. Sie können Richtwerte vorab in der Geschäftsstelle erfragen. Die Termine legen wir nach Eingang der Anmeldungen fest und benachrichtigen die Teilnehmer dann persönlich. Im einzelnen haben wir wegen des guten Erfolges in den Vorjahren vorgesehen:

### **Sicherheitslehrgang für Hochsee-Regattasegler**

Zertifiziert nach ISAF. Dauer von Freitagabend bis Sonntagabend. Siehe hierzu den Bericht „Im Orkan?“ in Heft 4/2008 oder [www.sva0e.de/Angelote/Kurse/Sicherheit](http://www.sva0e.de/Angelote/Kurse/Sicherheit).

### **Sicherheitslehrgang für Fahrtensegler**

Eine sinnvolle Abkürzung des Regattasegler-Lehrgangs. Zum Ergänzen und Auffrischen der eigenen Kenntnisse. Mit Bergen einer Person aus der Elbe! Dauer Freitagabend bis Sonnabendabend.

### **Ersthelferlehrgang**

Zur Auffrischung und überhaupt immer zu gebrauchen. Ca. 3 Stunden an einem Sonnabend im Clubhaus. Großes Lob aller Teilnehmer!

### **Wetterseminar**

Am Wochenende 29. bis 30. Januar 2011 wird Herr Renke Schwerdtfeger, Meteorologe, Segler, Inhaber der „Nordischen Segelschule“ und unser Partner bei der meteorologischen Ausbildung unserer höheren Führerscheinkurse, ein Wetterseminar für

Mitglieder und Gäste im Clubhaus abhalten. Der Beitrag beträgt 120,- € pro Person. Das Seminar steht unter dem Titel „Wetter unserer Breiten“ und vermittelt detaillierte Kenntnisse über Entstehung und Entwicklung des Wettergeschehens, und wie der Segler die Anzeichen deuten und seine Schlüsse daraus ziehen kann. Für Regatta- und Fahrtensegler gleichermaßen von großem Interesse. Denken Sie nicht, dass Sie schon alles über das Wetter wissen! Hier erfahren Sie viel Neues und Wichtiges. Anmeldung telefonisch in der Geschäftsstelle.

### **UKW-Sprechfunkzeugnis SRC**

Wie in jedem Jahr bieten wir auch in diesem Winter wieder zweimal einen Wochenend-SRC-Sprechfunkkurs im Clubhaus an, und zwar am 13./14.11.2010 und am 15./16.1.2011. Ein Anmeldeformular liegt diesem Nachrichtenheft bei. Die Prüfung wird jeweils etwa eine Woche später stattfinden. Bei Interesse melden Sie sich bitte sofort in der Geschäftsstelle an.

Beachten Sie: Seit 2005 besteht nach der Sportseeschifferscheinverordnung die Pflicht, dass die Schiffsführer entsprechend der funktechnischen Ausrüstung der Yacht ihre Qualifikation durch den Besitz des entsprechenden Funkbetriebszeugnisses nachweisen müssen.

Der Besitz des neuen Funkbetriebszeugnisses „Beschränkt Gültiges Funkbetriebszeugnis“ (SRC) ist für Schiffsführer nur dann erforderlich, wenn eine entsprechende GMDSS-fähige Funkanlage an Bord ist. Solange nur eine Sprechfunkanlage betrieben wird, kann mit einem Sprechfunkzeugnis weiterhin uneingeschränkt am Sprechfunk teilgenommen werden.

Nachdem mehrere Übergangsregelungen auslaufen sind, werden festgestellte Verstöße gegen diese Pflicht als Ordnungswidrigkeit mit einem Bußgeld in Höhe von € 150,00 geahndet.



## Brandabwehr

Wissen, wie man einen Brand an Bord vermeiden und wie man ihm im Ernstfall begegnen kann. Ca. 2 Stunden an einem Sonntagnachmittag. Sehr lehrreich!

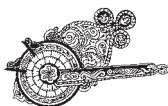
Die letzten vier Kurse finden unter der bewährten Regie von Rosi Eckhoff statt. Man kann sich auch direkt an sie wenden.

Sie sehen, wir haben viel auf die Beine gestellt, um Ihnen ein gutes Ausbildungsangebot zu machen. Nutzen Sie es, wählen Sie das Geeignete für sich aus und melden Sie sich schnell an! Auch Nichtmitglieder sind willkommen, sofern der Platz reicht. Vielleicht werden daraus ja später Mitglieder.

Alle Kurse finden nur bei ausreichenden Teilnehmerzahlen statt. Andererseits gibt es auch eine Obergrenze.

Götz-Anders Nietsch

Obmann für Navigation und Fahrtsegeln



## Neues im Winterhalbjahr

### Altjunioren laden zu Vereinsabenden ein

Diese Abende haben seit der Inbetriebnahme unseres Clubhauses vor 10 Jahren nun schon eine gute Tradition begründet. Man kommt in netter Atmosphäre zusammen, hält ein Getränk in den Händen oder isst eines der von unserer „Clubzofe“ Inge liebevoll bereiteten Brötchen, klönt ein Stündchen oder mehr, lernt andere Mitglieder kennen, bis „Altmeister“ Peter Mendt gegen 19.30 Uhr mit der Glocke ungeduldig zu einer Darbietung bittet.

Clubhaus und Bar sind zwar „offiziell“ erst ab 18.00 Uhr geöffnet, aber da Dienstag auch der „lange Bürotag“ unserer Geschäftsstelle ist, können diejenigen, die es eilig haben, auch schon eher kommen (und tun das auch!). In diesem Jahr startet der „Clubhauswinter“ am Dienstag, dem 7. September, und so geht es bis Mai an jedem ersten Dienstag des Monats.

Bevor wir eine kleine Vorschau wagen, sollte ein Rückblick über das, was wir im vorigen Winter an neun Abenden sahen oder daneben noch erlebten, nicht fehlen.

## 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)

**Im Clubhaus:**

- 1. Sept. 09 Video „Dänische Südsee“
- 6. Okt. 09 Bilder v. Kutterzirkus-Jubiläum und Video „Die Kraniche am Darß“
- 3. Nov. 09 Törn-Bericht von Wolfgang Mackens „Ostfriesland in der Saison 2008“
- 1. Dez. 09 Film von Deike Maria Flemming „60 Jahre Kutterzirkus“ und Video „Helgoland“
- 5. Jan. 10 Bericht von Peter Schlichting „Chartertörn 2009“ und allgemeine Informationen/Hilfestellungen zum Thema Chartersn
- 2. Febr. 10 Bericht von Wolfgang Mackens „Sommerreise 2009 mit der SY „Wikinger““
- 2. März 10 Bericht von Jens Jorjan „Mit der MY „Adanjo II“ im Sommer in Holland“
- 6. April 10 Film „Regatta der Skutjes in Holland“ von Jens Jorjan und DVD von Tom Nitsch „Tracks of „Borkumriff IV““
- 4. Mai 10 Bericht von Karsten Möller „Törn nach Schottland in 2009“

**Statistisches:**

Kleine Geschichten vorgelesen haben an acht Abenden Norbert Anbergen, Jürgen Kluth, Wolfgang Mackens, Peter Mendt und Andreas Völker. Gesungen wurden an acht Abenden insgesamt 28 Lieder aus dem Fundus der Alt-Junioren.

279 Teilnehmer insgesamt im Winterhalbjahr 09/10

höchste Teilnehmerzahl 46

niedrigste Teilnehmerzahl 14 (bei extrem Eis und Schnee)

**Außerhalb des Clubhauses:**

- 26. Nov. 09 Besichtigung der Reeperbahn der Fa. Lippmann, mit 23 Teilnehmern.
- 27. Jan. 10 Besichtigung der „EADS“ in Bremen, mit Stadtführung und vorzüglicher Betreuung

durch unseren Bremer Vereinskameraden Volkart Koch, mit 45 Teilnehmern.

**Vorgesehen ab Herbst 2010:**

Besichtigung der neuen nautischen Zentrale Hamburg-Hafen,

Besichtigung des neuen Schiffssimulators in Schenefeld,

Besichtigung der META-Baggergutverwertung Elbe,

Besichtigung der Kattwyk-Brücke,

Ausfahrt nach Lüneburg mit Salzmuseum und Stadtführung, auf dem Weg das Schiffshebewerk Scharnebeck und die alte Stecknitzschleuse in Lauenburg (Elbe-Lübeck-Kanal)

und vielleicht haben Sie ja noch andere Ideen und Vorschläge?

Wir freuen uns alle über rege Beteiligung!

**Aus dem DSV****Müllentsorgung – Yachten ab 12 Meter müssen Merkblatt aushängen**

Aus aktuellem Anlass weist der DSV nochmals darauf hin, dass gemäß der MARPOL-Anlage V auf jedem Schiff von zwölf oder mehr Metern Länge ein Aushang zu den Regeln 3 und 5 über die Beseitigung von Müll angebracht sein muss. Bei Nichtbeachtung drohen – wie aktuell geschehen – Bußgelder. Der Deutsche Segler-Verband hat zusammen mit dem Deutschen Motoryachtverband einen solchen Aushang gesetzeskonform entwickelt. Er kann von der Website [www.dsv.org](http://www.dsv.org) im Menü „Umwelt/Marpol“ kostenlos heruntergeladen werden.

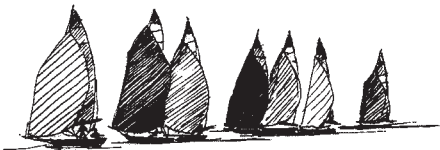
## Schleimündung – DSV für sportgerechte Befahrensregelung

Das Land Schleswig-Holstein hat beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung beantragt, eine Befahrensverordnung für das Naturschutzgebiet Schleimündung zu erlassen. Der Deutsche Segler-Verband hat in Abstimmung mit den ansässigen Vereinen und dem Segler-Verband Schleswig-Holstein dazu Stellung genommen und sich gegen mehrere Punkte des Entwurfs ausgesprochen. Insbesondere müssen die im Bereich der Schleimündung auf der Ostseeseite geplanten ganzjährigen Sperrungen verhindert werden. Das für die Sportschiffahrt wichtige und stark frequentierte Fahrtgebiet erfordert ausreichend Kreuz- und Manövrierraum – insbesondere bei schwierigen Wetterbedingungen. Das gilt gleichermaßen für muskelbetriebene Sportboote wie für kleine Fahrzeuge unter Segel, die sich von größeren Fahrzeugen sicher freihalten können müssen. Auch gegen das beantragte, komplette Befahrensverbot für Wind- und Kitesurfer im ostseeseitigen Teil des Naturschutzgebietes hat sich der DSV ausgesprochen.

## ING-Diba stellt Sailor-Card ein

Das (vor vielen Jahren vom DSV ins Leben gerufene) Projekt „Sailor Card“ der ING-Diba AG läuft Ende September 2010 aus. Die Frankfurter Bank will ihre Aktivitäten künftig auf ihr Kerngeschäft konzentrieren. Die ING-Diba kündigte an, dass die meisten Inhaber der Sailor-Card eine Empfehlung der Bank für eine andere Karte mit ähnlichen Features erhalten werden.

(Quellen: Mitt. des DSV III/2010)



## Dies und das

### Strömungsangaben in Elbkarten?

Unter Federführung des Hamburger Segler-Verbandes (HS) setzt sich Friedrich Hülsen (BSC) beim Bundesamt für Seeschiffahrt und Hydrographie (BSH) für die Erstellung von Daten von Strömungsrichtungen und -geschwindigkeiten und deren Aufnahme in die Sportbootkartensätze „Unterelbe Hamburg bis Cuxhaven“, „Elbe bis Helgoland“ und evtl. auch in die beiden Kartensätze „Nordfriesische Inseln“ und „Ostfriesische Inseln“ ein. Die Darstellung würde zu einer besseren Kenntnis und Berücksichtigung der Strömungsverhältnisse an der Deutschen Nordseeküste führen und die Fahrtrouten der Klein- und Sportschiffahrt verbessern. Das wäre auch ein Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit beim Befahren dieser strömungsreichen Gewässer.

Hülsen verweist dabei auf die entsprechende Seekarte der Britischen Admiralität hin, die diese Daten, die sie ja vom deutschen BSH bekommt, enthält. Es ist daher nicht einzusehen, warum die vom BSH ermittelten Daten in die deutschen Karten bisher nicht aufgenommen wurden. In den bisherigen Gesprächen zeigte sich das BSH nicht abgeneigt, den Wünschen zu entsprechen. Das BSH ist der Meinung, dass sich diese Veränderungen frühestens im Jahr 2011 verwirklichen lassen, so dass 2011 oder spätestens 2012 die Kartensätze geändert herausgegeben werden können. Dabei bestand auch weitgehend Einigkeit darüber, dass zu diesem Zweck einige der bisherigen Messpunkte künftig verändert werden sollten.

(HS, Aktennotiz Hülsen)

### Dieseltankstelle auch in Cuxhaven

Im modernisierten Yachthafen der Segler Vereinigung Cuxhaven ist eine Dieseltankstelle in Betrieb genommen worden. Die Abgabe von Benzin ist

nicht vorgesehen. Die Tankstelle hat Selbstbedienung und ist rund um die Uhr geöffnet. Die Bezahlung ist mit EC-Karte (Maestro) oder mit den Kreditkarten Master Card und VISA Card möglich. Bei EC-Karten ist eine PIN erforderlich. Die vom Hafenmeister ausgegebene Chipkarte kann nicht verwendet werden. Die SVC bittet darum, nach dem Tankvorgang unverzüglich zu verholen. Die Tankstelle ist kein Liegeplatz. Bei Engpässen ist der Hafenmeister Weiss erreichbar unter: 04721-34111 oder 0175/538 7961.

(Quelle: Unsere Alte Liebe – SVC)

### **Seeunfälle – Jahresbericht der BSU**

Der Jahresbericht der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) liegt jetzt vor. Die umfangreiche Darstellung eignet sich wegen ihrer Länge (31 Seiten!) nicht zum Abdruck in den SVAOe-Nachrichten. Der Bericht ist sehr informativ und lesenswert und enthält Angaben zu den ge-

meldeten Seeunfällen der Jahre 2005 bis 2009, sowie Berichte zu den untersuchten Seeunfällen 2009, die Sportbootunfälle, ihre Unfallursachen und -schwerpunkte, Sicherheitsempfehlungen und vieles andere mehr. Wir empfehlen unseren Internetnutzern, ihn sich zum Lesen im Internet anzusehen oder herunterzuladen unter: [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de)

### **Kein ermäßigter Mehrwertsteuersatz für Bootsliegeplätze?**

Nach der Anfang des Jahres eingeführten Ermäßigung des Umsatzsteuersatzes auf 7% für Beherbergungsbetriebe gehört nach der Interpretation des Bundesministerium für Finanzen auch das kurzfristige Vermieten von Campingplätzen für das Aufstellen von Zelten und Abstellen von Wohnmobilen zu dem begünstigten Kreis, nicht aber Sportboothäfen. Da kein Grund besteht, die Vermietung von Wasserflächen (Bootsliegeplätzen)

## **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)

anders zu behandeln als Campingflächen, fordert der Bundesverband Wassersportwirtschaft nach dem Grundsatz des steuerrechtlichen Gleichbehandlungsgebotes eine Änderung der gegenwärtigen Praxis. (Anmerkung: Was tut der DSV in der Angelegenheit?)

(Quelle: Wassersport-Wirtschaft 3/2010)

### **700 Jahre Turm Neuwerk**

Das älteste Hamburger Gebäude hat Jubiläum gefeiert. Am 12. Juni eröffnete Hamburgs (Noch-)Bürgermeister Ole von Beust die Feierlichkeiten rund um den 1310 fertig gestellten Leuchtturm auf der Insel Neuwerk. Die Deutsche Post hat anlässlich der 700-Jahr-Feier eine Sonderbriefmarke herausgegeben. [www.insel-neuwerk.de](http://www.insel-neuwerk.de)

(Quelle „Wasserstand“ Nr. 30 der Maritimen Landschaft Unterelbe)

## **Sind Segler eitel?**

### **Die alljährliche Gewissensfrage**

Wisst Ihr, bei welchen Fragen am meisten gelogen wird? Nein? Ich weiß es auch nicht, aber ich habe da eine Vermutung. Es können eigentlich nur die Fragen: „Was hast Du für eine Kleidergröße?“ und „Was wiegst Du?“ sein.

Der Verdacht kam mir schon vor einigen Jahren, wenn ich mal eine neue Hose oder einen neuen Pulli kaufen wollte. In den Geschäften hingen jede Menge Klamotten in den Größen 32 bis 38. Darüber hinaus war gähnende Leere auf den Kleiderständen. Wie das? War ich die einzige Frau weit und breit, die die Größen 42 oder auch mal 44 (also in neudeutsch: L und XL) tragen musste? Warum kamen bei mir leichte Zweifel auf, wenn eine Frau vor mir stand und behauptete, sie würde höchstens (!) 58 kg wiegen, ich mich aber mit meinen damals 74 kg locker hinter ihr verstecken

konnte? Ist das Frauen-spezifisch? Mitnichten, inzwischen wird auch bei Männern geschummelt, was das „Zeug“ hergibt.

Nun muss ich seit Jahren Crewlisten ausfüllen, in denen das Gewicht, die Körper- und Kleidergröße abgefragt wird. Körpergröße und Gewicht werden für eventuelle Rettungsmaßnahmen benötigt, schließlich soll das Seil des Hubschraubers beim Abbergen nicht brechen. Die Kleidergrößen müssen wir angeben, falls es Bekleidung zu gewinnen gibt, ein Sponsor Shirts zur Verfügung stellt oder das Orga-Schwein neue Crewkleidung bestellen will.

So schicke ich einmal im Jahr eine Mail mit der „alljährlichen Gewissensfrage“ an alle Crew-Mitglieder und frage diese sensiblen Daten ab. Natürlich streng vertraulich. Deshalb braucht auch keiner diese Angaben zu „schönen“, die Klamotten sollen ja schließlich passen.

Nun sollte man meinen, unter Seglern sei das kein Problem, zumal Gewicht für die Kante gern gesehen wird. Falsch gedacht! Es wird „minimiert“ was nur geht. Was kann man dagegen machen? Das ist einfach: Wenn mal wieder alles zu merkwürdig klingt, wird auf den Crewtreffen öffentlich gewogen. Da helfen auch keine Proteste. Das Wiegen führt dann meistens zu erstaunlichen Abweichungen. Was dann abgeht, ist wirklich erheiternd: „Die Waage kann gar nicht stimmen“, „Bis zum Sommer wird das weniger“, „Ich versteh das nicht, neulich waren es noch xx Kilo“ usw. usw. Da kennt die Organisatorin keine Gnade, es wird eingetragen, was gewogen wurde, punktum.

Ach ja, seit ich Jugend-Crews betreue, wird auch nachgemessen. In einem Monat stehen junge Menschen vor mir, und wir können uns geradeaus in die Augen gucken. Ein paar Monate später muss ich meinen Kopf schon deutlich heben, und

noch etwas später kann ich unter ausgestreckten Armen durchlaufen, ohne mich zu ducken. Was schließt das erfahrene Orga-Schwein daraus? Das „Kind“ ist gewachsen. Auf die Nachfrage: „Bist Du gewachsen?“, kommt regelmäßig die Antwort: „Nö, glaub nicht... keine Ahnung... meinst Du?“

Ja, meine ich. Ich wüsste sonst auch nicht, wo die ca. 5000 kcal bleiben würden, die ich für die Jungs immer pro Tag pro Person einkaufen muss.

Rosi

## Bücher für den Herbst

### Sorgenkind Diesel?

Herbstzeit, Aufkranken – ach ja, der Diesel! Wie war das noch mit der Einwinterung? Es ist ja nicht mit dem Ölwechsel getan. Sein wir netter zu ihm, ist er doch unsere einzige Hilfe auf See, wenn es schwierig wird. Er muss starten und laufen, wenn man ihn braucht. Dieses Buch will dazu beitragen, dass wir uns ein bisschen mehr mit unserem „eisernen Segel“ beschäftigen, dass wir in der Lage sind, Motorproblemen vorzubeugen und gegebenenfalls selbstständig und sicher Wartungsarbeiten und kleine Reparaturen ausführen können. Hierzu behandelt der Autor in leicht verständlicher Weise alle gängigen Motortypen mit ihrem Kraftstoff- und Luftsystem, Kühlung und Schmierung, Getriebe und Propeller, Lichtmaschine und Batterien. Er widmet sich der Wartung vom Winterfestmachen bis zur Wiederinbetriebnahme sowie der Erkennung und Beseitigung von Fehlermöglichkeiten. Das reich illustrierte Buch stärkt das Selbstvertrauen und erweitert die eigenen handwerklichen Fähigkeiten – wenn man es an Bord mitführt.

**Pat Manley, Dieselmotoren für Sportboote, Typen – Wartung – Reparatur, 248 Seiten, 334 Farbfotos, 227 Abb., Delius Klasing Verlag, Bielefeld (ISBN 978-3-7688-2534-4) € 24,90**

### Nicht nur für Neulinge

Gibt es eine schönere Form des Reisens als mit einem Boot – und keinen schöneren Weg zu fremden Gestaden als den unter Segeln und übers Wasser? Dabei sind Bootstypen, Segelformen, Ausrüstung und Navigationshilfen einem ständigen Wandel unterworfen. So sieht man sich als Fahrtensegler ständig vor neue Fragen und Herausforderungen gestellt. Deswegen ist dieses Buch keineswegs nur



**Christiansen**  
Bücher seit 1878

*„Bücher sind Schiffe,  
welche die weiten Meere  
der Zeit durchheilen.“*  
*Francis Bacon*

*Ihr „Heimathafen“ in Ottensen  
Bahnenfelder Straße 79, Ottensen  
Tel.: 040. 390 20 72 + 39 35 88  
[www.buecher-christiansen.de](http://www.buecher-christiansen.de)*

für Anfänger geschrieben, sondern durchaus auch für „alte Hasen“, die ihre Kenntnisse überprüfen und auffrischen wollen, lesenswert. Sie werden manches Neue entdecken.

**Roland Denk, Fahrtsegeln kompakt – Ausrüstung – Törnplanung – Manöver – Navigation, 160 Seiten, 101 Farbfotos, 123 farb. Abb., Delius Klasing Verlag, Bielefeld (ISBN 978-3-7688-3292-5) € 14,90**

### Warum haben wir Strom gegenan?

Ebbe und Flut – die Gezeiten – bestimmen den Rhythmus des Lebens an der Küste, begünstigen oder behindern den Seefahrer und Segler. Warum aber darüber schreiben? Genügen dem See- und Küstensegler nicht Gezeitenkalender oder -tafel? In der Praxis wohl schon, aber was ist, wenn unsere Kinder oder Enkel oder erwachsene Mitsegler nach dem Grund für frühes Aufstehen und Auslaufen zu unbequemen Tageszeiten fragen? Warum ist an denselben Stellen mal Land, mal Wasser? Und warum mal mehr, mal weniger? Mal stärkerer, mal schwächerer Strom. Und was hat der Mond damit zu tun? Auf das ewige „Warum“ gibt dieses sympathische kleine Buch alle Antworten. Nun wissen wir's genau und können die immer wieder gestellten Fragen beantworten. Hierzu gehört es in jedes Bordbücherschapp.

**Wolfgang Glebe, Ebbe und Flut, Die Gezeiten einfach erklärt, 128 Seiten, 40 Farbfotos, 92 Zeichnungen, Delius Klasing Verlag, Bielefeld (ISBN 978-3-7688-3193-2) € 14,00**

### Leuchttürme – Endstation Seensucht

Schon wieder ein Leuchtturmbuch? Freunde dieser aussterbenden Industriebauwerke des 19. und 20. Jahrhunderts können gar nicht genug davon bekommen. Leuchttürme machen süchtig – seensüchtig, sehnsüchtig. So hat dieser Fotograf voller Leidenschaft für die Leuchttürme der Welt einen bemerkenswerten Bildband geschaffen.

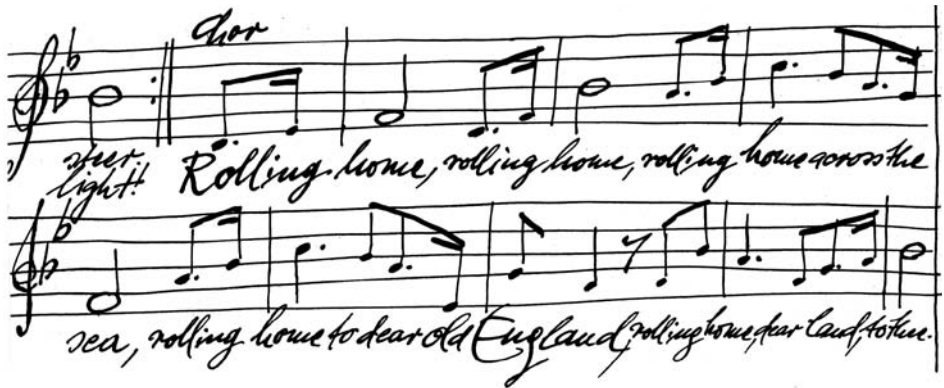
Schwerpunkte sind die Türme an der französischen Küste, schließlich ist Guichard Franzose, aber auch deutsche, britische, irische und nordamerikanische werden nicht ganz vernachlässigt. Seine Fotos zeigen die vom Zeitgeist geprägten Eigentümlichkeiten und architektonischen Besonderheiten der oft skurrilen Bauwerke. Besonders seine weithin bekannten Sturmaufnahmen versinnbildlichen zugleich die Naturgewalten und den menschlichen Willen, ihnen zu trotzen. Das Buch ist eine preiswerte Neuausgabe des unter ISBN 978-3-89225-575-8 im selben Verlag 2007 schon einmal im größeren Format erschienenen Werks.

**Jean Guichard, Leuchttürme, 280 Seiten, 156 zum Teil doppelseitige Farb- und 49 S/W Fotos, 4 Übersichtskarten, Edition Maritim, Hamburg (ISBN 978-3-89225-635-9) € 19,90**

### Das besondere Buch aus unserer Clubhaus-Bibliothek „Shanties“

Längst vergangen sind die Zeiten, als sich die Männer auf den Windjammern mit dem Singen von Shanties zur Arbeit in gleichmäßigem Rhythmus motivierten. Die Schiffe segeln nicht mehr, aber die Shanties leben. Shantychöre gibt es überall an der Küste, und wann immer es maritim zugeht, wird „Rolling Home“ und anderes Liedgut angestimmt.

Auch in der SVAOe wird gesungen. An jedem ersten Dienstagabend eines Monats treffen sich die „Alt-Junioren“ (das sind diejenigen, die früher einmal Junioren waren und heute eben nicht mehr). Sie beschließen ihre Treffen mit dem gemeinsamen Singen eines Shantys oder eines der Seefahrt verwandten Liedes. Dieser Brauch hat schon eine ziemlich lange Tradition, wie die in unserem Archiv bewahrten Liederbücher der Altjunioren bezeugen.



Sie werden auch heute noch benutzt. Übrigens: Der nächste Alt-Junioren-Abend ist der 2. November, ab 18 Uhr. Jeder ist herzlich willkommen – auch zum Mitsingen!

Kürzlich stöberte ich mal wieder in unserer Clubhaus-Bibliothek, um ein „besonderes Buch“ zu finden. Die Auswahl fällt nicht leicht, denn da gibt es vieles, was ich Lesern empfehlen könnte: Reiseberichte von berühmten und weniger bekannten Seglern aus jüngerer und früherer Zeit, maritime Romane und Erzählungsbände, Chroniken vieler Segelvereine, Handbücher und Revierführer... (Schauen Sie doch selbst mal rein, wenn Sie wieder im Clubhaus sind. Oder machen Sie einen Extra-Ausflug zu unserer Bibliothek.)

Diesmal stolperte ich über „Shanties“, einen besonders hübsch mit eigenwilliger Typografie, handgezeichneten Notenblättern und vielen Illustrationen ausgestatteten Band aus dem Verlag Delius Klasing & Co, erschienen 1978.

Da finden wir eine Fülle von Shanties, die mittlerweile schon etwas „abgedroschenen“, aber auch viele, die man selten oder gar nicht mehr hört. Und wir erfahren einiges über die Historie und die Besonderheiten der Shanties: „Die unmittelbare Verbindung zur Arbeit bestimmt

auch die charakteristische Form des Shanty. Seine Strophen bilden zumeist einen Wechselgesang zwischen einem Vorsänger, dem Shantyman, und der Mannschaft. Dabei ist der Vorsänger der führende Teil. Im fällt der eigentliche, von Strophe zu Strophe veränderliche Text zu, der erzählend, oft auch anfeuernd, aufmunternd oder belustigend ist



und den der Vorsänger nach Belieben und vor allem nach Phantasie und Können improvisierend erweitern oder verändern kann. Es gab für diese Lieder keine feste, gleichbleibende, verbindliche Form. Jeder Shantyman sang sie etwas anders, und ein geübter und herausragender Vorsänger konnte hier immer neue Varianten schaffen, die dann von anderen übernommen wurden und so – immer wieder variiert – in die Seemannstradition eingingen. Die Mannschaft antwortet im Chor auf den Gesang des Shantyman mit dem meistens gleichbleibenden Refrain, der den Takt für die Arbeit angibt... Die verschiedenartigen Arbeitsvorgänge verlangten aber auch verschiedene Formen des Arbeitsgesanges, und so unterscheidet man mehrere Gruppen von Shanties.“



Da gibt es die Short-Haul-Shanties, die Halyard-Shanties, die Walkaway-Shanties, die Stomp-and-go-Shanties, die Capstan-, Pump- und Windlass-Shanties und andere mehr. Viele Beispiele finden sich in diesem Buch – mit deutschen und plattdeutschen Texten und englischen, dänischen norwegischen und schwedischen Originaltexten in Nachdichtungen von Jens Gerlach.

„Manche dieser frischen, kräftigen Texte und Melodien“ – schreibt der Herausgeber Hermann Strobach – „sprechen uns heute noch unmittelbar an, als Lieder, die wir gern singen.“ Wie nicht nur das Beispiel unserer Alt-Junioren zeigt. Also:

*„Many thousand miles behind us,  
many thousand miles before,  
ancient ocean heave to waft us  
to the well remembered shore.“*

Norbert Suxdorf

## Vor 100 Jahren

### SVAOe-Yacht „Schwalbe“ von einem Fischdampfer überrannt!

Seit mehr als dreißig Jahren beschäftigt sich Hans-Jürgen Heise, unter Seglern besser als „Mini“, bekannt, als so genannter „Shiplover“ hauptsächlich mit der Geschichte der deutschen Hochseefischerei. Gut dreißig Jahre lag seine Tätigkeit hauptsächlich im Sammeln entsprechenden Materials, angefangen bei Fotos, Zeitungsausschnitten, Dokumenten. Insgesamt wurden knapp 1060 Jahrgänge verschiedener Zeitschriften und Jahrbücher durchgearbeitet. Hinzu kamen noch mehr als 700 Bücher, in denen irgendetwas über die Geschichte eines Dampfers, einer Reederei oder der Fischerei im Allgemeinen zu finden war, angefangen bei Dissertationen, aufgehört bei Kriegstagebüchern.

Zusätzlich sind in den Jahren rund 18.000 Fotos und 300 Generalpläne zusammengekommen. Parallel zum Sammeln des Materials wurden die Lebensläufe von 1.797 Fischdampfern angefertigt, auch von denen, die nie für deutsche Reedereien in Fahrt gekommen sind. Heises Tätigkeit hat sich nun, obwohl immer noch neues Material hinzukommt, dahin verschoben, die Geschichte der Reedereien zusammenzustellen bzw. die Gesamtentwicklung zu beschreiben.

Bei der Bearbeitung seines Materials für den Zeitraum 1909 bis 1914 stieß er vor einigen Jahren in den „Mitteilungen des Deutschen Seefischereivereins“ aus dem Jahre 1910 auf folgende Notiz über einen Unfall vor 100 Jahren: Fischdampfer „Neuenfelde“ überrennt im September 1910 auf der Elbe bei Oevelgönne ein Boot, wobei letzteres sinkt und zwei Insassen ertrinken.

Da eine Notiz über eine Seeamtsverhandlung oder sogar ein entsprechendes Protokoll nicht

VOLLE KRAFT VORAUSS.

Die Seenotretter.

- bei jedem Wetter
- rund um die Uhr
- freiwillig
- unabhängig

**Bitte spenden auch Sie!**  
Spendenkonto 107 2016 | BLZ 290 501 01  
Sparkasse Bremen | [www.seenotretter.de](http://www.seenotretter.de)





Ein Bild aus vergangenen Zeiten: Fischdampfer „Neuenfelde“ vor etwa 100 Jahren zum Fang auslaufend vor Oevelgönne (Mit verkehrt herum gesetzter Nationalflagge!)  
Foto: Archiv Hans Jürgen Heise

aufzutreiben war, bat er mich, einmal nachzusehen, ob über diese Kollision eventuell etwas in den SVAOe-Annalen vorhanden wäre. Tatsächlich, im SVAOe-Jahrbuch 1909–1911 wurde ich fündig und fand auf den Seiten 71–72 folgende Stelle, die wir unseren Mitgliedern und Lesern nicht vorenthalten wollen:

„Am 4. Oktober (1910) fand die erste Fuchsjagd, veranstaltet von den Booten der S.V.A.Ö, statt. Unser Mitglied, Herr J. Freerks hatte zwei silberne Cockpitschilder gestiftet. 10 Boote hatten als Jäger gemeldet, die beiden erfolgreichsten Boote des Jahres wurden zu Füchsen bestimmt, es waren „Grete“ und „Wanderer“. Das Terrain war zwischen Mühlenberg und Leuchtturm Wittenbergen, Nord- und Südarm der Elbe. Die Füchse hatten von Oevelgönne ½ Stunde Vorsprung, der bei dem günstigen Ostwind gut ausgenutzt werden konnte.

Während es „Grete“ infolge ihrer guten Maskierung gelang, sich ihren Verfolgern fast bis zuletzt zu entziehen, wurde „Wanderer“ bald aufgeschreckt und trotz kühnster Segelmanöver vor Ablauf der 1½-stündigen Jagdzeit von „Willy“ durch einen meisterlichen Wurf zur Strecke gebracht.

Nach beendeter Jagd verfolgte die „Schwalbe“ noch die „Grete“ und übersah, als sie den Bug eines aufkommenden großen Dampfers kreuzte, einen Fischdampfer, der fast in gleicher Linie fuhr. Es war zu spät, die Kollision zu vermeiden. Zwei Mann sprangen über Bord, während der dritte, ein schwacher Schwimmer, sich am Boot festhielt. Das Boot wurde ziemlich achterlich vom Dampfer getroffen, ein kurzes Stück unter Wasser gedrückt und kam dann glücklich mit seinem Mann von der Schraube frei. Unsere Barkasse nahm die drei Schiffbrüchigen über und schleppte das havarierte,

aber gut schwimmende Boot an Land. Ein Exempel für die Segler, selbst beim Spiel die Augen nach allen Seiten zu haben und das Fahrwasser nach Möglichkeit zu meiden.“

Die Meldung, dass zwei Personen bei dem Unfall ertrunken wären, bewahrheitet sich glücklicherweise also nicht. Bei dem Kollisionsgegner handelte es sich um den Fischdampfer „Neuenfelde“, Fischereikennung PC 21 (P = Preußen, C = Cranz), gebaut 1906 auf der Werft G. Seebeck AG in Bremerhaven und am 24. Juli 1906 nach erfolgter Probefahrt an eine unter dem Dach der Cranzer Fischdampfschiff-Gesellschaft betriebenen Partenreederei abgeliefert, deren damaliger Korrespondentreeeder der am Fischereihafen in Altona bekannte Otto Bröhan war.

Zwischen den beiden Weltkriegen waren über 40 Fischdampfer in Hamburg und Altona beheimatet, und auch nach dem Krieg nahm ihre Zahl zunächst nur unwesentlich ab. Seefisch war in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts Volksnahrungsmittel, bis die Fänge infolge verbesserter Fangmethoden, Überfischung und Einrichtung nationaler Wirtschaftszonen stetig zurückgingen. Seit den 80er Jahren gibt es in Hamburg keine Fangflotte mehr. Fischdampfer gehörten also für mehrere Generationen von SVAOeern zu den normalen „Arbeitstieren“, und Begegnungen auf der Elbe oder auf See waren normal. Hier ein paar Informationen aus „Minis“ Archiv:

Die „Neuenfelde“ entsprach den damals üblichen Fischdampfertypen. Vermessen mit 205 BRT und 41 NRT war der Dampfer 35,44 m lang, 6,60 m breit und hatte eine Seitenhöhe von 3,90 m. Angetrieben wurde er von einer Dreifach-Expansionsmaschine, also einer Kolbendampfmaschine, mit einer Leistung von 350 PS. Gefischt wurde auf der Nordsee, aber auch schon vor Island. In beiden Kriegen wurden fast die gesamten Fischdampferflotten – nicht

nur Deutschlands – zum Kriegsdienst eingezogen und versahen Aufgaben als Vorpostenboote, Geleitschutz und U-Bootjäger vor den Küsten.

Der weitere Lebenslauf des Fischdampfers verlief, abgesehen von ein paar kleinen Kollisionen und Havarien, bis zu seinem Untergang – er sank, nachdem er am 6. Juli 1941 vor Kolberg auf eine deutsche Mine gelaufen war – trotz seines militärischen Einsatzes bei den Marinern in beiden Kriegen, recht unspektakulär und ist von Hans-J. Heise minutiös ermittelt und vollständig aufgezeichnet worden. Leider erlaubt es der Platz in unseren Nachrichten nicht, die interessante Untersuchung im vollen Wortlaut abzudrucken. Wer mehr wissen will, möge sich an ihn wenden.

Ich habe mich vergeblich bemüht, einiges über den Kollisionsgegner „Schwalbe“ in Erfahrung zu bringen. Vorweg bemerkt: Dies Boot ist mit den Booten der Familie Schaper desselben Namens weder „verwandt noch verschwägert“. Mein Großvater hatte damals zwar ein segelndes ehemaliges Fischerboot dieses Namens, aber das lag (damals schon!) in Eckernförde. Mein Vater besaß den kleinen Tourenkreuzer „Anna“, den er 1912 an Dr. Wilhelm Kreidel, ebenfalls langjähriges SVAOe-Mitglied, verkaufte. In der Zeit gab es viele Boote mit Vogelnamen, allein in der SVAOe bis zu drei „Schwalben“ gleichzeitig.

Über die in den Unfall verwickelte „Schwalbe“ sind die Informationen leider dürrtiger als über den Fischdampfer. Offenbar fand weder eine Seeamtsverhandlung noch eine polizeiliche Unfallaufnahme statt. Auch ein Bild dieses Bootes liegt nicht vor. Nach den damaligen Listen und Regattaprogrammen war es ein so genanntes „Alsterboot“ von 6,05 m Länge, worunter wohl eine leichte, offene Jolle zu verstehen ist. Es wurde 1909 – 1910 sowohl von H(ans?) Petersen, als auch von W(erner?) Petersen gesegelt. In der Mitgliederliste

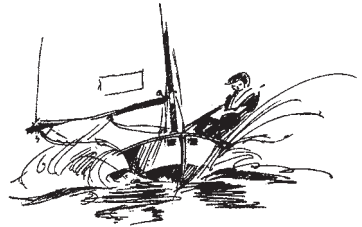
von 1912 sind vier Petersens verzeichnet, einer von ihnen ist allerdings in Kopenhagen, ein weiterer in Tsingtau-Kiautschou (China) ansässig. Zuletzt ist 1912 Ernst Wehlen als Eigner feststellbar, danach verliert sich die Spur des Bootes. Nach dem ersten Weltkrieg ist es nicht mehr feststellbar.

Schon 1910 trat Franz Steindorf als Eigner der „Schwalbe“ in Erscheinung. Sie muss also die Havarie überstanden haben. Er muss sich aber bald wieder von diesem Boot getrennt und ein größeres Kajütsboot gekauft haben, denn 1912 kollidierte er mit seiner nächsten „Schwalbe II“ auf dem Rückweg von Cuxhaven nach der Pflingstregatta ebenfalls mit einem Dampfer, wobei er und Ralf Flashoff ertranken, während zwei weitere Besatzungsmitglieder gerettet wurden. (Vgl. den Aufsatz „Wasser hat keine Balken – die tödlichen Unfälle“ in der SVAOe-Chronik, in „100 Jahre SVAOe“, S. 63).

Bleibt die Frage der gegenwärtigen Seglergeneration: Was ist oder was war eigentlich eine Fuchsjagd? Füchse auf dem Wasser? Herumbalerei von Booten aus? Hierunter muss man eine Segelsportveranstaltung verstehen, in der ein oder

zwei Boote – eben die „Füchse“ – von den später startenden „Jägern“ verfolgt, „gejagt“, aufgespürt und mittels eines übergeworfenen kleinen Sandsackes „zur Strecke“ gebracht werden mussten. Das Boot, dem das Aufstöbern und als Erstes das Überwerfen des Sackes gelang, war Sieger. Entkam der „Fuchs“ durch Schnelligkeit oder gutes Verstecken in den Weiten des Elbeästuars, so war er der Sieger. Ein Vergnügen also, das nur mit kleinen Schwertbooten möglich war und mit der allmählichen Vergrößerung von Länge und Tiefgang der Yachten irgendwann von selbst obsolet wurde.

Jürgen Schaper




---

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

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

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

**Bürozeiten der Geschäftsstelle:** Dienstag bis Freitag 8.30 bis 12.30 Uhr  
Dienstagnachmittag 15.00 bis 19.00 Uhr · Montags ist das Büro geschlossen

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

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

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

Die Redaktion behält sich vor, eingesandte Texte zu kürzen.

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

E-Mail: info@evert-druck.de

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

E-Mail: mail@svaoe.de

Die Bezugsgebühr ist im Mitgliedspreis enthalten.

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

Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier

## Zu guter Letzt

### Willkommen in Faaborg

„Faaborg Hafen ist nicht der größte Hafen von Fünen, aber manche glauben, es ist die beste. Ein Multi-Jahres-Plan Renovierung und Erweiterung steht vor der Vollendung. Dies wird so Faaborg Hafen zu einem der modernsten. Es wird die Aufmerksamkeit gilt, ist das Segeln Gäste bezahlt, was zu einem anhaltenden Anstieg der Zahl der Anrufe – auch wenn andere Häfen keine Berichte über den Rückgang.

Der Hafen hat in den letzten 5 Jahren eine laufende Modernisierung und Erweiterung – und es ist auch zu diesem Zeitpunkt. Dies führt jedoch, dass über den Charme und die Atmosphäre, die immer Faaborg Hafen ist gekennzeichnet geht. Während der Sommermonate geht vielen spannenden Aktivitäten auf den Hafen und Stadt Faaborg, damit niemand sich langweilt.

News aus Faaborg Harbour gehören neues Badezimmer und WC-Anlagen im kommerziellen Hafen, unter anderem mit einer Behinderung Bad und WC, Waschmaschine und Trockner. Expansionspläne für die nächsten 2–3 Jahre ist, dass „Østkajen“ muss um 80 Meter verlängert werden – und 7 m in die Tiefe, es ist also bereit für das erste Kreuzfahrtschiff Mai 2011. Dann gibt es die „Shot Hafen“ um ca. verlängert werden. 190 neue Plätze. Es gibt Treiben in und um Port Faaborg den kommenden Jahren, aber wir natürlich wie immer auf unsere Kunden konzentrieren und müssen immer so herzlich willkommen heißen.“

So wie in diesem Vorwort geht es auch im Inhalt des „Faaborg Havnemagasin 2010“ fröhlich „deutsch“ plaudernd weiter... Für die deutsche Übersetzung wurde wahrscheinlich, über englisch, ein Computer verwendet, der sonst unverständliche Gebrauchsanweisungen für ostasiatische Industrieprodukte zusammenbastelt.



Abschied von einem schönen Sommer

## Zu unserem Umschlagbild

### Der Maler und Grafiker Lyonel Feininger

Unsere aufmerksamen Leser sind es seit vielen Jahren gewohnt, auf dem äußeren Umschlag, der so genannten Seite „U 1“ wie die Fachleute sagen, die Reproduktion einer künstlerischen Darstellung mit Bezug zu unserem Sport zu finden. Bis 2003 in schwarz-weiß, seitdem in Farbe. In der SVAOe und in ihrem Freundeskreis stellten und stellen uns zahlreiche namhafte Maler, Zeichner und Grafiker hierfür kostenlos Vorlagen zur Verfügung. Abgesehen davon, dass es schön und abwechslungsreich aussieht sehen wir darin nicht zuletzt einen kleinen Beitrag zur Pflege der Kultur unseres Sportes.

Wir möchten uns daher an dieser Stelle zunächst einmal besonders bei unseren künstlerischen Mitgliedern Hinnerk Bodendieck, Wilfried Botha, Johannes Holst (†), Hans Leip (†), Wolfgang Mackens, Jochen Peschke, Ralf Preuss, Marlies Schaper, Jörg Schildt, René Schneiders, Walter Schulz (†) und Marcus Boehlich (letzterer mit interessant verfremdeten Fotos von Kay Rothenburg) bedanken. Wussten Sie, dass es in der SVAOe so viele bildende Künstler gab und gibt? Außerhalb der Vereinigung danken wir unseren Freunden Christel Hudemann, Volker Meier (†), Kurt Schmischke (†)

und Rainer Ullrich, die wir gelegentlich anpumpen. Bekannte verstorbene Seemaler, bei denen wir ebenfalls Anleihen machten, waren norddeutsche Maler wie Johannes Magerfleisch, Age Nissen und Geo Wolters, sowie international bekannte wie zum Beispiel Edward Hopper, Lyonel Feininger und Edouard Manet.

Jede Abbildung enthält einen Hinweis auf das Motiv und natürlich den Namen und oft die Lebensdaten des Malers oder Zeichners. Ich habe mir überlegt, dass es dem Verständnis besser dienen könnte, sich der kleinen Mühe zu unterziehen, dessen Schöpfer am Ende des Heftes kurz vorzustellen.

Beginnen wir doch gleich mit dieser Ausgabe: Lyonel Feininger, geb. 1871 in New York und gestorben 1956 ebenda, begann als Karikaturist und malte, angeregt vom Kubismus, Architektur-, Meeres- und Segelbilder. Von 1919 bis 1933 lehrte er am Bauhaus, 1936 kehrte Feininger in die USA zurück. Besonders seine Segelbilder bestechen durch ihre prismatischen gebrochenen und sich in zarten Tönen überblendenden Formen. Seine Darstellungen orientieren sich an den Schiffstypen und Taklungen des frühen 20. Jahrhunderts.

Jürgen Schaper



**Beckerbillett · Hamburg**  
 Eintrittskartendruck und Kassensysteme

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