

SVAOe NACHRICHTEN

4-2012 JULI / AUGUST



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

90. Jahrgang

Juli / August 2012

Nr. 4

Grüße aus Tahiti



Die „Guvnør XL“ von Karsten Witt auf ihrer Weltumseglung, hier vor Anker in Moorea. Einen Bericht von den Fiji-Inseln finden sie in diesem Heft.

Foto: Karsten Witt

In dieser Ausgabe

Nachruf auf keinen besonderen Sommer	2
Geburtstagsgrüße	5
Neuaufnahmen	5
Nordseewoche	6
Einmal rund um Skagen	8
XIII. Elbe Klassik	13
Aalregatta in Eckernförde	14
Lernen mit Spaß	16
Optis auf See	17
Otterndorf	18
Erfolg für SVAOe-Kutter	19
„Philomena“ in Norwegen	21
„Gunvør XL“ in Fiji	26
„Heti“ ex „Saturn“ wurde 100	30
Schwerpunkt ist die „Iduna“	32
Altjunioren im Winter 2011/12	34
Aus dem DSV	35
Nautische Nachrichten	36
Dies und das	38
Das besondere Buch	40
Lofoten... Zu unserem Titelbild	42
Lesevergnügen für verregnete Tage	43
Zu guter Letzt	44

*Man fragt sich bei Kälte und Nässe
ist Navigare wirklich necesse.*

Nachruf auf keinen besonderen Sommer

„Wo es warm ist kann jeder segeln“. Mit diesen Worten bewerte Admiral Harro Rösing (†), mit dem ich in freundschaftlicher Verbundenheit viele Jahre in der Prüfungskommission für den Fahrtenwettbewerb der Kreuzer-Abteilung des DSV Segelreisen beurteilte, Fahrten in den sonnigen Süden. Er, dem im Krieg in der Arktis selbst mehrere Finger abgefroren waren, bewerte Segelreisen, die in den hohen Norden oder zumindest in kältere und rauere Wetterzonen geführte hatten, sportlich und seemännisch grundsätzlich höher als in den sonnigen Süden.



Wie Recht er, der mit seinem kleinen Boot selbst bis ins hohe Alter (er wurde 99 Jahre alt!) noch weite Reisen in nördliche Gewässer machte, mit seiner Auffassung hatte, konnte im vergangenen Sommer jeder, der „nur“ Ziele in der Ostsee, sei es nach Norden oder Osten, ansteuerte aus eigener Anschauung bestätigen. Ihnen machte ein lang anhaltendes Schietwetter das Leben und das Segeln schwer. Nicht alle Vorhaben wurden verwirklicht, nicht alle Ziele erreicht. Man hörte sogar von Seglern, die ihre Reise abbrachen und kurz entschlossen einen Flug in den Süden buchten.

Das zugegebenermaßen ungewöhnlich schlechte Wetter in der Hauptferien- und Reisezeit führte



teilweise zu ungewohnten Reaktionen. „Nie wieder segeln, Das Boot wird verkauft. Wir wollten schon immer ein Haus auf Mallorca“. Solche oder ähnliche Überreaktionen hörte man öfter. Es wurde aber auch gesegelt. Regatten auf vielen Revieren – Rund Skagen wurde, wie Heiko Tornow in dieser Ausgabe schreibt, zur Herausforderung für Mannschaften und Material. Aber auch Langfahrten wurden durchgeführt, wie die Reise der „Philomena“ zum Nordkap zeigt. Viele aber gaben ihre geplanten Kurse und Zielhäfen auf.

Was war denn nun eigentlich geschehen? „Was ist mit dem Wetter los?“ Das war diesen Sommer Hauptthema in den seltenen trockenen Stunden und den von Bord zu Bord geführten Gesprächen. Offenbar verwöhnt von einer Lebensweise, die Negatives nicht mehr kennen will und Unangenehmes aus den Gedanken ver-

bannt, wurden gewagte Verschwörungstheorien diskutiert. Sogar der so genannte Klimawandel wurde bemüht, obwohl es ja nicht wärmer, sondern viel kälter als normal war.

Traf es die Segler unvorbereitet? Und liegt dies aber vielleicht auch daran, dass die allgemeinen Kenntnisse über das Wettergeschehen offenbar allmählich abhanden zu kommen drohen? In den Gesprächen traf man jedenfalls gelegentlich auf eine überraschende Unkenntnis der Wetterentwicklung, die es vor wenigen Jahren in dieser Form noch nicht gab. Das Wetter, auch das gelegentlich außergewöhnliche, hat offenbar keine natürlichen und damit vorhersehbaren oder wenigsten nachvollziehbaren Ursachen mehr. Es kommt ja zunehmend aus den kleinen schwarzen Kästen und deren polierten Bildschirmen, auf denen manche Menschen, statt anderer sinnvoller Beschäftigungen, pausenlos herum reiben oder

www.foto-wannack.de

Haben Sie schon ein Geschenk gekauft?

Für den wichtigsten Mann an Bord, eben Ihre Frau. Damit Ihre Frau auch im nächsten Sommer wieder mit auf Langfahrt geht. Denn dieser Sommer war nicht besonders schön, wir haben unseren Frauen doch einiges abverlangt. Also ein kleines Dankeschön, wäre wohl angebracht.

Wir haben da auch Ideen, z. B. eine kleine **Digitalcamera von Canon (schon für 99.- Euro)** um die Enkelkinder zu fotografieren oder um von den Reisen Erinnerungen mitzubringen. Ein **Taschenfernglas 8x20 von NIKON** haben wir schon für **95.- Euro** oder von **ZEISS das Taschenfernglas Victory 8x20 für 489.- Euro**. Und für den Kapitän ein neues Fernglas? Da der Platz hier klein ist, unser Angebot aber groß, sprechen Sie uns persönlich an und wir beraten Sie gern. Auch unsere kleine Broschüre „die Merkmale guter Ferngläser“ senden wir Ihnen kostenlos zu.

Besuchen Sie uns in der Neanderstraße am Michel in der Carl Töpferstiftung und wir zeigen Ihnen mit Blick auf den Hamburger Michel alles was es Neues gibt.



FOTO-WANNACK

Neanderstraße 27 · 20459 Hamburg (seit 1931)

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

zupfen. Zugegeben, sie sind eine tolle Erfindung, die vielerlei wichtige (und noch mehr unwichtige) Informationen abrufbar machen. Aber es scheint, als ob manche Anwender glauben, dass sie die empfangenen Wetterinformationen – zugegebenermaßen anschaulicher und eindrucksvoller als mit dem guten alten Dampfradio mit seinen biedereren Wetterberichten und -Vorhersagen – besser aufzeigen. Aber das Wetter selbst machen sie auch nicht. Das macht die Natur, deren Beobachtung mit der technischen Aufrüstung oft vernachlässigt wird. Die Wetterdienste, die ja auch die Informationen für die Minicomputer liefern, deuten es bloß. Ohnehin üben Bildschirminformationen unbestritten eine gewisse Suggestionskraft auf den Betrachter aus. Mit ihrer Perfektion suggerieren sie fälschlich die absolute Richtigkeit der dargestellten Daten.

Die Gespräche über Naturvorgänge wie das Wetter offenbarten manchmal oft eine geradezu erschreckende Unkenntnis. Das wiederum führt zu den erwähnten (Über)Reaktionen (Mallorca!). Wer liest noch regelmäßig sein Barometer ab? Wer beobachtet ständig die Zeichen am Himmel? Und wer blickt denn heute noch in den „Prügel“, den „Krauß-Meldau“, den „Kachelmann“ oder das Standardwerk „Seewetter“ des DSV-Verlages? Wer macht sich über Wetterkunde und -entwicklung, die Entstehung von Tiefdruckgebieten, ihre Zugbahnen sowie ihre Auswirkungen auf unsere Segelgebiete, selbst ein Bild? Es ist zu befürchten, dass es nicht mehr allzu viele sind.

Als ich Ende Juni Segelfreunde auf die gute, alte aber fast immer zutreffende „Siebenschläferregel“ erinnerte, nach der, wenn sich bis dahin in unseren Breiten nicht eine beständige stationäre Hochdruckzone – ein so genannter kontinentaler Sommer – gebildet hat, ein atlantischer „Sommer“ mit ständig heranziehenden

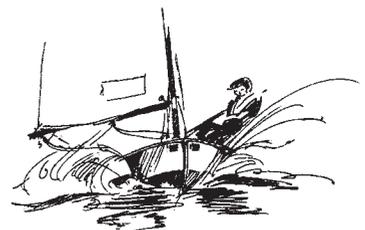
Tiefdruckgebieten und entsprechend regen- und starkwindreichem Wetter zu erwarten ist, stieß ich überwiegend auf Unkenntnis und Ungläubigkeit.

Meine „Prophezeiung“ erfüllte sich. Doch was bedeutet das: „schlechtes“ Wetter? Das gibt es gar nicht. Es gibt nur unvorbereitete Besatzungen und unzureichende Schiffe. Es ist ganz gut, wenn Rasmus uns hin und wieder mal die Zähne zeigt, denn milde Sommer führen in der Regel zur Minderung des Problembewusstseins. Ich will mich hier nicht als Hobbymeteorologe profilieren, aber in früheren Jahren gehörte eine gründliche Einführung in die Wetterkunde zum unverzichtbaren Bestandteil der Führerscheinkurse.

Trösten wir uns zum Schluss mit der Feststellung Heinrich Heines: „In Deutschland ist der Sommer nur ein grün angestrichener Winter!“ Und „grün“ wurde es wirklich, wie Gartenbesitzer nach ihrer Rückkehr feststellen konnten. Haken wir also den vergangenen Sommer ab und freuen uns auf den nächsten.

Schöne Spätsommer- und Herbsttage auf dem Wasser wünscht

Jürgen Chr. Schaper
Kommodore



Herzliche Glückwünsche!

Nach den wind- und regenreichen Sommermonaten hoffen wir auf einen milden Herbst, in dem zahlreiche Mitglieder Geburtstag haben werden. Wieder können viele von ihnen einen runden Geburtstag feiern. An sie gehen unsere besonderen Grüße und Glückwünsche. Natürlich gratulieren wir auch allen anderen alten und jungen Mitgliedern, die in ein neues Lebensjahr eintreten, zu ihrem Geburtstag und wünschen allen ein gesundes neues Lebensjahr.

05.09.	Ingo Haacker	80 Jahre
11.09.	Jens-Peter Jesse	55 Jahre
16.09.	Volker Riechers	50 Jahre
22.09.	Michael Stamp	30 Jahre
29.09.	Bernd Gallbach	60 Jahre
30.09.	Babette Börner	20 Jahre
01.10.	Moritz Steffen	30 Jahre

Von Herzen. Von Hand.

- individuelle Yacht-Neu- und Ausbauten
- Tuckerboote
- Maler- und Lackarbeiten
- detailgetreue Restaurierung
- fachgerechte Osmosebehandlung

In meisterhafter Handwerkstradition verwirklichen wir Ihre Boots-Ideen. Außerdem bieten wir Reparaturen in Holz und Kunststoff, sowie den kompletten Rundum-Service bis hin zum Winterlager – direkt am Hamburger Yachthafen in WWedel. Fragen Sie uns.

Wegener Jachtwerft GmbH

Deichstr. 23 – 27 · 22880 Wedel
Tel. 0 41 03 / 33 44 · Fax 0 41 03 / 177 96
www.wegenerjachtwerft.de · Email: info@wegenerjachtwerft.de



Nordseewoche

Wind kam erst zur Skagenregatta Hamburg-Cuxhaven

Die 78. Nordseewoche begann am Freitag, dem 25. Mai 2012 am frühen Morgen um 06.30 Uhr auf der Elbe vor dem Yachthafen. 38 Yachten starteten bei strahlendem Sonnenschein zum „Haspa Private Banking Cup“, wie die gute alte Cuxhaven-Wettfahrt der SVAOe heute heißt. Der beim Start schwache Wind flaute im Laufe des Vormittags so stark ab, dass Wettfahrtleiter Jürgen Raddatz (SVAOe) sich zur Bahnverkürzung gezwungen sah. Erste Yacht im neuen Ziel zwischen den Tonnen 63 und 64 war erwartungsgemäß die nagelneue Regattayacht „Varuna“ (Jens Kellinghusen, NRV). Kurz danach kam die „One 4 All“, die schon als „Rubin XV“ viele Erfolge ersegelte, ins Ziel. „One 4 All“ ist ein Segelprojekt, das der Aus- und Weiterbildung junger, ambitionierter Seglerinnen und Segler dient und vom Sailing Team Germany organisiert wird. Sehr gut segelte auch die „Chosi VI“ (Michael Wunderlich, BSC). Sie lag lange auf dem zweiten Rang hinter „Varuna“ und wurde noch kurz vor dem Ziel von „One 4 All“ überholt. Sie wurde nach berechneter Zeit Gesamtsieger nach ORCi und in der Gruppe ORCi 3+4.

Nach ORC Club wurde „Kühnezug Goldkatze“ (Böttcher) Gesamtsieger nach ber. Zeit. „One 4 All“ wurde nach ber. Zeit Sieger der Gruppe ORCi 1. Wir freuen uns über den Erfolg von „Fair Do’s“ von Till-Richard Hagelstein (SVAOe) in der Gruppe ORC Club 3+4! Weiter nahmen unter SVAOe-Stander nur noch „Panda“ (Axel Godefroy und „Ballerina II“ (Berend Beilken) teil, die sich leider nicht als Preisträger qualifizieren konnten.

Cuxhaven-Helgoland

6 Noch am Freitag startete um 18.00 Uhr in

Cuxhaven die erste Regatta der Deutschen Meisterschaft im Hochseesegeln mit 19 Teilnehmern nach Helgoland. Die DM-Hochseesegeln wurde am Pfingstwochenende mit Regatten bei und rund Helgoland fortgesetzt.

Der Sonnabend ist der Tag der Zubringerregatten. Früh am Morgen starteten von Cuxhaven, Bremerhaven, Wilhelmshaven und Hallig Hooge aus über 100 Yachten in den sonnigen Tag nach Helgoland. Sowohl an den Startorten als auch auf der Insel selbst herrschte bestes Sommerwetter, leider mit nur schwachem östlichen Wind, der im Laufe des Vormittags weiter nachließ. Die Wettfahrtleitung verkürzte daher die Bahn und verlegte das Ziel an die Tonne Elbe Außenreeede 3. Dort dauerte es fast drei Stunden, bis Wettfahrtleiter Marcus Boehlich (SVAOe) alle Schiffe gezeitet hatte. Schnellste Yacht war die 25 Meter lange „Calypsosforfour“ (Dr. Gerhard Clausen, NRV). Sechs Yachten trieben infolge des starken Stromes und fehlenden Windes am Ziel vorbei. Sie gaben aber nicht auf und versuchten, gegen die Strömung ins Ziel zu segeln. Von Cuxhaven erreichten 62 Yachten das Ziel darunter vier SVAOeer.

DM Hochseesegeln

Die 19 Teilnehmer-Crews der DM waren mit ihrer ersten Wettfahrt bereits am Freitag nach Helgoland gesegelt. Der Start zur Wettfahrt „Hummer 1“ fand nach zweifacher Verschiebung um 16.00, der zweite erst um 18.45 Uhr statt. Gesche Boehlich (SVAOe) von der Wettfahrtleitung teilte mit, dass man die Bahn verkürzt habe, um beide Wettfahrten noch vor der abendlichen Boot Regatta-Party durchführen zu können. Bei beiden Wettfahrten gab es Frühstarts und Rückrufe. Beim zweiten Startversuch hisste Wettfahrtleiter Dr. Stefan Lehnert die schwarze Flagge. Damit wird jeder Frühstarter



Links im Bild „RubiX“ GER 6025 (HSC), Deutscher Meister im Hochseesegeln 2012 Foto: H. Franck

disqualifiziert. Zwei wurden so von der Wettfahrt ausgeschlossen. Noch bis in die Nacht mussten mehrere Proteste entschieden werden.

Am Pfingstsonntag wurde beim BHF-Bank-Cup Rund Helgoland der Deutsche Meister der Gruppe ORCi 2, 3 und 4 ermittelt. Das Jugendboot des HSC „RubiX“ mit Skipper Johannes Müller gewann überraschend den Meistertitel. Es verwies damit den vorigen Deutschen Meister „patent3“ (Jürgen Klinghardt, NRV) auf den Zweiten Platz. „patent3“ als auch „RubiX“ sind Yachten vom Typ X332 der dänischen Werft X-Yachts. In der Gruppe ORCi1 kam auf der Nordseewoche keine gültige Meisterschaftswertung zustande, da nur acht Yachten in dieser Gruppe gemeldet hatten und nur sieben tatsächlich starteten. Für eine gültige Meisterschaftswertung sind aber zehn Yachten am Start erforderlich.

Skagen-Regatta

Die Nordseewoche ging am 1. Juni mit dem Zieldurchgang der letzten Yacht, der 9,32 Meter langen „Tramontane“ (Dr. med. Jens Kohfahl, SVC), zu Ende. Sie war damit drei Tage, 21 Stunden, 44 Minuten und 20 Sekunden auf See gewesen. 62 waren am Pfingstmontag vor Helgoland zur 510 Seemeilen langen Pantaenius Rund Skagen Wettfahrt gestartet. Ins Ziel kamen

nur 46 Boote, der Rest hatte aufgegeben, elf davon allein in der ersten Nacht. Erste Yacht im Ziel wurde am Donnerstagmorgen die 19,50 Meter lange „SEB“ aus Rostock. Berechnet über alle ORC-Gruppen gewann jedoch die letzte Yacht im Ziel, die „Tramontane“

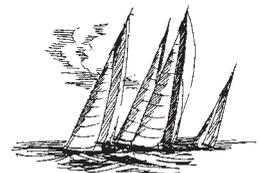
Über den Verlauf der Wettfahrt bei schwerem Wetter liegt eine umfangreiche Berichterstattung vor, auf deren Wiedergabe hier leider aus Platzgründen verzichtet werden muss. Wir verweisen stattdessen auf den lesenswerten Bericht des Skippers der „Luv“, Heiko Tornow, für das STADER TAGEBLATT, den wir in diesem Heft abdrucken.

Hier nur soviel: Zur Regatta hatten zwei SVAOe-Yachten „Prime Sails Fair DOS“ (Till-Richard Hagelstein) und „Luv“ (Heiko Tornow) gemeldet, die das Rennen beendeten. Nach gesegelter Zeit lagen sie auf den Plätzen 9 und 18. Nach ORC (alle Berechnung) lagen sie auf den Plätzen 32 und 33. Nach ORCclub 1 wurde „Luv“ 3. von 9 gewerteten, nach ORClint 2 wurde „Prime Sails Fair DOS“ 7. von 10. Immerhin – alle sind angekommen!

Die von mir erarbeitete Kurzfassung kann nur einen Einblick geben. Alle Angaben unter Vorbehalt und ohne Gewähr.

(Ich kann mir aber die Bemerkung nicht verkneifen, dass mir die geringe Zahl von SVAOeern an den Regatten aufgefallen ist).

Jürgen Schaper



Einmal rund um Skagen

Der Buxtehuder Skipper, unser Mitglied Heiko Tornow, segelte mit seiner Crew auf seiner „Luv“ die Regatta und berichtete darüber in mehreren Fortsetzungen im STADER TAGEBLATT. Wir bringen den informativen Bericht mit seiner Genehmigung textlich unverändert in der Urfassung der Presseveröffentlichung und bitten dabei die Leser der SVAOe-Nachrichten um Verständnis, dass der Autor ihn für seglerische Laien verfasst hat. Red.

Die „Luv“ ist den TAGEBLATT-Lesern noch in bester Erinnerung: Der Buxtehuder Skipper Heiko Tornow und seine Crew haben bei zahlreichen Wettfahrten auf mehreren Kontinenten mit der Segelyacht „Luv“ schon viel erlebt und mitgemacht. Hier berichtet Tornow von einem neuem Segeltörn, der Regatta „Skagen-Rund“.

Wir sind ziemlich spät dran diesmal. Am Nachmittag des Pfingstmontag fällt der Startschuss zur Regatta, und das Schiff ist noch lange nicht seeklar. Vor uns

liegt die „Skagen Rund-Regatta“, das mit 520 Seemeilen längste und von der Beteiligung mit 68 Schiffen größte Seerennen, das in Deutschland veranstaltet wird. Es geht von Helgoland über die Nordsee und durchs Skagerrak, erst an Jütland nach Norden hinauf, dann an Jütland hinunter ins Kattegat und

dann durch die Belte südwärts nach Kiel. „Skagen-Rund“ ist Abschluss und Höhepunkt der Nordseeweche, die in jedem Jahr zu Pfingsten die Hochseesegler auf Helgoland zu einer Serie von Regatten versammelt.

Und die Ausrüstung unserer „Luv“, einer zehn Jahre alten X 482 mit Heimathafen Buxtehude, ist durchaus noch unvollständig. Bei der Sicherheit vor allem haperte es noch bis Donnerstag. Die große Rettungsinsel für unsere zehnköpfige Besatzung ist zwar eben erst gewartet worden, und das ist durch Zertifikat auch belegt. Aber bei den Rettungswesten stellte sich heraus, dass einige ihr Haltbarkeitsdatum längst überschritten hatten. Meine eigene stammt noch vom „Blue Race“, der Transatlantischen Regatta von New York nach Hamburg, und das ist fünf Jahr her. Auch die roten, weißen und lauten Seenotsignale und Raketen mit Fallschirm sind überlagert. Sie taugen nicht mal mehr für die Pyrotechniker von St. Pauli. Frische müssen her. Die Sicherheitsobleute der Nordseeweche kennen da kein Pardon: Schiffe, die nicht bis ins Kleinste die



„LUV“ legt los! Leider haben wir kein aktuelles Foto von der Yacht oder von der Regatta, deshalb hier ein Archivbild. Foto: Archiv SVAOe

Ausrüstungsvorschriften erfüllen, dürfen nicht an den Start. Marcus Boehlich von der Regattaleitung hat überhaupt keine Lust, irgendwelche Nachlässigkeiten zu dulden: „Man stelle sich vor, es kommt auf See jemand zu Schaden, weil wir zu großzügig waren. No way.“ Also müssen wir uns darauf einstellen, dass Marcus und sein Team auf jedem teilnehmenden Schiff pingelig prüfen, ob alles o.k. ist.

Alles – das sind 52 eng bedruckte DIN A 4 Seiten der „Sicherheitsrichtlinien Ausrüstung und Sicherheit“ des Deutschen Segler-Verbandes. Vom Erste-Hilfe-Handbuch bis zum Notruder, von Seenotfunkbaken bis zum Radarreflektor – alles muss an Bord sein, funktionsfähig und einsatzklar. Nicht selten ist es vorgekommen, dass besonders teure Ausrüstungsgegenstände von sparsamen Skippern nur für die Zeit der Sicherheitsinspektion an Bord zum Vorzeigen lagerten, geliehen von guten Freunden auf anderen Schiffen. Aber auch die Männer von der Regattaleitung haben dazugelernt, und nur selten gelingt es, ihnen ein X für ein U vorzumachen.

Seit einigen Jahren verlangt die Regattaleitung von allen Teilnehmern, mit gesetzten roten Sturmsegeln zum Start zu fahren. Nur so kann sie wirklich sicher sein, dass auch wirklich keine Yacht ohne Schwerwettertücher losfährt. Die „Luv“-Crew muss nicht davon überzeugt werden, dass Sturmsegel eine unabwiesbare Notwendigkeit sind. Dreimal sind wir in der Vergangenheit mit dem sehr seetüchtigen Schiff durchs Skagerrak gesegelt. Und jedes Mal hat es geblasen wie nichts Gutes. Windstärken bis elf Beaufort haben wir erlebt. Jetzt sind für die nächsten Tage erträglichere Bedingungen angesagt. Aber traue einer dem Wetterbericht. Zum Start sind wir und das Schiff seeklar und für Flaute ebenso gerüstet wie für Sturm.

Zehn werden eine Mannschaft – die „Luv“ startet zur Regatta Vom Spinnaker und (wag)halsigen Manövern auf hoher See

Leinen los für die „Luv“: Der Buxtehuder Skipper Heiko Tornow und seine Crew sind am Pfingstmontag zur Regatta „Skagen-Rund“ gestartet. Von der Wettfahrt berichtet Tornow für das TAGEBLATT: In dieser Zusammensetzung sind wir noch nie gemeinsam gesegelt. Auf Jörn, Arne und Jörg kann ich mich blind verlassen. Sie waren an Bord der „LUV“ beim „Blue Race“ über den Atlantik. 22 Tage lang. Da lernt man sich kennen. Ausgezeichnete Seeleute und gute Bordkameraden sind auch James, Stephan, Michael und Till. Auf Nord- und Ostsee waren wir gemeinsam auf mancher Sturm- und Langfahrt. Mit Salzwasser getauft auch Götz und Phillipine, die einzige Frau, die mit uns die Regatta „Skagen rund“ mitsegeln wird. Zehn Individuen also mit einschlägiger Erfahrung für die längste deutsche Hochseeregatta von Helgoland durchs Skagerak nach Kiel. Aber sind wir auch eine Mannschaft? Wir haben nur den Pfingstsonntag und den halben Pfingstmontag Zeit, eine zu werden. Das Teambuilding beginnt in Cuxhaven. Gemeinsam zu zehnt auf engstem Raum zu schlafen, das Konzert etlicher Krawallschnarcher hinzunehmen, den spitzen Ellenbogen von Till im Gesicht und den duftenden Seestiefel von James unmittelbar vor der Nase – wer das aushält, darf mit uns auf Kaperfahrt fahren. Nach diesem Härtetest und einem schnellen Frühstück im Cockpit geht's mit der auslaufenden Tide auf der windlosen Elbe nach Helgoland. Ereignisloses Motoren, prima Gelegenheit, die Wachen einzuteilen. Das machen die beiden Wachführer völlig undemokratisch unter sich aus.

Kriterien für die Auswahl sind die mutmaßlichen Talente der Mannschaftsmitglieder. Weil auf See

alle vier Stunden eine Wache in die Koje kriecht, muss jede Position von der aufziehenden Truppe möglichst gleich gut besetzt werden. Die Jobs an Bord sind vielfältig: Ruder gehen, Segel trimmen, Navigation übernehmen, Kaffee kochen, taktische Überlegungen anstellen, beim Segelwechsel auf dem Vorschiff und am Mast Schwerstarbeit verrichten und unter Deck die Segel fachgerecht wieder in ihre Säcke packen, Butterbrote schmieren oder Spagetti kochen. Die Crew nimmt die Personalentscheidungen der Schiffsführung widerspruchslos hin. Wie zur Belohnung kommt Wind auf. Das Großsegel steigt am Mast hoch. Der Spinnaker, gut 170 Quadratmeter superleichtes schneeweißes Tuch, soll auch gesetzt werden und für die einer Rennyacht angemessene Geschwindigkeit sorgen. Außerdem wollen wir einige Segelmanöver einüben.

Jetzt, lieber Leser, wird dieser Bericht ein wenig fachlich. Es ist nämlich einigermaßen unmöglich, einem seglerischen Laien verständlich zu machen, wie zum Beispiel eine Halse mit einem asymmetrischen Spinnaker funktioniert, warum es wichtig ist, dass jeder an Bord präzise weiß, was seine spezifische Aufgabe ist und was die anderen an ihren jeweiligen Manöverpositionen tun. Vorab: Eine Halse ist das Gegenteil einer Wende, bei der das Schiff, hoch am Wind segelnd, mit der Nase durch den Wind geht. Das Großsegel kommt automatisch ohne Zutun der Crew auf die andere Seite, das Vorsegel muss an seiner Schot und mit Windhilfe rasch herum geholt werden. Eine Wende dauert bei einer eingespielten Mannschaft nur wenige Sekunden. Bei einer Halse gehen allein bei der Vorbereitung gefühlte 23 Minuten vorbei. Das vor dem Wind segelnde Schiff muss mit seinem Heck durch den Wind. Das Großsegel kommt überhaupt nicht von allein auf die andere Seite, wenn man Pech hat und bei viel Wind nicht aufpasst, schlägt der Baum

mit dem riesigen Tuch mit großer Gewalt und hohem Tempo von Luv nach Lee. Dabei kommt es gerne mal zu dem berühmten „Mast- und Schotbruch“, und der eine oder andere Segler ist dabei über Bord gegangen, mal mit, mal ohne gebrochene Knochen. Dabei ist das Großsegel nicht mal das eigentliche Problem. Auch der Spinnaker, das überdimensionierte ballonartige Vorsegel, muss bei der Halse die Seite wechseln. Das ist kompliziert und wird deutlich, wenn ich darauf hinweise, dass ein Groß ausschließlich mit der Großschot, einer langen Leine am Ende des Großbaums, bedient, oder, wie Segler sagen, „gefahren“ wird. Der Spinnaker aber verlangt weit mehr Aufmerksamkeit. Und das sind die Leinen, mit denen er „gefahren“ wird: Spifall, Luvschot, Leeschot, Topnant, Baumniederholer, Achterholer (zweifach), Halsleine, hab ich was vergessen? Wer welche Leine wann und warum und wie bedient, will ich hier verschweigen. Nur so viel: Nachdem wir das Manöver ein gutes Dutzend Mal eingeübt hatten, waren wir eine zwar einigermaßen erschöpfte, aber vollständig aufeinander eingespielte Mannschaft. Einigermaßen enttäuschend nur, dass der Wetterbericht für die Stunden nach dem Start stramme Winde aus Nordwest vorhersagte. Nix mit Spinnaker. Hoch an die Kreuz, Wende um Wende. Wir haben 520 Seemeilen vor uns.

Flaute und ein Elch in Seenot Hilfseinsatz wirft die Crew hoffnungslos zurück

Leinen los für die „Luv“: Der Buxtehuder Skipper Heiko Tornow und seine Crew sind am Pfingstmontag zur Regatta „Skagen-Rund“ gestartet. Kein Wind, keine Fahrt, kein Kaffee. Wir dümpeln im Skagerrak und sehnen uns fast nach den Bedingungen der letzten Wettfahrt zurück. Damals, beim „Pre Blue Race“, hatte uns „ein Orkan im Griff“. 24 Stunden kämpften

wir zwischen Südnorwegen und Norddänemark gegen Wellenberge, Seekrankheit und wachsende Mutlosigkeit. Das Ziel war Hamburg, aber wir schafften mit unserer kleinen Sturm-Besegelung einfach keine Meile nach Süd. Es war etwa auf der gleichen Position, die wir jetzt haben, als wir schließlich klein beigaben und nach Skagen abdrehten. Dann ging's ratzfatz. Vor dem Wind ist die Sache einfach. Vor viel Wind, natürlich. Der müde Hauch, der jetzt über das Skagerrak schleicht, reicht nicht mal, die ölige Wasseroberfläche zu bewegen, geschweige die 15,7 Tonnen der „Luv“. Rückblende. Logbucheintrag gestern Nacht, 04.20 Uhr. Wind Nordwest in Böen bis acht. Scheißwetter und sehr grobe See. Doppelt gerefftes Groß und kleine Genua. Auf der Seenotfrequenz unseres UKW-Gerätes gibt es einen Alarmruf. Der Skipper der Segelyacht „Peter von Seestermühe“ gibt einen Hilferuf der Yacht „Der Elch“ weiter. Die Mannschaft des 40 Fuß langen Bootes vom Typ Elan fürchtet, in der groben See den Kiel zu verlieren. Das Schiff würde dann sinken. Ein echter Seenotfall. Der Elch-Skipper bittet um Hilfe. Wir sind nur elf Meilen vom Havaristen entfernt. Wir könnten helfen.

Zwei Minuten nach dem Notruf sind wir auf Gegenkurs und laufen vor dem Wind mit rauschender Fahrt, in der Spitze 13,3 Knoten, nach Süden zur Position des Havaristen. Bremen Rescue, die Seenotfunkstation für die Deutsche Bucht, meldet: Die „Luv“ läuft zum Havaristen. Wir überlegen, wie wir bei diesen Bedingungen überhaupt helfen könnten. Ein Vorschlag: Wir lassen unsere Rettungsinsel an einer Leine zum „Elch“ rübertreiben. Ob das eine gute Idee war, müssen wir nicht ausprobieren. Bremen Rescue teilt mit, dass ein Seenotrettungskreuzer weit schneller beim Havaristen sein wird als wir: „Weitere Hilfe nicht erforderlich.“ Die „Luv“ geht wieder auf Gegenkurs. Die ganze Aktion

hat vielleicht eine knappe Stunde gedauert. Weit länger dauert es, die Meilen wieder gegen Wind und See nach Norden gutzumachen, die wir so leicht in dieser vergleichsweise kurzen Zeit nach Süden gesegelt sind. Wie viele Meilen es nun waren, haben wir nicht ausgerechnet. Der Racetracker aber teilt uns mit, dass unsere Position in der Regatta hoffnungslos ist. Irgendwas um Platz 50. Wir schalten innerlich um – von Rennsteigen auf ambitioniertes Cruising. Hauptsache dabeigewesen und tatsächlich Skagen gerundet. 30 Meilen fehlen noch.

Während ich das alles aufschreibe, wendet sich das Blatt. Langsam kommt neuer Wind, erst von Süd, dann über Südost über Ost nach Nord. Ganz dicht unter Land, in Wurfweite der grandiosen Dünenlandschaft von Skagen, finden wir Kurs und Speed zum wichtigsten Etappenziel. Die Tonne „Skagensreff“ runden wir gegen 16.45 Uhr. Segeln kann so schön sein.

Co-Skipper Jörn Otromke möchte, dass ich seine Tochter grüße. Mach ich doch gern.

Endlich einmal ohne Blessuren um Skagen gesegelt Heiko Tornow berichtet von der Fahrt in den Zielhafen in Kiel-Strande

Leinen los für die „Luv“: Der Buxtehuder Skipper Heiko Tornow und seine Crew sind am Pfingstmontag zur Regatta „Skagen-Rund“ gestartet. Von der Wettfahrt berichtet Tornow für das TAGEBLATT. Die „Luv“ ist auf dem letzten Bein – das ist Seglerlatein für „letzte Etappe“. Wir werden irgendwann in der Nacht zum Freitag in Kiel-Strande einlaufen. Noch 50 Seemeilen bis dahin, ein Klacks. Der Törn durchs Kattegat, durch Belt und Sund, nach Süden an Langeland vorbei zur Kieler Bucht war die reinste Erholung nach dieser fiesen und ruppigen Nordsee.

Die westliche Ostsee hat unter Wassersportlern zu Recht einen weit besseren Ruf. Wenn es hier weht, dann ist erstens ein Schutzhafen in komfortabler Nähe, und zweitens ist die See bei weitem nicht so hoch und rau. Zeit für eine Bilanz unserer Regatta „Skagen-Rund“. Abgesehen vom bescheidenen Platz in der Rangliste sind wir rundum zufrieden. Endlich einmal ist es uns nach vielen Anläufen gelungen, heile um Skagen herum zu segeln. Eine weitere Kerbe im Colt. Wir hören über Funk, dass die havarierte Jacht „Der Elch“ sich unter Begleitung eines Rettungskreuzers in einen sicheren Hafen gerettet hat. Der Kiel hatte tatsächlich einen gefährlichen Riss, das Boot hätte durchaus sinken können.

Zehn weitere Boote gaben das Rennen auf. Entweder waren das Material oder die Mannschaften zu schwach. Meistens ist irgendwas mit Boot oder Ausrüstung nicht okay. Die nagelneue

Rennziege „Opal“ etwa hatte vier Tonnen Wasser im Rumpf und musste zurück! Der schwarzen High-End-Jacht „Varuna“ zerlegte es das sündhaft teure ebenfalls schwarze Designer-Großsegel. Bei uns an Bord flog eine Tür aus den Angeln, und in einem Vorsegel ist ein kleiner Riss. Aufgeben ist gar nicht so einfach. Monate wurden von jedem Skipper in die Vorbereitung gesteckt. Für die Ausrüstung ist vor einer solchen Herausforderung nichts zu teuer.

Die Crew muss ausgesucht, getestet und trainiert werden. Seekarten werden studiert, Strömungsdaten analysiert, taktische Pläne für die besten Kurse bei allen möglichen Wetterverhältnissen entworfen. Und dann stellt sich Stunden nach dem Start heraus, dass vielleicht die Hälfte der Mannschaft seekrank ist und der Rest sich nicht in der Lage sieht, das Schiff sicher zu führen. Da ist Umkehr eine richtige und respektable Entscheidung. Bei uns auf der „Luv“ waren sieben von zehn seekrank. Aber nur zwei wurden dauerhaft außer Gefecht gesetzt. Till zum Beispiel, der auf dem Vorschiff bei jedem Segelwechsel den körperlich härtesten und wohl auch gefährlichsten Job an Bord hatte, kotzte sich vor den Manövern ein wenig die Seele aus dem Leib, kletterte nach vorn, erledigte seine Aufgabe, übergab sich zwischenzeitlich, kroch erschöpft zurück ins Cockpit und entleerte seinen Magen noch einmal. Mit solchen Kerlen an Bord kann nichts schief gehen. Ist ja auch nichts schief gegangen.

Und was bleibt von dieser Regatta? Ein Sack Kartoffeln, kiloweise Wurst, Käse, Butter, Marmelade, Brot, Nudeln und Nudelsößen in Gläsern und einige Dutzend Eier. Fast nichts ist gegessen worden. Seefahrt macht schlank.

Heiko Tornow



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

XIII. Elbe Klassik

„Stine“ gewann Preis für gute Pflege

Mit dem frühen Termin am 5. Mai war „Elbe-Klassik“ der „Early-Bird“ der diesjährigen Klassikerszene. Diese Veranstaltung startet immer dort, wo sie im vergangenen Jahr beendet worden ist. So mussten die Teilnehmer bei einem mäßigen Nordwest – dafür aber lausig-kalt! – sonnabends zeitig zur Störmündung, wo der bekannte A&R Seefahrtskreuzer „Ariel“ (G 6/1) das Feld beisammen hielt, um bei Tidenwechsel in Höhe der Kirche von Brokdorf zur Kehrtwende zu schreiten und den Weg durch die Nebenfahrwasser anzusteuern.

Welch Wunder: nach dem lang anhaltendem kaltem Nieselwetter vom Freitag wagte sich jetzt auch die Sonne hervor und ließ einen Hauch von Frühjahr durch die Cockpits wehen. Zeit, um Handschuhe und Pudelmützen beiseite zu legen.

Tidenverhältnisse und die Rücksicht auf „gesetzte“ Termine an den Gestaden „des Ostsees“ ließen die Wahl auf dieses Datum fallen und waren für einige Teilnehmer echter Ansporn zu einem fulminanten Schlussspurt der Winterarbeit. Wie immer hieß es auf halber Strecke „Schoten frei“ und damit Gelegenheit zu einem direkten Vergleich der individuellen Leitungsfähigkeiten dieser vielen verschiedenen Boote.

Ziel war die kleine Steganlage am ehemaligen Pionierübungsplatz hinter Lühesand in Grüne- deich. Eingeladen hatte das „Altländer Yachtzentrum“, in dem sich auch der Pflege verschiedener Holzboote angenommen wird. Für Grill und Bier stand die Werkstatt zur Verfügung, liebevoll mit einigen Anschauungsobjekten aus der Holz- szene versehen. Nach launigen Grußworten des Bürgermeisters ging es an die Verteilung der Wanderpreise. „Luise“ erhielt als einhand gesegeltes Dickschiff den Peekhaken-Preis.



Segeln wie vor 50 Jahren! An der Frühjahrsveranstaltung der Klassiker nahmen sieben SVAOe-Yachten teil.

Foto: Ulrich Körner

Mit der von Hinnerk Bodendieck entworfenen Plakette „segeln, lieben, bewahren“ zeichnet der Freundeskreis Schiffe aus, die über lange Zeit hinweg in einem bemerkenswert guten Pflegezustand gehalten wurden. Eine solche begehrte Auszeichnung konnte verdienstermaßen Wolfgang Keweloh für seine viele Arbeit an dem 38m² Berg-Spitzgatter „Stine“ erhalten.

Von der SVAOe wurden gesehen: „Alamak“ (Zeiber), „Bonito“ (Glimm), „Fierboos“ (Körner), „Luise“ (Lunau), „Stine“ (Keweloh), „Svea“ (Treu) und „Tectona“ (Schlöbhorn).

Ulrich Körner

Zwei SVAOe Yachten erfolgreich

„Aalregatta“ – Wettfahrten vom 25.–27. Mai in Eckernförde

Am Sonnabend, den 26. Mai fand unter reger Beteiligung von ca. 120 nach ORC und Yardstick gemeldeten Regatta- und Tourenbooten mit rund 600 Teilnehmern aus Norddeutschland wieder die traditionsreiche „Aalregatta“ von Kiel nach Eckernförde statt. Gestartet wurde bei wunderbarem Sommerwetter und leichter Brise kommod um 10.00 (1. Start) vor Düsternbrook. Der Wind flaute später, so dass bei Tonne 1 (nähe Lt. Kalkrund) vorzeitig gezeitet werden musste.

Auf der Wettfahrt konnte die Scancap 99 „Swift“ von Andreas „Poppi“ Gustafsson den 3. Platz in seiner Gruppe Yardstick mit Spi erreichen. Der acht Tonnen schwere Tourensegler „(T)raum“ von Cathrin und Thomas Schaper machte unter Steuerfrau Cathrin in ihrer Gruppe Yardstick ohne Spi den 2. Platz. Als weitere Yachten von der Elbe konnten in der Gruppe Yardstick mit Spi (2) die Dufour 34 Perf. „Toni Too“ von Uwe

Sponnagel (MSC) mit dem Gruppenersten sowie die X102 „Helix“ von Ole Paulussen (ASC) mit Gruppenplatz 3 punkten. Gruppenerster in der Gruppe Yardstick mit Spi (3) war zum wiederholten Mal Thorsten Dmoch (MSC) mit seiner wunderschön anzusehenden selbstgemachten Segelgarderobe auf der ebenso schönen Navis 33 „Hok ut“ zu finden.

Nach stilgerechter Überreichung auf dem Wasser von diesmal zwei fetten Aalen und sechs kleinen Schnapsfläschchen pro Schiff liefen die meisten Teilnehmer den Stadthafen in Eckernförde an, wo sie mit großem Spektakel in Empfang genommen und mit einem frisch gezapften kühlen Anlegebier begrüßt wurden. Nach der Preisverteilung konnte man im naheliegenden „Luzifer“ preiswert essen und trinken sowie bei der im Hintergrund laufenden Beamer-Präsentation die Regatta noch einmal Revue passieren lassen. Wer es gerne volkstümlich haben wollte, teilte Aal und Getränke mit den Nebenliegern im Päckchen und hielt so sein mehr oder weniger feuchtföhliches Regattafeedback.

Die zwei am nächsten Tag zu segelnden Up and Down-Wettfahrten wurden vormittags bei strahlendem Sonnenschein und im Verlauf deutlich auffrischendem Wind gesegelt. Trotz der angesagten leichten Winde um 1–2 Bft zeigten sich auf dem Windmesser bis zu 5 Bft was einige der Teilnehmer veranlasste, in der „Mittagspause“ zwischen den Wettfahrten die Segelgarderobe entsprechend anzupassen.

Auch bei dieser Regatta konnten die oben genannten Yachten der Elbvereine punkten. Diesmal konnte „Poppi“ mit „Swift“ und seiner vierköpfigen Crew den Gruppenersten ersiegeln, während die Emka 36 „(T)raum“ unter Steuerfrau Cathrin und dem schwer an den Wünschen schuftenden Thomas Schaper wieder Gruppen-



Start zur Aalregatta des SCE vor Kiel Düsternbrook

platz 2 schaffte. Spinnagel und Dmoch (MSC) konnten Ihre Gruppenersten halten!

Insgesamt hat der Segelclub Eckernförde hier wieder ein schönes Segelevent mit tollem Wasser- und Landprogramm hingelegt, welches ebenso für Profis, wie auch für Touren- und Familiensegler interessant ist. Ebenso gut wie die Ausschreibung des „Schnellste Steuerfrau-



„Up and downs“ vor Eckernförde am Sonntag

Preises“, die „Mann“ motivieren soll, doch mal die Pinne abzugeben und sein Potenzial an den Wünschen zu beweisen, kommt auch der von der hanseboot gestiftete Familienpreis für die schnellste Crew mit Kind unter 12 Jahren an.

Dank an die Veranstalter – im nächsten Jahr werden wir wieder mit dabei sein!

Cathrin Schaper

TOPLICHT

SCHIFFSAUSRÜSTUNG FÜR TRADITIONELLE SCHIFFE

Von Affenfaust bis Zitrone ...

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



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

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



Lernen mit Spaß

Jüngste in Borgwedel/Schlei

Die jährliche Ausfahrt der Jüngstengruppe nach Borgwedel an der Schlei fand diesmal am Wochenende 2./3. Juni statt. 23 Optikinder und fünf Jollensegler mit ihren Booten sowie vier Begleitboote mit Trainern und Eltern waren wieder voller Begeisterung dabei. Bei den Optis konnten eine Regatta-, eine Fortgeschrittenen- und eine Anfängergruppe gebildet werden. Auch für die beiden 420er-Jollen war ein Trainer mit dabei, so dass die Ein- und Umsteiger auch bei diesen Booten gut betreut werden konnten.

Am Sonnabend wehte ein starker und böiger Westwind mit ca. 4 – 5, in den Böen 6 Bft. Das führte zu einigen Kenterungen und auch zu einigen Tränen. Am Sonntag war der Wind auf West Bft herunter gegangen. Dies hatte zum Erfolg, dass wir die von den Trainern vorbereiteten Segelübungen und deren Abläufe besser

und mit weniger Druck im Detail besprechen und umsetzen konnten. So konnte gerade den Anfängern viel Wissen und Praxis beigebracht werden. Aber auch der Starkwind am Vortag hat einige wichtige Erfahrungen vermittelt.

Natürlich kam der Spaß ebenfalls nicht zu kurz. Kenterübungen, Schlauchboot fahren, im Ring von dem großen Schlauchboot gezogen brachten die Kinder aufs Wasser. An Land wurde Fußball gespielt, und ein gemeinsames Grillen krönte die gute Stimmung.

Kinder und Eltern waren alle mit viel Freude und Engagement bei der Sache. Sie haben mitgedacht und angefasst. Das hat zum Erfolg stark beigetragen. Herzlichen Dank an Birgit und Birte, die die Planung übernommen hatten.

Thomas Lyssewski

Bild oben: „Mittagspause“, Bild unten: „Startklarmachen“
Fotos: (2) Jörg Zwirner



Optis auf See

Meisterschaft auf Helgoland

Nicht nur die „Großen“ segeln nach Helgoland. Pfingsten sind die Häfen voll, und viele kommen auch an den Wochenenden. Optimisten-Jollen, gemeint sind die allgemein als „Optis“ bezeichneten Kinderboote, segeln zwar oft auf fremden Revieren, doch seltener „um Helgoland“. Deshalb ist es sehr anerkennenswert, dass der

am Sonnabend mit der „Atlantis“, während die Optis und Begleitboote auf dem Frachter „Helgoland“ die Insel erreichten.

Am Sonntag bei Seegang, Sonne und ca. 4–5 Bft standen die ersten drei Regatten an. Dabei wurden Welle und Strom zu großen Herausforderungen, nicht seekrank zu werden und alle drei Wettfahrten durchzustehen. Am Montag konnten die Kinder dann gerade noch eine



Optisegeln vorm roten Felsen

Foto: Thomas Lyssewski

BSC und WSCH alljährlich Regatten vor der Insel veranstalten. An den Regatten nehmen mit wechselndem Erfolg auch immer SVAOe-Kinder teil.

Anfang Juli war es für 2012 endlich wieder soweit: Opti- Hochsee-Regatta auf Helgoland!

Aus der Optigruppe der SVAOe hatten sich vier Kinder angemeldet. Teilgenommen haben dann nur die drei Kinder Maja mit „Mausey“ (GER 10876), Björn mit „Alsterperle“ (GER 12181) und Jette mit „Lisbeth“ (GER 11770). Insgesamt waren knapp 70 Opti-Kinder und -Eltern auf Helgoland. Die Anreise der Personen erfolgte

Wettfahrt zu Ende segeln, dann setzten Flaute, Sonne und der Ebbstrom dem Segeln ein Ende. Nachdem wir einen schönen Tag mit baden und mit Seehunden auf der Düne hatten, stand am Dienstag die Heimreise an.

Für Jette und Björn war es in der Gruppe A die letzte Opti Regatta und für Maja war es die erste große Regatta auf der Nordsee in der Gruppe B. Die drei Kinder haben in der Gesamtwertung im Mittelfeld abgeschlossen, hatten aber jeweils „TopTen Platzierungen“.

Wir danken den Helfern von BSC + WSCH für die sehr gute Organisation. Th. Lyssewski

Otterndorf

oder der Club der Fußball-Ignoranten

Jeder Veranstalter zittert vor dem Tag des Ereignisses. Wie viele kommen? Wie wird das Wetter? Wie wird das Gebotene angenommen? Ist alles richtig vorbereitet? Dem Obmann für die Otterndorf-Veranstaltung geht es jedes Jahr so und auch diesmal. Das Lampenfieber ist berechtigt, denn in den letzten drei Jahren erreichte die Flottille Otterndorf zwei Mal gar nicht und landete stattdessen im Störloch.

In diesem Jahr – die Veranstaltung war zwar taktisch günstig auf 8./10. Juni gelegt, also nach Pfingsten und vor der Kieler Woche, dazu noch ohne Elbregatta – waren die Vorzeichen lange Zeit schlecht. Mit Ausnahme der Pfingsttage wehte es wochenlang, regnete und war erbärmlich kühl. Es hagelte Absagen. Mehrere treue Teilnehmer hatten anderes vor. Wer will es ihnen verdenken? Der Obmann beobachtete schon sieben Tage im Voraus, was Windfinder de prophezeite, stellte aber täglich erneut fest, dass die Experten auch nur angaben, was ihre Windfahne gerade anzeigte.

So kam der Freitag, Tag der Anreise nach Glückstadt. Erstaunlicherweise herrschte mäßiger Wind aus Südwest mit Temperaturen, die für Juni gerade noch durchgehen können. Der Obmann schöpfte Hoffnung. Bis zum späten Abend trafen sechs Teilnehmer ein. Das war doch etwas. In gedrängter Enge wurde noch lange an Bord geklönt.

Doch der Sonnabendmorgen gab sich ungezogen. Der Wind hatte auf 5–6 Bft mit Böen von 8 aufgefrischt, wenn die Richtung auch blieb. Das versprach bis Scheelenkühlen schnelle Fahrt. Aber danach würde uns einiges bevorstehen. Der Obmann geriet in Entscheidungsnot. Zur Flottille

gehörten drei Boote um die acht Meter Länge, für die die Chaussee zwischen Brunsbüttel und der Ostemündung unpassierbar werden könnte. Auf der anderen Seite warteten bereits vier weitere Boote in Otterndorf, um mit zu feiern. Die sollten nicht enttäuscht werden. Und schließlich traf morgens um neun Uhr Rüdiger Dartsch mit seiner HR 29 „Sirkka“ einhand in Glückstadt ein. Er war um halb sieben in Wedel losgesegelt, fand es „ganz schön heftig, aber machbar“. Da fiel die Entscheidung: „Wir starten!“

So kam es, und es ging zunächst ganz gut. Nach dem Känguru-Verfahren wurde gestartet – Langsame zuerst, Schnelle zuletzt – und so rauschten sieben Yachten mit geschrickten Schoten nacheinander elbab. Auf der Südreede gegenüber Brunsbüttel ging es dann zur Sache. Der Wind ging häufig auf 35 Knoten hoch (scheinbarer Wind; um auf wahren Wind zu kommen, kann man 7–8 Knoten abziehen). Eine Fockschot brach. Zu schwach. Unterwasserarbeit auf dem Vorschiff. Dann Querung des Fahrwassers mit dem Hauptstrom und höllischer See. Bloß schnell raus aus dem Fahrwasser und unter den Schutz der Sände im Westen. Auch da ist es noch gebirgig.

„Helena“ (Günther) meldet sich über UKW ab. Für das kleine Boot wurde es zu viel. Auf „Spanvogel“ (Pulver) scheuern die Segeltuchlaschen, die die Fock am Vorstag halten, durch. Schwere und nasse Arbeit auf dem glatten, seerelinglosen Vorschiff, die unter guter Sicherung aber problemlos gelingt. Eine zweite Fock ist an Bord. Ausgerechnet der Obmann, der die Bahn „ausgelegt“ hat, lässt im Eifer des Kampfes die Tonne 54/Reede, die an Backbord zu nehmen ist, an Steuerbord. Dann ist auch schon die Oste erreicht, und man kann das Ziel anliegen. Zwei Boote gehen des Stromes und des Windschutzes

wegen ganz an die Süd und vergessen dabei, dass die Zieltonne 46 an Backbord zu nehmen ist. Die Regattaleitung muss beide Augen zudrücken. Nach 2½ Stunden ist alles beendet, etwas zu früh nach der Vorausberechnung, so dass noch ein wenig auf Wasser gewartet werden muss, bevor es in die Mündung der Medem nach Otterndorf geht.

Dort erwarten uns ein freundlicher Hafenmeister, die Land-Organisatoren Heidi und Jan-Peter Behnke sowie vier SVAOe-Yachten. Insgesamt fanden sich zusammen: „Benedictus“ (Torstrick), „Christel“ (Stryi), „Circle“ (Raschdorf), „Favorite“ (Mohr), „Fierboos“ (Körner), „Mulanga“ (Kegel-Konietzko), „Otium“ (Nietsch), „Schwalbe“ (Schaper), „Sirkka“ (Dartsch), „Spanvogel“ (Pulver).

Das Ergebnis dieser Wettfahrt lässt staunen. Man hätte gedacht, dass die großen Boote mit dem Seegang besser fertig würden als die kleinen. Weit gefehlt. Sieger nach berechneter Zeit wurde das kleinste. Dörte Stryi startete als Erste, steuerte den Spitzgatter „Christel“ beherzt und geschickt über die Bahn und gab die Führung nicht mehr ab. Vier Minuten später ging das Folkeboot „Spanvogel“ trotz des Vorsegelwechsels als Zweiter nach Yardstick durchs Ziel. Mit wenigen Minuten Abstand folgten „Sirkka“, „Circle“, „Benedictus“ und „Otium“.

Zum Glück war der Grillplatz gut gegen Wind geschützt. Gegen die Kühle kann man sich ja anziehen. Alle hatten Nahrhaftes und Geistiges mitgebracht, und so hielt ein sturm- und festerprobtes Häuflein von etwa 25 SVAOeern einen langen Abend bis in die Dunkelheit bei lebhaften Gesprächen aus. An diesem Abend fand auch das Eröffnungsspiel der Fußball-EM zwischen Deutschland und Portugal statt. Es fand in den Unterhaltungen keine Erwähnung.

Ein Unbeteiligter, der vorbei kam, fragte: „Tagt hier der Club der Fußball-Ignoranten?“

Am Sonntag sollte es dann zurück nach Wedel gehen. Die Tide ließ erst einen Start gegen 15 Uhr zu. Da war der Wind auf handige 4 Bft zurück gegangen. Es wurde ein sehr schönes Segeln bei raumem Wind. Leider wurde es mit der Zeit immer flauer. Und auch später. Erst kurz vor halb zehn abends ging das letzte Schiff über die Ziellinie. Sieger dieser Wettfahrt wurde „Spanvogel“, während die am Vortag so erfolgreiche „Christel“ mit den schwächeren bis schwachen Winden nicht so gut zurecht kam.

In der Gesamtwertung führte „Spanvogel“ vor „Sirkka“, „Christel“, „Benedictus“, „Circle“, „Otium“. Bei dem Ergebnis sollte man bedenken, dass die Regattaleitung etwas großzügig vorgegangen ist. Doch das Erlebnis ist bei der Otterndorf-Veranstaltung wichtiger als die Reihenfolge.

GAN

SVAOe-Kutter erfolgreich

„Teufelsbrück“ gewann auf der Kieler Woche Norbert-Gansel-Preis

Bei den Marinekutterregatten im Rahmen der Kieler Woche 2012 erreichte der Jugendwanderkutter der SVAOe „Teufelsbrück“ den vierten Platz und gewann damit ein weiteres Anrecht auf den vom ehemaligen Kieler Oberbürgermeister und ehemaligen MdB Norbert Gansel gestifteten Wanderpreis. Bei der Preisverleihung wurde der Preis von Herrn Gansel persönlich an unsere Kutterführerin Henrike Lunau übergeben.

Wie auch im Vorjahr ging der Wanderpreis der SVAOe für den drittplatzierten Kutter an eine



Die „Teufelsbrück“-Crew nach Kanalschlepp in der Schleuse Holtenuau

Mannschaft aus Louisenlund. Er konnte wieder durch den Jugendobmann der SVAOe Sven Becker übergeben werden. Die „Neumühlen“ nahm ebenfalls an der Kieler Woche teil und belegte unter der Führung von Jannik Thassler den siebten Platz.

Beide Kutter starteten am 16. Juni mit Beginn der Sommerferien in Richtung Ostsee und gingen am 17. Juni mit Schlepphilfe durch den NOK. Nach der Kieler Woche führte die Sommertour durch den Kleinen Belt bis nach Århus und über den Großen Belt zurück nach Møltenort an der Kieler Förde.

Rechtzeitig zum Ende der Schulferien waren die Mannschaften wohlbehalten wieder zu Hause, während die Kutter zunächst eine Woche lang in Møltenort blieben und am Wochenende 3./5. August mit viel dankenswerter Weise geleisteter Schlepphilfe durch den NOK wieder zurück in den Yachthafen gebracht wurden.

Vielleicht bekommen wir darüber auch einmal einen Bericht?



Leider nur ein Archivbild. Die „Teufelsbrück“ an der Kreuz
Fotos (2): Jürgen Schaper

„Philomena“ in Norwegen

Mit ihrer Yacht „Philomena“, vom Typ Grand Soleil 46.3 starteten die Eigner Rosi Eckhoff und Eggert Schütt zusammen Peter Zösch „Zisch“) zu einer mehrmonatigen Reise nach Norwegen, die sie bis rund um das Nordkap führte. Rosi berichtete ihren Freunden per E-Mail ebenso informativ wie humorvoll über Ereignisse der Reise und Besonderheiten des Landes. So entstand kein Fahrtenbericht im üblichen Stil, sondern eine Zusammenstellung lesbare Einzelschilderungen über diese besondere Reise. Wir haben ihre Kurzberichte aus den Monaten Mai bis Juli gesammelt und werden sie in den SVAOe-Nachrichten nacheinander veröffentlichen.

Eure Redaktion

Hier wollten wir schon lange hin und lange bleiben, ganz lange. Wenn alles gut läuft, sind wir, das heißt Eggert, Zisch und Rosi, die ganze Saison an der Küste von Stavanger bis Kirkenes unterwegs. Soweit der Plan. Natürlich kann das Leben uns in die Suppe spucken, meine Eltern oder unsere Kinder können krank werden oder wir oder, oder, oder.... Irgendwas ist ja immer. Trotzdem haben wir nicht mehr länger gewartet, diese Tour einfach zu starten.

Nach reiflicher Überlegung hat erst Eggert sich aus dem Arbeitsleben abgemeldet und nun auch ich. Genau genommen haben wir alles, was wir brauchen. Wozu noch weiter rackern, während viele Leute um uns herum umfallen, wie die Fliegen. Können wir noch so viel auf später verschieben? Wir meinen: „Nein!“

Unser Boot bietet alles, was wir brauchen und trotz hoher Preise in Norwegen werden wir schon nicht verhungern. Falls es knapp wird,

starten wir entweder einen Spendenaufruf oder essen nur noch Milchreis... oder Trockenfisch! Soweit der philosophische Teil. Eggert ist mit Ratte (Jürgen Raddatz) und Claus Torstrick in Wedel gestartet und in Greenå ist noch Lui (Ulrich Dahm) zugestiegen. Zuerst sollte es über Helgoland und die Nordsee gehen, aber da war das Wetter zu mies, also sind sie lieber „innen“ lang gefahren, NOK, Kerteminde, Greenå, Læsø, Skagen, Mandal, Egersund und dann Stavanger. Von dort ist die Crew nach Haus gefahren, und Eggert hat auf mich gewartet. Am 18. Mai bin ich per Flieger in Stavanger eingetroffen und hatte ganz nebenbei die Sonne im Gepäck, die uns seitdem nicht mehr verlassen hat.

Wir sind ein bisschen in den Fjorden rumgefahren und liegen seit dem 24. Mai in Bergen, der zweit-regenreichsten Stadt Europas. Die Sonne scheint und hier ist „der Bär“ los. Wir warten auf Zisch, der am Sonntag aus Stockholm einfliegen soll.

Rosi, 29 Mai 2012.

Allgemeines...

Heute liegen wir in Rørvik und haben Service-Tag. Es gibt ja immer ein bisschen zu tun und auch die eine oder andere kleinere Reparatur zu erledigen. Zuerst hat es heute morgen gegossen, und nun tut das Wetter so, als wäre nichts gewesen. Die Temperaturen sind mittlerweile auf 12° tagsüber und 4° in der Nacht gestiegen. Das ist schon fast tropisch. Uns geht es richtig gut, und mittlerweile haben wir uns von all den Vorbereitungen auch erholt. Ich packe euch etwas in den Anhang, dann seht ihr, was uns so bewegt.

Norwegen kann man nicht wirklich beschreiben. Es sind ja schon Bücher und Bildbände zuhause erschienen, aber wir finden, die werden dem Ganzen nicht gerecht. Es ist so, dass man diese

Landschaft und die Natur selbst gesehen und gespürt haben muss. Uns fällt jedenfalls mehrfach am Tag die Kinnlade runter, und wir kommen aus dem Staunen nicht mehr raus. Vorgestern umflog uns ein Seeadler-Pärchen, und gestern tummelten sich Zwergwale neben „Philomena“. Wir haben es richtig genossen.

Wenn wir so ein paar Meilen gefahren sind, sehen wir dauernd andere Landschaften. Ich wusste gar nicht, dass die Berge hier so unterschiedlich sein können. Man hat vom lieblichen Alpanorama bis zum total schroffen Felsen, der aussieht, wie nach einem Erstschlag, alles, was man sich so vorstellen kann.

Die Norweger sind sehr freundlich zu uns und helfen, wenn man sie anspricht, und dann hören sie gar nicht wieder auf zu klönen. Zurzeit befinden sich die Wetterfrösche von Norwegen im Streik, deshalb gibt es kein Wetter... Nur, wenn Sturmwarnungen sind, erbarmen sich die Damen und Herren und geben eine kurze Meldung raus. Das geht jetzt schon seit drei Wochen so.

Über die Preise in Norwegen kann ich nur sagen, dass man von ein paar tausend norwegischen Kronen (NOK) in der Tasche nicht irritiert sein braucht. Das reicht nicht weit. Umrechnen darf man nicht, dann wird einem ganz schlecht. Unser Kleingeld von vor sieben Jahren gibt es hier nicht mehr. Die kleinste Einheit ist eine Krone und selbst die Bank wollte den „Klingelkram“ nicht mehr annehmen. Wer hat, der hat.

Die Tour ist in Teilen etwas „motorlastig“, da es sich zwischen den Steinen manchmal schlecht kreuzt. Der Wind kommt meistens aus Nord, und genau da wollen wir hin, na ja, oder NE.... Für Norwegen würde sich ein Rollgroß anbieten, damit man nicht immer das ganze „Groß-Getüddel“ hat. Die Norweger haben das auch alle oder eben Motorboote.

Die Stellen mit „gefährlichem Seegang“ sind tatsächlich etwas unangenehm, weil es in alle Richtungen schaukelt, auch bei Flaute. Da kann das Gesicht schon mal leicht grün werden, und man muss sich immer gut festhalten.

Nun geht es morgen weiter, und in ca. 100 Seemeilen werden wir den Polarkreis überqueren.

Ich hoffe, euch geht es allen gut und freue mich immer über die „Facebooker“, da wir dann auch Neuigkeiten von euch erfahren.

Viele Grüße von Eggert, Zisch und Rosi, zurzeit auf See, Norwegen

Hier ein paar Besonderheiten „Ich muss mal!“ oder „Wo ist die Kreditkarte?“

Andere Länder, andere Sitten....

Wer sich in Dänemark oder Schweden schon mit den Automaten für Hafengeld und sonstigen Aufladekarten schwer tut, sollte in Norwegen auf jeden Fall einen großen Fäka-Tank haben oder keine Hemmungen, das Bordklo jederzeit zu benutzen. Es gäbe auch noch die Möglichkeit, alle Dusch- und Klozeiten der gesamten Crew zu synchronisieren, da diese Tätigkeiten sonst schwierig und teuer werden können.

Kurz gesagt, die Sanitarräume können nur mit einer Kreditkarte betreten werden. Also braucht man eben diese und, ganz wichtig, Geduld. Bevor man sich so durch das Menü gearbeitet hat, die Bank den Betrag von ca. EUR 1,31 (10 NOK) bestätigt hat, könnte es für gewisse Geschäfte schon zu spät sein... .

Es tröstet wenig, dass, hat man erst einmal Einlass gefunden, alles weitere kostenlos ist, auch die Waschmaschine und der Trockner. Hier habe ich allerdings die tollen dänischen Maschinen vermisst, die alles im Turbogang erledigen. In

Norwegen stehen Haushaltsmaschinen und es dauert und dauert und...

Will man also nicht drei Stunden in einer unwirtlichen Umgebung sitzen und Waschmaschinen-Fernsehen gucken, bleibt einem nichts anderes übrig, als...? Natürlich, erneut die Kreditkarte zu zücken. Eine in die Tür geklemmte Zeitung wurde vom Parkwächter, der übrigens für das Hafengeld zuständig ist, das vorher am Parkscheinautomaten entrichtet wurde, leider entfernt.

Wir haben natürlich die Zeitung nicht in die Tür geklemmt, das waren Norweger...

Stavanger, 19. Mai 2012

So viele Haare und keinen Kamm" oder „Das Land des Öls und keine Tankstelle..."

Hans Albers sang vor vielen, vielen Jahren in dem Lied: „Nimm mich mit Kapitän auf die Reise..." die Textzeile: „...so viele Haare und keinen Kamm...". Daran muss ich hier dauernd denken. In Norwegen, man glaubt es kaum, sind ganz schwer Bootstankstellen zu finden. Wenn dann mal eine im Plan eingezeichnet ist, wird die Pier, an der die Tankstelle sein soll, bestimmt gerade neu gebaut. So geschehen in Stavanger... ausgerechnet dort... In Haugesund ist es dann gelungen, zu tanken, hier in Leirvik soll es auch möglich sein, allerdings ist der Hafen vollständig umgebaut, und wir haben die Bootstankstelle auch nicht gesehen... Auch gibt es, trotz der vielen Autos, erstaunlich wenige Autotankstellen. Jetzt, wo ich es aufschreibe, fällt es mir auf...

Ach, ich bin ein gedankenloser Volltrottel, hier hat natürlich jeder seine Leitung im Haus, und die öffentlichen Tankstellen sind nur für die armen Touristen, so als nette Geste. Warum habe ich da nur nicht gleich dran gedacht?

Es ist NICHT kalt, wir haben Sommer, basta!

In Norwegen ist es immer wieder faszinierend zu sehen, wie die Menschen sich über die Sonne freuen und ihren Sommer feiern. Vor einigen Jahren ist uns das schon in Südnorwegen aufgefallen. Von Kristiansand bis zum Oslofjord war in jedem Hafen Party mit Live-Musik und Open-Air-Bühnen. Den ganzen Nachmittag kamen kleinere Motorboote mit jungen Leuten an Bord hinter jedem nur sichtbaren Felsen hervor und wurden irgendwo am Steg angebunden, wie ein Pferd (lose Schlingen durch einen Ring oder Ähnliches). Die Mädels waren aufgebretzelt und die Jungs betont lässig. Es wurde dann von 19.00 Uhr bis 01.00 Uhr nachts die Party gerockt, dann ging es zurück auf die Boote, und die verschwanden wieder hinter irgendwelchen Felsen.

Wir hatten damals größte Bedenken, dass im Hafen das Gejohle, das wir aus Schweden oder Dänemark kannten, losgehen würde, aber nix da, ab 01.00 Uhr war Ruhe im Karton. Diese Ruhe endete auch nicht damit, dass ein aufrechter Deutscher morgens um 07.00 Uhr an Deck klopfte, weil er unbedingt auslaufen muss, um im nächsten Hafen wieder ganz innen zu liegen. Nein, es war Ruhe bis mindestens mittags, und wir haben häufig sehr, sehr lange schlafen können. Es war herrlich!

Nun ist es wieder so. Obwohl wir noch nicht einmal Ende Mai haben, laufen die Menschen hier beim kleinsten Sonnenstrahl in kurzen Hosen und trägerlosen Tops rum. Überall sitzt man draußen, o. k, ab 01.00 Uhr oder bei kaltem Wind werden die Heizstrahler angeschmissen, weil man drinnen ja nicht rauchen darf. Also, auch hier sind die Lokale innen leer und draußen voll, auch bei 2°. Dann werden eben zusätzlich noch Decken ausgegeben.



Keine Überfüllten Häfen! „Philomena an einem einsamen Steg vor Bergkulisse



Will der „Statsraad Lehmkuhl“ längsseits kommen?



Ein Walfangschiff wird klar gemacht. Man achte auf die Kanone auf dem Bug!



„Philomena“ unterwegs – leider nur ein Archivbild
Foto (1): Timo Böök



Eggert vertieft in Kriegsrückstände. Ist es ein Scheinwerfer?



Im Museum. Für Eggert zu niedrig, Zisch passt rein
Fotos (5): Rosi Eckhoff

Der Gipfel war allerdings heute die Einfahrt in Leirvik, Bømlafjord. Auf der einen Seite lagen die schneebedeckten Berge, auf der anderen Seite, kurz vor der Hafeneinfahrt war eine Art Freibad mit etwas Sand und einem Steg, und es haben Leute gebadet! Unser Bordthermometer zeigte 11° Wassertemperatur... schnatter! Wir stellen fest, Kälte ist relativ und wir sind Weicheier. Es ist NICHT kalt!

Leirvik, Bømlafjord, 21. Mai 2012

Verirrt, Brief an eine Freundin

Liebste Freundin,

ich glaube, wir haben uns verirrt.

Hier sind lauter Berge, hohe Berge mit Schnee, viel Schnee, und man kann eine Gletscherzunge sehen, die hellblau leuchtet. Es sind auch Kuhglocken zu hören, und wenn man in die Richtung schaut, aus der das Geräusch kommt, sieht es aus, wie auf der Alm.

Aber hier ist alles anders. Die Kuhglocken hängen an kleinen, wolligen Tieren, ich glaube, man nennt sie Schafe. Ein Kälbchen haben wir in einem Pferdestall gefunden, und die Pferde stehen weit weg irgendwo in der Endmoräne des Gletschers. Ich bin verwirrt.

Auch musste ich wandern, jawohl. Wir haben 190 Höhenmeter und ca. 8 km überwunden, um einen sensationellen Blick auf den Bergsee und die Gletscherzunge zu haben. Tante J. wäre so stolz auf uns gewesen! Wir sind mit kleinen, ruhigen Schritten hin und wieder zurückgegangen. Mein Skipper hatte mir irgendwie verschwiegen, dass es in die Berge geht und ich wandern muss. Hoffentlich finden wir das Meer wieder.

Liebe Grüße aus Sundal, Norwegen

Deine Rosi

P.S.: Ein bisschen tun die Füße aber doch weh.

Fortsetzung folgt

B.Beilken Sachverständigenbüro für Kraftfahrzeuge

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

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

Bei schuldlosem Unfall...

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

Ihr Gutachten

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

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

Max Brauer Allee 218
Beilken@t-online.de

Tel.: 040 432086-0

22769 Hamburg
www.bbeilken.de

„Gunvør XL“ in Fiji

Wieder einmal erreicht uns ein direkter Bericht von Karsten Witt, der mit seiner „Gunvør XL“ mit Familie und SVAOe-Mitgliedern im Rahmen der World ARC um die Welt segelt und regattiert. Diesmal von Fiji.

Liebe Freunde,

viele von uns haben wahrscheinlich eine Vorstellung von der Südsee als einem Vorgarten zum Paradies. Wunderschöne Inseln, kristallklares Wasser und endlose Strände. Um ehrlich zu sein, es ist fast noch schöner, als wir erwartet haben. Alle unsere Träume werden fast täglich erfüllt und viele, von den wir nicht wussten, dass wir sie hatten, meine auch. Es ist schwer, besondere Höhepunkte hervorzuheben, es sind einfach zu viele. Ich fange deshalb einfach am Anfang an und erzähle der Reihe nach, was uns so widerfahren ist.

Meine Tochter Birgitte hatte mit der SVAOe-Crew, bestehend aus Daniel Rüter, Arne Moritz, Jonas Lysewski, Henrik Homan und Kay Dennert die „Gunvør XL“ sicher nach Hiva Oa auf den Marquesas-Inseln gebracht. Einst hatte die Inselgruppe über 100.000 Einwohner. Der Kontakt mit dem weißen Mann hat diese so dramatisch reduziert, dass heute nur noch ca. 8000 Einwohner dort leben. Aber einer (der wenigen) guten Dinge, die die Missionare dort erreicht haben, ist, dass die fast ununterbrochenen Kriege und der sehr verbreitete Kannibalismus aufhörten.

Die Inseln sind vulkanischen Ursprungs, aber relativ jung, so dass man schon von weitem die bizarrsten Felsformationen sieht. Diese unterstützen die leicht bedrohliche Atmosphäre, die einen überkommt, besonders wenn man eine der vielen Kultstätten mit deren Tikis (Steingötzen)

besucht. Berühmt sind die Marquesas für feine Holzschnitzerarbeiten. In Anbetracht der blutigen Geschichte habe ich dann auch eine schön verzierte Kriegskeule gekauft.

Die nächste Inselgruppe waren die Tuamotus, auch in Französisch Polynesien belegen, cirka auf dem halben Wege zwischen den Marquesas und Tahiti. Es sind 70 kleine und größere Atolle, von den ca. 20 bewohnt sind. Früher, bevor man mit GPS navigierte, wurden diese Inseln meist weiträumig umfahren und hatten den Beinamen: „The dangerous Islands.“ Wegen der schwierigen Strömungsverhältnisse und des niedrigen Bewuchses sind unzählige Schiffe auf die Riffe gelaufen. Heute sind die Inseln berühmt für die schwarzen Perlenfarmen und gelten als eins der besten Tauchreviere. Deshalb kann es keinen überraschen, dass meine beiden Frauen bereits nach einem Tag auf den Inseln bei einer Perlenhändlerin saßen. Auch das Tauchen kam nicht zu kurz. Ein besonderes Highlight ist, dass man sich bei einsetzender Flut durch die Riffingänge mit der Strömung treiben lassen kann und wie ein Supermann über die wunderschöne Flora und Fauna der Tropen förmlich „fliegt“. Ein besonderes Erlebnis war der Besuch in der „Blauen Lagune“, eine Lagune innerhalb der Lagune. Dort konnten wir zwischen Riffhaien schnorcheln, hatten ein polynesisches Festessen direkt am Strand gegrillt und schafften es außerdem, eine seltene Papageienart zu bewundern.

Auf dem Weg nach Tahiti machten wir einen Stopp bei der Insel Makatea. Diese ist ein „Horst“, wie Helgoland und war jahrelang die Haupteinnahmequelle ganz Französisch Polynesiens wegen der Phosphatvorkommen. Der Abbau ist zwar seit 30 Jahren eingestellt, aber die Insel hat auch zwei endemische Vogelarten, die ich unbedingt sehen musste. Da ein Zyklon den



Good Bye, Marquesas!



Nur mit Schlauchboot und Kran. Landgang in Niue



SVAOe-Stander auf Suwarrow



Happy Skipper on Rangaroa



Beim Segelmacher: Come on boys, the break is over – says Mrs Bosy



Familie auf dem Meeresgrund

Fotos: Gunvør-Crew 27

Hafen zerstört hat, pumpten wir unser Kajak auf, und während Birgitte und ihre Freundin mit der „Gunvør“ Kreise vor der Insel drehten, paddelten wir an Land. Es war gespenstisch. Der Urwald hatte die alten Industrieanlagen überwuchert. Überall sah man alte Lokomotiven, Lastwagen und andere „Errungenschaften“ der Zivilisation zwischen Lianen und Palmen hervorragen. Die Insel hatte einst 3000 Einwohner. Die weniger als 100 Bewohner ernähren sich heute traditionell vom Fischfang, etwas Ackerbau und Subventionen aus Frankreich. Aus den Reaktionen der Menschen konnte man deutlich sehen, dass es sehr, sehr selten ist, dass sich jemand dorthin verirrt und schon gar nicht Palangi (Europäer).

Die Gesellschaftsinseln (Tahiti, Moorea, Raitea und Bora Bora) bestachen uns mit der Lebensfreude ihrer Einwohner. Wer einmal gesehen hat wie die Mädchen beim Tanzen die Hüften schwingen können, kann gut verstehen, warum die Meuterer auf der „Bounty“ zu ihren Freundinnen auf Tahiti zurück wollten. In einem atemberaubenden Tempo schwingen die Hüften, und wie es den Anschein hat, fast von selbst, während die Beine und der Oberkörper fast regungslos sind. Gleichzeitig wird der Betrachter mit wunderschönem Lächeln von strahlend weißen Zähnen beglückt. Zwar sind viele der Damen ein oder zwei Konfektionsgrößen größer, als es unserem Schönheitsideal entspricht, aber ein Seefahrer nach Monaten auf See ist nicht eben dafür bekannt, wählerisch zu sein. Wir haben uns aber nicht nur für die schönen Mädchen und Frauen interessiert, sondern haben etwas „gebastelt“, diverse Verbesserungen eingebaut (z. B. sind jetzt alle Toiletten elektrisch) und ausgiebig die Inseln per Auto und Fahrrad erkundet. Auch für einige Tauchgänge hat die Zeit gereicht, bei denen wir große Haie, Schildkröten und sogar einige Mantas gesehen haben (Nein, das ist

kein Auto). Nach viel zu kurzer Zeit ging es dann mit einer dreigeteilten Regatta von Bora Bora über Suvarrow und Niue nach Tonga. In fast gewohnter Manier hat die „Gunvør“ die Flotte aus der Lagune um Bora Bora angeführt. Die Führung haben wir dann nicht wieder aufgeben und waren so wohl jedes Mal First Ship home. Wir konnten aber auch jede Teilstrecke recht überlegen für uns entscheiden. Der Grund war, dass zum Teil sehr wenig Wind vorhanden war, zwar genug für uns zum Segeln, aber zu wenig für die anderen Boote, die durchgängig eher auf Langfahrt und nicht auf schnelles Segeln getrimmt waren. (Berechnet waren es insgesamt 11 Tage, ein Vorsprung von fast einem Tag auf den Zweitplatzierten.)

Suvarrow war ein Traum in mehrerlei Hinsicht. Schon als Junge hatte ich das Buch von Tom Neale „Eine Inseln für sich allein“ gelesen. Darin beschreibt er, wie er zwischen 1952 und 1977 mit Unterbrechungen alleine auf dieser Insel gelebt hat. Auch in vielen Segelbeschreibungen aus dieser Zeit wurde er und sein „Inselreich“ (es gehört zu den Cooke Inseln) erwähnt. Es war also immer schon ein Traum für mich, dorthin zu kommen. Und es ist wirklich traumhaft. Man segelt in eine große Lagune mit ganz klarem Wasser, umgeben von kleinen Palmeninseln und Korallenriffen. Dort hatten wir 72 Stunden Regattapause. Nach 1–2 Tagen kamen der Rest der Flotte, und wir konnten uns gemeinsam die Zeit mit wunderschönen BBQs, Tauchgängen und (kleinen) Spaziergängen über die Inseln vertreiben. Dort haben wir dann die Clubehre vertreten, und, wie man auf den Bildern erkennen kann, unseren schönen SVAOe-Ständer hinterlassen.

Nach nur drei Tagen umrundeten wir die Nordspitze von Niue und konnten wie gesagt als Erster dort eine Mooringboje aufnehmen. Leider hat

sich bei dieser Etappe unser Großsegel ziemlich verabschiedet. Die Sonne hat zu einer starken Delaminierung geführt. So mussten wir auf Niue einen großen Teil der uns erlaubten 72 Stunden Regattapause mit viel Zweikomponentenkleber verbringen. Einige Meter Segeltape und Nähgarn wurden auch verbraucht. Trotzdem schlossen wir diese Insel ins Herz. Wie Makatea und Helgoland ist Niue ein Horst und von unzähligen Schluchten und Höhlen durchzogen. Das schafft eine wunderschöne Landschaft.

Niue ist zwar ein eigenständiger Staat, wird aber von Neuseeland verwaltet. Die Menschen vereinen die besten Tugenden der beiden Kulturen. Wir wurden außerdem auch Mitglieder im „kleinsten“ Segelklub der Welt (dessen Mitglieder gar keine Boote haben). Auch dort hat unser SVAOe-Stander einen Ehrenplatz bekommen. Nur ist das Anlanden auf Niue ge-

wöhnungsbedürftig. Man kann nicht direkt sein Gummiboot anlanden, sondern muss mit einem Kran das Boot aus dem Wasser heben. Zusätzlich ist die Anlandestelle und auch das Mooringfeld voll von sehr giftigen Seeschlangen, die zwar angeblich nicht aggressiv sind, aber zum Baden hat es nicht wirklich eingeladen.

Nach etwas mehr als 24 Stunden kamen wir dann nach Vava'u, Tonga. Das Großsegel hielt; und mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von über die neun Knoten war es eine schnelle Reise. Ein neues Abenteuer kann beginnen.

Karsten Witt



FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN

Eine Länge voraus.



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

Ein Unternehmen der



GOSSLER, GOBERT & WOLTERS GRUPPE

„Heti“ ex „Saturn“ wurde 100

Hamburger Rennyacht feierte Geburtstag

Im Sandtorhafen feierten die Stiftung Hamburg Maritim und die „Freunde der Segelyacht HETI e. V.“ am 24. Mai 2012 den runden Geburtstag einer der letzten klassischen „Zwölfer“. Die große Yacht führte als „Saturn“ und „Romeo“ über 30 Jahre lang den SVAOe-Stander! Für mich war dieser Tag bewegender, als es die zahlreichen fröhlich gestimmten Gäste vermuten konnten. Die Feier fiel nämlich zufällig auf den 76. Geburtstag meines vor acht Jahren verstorbenen jüngeren Bruders Karsten Schaper (FSC), der diesen Tag sicher gern miterlebt hätte. Ich erwähne das, da ihm die als Yawl mit etwa 150 qm getakelte Yacht unter dem Namen „Moby Dick“ eine Zeit lang gehörte. Mit seiner Frau, zwei kleinen Kindern und manchmal mit unserem 75-jährigen Vater schipperte er mehrere Jahre auf der Ostsee und fuhr mit dem 19 Meter langen und 2,80 m tiefgehenden Schiff nicht ein einziges Mal Bruch!

Als meinem Bruder die Kosten über den Kopf zu wachsen drohten, rettete er dem abgewirtschafteten Fahrzeug 1967 dadurch das Leben, indem er es von der Flensburger Förde an die Elbe verkaufte. Erworben wurde die Yacht durch unser 1998 leider ebenfalls früh verstorbenes Mitglied Peter Himstedt, der sie in „Saturn“ umbenannte. Sie wurde von ihm zur Sloop umgetakelt, bekam einen neuen Mast und wurde auf der Heuer-Werft in Finkenwerder sehr aufwendig renoviert und konstruktiv verbessert. Ihr Vorschiff wurde stark verändert und dabei die Wasserlinie verlängert, was ihr Seeverhalten verbesserte. Auch ein Motor wurde eingebaut, und die Asmuswerft versah das Schiff mit einem soliden Überzug aus

GFK, der das Schiff vor weiterem Verfall rettete. Eine Anzahl von Freunden erinnert sich an die schönen 10 Jahre. Es wurden Regatten auf der Elbe und der Nord- und Ostsee und Langfahrten nach Schottland und Spanien gesegelt 1974 und 1976 gewann sie für die SVAOe das „Blaue Band der Niederelbe“. Die „Saturn“ war für einige Zeit wohl die größte Yacht, die auf der Elbe segelte.

1978 verkaufte Peter Himstedt die „Saturn“ an den Frankfurter Friedrich Goebel, ebenfalls SVAOe-Mitglied, der sie unter dem Namen „Romeo“ 20 Jahre lang auf dem Mittelmeer segelte, wo er auch erfolgreich an Klassiker-Regatten teilnahm. Am 12. September 1998 verhakete sich bei einem Regattastart der Baum eines Schoners im Rigg der „Romeo“ und riss den 24 Meter hohen Mast herunter. Nach diesem schweren Schaden entschloss sich Eigner Friedrich Goebel, die bereits hoch betagte Yacht an „Jugend in Arbeit Hamburg e. V.“ zu verschenken.

Was ist das für ein Schiff, das so viele Eigner und Namen hatte?

Die „Heti“ lief 1912 auf der Werft von Max Oertz (1871 – 1929), der auch zwei Schoneryachten „Meteor IV“ und V für Kaiser Wilhelm II konstruierte, am Reiherstieg im Hamburger Hafen vom Stapel. Auftraggeber war der Kaufmann Hermann Eschenburg aus Lübeck, ein leidenschaftlicher Regattasegler. Taufpatin wurde seine sechsjährige Tochter Hedwig, Spitzname „Heti“. Die gaffelgetakelte „Heti“ nahm erfolgreich an der Kieler Woche und den Unterelbe-Regatten teil. Eschenburg trennte sich aber schon wenige Jahre später wieder von der schönen Yacht.

Sie hatte danach zahlreiche Eigner. Einer war der bekannte Bremer Segler Harmssen. Man erzählt, dass er in den schweren Nachkriegsjahren an Bord wohnte und den wertvollen Bleikiel ver-



Man glaubt kaum, dass es sich um dieselbe Yacht handelt. Rechts als „Saturn“ noch als Yawl getakelt nach Teilrenovierung zu Pfingsten 1970. Links als „Heti“, heutiges Aussehen (2011).

Foto links: Axel Sylvester
Foto rechts: SVAOe-Archiv.

äußern musste, um zu überleben. Sie erscheint erst wieder in den 60er Jahren als „Seemöwe“ bei der Yachtschule Glücksburg, die sie dann an meinen Bruder verkaufte. Sie hat in dem Jahrhundert viele Veränderungen über sich ergehen lassen. Mehrmals wurde die Yacht in ihrer langen Geschichte umgebaut, umgeriggt, umbenannt und umgenutzt. Einen Eindruck davon zeigen unsere beiden Fotos, die in einem Abstand von etwa 40 Jahren entstanden.

Während der Überholungsarbeiten wurde sie anlässlich einer kleinen Feier auf der Werft von „Jugend in Arbeit“ von der inzwischen 93-jährigen einstigen Taufpatin Hedwig „Heti“ Eschenburg auf ihren ursprünglichen Namen zurückgetauft. Die Fertigstellung der alten Yacht hat die noch ältere Dame leider nicht miterlebt.

2002 übernahm die neu gegründete „Stiftung Hamburg Maritim“ die „Heti“. Die Yacht erhielt wieder ihr klassisches Gaffelrigg mit 230 m² Segelfläche und sollte wieder auf ihren einstigen Revieren segeln. Eine praktische Lösung fand sich mit dem Verein „Freunde der Segelyacht HETI e.V.“: Während die Stiftung die Sachmittel

stellte, unterstützte der Verein mit Spendengeldern die Restaurierung der „Heti“ als Ausbildungsmaßnahme bei „Jugend in Arbeit Hamburg e.V.“. Es dauerte einige Jahre, aber 2005 kam „Heti“ endlich wieder in Fahrt. Ihr unruhiges Leben geriet wieder in ein ruhiges Fahrwasser.

Die Stiftung Hamburg Maritim überließ dem Verein die „Heti“ zur Nutzung. Der engagierte Freundeskreis pflegt und segelt die außergewöhnliche Rennyacht und sorgt im Gegenzug für das Bestreiten der Betriebskosten. Gesegelt wird das Schiff von einer ehrenamtlichen Crew. Sie zeigt mit der „Heti“ alljährlich auf Regatten der Klassiker-Regatten Flagge. hat. Damit das auch in Zukunft so ist, ruft der Verein zu Spenden zum Erhalt und Betrieb der „Heti“ auf.

Pressekontakt:

Stiftung Hamburg Maritim / Ursula Wöst,
Australiastraße Schuppen 52 A, 20457 Hamburg,
Tel: 040 / 75 11 469 10, Mobil: 0176 22 81
44 67

Email: woest@stiftung-hamburg-maritim.de

Jürgen Schaper

„Iduna“ und ihre Zeit

Ausstellung über den frühen deutschen Yachtsport

Wie in der Presse und in Segelzeitschriften berichtet wurde, entstand rechtzeitig zur Eröffnung der diesjährigen Kieler Woche ein „Zentrum für Klassischen Yachtsport“ auf historischem Standpunkt am Thiessenkai in Holtenau: Auf 250 qm in zwei Ebenen fand so der „Freundeskreis Klassische Yachten, fky“ ein lang geplantes greifbares Zuhause. Um Wilfried Horns als Motor bildete sich im Frühjahr eine Arbeitsgruppe zur Realisierung des Projektes.

Als erster Schwerpunkt entstand eine erste Ausstellung „Die ‚Iduna‘ und ihre Zeit“. Gerahmt von anderen segelhistorisch interessanten Exponaten, Bildern, Fotos und Videoprojektionen sowie dem Grundstock einer geplanten umfangreichen Bibliothek, beschäftigt sich die Ausstellung mit der Geschichte der kaiserlichen Yacht, die Kaiser Wilhelm II seiner Frau, der Kaiserin Auguste-Viktoria, 1897 zum Geschenk machte.

Der schöne Schoner, von A. Cary Smith gezeichnet und 1887 auf der Werft Harlan & Hollingsworth in Wilmington, Delaware (USA) als „Yampa“ für Chester W. Chapin gebaut, war dem Kaiser auf der Kieler Woche durch seine Schönheit und guten Segeleigenschaften aufgefallen. Aus der „Yampa“ wurde so die „Iduna“. Sie blieb in kaiserlichem Besitz bis zu dem Zusammenbruch des Kaiserlichen Reiches 1918. Aus der „Konkursmasse“ des Reiches ging sie in den Besitz des Kieler Schlachtermeisters M. Glaser über, der sie 1920, wohl weil er die finanziellen Lasten des Besitzes eines solchen Schiffes unterschätzt hatte, an den Hamburger Kaufmann Hans Lamp verkaufte. In der Folge lag sie unter dem Ständer der SVAOe auf der Reede

vor Övelgönne. Mangels einer geeigneten und ausreichend großen Crew lag sie dort und diente nach Berichten mehr als schwimmender Ponton für sonntägliches Kaffeetrinken.

Ihr unrühmliches Ende fand sie in einem verheerenden Brand und wurde 1934 aus Lloyd's Register gestrichen. (Quelle: Kristin Lammerting, Dumont, „Die kaiserlichen Segelyachten“) Heute finden sich letzte Spuren unter anderem im neuen Zentrum Klassischer Yachtsport in Kiel, wo sich auch die Verbindung zur SVAOe zeigt:

Vom Beginn des Besitzes der Kaiserin bis zum Kriegsbeginn 1914 war der damalige Seeoffizier Johannes Karpf Schipper der „Iduna“. Er wurde später Admiral und vom Kaiser in den erblichen Adelsstand erhoben. Johannes, nun „von“ Karpf, war mein Großvater. Von ihm sind verschiedene Dinge auf mich überkommen, historische Alben, stereoskopische Glasdias, Patente, Urkunden etc. Ein Grossteil des Nachlasses ist durch die Wirren des letzten Krieges verstreut. Wunderschöne Modelle der „Iduna“ stehen im Schifffahrtsmuseum in Bremerhafen und in der Sammlung von Peter Tamm im Maritimen Museum in Hamburg. Dort ist alles archiviert und sicherlich Interessierten zugänglich.

Bei der Schaffung des Zentrums des fky, dessen Mitglied ich seit vielen Jahren bin, fand sich für mich endlich die gute Gelegenheit, Dinge, die ich von meinem Großvater habe, in einem passenden Rahmen für die interessierte Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Auch Jürgen Schaper, darauf angesprochen, trug für die neue Sammlung kräftig bei: Er stellte eine umfangreiche Reihe von frühen Jahrbüchern des Kieler Yachtclubs (ehemals „Kaiserlicher Yachtclub“) für die Bibliothek zur Verfügung und als besonderes Schmuckstück aus dem Familienbesitz die historische Standarte der Kaiserin.



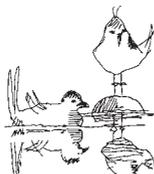
Der Schoner „Iduna“ der Kaiserin Auguste-Viktoria in einem Rennen

Foto: SVAOe-Archiv

Die Ausstellung mit überraschend vielen Exponaten ist noch bis Ende September 2012 zu sehen: Zentrum Klassischer Yachtsport, Kanalstrasse 62, 24159 Kiel. Öffnungszeiten: Mittwoch bis Freitag, 14.00-17.00 und nach Vereinbarung. Tel: 0431-76277, www.zentrum-klassischer-yachtsport.de

Geht doch mal hin, es lohnt sich! Vom Schleusenhafen von Holtenau ist sie nur ein paar Schritte entfernt!

Wolfgang Treu



Diese Standarte führten Schiffe, wenn sich die Kaiserin an Bord befand

Foto: Jürgen Schaper

Alt-Junioren im Winter 2012/13

Aktivitäten im Clubhaus

Die Altjunioren weisen darauf hin, dass sie auch in nächsten Winterhalbjahr (zum 12. Mal!) für alle Mitglieder am ersten Dienstag des Monats ab 18.00 Uhr offene gesellige Abende mit ein bisschen Programm durchführen werden. Zum ersten Mal treffen wir uns am 4. September im Clubhaus. Merken sie bitte die folgenden Termine vor: 2. Oktober, 6. November, 4. Dezember, 2. Januar 2013 (Mittwoch!), 5. Februar, 5. März, 2. April und zuletzt am 7. Mai.

Ein kleiner Rückblick auf das Winterhalbjahr 2011/12 zeigt, neben dem allgemeinen Klönsnack, der nicht zu kurz kommen soll, welche Themenkreise behandelt wurden:

6. Sept. 11, Fernsehfilm „Land im Gezeitenstrom, 1. Teil“

4. Okt. 11, dito. „Land im Gezeitenstrom, 2. Teil“

1. Nov. 11, Film (DVD), „Die Farben der Erde“

6. Dez. 11, Vortrag von Peter Schlichting, „Rad-tour in den USA“

3. Jan. 12, DVD, „Die Nordsee von oben“

7. Febr. 12, DVD, „Die SY „Düvel ok“ auf 80 Grad Nord“

6. März 12, Filme „Der Hamburger Hafen 1938“ und Boris Hermann „Transatlantik-Race“

3. April 12, Aus dem Internet, „Der Mastbruch“ u. DVD; „Westward to Eleonora“

8. Mai 12, Video, „Segelduell im Nord-Atlantik“

Etwas vorgelesen haben an neun Abenden Michael Albrecht, Jürgen Kluth, Peter Mendt und

Jürgen Chr. Schaper. Gesungen wurden an neun Abenden insgesamt 34 Lieder aus dem Fundus der Alt-Junioren.

Statistisches: Teilnehmer insgesamt im Winterhalbjahr 2011/12 263, höchste Teilnehmerzahl 36, niedrigste Teilnehmerzahl 18.

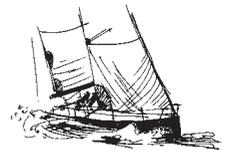
Aktivitäten außerhalb des Clubhauses:

29. Febr. 12: Besichtigung „Airbus Hamburg“ mit 38 Teilnehmern. Nach der Besichtigung war ein gemeinsames Stint-Essen (auch Ausweichgerichte waren möglich) in dem Gasthaus „Zur Post“ in Cranz angesetzt.

Vorgesehen ab Herbst 2012: Besichtigung „Internationales maritimes Museum Hamburg“, Besichtigung der neuen nautischen Zentrale Hamburg Hafen, Besichtigung des neuen Schiffssimulators in Bahrenfeld, Besichtigung der Fischtreppe Geesthacht in Verbindung mit der alten Schleuse Lauenburg (Elbe-Lübeck-Kanal).

Weitere Vorschläge für Ausflugsziele werden gern entgegengenommen!

Peter Mendt



Beilagenhinweis

Bitte beachten Sie folgende Beilagen:

SVAOe: Anmeldung Führerscheinkurse

Anmeldung Pyro – Funk – Sicherheit

Ausschreibung Elbe-Ausklang-Regatta

Einladung Absegeln

Aus dem DSV

Mitteilung des DSV Nr. III/2012 Rundfunkgebühr für Yachten entfällt

Ab 1. Januar 2013 wird für Rundfunkgeräte auf Yachten keine gesonderte Gebühr mehr erhoben. Privatpersonen zahlen dann nur noch einen pauschalen Rundfunkbeitrag von 17,98 Euro pro Meldeadresse, der die Medien TV, Radio, Computer und Smartphones umfasst. Weitere Infos: www.rundfunkbeitrag.de.

Schiffsführer in der Pflicht

Die Kreuzer-Abteilung des DSV hat darauf hingewiesen, dass die sorgfältige Planung eines Törns international vorgeschrieben ist. Nach Regel 34 des 5. Kapitels des internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS V) ist die beabsichtigte Reise vor dem Auslaufen anhand der für das betreffende Gebiet geeigneten Seekarten und nautischen Veröffentlichungen zu planen und die Route festzulegen. Weitere Infos: www.kreuzer-abteilung.org.

BMVBS hat Funkpeilung eingestellt

Der Funkpeilbetrieb der Revierzentralen wurde Ende April auf Erlass des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eingestellt. Damit entfällt ein wichtiger Beitrag zur Sicherung der Schifffahrt. Bisher konnten die Revierzentralen Sportboote peilen, was die

Beratung, die sichere Navigation und eventuelle Hilfestellungen erleichterte. Der Deutsche Segler-Verband hat das BMVBS aufgefordert, den nun entstandenen Sicherheitsdefiziten für die Sportschifffahrt entgegenzuwirken. Für weitere Informationen siehe www.kreuzer-abteilung.org.

Offshore-Windpark – Seglererfahrungen sind gefragt

Seit April 2011 ist der Offshore-Windpark (OWP Baltic 1) in der Mecklenburger Bucht in Betrieb. Das Befahren dieses Gebietes ist Schiffen mit einer Rumpflänge unter 24 m gestattet, außer bei Sichtweiten unter 1000 m, bei Dunkelheit und bei Windstärken ab Beaufort sechs. Der Deutsche Segler-Verband hat mit den zuständigen Behörden vereinbart, die Erfahrungen beim Befahren des OWP Baltic 1 auszuwerten und anhand dieser Erkenntnisse die Voraussetzungen für das Befahren neuer Windparks gegebenenfalls anzupassen. Hierzu bitten wir Sie um Ihre Unterstützung: Schildern Sie uns Ihre Erfahrungen beim Queren des Windparks Baltic 1! Sie können uns per E-Mail (recht@dsv.org), per Fax (040-63 20 09-28) oder per Post an die Geschäftsstelle des Deutschen Segler-Verbandes, Abteilung Recht, Gründgensstraße 18, 22309 Hamburg erreichen. Wir freuen uns auf Ihre Rückmeldungen

(Quelle: Mitteilung des DSV Nr. III/2012, Nr. 18)

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

Nautische Nachrichten

Über Bord gefallen und ertrunken

Wer die Berichte der Bundesstelle für Seeuntersuchung regelmäßig liest, muss zu dem Schluss gelangen, dass sich die Untersuchungsstelle in den vergangenen Jahren bei Sportbootunfällen überwiegend mit über Bord gefallenen und ertrunkenen Seglern befassen musste. So auch im Untersuchungsbericht Nr. 143/11, der über den Tod eines am 30. April 2011 gegen 10.00 Uhr von der Segelyacht „Spezial One“ vor Fehmarn Verunglückten berichtet. Der Unfall ereignete sich ausgerechnet auf einer Ausbildungsreise, bei der der „Verunfallte“ (schönes Amtsdeutsch!) zwar nie den Kontakt zur Segelyacht verlor, es aber den sieben! an Bord befindlichen Personen nicht gelang, ihn aus dem Wasser zu ziehen, so dass er ertrank.

Der sehr informative Bericht kann unter <http://www.bsu-bund.de> eingesehen und heruntergeladen werden.

(Quelle: Pressemitteilung 8/12 der BSU)

Fahrregeln vor Cuxhaven – für Sportboote erleichtert

Wer von einem der Cuxhavener Yachthäfen (es gibt in der Tat vier, aber die meisten nutzen nur den hinter der Seebäderbrücke) nach See ausläuft, also z. B. nach Helgoland oder zu den ostfriesischen Inseln, der wendet sich nach Verlassen des Yachthafens meist scharf nach Backbord, hält sich dicht unter der Seebäderbrücke, läuft am Fährhafen vorbei und nimmt dann Kurs auf die grüne Fahrwassertonne 31 bei der Kugelbake.

Das ist sinnvoll, um ein sofortiges Queren des verkehrsreichen Fahrwassers vor Cuxhaven zu vermeiden. Auch ist der letzte Flutstrom an der

Südseite meist schwächer als an der Nordseite, und der Ebbstrom setzt hier etwas früher ein, so dass man rechtzeitig auslaufen kann. Also lauter gute Gründe und doch gegen die Fahrregeln der SSchStrO. Denn die südliche Fahrwasserbegrenzung verläuft an dieser Stelle von besagter grüner Tonne 31 direkt auf die Nordwest-Ecke des Fährhafens und dann entlang der Cuxhavener Kaimauern, bis mit der 33 bei Groden die grüne Fahrwasserbetonung sich wieder fortsetzt. Wer so fährt wie beschrieben, verstößt also gegen das Rechtsfahrgebot, kaum hat er den Yachthafen verlassen.

Das WSA Cuxhaven hat auf Nachfrage nun dargelegt, dass diese Fahrweise zwar einen Verstoß gegen die SSchStrO darstellt, der aber dem Opportunitätsprinzip folgend von der Verkehrszentrale und der Wasserschutzpolizei toleriert wird, da es aus Sicht der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs ein geringeres Risiko gegenüber dem mehrfachen Kreuzen des Fahrwassers darstellt. Natürlich ist der Sportbootführer weiterhin selbst verantwortlich und zum Ausweichen verpflichtet, wenn ihm ein vorschriftsmäßig fahrendes Fahrzeug begegnet. Aber er kann leichteren Gewissens so fahren, wie es hier sinnvoll ist.

Aber Achtung: Viele, die von Brunsbüttel kommend den Yachthafen Cuxhaven ansteuern und schon in den ersten Flutstrom gekommen sind, halten sich ab der Ostemündung gerne südlich des grünen Tonnenstrichs, weil der Strom hier schwächer setzt. Es ist allerdings überall sehr eng und aus diesem Grund schon nicht zu empfehlen. Zwischen Otterndorf und Altenbruch ist wegen der Uferschutzarbeiten und zwischen den Tonnen 33 und 35 ist wegen Bauarbeiten am Liegeplatz 9 zur Zeit je ein Sperrgebiet ausgelegt und damit das Befahren südlich des Fahrwassers

ohnehin verboten. Ganz Gewitzte gehen dennoch nach den Sperrgebieten an die Süd, um sich dicht an den Hafenanlagen stromgünstig zum Yachthafen zu schleichen. Das ist natürlich nicht erlaubt und kann geahndet werden, da, wie eingangs gesagt, das Fahrwasser bis an die Kaimauern geht und man sich „auf der falschen Seite“ bewegt. Die Duldungsregel gilt nur ab Yachthafen westwärts.

GAN

(Quelle: Sportschipper 6/12 und eigene Nachfrage)

Haftung auf Mooringplätzen

Hierzu schreibt Holger Flindt von der Geschäftsleitung von Pantaenius:

„Wenn ein Schiff infolge einer defekten Bojenbefestigung auf Drift geht, stellt sich die Frage, wer den Defekt an der Boje zu verantworten hat.

Wenn das Schiff mit einem anderen kollidiert und es zu einem Schaden an beiden Schiffen kommt, haben wir einen Kaskoschaden an dem eigenen Schiff. Der ist erst einmal grundsätzlich versichert, sofern man dem Kunden nicht den Vorwurf der

groben Fahrlässigkeit (eher unwahrscheinlich) vorhält.

Der Eigner einer auf Drift gegangenen Yacht haftet nur dann einem Dritten gegenüber, wenn die Kollision auf schuldhaftes Handeln zurückzuführen ist. Schadensersatzansprüche richten sich im Allgemeinen nach dem § 823 BGB und setzen schuldhaftes Verhalten voraus. ...

Wenn ein Hafenbetreiber für das Bojenfeld verantwortlich ist, obliegt ihm in der Regel die Wartung und Instandhaltung. Ein schuldhaftes Verhalten wäre daher am ehesten dem Betreiber anzulasten. Ist eine Yacht in einem schweren Sturm auf Drift gegangen und das Ereignis ist auf höhere Gewalt zurückzuführen, besteht allerdings kein Haftungsanspruch. Dann ist die Kaskoversicherung in Anspruch zu nehmen. Ihr kommt bei der Yachtversicherung eine große Bedeutung zu.“

(Quelle: Auszugsweise aus den Nautischen Nachrichten der Kreuzer-Abteilung – NNKA Nr. 2/2012, S. 66)



Beckerbillett · Hamburg
 Eintrittskartendruck und Kassensysteme

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

Dies und Das

Schönste Briefmarke der Welt?

Helgoland – beliebtes Ziel nicht nur der Segler und Brutstätte seltener Seevögel – war schon öfter auf Briefmarken zu sehen. Die 2010 aus Anlass des hundertjährigen Bestehens der Vogelwarte Helgoland herausgegebene Sondermarke im Wert von € 1,45 ist auf der Insel von der in China beheimateten Jury jetzt auch zum „schönsten Postwertzeichen der Welt“ gegen mehr als 40 Mitbewerber gekürt worden. Nach ihrer Ausgabe war sie bereits zur schönsten Briefmarke Deutschland erkoren worden. Mit der Marke wird der Vogelschutz gewürdigt und das segensreiche Wirken der Vogelwarte mit Sitz in Wilhelmshaven über ein Jahrhundert anerkannt.

JCS

Was sind eigentlich PS?

Diese Frage stellt sich bei der Debatte um die Änderung der Führerscheinplicht offenbar niemand. Ist eigentlich noch niemand aufgefallen, dass Politiker, Behörde und Verbände hier mit einer seit vielen Jahren nicht mehr existierenden Einheit der Leistung herumdoktern? Die früher gebräuchliche Pferdestärke, abgekürzt PS, ist bereits seit dem 1. Januar 1978, – also vor 34 Jahren – abgeschafft und durch die Einheit Kilowatt ersetzt! Für Leute, die es noch nicht wissen, und das scheinen ja alle zu sein, die damit zu tun haben: Ein bisschen Nachhilfe: 1 PS = 0,7355 kW, 1 kW = 1,3596 PS. 15 PS wären also etwas mehr als 11 kW. Wäre es da nicht besser, gleich über glatte 10 kW oder 15 kW zu reden?

Was würden all die „sachverständigen“ Beteiligten wohl dazu sagen, wenn Karstadt die Preise für seine Klamotten in D-Mark auszeichnen oder Opa Peter Ramsauer das Taschengeld an

seine Enkel in ehemals bayerischen Gulden und Kreuzern zahlen würde?

Nun soll nach Einschätzung des Bundesverbandes Wassersportwirtschaft (BVWW) die neue Regelung zur Führerscheinfreiheit bis „15 PS“ im Oktober kommen. Eigentlich sollte der Unsinn schon bis zum Sommer 2012 in Kraft treten. Liegt das vielleicht an den „PS“.

Kann denn niemand diesem Blödsinn mit den PS ein Ende bereiten?

Das fragt sich jedenfalls Klecks.

Schwund bei Leuchttürmen? Wohl kaum. Eine Glosse

Weltweit wird beklagt, dass immer mehr Leuchfeuer abgeschaltet werden. Die Schifffahrt hat inzwischen andere Hilfsmittel. Manchmal gelingt es, die nun nutzlos gewordenen Leuchttürme als Denkmäler einer alten Industriearchitektur zu erhalten. Manchmal auch nicht. So sollen die beiden vor Blankenese erst 1980 gegen den Widerstand der Bewohner errichteten Leuchttürme jetzt – abermals gegen den Widerstand der Blankeneser – abgerissen werden. Für die veränderte Fahrwasserführung auf dieser Teilstrecke sollen zwei neue Türme errichtet werden. Natürlich abermals gegen den Willen der Blankeneser, deren großes Interesse für die Belange der Schifffahrt stets gerühmt wird.

Etwas länger ist die Geschichte des kleinen Leuchtturms (Unterfeuer) Mielstack. Das architektonisch sehr gelungene Bauwerk wurde nämlich schon 1907 errichtet und war bis 2010 in Betrieb. Danach passte er mit seinen knapp 16 Metern Höhe nicht mehr in diese (Schifffahrts) Welt. Das gut erhaltene Türmchen soll aber nicht abgerissen werden. Man kann es nebst Leuchtturmwärterwohnhaus und 625 m² Grundstück erwerben und darin auf immerhin 193 qm Fläche



Kein Abschied. Der kleine, 1907 erbaute Elb-Leuchtturm Mielstack steht zum Verkauf

wohnen. Von Widerstand der Bevölkerung hat man noch nichts gehört. Wo der steht, wollen sie wissen? Gar nicht weit weg. Suchen sie doch mal in der Elbkarte. Zum Glück gibt es ein Foto von ihm.

Klecks

SVAOe _____ Juli / August 2012

Elektronisches Hafengeld in Hamburg

Nein, keine Angst, für Segel- und Motoryachten gilt das (noch) nicht. Sie müssen sich zur Bezahlung weiterhin mit störrischen Automaten abrackern oder bar bezahlen. Aber für die „Großen“ hat HPA jetzt ein elektronisches System zur Abgabe von Hafengelderklärungen eingeführt, um die Abwicklung des Hafengeldprozesses zu vereinfachen. Seit dem 1. Juli können Reeder und Agenten Hafengelderklärungen elektronisch über das Webportal „MUST-HAVE“ (maritime user service tool for Hamburg vessel calls) abgeben. Das Portal greift dabei auf bereits vorhandene Schiffs- sowie Im- und Exportdaten aus anderen Hafendatenbanken zurück. Dadurch entfällt künftig bei Hafennutzern und HPA ein Teil des organisatorischen Aufwandes.

(Quelle: pressestelle@hpa.hamburg.de)

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

Das besondere Buch aus unserer Clubhaus-Bibliothek

„Mein Segelbuch“ von Walter Deter

„In immer steigendem Maße gewinnt der Segelsport Anhänger auch in den Kreisen unseres Volkes, deren ‚landläufige‘ Tradition einstmals das feuchte Element mit dem Hinweis abzulehnen pflegte – ‚es habe keine Balken‘... Dem ist nicht so. Werkzeug und Technik des Segelsports in knapper und anschaulicher Form textlich und bildlich darzustellen, war die Aufgabe meines Segelbuches. Ich habe in diesem Sinne vornehmlich den neuzeitlichen Sport im kleinen und mittelgroßen Fahrzeug behandelt... Wer Sonne, Wind und Wasser liebt, wer Freude am Kampf mit den Elementen und den sportlichen Gegnern hat, der mag dieses Buch als Wegweiser zu Hand nehmen.“

Dieser Empfehlung des Autors sollte man nicht bedingungslos folgen, denn „Mein Segelbuch“



Binnenjolle am Wind, Foto aus „Mein Segelbuch“

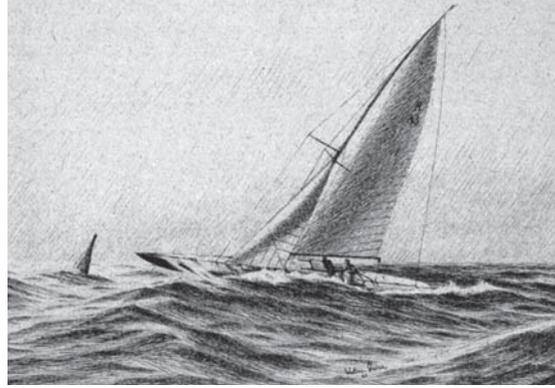
schrrieb Dr. Walter Deter im Jahr 1926. Und da ist natürlich auch manches Schnee von gestern. Aber lesenswert ist „Mein Segelbuch“ gerade deswegen, weil man Vergleiche ziehen kann zwischen damals und heute, und weil hier Segelsportgeschichte lebendig wird.

So kann man zum Beispiel lesen, dass im Jahr 1888 dem Gründungsjahr des DSV (auch des Modellsegel-Regattaverains und des Modell yachtclubs Liliput, aus denen unsere SVAOe-Modellabteilung entstand!) in Deutschland 29 Segler-Vereinigungen mit rund 2100 Mitgliedern und 500 Fahrzeugen bestanden. Im Erscheinungsjahr des „Segelbuches“ war die Mitgliederzahl des DSV auf 23.000 gewachsen, außerdem gab es den Deutschen Seglerbund mit 6.000 und den Freien Wettsegelverband mit 700 Mitgliedern.

Die Entwicklung der Bootstypen und -klassen und der Messformeln, die spezifischen Eigenschaften von Schwert- und Kielbooten sowie die damaligen Erkenntnisse zu Takelung und Segeln sind Inhalt der ersten Kapitel im „Segelbuch“. Was heute fast nur noch bei den Klassikern zu

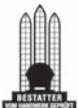
finden ist, war 1926 Standard: „Fast sämtliche Segelfahrzeuge werden aus Holz hergestellt.“ Zum properen Erscheinungsbild der Boote trägt auch „ein unter dem Decksrand zu beiden Seiten der Außenhaut herumlaufender schmaler Goldstreifen bei, der auf keinem Fahrzeug fehlen sollte.“ Handwerksarbeit war damals gefragt, denn: „Die Beschläge der Takelage, wie Blöcke, Wantenspanner, Ringe, Schäkel, Haken usw. werden gewöhnlich aus Messing oder Schmiedeeisen von den Werften selbst angefertigt.“ Und die Segel erforderten eine besondere Behandlung, denn: „Als Material wird dichtgewebte Baumwolle verarbeitet.“ Aber neue Zeiten kündigen sich schon an: „Alle Takelungssysteme, selbst die des Hochseesports, beginnt heute die Idee der schmalen und hohen Besegelung mehr und mehr zu durchdringen“.

Im Kapitel „Die Technik des Segelns“ finden wir die grundlegende Erkenntnis: „Wenn wir segeln, müssen wir zunächst wissen, woher der Wind kommt“ – ebenso wie „Das Steuern im Seegang erfordert sehr viel Aufmerksamkeit.“ Regattasegler werden dieses Kapitel von damals mit besonderem Interesse lesen, denn vieles hat sich seit damals nicht geändert: „Gelegentliches Schimpfen gehört im übrigen zu den verbuchten Rechten des Steuermanns. Es lässt sich in der Erregung unfreundlicher Situationen, besonders bei Wettfahrten, oft gar nicht unterdrücken.“



Auch, was „Mein Segelbuch“ über die Geselligkeit sagt, kann man unterschreiben: „Wer sie kennt, diese Klubabende, die so gar nichts von Vereinsmeierei an sich haben, die heimlich dämmern und klingen, lachen und lärmern, die Leben sind und Liebe zum Wasser – der vermisst sie zeitlebens ungerne.“

Und unserem Obmann für Navigation und Fahrtensegeln wird dies besonders gefallen: „Während sich der Regattasegler seiner Sicherheit gleichsam nur in ehrenamtlicher Beschäftigung widmet und oft gezwungen ist, bis an die äußersten Beanspruchungsgrenzen zu gehen, ist Sicherheit beim Fahrten sport oberstes Gesetz. Er hat ein viel fester umrissenes und nach Einzelgesetzen deutlicher gegliedertes Wissensgebiet zu beherrschen, er arbeitet mit unzähligen feststehenden seemännischen Hilfsmitteln. Dazu gehört die Beherrschung der Navigationswissenschaft... Die Navigation ist das einzige Teilgebiet des Segelsports, das einer theoretischen Schulung zugänglich ist und mit dieser Theorie gleichzeitig weitgehende praktische Nutzenanwendung verbinden kann.“



seit. 1892 Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG

Blankenese
Dormienstr. 9
22587 Hamburg
Tel.: 866 06 10

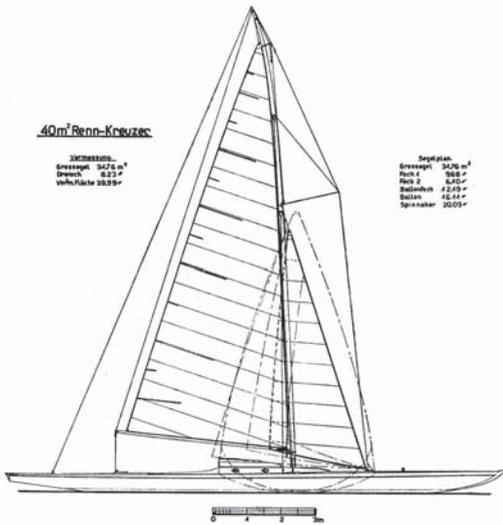
Rissen
Ole Kohdrift 4
22559 Hamburg
Tel.: 81 40 10

Groß Flottbek
Stiller Weg 2
22607 Hamburg
Tel.: 82 17 62

www.seemannsoehne.de

**Bestattungen aller Art
und Bestattungsvorsorge**

*Seemann
& Söhne*



Segelriss eines 40 qm-Rennkreuzers, Entwurf W. von Hacht, aus „Mein Segelbuch“

Im Anhang finden sich etliche Konstruktionszeichnungen damaliger Boote, zum Beispiel einer 15 qm-Halbbrennjolle und einer großen Ketsch von Abeking & Rasmussen.

Ein schmales, aber ganz besonderes Buch in unserer Clubhaus-Bibliothek, das man mit Gewinn und Vergnügen lesen kann. Für das eigene Bücherschapp bieten im Internet zahlreiche Antiquariate „Mein Segelbuch“ an – Preise ab 28 Euro. Einfach mal googeln.

Viele weitere Bücher zu historischen Segelsport-Themen, auch Jubiläumsschriften zahlreicher Segelvereine, sämtliche Jahrgänge unserer SVAOe-Nachrichten und viele weitere Schätzchen finden Sie in unserer Bibliothek. Schauen Sie/schaut doch mal rein!

An dieser Stelle noch ein Hinweis auf unser wachsendes SVAOer-Archiv, an dem die Archivgruppe im Herbst und Winter verschärft weiterarbeitet. Hier werden eine Fülle von Dokumenten zur Geschichte unserer Vereinigung und des Segelsports gesammelt und katalogisiert. Dieses umfangreiche Material soll unseren Mitgliedern, auch den Mitgliedern anderer Vereine und allen Segelsport-Interessierten zur Verfügung stehen. Informationen dazu finden Sie auch auf unserer Webseite www.svaoe.de.

Norbert Suxdorf

Lofoten ...

Zu unserem Titelbild

Die Zeichnung von Marlies Schaper entnehmen dem neuen Buch „Seesäcke“ von E. H. Beilcke und J. Chr. Schaper, siehe auch unter „Bücher für den Spätsommer“.



»KURSÄNDERUNG?« WIR LIEFERN
SEEKARTEN UND UPDATES
IN JEDEN HAFEN.



HanseNautic
BADE & HORNIG · ECKARDT & MESSTORFF

© BSH

www.hansenautic.de

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

Lesevergnügen für verregnete Tage

Seesäcke

Wenn einer eine Reise tut, dann kann er was erzählen. Und wenn er auf Segeltour geht, noch viel mehr. Denn kein Fortbewegungsmittel ist – trotz aller technischen Neuerungen – so abenteuerlastig und aufgrund der räumlichen Beengtheit gruppenspezifisch so hochbrisant wie eine Segelyacht. Da sollte man zuhören wenn Seebären ihr Garn spinnen, häufig mit Augenzwinkern ob ihrer Glaubhaftigkeit. Solch ein Seegarnspinner ist Jürgen Schaper. Einige werden sich des Erzählbandes „Gischt an Deck“ erinnern, in dem er eigene Erlebnisse auf kurzweilige Art zu Papier gebracht hat.

Nun hat ihn Elimar Heinz Beilcke dazu verleiten können, noch mal in die Garnkiste zu greifen und mit ihm zusammen ein Bändchen mit Geschichten für Segler herauszubringen. Doch es wurden nicht nur denkwürdige Erlebnisse berichtet. Es gibt auch kontemplative Momente, in denen Jürgen Schaper eigene sozial- und zivilisationskritische Ansichten überzeugend vertritt. Besonders beeindruckend das letzte Kapitel, in dem das Thema „Flaute“ vertieft wird.

Im Gegensatz zu Schapers breit angelegten Erzählungen leben Beilckes Geschichten eher vom Witz und Pointenreichtum. Sprachliche Köstlichkeiten sind auch seine Gedichte, in denen er nicht nur seine Vertrautheit mit Größen der Literatur unter Beweis stellt, sondern auch seinen witzig-absurden Sprachkünsten frönen kann.

Dritte im Bunde ist Marlies Schaper, die bekannte Zeichnerin und Illustratorin. Unseren Lesern ist sie

durch ihre zahlreichen Beiträge in den SVAOe-Nachrichten bekannt. Auch im vorliegenden Bändchen zeigen ihre Zeichnungen die ganze Bandbreite ihres Schaffens von der karikaturhaften Illustrierung der kuriosen Geschichten der beiden Erzähler bis hin zu stimmungsvollen maritimen Impressionen.

Dr. Peter Koj (auszugsweise)

E. H. Beilcke, J. Chr. Schaper, M. Schaper (Illustr.) Seesäcke. Geschichten für Segler und Freunde des Meeres, 107 Seiten, 19 Illustrationen, Elbaol Verlag Hamburg, € 10,95

Segeln im Tidengebiet

Die Frage, warum die deutsche Ostseeküste bei Seglern und Motorbootfahrer beliebter ist als die Nordseeküste, ist leicht zu beantworten: Es gibt keine Gezeiten mit ihren Strömen und Veränderungen des Wasserstandes, die man bei seinen Planungen ständig berücksichtigen muss. Dem wird entgegengehalten, dass dieses Naturphänomen die Schifffahrt in Tidengewässern besonders reizvoll macht. Wer sich erst einmal mit der Nordsee und ihren Nebengewässern vertraut gemacht hat, den lässt das Revier nicht wieder los. Abgesehen von manchem Zwang, tidenbedingt den Hafen zur Unzeit zu verlassen, was dann aber mit dem Strom und einer schnellen Reise belohnt, ist das Schippeln angenehm. Die Landschaft ist weitgehend natürlich erhalten, die kleinen Häfen nicht so voll und der Umgang miteinander kameradschaftlicher und rücksichtsvoller. Veränderungen gibt es natürlich auch. Grund genug es zu versuchen. Dabei helfen die bewährten Törnführer, von denen jetzt der aktualisierte Westteil neu erschienen ist. Benutzen Sie ihn während der Wintermonate schon jetzt zur Vorbereitung Ihrer nächsten Reise.

Jan Werner, Nordseeküste 1, Cuxhaven bis Den Helder, 7. akt. Aufl., 272 Seiten, 127 Farbfotos, 80 farbige Pläne, 38 Tabellen, 18 Grafiken, Delius Klasing Verlag, € 29,90

Kochen nach Windstärken

Manchmal fragt man sich, was die Menschen lieber tun: Kochen oder das Zubereitete essen? Auch dieses Buch wird keine Antwort darauf geben. Die gibt es aber auf eine andere, viel wichtigere, Frage: Kann man beim Segeln kochen? Und, wenn überhaupt, bei oder bis zu welcher Windstärke? Zu einem guten Boot und einer hungrigen Crew gehört eben auch eine gute Küche, sonst macht das alles keinen Spaß. So lange das Boot im Hafen liegt, ist alles keine Frage, aber was ist möglich, sobald es in Fahrt ist? Alle Probleme wachsen bekanntlich mit der Zunahme der Windstärke. Die Autorin, die nicht nur eine enthusiastische Seglerin, sondern auch eine begeisterte (und begeisternde) Köchin ist, versucht sie auf angenehme Weise zu lösen, indem sie die Rezepte, die dieses Buch bereithält, dem Bordleben anpasst und dabei niemals langweilig ist. Mit der Ausstattung, besonders mit seinen Fotos, wird das Buch zum Kunstwerk. Für Menschen ohne Segelboot: Die rund 100 Gerichte schmecken übrigens auch hervorragend an Land!

Claudia Seifert (Text)/Julia Hoersch (Fotos), Kochen nach Beaufort, Rezepte für jede Windstärke, 144 Seiten, 74 Farbfotos, 7 S/W-Fotos, Delius Klasing Verlag, € 19,90

Zu guter Letzt

Der Lotsenkutter

Melanchton fuhr mit Doktor Luther
Von Kiel in einem Lotsenkutter,
Sie wollten bis nach Kopenhagen
Die reine Lehre nordwärts tragen.

Die See ging hoch, es stürmte sehr,
Melanchton stöhnt: „Ich kann nicht mehr.
Kehr um! – mir ist zum Kotzen, Luther,
Vor Elend in dem Lotsenkutter!“

Der Schiffer, der den Kutter lotste,
Sprach grinsend, als auch Luther kotzte,
- Und dies war wahrhaft diabolisch,
„Nun, – dann bleibt Dänemark katholisch!“

Fritz Th. Overbeck

(Gelesen im „Flensburger Hafenblatt“,
eingesandt von Götz-Anders Nietsch)



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@svaove.de · Internet: www.svaove.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@svaove.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@svaove.de

Die Bezugsgebühr ist im Mitgliedspreis enthalten.

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

Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier