

SVAOe NACHRICHTEN

2-2013 MÄRZ / APRIL



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

91. Jahrgang

März / April 2013

Nr. 2

125 Jahre Modellsegelsport



Strandaktivitäten um 1890 aus der Frühzeit des Modellsegelns in Oevelgönne.

Foto: SVAOe-Archiv

In dieser Ausgabe

Von großen und kleinen Booten	2
SVAOe gut aufgestellt	6
108. Jahreshauptversammlung	10
Dank für Spenden	12
Hamburger Yachthafen	12
Neuaufnahme	14
Nachruf auf Reemt Bruhns	15
Geburtstagsgrüße	16
Todesanzeige Harald Schönstein	17
Gründungsfest und Fahrtenpreise	18
125 Jahre Modellsegeln	21
Abaton Challenge 2013	27
Die Altjunioren museal	28
Mit dem „GreyHound-Bus“ in die Karibik	29
Nautische Nachrichten	33
Funkstille auf Lang- und Mittelwelle	35
Aus dem DSV	36
125 Jahre Segelsport in Deutschland	36
Dies und das	37
Inge ist weg!	41
Zu unserem Titelbild	41
Ein neuer Stander und noch mehr	42
Büchertipps zum Saisonbeginn	43
2 Zu guter Letzt	44

*Zusammenkommen ist ein Beginn,
Zusammenbleiben ist ein Fortschritt,
Zusammenarbeiten ist ein Erfolg!*
Henry Ford (US-Industrieller, 1863-1947)

Von großen und kleinen Booten

Zwei sehr unterschiedliche 125-jährige Jubiläen

In diesem Jahr feiern zwei Organisationen des deutschen Segelsports, die zwar dieselben Ziele verfolgen aber verschiedenartiger kaum sein können, ihr 125-jähriges Bestehen.

Der große Deutsche Segler-Verband (DSV) mit seinen rund 180.000 Einzelmitgliedern (in etwa 1350 Mitgliedsvereinen) und die winzige Modellabteilung der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne, deren Mitglieder und Sympathisanten „unzählbar“ sind, da sie einerseits in unserer Mitgliederstatistik nicht besonders geführt werden, andererseits auch mit „richtigen“ Booten segeln

Über das Jubiläum des DSV, ist, wie es die Bedeutung des Anlasses erfordert, ein ebenso fulminantes wie interessantes und lesbares Werk, faktisch eine Betrachtung über die Geschichte des deutschen Segelsports, herausgegeben worden, an denen mehrere SVAOeer(innen) mitgewirkt haben. Klaus Pollähn gab darin Ulrike Schreiber ein Interview über die Geschichte des Modellsegelns und die bedeutende Rolle der SVAOe darin. Ich schrieb einen Beitrag über das Segeln auf der Unterelbe. (vgl. auch die ausführliche Rezension auf Seite 28)



DSV-Präsident Rolf Bähr sagt zum Jubiläum richtungweisend: „Unsere Vision für die nächsten 50 Jahre sind Kinder, die mit ihren Erlebnissen auf dem Wasser glücklich werden. Eltern, die ihnen dies ermöglichen. Chefs, die erkennen, dass ihre Mitarbeiter im Sport an Bord Kraft zur Leistung schöpfen. Athleten, die ihren Traum vom olympischen Gold verfolgen. Und Vereine und Verbände, die sich gemeinsam mit uns dafür einsetzen, dass auch künftige Generationen an dieser besonders schönen Seite des Lebens teilhaben können.“ Besser kann man unser aller Bestreben in Kürze nicht darstellen. Und an Seglern, die bereit sind, die Zukunft unseres Sports mitzugestalten, wird es hoffentlich auch in unserer SVAOe niemals fehlen.

Aus Anlass des sicher weniger bedeutenden Jubiläums der Modellabteilung gibt es (bisher) keine Festschrift. Es gibt auch, wie zum hundertsten Bestehen 1888, keine Sonderausgabe



125 Jahre Modell- segeln

Die in Hamburg
beheimatete Segler-
Vereinigung Altona-
Oevelgönne

(SVAOe) feiert 2013 ein besonderes Jubiläum: das 125-jährige Bestehen ihrer Modellsegelabteilung. Bereits 1888, zeitgleich mit der Gründung des Deutschen Segler-Verbandes, wurde in Oevelgönne der „Modellsegel-Regatta-Verein“ ins Leben gerufen. Im Jahr 1933 wurde der Club in die 1905 gegründete SVAOe integriert. Zu den historisch verbrieften Highlights der Abteilung zählen die ersten Regatten, bei denen frei fahrende Modellboote ohne Fernsteuerung vom Bubendey-Ufer nach Altona-Oevelgönne quer über die Elbe segelten.

Hinweis auf das Jubiläum unserer Modellabteilung in DSV-Spezial Nr. 4

der SVAOe-Nachrichten. Über die Geschichte des Modellsegelns in Norddeutschland erscheint in dieser Ausgabe unserer Nachrichten deshalb ein Beitrag von Klaus Pollähm.

Viele sagen, wir haben die besten Ferngläser der Welt! Glauben Sie es nicht, aber lassen Sie sich überzeugen!!

Vor der Tür unseres Geschäftes in der Neanderstraße mit Blick auf unseren Michel können Sie in Ruhe alles probieren. Sehen Sie durch unsere neuen Ferngläser, und Sie werden staunen welche Helligkeit, Schärfe und Brillanz diese neuen Ferngläser bringen. Ob mit oder ohne Brille, hier haben Sie das volle Sehfeld. Für ein Fernglas auf See ist es wichtig, dass Sie ein großes Sehfeld haben, Standard Ferngläser 7x50 haben ein Sehfeld von ca. 110 Meter auf 1000 Meter, die Spitzenferngläser 7x42 haben hier bis zu 150 Meter Sehfeld. Bei Seegang sehr wichtig, das große Sehfeld. Bei Nacht und unsichtigen Wetter ist auch die Helligkeit entscheidend. Durch neue Vergütungen haben diese Ferngläser eine Lichtdurchlässigkeit bis zu 95%! Auch für Naturbeobachtungen bei Landgängen haben wir ein großes Angebot an Ferngläsern. Wir empfehlen hier z. B. von ZEISS das Taschenfernglas Conquest 8x20, federleichte 185 Gramm für nur **409,- Euro!** (Auch als Geschenk für unseren wichtigsten Mann an Bord, wer das ist? Unsere Frau natürlich!!)

Wir können Ihnen das Beste zeigen, was es gibt von ZEISS, LEICA, SWAROVSKI, MINOX, KOWA, NIKON und STEINER! Und alles am Lager. Bringen Sie Ihr altes Fernglas mit. Kostenlos überprüfen wir den Kieker auf Achsengleichheit, Schärfe, verschmutzte Linsen und einen einwandfreien Mitteltrieb. Bitte vormerken, am 24. bis 26. Mai 2013 können Sie alle Ferngläser in freier Natur testen, wo? Auf der HanseBird auf der Elbinsel Kaltehofe! Gut mit der S Bahn zu erreichen. Und wenn Sie uns nicht in unserem Geschäft am Michel besuchen können, besuchen Sie uns doch im Internet unter www.foto-wannack.de

Wir verkaufen nicht nur, wir reparieren auch in eigener Werkstatt Ferngläser, Kameras und Projektoren. Gern senden wir Ihnen auch unsere kleine Broschüre „Die Merkmale guter Ferngläser“ und Unterlagen über alles Neue. Wir verkaufen auch neueste Digitaltechnik von Panasonic, Olympus, Canon, LEICA und NIKON.



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

Eine geplante Ausstellung im Altonaer Museum zu diesem Thema kam leider einerseits mangels Interesse seitens dessen Leitung, die zudem jetzt gerade gewechselt hat, andererseits auch im Hinblick auf die vorübergehende längere Schließung des Museums wegen umfangreicher Bauarbeiten, nicht zustande. Man muss fairerweise auch einräumen, dass sich die Begeisterung im SVAOe-Vorstand im Hinblick auf die damit verbundene Mehrarbeit und die zu erwartenden Kosten in Grenzen hielt. Im DSV-Spezial wurde auf das gleichzeitige Jubiläum hingewiesen. (Siehe Abbildung Seite 3)

Man kann auch nicht erwarten, dass das Interesse unserer Mitglieder, das verständlicherweise hauptsächlich auf einen Sport mit größeren Booten gerichtet ist, am Segeln mit Miniyachten besonders groß ist. Doch das Modellsegeln hat, wie zahlreiche Regatten und die Berichte darüber in unseren Nachrichten immer wieder beweisen, in der SVAOe glücklicherweise ein zähes Leben. Wie das Segeln mit großen Booten, so hat sich auch das Segeln mit den Winzlingen in 125 Jahren stark verändert. Modellsegeln ist so zu einer zwar kleinen, aber, fast möchte ich sagen elitären, Sportform – nicht nur in der SVAOe – geworden.

Wir freuen uns über die Erfolge unserer Modellsegler, allen voran Obmann Michael Müller und Bernd Blohm. Sie tragen dazu bei, dass das Modellsegeln und unsere Modellabteilung, die immerhin 17 Jahre älter ist als unser „Hauptverein“, nicht nur in einer verklärenden Retrospektive bestehen. Modellsegeln hat, wie die Veröffentlichungen darlegen, neben einer großen Tradition, sowohl im Regattasegeln als auch im Boots- und Yachtbau, seinen historischen Platz im Segelsport, der keineswegs in Vergessenheit geraten darf. Hieran erinnern nicht zuletzt die zahlreichen Modelle aus allen Epochen, die in unserem Clubhaus immer wieder den Betrachter faszinieren. Es hat sich aber auch national wie international zu einer hoch technisierten Sparte entwickelt, aus der zu allen Zeiten zahlreiche Anstöße zur modernen Konstruktion und Ausrüstung „richtiger“ Yachten gegeben wurden, man denke nur an die getrennte Anordnung von Kiel und Ruder oder die Windsteuerung.

Ich denke und hoffe daher, dass es auch weiterhin ein genügendes Interesse und Interessenten am Modellsegeln, vor allem natürlich in der SVAOe, geben wird.

Jürgen Chr. Schaper, Kommodore



60 Jahre Vorsprung

Tickets · Administrationsoftware
Hardware · Beratung · Service

BECKERBILLETT

+49 (0) 40-399 202-0 www.beckerbillett.de

SVAOe „gut aufgestellt“

Jahresbericht des Vorsitzenden 2012

Liebe Mitglieder der SVAOe,

zur Jahreshauptversammlung im 108. Jahr seit Gründung unserer Vereinigung heiÙe ich Sie recht herzlich willkommen. Ich möchte besonders die in den letzten Monaten neu hinzugekommenen Mitglieder begrüÙen und hoffe, es sind viele von Ihnen heute Abend anwesend.



Wie es sich gehört: zunächst ein wenig Statistik zum abgelaufenen Jahr:

Trotz unserer intensiven Nachwuchsarbeit und unserer Bemühungen, neue Erwachsene und Jugendliche an den Verein zu binden, ist die Mitgliederentwicklung leider rückläufig gewesen. Es zeigt sich, dass auch wir uns dem Trend rückläufiger Mitgliederzahlen nicht ganz entziehen konnten. Diese Entwicklung ist in fast allen Segelvereinen zu beobachten. Die Gründe liegen auf der Hand:

Immer weniger Kinder und Jugendliche treten Segelvereinen bei. Die schier unendlichen Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung, die sich jungen Menschen bieten, stellen ein großes Konkurrenzangebot gegenüber dem Segeln dar. Das ist das eine. Viel schwieriger ist es jedoch, Kinder, die nicht schon von ihrer Familie infiziert wurden, überhaupt erst zum Segeln zu bringen. Die schulischen Rahmenbedingungen verhindern vielfach, sich in einem so zeitintensiven Sport zu engagieren. Selbst im System von Schulkooperationen – auch die SVAOe hat in dieser

Hinsicht Versuche durchgeführt – bleibt den Kindern nur wenig Zeit zum Segeln selbst. Da ist es schon attraktiver, mal eben auf den Fußball-, Hockey- oder Tennisplatz zu gehen und gleich los zu spielen.

Aber auch die Einstiegssituation für Erwachsene in den Yachtsport hat sich in den vergangenen Jahren stark verändert. Der Zwang zu immer mehr Mobilität und Flexibilität im Arbeitsleben zwingt junge und ältere Arbeitnehmer in zunehmendem Maße dazu, auf die Investition in eine schwimmende Immobilie zu verzichten. Und wer kein Schiff hat, braucht in der Regel auch keinen Verein, der die Suche nach einem Liegeplatz erleichtern könnte – früher ein oft und gern gehörtes Argument für den Beitritt in einen Segelclub. –

Diese Zustandsbeschreibungen sollen nun keineswegs den Eindruck erwecken, der Vorstand würde angesichts der schwieriger werdenden Mitgliederentwicklung in Depression oder gar in Resignation verfallen. Dazu gibt es auch überhaupt keinen Grund. Dank Ihrer, der Mitglieder Hilfe und der vieler Spender gelingt es der SVAOe immer wieder, die Vereinsboote in Schuss zu halten und bei Bedarf durch neue zu ergänzen. Das erhält die Attraktivität des Clubs nach außen – aber auch nach innen. Ein gut gepflegter Bootsbestand zeigt unseren ehrenamtlichen Trainern, dass wir Ihre Arbeit wertschätzen. Und den Trainern ihrerseits liegt natürlich sehr viel daran, die Kinder und Jugendlichen mit wettbewerbsfähigen Booten aufs Wasser zu schicken.

Nicht nur die Jugendlichen, auch Erwachsene ohne eigenes Schiff werden von der SVAOe aufs Wasser gebracht. Hier finden sich Einsteiger zusammen, die unter der Anleitung erfahrener Skipper auf Eignerschiffen ihre ersten Seetörns erleben. Mein Dank gilt hier besonders Heiko

Tornow und Peter Zösch, die im vergangenen Jahr ihre Yachten für unsere jungen und älteren Mitglieder zur Verfügung gestellt haben. Ich hoffe sehr, dass diese Beispiele Schule machen und es uns gelingen möge, Törns dieser Art noch häufiger durchzuführen. Dass es hierfür Bedarf gibt, zeigen auch die Anfragen Jugendlicher, von denen einige jetzt unseren Kuttern entwachsen und die sich wünschen, auch auf Dickschiffen zu segeln.

Noch ein Hinweis zur Nachwuchsförderung und Qualifikation unserer Mitglieder. Lesen Sie doch dazu einmal den Tätigkeitsbericht unseres Obmannes für Navigation und Fahrtensegeln. Aus vielen Gesprächen mit Vertretern anderer Hamburger Vereine weiß ich, dass die SVAOe im Bereich der Ausbildung Spitze ist. Es wird alles angeboten: vom Sportsegelschein bis hin zum Sporthochseeschifferschein, Funkkurse,

Sicherheits-, Brandbekämpfungs- und Ersthelfer-Lehrgänge. Und das nicht nur in der Theorie, sondern auch in der Praxis bis hin zur Prüfung auf Alster und Elbe. Kein anderer Verein in Hamburg bietet eine derartige Bandbreite an Kursen, wie wir es leisten. Darauf können wir mit Recht stolz sein. Im vergangenen Jahr hat der Vorstand sieben Mal „in voller Besetzung“ getagt. Nicht gerechnet die Sitzungen in Ausschüssen im kleinen Kreise.

Regelmäßige Themen unter Mitarbeit der Obleute waren z. B.

- die Instandhaltung unseres Clubhauses,
- die Planung und Vorbereitung von Veranstaltungen
- oder auch die Planung der Sommertour unserer Kutter

Auf der Anlage im Jollenhafen Alsterufer hat es einen Wachwechsel gegeben. Daniel Rüter hat

TOPLICHT

SCHIFFSAUSRÜSTUNG FÜR TRADITIONELLE SCHIFFE

Von Affenfaust bis Zitrone ...

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



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

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

seine mehrjährige Tätigkeit beendet und die Aufgaben der Jollen-Abteilung an Johann-Peter Huhn übergeben. Johann hat sich bestens eingearbeitet und die Kontinuität in der Abteilung sichergestellt. Leider ist er heute Abend verhindert und kann nicht hier sein.

Wenn ich jetzt die Arbeit einzelner Ausschüsse nicht ausdrücklich erwähne, so ist das keine Nachlässigkeit, sondern es läuft einfach überall wie geschmiert. Sei es die Arbeit des Regatta-ausschusses mit unserem Wettfahrtleiter-Team, die J24-Gruppe, die Modell-Abteilung, die Motorboot-Abteilung, die Anlage in Eckernförde, der Festausschuss, die Archiv-Gruppe, oder die Verwaltung unseres Vereinsbusses – es funktioniert einfach. Lesen Sie das nach in den schriftlichen Berichten der einzelnen Sparten.

Auch die Weiterentwicklung unserer Internet-Präsenz geht voran. Neu zur Arbeitsgruppe dazugekommen sind Olaf Fleischhauer und Klaus Lorenzen. Sie kümmern sich speziell um unser Bildarchiv auf der Internetseite.

Im Herbst werden wir das 125. Jubiläum der Modellbootabteilung begehen. Es ist noch zu früh, um über die Planungen der Arbeitsgruppe zu sprechen. Über deren Arbeit aber werden wir im laufenden Jahr berichten.

Der wichtige Hamburger Yachthafen war im vergangenen Jahr ein gern behandeltes Thema. Der Vorstand und unser Obmann Michael Albrecht haben in diese Angelegenheit viel Zeit investiert und es scheint mir, dass sich der Aufwand gelohnt hat. Lesen Sie seinen Bericht, den Sie heute Abend als separates Blatt erhalten. Bitte beachten Sie auch seinen Appell. Da werden noch zwei Freiwillige für den Winterliegerausschuss gesucht. Bitte melden Sie sich bei Michael und machen Sie mit im Yachthafen.

Alles was scheinbar selbstverständlich passiert, wird auch als selbstverständlich wahrgenommen. Genauso verhält es sich auch mit unseren SVAOe-Nachrichten. Sie erscheinen alle zwei Monate – pünktlich, wie aus dem Nichts. Aber überlegen Sie bitte einmal, welche wochenlange Arbeit in jedem einzelnen Heft steckt. Jürgen Schaper und Norbert Suxdorf machen den Job seit Jahrzehnten. Für JCS ist das natürlich kein Job, sondern eine Herzensangelegenheit. Er macht keinen Hehl daraus, dass ihm die Zusammenstellung der Nachrichten zunehmend schwerer fällt. Darum mein Appell an alle SVAOeer mit journalistischen Neigungen: Rufen Sie ihn oder mich an, wenn Sie sich für diese Aufgabe interessieren. Unabhängig davon sind natürlich alle Artikel und Berichte, die Sie uns über Clubveranstaltungen, Regatten, sonstige Ausfahrten, Urlaubsreisen usw. senden, erwünscht.

Im Frühjahr 2012 ist unser Mitglied Gerd Lau als langjähriger Zweiter Vorsitzender und Syndikus des Hamburger Segler-Verbandes zurückgetreten. Um die Präsenz der SVAOe in diesem Gremium zu gewährleisten, habe ich mich bereit erklärt, diese Funktion zu übernehmen. Das Amt des Syndikus hat Inken Lippek übernommen. Somit ist die SVAOe im Hamburger Segler-Verband mit jetzt drei Personen (Marcus Boehlich ist als Wettfahrtobmann ebenfalls dabei) weiterhin stark vertreten. (Anm. d. Red.: Eher zu stark vertreten, aber das Interesse in anderen Vereinen an einer ehrenamtlichen Mitarbeit im Hamburger Segler-Verband scheint nicht allzu groß zu sein.)

Die Arbeit im Verband bietet mehr noch als die Tätigkeit im Verein die Möglichkeit, in Gremien Wassersportinteressen wahrzunehmen. In Behördengesprächen, mit Repräsentanten anderer Vereine und im DSV. Immer mit dem Ziel, weiterhin so gut wie bisher in der Segelszene ver-

netz zu sein und die traditionell guten Kontakte zu pflegen.

Unsere Bemühungen um einen jungen Mann, der bei uns sein Freiwilliges Soziales Jahr (FSJ) ableistet, hatten Erfolg. Mit Marc-Anton Wilke haben wir einen geeigneten Bewerber gefunden, der seinen Dienst am 1. August antrat. Viele von Ihnen haben Marc-Anton in der Zwischenzeit kennen gelernt. Nach einer Einarbeitungszeit musste er im Dezember seinen Härtestest bestehen, als er Sabine Lyssewski in ihrem dreiwöchigen Urlaub vertreten musste. Aber nicht nur die Büroarbeit meisterte da souverän; hauptsächlich betreute er unsere Optikinder auf der Alster, bei der Organisation des Trainings, Bootstransporten mit dem Vereinsbus, Pflege und Reparatur der Optis und Jollen. Dazu ist er auch in der Internetgruppe aktiv. Von Beginn an identifizierte sich Marc mit dem Club, übernahm gern Verantwortung und ist für unsere Trainer zum unverzichtbaren Partner geworden. Wir danken ihm und freuen uns sehr, dass er auch über die Zeit seines FSJ hinaus im Trainingsbetrieb weiter zur Verfügung stehen will.

Ohne dem Bericht über unsere Finanzen vorgreifen zu wollen, so ist es doch kein Geheimnis, dass die Aufwendungen für die Jugendarbeit einen beträchtlichen Teil unseres Etats in Anspruch nehmen. Zu Beginn sprach ich über den guten Zustand unserer Vereinsboote. Dennoch sind einige unserer Optis in die Jahre gekommen und müssen ersetzt werden. Wenn also nachher die Sammelbüchsen herumgehen, so ist Ihre Spende gerade hierfür gedacht.

Fast am Ende meines Berichtes gilt der Dank den Kolleginnen und Kollegen im Vorstand, den Obleuten, den Beiräten und dem Ältestenrat, den Trainern und natürlich allen freiwilligen Helfern. Ihr habt wieder einen großartigen Job gemacht! Da sind – nur – zwei Sätze des Dankes Eurer

Leistung sicherlich nicht angemessen. Jedoch, bei knapp 100 ehrenamtlichen Aktiven reicht leider die Zeit nicht für mehr. 100 Aktive? Auch das ist ein Spitzenplatz in Hamburgs Seglerszene! Umso mehr freue ich mich, dass Ihr Euch auch für dieses Jahr wieder zur Verfügung gestellt habt. Herzlichen Dank Euch allen! Mein Dank gilt der Leiterin unserer Geschäftsstelle Sabine (genannt Jule) Lyssewski. Und wem verdanken wir, dass unserer Veranstaltungen immer gut organisiert sind? Natürlich unserer Festlotsin Annemarie Stamp und ihrem Team!

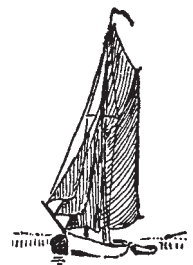
Mein Fazit für das zurückliegende Jahr?

Die SVAOe ist weiterhin bestens aufgestellt! Zum Ende meines vorjährigen Berichts habe ich die Quasi-Präambel unserer Homepage zitiert. Da sie mir so gut gefällt möchte ich sie wiederholen:

„Wir wollen eine Vereinigung sein, in der sich Segler und Motorbootfahrer, Junge und Alte, Frauen und Männer, Erfahrene und Anfänger miteinander wohl fühlen, sich achten und sich gegenseitig helfen, also eine dem Wassersport in bestem Sinne verpflichtete Gemeinschaft sind.“

In diesem Sinne für die SVAOe zu arbeiten, das ist unsere Motivation.

Andreas Völker



108. SVAOe- Jahreshauptversammlung

Auszug aus der Niederschrift vom 26. Februar 2013

Anwesend waren 85 stimmberechtigte Vollmitglieder und fünf Gäste und Jugendliche

Tagesordnung:

1. Bericht des Vorsitzenden über das vergangene Geschäftsjahr
2. Berichte der Obleute
3. Bericht der Schatzmeisterin
4. Bericht der Rechnungsprüfer
5. Vorlage des Haushaltsvoranschlages 2013
6. Entlastung des Gesamtvorstandes
7. Neuwahlen des Vorstandes, des Ältestenrates und eines Rechnungsprüfers, Bestätigung des Obmannes der Jugendabteilung
8. Festsetzung der Mitgliedsbeiträge für das Geschäftsjahr 2013
9. Genehmigung des Haushaltsvoranschlages 2013

Um 19.10 Uhr eröffnete der Vorsitzende Andreas Völker die JHV mit der Begrüßung der Mitglieder und Gäste und der Feststellung, dass zur Versammlung form- und fristgerecht eingeladen und diese beschlussfähig ist.

Vor Eintritt in die Tagesordnung gedachte er unserer im vergangenen Jahr verstorbenen Mitglieder:

Dr. Jens Brügge, 06.01.2012, 84 Jahre, Mitglied seit 1940 und 1980,

Werner Wilhelm Ernst Herzog, 21.01.2012, 98 Jahre, Mitglied seit 1948, Ehrenmitglied, Modellboote

Gerhard Jürgen Krause, 25.01.2012, 81 Jahre, Mitglied seit 1969, Modellboote

Andre Czaya, 27.08.2012, 55 Jahre, Mitglied seit 2007, Eigner der SY „Abemama“

Dr. Wulf Hein, 08.11.2012, 88 Jahre, Mitglied seit 1981, Eigner der SY „Dicki“

Rolf Bunkus, 20.11.2012, 78 Jahre, Mitglied seit 1973,

Joachim Klinzing, , 62 Jahre, Mitglied seit 1971, Eigner der SY „Laat Lammetjie“

Marc Peterson, , 45 Jahre, Mitglied seit 1998, Eigner Jollenkr.“Mon Cherie“

Andreas Völker erstattete seinen Jahresbericht. Im Anschluss wurden Fragen von Michael Rüter an den Regattausschuss beantwortet.

Andreas Völker dankte den Mitgliedern in Vorstand, Beirat und Ältestenrat, den Rechnungsprüfern, Trainern und freiwilligen Helfern für ihre gute Zusammenarbeit. Die den Mitgliedern satzungsgemäß mit der Einladung schriftlich zugegangen Berichte der einzelnen Obleute wurden zur Diskussion gestellt.

Zum Bericht der Schatzmeisterin lagen die Gewinn- und Verlustrechnung, Entwicklung des Vermögens, Bilanz sowie die Clubhausabrechnung vor. Monica Dennert erläuterte das Zahlenwerk und beantwortete Fragen von Michael Rüter zu den Spenden, von Marcus Boehlich zur HSB-Tilgung, von Berend Beilken und Felix Schnor zur Abschreibung. Monica Dennert überreichte Sabine Lyssowski (Jule) und Andreas Völker Monica Dennert und Annemarie Stamp jeweils einen Blumenstrauß als Anerkennung ihrer Arbeit.

Inken Lippek erstattete Bericht der Rechnungsprüfer über die Prüfung am 22.02.2013 durch sie und Michael Hampe in Anwesenheit von

Monica Dennert und Sabine Lyssewski. Sie schlug Entlastung hinsichtlich des Rechnungs- und Kassenwesens vor.

Monica Dennert erläuterte den gegenüber dem Vorjahr unveränderten Haushaltsvoranschlag für 2013, der ebenfalls den Anwesenden schriftlich vorlag. Die Fragen von Norbert Suxdorf zum Budget des Modellbootjubiläums, sowie die Fragen von Joachim Müntzel und Michael Rüter wurden von Andreas Völker und Monica Dennert beantwortet.

Joachim Müntzel dankte dem Vorsitzenden und dem Vorstand für ihre Arbeit und stellte den Antrag auf Entlastung des Gesamtvorstandes. Die Entlastung wurde einstimmig erteilt.

In zwei Wahlgängen wurden in geheimer Wahl der Vorsitzende, die übrigen Vorstandsmitglieder, der 1. Rechnungsprüfer und die Mitglieder des Ältestenrat gewählt:

Vorstand

Vorsitzender, Andreas Völker
 Schatzmeisterin, Monica-E. Dennert
 Obm. des Regattaausschusses, Jürgen Raddatz
 Obm. der Jugendabteilung (Bestätigung), Sven Becker
 Obm. der Jüngstengruppe, Thomas Lyssewski
 Obm. des Ausschusses für Navigation u. Fahrtensegeln, Götz-Anders Nietsch
 Obmann der Modellabteilung, Michael Müller
 Obfrau des Geselligkeitsausschusses, Annemarie Stamp
 1. Rechnungsprüfer, Michael Hampe

Ältestenrat

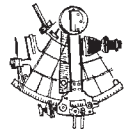
Sabine Diercks, Hans-Jürgen Heise, Jutta Behl, Peter Mendt, Rolf Pasternak, Jörn Groth und Peter Zösch

Die Gewählten nahmen ihre Wahl an. Annemarie Stamp wies darauf hin, dass sie sich im nächsten Jahr nicht erneut zur Wahl stellen wird.

Auf die Empfehlung von Monica Dennert wurden einstimmig die Mitgliedsbeiträge nicht verändert und die Beitragsordnung sowie der Haushaltsvoranschlag angenommen.

Marcus Boehlich schlug vor, dass diejenigen, die bei der Wahl mit „Nein“ gestimmt haben, ihre Unzufriedenheit direkt mit den Betroffenen besprechen oder Änderungsvorschläge machen sollten.

AV/SL/JCS



Beilagenhinweis

Bitte beachten Sie folgende Beilagen in dieser Ausgabe:
 SVAOe: Ausschreibung Otterndorf Regatta
 Yachtwerft Lütje

**IHRE SPENDE
 MACHT UNS MUT**
 Die Seenotretter

Bitte spenden auch Sie!
www.seenotretter.de

Großer Dank!

Spenden verdoppelt!

Ein großes Dankeschön geht an alle, die im vergangenen Jahr die Arbeit der SVAOe durch zahlreiche kleine und große Spenden erleichtert, verbessert und in mancher Hinsicht überhaupt erst ermöglicht haben.. Die Gesamtsumme der 2012 eingegangenen Geldspenden beläuft sich auf € 35.225,07 und ist damit etwa doppelt so hoch wie im Vorjahr (€ 17.895,71)! Dabei bewegten sich die Einzelspenden im Bereich zwischen € 20 und € 5.600. Wir danken allen Spendern für ihre Großzügigkeit.

Gespendet haben im vergangenen Jahr:

Dr. Gerhard G. Baumann, Elimar Heinz Beilcke, Marcus Boehlich, Günter Buschmann, Sabine Diercks, Arthur-Wilhelm Hauschildt, Jan Hauschildt, Wolfgang Keweloh, Ulrich Körner, Ursula Kröger, Dr. Gerd Lau, Stephan Lunau, Dr. Lutz von Meyerinck, Maren Mueller-Haagen, Hans Otto Noack, Ralf-Dieter Preuß, Hans Rahmann, Frank-Michael Raschdorf, Klaus Riecken, Michael Rüter, Jürgen Chr. Schaper, Eggert Thode, Heiko Tornow, Hans-Werner Weisser, Stefan Wichern. Ferner die nachstehenden Unternehmen: IBB Institut Berufliche Bildung AG, Karl-Siegel Vertriebs-GmbH & Co KG, MBC Gesellschaft für Inhouse Communication, Nordex Energy GmbH, Peter Gast Schifffahrtsregatta GmbH, Pinck Ingenieure Consulting GmbH, Reimund C. Reich Stiftung, Toplicht GmbH, Spendensammlung beim Helferessen und Herbstfest für die J24 und Jugendabteilung.

Die Zahl der Sachspenden ist immer schwer zu überschauen, da einfach vieles geleistet und gestiftet wird, was nicht gelistet worden ist. Wertvolle Preis- und Silberplaketten stifteten Dirk-Nordmann Bromberger und Jürgen Schaper, vier Modellboote (Werner Herzog), Bücher für die

Bibliothek (Krause, Noack), Elbe Karten (Peschke Verlag). Wir danken auch für die geleisteten Restaurationsarbeiten (Norbert Anbergen und Jørg Schildt)

Sicher ist diese Liste mal wieder unvollständig. Wir danken auch den Ungenannten.

Jürgen Schaper
Kommodore

Hamburger Yachthafen

Bericht des Obmannes für 2012

Vorbemerkung: Irrtümlich wurde in unserem Einladungsheft zur HV 2013 der Vorjahresbericht unseres Obmannes abgedruckt. Für alle, die an der HV nicht teilnehmen konnten, hier also der aktuelle Bericht.

Themen-Bereiche:

1. Segelkammern
2. Yachthafenfest
3. Gesprächs- und Informationsrunden
4. Großer Mastenkran
5. WLAN
6. Diverses

1. Das Problem der Segelkammern im Polder wurde insoweit gelöst, als dass alle alten Inhaber wieder eine Kammer bekamen, nachdem im Sommer das Dach der Halle erneuert worden war. Leider war damit eine Erhöhung der Jahresmiete von € 23,70 auf das ca. das Vierfache verbunden. Damit zahlen die Mieter dieser Kammern die Erneuerungskosten in ca. 15 Jahren ab. Auf der Jahreshauptversammlung (JVH) soll eine Mieten-Differenzierung zwischen flutgefährdeten und nicht gefährdeten Segelkammern erfolgen. Ebenso ist eine generelle Erhöhung der Mieten für Segelkammern angedacht.

2. Bei der diesjährigen Durchführung des Yachthafenfestes war vieles der vorjährigen Kritik umgesetzt worden. Die „Vermarktung“ des Festes ist schon sinnvoll, da der HYG dadurch keine (wie in allen früheren Jahren entstandenen) Kosten entstehen. Wir sollten das als eine gute, für alle nützliche, Rationalisierungsmaßnahme verstehen. Die Betreiberfirma steckt noch in einem Lernprozess, wie das deutlich zurückhaltendere Verhalten des Sicherheitspersonals zeigt. Unsere Hafenanten sind während des Festes im Dienst und sollen auch weiterhin das Hausrecht mit Weisungsbefugnis haben. Das ist zu bezweifeln und wird von mir recherchiert.

Der Flohmarkt scheint gut in Halle 4 untergebracht zu sein, da noch Leerraum für weitere Stände vorhanden war. Die Uhrzeit für die Aufstellung der Stände ist unerfreulich, hier ist noch Gesprächsbedarf. Die Beschallung mit Musik

ist ein erfahrungsgemäß kontroverses Thema. 2012 konnte man Bemühungen erkennen, es durch Auswahl von Bands wie „Baccara“ und „The Sailor“ allen recht zu machen. Mehr Zuhörer als kamen, hätte ich beim Shanty-Chor erwartet. Vielleicht wird mein Vorschlag, die Tannenbaum-Wettfahrt-Jazzband zu engagieren, aufgenommen.

3. Die SVAOe ist im Winterlager-Ausschuss für Halle 1 durch Volker Burrlein, Halle 2 durch mich, Halle 3 durch Kersten Lembke und in Halle 4 sowie im Außenlager nicht vertreten. Für beide Vakanzen wäre ich für Freiwillige sehr dankbar. Die Sitzung des Ausschusses im März wird von uns immer wahrgenommen, und Sitzung sowie Protokolle sind eine sehr gute Informationsquelle. Auf Mitglieder-Versammlungen und Altjunioren-Abenden bin ich immer an- und sprechbereit.

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

4. Die Erneuerung des großen Mastenkrans ist ein Thema mit Tiefgang: Nur bei Niedrigwasser können Steckmasten über 15 m noch sicher gezogen werden. Zum einen wird der Kaufpreis eines neuen Krans 5–6-stellig sein; zum anderen wäre als Schritt 1 ein Gutachten über Tragfähigkeit und Zustand der aus den Anfangstagen des Yachthafens stammenden Kranbrücke notwendig. Hier verbirgt sich ein Kostenfaktor, der ebenso kostspielig sein kann. Eine etwaige Elektrifizierung des Krans birgt leider immer die Gefahr einer Fehlbedienung durch die Benutzer. Masten über 20 m Länge können zurzeit nur mit einem angemieteten Teleskopkran bewegt werden.

Als preisgünstige Adhoc-Verbesserung habe ich dem Geschäftsführer die Montage eines größeren Rades zum Schwenken des Krans vorgeschlagen, die durch die Betriebs-Handwerker vorgenommen werden kann. Das bisherige, sehr kleine Rad ist bei stärkerem Winddruck und hängendem Mast nur von athletischen Seglern zu drehen. Eine Kraft, aber nicht Geld (ca. € 100), sparende Alternative wäre die Beauftragung einer Rigg-Service-Firma – siehe hierzu Yachthafen-Führer Nr. 9.

5. Die Stadtwerke Wedel hatten fünf Jahre lang ein Netz im Hafen betrieben, das wegen mangelnder Nutzung eingestellt wurde. Bislang fand sich kein neuer Betreiber für WLAN im Hafen. Der weitere Betrieb der Richtfunkstrecke Hafen–Wedel durch die Stadt Wedel wurde eingestellt. Die HYG müsste ein Glasfaserkabel nach Wedel verlegen lassen, um den Betrieb selbst wieder aufzunehmen. (Um Spenden wird gebeten.)

Moderne Smartphones etc. benutzen die Mobilfunknetze. Es empfiehlt sich daher für Laptopbesitzer, einen Handy-Stick zu erwerben. Mit 5 m Aktivkabel kommt man damit im nationalen Bereich überall glänzend dort zurecht, wo auch

das Mobiltelefon funktioniert. (Im Ausland ist ein entsprechender nationaler Stick notwendig.)

6. Die Reduzierung von Sog und Schwell im Hafen ist noch nicht befriedigend. Die „Fenster“ in den Spundwänden haben nicht wesentlich geholfen. Leider ist es uns auch versagt, eine „Rote Tonne“ zu hissen. Ein Verfahren zur Geschwindigkeitsregelung zwischen Hamburg und Glückstadt seitens des Wasser- und Schifffahrtsamts läuft noch. Der geplante Umbau des Schulauer Hafens ergibt für uns bisher nichts Neues.

Seit zwei Jahren ist der Informationsabend im März in der „Tonne 122“ für die Vertreter der Vereine ersetzt worden durch ein Informationsschreiben, das Ende Januar verschickt werden soll. Dieses und das Protokoll der JHV der HYG werden weitere Informationen enthalten, die erst im Laufe des Frühjahrs publiziert werden können.

Michael Albrecht



Reemt Bruhns am Ruder seiner „Iskareen“

„Anker auf“ für Reemt Bruhns

Mit dem Lied Friedrich Bonhoeffers „Von guten Mächten wunderbar geborgen“ nahm eine ungewöhnlich große Trauergemeinde am 1. Februar Abschied von unserem langjährigen Mitglied Kapitän Reemt Bruhns, der am 21. Januar 2013 im Alter von 81 Jahren die Anker zu seiner letzten Reise gelichtet hat. Nach einer Würdigung des abwechslungsreichen Lebens des Verstorbenen durch Pastor Reier ließen seine drei Kinder Maiken (Mule), Arnt und Sönke das Leben des Verstorbenen aus verschiedenen Blickrichtungen mit einzelnen persönlichen Eindrücken und Erlebnissen noch einmal Revue passieren.

Das bestimmende Element im Leben von Reemt Bruhns, der mit 14 Jahren das Elternhaus verließ, um auf einem Fischkutter anzuheuern, war die See. Die Seefahrt auf großen und kleinen Schiffen beherrschte ihn als Kapitän und Schiffsbauingenieur sowie später als Reedereiinspektor, der weltweit die Bauaufsicht über die Neubauten der Reederei Fisser- & van Dornum führte. Als Segler hat Reemt ein beeindruckendes Log abgelaufen.

Er liebte die See, und vielleicht hasste er sie vielleicht auch manchmal. Aber Seeleute wie er können nicht dauerhaft an Land leben. Auf dem

vorjährigen Gründungsfest der SVAOe, auf dem ihm die Goldene Ehrennadel für seine 50-jährige Mitgliedschaft verliehen wurde, erzählte der 80-Jährige aus seinem ungewöhnlichen Seglerleben, von seinen Reisen, Regatten und seinen Erfahrungen. Ich bitte um Verständnis dafür, dass ich hier auf eine Wiederholung seiner umfangreichen Darstellung verzichte. Sie können diese in der Ausgabe 3/2012, S. 11, unserer Nachrichten nachlesen.

Seinen Kindern hat er seine Liebe zur See mit in die Wiege gelegt. Konsequenterweise hat er sie schon in jungen Jahren mit auf See genommen. Zunächst auf Touren in Ost- und Nordsee, später dann im Mittelmeer und Atlantik. Er hat ihnen Segeln und Navigation beigebracht und sie gelehrt, dass die See selbst bei Neumond und Sturm nicht schwarz und unheimlich ist, sondern Familien- oder Regattacrews bei respektvollem Umgang mit ihr sicher in den nächsten Hafen entlässt.

„Never give up dreaming your dreams“ – dieses Motto hat er seinen Kindern schon früh vermittelt. Für ihn gab es meistens kein „ob“, sondern nur ein „wie“. Als er im Frühjahr 1988 mit einem Ersatzteil in Knie oder Hüfte im Krankenhaus lag und die familiäre Sommertour deswegen ausfiel, sind seine Kinder mit einer Seekarte ins Krankenhaus gefahren und haben ihm erläutert, dass sie gern eine eigene Tour segeln wollten. Auf seine Frage, wohin, zeigten sie nur auf den oberen Kartenrand, wo Spitzbergen liegt. Seine Reaktion war nur: „Dann baut ihr euch aber ein Funkgerät ein und meldet euch regelmäßig“. Nachmittags hatte er schon den Einbau des Kurzwellengerätes organisiert. Sie konnten zur Fahrt ins Eis starten!

Die Fähigkeit zu improvisieren hat ihn schon früh zu einem gefragten Mitsegler bei Hochseeregatten werden lassen, der dazu als professioneller

Seemann auch noch die Navigation perfekt beherrschte. Auf seinen Atlantikregatten hat er Masten geschäftet, Vorstags zusammengeschnitten, Ruderkoker fest gelascht, ein vom Schott gelöstes Deck befestigt und Segel genäht. Eine Regatta aufgeben musste er nie, auch nicht, als einmal unterwegs der Großbaum brach. In seinem Beruf als Schiffbauer war er ständig dabei, neue Schiffe zu planen, vorhandene durchzusägen und eine Hälfte zu erneuern oder aber ein Stück in der Mitte einzuflicken.

Bei allem Abenteuerertum, aller Weltoffenheit und Reiselust blieb Reemt ein Familienmensch. Als fürsorglicher Familienvater hat er vorgelebt, wie eine Familie funktioniert und den Kindern Eltern gibt, auf die sie sich verlassen konnten. Seine oft monatelangen berufsbedingte Abwesenheiten, die Launen und schulischen Probleme der Kinder und die immer wiederkehrenden Operationen an seinen Knien, Hüften und am Rücken haben gezeigt, wie eine Familie auch in schwierigen Zeiten zusammenhält.

Mit der gleichen Selbstverständlichkeit akzeptierte und förderte es, dass seine Frau ihr durch die Kinder unterbrochenes Studium wieder aufnahm, den Magister machte, promovierte und zu einer festen Größe in der Hamburger Kunstszene avancierte. Eine große Freude seiner letzten Jahre waren die vier Enkelkinder. „Ich hoffe, dass auch wir es schaffen, unseren Kindern diese familiäre Stabilität und gegenseitige Akzeptanz und Liebe über so lange Zeit vorzuleben, wie Ihr es getan habt“, so sein Sohn Arnt. .

Sönkes Abschiedsworten können wir uns nur anschließen: „Wir wünschen Dir immer guten Wind aus der richtigen Richtung und eine problemlose Reise. Vergiss nie: immer etwas höher am Wind und etwas schneller als die anderen. Mach es gut und komm sicher an! Wir werden

in Gedanken mit Dir segeln, die Segel wechseln und Nachtwachen gehen – und natürlich ab und an ein Bierchen oder einen Rosé mit Dir trinken!“

Jürgen Chr. Schaper
Kommandore

Herzliche Glückwünsche!

Unsere Grüße und Glückwünsche gehen an alle diejenigen, die in einer hoffentlich etwas wärmeren Jahres- und Segelzeit Geburtstag haben. Besondere Grüße gehen wie immer an alle alten und jungen Mitglieder, die einen runden Geburtstag haben. Wir wünschen allen ein gesundes neues Lebensjahr – an Land und auf dem Wasser.

03.05.	Andreas Gustafsson	50 Jahre
03.05.	Swantje Jacobsen	50 Jahre
04.05.	Frank-Michael Raschdorf	60 Jahre
08.05.	Hartwig Behrendt	75 Jahre
09.05.	Oliver Tessloff	40 Jahre
12.05.	Gesche Boehlich	55 Jahre
13.05.	Heinz Heyer	60 Jahre
21.05.	Josef Kräling	10 Jahre
23.05.	Kurt Viercke	85 Jahre
23.05.	Jan Hauschildt	55 Jahre
24.05.	Maren Mueller-Haagen	60 Jahre
29.05.	Reinhold Kemm	60 Jahre
30.05.	Astrid Christa Wieloch	55 Jahre
31.05.	Gustaf Adolf L. Bursch	80 Jahre
07.06.	Hans Jürgen Wienbeck	70 Jahre
09.06.	Peter Otten	75 Jahre
22.06.	Wulf Laage	75 Jahre
22.06.	Joachim Zeiher	70 Jahre
24.06.	Carsten Ladiges	55 Jahre
24.06.	Cathrin Schaper	50 Jahre
26.06.	Claus Torstrick	60 Jahre
29.06.	Bernd Schaarschmidt	65 Jahre
30.06.	Kurt Kühl	75 Jahre

Harald Schönstein †

1928–2013

**Träger der goldenen SVAOe-Ehrennadel
Eigner des Motorseglers „Struofbutt“**

Wir trauern um unser langjähriges Mitglied Harald Schönstein, der am 13. Februar 2013 im Alter von 84 Jahren verstorben ist.

Harald Schönstein war im Sommer 1944 als 15-Jähriger in die Jugendabteilung der SVAOe eingetreten und gehörte der Vereinigung (mit einer zweijährigen Unterbrechung von 1959 bis 1962) bis zu seinem Tod 67 Jahre der SVAOe an.

Sein stämmiger Motorsegler, mit dem er auch Regatten begleitete, war über viele Jahrzehnte eine bekannte Erscheinung auf der Elbe.

Mit seiner Familie betrauert ein großer Freundeskreis den Verlust.

Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne
Vorstand und Ältestenrat



WEGENER JACHTWERFT

NEUBAU

RESTAURIERUNG

REPARATUR

WINTERLAGER

Gründungsfest und Fahrtenpreise

Im „Marktplatz“ in Nienstedten ging es gemütlich-familiär zu

Termine zu ändern ist nie ganz einfach. Die, die es nicht mitbekommen haben, stehen zur falschen Zeit vor der Tür und fehlen zur richtigen Zeit. Das kann doppelt verärgern. Zum genauen Gründungsdatum, dem 5. April, hatten der Vorsitzende und der Geselligkeitsausschuss auf den üblichen Kommunikationswegen zum jährlichen Gründungsfest in das bereits vom letzten Jahr in guter Erinnerung verbliebene Restaurant „Marktplatz“ in Nienstedten eingeladen.

Ziemlich spät fiel es der dortigen Chefin ein, dass sie versehentlich zwei Veranstaltungen auf denselben Abend vergeben hatte. Ganz kleinlaut gestand sie die Panne der SVAOe-Organisatorin. Sie bot sogar ein Ausweich-Lokal an. Das sagte jedoch nicht so zu, und so zeigte die SVAOe im Vertrauen auf die Flexibilität ihrer Mitglieder Großmütigkeit. Der Termin wurde kurzerhand um eine Woche auf Gründonnerstag, den 28. März, vorverlegt. Riskant, könnte man meinen. Aber das Vertrauen war berechtigt, der Saal wurde voll, und die Feier entwickelte sich bei bester Stimmung gemütlich-familiär und dauerte lange.

Dabei war auch noch eine Änderung im üblichen Prozedere zu verzeichnen. Auf dem Gründungsfest werden sonst immer traditionellerweise auch die Jubilare geehrt, also diejenigen, die der Vereinigung seit 25 oder 50 Jahren oder noch länger die Treue gehalten haben. Aber wer das Fest vor einem Jahr erinnert, weiß, wie voll der „Marktplatz“ damals war. Die Plätze waren extrem dicht gesetzt, der Geräuschpegel entsprechend hoch. So richtig zum Wohlfühlen war's dadurch nicht. Als nun diesmal die Zahl der

Jubilare noch einmal deutlich höher wurde – die SVAOe kann sich über die Treue ihrer Mitglieder freuen – beschloss der Vorstand, die zu Ehrenden zu einem eigenen, nur ihnen und ihren Angehörigen gehörenden Datum ins Clubhaus einzuladen und damit die Veranstaltungen zu entflechten.

So war die Sitzordnung im „Marktplatz“ in diesem Jahr also etwas weniger auf Tuchfühlung gestrickt, was dem Wohlbefinden zu gute kam. Der Vorsitzende Andreas Völker begrüßte die Anwesenden und wies auf das 108. Jahr des Bestehens der Vereinigung hin. Das ist nicht nur ein hohes Alter, sondern die, derer gedacht wird, erfreut sich auch bester Gesundheit. Sie ist keine klapperige Alte, sondern „still going strong“, wie es in der Werbung einer ähnlich alten Whisky-Marke heißt.

So war die Stimmung gut, das Essen ebenfalls, was beides durch lautstarke Unterhaltung bekundet wurde. Im Kamin schlugen die Flammen hoch. In einem Vorraum spielte sich „das wirklich wahre Leben“ ab, denn dort durfte geraucht werden. Da passte es eigentlich gar nicht mehr ins Programm, dass noch der Tradition folgend Zeit sein musste, die bekannt gewordenen Segel- und Motorbootreisen des vergangenen Jahres mit einer Preisverleihung zu ehren. Der zuständige Obmann hatte einen nicht unbeträchtlichen Silberschatz aufgebaut, den es zu verteilen gab. Er setzt sich aus einer festen Anzahl von Wanderpreisen und einer veränderlichen Anzahl von Einmalpreisen zusammen.

Zunächst wurden die Wanderpreise vergeben. Der Kommodore-Preis für die bedeutendste seeseegerische Leistung des Jahres unter SVAOe-Stander ging an „GreyHound“ von Dietmar Segner und Dagmar Ibe. Ihr interessanter Vortrag auf der Mitgliederversammlung im Oktober ist noch allseits in Erinnerung. Sie segelten ihr 48-Fuß-

Aluminiumschiff in großzügig bemessenen Urlaubsabschnitten von der Elbe über die Kanaren in die Karibik, die dann ausführlich erkundet wurde. Zurück kam das Schiff als Decksladung. Es war eine großartig vorbereitete und sportlich wie seemännisch bestens durchgeführte Zwei-Personen-Reise!

Der Lofoten-Rudi-Preis für die längste Seefahrt im Rahmen eines urlaubsähnlichen Zeitraums, also was in europäischen Gewässern machbar ist, ging an „Philomena“ von Eggert und Rosi Schütt, die mit Peter Zösch eine Reise bis hinter das Nordkap und zurück machten. Rosi hat darüber in ihrer unvergleichlichen Art in E-Mails berichtet, die in den Nachrichten veröffentlicht wurden. Eine lange, anspruchsvolle Reise voller Erlebnisse, mit Kälte, Sonnenschein und Regen. Aber auch Krankheit forderte ihren Tribut. Die drei Personen an Bord, auf der Rückreise nur noch zwei, waren voll gefordert und haben alle Anforderungen mit Humor, Seemannschaft und sportlicher Einstellung gemeistert.

Der Niederelbe-Preis für die längste Reise eines Bootes unter acht Meter ging an „Lilla“, eine Albin Express, gesegelt von Svenja Mueller-Haagen mit Mann Falko und der 10 Monate alten Tochter Clara. Es war eine Elternzeit, wie sie Segler nicht besser nutzen können. Sie segelten neun Wochen lang quer durch Schweden bis nach Stockholm und durch den Mälaren. Eine beneidenswerte Reise, die hoffentlich für die junge Tochter der Beginn eines langen Seglerlebens ist.

Der Motorboot-Preis wird vergeben für eine besondere Reise eines Motorboots unter SVAOe-Stander. Er ging, schon zum zweiten Mal, an die „Monsun“, die 15 Meter lange, sehr seetüchtige Yacht von Günter Buschmann, der mit Ehefrau und einem befreundeten Ehepaar von Laboe nach Göteborg, Skagen und zurück fuhr. Dabei

waren Schwierigkeiten mit der Wasserpumpe, mit Starkwind und Seegang zu überwinden. Eine dennoch gelungene, wenn auch von den Umständen nicht begünstigte Motorbootreise! Sodann wurden die Fahrtenpreise für besondere Leistungen vergeben, aufgeführt in alphabetischer Reihenfolge:

Karsten Möller segelte seine OE 32 „Bottle Imp“ mit bewährtem Mitsegler Josef nach Oslo und zurück. Wie er fand, „eine ganz normale Reise“. Das ist sicher richtig, aber Oslo ist dennoch immer ein besonderes Ziel.

Mit der „Ikanaria“, einer Drabant 27, segelten Jörn und Renate Groth in die Hanö-Bucht und in die Südostschwedischen Schären und zurück. Dabei musste im Juli meist mit sehr mäßigem Wetter und Wind von vorn gekämpft werden. Damit wurden beide routiniert fertig.

Volker Six und Bärbel Evers hatten mit ihrer „Now“, einer Ovni 36, eine ausgedehnte Rundreise über den Nordatlantik geplant. Sie segelten zunächst zu den Kanaren, nahmen dann erfolgreich an der ARC-Regatta nach St. Lucia/W. I. teil und erkundeten die karibischen Inseln, die Bahamas und Florida. Das war eine sportlich und seemännisch bestens gemeisterte Seefahrt. Dann aber führte das Schicksal eine andere Wendung herbei, und das Schiff musste nach Deutschland zurück transportiert werden.

Die „Ratokker“, das schlanke, schnelle Holzschiff von Hartmut und Elske Pflughaupt, machte eine wunderbare Ferienfahrt von Kiel über Kalmar nach Stockholm, in die Stockholmer Schären, durch den Mälaren und zurück. Es wurde viel geankert und an Schären festgemacht. Eine gelungene, nachahmenswerte Reise, an der teilweise auch Freunde und die Tochter teilnahmen. Wolfgang Mackens und Birke Hartl machen mit ihrer „Wikinger“ immer etwas Besonderes, und



Die Preisträger von „GreyHound“ und „Now“. Von links: Volker Six, Dietmar Segner, Dagmar Ibe und Bärbel Evers



Elske und Hartmut Pflughaupt, die Eigner der „Ratokker“



Die Besatzung der „Philomena“ – Eggert Schütt, Peter Zösch und Rosi Eckhoff. (Im Vordergrund Jürgen Raddatz und Wolfgang Mackens)



Wolfgang Mackens und Birke Hartl, die kritisch ihren Fahrtenpreis betrachtet



Ein schönes „Ersatzbild“: Svenja Mueller-Haagen, Clara und Falko genießen einen Sommertag auf der Schäre



Vater Manfred und Sohn Marek Jacob freuen sich über die Auszeichnung

Leider ist es nicht gelungen, alle Preisträger zu fotografieren, da die Batterie der Kamera ihren Geist aufgab. JCS

wenn es, zum wiederholten Mal, „nur“ in die ostfriesischen Watten bis Juist geht. Man möchte ihre Reiseplanung und natürlich auch die Ausführung weiter empfehlen. Über alles verfertigten sie ein ebenso besonderes, originelles Logbuch.

Das kleinste Boot, die 6,10 Meter lange und 90 Jahre alte J-Jolle „Woge“, kommt nur des Alphabets wegen an letzter Stelle, denn ihre Fahrt ist besonderer Würdigung wert. Manfred Jacob lud das Boot auf einen Hänger, nahm seinen Sohn Marek mit und fuhr bis nach Tschechien. Dort brachten sie die „Woge“ zu Wasser und segelten, ohne einen Motor überhaupt mitzunehmen, 400 km bis nach Magdeburg. Überall wurden sie bestaunt. Eine tolle Idee, was man so alles unter Segel machen kann!

Der Abend dauerte noch ziemlich lange, was man ja stets als Zeichen einer gelungenen Veranstaltung betrachten kann.

GAN

125 Jahre Modellsegeln in Norddeutschland

Ein Kommentar von Altmeister Klaus Pollähn, Hamburg

Es ist das Zusammentreffen zweier Ereignisse in Hamburg im Jahre 2013: Beide – der älteste Verein, der Modellsegeln betreibt – sowie der Deutsche Segler-Verband, werden 125 Jahre alt. Sie beide entstanden im Jahre 1888 aus ähnlichen Beweggründen: die Modell-Abteilung der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne und der Verband, dem sie angehört, der Deutsche Segler-Verband. Um nun etwas in geregelte Bahnen zu lenken, was zweifellos schon eine Weile länger bestand, allerdings ohne einheitliche Regeln, ohne Verband und teils auch noch ganz ohne eingetragene Vereine. Es galt, etwas Ähnliches im Sport zu bewirken, aber auf verschiedenen Ebenen. Als Verein wurde in Oevelgönne an der Elbe der Modell Segel Regatta Verein (MRSV) von



FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN

Eine Länge voraus.



Tel. 040.328 101 731 • www.firmenich-yacht.de



Dorothea, Rennmodelljacht des Herrn O. Wolff jr., Modelljacht-Club Liliput von 1888 in Oevelgönne. III. Klasse. (L+B+H= R = 2,501 – 3,000 m.)

Foto: Archiv Klaus Pollähn

Liebhavern des Modellsegelns gegründet, und gleichzeitig organisierte sich im Deutschen Reich ein Segler-Verband aus Vereinen, die ebenfalls für das Wettsegeln mit „richtigen“ Yachten nach einheitlichen Regeln strebten.

In Oevelgönne waren es zum Teil Lotsen, d.h. ehemalige Kapitäne und andere Bewohner der Küste, die sich bei der Ausübung seemännischer Berufe teilweise gute Segel- und Bootsbaukenntnisse angeeignet hatten. Als ihre segelnden Vorbilder nahmen sie dabei gern größere Yachten und hier besonders die imposanten Rennschoner der Kaiserzeit, wenn sie eine eigene Modelljacht konzipierten.

Bisweilen scheuten sie dabei keine Experimente bei der Verwendung ungewöhnlicher Schiffsformen und Takelagen, die sie erproben wollten. Auch große Zwei- und Dreimaster bis zu drei Meter Länge kreuzten dann um 1900 bei Regatten den Elbstrom vom Süd- zum Nordufer, wo ein flacher Sandstrand das Ziel bot. Um diese ohne Formeln gebauten sog. „Ausgleicher“ je nach ihrer Größe in Gruppen einzuteilen, addierte man Länge, Breite und Seitenhöhe der Modelljachten zu einem Wert „R“, um so zu gestaffelten Werten zu gelangen. Ein Beispiel: Ergab die Addition von

L+B+H einen Wert zwischen 2,5 und 3 Meter, segelte die Oevelgönner Modelljacht in Klasse III.

Ein viel einfacheres Vorbild für die Jugendlichen, die ihre Modellboote häufig mit Stecheisen und Raspel aus einem vollen oder aber schichtweise aus Brettern aufgeleimten Klotz herausarbeiteten, waren die täglich vor ihrem Spielplatz, dem Strand, vorbeisegelnden Arbeitsboote und die zahlreichen in Oevelgönne auf der Reede an Mooringtonnen liegenden Yachten und Jollen. Die recht einfachen Rümpfe und Takelagen ihrer Modelljachten, von denen einige noch erhalten sind, machen das deutlich.

Im Nachbarort Neumühlen entstand ein ähnlicher Verein namens „Liliput“, mit dem sich der MSRv von 1888 später zusammat. Die Nazis hätten den Verein wie auch andere, die das autoritäre „Führerprinzip“ ablehnten, kurzerhand aufgelöst, wenn man sich nicht mit der am selben Ort ansässigen Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne zusammengetan hätte, die aber „erst“ 1905 am selben Strand gegründet wurde.

Der Oevelgönner Verein war sich der Einzigartigkeit seines tideabhängigen Segelreviers bewusst, wo man fast vor der Haustür große und kleine unbemannte Boote ohne jede Begleitung gruppenweise quer über den Strom bis ans Ziel am anderen Ufer segeln lassen konnte. Den optimalen Schot- und Segeltrimm galt es vor dem Rennen dafür zu finden. Sportliche Vergleiche – noch ganz ohne Einheitsklassen oder Formelboote – mit anderen Seglern und Vereinen waren schwierig. In Cuxhaven z. B., wo man auch in offenem Wasser segelte, verfuhr man ganz ähnlich wie in Oevelgönne. Das dortige so genannte „Seehundbecken“ vorm Deich bei der „Alten Liebe“ diente seiner „Größe“ wegen nur zum Trimmen bzw. Einsegeln vor der Wettfahrt.



Zwei Schoner am Strand von Oevelgönne. Im Hintergrund die einst voll belegte Reede.

Foto: Archiv Klaus Pollähm



Alle A-Boote im Olympiajahr 1936 vor dem Start im Hamburger Holzhafen.

Foto: Archiv Klaus Pollähm

Eine gute Schulung für die Oevelgönner Jugendlichen und Kinder waren die völlig gleichen Klassenboote der so genannten „Mädchen“ – und „Meterboote“ für Jungen. Erstere wurden auf Betreiben von Oevelgönner Lotsen von der Besatzung des Feuerschiffes „Elbe III“ nach der Vorlage eines von ihr eingefangenen Ausreißers

gebaut. Die Boote verfügten weder über ein Ruder noch einen verstellbaren Mast und wurden nur mit den Schoten auf den richtigen Kurs getrimmt. Leider verfügte kein norddeutscher Verein damals über ein attraktives, unproblematisches Segelrevier. Künstlich angelegte Modellsegelteiche wie in England, waren hierzulande



Im Schlepp eines Pionierpontons werden die Boote mit den Modellen von Oevelgönne an das gegenüberliegende Bubendey-Ufer geschleppt.

Foto: Archiv Klaus Pollähn

zudem völlig unbekannt. Besuche der Klubs untereinander erforderten mehr als nur eine Portion Abenteuerlust. Auch die Berliner und die Kieler Modellsegler verfügten über kein ideales Segelrevier, aber sie zeigten den anderen Vereinen nach dem Zweiten Weltkrieg, dass man nach einem gelungenen Einstieg durch Breitenarbeit, z.B. über Serienbau und Modellbaugruppen an



Nach dem Start.

Foto: SVAOe-Archiv

Schulen, die wenigen herausragenden Kräfte danach besser auf die internationalen Klassen lenken sollte.

Tun wir daneben einen kurzen Blick ins Ausland: Trotz oder gerade wegen ihrer Insellage bemüh-

ten sich einzelne englische Modellsegler schon im frühen 20. Jahrhundert um Kontakte zum Ausland. Ein englisches Dreierteam ging 1913 nach Paris. Der Sieger, Bill Daniels, ermuntert nicht nur von diesem auswärtigen Erfolg, forderte zuerst in Flushing Meadows mit „Endeavour“ eine amerikanische Modelljacht heraus und erhoffte danach Gegenbesuche über den großen Teich. Ganz langsam erst entwickelte sich daraus in den 20ern ein ernsthafter, britisch-amerikanischer Zweikampf um den neuen „Yachting Monthly Cup“, ähnlich dem America's Cup, nur mit umgekehrten Vorzeichen: Die Engländer dominierten neunmal, bis ein Norweger mit einem neuartigen Windruder 1935 in Fleetwood als Überraschungssieger auftrat.

Deutsche Modellsegler erschienen sehr spät auf der internationalen Bühne. 1927 fuhren Paul Krüger und Erich Roloff mit der von Wustrau gezeichneten, aber kaum getrimmten und ungenau vermessenen A-Yacht „Berlin“ nach England. Etwas ernüchert folgte dem eine deutsche Abstinenz bis Mitte der 30er. Die jahrelange englische Dominanz in der A-Klasse manifestierte sich allein schon durch die erfolgreiche Verteidigung des YM-Cups seit 1923, unter anderen durch den herausragenden Bill Daniels. Er zeichnete und rechnete und erbaute das Boot für seinen Auftraggeber, erbaute es dann für seinen neuen Eigener, um es mit ihm zu erproben und dann in wichtigen Regatten auch noch als Skipper zu segeln.

Nach dem überraschenden Sieg von Sam Berge – Schüler von Herreshoff in den USA – wo er das Windruder kennen gelernt hatte, schöpften auch andere Nationen wieder Hoffnung. So zum Beispiel Horace Boussey aus Paris, ein ehemaliger Seemann, der jedes Jahr in Fleetwood oder Gosport erschien. In Deutschland wurden bis dahin konkurrenzfähige A-Boote noch kaum ent-



Von Land aus ferngesteuert: Moderne Modelljachten auf einer Wettfahrt im Hamburger Yachthafen.

Foto: Bernd Blohm

worfen. Im deutschen Yachtbau dagegen sorgten Jimmy Rasmussen, Henry Gruber, Willy Lehmann und Karl Vertens mit ihren Zeichnungen für den erhofften Aufschwung in den olympischen Klassen wie im Hochseesegeln.

Für die Modellsegler war deshalb die Einladung ausländischer Spitzensegler aus USA und UK zu einer vorolympischen Modellregatta nach Hamburg 1936 ein erhoffter Augenöffner. Ungewöhnlich war das freie Segelareal innerhalb schwimmender Holzschlengel im Hamburger Holzhafen. Erwartungsgemäß siegten die Favoriten Bill Daniels (UK) in der A-Klasse und John Black (USA) in der noch sehr jungen Marblehead-Klasse. Propagandistisch wurde nun auch der Modellsegelsport in Deutschland stark gefördert, aber die Früchte des sich abzeichnenden Aufschwungs erntete kaum mehr einer der erstarkenden norddeutschen DSV-Vereine. Der ausbrechende Zweite Weltkrieg zerstörte alle sportlichen Bemühungen, internationalen Verbindungen, persönlichen Hoffnungen und Freundschaften auf viele Jahre.

Während deutsche Segler schon bei den olympischen Spielen 1952 in Helsinki wieder mit hübschen A & R-Jachten erschienen, blieb den deutschen Modellseglern solch ein Impuls

weiterhin versagt. So dauerte es bis zum Jahr 1959, dass im Bereich des DSV der Gedanke einer Deutschen Meisterschaft verding und in den Klassen A bis F in Berlin-Gatow erstmals auch die Tat umgesetzt wurde.

Die Grenze zum Osten war noch offen. Mit vier von fünf Titeln war die SVAOe Hamburg am erfolgreichsten. Von dort aus forcierte Fritz Jacobsen – bald auch Vorsitzender des DSV-Modellsegelausschusses – Besuche in England, Frankreich und Dänemark, deren Segler dann in Hamburg regelmäßig zu Regatten erschienen. Im Kielwasser von Jacobsen und gefördert durch dessen Charterboote begann ein regelmäßiger Austausch, der in der internationalen A-Klasse besonders rege war. Nach einigen Lehrjahren auch in Fleetwood und Gosport wurden die Gebrüder Pollähm aus der SVAOe Hamburg über Jahre die erfolgreichsten deutschen Modellsegler im Ausland. Besonders mit von John Lewis konstruierten A-Booten gewannen sie 1965 und 1972 die British Open und 1972 den Yachting Monthly Cup. Den Titel eines erstmals Weltmeisters verschenkten sie 1975 in Fleetwood noch am letzten Tag, nachdem sie eine Woche lang in Führung gelegen hatten.

Den wenigen DSV-Vereinen im Norden drohte zahlenmäßig im Süden und Westen eine Übermacht, die sich über die Vereinigung „Naviga“ organisiert hatte und am Nachbarland Frankreich orientierte. Dem DSV blieb nichts anderes übrig, als für seine versprengten Modellsegler – ähnlich dem „Club der Kreuzerabteilung“ – für die vielen neuen Freizeitsegler ohne Verein-, als Sammelbecken den „Club Deutscher Modelljachtsegler“ zu gründen.

Das half, der sich ausdehnenden Funk-Fernsteuerung (RC)-Segelgemeinde neue Modellsegler zuzuführen. Unter denen kam es zu einem

breit angelegten Austausch auf Schwerpunktregatten in ganz Deutschland. Deshalb mochte unter ihnen auch kaum einer glauben, dass sich neben der RC-Fernsteuerung überhaupt noch andere Segelformen und Methoden, wie die Windfahnensteuerung, erhalten könnten. In Oevelgönne versuchte man diesen Rückgriff und hatte dabei Zuspruch aus Rostock. Wohl ziemlich unerwartet – selbst von der englischen MYA in Großbritannien – erhielt diese Sparte indes den größten Zulauf in der sog. „Vintage Group“, der gegenwärtig auf dem Kontinent weiter neue/alte Mitglieder klassischer Modellyachten zuwachsen.

Im ältesten Verein indes, der SVAOe, begann, hervorgerufen durch den Tod von Fritz Jacobsen und in kürzeren Abständen auch noch dem seiner Nachfolger im Verein wie im DSV Herbert und Joachim Kullick eine längere Schwächeperiode. Die Engländer als aktivste Vordenker verloren in der IMYRU gleichzeitig dabei einige wichtige kontinentale Mitstreiter in internationalen Angelegenheiten. Auch Horace Boussey trat ab. Da kamen die Engländer auf die kuriose Idee, den unabhängigen internationalen Verband der Modellsegler der recht anonym operierenden IYRU anzugliedern. Kann sein, dass einige von ihnen in diesem international hochkarätigen Welt-Segler-Verband auf eine olympische Zukunft ihres Sports gehofft hatten. Total verschusselt und vergessen haben sie bei ihrer Aktion aber die Paul Elvstrøm angetragene Patronage.

Heute hingegen steht der weiteren Ausweitung des Modellsegelns abseits früherer bekannter Zentren auf neuen, vorher wenig beachteten Revieren nichts mehr im Wege. Denn ein begehrtes Ufer ist nicht mehr vonnöten, allenfalls ein Steg, um dort die Modellyachten einzusetzen. Freien Wind indes können Segler weder auf

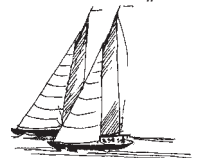
einem aufgestauten Mühlenteich in Harburg noch in Boston erwarten. Das Publikum dagegen wünscht sich einen gut einsehbaren Regattakurs in Ufernähe.

Spektakulär, aber auch für sportliche Beobachter viel schwieriger zu verfolgen, ist der Hamburger Marathonkurs der „Minicupper“ auf der Elbe während des „Mini-Fastnet“ trotz der Ufernähe. Wendemarke ist eine Nachbildung des schwimmenden irischen Felsens, komplett mit Leuchtturm. Es sind zumeist Regattasegler, die diesem Sport vielfach außerhalb ihrer eigentlichen Wettfahrt-Saison nachgehen.

Wie gelingt Neulingen heute der Einstieg in das RC-Segeln? Noch fehlt meines Erachtens ein überzeugendes Einsteigerboot, wie es die Dänen Ende der 30er entworfen hatten, dessen Zeichnungen sich in kurzer Zeit 3000 Mal verkauften und Vereine wie Pilze aus dem Boden schießen ließ. Von einem solchen überzeugenden Massenprodukt kann man heute nur träumen. Denn mit Zunahme kommerzieller Anbieter ging eine ungewollte Aufsplitterung des Angebots einher. Nicht nur dem DSV erschwert das eine Einflussnahme, allenfalls kann er heute die neuen Trends außerhalb seiner ihm angeschlossenen Vereine im Auge behalten.

In meinem Verein, der SVAOe in Hamburg, spielen die Modellsegler unter den 900 Mitgliedern heute verständlicherweise nur die kleinste Geige. Allerdings wären sie ohne den großen Bruder in der Hinterhand vermutlich keine 125 Jahre alt geworden. Also bleibt als Fazit für die Zukunft nur das Motto für alle Vereine im DSV: „Nur gemeinsam seid ihr stark.“

K. P.



Abaton Challenge 2013

SVAOe Minicupper Regatta

Einer der festen Termine im Regattakalender der Minicupper ist das Abaton-Challenge im Hamburger Yachthafen. Den Namen hat die Veranstaltung aufgrund des Sponsorings durch das Abaton Bistro von Eckhart Klemp. Jedes Jahr sorgt Eckhart für eine köstliche Suppe und die Getränke. So auch in diesem Jahr, obwohl zu Meldeschluss nur fünf Meldungen vorlagen und wir überlegten, die ganze Sache diesmal platzen zu lassen.

Durch gezielte Telefonaktionen kamen dann doch noch insgesamt 12 Starter an einem zwar kalten, aber sehr schönen Wintersonntag nach Wedel. Die bewährte Crew aus Malte (Begleitboot), Birgit und Heike (Start/Ziel) und Michael (Wettfahrtleitung) konnte wieder geballt zuschlagen. So waren bei Starkwind und der in diesem Revier ungünstigsten östlichen Windrichtung schöne und spannende Wettfahrten zu sehen. Aus dieser Richtung ist der Wind aufgrund der Halle 2 und des Mastenkrans recht unstet. Böen und Dreher wechseln sich ab und wollen einfach keine Logik anzeigen. So gab es in acht Wettfahrten vier verschiedene Sieger, und die ersten drei lagen mit 14; 15; und 19 Punkten dicht beieinander.

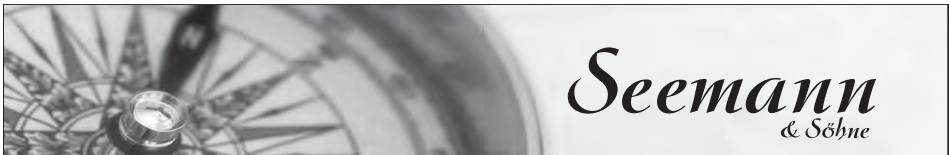
Für mich lief es in diesem Jahr nicht besonders gut. Wie es so schön heißt: „Erst fehlte das Glück und dann kam auch noch Pech dazu.“ Meine Starts kamen irgendwie nicht richtig raus, und in fast jedem Rennen fing ich irgendwelches Schilf mit dem Ruder ein. Der Frust stieg langsam an, man wird unaufmerksam, und damit unterlaufen einem dann weitere Fehler. So wollte es einfach nicht recht klappen. Bei der starken Konkurrenz ist dann kein Blumentopf zu gewinnen, ging es doch im Allgemeinen in der vorderen Hälfte recht eng zu. Einen „Achtungssieg“ konnte ich zwar noch erringen, da waren aber schon zu viele Punkte auf dem Konto. So bleibt nur die Erkenntnis, dass doch noch nicht alles verlernt ist und nächstes Mal die Karten neu gemischt werden.

Mein Glückwunsch geht an die verdienten Sieger in einer anspruchsvollen Serie:

1. Martin Huchel WVM
2. Gerd Dieterich Segelklub Bayer Uerdingen
3. Michael Müller SVAOe

Mein besonderer Dank an Eckhart für die sehr gute Suppe und unser Team für die Ausrichtung. Besonders an die Mädels, die in der Kälte ausgehalten haben!

Bernd Blohm



*Seemann
& Söhne*

Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG

www.seemannsoehne.de

Schenefeld

Dannenkamp 20
22869 Schenefeld
Tel.: 8660610

Blankenese

Dormienstraße 9
22587 Hamburg
Tel.: 866 06 10

Rissen

Ole Kohdrift 1
22559 Hamburg
Tel.: 81 40 10

Groß Flottbek

Stiller Weg 2
22607 Hamburg
Tel.: 82 17 62

Bestattungen

**aller Art und
Bestattungsvorsorge**

In Schenefeld finden Sie unser Trauerzentrum mit eigener Trauerhalle, Abschiedsräumen und unserem Café.

Die Altjunioren museal!

Ein Besuch im Internationalen Marine Museum

Nach einer längerfristigen Anmeldung wandelten die „Altjunioren“ der SVAOe am Mittwoch, dem 16. Januar 2013 auf musealen Pfaden. Eine Besichtigung des „Internationalen Maritimen Museums“ im Kaispeicher B, kurz: „bei Tamm“ war angesagt.

Da fanden sich 44 „Altjunioren“ vormittags um 10.45 Uhr am Kaispeicher ein. In drei Gruppen und von drei „Guides“ – so heißen jetzt die Führer – geführt, wurden die 9 (neun !) Decks des Museums in Augenschein genommen. Nach zwei Stunden waren die Arbeitsspeicher der Teilnehmer dann aber zunächst gefüllt. Es bestand jedoch Einigkeit darüber, dass wir mit der gebuchten Führung „Höhepunkte des Museums“ nur einen Streifzug durch die angebotene Ausstellung erleben durften und jeder nun für sich mit persönlichen Schwerpunkten bei weiteren Besuchen nachlegen muss.

Nach der verabredeten Mittagspause im Museums-Restaurant „Catch of the Day“ bestand die Möglichkeit, zu einem zweiten Gang in das Museum zurückzukehren. Es wurden vereinzelte Teilnehmer ausgemacht, die diese Chance auch wahrgenommen haben.

Die zunächst etwas übersichtlich scheinenden Gerichte im „Catch of the Day“ waren aber im Endeffekt ausreichend und qualitativ o. k. So gab es für die Teilnehmer mit gutem Essen, Klönschnack und der Aufarbeitung der erlebnisreichen zwei Stunden zur Abrundung einen angemessenen Ausklang der Veranstaltung.

Es waren rundum nur positive Stimmen zu vernehmen. Wenn dieser Eindruck sich im Ganzen bestätigen sollte, würde sich die kleine Gruppe der Organisatoren sehr freuen!



Bei einem gemeinsamen Essen wird im „Catch of the day“ – es muss ja alles denglisch sein – über den Besuch diskutiert.

Mit dem „GreyHound-Bus“ in die Karibik

Fortsetzung und Schluss

Ankunft

Der Landfall an sich ist in den Zeiten von GPS und Kartenplotter längst nicht mehr so spannend wie früher. Trotzdem ist es ein schönes Gefühl, wenn man am Abend vor dem letzten Tag die ersten Radiosender empfangen kann, und wenn dann nach 17 Tagen tatsächlich wieder Land in Sicht ist, kommt auch Freude auf und Spannung auf den neuen Abschnitt der Reise. An unserem ausgewählten Ziel, den französischen Iles des Saintes südlich von Guadeloupe, gab es auf dem Ankerplatz entgegen den Erinnerungen von vorherigen Besuchen und den Angaben im Hafenhandbuch keinen Platz zum Ankern, dafür aber ca. 100 Mooring-Bojen. Nun gut, irgendwie müssen die Inselbewohner ja auch zu Geld kommen, außerdem ist schon Nacht, also nimmt man eine Mooring. Dies erwies sich am nächsten Morgen auch als gute Entscheidung, kam doch nach der ersten durchschlafenen Nacht am Morgen der Betreuer der Mooring-Bojen nicht nur mit Informationen über die zu entrichtenden Gebühren und das Einklarieren, sondern auch mit einer Ladung frischer Baguettes längsseits! Sensationell! Nach drei Wochen Aufbackbrötchen und ein paar Versuchen, Brot zu backen, fühlten wir uns wie Gott in Frankreich.

Ist es noch zu tief oder gibts schon WiFi?

WiFi oder WLAN hat für den modernen Seesegler hohe Priorität. Ankerplätze und Moorings werden danach ausgesucht, ob man in Reichweite eines WiFi-Senders ist. Bars und Hotels bieten WiFi-Hotspots an, um die Segler in ihre Nähe zu locken und abends das Geschäft an der Bar zu machen. Ein, zwei Painkiller (der typische Drink der BVI) und der kostenlose Service haben sich

schnell bezahlt gemacht. Warum geht das nur in Deutschland nicht?

Um die Chancen des Einloggens zu vergrößern, haben viele Segler eine Verstärker-Antenne, mit der die Reichweite gegenüber der im Laptop eingebauten Antenne von ca. 100 m auf über eine Seemeile vergrößert wird. Es ist schon toll, wenn man in einer Traumbucht vor Anker oder Mooring-Tonne liegend die Lieben zu Hause im kalten Deutschland über Skype kontaktieren kann und so ganz nebenbei die eingebaute Kamera des Laptops mal zum Schwenk über die Bucht und das türkise Wasser blicken lässt. Was macht man, wenn die Bordliteratur gänzlich durchgelesen und die letzte Zeitung bereits zwei Wochen alt ist? Klar, man erwirbt und lädt neue Romane und die geliebte „ZEIT“ im Internet! Die Puristen mit ihrer „keep it simple“-Maxime mögen sich viel Fummelei mit der Technik ersparen, aber für den modernen, vernetzten Menschen kann es schon sehr angenehm sein, mal wieder online zu sein.

Überhaupt verschiebt sich einiges in Richtung Internet: Viele Segler haben miterleben müssen, wie Norddeich- und Kiel-Radio eingestellt wurden. Gerade kürzlich wurden weitere Wetterberichte über Rundfunksender eingestellt. Auch auf hoher See ist es ähnlich. Just während unserer Atlantik-Überfahrt wurde der letzte verbliebene Klartext-Wetterbericht auf Kurzwellen eingestellt. Viele Jahre haben alle Atlantik-Segler mittags immer dem Wetterbericht auf Radio France International gelauscht. Dafür lohnte es sich, französisch zu lernen! Wie klang das noch: „Alizés Ouest: vent est 5 o 6, mer agitée à forte“. Aber seit 1. Januar 2012 gibt es das auch nicht mehr. Außer Wetterfax-Karten, ausgesendet von Boston oder New Orleans, ist man auf Wetterinformationen per E-Mail oder aus dem Internet angewiesen. Wir haben über Kurzwellen

(Amateurfunk, Seefunk, also traditionell) digitale Daten mit dem Pactor-Modem (sehr high-tech) empfangen und gesendet. So hatten wir die GRIB-Daten von Meeno Schraders Wetterwelt und andere Wetterinformationen zur Verfügung und konnten Text-E-Mails nach Hause schicken. Wirklich schade ist aber auch, dass die Deutsche Welle ihre Kurzwellen-Aussendungen vollständig eingestellt hat, ebenso gibt es in der Karibik kein BBC mehr auf Kurzwelle. Für Nachrichten aus der Heimat oder überhaupt Nachrichten, die über die aktuellen Zuckerrohrpreise und die Zeiten des nächsten lokalen Gottesdienstes hinausgehen, ist man angewiesen auf... ja, wiederum das Internet.

Im Kurzwellen-Amateurfunk gibt es so genannte Funkrunden, wo man andere Segler im gleichen Gebiet kennen lernen und sich über Wind, Wetter und diverses andere austauschen kann. Ein Wetterbericht für unsere Position wurde für uns an den „Überlandbus“ adressiert.

Traum-Destination?

Lohnt es sich denn nun, den langen Weg in die Karibik auf sich zu nehmen? Nun, zunächst einmal schon die Phrase „auf sich nehmen“ trifft die Sache nicht so richtig, denn wenn der Weg auch nicht das Ziel ist, so ist der Weg bzw. die Reise mit dem Schiff in die Karibik ja keine Last, sondern ein schönes Segelerlebnis. Sicher gab es, wie oben beschrieben, einzelne Aspekte, die beschwerlich waren, aber ein tolles Erlebnis ist es allemal. Auch wenn ich bereits 3x den Atlantik auf eigenem Kiel überquert habe – ich würde es immer wieder machen. Und die Ankunft ist eine ganz andere, als wenn man nach 12 Stunden Flug, noch voll des Berufsstress-bedingten Adrenalins auf die tropischen Temperaturen und die Passkontrolle mit Island-speed trifft.

Nach zwei bis drei Wochen auf See ist das „Ankommen“ doch eine ganz andere und durch

und durch positive Sache. Nach 420 Stunden auf See – was macht da schon eine Stunde beim Ausfüllen der Einklarierungspapiere aus? Besser man trinkt erst einmal einen Fruchtpunsch und gewöhnt sich an die ungewohnte Ablaufgeschwindigkeit der Dinge. Auf Jost-van-Dyke gibt es „Ivans Stress Free Bar“. Das beschreibt das Konzept schon recht gut. Arm dran ist, wer diesen Aspekt des karibischen Lebens nicht miterleben kann oder wer 12 Stunden nach Ankunft schon wieder im Flieger Richtung kalte Heimat sitzt. Wenn man also „stress free“ von Ankerbucht zu Ankerbucht segelt, dann ist es sehr, sehr schön, klares, blaues und warmes Wasser mit Temperaturen um 28°, meist moderate, gut segelbare Winde, meist heiter bis wolkig mit etlichen Sonnenstunden jeden Tag, zu haben. Da werden die Augen des Ostseesegeler unter dem Eindruck des so genannten Sommers 2012 doch feucht.

Wir haben etwa 40 Ankerplätze und vier Marinas besucht. Der typische Tagesablauf: statt Dusche nach dem Aufstehen einmal um das Schiff schwimmen und auf dem Heck das Salz abdschen. Frühstück im Cockpit unter dem Sonnensegel. Etwas lesen? Oft kann man dann ein paar Stunden bei 3–5 Windstärken segeln. Dann gräbt man den Anker in den Sand der nächsten Bucht. Kaum hält er, wird er erst mal abgetaucht. Und sowieso muss man sich ja erst mal wieder ein bisschen im Wasser abkühlen. Dann Kaffee oder Tee im Cockpit. Lesen und E-Mails abfragen. Eventuell noch ein Landausflug mit dem Dinghi. Falls ein Restaurant interessant aussieht, einen

Bild oben: Ankunft in der Karibik. Ankerbucht in den Iles des Saines

Bild Mitte: WiFi und Skype am Ankerplatz. Wie geht's der Familie und den Freunden?

Bild unten: Bei einem coolen Drink in einer coolen Strandbar auf Anageda ist es gut auszuhalten



Tisch reservieren. Zurück zum Schiff. Dann wird es auch bald dunkel (kurz nach 18.00 Uhr). Dinner dann je nach Präferenz im Restaurant oder an Bord. Beliebt ist auch der Gasgrill für ein Bord-Barbecue. Wenn nicht gerade eine Party in einer Strandbar ist, geht man wegen der Dunkelheit meist auch relativ früh in die Koje. Es lohnt sich, noch ein Sonnensegel über der Vorschiffsluke aufzuspannen: Erstens wird es dann am Morgen nicht so schnell warm, und zweitens ist dadurch die Chance auf eine ungestörte Nacht größer. Öfters gibt es einen Schauer in der Nacht, und wenn der tropische Sturzregen durch das (zwingend) geöffnete Vorluk auf die Füße pladdert, ist man sofort wach.

Alles nur positiv? Nein, leider nicht. Wer kulinarisch hohen Standard gewohnt ist, wird nur auf den französischen Inseln, insbesondere auf St. Barth und in einzelnen teuren Restaurants auf Antigua oder den British Virgin Islands auf seine Kosten kommen. Ansonsten gibt es meist ohne Raffinesse gebratene oder gegrillte Fisch- oder Fleischgerichte. Sehr lecker sind dagegen die Cocktails, auch wenn sie heutzutage leider fast immer in Plastikbechern serviert werden. Die verfügbaren Biersorten Carib, Red Stripe, Wadaddli, und Heineken werden nicht zuletzt wegen der Temperaturen gern getrunken.

Service und Freundlichkeit der lokalen Bevölkerung sind stark unterschiedlich. Während St. Barth, Anguilla und einige der British Virgin Islands positiv auffielen, war die Haltung auf Barbuda und etlichen anderen Inseln weniger positiv bis unfreundlich. Besonders auf Barbuda schien es so, als wenn die Locals sich so dachten: „Könnt Ihr nicht das Geld einfach abgeben und ansonsten uns nicht belästigen?“ Kriminalität oder unangenehme Situationen haben wir jedoch weder erlebt noch beobachtet.

Weiterhin unangenehm sind besonders in den Virgin Islands die Unmengen von amerikanischen Charterern. Diese fallen größtenteils (Ausnahmen bestätigen die Regel) durch nautische Unkenntnis und lautes, rücksichtsloses Auftreten auf. Übrigens zu 75% auf Katamaranen. Wohl dem, der ein stabiles, unlackiertes Alu-Schiff hat. Wenn wieder einer direkt vor uns oder zu nah neben uns geankert hat, braucht man sich keine Gedanken zu machen und kann gelassen sein Buch weiterlesen oder den neuen Nachbarn zugprostet. Entweder sie erkennen die ungünstige Position selbst, oder sie holen sich im schlimmsten Fall eine Schramme.

Und ein letzter negativer Aspekt? Es macht süchtig! Wenn man durch so schönes Segeln und so schönes Wetter so verwöhnt wurde, fällt es zunächst einmal schwer, sich wieder mit dem ortsüblichen Wetter auf Nord- und Ostsee zu arrangieren. Südwest 5 auf Nordwest drehend, Schauerböen, bei Temperaturen um 15° klingt da doch wenig attraktiv. Die langen skandinavischen Abende reißen einiges wieder heraus, und es tritt ja auch wieder ein Gewöhnungseffekt in die andere Richtung ein.

In diesem Sinne – lasst uns auf einen schönen Segelsommer hoffen!

Dagmar Ibe und Dietmar Segner



Nautische Nachrichten

Neue Fahrwassertonne vor Cuxhaven Jetzt ist geregelt, was vorher geduldet wurde.

In den Nachrichten 4/2012 hatten wir dargestellt, wie die Fahrwassersituation vor den Häfen Cuxhavens ist (Fahrregeln vor Cuxhaven – für Sportboote erleichtert). Wer aus einem der Yachthäfen nach See will, bleibt meistens auf der Südseite des Fahrwassers dicht unter der Seebäderbrücke und passiert dann scharf an der Kugelbake vorbei. Das war rechtswidrig, da das Fahrwasser an der Südseite durch die Cuxhavener Hafenanlagen begrenzt wurde und die so Fahrenden sich somit auf der falschen Fahrwasserseite befanden. Die Behörden duldeten diese Fahrweise „aus Opportunitätsgründen“, da sonst zweimaliges Queren des Fahrwassers ein erhöhtes Risiko für den Schiffsverkehr bedeutet hätte, was bei dem dort herrschenden sehr starken Strom auch noch zu Fehleinschätzungen führen konnte. Aber die entgegenkommenden Linksfahrer an der Süd konnten die einlaufende Schifffahrt ebenfalls in Verwirrung bringen, obwohl sie natürlich ausweichpflichtig waren.

Diese ein wenig unglückliche Situation hat das WSA Cuxhaven mit der Bekanntmachung für Seefahrer 26/13 vom 21.3.2013 bereinigt. Zwischen den Fahrwassertonnen 31 (bei der Kugelbake) und 33 (vor Groden) wurde die zusätzliche Tonne „31a“ ausgelegt (in unserem Bild im roten Oval). Dadurch wird die südliche Fahrwasserbegrenzung von den Hafenanlagen abgerückt (in unserem Bild durch grüne gestrichelte Linien dargestellt). Es verbleibt also eine schmale Wasserfläche, die von der Kleinschifffahrt von Hafenbecken zu Hafenbecken und auch Richtung See ordnungsgemäß genutzt werden kann. Nicht gestattet ist allerdings die



Die wichtige neue Tonne „31 A“ sollte jeder in seine Karte einzeichnen

Transitpassage südlich des grünen Tonnenstrichs, d.h. eine Fahrt nach See auf dieser Seite, ohne Cuxhaven anzulaufen.

Damit ist eine befriedigende Lösung für die Schifffahrt auf der Cuxhavener Seite gefunden worden. Ausführliche Information unter http://www.elwis.de/Bfs/bfs_print.php?db_id=64096.

GAN

Gehen auf Neuwerk die Lichter aus?

Nach Ansicht der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung hat er Leuchtturm auf Neuwerk ausgedient. Seit Jahrhunderten ist das Bollwerk der Vorposten Hamburgs an der Nordsee und zugleich der älteste Profanbau der Hansestadt. Das Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven fragt sich, wer im Zeitalter der Satellitennavigation noch Leuchttürme braucht. Es will das Neuwerker Wahrzeichen löschen. 200 Jahre, nachdem das erste Leuchtfeuer auf dem 40 Meter hohen Backsteinturm entzündet wurde, droht ihm jetzt das Ende.

An der Küste regt sich dagegen Widerstand. Eigentlich wünscht sich auch WSA-Chef Bernhard Meyer weiterhin ein Licht auf dem Turm. Das Amt will das Leuchtfeuer allerdings nicht mehr unterhalten, weil es für die Großschifffahrt auf der Elbe nicht mehr benötigt wird. Jetzt hoffen alle Beteiligten auf den Eigentümer des Neuwerker Leuchtturmes, die Freie und Hansestadt Hamburg, der ein Licht aufgehen und die einsehen möge, dass das Leuchtfeuer im ältesten Hamburger Gebäude weiterhin leuchten muss.

(Quelle: Sportschiffer, Nr. 4/2013)

Im Doppelpack: „Nautische Nachrichten“ und „Yacht“

Die bereits angekündigte Kooperation von Kreuzer-Abteilung und Delius Klasing Verlag hat Gestalt angenommen. Unter dem Motto „Zwei starke Partner“ bekamen die KA-Mitglieder erstmalig Anfang April die „Nautischen Nachrichten“ zusammen mit einem Gratis-Heft der aktuellen „Yacht“ ins Haus. Und ein „tolles Exklusiv-Angebot“ macht Delius Klasing allen KA-Mitgliedern, wenn sie die Yacht regelmäßig lesen wollen: Für das Jahresabonnement zahlen sie statt 105 Euro nur 79 Euro. Davon sollen KA und Delius Klasing gleichermaßen profitieren. Die KA bietet ihren Mitgliedern einen weiteren geldwerten Vorteil, der Verlag erwartet zusätzliche Abonnenten.

Neu ist auch das Gesicht der „Nautischen Nachrichten“: Mit größerem Format, neuer Titelgestaltung und durchgehend farbigem Druck präsentieren sie sich deutlich ansprechender und moderner.

Inhaltlich informieren die „Nautischen Nachrichten“ die KA-Mitglieder „gewohnt substanziell“, wie Obmann Uwe Jahnke im Editorial schreibt.

Auf die bisher viele Seiten umfassenden See-

kartenberichtigungen wird allerdings aus guten Gründen verzichtet: Das BSH hat bereits vor zwei Jahren den Mittelmeerraum aus seiner Bearbeitung gestrichen, mit dem 1. Januar 2013 wurden die Bearbeitungsgebiete weiter reduziert und die hauptsächlich von deutschen Seglern befahrenen und vom BSH weiterhin betreuten Seegebiete werden durch Sportbootkarten abgedeckt – deren Berichtigungen bietet das BSH auf seiner Website zum Download an.

Die Produktion der neuen Nautischen Nachrichten liegt jetzt bei Delius Klasing, für Layout und Inhalt steht weiterhin die Kreuzer-Abteilung. Verantwortlich ist wie schon seit langem Jürgen Feyerabend. Neu eingestiegen in die Gesamtdaktion ist Martin Muth, der bisher schon für die Mittelmeer-Informationen zuständig war. Auch Norbert Suxdorf (SVAOE) ist weiter mit von der Partie, er wird seine Serie „Maritime Klassiker“ fortsetzen.

Wieder Segelmacher im Hamburger Yachthafen

Normalerweise veröffentlichen wir in unseren Nachrichten – außer natürlich in Anzeigen – keine Firmenwerbung. Bei wichtigen Neuerungen machen wir schon mal eine Ausnahme. Mit Saisonbeginn gibt es direkt am Hamburger Yachthafen wieder einen Segelmacher. „Elbesegel“, Inhaber Hauke Meyer, bietet das volle Programm von neuen Segeln bis zu Segelreparaturen aller Art an.

Die Adresse ist Deichstraße 1, 22880 Wedel, Tel.: 0049 4103 187 806 8, Fax.: 0049 4103 187 279 4, Mobil: 0049 176 642 430 26, Email: hauke@elbesegel.de, www.elbesegel.de, www.beilken.de, www.sailskin.de.



Funkstille auf Lang- und Mittelwelle

Stirbt der „klassische“ Radio-Seewetterbericht aus?

In Heft 6/2012 der SVAOe-Nachrichten wurde in zwei Beiträgen über das drohende Aus von Rundfunksendungen über Mittel- und Langwelle berichtet. Wenn es so käme, würde der Empfang von Seewetterberichten deutscher Radiosender im Ausland und auf See nicht mehr möglich sein. Wir forderten die Leser auf, ihre Meinung dazu in einer E-Mail an die web-Redaktion auszudrücken.

Es sind nur neun E-Mail-Antworten eingegangen, nicht sehr viele bei 900 Vereinsmitgliedern, aber dafür sehr gewichtige, d. h. gut begründete von erfahrenen Seglern. Ich sah mich also veranlasst, die Bedenken unserer Mitglieder der zuständigen Kommission zur Ermittlung des Finanzbedarfs der Rundfunkanstalten (KEF) mitzuteilen. Diese Institution wirkt bei der Mittelvergabe für die öffentlich-rechtlichen Sendeanstalten mit und prüft sie auf Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit. Die Antwort bestätigt die schlimmsten Befürchtungen.

Die KEF schreibt: „Neben UKW und der Übertragung von Hörfunksignalen über Satellit und das Internet (Radio-Apps auch für das Smartphone) wird Hörfunk mittlerweile auch per DAB+ übertragen. Die Vielzahl der Hörfunk-Verbreitungswege ist also groß. Einige der ARD-Anstalten haben die Ausstrahlung über Mittelwelle bereits eingestellt. Nun kann man schon nicht einmal mehr messen, wieviele Zuhörerinnen und Zuhörer überhaupt noch Lang- und Mittelwelle aus Deutschland empfangen. Die Wirtschaftlichkeit der teuren und natürlich wegen der großen Sendeleistungen auch sehr energiehungrigen

Ausstrahlungen ist daher nicht mehr gewährleistet. Darauf musste die KEF reagieren. Ich bedaure, Ihnen keine bessere Antwort geben zu können. Ob auf Ihrem Schiff eine dynamisch nachgesteuerte Satellitenempfangsanlage eine Alternative wäre?“

Man könnte diese Antwort kritisch kommentieren. So könnte man fragen, was denn „wirtschaftlich“ in diesem Sinne bedeutet? Etwa, ob Geld nur dort eingesetzt werden soll, wo die meisten Hörer sind? Und das, wenn vor dem Abschalten nicht einmal die Zahl der Hörer gemessen wurde, wie die KEF selbst schreibt? Im übrigen soll der öffentliche Rundfunk ein ausgewogenes Programm aus Information und Unterhaltung bringen. Wenn es nur nach der Zahl der Hörer ginge, könnte man sich Schlimmstes vorstellen. Diese Fragen sind sicher alle schon in der Kommission behandelt worden. Wir wenden die Entscheidung nicht mehr zurück. Das ist zu bedauern, aber irgendwo auch zu verstehen, zumal in einer Zeit der Energiewende, in der neuere, energieärmere Sendeverfahren Vorrang vor technisch älteren Energiefressern haben müssen.

Es wird also schon in kürzester Zeit notwendig sein, dass wir uns wieder einmal technisch neu orientieren müssen, was ohnehin die meisten schon längst tun. Das klassische Radio gehört auf den Schrott, wenn UKW-Empfänger, Smartphone, Digital-Radio, internet-fähige PCs, Handy und SMS-Abrufe Wetterdienste übernehmen. Die sind aber alle terrestrisch gestützt und empfangen nicht über die engste Küstenzone hinaus. Die Alternative einer dynamisch nachgesteuerten Satellitenempfangsanlage ist zur Zeit nur für wenige, weltweit fahrende Yachten preislich realisierbar. Was also tun?

Der Verfasser empfiehlt eine andere Alternative: Einen Wetterempfänger, der die auf Lang- und

Kurzwellen als Funkfern schreiben (RTTY) ausgesetzten Meldungen des Deutschen Wetterdienstes dekodiert, speichert und auf Display anzeigt. Er kostet zwar mehr als ein herkömmlicher Allwellen-Radioempfänger, bietet aber viele Vorteile, nicht zuletzt den, dass man nicht mehr zu festen Sendezeiten „auf Empfang“ sein muss. Und: der Empfang ist nicht an der Küste zuende. Das übliche Langwellengerät empfängt im Umkreis von ca. 300 Seemeilen um den Sender Pinneberg, also von der südwestlichen Nordsee bis vor die Stockholmer Schären. Wenn ein Kurzwellenteil integriert ist, deckt die Reichweite alle

Vorhersagegebiete des DWD vom Nordkap bis zu den Kanaren ab. Mit einem angeschlossenen Notebook lassen sich Wetterkarten anzeigen. Ein Navtex-Empfänger ist allerdings kein Ersatz.

Liebgewordene, alte Einrichtungen gehen ganz schnell den Bach runter. Das war schon mit den deutschen Küstenfunkstellen, der Grenzwelle, Dekka- und Consolverfahren so. Anderes tritt an ihre Stelle, manchmal besser, manchmal auch schlechter, aber immer zunächst gewöhnungsbedürftig. Wir müssen uns umstellen.

GAN

Aus dem DSV

Auszug aus den Mitteilungen I-2013 125 Jahre DSV – der Deutsche Segler- Verband feiert Jubiläum

Gegründet am 4. März 1888 in Hamburg, begeht der DSV dieses Jahr sein 125-jähriges Bestehen. Die Geschichte des Verbandes ist so bewegt wie die des gesamten deutschen Segelsports. Aus diesem Grund wird das Thema im Jubiläumsjahr mehrfach aufgegriffen – auf der DSV-Homepage, in den Publikationen „DSV-Intern“ und „DSV-Spezial“, bei den Tagungen der Landesseglerverbände und beim Deutschen Seglertag 2013 in Rostock-Warnemünde.

Ein mediales Highlight ist die neue interaktive Zeitleiste zur Historie des deutschen Segelsports auf der Website www.dsv.org mit deren Hilfe die Leser durch die Geschichte des DSV und seiner Mitglieder surfen können. Sollte jemand das eine oder andere Thema vermissen, freuen sich die Mitarbeiter der DSV-Geschäftsstelle über Tipps und Hinweise zur Ergänzung der Zeitleiste – am besten per E-Mail an info@dsv.org.

DSV-Vereinen, Landesseglerverbänden und Klassenvereinigungen, die ihre Geschichte auf ihrer eigenen Webseite veröffentlicht haben, bietet der DSV unter dem Stichwort „link your history“ die Möglichkeit, diese Seiten mit der DSV-Homepage zu verlinken. Auf diese Weise ergibt sich ein umfassendes Bild der deutschen Segelsportgeschichte der vergangenen 125 Jahre.

Pünktlich zum Jubiläum des Deutschen Seglerverbandes hat der Delius Klasing Verlag im März das Buch „125 Jahre Segelsport in Deutschland“ herausgebracht. Eine ausführliche Rezension veröffentlichen wir im Anschluss an diese DSV-Mitteilungen.

Philipp Buhl ist Segler des Jahres

Der Gewinner des einmal jährlich veranstalteten „Sailing Team Germany Award“ ist Philipp Buhl vom Segelclub Alpsee Immenstadt. Der Europameister der Laser und Hoffnungsträger für die Olympischen Spiele 2016 wurde im Februar in Hamburger Rathaus als „Segler des Jahres“ ausgezeichnet. Zudem gab es weitere vier Preisträger: Der Berliner Bernd Zirkelbach wurde als

erfolgreichster Segeltrainer Deutschlands und für seine Erfolge im paralympischen Segeln als „Trainer des Jahres“ ausgezeichnet. Die Ehrung als bestes Nachwuchsteam ging an Annika Bochmann (VSAW) und Elisabeth Panuschka (SKBUe), die 2012 Junioren-Europa- und Vize-Weltmeisterinnen der Junioren im 470er wurden. Die Auszeichnung als „Yacht-Club des Jahres“ gewann der Yachtclub Berlin-Grünau. Das Foto des Jahres, das dieses Jahr zum ersten Mal als „Medien-Preis des Jahres“ prämiert wurde, schoss der 470er-Trainer Marek Chocian von dem 49er-Team Erik Heil und Thomas Plöbel. Die Jury des Sailing Team Germany Award setzte sich aus ehemaligen Olympia- und Paralympics-Medaillengewinnern, DSV-Präsident Rolf Bähr, den Siegern des vergangenen Jahres und den Vorsitzenden der Mitgliedsvereine des Fördervereins STG e.V. zusammen.

Manage2Sail – das neue Regattaprogramm

Die vier Segelvereine KYC, LYC, FSC und NRW haben mit Unterstützung des DSV ein neues Programm zur Organisation von Regatten entwickeln lassen. Mit „Manage2Sail“ bekommen Ausrichter und Sportler ein Werkzeug in die Hand, das ihnen viele Arbeiten abnimmt. Im Mittelpunkt steht die Ergebnisauswertung. Mit einem Payment-Modul ist das Bezahlen der Startgelder möglich, Regattaartikel können vertrieben, Campingplätze gebucht und Abendveranstaltungen angeboten werden. Gesamtergebnisse von Dreiecksregatten werden unter Einbeziehung der Streichresultate errechnet, die Auswertung von Gruppen ist kein Problem, und auch die gängigen Handicap-Systeme wie Yardstick oder ORC hat Manage2Sail drauf.

Entwickelt wurde das Programm von dem Leipziger Unternehmen Swiss Timing unter Mitwirkung der vier beteiligten Vereine. Es soll allen

DSV-Vereinen angeboten werden, ohne dass die sich an den Entwicklungskosten beteiligen müssen. Es ist lediglich ein gewisser Obolus für die Nutzung zu entrichten. Da das System werbefrei ist, kann es unabhängig von örtlichen Sponsoren eingesetzt werden. Die Ergebnisse können unmittelbar online veröffentlicht und archiviert werden. Live-Tracking der Wettfahrten ermöglicht die Dokumentation der Wettfahrten an den einzelnen Tonnen. Weitere Infos auf der Website www.manage2sail.com.

Sicher mehr erleben! Gut ausgebildet sicher aufs Wasser

Der DSV ruft seine Mitgliedsvereine dazu auf, verstärkt Ausbildung zur sicheren Handhabung von Sportbooten anzubieten und damit zur Sicherheit auf dem Wasser beizutragen. Neueinsteigern in den Segelsport wird empfohlen, sich an die ausbildenden Mitgliedsvereine des DSV (darunter die SVAOe, Red.) zu wenden. Um ein Boot oder eine Yacht sicher zu führen, sind bestimmte Kenntnisse und Fähigkeiten nötig. Die Sportbootführerscheine-Binnen und -See sind daher zu empfehlen. Tipps für Einsteiger hat der DSV in seinem neuen Flyer „Deutschland, Land des Wassersports – sicher mehr erleben“ zusammengestellt. Die Broschüre kann in der DSV-Geschäftsstelle bestellt werden.

Jugendseglertreffen

Der deutsche Seglernachwuchs ist gut in Form. Das zeigte sich beim Jugendseglertreffen in Stuttgart, wo DSV-Jugendobmann Timo Haß sieben junge Seglerinnen und Segler für ihre herausragenden Leistungen auszeichnete.

Beeindruckt zeigte sich DSV-Präsident Rolf Bähr, der in einer emotional starken Rede für die Unterstützung aller jungen Seglerinnen und Segler warb. Insgesamt nahmen über 200 Delegierte am Jugendseglertreffen teil. Ihnen wurde

auf der Tagung ein vielfältiges Programm aus Workshops, Diskussionsrunden, Ehrungen und Unterhaltung geboten. In vier Arbeitskreisen erörterten die Teilnehmer Beispiele innovativer Jugendarbeit, die Zukunft der Jugendbootklassen, die Aus- und Weiterbildung für Trainer sowie das Verhältnis von Vereinsvorstand und jungen Mitgliedern.

Zusätzlich wurden zwei neue Mitmachaktionen des Deutschen Olympischen Sportbundes (DOSB) mit den Slogans „Alkoholfrei Sport genießen“ und „Kinder stark machen“ vorgestellt. Interessierte DSV-Vereine erhalten beim DOSB entsprechendes Infomaterial.

Lizenzentzug für Straftäter

Wer wegen sexueller Straftaten gegen Kinder verurteilt ist, hat keinen Platz im Vereinssport. Das hat das DSV-Präsidium im Falle eines bis vor einigen Monaten als Vereinstrainer tätigen Mannes bekräftigt, der wegen entsprechender Übergriffe vom Landgericht Stralsund verurteilt worden war. Damit wurde der Vorschlag des DSV-Ausschusses für Ausbildung bestätigt, dem Verurteilten die DSV-Trainer- sowie die Schiedsrichter- und Wettfahrtsleiterlizenz zu entziehen.

Training für Seesegler

Zum Saisonauftakt veranstaltet der DSV zusammen mit der Regattavereinigung Seesegeln (RVS) und dem Deutschen Boots- und Schiffbauerverband sein jährliches Training für Seesegler „Go for Speed“. Am 23. Februar wurde in Kiel bereits Theorie geschult, am 1. und 2. Mai geht es direkt vor der MaiOR (Mai Offshore Regatta) zum Praxistraining vor Kiel- Schilksee aufs Wasser. Teilnehmen können alle interessierten Crews mit eigener Regattayacht. Die Anmeldung erfolgt über die DSV-Website www.dsv.org ab Mitte März 2013. Kontakt: DSV, Abt. Technik goforspeed@dsv.org.

Zuschüsse aus dem Klimaschutzförderprogramm

Seit Jahresbeginn können Vereine wieder Zuschüsse für Klimaschutzprojekte beantragen. Das Bundesumweltministerium (BMU) hat die Fördermöglichkeiten erweitert. Damit stehen 2013 mehr als 100 Millionen Euro bereit. Mit den neuen Förderbedingungen wird Vereinen, die noch am Anfang ihrer Klimaschutzaktivitäten stehen, der Einstieg in den Klimaschutz erleichtert. Ein Schwerpunkt der Förderung liegt auf der Umstellung von Innen- und Hallenbeleuchtung auf energiesparende LED-Technik, die mit 40 Prozent der Kosten bezuschusst wird. Weitere Infos: http://www.bmu.bund.de/pressemitteilungen/aktuelle_pressemitteilungen/pm/49271.php.

Yardstickzahlen 2013

Die Broschüre mit den neuen Yardstickzahlen 2013 ist erschienen. Im Internet stehen die Daten auf den Websites www.dsv.org im Menü „Regatta“ und www.kreuzer-abteilung.org im Menü „Service“.

(Auswertung: JCS)

Ein großes Buch – „125 Jahre Segelsport in Deutschland“

Nicht nur unsere Modellsegelabteilung feiert in diesem Jahr ihr 125-jähriges Jubiläum, auch der DSV hat Geburtstag. Dazu hat sich der Verband und der ganzen Seglergemeinde ein besonderes Geschenk gemacht: Ein Team kompetenter Autoren erstellte das im Delius Klasing Verlag erschienene schwergewichtige Jubiläumsbuch, das es wirklich in sich hat. „Geschenk“ darf allerdings nicht wörtlich genommen werden,



das 272 Seiten starke Buch mit unzähligen teilweise großformatigen Farb- und S/W-Fotos hat seinen Preis (49,50 Euro), den es aber auch wert ist.

Was mir gut gefällt an diesem Buch ist die Konzeption: Die Geschichte des DSV, die ja auch eine Geschichte des deutschen Segelsports ist, wird nicht chronologisch abgehandelt, sondern ist nach Themen gegliedert: Momentaufnahmen aus der Gründungszeit, die deutschen Reviere, die Facetten des Fahrtsegelns, der olympische Segelsport, Segeln in der DDR, Blauwassersegeln und vieles mehr. Und auch der Einfluss des Nationalsozialismus auf den deutschen Segelsport wurde nicht unter den Teppich gekehrt.

Übrigens ist auch unser 2005 erschienenes SVAOe-Jubiläumsbuch nach Themen gegliedert, wobei wir noch eine chronologische Übersicht der Vereinsgeschichte und wichtiger Ereignisse im deutschen und internationalen Segelsport draufgelegt haben. Sie kennen unser Buch „Ein Jahrhundert am Wind“ nicht? Noch sind einige Exemplare verfügbar, Preis übrigens nur € 20,-, dafür aber nicht ganz so groß und dick wie das DSV-Buch. Rufen Sie einfach in der Geschäftsstelle an. Die SVAOe, die immerhin über 108 Jahre die DSV-Geschichte miterlebt und zum nicht geringen Teil mitgestaltet hat, ist auch am Zustandekommen des DSV-Buches beteiligt: Zum Autorenteam gehört „unsere“ Ulrike Schreiber, die auch zahlreiche Fotos beisteuerte. Unser Kommodore Jürgen Christian Schaper hat ein kurzweiliges Kapitel über das Segeln auf der Elbe geschrieben. Klaus Pollähm lieferte in einem Interview eine Geschichte des Modellsegelsports. Und ich darf auch erwähnen, dass ich Ulrike Schreiber möglicherweise nützliche Tipps geben

konnte und mir wohl damit die Erwähnung unter den Danksagungen verdient habe.

„Der Segelsport hat sich in 125 Jahren unter dem Dach des Deutschen Segler-Verbandes immer wieder neu erfunden. Er war und ist viel mehr als eine Freizeitbeschäftigung. Die Leidenschaft für Wind und Wellen steht für eine Lebenseinstellung und bietet dabei nach dem Shakespeare-Motto ‚Wie es Euch gefällt‘ eine größere Palette an Aktivitäten als viele andere Sportarten. Der Segelsport wird immer bleiben, was er ist: eine Quelle der Inspiration, ein Kraftwerk aus Tradition und Vision.“ So DSV-Präsident Rolf Bähr in seinem Vorwort, die Jürgen Schaper in seinem Editorial zitiert, kann wohl jeder in der SVAOe unterschreiben. Gut lesbar und belebend ist dieser spannende Segeltörn durch die 125 Jahre in der Tat.

Die Rückseite der DSV-Banderole trägt einen QR-Code, der mit der Kamera vieler Mobiltelefone lesbar ist und direkt auf die DSV-Webseite www.dsv.org führt, auf der eine interaktive Zeitleiste zur Historie des DSV die Mitgliedsvereine mit Gründungsdatum und Vereinsgeschichte auführt.

Norbert Suxdorf

Dies und Das

Der „Falke“ wieder zur Nutzung für die Mitglieder möglich!

Das SVAOe-eigene Motorboot „Falke“ kann auch in diesem Jahr wieder von den Mitgliedern für private Ausfahrten genutzt werden, wenn es nicht gerade für Übungen und Prüfungen zum Sportbootführerschein eingesetzt ist. Jedes Jahr greifen Interessierte darauf zu, um mal bei schönem Wetter eine Spritzfahrt in die Nebenflüsse

der Elbe oder sonstwo hin zu machen. Auch längere Touren sind möglich. Es finden maximal vier Erwachsene darauf Platz. Es handelt sich um ein knapp fünf Meter langes, offenes Boot mit Einbaummaschine (15 PS). Für Fahrten in fernere Gewässer steht sogar ein Hänger zur Verfügung. Bei Interesse fragen Sie in der Geschäftsstelle nach.

Besonders sehenswert **„Die Ostsee von oben“ – ein Film für** **Wassersportler**

So haben sie Ihr Segelrevier noch nie gesehen! Ab 23. Mai 2013 kommt der Film „Die Ostsee von oben“ ins Kino! Ausschließlich aus der Vogelperspektive wird die die deutsche Küste zwischen Flensburg und Usedom gezeigt. Sehen sie, wie einzigartig die das Meer vor unserer Haustür ist.

(In knapp 90 Minuten ist unter anderem zu sehen: Flensburger Förde, Schlei, Eckernförde, Kiel, Kieler Bucht, Fehmarn, Neustadt, Lübecker Bucht und Lübeck, Wismarbucht und Wismar, Salzhaff, Rostock/Warnemünde, Fischland-Darß-Zingst, Boddenlandschaft, Hiddensee, Stralsund, Rügen, Greifswald und Usedom)

Hier gibt's einen Filmtrailer zu sehen: www.Die-Ostsee-Von-Oben.de und hier, wo der Film im Kino läuft sowie immer die neuesten Infos: www.facebook.com/DieOstseeVonOben

2011 lief der Film „Die Nordsee von oben“ in den Kinos. Mit dem „exotischen Heimatfilm“ sahen mehr als 214.000 Zuschauer (auch im SVAOe-Clubhaus) die einzigartige Küstenlandschaft am 23. Mai kommt der neue Film bundesweit in die Kinos.

Ende April stehen dann auch die Termine fest an denen die die Filmemacher viele Kinos besuchen und für die Fragen der Zuschauer zur Verfügung

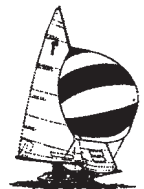
stehen. da. Sie möchten ihnen gerne zeigen, wie einzigartig das Meer vor der eigenen Haustür ist. Wir würden uns freuen, wenn wir uns im Kino sehen!

Nach Glückstadt zum Feiern **Matjeswoche vom 13. bis 16. Juni 2013**

Die Organisationsgemeinschaft des Wasser- und Schifffahrtsamtes (WSA) Hamburg und die Glückstädter Destination Management GmbH (GDM) laden ein zu den 46. Glückstädter Matjeswochen. Aber keine Angst, die beliebte Traditionsveranstaltung dauert nur vier Tage. Den Besuchern wird aber wieder ein vielseitiges Programm mit Live-Musik, einer Flohmarktmeile und Spiel- und Spaßaktionen für Kinder geboten.

Die Open-Ship-Meile am historischen Binnenhafen am Wochenende 15./16. Juni hat sich in den vergangenen Jahren zu einem der Hauptanziehungspunkte entwickelt. Moderne und historische, kleine und große Schiffe machen entlang der Kaimauer fest und können zum Teil besichtigt werden. Begleitende Aktionen an Land laden zum Mitmachen ein oder informieren über Schifffahrt und Küstenschutz:

Zu erwarten ist also eins der schönsten Sommerfeste an der Unterelbe in dem historischen Ambiente der alten Barockstadt. Ansprechpartner ist Peter-Jörg Mahn vom WSA, Außenbezirk Glückstadt, Tel.: 04124/9365-302, mobil: 0171/5365931, E-mail: post-abz3.wsa-hamburg@wsv.bund.de. Rückfragen können auch gerichtet werden an Sandra Kirbis und Annett Kautz von der GDM: Tel.: 04124/937585, E-mail: info@glueckstadt-dm.de.



Inge ist weg!

Unsere Clubhausbar ist verwaist

„Ich bin dann mal weg“ sagte sie einfach. Aber unser Clubhaus ohne Inge Kempers? Das ist doch gar nicht vorstellbar. Und dennoch. Es ist wahr: Sie hat uns verlassen. Seit der Eröffnung unseres Clubhauses, also ein rundes Dutzend Jahre lang, war sie auf Versammlungen, Festlichkeiten und anderen Anlässen der gute Geist unserer Clubhausbar. Immer behielt sie die Ruhe und Freundlichkeit hinter dem oft dicht umlagerten Tresen. Sie schenkte Bier, Wein, Wasser, Kaffee und was sonst noch alles an Flüssigkeiten in durstige Mägen passte, aus und fand immer noch Zeit für einen kleinen Kölnsnack.

Ihre Idee war es auch, stets ein kleines aber feines Büffet mit leckeren Brötchen vorzubereiten. Das galt auch für die vielen Sitzungen, nicht allein der SVAOe, in dem beliebten kleinen Saal. Auch die Teilnehmer von Zusammenkünften anderer Vereine, Verbände und sogar externer Institutionen fielen bei Beginn ihrer Sitzungen gern erst einmal über die Platten mit belegten Brötchen oder Häppchen her. Unterstützt sie bei größeren Essen im Clubhaus Fremde oder, wie so oft, SVAOe-Junioren/innen, verlor sie nie die Übersicht, sondern dirigierte zurückhaltend das Gewusel der freiwilliger Helfer.

Für alle war sie Inge. Inge mach mal, Inge tu mal, Inge hast du mal. Ihre Menschenkenntnis war ihr wahrscheinlich selbst gar nicht bewusst. Sie kannte fast jeden, wusste um die die Vorlieben ihrer Gäste und wurde von allen geduzt und Inge genannt. Sie sprach Holländisch (ihre Muttersprache) und Portugiesisch, wo sie lange gelebt hatte. Aber mit uns sprach sie ein klassisches Altonaisch. Niemand kannte Ihren Nachnamen. Auch ich musste ihn erst beim Schreiben dieser Zeilen erfragen.



So kennen wir sie:
Frohgemut hinter der
Clubhausbar

Nun hat sie für den Sommer einen Job auf Helgoland angenommen. Dafür haben wir Verständnis. Aber die Trennung tut uns weh. Auf dem Vereinsabend am Dienstag, dem 2. April rückte sie auch gegenüber ihren „Kunden“ damit raus. Alle waren traurig. Bekümmert veranstalteten wir eine spontane Sammlung, um uns und ihr den Abschied zu erleichtern. Inge ließ es offen, ob sie vielleicht im nächsten Winter zurückkommen würde. Wir hoffen es. Aber zunächst blieb uns nichts anderes übrig, als ihr für ihren neuen Kurs alles Gute zu wünschen.

Sie wird uns fehlen.

Ersatz? Offenbar noch nicht in Sicht.

JCS

Zu unserem Titelbild

Aus der Frühzeit der Modellsegelns

Fernweh Phantasie, und Sportgeist der Jugend sprechen aus dieser wohl noch vor der Gründungszeit unserer Modellabteilung entstandenen Darstellung von Jungen mit ihren Modellen am Ostseestrand. Wir entnehmen sie der Ausgabe 5/1988, S. 1 (November-Dezember) unserer Nachrichten aus Anlass des 100-jährigen Bestehens der SVAOe-Modellabteilung.

Sie entstammt dem Buch „Sejlskibe og sømænd i forrige århundrede (Segelschiffe und Seemänner in vorigen Jahrhunderten) von G. Knudsen (S. 11). Über Autor und Zeichner ist leider nichts bekannt.

Ein neuer Standert und noch mehr

Vereinsschapp im Frühjahr

Großer Gartenstander	48,00 €
Kleiner Gartenstander	38,00 €
Schmaler großer Gartenstander	32,00 €
Großer Yachtstander	12,00 €
Mittlerer Yachtstander	8,00 €
Kleiner Yachtstander	6,50 €
Motorbootstander (Gösch)	7,50 €
Mützenabzeichen	8,00 €
Manschettenknöpfe	10,50 €
Große vergoldete Knöpfe	4,00 €
Kleine vergoldete Knöpfe	3,50 €
Große schwarze Knöpfe	1,00 €
Kleine schwarze Knöpfe	0,50 €
Anstecknadel geschwungen	5,50 €
Anstecknadel klein spitz	5,50 €
Silberne Anstecknadel*)	35,00 €
Goldene Anstecknadel*)	40,00 €
Krawatten Seide	18,00 €
Herren Polo Shirt**)	20,00 €
Damen Polo Shirt**)	20,00 €
Kinder Polo Shirt**)	16,00 €
Herren Sweat Shirt**)	20,00 €
Herren Polo Sweater**)	28,00 €
Rugby Shirt**)	25,00 €
Herren Fleece Jacke**)	30,00 €
Body Warmer (Weste**))	25,00 €
Jacken bestickt (Damen+Herren) ab	55,00 €
Kinder Fleece-Pullover	18,00 €
Segel Cap**))	8,00 €
Rundes Stickabzeichen weiß/schwarz	5,00 €
Fleece Schal	5,00 €

*) Nur für Berechtigte. Die Preiserhöhungen beruhen auf den gestiegenen Silberpreisen.

**) Von den Kleidungsstücken steht eine Musterkollektion zur Ansicht bereit

Büchertipps

In der beliebten Serie der handlichen Yachtbücherei gibt es Neues. Zwei Bücher sind neu aufgelegt, drei sind Neuerscheinungen. Wir stellen sie hier in der Reihe ihrer Nummerierung vor: Zunächst die Neuauflagen:

Die Wettfahrtregeln und ihre Anwendung,

Die internationalen Wettfahrtregeln werden alle vier Jahre von der ISAF überarbeitet. Die neuen Regeln sind mit Jahresbeginn in Kraft getreten und bleiben bis 2016 gültig. Regattasegler tun gut daran, sich mit dem immer wieder geänderten Regelwerk zu befassen. Hierzu gibt es den vom DSV-Verlag herausgegebenen offiziellen Wortlaut des Regelwerks in einer deutsch-englischen Fassung mit den Zusatzbestimmungen des DSV. Dies kleine, inzwischen auf 280 Seiten gewachsene Werk gehört an Bord jeder Regattayacht.

DSV-Verlag, Wettfahrtregeln Segeln 2013 – 2016, Delius Klasing, € 12,-.

Die Regeln – kommentiert

Das reine Regelwerk wird ergänzt durch eine kommentierende und illustrierte Ergänzung, die mit Beispielen und praktischen Hinweisen die Regeln erst verständlich macht. Das Buch in der erwähnten Reihe der Yachtbücherei (Nr. 54) ist sowohl in der Ausbildung als auch in der Regattapaxis eine große Hilfe. Die Regeländerungen machten auch eine Neuauflage dieses beliebten Standardwerkes wieder notwendig.

Eric Twiname/Bryan Willis, Die Wettfahrtregeln – Segeln, 11. Aufl., 272 Seiten, 158 Abb. und Zeichnungen, Delius Klasing, € 14,90.

Sicher und schnell segeln

Dieses Buch, Nr. 40 in der Reihe Yachtbücherei, ist ebenfalls ein beliebter Dauerbrenner, das immer wieder aktualisiert und neu aufgelegt werden muss. Eine Segelyacht bei allen Windbedingungen und jedem Seegang sicher zum Ziel zu

bringen, auf See und im Hafen zu manövrieren und gleichzeitig die bestmögliche Leistung aus Segeln und Rigg herauszuholen, ist Ziel jedes Fahrten- und Regattaseglers. Dies oft aufgelegte Buch ist eine gute Hilfe für Anfänger aber auch für Fortgeschrittene.

Joachim Schult, Segeltechnik, 13. Aufl., 256 Seiten mit farbigen Abb., Delius Klasing, € 14,90.

Praxis für Segelneulinge

Bevor sie Bord Unheil anrichten können, sollten sich Crewneulinge ein grundlegendes Basiswissen des Bordbetriebes aneignen. Natürlich gibt es unzählige Bücher, die das notwendige Wissen vermitteln, aber diese Neuerscheinung in der Yachtbücherei (Nr. 138) wendet sich direkt an den künftigen Mitsegler. Neben der Vermittlung der Grundlagen des Bordbetriebes, der Technik, der Ausrüstung und der Sicherheitsvorkehrungen soll es auch Spaß bringen – das Lesen dieses Büchleins, wie die Anwendung des Erlernten.

Tim Davison, Aktiv mitsegeln – Basiswissen für Einsteiger, 136 Seiten, 324 farb. Abb., Delius Klasing, € 12,90.

Vom Crewmitglied zum Skipper

Zum Führen einer Segelyacht gehört mehr als Basiswissen. Praxis und Erfahrung auf See sowie der Umgang mit der Besatzung sind die

notwendigen Voraussetzungen für eine gute Schiffsführung und deren sicheres und besonnenes Verhalten auch in kritischen Situationen. Neben der Vermittlung notwendiger Kenntnissen wird durch praxisnahe Tipps dem Leser die Angst vor dem Einstieg in die Skipperrolle genommen. Viele der angesprochenen Schwierigkeiten lassen sich mithilfe dieses Buches (Yachtbücherei Nr. 140) von vornherein vermeiden.

Wilfried Krusekopf, Der Yachtskipper, Training für die optimale Schiffsführung, 208 Seiten, 120 Farbfotos, Delius Klasing, € 14,90.

Probleme mit der Elektrik

Im Gegensatz zum Segelsport früherer Zeiten hat heute jede Yacht eine Menge Elektrik an Bord. Es wird immer mehr, komplizierter und – anfälliger. Vor allem bei schlechter Wartung. Der Skipper muss diese Systeme kennen, um sie überprüfen und reparieren zu können, und das zumeist auf See und ohne fremde Hilfe. Dazu benötigt er einiges technisches Verständnis. Das in der Yachtbücherei (Nr. 139) neu erschienene Buch vermittelt die Grundkenntnisse über die Fehlerquellen und gibt Anleitung, um sie im Notfall selbst beheben zu können.

Alexander Worms, Watt, Volt und andere Schikane, Troubleshooting Yachtelektrik, 208 Seiten, 120 farbige Abb., Delius Klasing, € 14,90.

Seekarten klassisch + digital

Bestellen Sie jetzt Ihre Updates
aus unserem

Katalog 2013

oder online:

SEEKLAR IN DIE NEUE SAISON!

HanseNautic GmbH
Herrengaben 31 · 20459 Hamburg
040 374842-0 · www.HanseNautic.de

Chart agent
since
1920

HanseNautic
BADE & HORNIG · ECKARDT & MESSTORFF