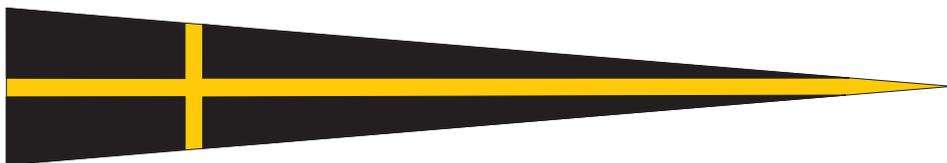




SVAOe NACHRICHTEN

4-2014 JULI / AUGUST



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

92. Jahrgang

Juli / August 2014

Nr. 4

Pfingstzeit – Segelzeit



*Jette Lyssewski und Jelena Zwirner mit 420er „Blanker Hans“ auf dem „Kieler Pfingstbusch“.
(Foto: Thomas Lyssewski)*

In dieser Ausgabe

Vom langsamen Reisen auf dem Wasser	2
Geburtstagsgrüße	4
Neuaufnahmen	5
Schiffstufen	6
Nordseewoche	9
Pfingstregatten	13
Otterndorf-Treffen	15
Otterndorfer Impressionen	18
Elbetour Tschechien-Magdeburg	20
Rolling Stones in Eckernförde	26
Überall ist Maryland	28
Nautische Nachrichten	29
Aus dem DSV	31
Jahreshauptversammlung der HYG	32
Dies und das	32
Zu unserem Titelbild	33
Nichts Neues unter der Sonne?	34
Neue Bücher	35
Zu guter Letzt	36

Umschlagillustration:

Claude Monet – Garten in Saint Adresse

Beilagen:

Ausschreibung Elbe-Ausklang-Regatta

Einladung Absegeln

Einladung Herbstfest

Anmeldung Führerscheinkurse

Anmeldung Pyro-, Funk-, Sicherheitskurse

«Sich mit dem Strom treiben lassen, in diesem merkwürdigen Buch Natur blättern... Die Nerven, angespannt durch den erschreckenden Rhythmus des heutigen Lebens, fordern sie nicht ein bisschen Entspannung, Stille, Erholung und Sonne?»
(Katalog „Pirat“, 1935)

Vom langsamen Reisen auf dem Wasser

In den Medien sehen wir, wie Hochgeschwindigkeitsyachten neue Rekorde aufstellen. Wir berauschen uns – meistens in der Rolle des Zuschauers – daran, und wissen doch, dass selbst die von großen Mehrumpfboten erreichten fast 40 Knoten an Land keine 75 km/h darstellen. Auf der Autobahn wäre das ein wahres Schneckentempo. Die Aufmerksamkeit anderer Verkehrsteilnehmer wäre uns sicher.



Auch in den Regattaberichten, beispielsweise der Nordseewoche, wird gern von „High speed“ geredet, wenn man gerade mal mehr, als das 30 km/h-Temposchild vor Alters- oder Kinderheimen zulassen würde, aus seinem Schiff herausholen kann. Wir selbst sind zufrieden, wenn unser braves Tourenschiff, je nach Größe, bei gutem Wind die Sechsen – na ja vielleicht auch die Siebenknotenmarke – an Land zwischen elf und 13 km/h – übersteigt und freuen uns,

wenn der Tidestrom mehr als 2 sm/h dazu gibt. Machen wir uns nichts vor. Segeln ist im Regelfall eine langsame Art der Fortbewegung. Selbst Radfahrer sind da eher am Ziel. Neuentdeckung der Langsamkeit?

Wohl nicht, aber: Die Langsamkeit hat ihre Vorteile. Man hat Zeit, die Natur, Ufer und Küsten zu betrachten, passiert Leuchtfeuer, Häfen oder Brücken und, wenn kein Land in Sicht ist, bleibt immer noch die Beobachtung der Wetterentwicklung und der sich als deren Folge ständig verändernden See.

Wem das zu langweilig wird, findet immer noch genügend Beschäftigung an Bord, während ein Crewmitglied oder die Automatik steuert. Segeln ist nichts für Eilige. Segeln ist – wenn man vom Regattasegeln mal absieht – vielmehr eine eher kontemplative Beschäftigung. Mancher Schipper kann damit nicht umgehen. Von Eile und Hektik an Land psychisch angeschlagen, greift er hektisch zum Zündschlüssel, um eine Stunde eher im Hafen zu sein. Und was dann? Havnepenge, Chipkort, Brusmærke, Pølserbude – wo fahren wir morgen hin?

Segeln zwingt zu Geduld. Man wartet auf Wind, auf die Tide, das Öffnen einer Schleuse, eines Sperrwerkes. Selbst das Warten wird einem leicht gemacht. Man steht ja nicht im Autostau. Man kann sich an Bord bewegen, wobei von Vorteil ist, dass man je nach Größe des Untersatzes eine ganze Behausung voller Krempel mit sich führen kann.

Man wird uns Deutsche nicht ändern. Wir sind wohl alle mehr oder weniger Hektiker. Anderes hört man von unseren inseeuropäischen Nachbarn. Die Briten scheinen in einer eiligen Welt Meister im langsamen und genussvollen Reisen zu sein. Nicht nur auf See. Man muss ja nicht



Gemächliches Schipperm und Lesevergnügen – nicht jedermanns Sache? (Foto: Jürgen Schaper)

wie Dan Kieran gleich mit der Bahn durch halb Europa fahren, nur um seine Ferien ausgerechnet im Hamburger Stadtteil Rahlstedt herumwandernd zu verbringen, wie der Reiseschriftsteller kürzlich in der ZEIT berichtete. Für die Reparatur der Psyche stellte schon Kenneth Grahame in „The Wind in the Willows“ für Segler fest: „Es gibt nichts, absolut nichts, was auch nur halb so viel wert ist, wie einfach in Booten herumzugondeln“. Wie wahr!

Auch von der britischen Prinzessin Anne ist ihre Liebe zum erholsamen Segeln bekannt. Sie soll einmal gesagt haben: „Segeln an einem Sonntag mit frischer Brise. Das Gefühl des Wohlbefindens, des Friedens mit der Welt und der Menschheit erfüllt einen, sobald man den Fuß auf ein Boot setzt. Man wird Teil des Bootes, gleitet anmutig wie ein Vogel über die Wellen und misst seine Geschicklichkeit“. Und Her Royal Highness muss es schließlich als Präsidentin der Royal Yachting Association und Schirmherrin aller britischen Segler wissen. Für deutsche Segel- oder Motorhektiker wären deshalb als sommerliche Bord- und Ausspannlektüre in deutscher Sprache beispielsweise einige zu einem geruhsamen Urlaub auf dem

Wasser passende ältere und neuere klassische Reisebeschreibungen britischer Autoren zu empfehlen:

- Henry Montagu Doughty „Mit Boot und Butler“, Ein Bootstörn anno 1890 von Friesland nach Böhmen, bei Quick Maritim, Rechlin.
- C. S. Forester „Eine Bootsfahrt in Deutschland“, bei Köhler, Hamburg.
- Roger Pilkington „Bei uns an Bord wird nicht geglast“, Die Brigantine, Hamburg.
- Derselbe „Menschen und Städte an Neckar, Lahn und Main“, bei Köhler, Hamburg.
- Und vielleicht noch E. F. Knight „Falcon, eine Segelreise 1887“, bei Tidenhub Verlag, Norderney.

Um Einwendungen vorzubeugen: Stan Nadolnys Bestseller „Die Entdeckung der Langsamkeit“, erschienen bei Piper, München, ist natürlich ebenfalls als Bordlektüre gut geeignet, gehört aber trotz seines passenden Titels nur bedingt dazu, denn der Autor ist nicht, wie sein Name vermuten lässt, Engländer, sondern – Urberliner! Immerhin sind die Protagonisten um John Franklin und der größte Teil der Crew der „Terror“ und „Erebus“ Briten. Um sich in die nötige Stimmung zu versetzen, müssen Sie natürlich die empfohlenen Bücher nicht unbedingt lesen. Zum erholsamen und beschaulichen Ausspannen an Bord eignet sich schließlich auch jedes andere Buch.

Solche Reisen gibt es im modernen Deutschland nicht? Manfred Jacob beweist uns mit der Fahrt, die er und sein Sohn Marek mit ihrer 90 Jahre alten J-Jolle ohne Motor, nur segelnd und ruderd auf der Elbe von Tschechien bis Magdeburg gemacht haben und die wir in dieser Ausgabe abdrucken, das Gegenteil. Nachmachen muss das niemand. Aber nachdenklich

stimmen könnte es schon. Nicht die Couch des Psychiaters, sondern die Pinne eines Bootes ist die Lösung. Oft genügt schon die Betrachtung des Meeres – wie es die von Monet gemalten Personen auf unserer Titelseite tun.

Eine schöne Zeit der Entspannung auf dem Wasser wünscht Euch/Ihnen

Jürgen Chr. Schaper
Kommodore

Herzliche Glückwünsche!

Unsere freundschaftlichen Grüße und Glückwünsche gehen an alle diejenigen Mitglieder, die im nun beginnenden Herbst ihren Geburtstag feiern können. Besondere Grüße gehen wie immer an diejenigen, die einen runden Geburtstag haben. Wir wünschen allen ein gesundes neues Lebens- und Segeljahr.

Geburtstage September / Oktober

04.09.	Anke Dennert	55 Jahre
05.09.	Gerd Lau	70 Jahre
07.09.	Peter Jaacks	75 Jahre
09.09.	Martin Merlitz	55 Jahre
09.09.	Johannes Kressner	50 Jahre
16.09.	Torben Haß	40 Jahre
20.09.	Karsten S. Möller	75 Jahre
25.09.	Henning zur Nieden	55 Jahre
25.09.	Detlef Rose	55 Jahre
28.09.	Max Dargel	20 Jahre
29.09.	Martin Kiesewetter	70 Jahre
30.09.	Claudia Louwien	50 Jahre
04.10.	Hans Burmeister	75 Jahre
06.10.	Roland Gnass	75 Jahre
07.10.	Ben Rapelius	10 Jahre

08.10.	Hanno Philippi	80 Jahre
12.10.	Kirsten Meissner-Neelmeier	60 Jahre
16.10.	Norbert Berg	75 Jahre
17.10.	Hans-Georg Körling	55 Jahre
18.10.	Henrike Lunau	20 Jahre
22.10.	Carl-Jörn Endrulat	80 Jahre
25.10.	Marianne Schädlich	75 Jahre
28.10.	Kristine Böse	40 Jahre

Es gibt 50,- Euro extra, wenn Sie bis zum 31.08.2014

ein Steiner Fernglas 7x50 (339,- Euro) Nachtglas Navigator bei uns kaufen!! Und sogar 100,- Euro extra beim Kauf eines Commander 7x50, egal, ob mit oder ohne Kompaß!

Beides sind besonders robuste Ferngläser, die auch einen Sturz in den Niedergang unbeschadet überstehen.

Die Ferngläser sind wasserdicht und gummiarmiert und haben für Brillenträger Augenmuscheln. Wichtig, auch wenn wir beim Segeln eine Sonnenbrille tragen. Von der Firma CANON führen wir auch Ferngläser mit Bildstabilisator, lieferbar als 10x30 / 12x36 / 15x50 und 18x50. Auch das Neueste an Ferngläsern von LEICA – ZEISS – SWAROVSKI – NIKON – MINOX und STEINER finden Sie bei uns. Direkt vor unserer Ladentür mit Blick auf unseren Hamburger Michel, können Sie in Ruhe alles testen. Und bringen Sie Ihr altes Fernglas mit, damit ein Vergleich möglich ist und welche Verbesserung ein anderes Fernglas bringt. Auch verkaufen wir neueste Digitaltechnik von LEICA – NIKON – CANON – PANASONIC und andere.

Aber wir verkaufen nicht nur, sondern reparieren auch in eigener Werkstatt Ferngläser, Kameras und Projektoren. Kostenlos senden wir Ihnen auch gern unsere Broschüre „Die Merkmale guter Ferngläser“ und Prospekte von allen Neuheiten. Und wenn Sie uns nicht in der Neanderstraße in der Neustadt besuchen können, besuchen Sie uns doch im Internet unter **www.foto-wannack.de**



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

Wiedereintritt:

Nele Schumacher, Otawieweg 5,
22763 Hamburg, Tel: 040/33361976,
nele_schumacher@hotmail.com;
Yelle Taschendorf, Tangstedter Knick 10,
22397 Hamburg, Tel: 040/60750713,
yelle@hotmail.de

Befristete Mitgliedschaft:

Jutta Brexendorf-Hössermann, Schotstek 25B,
21129 Hamburg, Tel: 0176/56807158
j.hoe@alpha-sail.de

Neue Boote im Frühjahr...**„Mia“ ist schneller als „Martha“ –
frühe Taufe bei Wegener**

Ihre Dehler 37 ist ihnen wohl nicht schnell genug. So bekam die „Martha“ eine kleine, aber deutlich schnellere Schwester. An einem



Die Eignerin Ulrike Jensen taufte nicht zum ersten Mal. (Foto: Hannes Langer)

sonnigen, aber kühlen Sonntag, dem 23. März 2014 haben Uli Jensen und Hannes Langer ihr frisch erworbenes Zweitboot, eine Chrisline 530, im Rahmen einer kleinen Feierstunde mit Familie und Freunden an der Steganlage der Yachtwerft Wegener in Wedel auf den Namen „Mia“ getauft.

Die flinke „Mia“ soll die beiden nebst Zwillingstöchtern Birte und Merle mit ihrem 105 PS starkem Außenborder schneller über Elbe und Ostsee transportieren.

Viel neuen Spaß auf dem Wasser wünschten ihnen ihre zahlreichen Freunde.

„Soi's“ Schiffstaufe

Am Sonntag, dem 25. Mai 2014 konnten Antje und Jens Mohr bei strahlendem Frühlingswetter am Westanleger des Hamburger Yachthafens im Kreise von Familienangehörigen und Freunden die Taufe ihres eleganten Motorbootes feiern. Wie schon bei ihrer Fellowship 28 „Favorite“ nahm ihre Enkelin Ronja auch diesmal mit liebevollen Worten die Taufe vor. „Soi“ heißt jetzt das neue Boot, eine SAGA 27. Es ist ein traditionellen Fischerbooten nachempfundenen typisch norwegischer Doppelender mit Achterkajüte. Ein stabiger Rumpf mit einem Tiefgang von 90 cm zeigt sich sehr seetüchtig. Der Verdränger ist mit einem 55 PS Yanmar Diesel motorisiert. Beim Anlegen helfen Bug- und Heckstrahlruder.

Antje Mohr: „Mit diesem Schiff sind wir sehr flexibel. Da wir keinen Mast mehr haben, können wir mit ‚Soi‘ nun auch auf Flüssen und Seen neue Reviere erkunden. Erste Erfahrungen konnten wir schon bei der Überführung von Dokkum in Holland sammeln. Unser



*Für Enkelin Ronja ist es schon die zweite Schiffs-
taufe. (Foto: Jürgen Schaper)*

Sommertörn geht elbaufwärts, durch den Elbe-
Lübeck-Kanal und weiter Richtung Ostsee und
in die Boddengewässer“.

Die „RODE ZORA“ ist ein stabiles Seeschiff

Zwei Tage nach der „Soi“ hatte sich das Wet-
ter total verändert. Am Dienstag, dem 27. Mai
2014 piff ein eisiger Wind, und Regenschau-
er trieben die Besucher hinter die Bude auf
dem Westponton des Yachthafens, an dem
Dr. Tobias Haas und Ehefrau Silke ihre grö-
ßenmäßig und farblich gut erkennbare „Rode
Zora“ zur Taufe vorbereiteten. Vielleicht hatte
Petrus für dieses stabile Seeschiff bewusst den
Hebel umgelegt?

Das nach einem Entwurf von Koopmans (No
205) in den Maßen: 13,50 x 3,59 x 1.8 m, 12,5 t
bei J. Kuiper in Schorlendam für Langfah-
ren bis in die Antarktis äußerst solide ge-
baute stählerne Seeschiff mit Kutterrigg (Klüver
und Stageegel) und insgesamt 98 m² am Wind
wurde auf früheren Reisen von Amsterdam
nach Portugal, Irland, Norwegen und Schott-
land erprobt. Jetzt erfolgte die Überführung
an die Elbe von Ijmuiden nach Cuxhaven in
36 Stunden.

Wir wünschen der Familie Haas trotzdem bes-
seres Wetter.



*Der Name „Rode Zora“ ist geblieben. Anker, Schiff
und applaudierende Taufgäste blieben beim zünftigen
Zerschmettern der Sektflasche durch den Eigner
unversehrt. (Foto: Familie Haas)*



Der Vorsitzende Andreas Völker (links) und der Jugendleiter Sven Becker besprechen mit Werftchef Gerd Wegener die restlichen Bauarbeiten. (Fotos: Jürgen Schaper)

Ungetauft – aber fast fertig – unsere „Neumühlen“

Nein, getauft werden soll er nicht wieder, er behält seinen Namen, den er seit 45 Jahren führt, aber das übrige ist neu, natürlich nicht alles aber vieles. Nach einem langen und aktiven Leben im Dienste unserer jeweiligen Jugendlichen war unser Jugendwanderkutter „Neumühlen“ in die Jahre gekommen. Die ersten „Kinder“, die auf ihm einst schipperten, haben heute selber welche im „Kutteralter“ und sehen argwöhnisch zu (oder weg!), was die da so treiben.

Nun war eine Grundüberholung dringend notwendig. Gründliche Untersuchungen des Zustandes des Bootes und unserer finanziellen Möglichkeiten führten zu dem Ergebnis: „Wir machen das.“ Dieser Entschluss wurde uns nur ermöglicht durch die glückliche Tatsache, dass die erheblichen Reparaturkosten durch großzügige Spenden unserer Mitglieder – wozu auch die Werft beitrug! – nicht unseren knappen Etat belasten.

Die von der Wegener-Werft in Wedel hervorragend durchgeführten umfangreichen Arbeiten führten aber auch leider dazu, dass die „Neumühlen“ zu Saisonbeginn nicht fertig wurde und den jungen Seglern für die inzwischen gestartete gemeinsame Sommertour mit ihrer „Schwester“ der „Teufelsbrück“ nicht zur Verfügung stand. Die „überzählige“ T-Besatzung stieg kurzerhand auf das großzügigerweise von ihrer Eignerin Undine Schaper zur Verfügung gestellte Folkeboot „Folke rot“ über, das die „Teufelsbrück“ auf ihrer diesjährigen Sommertour inzwischen begleitet.

JCS



Nordseewoche Hamburg – Cuxhaven

Wie gewohnt begann mit dem Start der Wettfahrt 1 nach Cuxhaven am Freitagmorgen vor Pfingsten um 8.30 Uhr vor dem Hamburger Yachthafen die diesjährige 80. Nordseewoche. Bei S um 4–5 Bft und bestem Sonnenschein jagte Wettfahrtleiter Jürgen Raddatz (SVAOe) mit dem Startschuss zu dieser Traditionswettfahrt. 43 Yachten rauschten mit viel Speed in zwei Gruppen über die Startlinie.

Im Laufe des Vormittags frischte der Wind auf und trieb die Flotte schnell bis Brunsbüttel. Einige Teilnehmer kämpften mit den Böen. Spektakuläre Sonnenschüsse waren die Folge. Auf der Höhe von Stadersand teilte ein Containerfrachter die Spitzengruppe der Flotte. Eini-

gen schnellen Yachten gelang das Vergnügen, über eine Viertelstunde auf der auslaufenden Bugwelle des Riesenschiffes zu surfen. Mit dem schnellen Anlieger war bei Brunsbüttel Schluss. Bedingt durch den Fahrwasserverlauf und das Rechtdrehen des Windes begann ab hier eine Kreuzstrecke.

Schon um 12.33.35 ging die Ker 51 „Varuna“ (Jens Kellinghusen, NRW) als Erste durchs Ziel in Cuxhaven. Damit gewann die High-Tech-Yacht in ihrer Gruppe. In der Gesamtwertung ORCint reicht es nur für Platz 9. Hier gewinnt die Swan 47 „Elan“ (Harald Baum, HSC) mit reichlich Vorsprung vor der IMX 40 „Pax“ (Klaus-Uwe Stryi, BSC). In der Gruppe ORC-Club siegte Berend Beilken (SVAOe) mit „Ballerina 2“, sowohl in ihrer Gruppe als auch ORC-Club über Alles! Weitere SVAOe-Teil-

TOPLICHT

Schiffsausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten • Werftausrüstung

Unsere neue Adresse:

**Notkestraße 97
22607 Hamburg**

Tel.: 040-8890 100
Fax: 040-8890 1011
toplicht@toplicht.de

Öffnungszeiten:
Mo - Fr: 09.00 - 18.00 Uhr
Sa: 09.00 - 13.00 Uhr

**WIR HABEN
VERHOLT.**



„Der kleine Braune“

Kostenlose Katalog-
bestellung und Webshop
www.toplicht.de



„Tamam“ (GER 122), Gerrit Rampendahl, im Startgedränge vor „Havkarlen“. (Foto: Hinrich Franck)

nehmer waren: „Emil Reiseschwein“ (Stefan Hummelt), „Panda“ (Axel Godefroy), „Prime-sails Fair Do's“ (Till Hagelstein) und „Tamam“ (Gerrit Rampendahl).

Auf der Unterelbe, einer der meist befahrenen Wasserstraßen der Welt, kommen zu den Herausforderungen wie Winddreher, Strömung und Untiefen ständige Begegnungen mit der Berufsschiffahrt hinzu. In diesem Jahr war die Wasserschutzpolizei an Bord der „Bürgermeister Weichmann“ mit dem Verhalten der Teilnehmer und der Zusammenarbeit mit der Wettfahrtleitung sehr zufrieden. „Gerade während der Startprozedur war viel Großschiffahrt unterwegs“, so Jürgen Raddatz, der vor allem die gute Kommunikation mit der Revierzentrale und der Wasserschutzpolizei lobte. Diese habe mit dafür gesorgt, dass der Start trotz des starken Schiffsverkehrs reibungslos über

die Bühne gegangen sei. Auch über die Arbeit der Sicherungsboote war der Wettfahrtleiter erfreut. „Unsere Sicherungsboote haben stets dafür gesorgt, dass das Fahrwasser frei blieb.“

Cuxhaven–Helgoland

Am Pfingstsonnabend ging's dann mit 39 Startern nach Helgoland. Für die in Cuxhaven gestarteten Yachten bot der Minox Cup ebenfalls fast die ganze Zeit Traumbedingungen. Dabei versprach der Wetterbericht zunächst nichts Gutes. Zum Start war es flau, und es gab kurzzeitige Windlöcher. Die Windstärke reichte zwar insgesamt aus, um gegen die Tide anzukommen, aber es erforderte Erfahrung, um die Auswirkungen des Stroms einschätzen zu können. So verfehlten einige Yachten die Startlinie und mussten mühevoll gegen die einsetzende Tide zurücksegeln. Diejenigen, die

den Motor zur Hilfe nahmen, haben aufgegeben oder wurden disqualifiziert. Nach ca. 1 1/2 Stunden setzte sich der Wind – von See kommend – durch, und die Yachten des Minox Cups konnten mit rauschenden Bugwellen Richtung Helgoland segeln. Nach nur 3 Stunden und 25 Minuten lief die Canting-Kiel Yacht „Opal“ (Edward Reinholdt) als erstes Schiff in Helgoland ein. Das SVAOe-Team wurde hier von der T34 „Jandia“ mit Oliver Tessloff verstärkt, die als schnellstes Schiff nach gesegelter Zeit der Gruppe ORCint 3/4 nach berechneter Zeit nur drei Sekunden nach dem Zweiten Platz 3 belegte. Auch „Emil Reiseschwein“ wurde bei ORCint 2 Dritte.

Rund Helgoland

Zur Steuermanns-Besprechung dämpft Meeno Schrader, Wetterprofi und Routing-Spezialist, die Vorfreude der Teilnehmer. Diverse Störungen und ein Winddreher, der mit einer Flautenphase verbunden sein soll, erwarten die Teilnehmer. SO-Wind, über SW nach NW drehend. Der Wind geht zwischendurch möglicherweise bis auf 0 Bft herunter. Erst gegen Nachmittag wird guter Wind aus NO, dafür sogar bis 4–5 Bft erwartet. „Die Wettervorhersage für heute ist extrem schwierig“, kündigt Schrader an, „wenn meine Prognose zu 70 Prozent eintrifft, wäre ich schon zufrieden.“ Aufgrund der Wetter-Unsicherheit wird die abzusegelnde Bahn erst auf dem Wasser über UKW bekannt gegeben.

Zum Start des Capitell-Cups erscheinen nur 96 der 122 gemeldeten Yachten. Nach Insiderberichten sollen die Auswirkungen der boot Düsseldorf Party erhebliche Lücken in die Mannschaften gerissen haben, so dass einige

Yachten nicht genug Crew hatten. Der Sponsor boot Düsseldorf hatte anlässlich des 80. Jubiläums die Band „United Four“ eingeladen, die Stimmung in der Nordseehalle war hervorragend, der Alkoholkonsum anscheinend auch. Die Unsicherheit von Schraders Wetter-Prognose sollte sich bewahrheiten. Kurz vor dem Start bricht der Wind ein. Folge: Startverschiebung. Winddreher und Flaute vereiteln einen pünktlichen Start.

Doch bald setzt scheinbar stetiger Wind ein. Nach Beratung mit Schrader entscheidet Wettfahrtleiter Stefan Lehnert zu starten. Doch schon während der Starts flaut es wieder ab. Einige Boote ankern. Andere schieben sich dank einer Stromkante rechts am Feld vorbei. Nach rund einer Stunde setzt ein konstanter NO ein. Der frühe Nachmittag bringt etwas Regen und – was für die Segler unangenehm ist – dessen Wolkensysteme stören den Gradientwind. Das bedeutet, dass die Teilnehmer NO-lich der Insel mit mehreren Flautenlöchern, Regen und extremen Winddrehern bedacht werden. Diese taktisch höchst anspruchsvollen Bedingungen sorgten für einige Verschiebungen in den Platzierungen. Lehnert entscheidet sich zur Bahnverkürzung für fast alle Yachten – bis auf die Gruppe ORCint 1, da hier die Schnellsten schon den verkürzbaren Teil der Runde absegelt haben und auf dem Kurs zur Düne-S sind. Die Langsameren aus der Gruppe ORCint 1 trifft die Konvergenzlinie in voller Härte, so dass diese fast als letzte im Ziel eintreffen.

„Das waren heute sehr anspruchsvolle und schwierige Bedingungen, aber unsere Segler sind damit gut zurecht gekommen!“ freut sich dennoch Lehnert, „ich bin dankbar für die Beratung durch Meeno Schrader, die dank un-

seres Sponsors boot Düsseldorf möglich ist.“ Aus der SVAOe nahmen „Emil Reiseschwein“, „Primesails Fair Do’s“ und „Tamam“ teil. „Ballerina 2“ nahm aber als einzige SVAOe-Yacht an der traditionell schwächer besetzten Rückwettfahrt „Helgoland-Cuxhaven“ teil.

Rund Skagen

Die Pantaenius Rund Skagen Wettfahrt der Nordseewoche wird wohl in die Geschichte als das Rennen mit den besten Segelbedingungen eingehen. Mit östlichem Wind die Nordsee hoch und mit westlichen Winden die Ostsee runter nach Kiel. Gute Vorraussetzungen für ein schnelles Rennen. Die Wettervorhersage von Meeno Schrader war im Großen und Ganzen sehr zutreffend. Warm, meist sonnig und dazu ein leichter bis mittlerer Wind, der im Laufe des Mittwochs von O über S auf W drehte. So konnten die Yachten sowohl nordwärts als auch südwärts mit Raumwind segeln. Dennoch hatte der Wettergott ein paar Raffinessen eingebaut. Von Helgoland bis nach Skagen war die Regatta vor allem ein Speedrennen. Der Ostwind, der sich über Jütland aufwärmte, jagte die Yachten schnell bis nach Skagen. Aber eine ausgedehnte Flaute von da ab und ein weiteres Flautengebiet vor Grenå ließen die kleineren Yachten wieder an die schnellen, großen aufschließen. Das Material wurde zwar nicht so gefordert wie bei den letzten Ausgaben, dafür aber die Gehirne. Wer im Laufe des Rennens seine Konzentration verlor, der konnte schnell Fehler machen. „Das Rennen wird in der Ostsee entschieden“ ist eine Weisheit von Rund Skagen-Veteran Harald Baum.

Die großen Yachten „Opal“, „Varuna“ und „Illbruck“ lieferten sich harte Positionskämpfe.

Schon auf den vorherigen Wettfahrten hatte sich gezeigt, dass „Opal“ und „Varuna“ trotz völlig unterschiedlicher Yachtkonzepte ähnlich schnell sind: „Opal“ besitzt einen Canting-Kiel und ist voll gestopft mit Technik, die das Handling des Boots auch mit kleiner Crew erleichtert. „Varuna“ dagegen ist ein reiner Racer. Alles drin, was leicht und teuer ist. Dafür muss sie möglichst mit einer Crewstärke von 10 oder mehr gesegelt werden. Die „Illbruck“, die 2002 das Volvo Ocean Race gewann, segelte mit wenigen Minuten Vorsprung das schnellste Rennen. Dritter im Ziel war die „Opal“, Vierter die „Haspa Hamburg“. Schnellste Yacht nach ORC wurde allerdings die „Oromocto“ Der wunderschöne Eintonner von 1971 gewann damit den begehrten Rund Skagen-Preis. Das Gilgenast-Design, gebaut bei De Dood in Bremen aus Mahagoni, ist zum Regattasegeln eigentlich zu schön.

„Oromocto“ hat fast die ganze Zeit den direkten Weg gewählt, die Geschwindigkeitsunterschiede auf den verschiedenen Kursen rechtfertigen keine größeren Bögen, um mehr Speed machen zu können. „Nur von Langeland nach Kiel sind wir von unserem Konzept abgewichen“ erklärt Skipper Kai Greten, „wir haben auf dem AIS gesehen, dass die Yachten vor Kiel langsamer wurden. Da haben wir einen Luvbogen zu der schwarzen Wolke voraus gemacht und konnten dann später mit Spi bis Bülk segeln. Damit haben wir 1,5 Stunden aufgeholt.“

Insgesamt lagen 64 Meldungen vor, von denen 57 Yachten im Ziel gezeitet wurden. Oliver Tessloff belegte mit „Jandia“ in der 10 Boote starken Gruppe ORCint 3/4 den dritten Platz und in der Gesamtwertung aller 28 gewerteter ORCint-Yachten einen fünften Platz.

In der Gesamtwertung aller 57 Teilnehmer (ORCint und ORC Club zusammen) ist Platz fünf schon einen bemerkenswerter Erfolg, zu dem wir Eigner und Crew herzlich gratulieren! Weitere SVAOe-Teilnehmer waren „Emil Reiseschwein“, „Primesails Fair Do's“ und „Tamam“. Letztere wurde bei allen ORC-Club von 31 gewerteten Teilnehmern immerhin 11. Für das alte Holzschiff von Peter Zösch, das zurzeit von Gerrit Rampendahl geschippert wird, eine beachtliche Position.

„Varuna“ und „Opal“ landeten übrigens nach berechneten Zeiten sowohl nach ORCint als auch nach ORC-Club IOR auf den beiden letzten Plätzen!

Gekürzt zusammengestellt nach den vorliegenden offiziellen Berichten.

Jürgen Schaper

Optis, 420er, J24 auf Pfingstregatten

Opti-, 420er- und J24-Segler der SVAOe nahmen über Pfingsten mit unterschiedlichen Erfolgen an Regatten teil. In Hamburg hat der MSC den König & Cie-Opti Pokal im Mühlenberger Loch ausgerichtet. In der Gruppe B sind Tilmann Keßling, Platz 27, und Simon Keßling, Platz 28, mit insgesamt 44 Opti-Kindern bei wechselnden Bedingungen fünf Wettfahrten gesegelt.

Das zeitliche Fenster zum Segeln im Mühlenberger Loch ist leider immer durch die Tide begrenzt, aber vor der Kulisse von Blankenese immer wieder sehr interessant. So waren auch die Einzelergebnisse der beiden SVAOe-Kinder zum Teil sehr gut.

DIREKT
AM HAMBURGER
YACHTHAFEN!



YACHTPROFI.DE

Gute Teile, guter Service.

Ausrüstung von A-Z • Farben • Drahtverarbeitung
Beschlüge • VA-Schrauben • Sanitär • Elektrik

P&K
products

Hochwertige
Produkte für
die Pflege
Ihrer Yacht:

Reiniger
Polituren
Winschenfett
Frostschutz

DEICHSTRASSE 1 • 22880 WEDEL • TEL.: + 49 (0) 4103 - 884 92
e-mail: info@yachtprofi.de



„Tinto“, gesteuert von Till Pomarius (rechts) wurde 11. und „Juelssand“ (gesteuert von Ragna Thönnessen, 12. (Frage: Und wo war „Luv“?)

Jette Lyssewski und Jelena Zwirner sind bei den 420er-Jollen mit „Blanker Hans“ – Segelnummer GER 52977 – bei insgesamt über 120 internationalen Teilnehmern auf dem „Kieler Pfingstbusch“ gestartet. Der „Pfingstbusch“ in

Kiel – heute „YES Regatta“ – gehört für jeden Jollensegler zum Pflichtprogramm zu Pfingsten. Die Bedingungen auf der Kieler Förde waren sehr wechselhaft mit fast keinem Wind am Sonntag und Montag und damit auch keinen Wettfahrten. Dafür konnten am Sonnabend drei Wettfahrten gesegelt werden. Anfangs war der Himmel bedeckt, bei einem Wind von 4–5 Bft. Im Laufe des Tages kam die Sonne raus, und der Wind flaute dann auch schnell ab. Die Jugendlichen waren von 8:30 Uhr bis 16:30 Uhr auf dem Wasser. Das Ergebnis der beiden 420er Seglerinnen zeigte nach Schwerin (EM- und WM Ausscheidung) eine ansteigende Form auf.



„Hungriger Wolf“, Stm. Johann Huhn, wurde nach anfänglichem Erfolg auf dem Flensburger Pfingst-Cup der J24 bei 24 Teilnehmern mit der Differenz von nur einem Punkt hinter der Berliner JJ-One“ Zweite.

Beim Pfingst-Cup der J24 in Flensburg herrschten an drei Tagen gute Segelbedingungen. Am Sonntag lag die J24 „Hungriger Wolf“ nach sechs Wettfahrten auf Platz eins. Am Start waren 24 Boote. Die große Entscheidung erfolgte dann am Montag. Der „Wolf“ begann mit einem ersten Platz in der 7. Wettfahrt, schloss aber leider in der letzten und entscheidenden 8. Wettfahrt mit dem 8. Platz ab. An der

Luvtonne war der „Wolf“ nach einem 30°-Winddreher Letzter, doch zum Gesamtsieg hat die große Aufholjagd dennoch nicht mehr gelangt. Erster wurde mit Vorsprung von nur einem Punkt die Crew „JJ-One“ aus Berlin.

Der zweite Platz ging an die Crew von „Hungeriger Wolf“ mit Steuermann Johann Huhn, SVAOe. 11 Platz an die „Tinto“ mit der Crew um den Steuermann Till Pomarius, SVAOe. 12. Platz an die „Juelssand“ mit der Crew um die Steuerfrau Ragna Thönnessen, SVAOe.

Thomas Lyssewski

Nebel – Sonne – gutes Segeln

Das war Otterndorf 2014

Wie vielfältig das Wetter auf der Elbe sein kann, offenbart sich immer wieder am Wochenende unserer Otterndorf-Veranstaltung. Jedes Jahr gibt es neue Variationen, und meistens machen sie es dem Obmann schwer. Und doch findet immer alles einen glücklichen Ausgang.

Am Freitag, 16. Mai, sollten sich die Interessierten abends in Glückstadt einfinden. Wer schon tagsüber Zeit hatte, konnte wunderbar dorthin segeln und einige Stunden bei kühlen Temperaturen im Hafen entspannt darauf warten, wer wohl noch dazu stoßen würde. Denn feste Anmeldungen und Formvorschriften gibt es nicht. Alles soll zwanglos sein, dem Obmann Arbeit ersparen und dennoch allen Spaß bringen.

Der Termin war insofern nicht ganz glücklich gewählt, als auch die an der Elbe beheimateten klassischen Yachten am selben Wochenende

ein Treffen vereinbart hatten. Wo mache ich mit? Da ist manche Entscheidung schwer, aber Holz ist offenbar anziehender. So fehlten dieses Jahr ein paar sonst gern gesehene Gesichter mit ihren Booten.

Aber am späten Freitagabend wehte dann doch eine ganze Anzahl von SVAOe-Standern im Glückstädter Hafen. Da es recht frisch wurde, traf man sich unter Deck von „Otium“, der Yacht des Obmanns, um Wichtiges und weniger Wichtiges zu besprechen. 12 Personen wurden maximal gleichzeitig gezählt. Auch die Stehplätze waren belegt. Alle waren davon überzeugt, dass morgen ein guter Tag werden würde. Das bestätigte sich dann aber nur teilweise.

Am Sonnabendmorgen sollte ab etwa 09.00 Uhr nach dem Känguruh-Verfahren gestartet werden. Das entspannt die Startheantik, lässt aber zum Ziel die Spannung steigen. Jedoch – keiner hatte das kommen sehen – ahnte man schon aus der Kojen Fürchterliches. Draußen hatte jemand nasse, graue Watte ausgebreitet. Warmluft war aus Südwest herangezogen, die über dem kalten Wasser und dem Vorland zu dichtem Nebel kondensierte. Es war nicht daran zu denken, den Hafen zu verlassen. Zwei Stunden musste die Sonne arbeiten (man wusste, dass sie da war, konnte sie aber nicht sehen), um aufzuräumen. Schließlich kündigte die Verkehrszentrale besser werdende Sicht an. Nach zögerlichem Ablegen musste der Motor noch eine Weile herhalten, bis schließlich ab etwa Scheelenkuhlen gutes Segeln möglich wurde. Natürlich war an eine Regatta dabei nicht mehr zu denken. Jeder wollte so schnell wie möglich vor Otterndorf sein, um nicht mehr allzu viel vom Flutstrom abzubekommen.



Im gastlichen Otterndorf dominierten die schwarz-gelben Stander.

Das klappte nicht ganz. Aber der Wind reichte zum Aussegeln, und die jetzt etwas verspätet anreisenden Flottillenteilnehmer konnten bei gutem Wasserstand in die Medemündung einlaufen. Im Otterndorfer Hafen wurden sie von zahlreichen helfenden Händen der schon am Vortag eingetroffenen Teilnehmer mit Freude und Willkommensdrink begrüßt. Hafenmeister Lühmann hatte reichlich Platz

geschaffen. Heidi und Jan-Peter Behnke hatten den Grillplatz über dem Hafen festlich geschmückt. Das Wetter entwickelte sich wunderbar. Die SVAOe-Yachten setzten ihre großen Stander und Jubiläumsflaggen, so dass sich ein prachtvoller Anblick bot.

Notiert wurden die Yachten „Ballerina II“ (Beilken), „Caribe“ (Vorbau), „Circle“ (Raschdorf), „Erjüst“ (Lange), „Eule“ (R. Mackens), „Hav-

karlen“ (Rainsborough), „Now“ (Six), „Oti-um“ (Nietsch), „Spica“ (Sabban), „Trisanna“ (Behnke), „Urmel“ (Grossmann), „vive la vie“ (Salchow) und „Wikinger“ (W. Mackens). Zwar wünscht man sich immer ein paar mehr Teilnehmer, aber angesichts der oben genannten Ungeschicklichkeit und des vor dem Ereignis lange anhaltenden kalten und extrem nassen Wetters war der Obmann dennoch ganz zufrieden.

Leider hatte die „Schwalbe“ von Kommodore Jürgen Schaper auf der Hinfahrt vor Brunsbüttel wegen stotternder Maschine aufgeben müssen. Stattdessen erschienen zu aller Freude der Vorsitzende Andreas Völker mit Katharina auf dem Landweg, um an dem Fest teilzuhaben. Sie blieben lange und fanden überall Gesprächspartner.

Am späten Nachmittag zündete Jan die Grills an, und alle kamen. Zu dem, was dann folgte, braucht man eigentlich nicht mehr viel zu sagen. Die Abläufe sind bekannt. Essen, trinken und reden muss schließlich jeder Mensch. Die Einzelheiten müssen nicht unbedingt aufgezeichnet werden.

Aber dann kam noch ein Höhepunkt. Als die Grillkohle verglühte, richtete Jan ein paar Worte an die Versammelten. Man darf sagen, er hängt in besonderem Maße an dieser Veranstaltung, war viele Jahre dabei, hat auch einen Wanderpreis, die „Otterndorfer Nixe“ gestiftet, aber wegen einer schweren Krankheit waren er und Heidi einige Jahre nur mit dem Auto gekommen, dann gar nicht mehr, und nun zum ersten Mal waren sie wieder da und dann auch gleich mit dem Boot! Aus Freude über die gute Wendung seiner Krankheit hat Jan im Winter an einem neuen Wanderpreis gearbeitet, den er nun vorstellte. Es ist eine elegante Mahagoni-Holzbox zur Aufnahme eines 5-Liter-Weinschlauchs und zweier Weingläser. Die Idee hatte Wolfgang Treu beigesteuert, der eine ähnliche Box an Bord seiner „Svea“ fährt. In Anerkennung für Wolfgang soll der Preis „Ältestenpreis der Otterndorf-Veranstaltung der SVAOe“ heißen. Er wird unabhängig von jeglicher Regattateilnahme – nur mit dem Boot muss der Preisträger gekommen sein – an den ältesten Teilnehmer oder die älteste Teilnehmerin vergeben. Wolfgang Treu hat die Erst-



60 Jahre Vorsprung

Tickets · Administrationssoftware
Hardware · Beratung · Service

BECKERBILLETT

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



*Der unentbehrliche Jan-Peter Behnke stiftete einen schönen Kasten für Rotwein „Chateau de carton“.
(Fotos: Götz Anders Nietsch)*

befüllung mit Rotwein gestiftet. Der Gewinner muss im Folgejahr für eine neue Befüllung sorgen. Es gab viel Beifall für die Preis- und Weinstifter.

Noch einen weiteren Gegenstand zauberte Jan aus seiner Wundertüte. Das war ein Halbmodell von des Obmanns „Otium“, deren Maße er im Winter heimlich genommen hatte. Der Vorsitzende überreichte diesen „Kunstraub“ dem verblüfften Eigner, der keine rechten Worte fand, sich zu bedanken, aber er war gerührt. Dann packten Wolfgang Mackens und sein Mitsegler Georg ihre Instrumente aus. Mit Gitarre und Ukulele machten sie eingängige Musik, wie sie jeder immer wieder gerne hört. Es wurde ein ausgedehnter Abend. Umstritten ist, wie lange er gedauert hat.

Die Rückfahrt von Otterndorf nach Wedel am Sonntag entwickelte sich zu einem Segelereignis der Sonderklasse. Für mittags etwa halb zwei waren die Känguruh-Startzeiten angesetzt. Der Wind wehte zunächst aus NNW, drehte dann aber bald auf NN0 und N0, also ideal. Mit höchstens einem Kreuzschlag zwischen Oste und Balje konnte man mit voller Besegelung optimale Fahrt laufen, allerdings mit ständigen Korrekturen an den Schoten, so dass keine Langeweile aufkam. Guter Sonnenschutz war nötig. Am Ende lagen zwischen „Ballerina II“ vor „Havkarlen“, „Otium“ und „Circle“ nur wenige Minuten Zeitunterschied. Alle waren begeistert, Berend so sehr, dass er seine Impressionen in einen fidelen Text packte, der als eigener Beitrag veröffentlicht wird.

Also bis zum nächsten Jahr, dann aber bestimmt gemeinsam mit den „Klassikern“. Denen gönnen wir die Freude natürlich auch.

GAN

Berend Beilken's Otterndorfer Impressionen

Nach der sehr unterhaltsamen Otterndorfer-Ausfahrt 2014 kann ich sagen:

① OTTERNDORF ist wie Radlager einstellen. Wer am VW-Käfer ein Radlager einstellt, sollte am lastfrei gehobenen Rad oben und unten angreifen und nach Kräften zu wackeln versuchen. Dann spürt man etwas Spiel. Aber wie viel ist richtig? Mir wurde vor ca. 600 Jahren vom Lehrmeister erklärt, dass, „wenn Du darüber nachdenkst, ob es zu viel ist, dann ist es schon zu viel“. Und ebenso ist es mit Ottern-

dorf: Wenn Du darüber nachdenkst, ob du mitfahren sollst oder nicht, dann ist es schon klar: Du musst mitfahren.

② In OTTERNDORF läuft die Zeit anders. Das macht kreativ. Die Tide zwingt auch mal, einfach im Schlamm zu stecken und zu chillen (engl. to chill = nix machen). Uns ist es gelungen, das so genannte flat-chillen – also liegend nix machen – (gern verwechselt mit nix machen in unbegrenzter Menge – das geht nicht!) zu zelebrieren. Im Cockpit auf der Ducht nach dem Frühstück ein kleines Nickerchen, schönes Ding. Da kam die erlösende Idee, die Genua 1 nicht unten fest zu machen und von oben mit dem Fall sozusagen um vier Ecken zu spannen, sondern erst mal ganz hoch zu ziehen und unten eine kleine Cunningham-Talje zu laschen. Endlich wieder mal eine neue Trimm-Strippe, wurde auch Zeit. Natürlich sogleich ins Cockpit umgeleitet. Nun geht das Riesensegel auch viel schöner über die Reling. Nicht weil die Trimmleine ins Cockpit umgeleitet ist, sondern weil das Segel höher steht!

③ Es ist egal, wie man nach OTTERNDORF kommt. Flaute, Nebel, endlich Sicht und etwas Wind, natürlich gegenan. Unser Lieblingsgegner „Havkarlen“ hatte uns auf der Hinfahrt an der Kreuz wieder mal überreichlich Höhe abgenommen, aber nachher unter Motor haben wir’s ihnen ordentlich heimgezahlt; >> alles gut. Die archaische Grundautomatik (= Subsystem des menschlichen Körpers, welches den Kopf nach xxx etc. drehen lässt, obwohl wir xxx nicht brauchen) merkt den kleinen Formfehler nicht.

④ Die Veranstaltung OTTERNDORF ist außerordentlich gut geeignet, ganz normale, anständige Menschen zum Regattieren zu verleiten.

Der infame Titel „Geschwaderfahrt unter sportlichen Gesichtspunkten“ öffnet dem Siegeswillen Tür und Tor, ohne jedoch Befürchtungen hinsichtlich Anstrengung oder gar fanatischer Leidenschaft bzw. völliger körperlicher und geistiger Verausgabung auszulösen. Letztere ist aber nicht nur eigentlich ganz gut, sondern ist auch am Ende eben doch zu verzeichnen, vor allem wenn man dem Lieblingsgegner noch einen Kleinen beipulen möchte. Ist aber keine Regatta!

⑤ Sonnenbrand. Kurtaxe für Hafenerleger in OTTERNDORF ist null. Also UV lang für Dumme. Nach dem ersten Tag nur mit bekloppten Hüten oder diesen amerikanischen Schirmmützen (bloß nicht nach hinten!). Wer nicht, bekommt zu viel Sonne, und dann schmeckt das Bier nicht mehr. Das kann ja keiner wollen.

So ist es mit OTTERNDORF, wunderbar, bis nächstes Jahr.

PS: für NeuMitMacher empfiehlt es sich, einen handlichen USB-Stick mit dem kompletten Sozialdatensatz (Kind von, Beruf, mit wem zusammen und wie lange, warum wieso weshalb, wer wie was wann und WEN?) bereit zu halten. Das verschlankt den Sozialdatenaustausch.



Elbetour...

Mit der Jolle durch das Gebirge von Tschechien bis Magdeburg

Seit langem dachten Manfred Jacob und sein Sohn Marek an eine Segeltour mit der Jolle von Dresden bis zu ihrem Heimathafen Hamburg-Mühlenberg. Das Boot ist ihre 90 Jahre alte J-Jolle „Woge“, eine 22-qm-Rennjolle, gebaut und konstruiert 1922 von Willi von Hacht in Hamburg, Länge 6,10 m, Breite 1,70 m.

Im Sommer 2012 setzen sie ihren Plan teilweise um. Da die zur Verfügung stehenden zwei Wochen für diese Strecke nicht reichen würden, sie sich nicht abhetzen wollten und das Ziel gar nicht Hamburg sein musste, hatte Marek die Idee, nur so weit zu segeln, wie sie kommen würden.

Aus dem Yachtclub Wachwitz aus Dresden bekamen sie den verblüffenden Tipp, nicht in Dresden, sondern etwa 60 km hinter der Grenze in Tschechien zu starten. So hätten sie eine wunderschöne Fahrt durch die Porta Bohemica und würden das Gebirge von Anfang bis Ende durchsegeln. Es gäbe auch einen Bahnhof, so dass sie wieder einfach zu Auto und Trailer zurückkämen. Manfred Jacob berichtet über die ungewöhnlichen Törn mit einer Segeljolle ohne Motor!

Wir kaufen uns Heel-Elbekarten für Deutschland. Karten aus Tschechien besorge ich mir aus dem Internet. Die Strömung auf der Elbe, die in Tschechien Labe heißt, beträgt 2 bis 4 km/Std. Es gibt dutzende Brücken zu durchfahren, deren Höhe man der Karte entnimmt. Mit 6,50 m Masthöhe, einschließlich Verklicker, kommen wir durch alle Brücken, wenn wir

die Gaffel entsprechend fieren. In der Praxis reffen wir.

Die alte Jolle wiegt mit Gepäck und uns 700 kg. Sie ist mit ihren 22 qm stark übertakelt, was sie zum exzellenten Flautenläufer macht. Wir entscheiden uns gegen einen Motor. Zum Rudern bauen wir dazu zwei Dollen für die Riemen auf die Jolle. Außerdem sind ein Pad-del und ein Wriggriemen an Bord.

Sonnabend, den 5. August 2012 starten wir in Hamburg. Um 19:00 Uhr sind wir in der Marina in Tschechien. Das Boot ist schnell geslippt. Der „Chef“ der Marina hat uns einen Platz gezeigt, an dem wir Auto und Anhänger stehen lassen können. Sonntagmittag legen wir ab mit Ziel zur 20 km entfernten Schleuse vor Ústí nad Labem (deutsch: Aussig). Es ist sommerliches Wetter bei 25 Grad mit wenig Wind. Marek probiert zum ersten Mal die Riemen aus. Er sitzt bequem auf dem Schwertkasten. Den Baum ziehen wir an der Nock mit Hilfe der Reffleine hoch, damit er beim Rudern nicht stört. Wir kommen gut voran, schnell sind wir in der Labe.

Der Fluss ist hier gestaut und 300 m breit. So ist die Strömung bis zur Schleuse recht gering. Wir segeln durch das malerische Böhmisches Mittelgebirge, eine flache Berglandschaft. An der Südseite wird Wein angebaut.

In Sichtweite der Schleuse machen wir in einem kleinen Yachthafen fest. Über der Schleusenanlage thront auf einem Berg die alte Burg Štřekov. Wir besichtigen die Schleuse. Die Anlage wurde 1926 gebaut, um ein Wasserkraftwerk zu betreiben. Links das Wasserkraftwerk mit den Turbinen, rechts zwei große Schleusen-kammern nebeneinander. Hinter der Schleuse beginnt auf der linken Seite die starke Strömung.



Durch Böhmen unter Segeln.

Marek pullt auf der gestauten Labe.



Frauenkirche Dresden.



Links die Schleuse, rechts die Burg Sřřekov.

Festung Königstein.



Elbsandsteingebirge.



Wir rudern am Morgen mit gesetzten Segeln zur Schleuse und wollen heute 60 km durchsegeln bis zum nächsten Hafen, der für die leichte Jolle geeignet erscheint. Das ist Postelwitz, 8 km hinter der Grenze. Ich wähle die Nummer des Schleusenmeisters auf meinem Handy. Ich frage, ob Deutsch oder Englisch gesprochen werden kann, es folgt ein Sprachwirrwarr ohne Hoffnung auf Verständigung. Inzwischen sind wir direkt vor der riesigen Schleuse am Festmachen. Jetzt läuft jemand über das Schleusentor zu einem Schaltkasten, und wir sehen, wie er die Maschinerie in Gang setzt.

Das Tor öffnet sich, wir rudern hinein. Während der Schleusung geht es über 10 Meter nach unten. Die Digitalanzeige unter der Brücke zeigt 6,31 m, Marek kippt den Mast so weit, dass er durch die Brücke passt. Ich wrigge uns durch die Schleuse, dann nach Backbord in den Strömungsschatten der stillgelegten zweiten Schleusenkammer. Dort stellen wir den Mast und setzen Segel. Gleich mit Reff, da die Brücken von Ústí schon in Sicht sind. Wir kreuzen bei minimalem Wind mit der Strömung, das Boot läuft!

Die Strömung ist jetzt stark, überall sind kleine Strudel, das Wasser dreht sich, die Tonnen gurgeln. Vorbei geht es am Bahnhof von Ústí, der parallel zum Ufer gebaut wurde. Wir refen aus und kreuzen durch Felder und Wiesen, vorbei an kleinen Dörfern und schönen Höfen. Die erste Gierseilfähre kommt in Sicht. Diese Fähren hängen an einem hunderte Meter langen Drahtseil. Das Seil wird durch eine Reihe gelber Tonnen getragen. Die Fähren bewegen sich ohne Motor, nur durch die Strömung angetrieben, quer zum Strom. Freundlich winkt uns der Fährmeister entgegen. Am Ufer verfal-

len einige alte Industrieanlagen und Werften. Die Berge werden wieder höher, wir sind im Elbsandsteingebirge und segeln durch den länderübergreifenden Nationalpark Böhmisches und Sächsisches Schweiz. Auf beiden Ufern sind bewaldete Berge mit steilen Felsformationen. Die Elbe ist hier höchstes 100 m breit. Der Hunger plagt uns, einen Hafen gibt es nicht, wir ankern dicht am Ufer. Marek kocht Nudeln. Abends machen wir beim Yachtclub Postelwitz fest. Wir werden zuvorkommend begrüßt. Der Vorsitzende Herr Asselt freut sich, ein Segelboot zu sehen und sagt: „Es ist sehr lange her, dass ein Segelboot hier war“. Die sanitären Einrichtungen inklusive Dusche sind gut. Das Hafengeld beträgt 6 €. Marek kocht uns was zu essen.

Am nächsten Tag überholt uns einer der dampfgetriebenen Raddampfer, die die Elbe von Bad Schandau bis Meißen befahren. Ich halse und gehe vor den Wind, damit er einfacher an uns vorbeifahren kann. Insgesamt haben wir nur wenige Schiffbegegnungen. Ein bis drei Berufsschiffe und zwei Sportmotorboote pro Tag. Am dritten Tag kreuzen wir weiter durch die Schluchten des Elbsandsteingebirges und genießen das Segeln. Wir sind permanent am Staunen: Über das Gebirge, das wir durchsegeln, die steilen Felswände, die bis zum Ufer reichen. Plötzlich knallt es im Boot: Grundberührung mitten im Fluss! – Eisenschwert gegen Felsen bei einem Meter Tiefgang. Die Jolle ist robust, wir holen das Schwert etwas höher, unser Tiefgang beträgt jetzt 90 cm.

Voraus steht auf einem hohen Berg die monumentale Festung Königstein. Der Wind frischt auf, es bildet sich ein Düseneffekt durch die Berge. Wir müssen öfter Großsegel und Fock

fieren. Die Elbe macht einen Bogen um den Berg herum. Auf der anderen Seite herrscht Flaute, wir rudern, bis wieder Wind kommt. Um 15:30 legen wir im kleinen Yachthafen von Pirna an, dem Tor zur Sächsischen Schweiz. Die Altstadt besteht aus schön restaurierter zweistöckiger Gründerzeitbebauung. Unser nächstes Tagesziel ist, bei schönstem Segelwetter aber Wind von vorne, das nur 22 km entfernte Dresden. Wir sind früh auf, damit Zeit für eine Stadtbesichtigung bleibt. Wir durchsegeln das ehemalige Weltkulturerbe „Elbtal Dresden“. Dresden mit der Frauenkirche kommt schon in Sicht. Die Nervosität steigt: Wie wird der Schiffsverkehr in Dresden? Marek durchsegelt die ersten Brücken von Dresden. Wir kreuzen gegen vier Windstärken. Ich stecke das zweite Reff, damit wir durch

die flache Marienbrücke passen. Dabei mache ich Fotos von der schönen Skyline. Die Spannung steigt. Die Rundbögen der Marienbrücke müssen wir genau in der Mitte passieren. Der Wind weht kräftig gegen den Strom von gut vier Knoten. Nach geglücktem Manöver laufen wir um 12:30 Uhr in den City-Yachthafen unterhalb eines Weinbergs ein. Wir besuchen die Altstadt, den Dom und die Schauwerkstatt der Porzellan-Manufaktur und gönnen uns Führungen durch die Frauenkirche und die Semperoper.

Am Freitag kreuzen wir bei drei Windstärken mit einem Reff weiter Richtung Meißen. Später frischt der Wind wieder auf, wir binden ein zweites Reff ein. Die Stimmung ist supergut. In der Ferne begrüßt uns schon die Porzellanstadt Meißen mit ihrem Dom. Dort planen wir den



FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN

Eine Länge voraus.

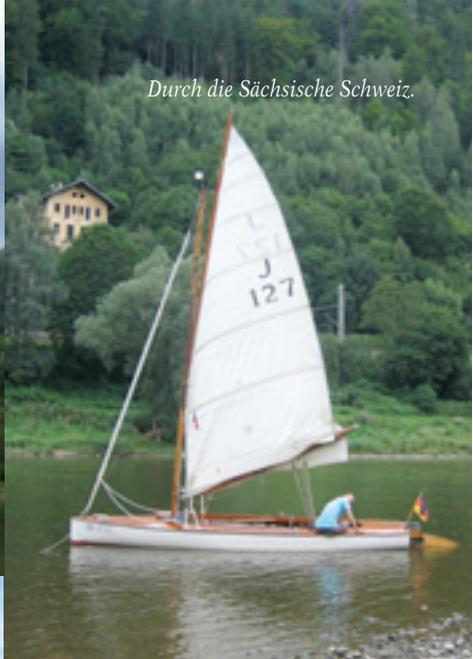


Tel. 040.328 101-731 • www.firmenich-yacht.de

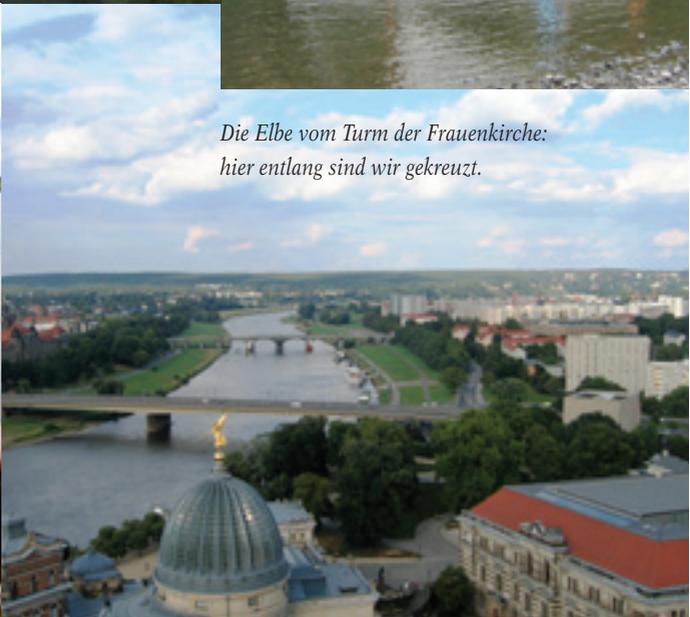
*Multinationaler Nationalpark: Böhmisches
Schweiz – Sächsische Schweiz.*



Durch die Sächsische Schweiz.



*Die Elbe vom Turm der Frauenkirche:
hier entlang sind wir gekreuzt.*



*Die letzte Nacht lagen wir
hoch und trocken.*



*Einfahrt zum Meißner Yachthafen
am Weinberg.*



weiteren Verlauf der Reise. Wir wissen jetzt, dass wir etwa 10 km/Std. schnell sind. Als größere sehenswerte Ziele haben wir die Lutherstadt Wittenberg (Elbe km-213) für Sonntag und Magdeburg (Elbe km-326) für Mittwoch im Visier, wo wir aufslippen wollen. Wir planen die Reise so, dass wir die Städte gegen Mittag erreichen wollen, um sie dann in Ruhe besichtigen zu können.

Freitag, den 10. August legen wir um 9:30 ab. Marek steckt gleich ein Reff ein. Wir haben guten Wind von vorne mit 3 bis 5 Windstärken. Auf dem rechten Elbufer sind immer noch Weinberge.

Die Berge werden flacher, sind teilweise noch felsig. Das schöne Ufer wird von nun an durch grüne Überschwemmungswiesen mit Bäumen und Elbauen begrenzt. Es erinnert an die Hasedorfer Marsch. Am frühen Abend machen wir im Yachthafen Belgern fest, der sich in einer kleinen Baggerrinne querab zur Elbe befindet.

Sonnabendmorgen segeln wir zuerst gegen 4 Bft, später flaut es ab und wir rudern öfter. Über uns kreist ein Adlerpaar. Es sind Seeadler, wie wir sie seit den letzten Jahren auch von der

Unterelbe her kennen. Mittags machen wir in Torgau fest.

Die Nacht verbringen wir an einem halb unter Wasser gesetzten Anleger direkt hinter der Gierseilfähre in Pretsch. Wir legen den Anker mit einer Heckleine ans Ufer. Wir sind das einzige Sportboot weit und breit. Der Wetterbericht verspricht für die nächsten Tagen wieder wärmeres Wetter und östliche Winde. Die Nacht ist sternenklar. Nach sieben Tagen Kreuzen, wohlgermerkt bei bester Laune, bekommen wir ab Pretsch achterliche Winde. Vor dem Wind bei 2-3 Bft durchsegeln wir schönste Elbauen. Am Ufer stehen Reiher und Störche. Wir sehen viele Adler. Schafherden blöken uns zu.

Vor Wittenberg haben wir Ruderbruch. Nach einer Notreparatur erreichen wir mit verminderter Fahrt um 12 Uhr die Lutherstadt Wittenberg. Dank Unterstützung der Sportsfreunde der Wassersportgemeinschaft Wittenberg wird der Ruderbeschlag noch am frühen Nachmittag geschweißt. Die Segler erfreuen sich am Anblick unserer alten Jolle. Ein Segelboot, auch noch mit Gaffel und ohne Motor, ist hier ein seltener Anblick.



Seemann
& Söhne

Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG www.seemannsoehne.de

Schenefeld	Blankenese	Rissen	Groß Flottbek	Bestattungen
Dannenkamp 20	Dormienstraße 9	Ole Kohdrift 1	Stiller Weg 2	aller Art und
22869 Schenefeld	22587 Hamburg	22559 Hamburg	22607 Hamburg	Bestattungsvorsorge
Tel.: 8660610	Tel.: 866 06 10	Tel.: 81 40 10	Tel.: 82 17 62	

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

In Dessau segeln wir bei Ostwind 1 bis 2 Bft los. Die Elbe wird immer noch von herrlichen Auenwäldern eingegrenzt. Öfter stehen jetzt am Ufer Baumreihen, der Wind hört dort auf und wir rudern, bis wieder neuer Wind in die Segel drückt. Mittags machen wir Rast in Aken. Jetzt sind wir in der Schutzzone 1 des Biosphärenreservats Mittelelbe. Bei Elbe-Kilometer 290,5 mündet die Saale in die Elbe. Die Elbe wird nun gleich 50 Meter breiter.

Kurz hinter der Saalemündung legen wir in Barby bei der Gierfähre an. Hier ist ein kleiner Schlengel mit Angelbooten, wo wir einen Platz für die Jolle finden. Das Ganze ist sehr malerisch an einem Fährhaus mit Gartenrestauration gelegen. Am Ufer weiden Gänse. Am letzten Tag geht es mit achterlichem Wind frohgelaunt auf Magdeburg zu.

Beim Aufslippen des Bootes werden wir von Mitgliedern des Segelvereins unterstützt.

Magdeburg ist weit über 1000 Jahre alt. Auf der einen Seite ist das Wahrzeichen der Stadt, der gotischromanische Dom, auf der anderen Seite, nur 500 m davon entfernt, die Grüne Zitadelle, das letzte große Gebäude von Friedensreich Hundertwasser, fertiggestellt 2002. Auf dem Bahnhof kaufen wir die Rückfahrtickets zum Auto in Tschechien.

Während der Bahnfahrt blicken wir mit Freude auf die letzten 11 Tage Segeln zurück. 400 km haben wir zurückgelegt. Bis Hamburg sind es nur noch 300 km. Gern würden wir diese Strecke auch noch segeln, aber der Urlaub war zu Ende. Nach viermal Umsteigen sind wir abends wieder in Tschechien bei Auto und Trailer.

Manfred Jacob

Rolling Stones in Eckernförde und Einladung zum Stegfest am 30. August 2014

Glück lässt sich nicht erzwingen, aber es hat für hartnäckige Menschen sehr viel übrig!

Dieses Motto von Peter Frankenfeld (1913 bis 1979) wird wohl die zwar betagten, aber umso aktiveren „Jungs“ angetrieben haben, die sich jüngst für ihr eigenes und unser Glück eingesetzt haben. Nein, es handelt sich nicht um „unsere“ WM-Titelkämpfer in Brasilien. Gemeint ist das „Sondereinsatzkommando“, das sich, an einem wunderbaren Segelwetter-Juliwochenende, um den Austausch von Bojensteinen im SVAOe-Mooringfeld in Eckernförde gekümmert hat. Um die tonnenschweren Steine, die die mittlerweile immer größeren Schiffe

halten müssen (der z. Zt. schwerste Bojenlieger bringt's auf 13 Tonnen), zum Um- und Versetzen braucht es nicht nur keine Angst, sich die Hände schmutzig zu machen, sondern vielmehr Körperkraft und Einfallsreichtum.

Wie man auf dem von Heidi Barthodzie geschossenem Foto gut erkennen kann, wurde eigens zu diesem Zweck ein ebenso kreatives wie solides Werkzeug entwickelt und in Form eines Kran-Katamarans aufgebaut. Da konnten die alten „Recken“, einige davon schon über 70, gut mit Ihrem handwerklichem Geschick und jahrelanger Erfahrung trumpfen. Immerhin sind viele der helfenden Oldies bereits seit



Umsetzen der Mooringsteine mit Hilfe des Kran-Katamarans. (Foto: Cathrin Schaper)

Anfang an dabei. Denn in diesem Jahr wird die paradisiisch gelegene Anlage in Eckernförde seit 36 Jahren von der SVAOe genutzt und seitdem liebevoll von den dortigen Liegern mit viel Eigeninitiative betreut. Das kann man sich anschauen, und das soll gefeiert werden! Am 30. August 2014 ist es soweit. Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen und werden ab 18.00 Uhr mit flüssiger und fester Nahrung versorgt. Um besser disponieren zu können, bitten wir um kurze Rückmeldung in der Geschäftsstelle. Wir sehen uns in „Ecke“, bis dann

Cathrin Schaper

 The advertisement features two rescue workers in red gear and helmets, one holding a black bag. The text is in German.

**IHRE SPENDE
MACHT UNS MUT**
Die Seenotretter

Bitte spenden auch Sie!
www.seenotretter.de

Logo: DIE SEENOTRETTER DGzRS

Überall ist Maryland

Bericht aus dem „Land of the Free“

Die amerikanischen Behörden verlangen von durchreisenden Segelbooten, dass sich der Skipper und seine Crew allabendlich telefonisch bei der Customs- and Borderprotection meldet, jedenfalls dann, wenn das Schiff seine Position verändert hat. Die Amis wollen halt wissen, wer sich bei ihnen wo herumtreibt. Wir sind ja willig. Ich habe diese Kommunikationsaufgabe an Michael delegiert. Er ist nicht so allergisch gegen überflüssige Bürokratie wie ich, spricht feinstes Oxford-Englisch, und es gelingt es ihm wie keinem, mit wahrer Engelsgeduld die Gesprächspartner so lange um verständliche Aussprache zu bitten, bis diese entnervt aufgeben und uns für diesen Abend in Ruhe lassen.

Hier die Übersetzung eines typischen Telefongesprächs zwischen einem Menschen der Zoll- und Grenzschutzbehörde und der „Luv“: „Hier ist Michael von der deutschen Segelyacht „Luv“. Wir wollen uns bei Ihnen melden.“

„Whuaereairju?“

„Das habe ich nicht verstanden. Bitte wiederholen Sie“

„Whuaereairju?“

„Hier ist Michael von der deutschen Segelyacht „Luv“.“

„Wo - sind - Sie?“

„Im Potomac.“

„Whieuriesdat?“

„Das habe ich nicht verstanden. Bitte wiederholen Sie.“

„Whieuriesdat?“

„Hier ist Michael von der deutschen Segelyacht „Luv“. Bitte noch einmal.“

„Wo - ist - das, Potomac?“

„Das ist der Fluss, der von der Chesapeake Bucht nach Washington führt.“

„In - welchem - Bundesstaat - ist - das?“

„Sie sind doch von hier. Woher soll ich das wissen?“

„In - welchem - Hafen - sind - Sie?“

„Wir liegen vor Anker in der Loan River Bucht.“ „Whieuriesdat?“

„Das habe ich nicht verstanden. Bitte wiederholen Sie.“

„Wo - ist - das?“

„Das - ist - eine - Bucht - im - Potomac. Das - ist ein - Fluss...“

„Ok. Keine Stadt?“

„Nein.“

„Dann - brauchen - Sie - sich - auch - nicht - zu - melden. Erst - in - der - nächsten - Stadt.“

Na dann. – In der nächsten Stadt sind wir am Freitagabend. Die Grenzschützer sind nur noch per Anrufbeantworter erreichbar. Wir diktieren Namen und Standort und die Nummer unserer Reise-Erlaubnis aufs Band und bitten um Rückruf. Die Stimme vom Band bedroht uns nämlich, wir müssten zehntausend Dollar bezahlen, wenn wir der Meldepflicht nicht nachkommen. Wie aber belegen wir unsere Gesetzestreue? Auch am Sonnabend macht der US-Grenzschutz frei, am Sonntag sowieso. Am Montag der Rückruf: „Weiditjunotcompleteiwisthelo?“

„Hier ist Michael von der deutschen Segelyacht „Luv“. Ich habe Sie nicht verstanden.“

„Warum - haben - Sie - sich - nicht - gemeldet?“

„Warum haben Sie Ihren Anrufbeantworter nicht abgehört?“

„Oh - Sie - haben -darauf -gesprochen?“

„Dreimal.“

„Whuaereairjuexakt?“

„Bitte wiederholen Sie.“

„Wo - sind - Sie - jetzt - gerade - genau?“

„Ich laufe gerade zum Supermarkt.“

„Ach - Sie - gehen? Sie sind nicht im Auto?“

„Ich habe kein Auto, ich gehe zu Fuß. Und sonst segel ich.“

„Wirklich?“

„Wirklich.“

Nach einigem Hin und Her einigt Michael sich mit dem Beamten darauf, dass wir jetzt erstmal eine Zeitlang in den Gewässern von Maryland bleiben. Solange die „Luv“ die Grenzen dieses Bundesstaates nicht verlässt, müssen wir uns nicht erneut melden.

Für die „Luv“ ist erst einmal überall Maryland.

Heiko Tornow

Fischereigeräten aller Art sowie das Ankern innerhalb des Windparks. Auch das Anlegen oder Festmachen an den Windenergieanlagen und der Umspannplattform ist nicht gestattet. Der DSV hatte sich für die oben genannten Erleichterungen eingesetzt, da die Erfahrungen der vergangenen drei Jahre in dem Gebiet durchweg positiv waren. Da die Befahrensregelungen für weitere in Betrieb befindliche Offshore Windparks anhand der Erfahrungen aus Baltic 1 fortgeschrieben werden sollen, bittet der DSV alle Wassersportler, dem Verband ihre Eindrücke und Erfahrungen beim Befahren von Baltic 1 mitzuteilen. Kontakt: Deutscher Segler-Verband, Abteilung Recht, Gründungsstraße 18, 22309 Hamburg, E-Mail: recht@dsv.org, Fax 040-63 20 09-28. Weitere Infos www.dsv.org.
(Quelle: Mitteilungen des DSV III-2014)

Nautische Nachrichten

Erweiterte Befahrensregelung für den Offshore-Windpark Baltic 1

Der DSV setzt sich seit Jahren für sportfreundliche Befahrensregelungen in Windparks ein. Mit Erfolg: Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Nord hat zum 5. Mai 2014 die geltende Befahrensregelung für den Offshore-Windpark Baltic 1 erweitert. Fahrzeuge unter 24 Meter Länge können den rund sieben Seemeilen vor der Küste Mecklenburg-Vorpommerns liegenden Windpark jetzt mit den folgenden Ausnahmen befahren: Sichtweiten unter 500 m (alt: 1000 m) und bis zu einer Windstärke von 8 Beaufort.

Auch die Durchfahrt bei Dunkelheit ist nun erlaubt. Weiterhin verboten sind der Einsatz von

Wassertiefen in Borsfleth

Der bei Hamburgs Seglern besonders beliebte Zielhafen im Alten Störarm leidet sehr unter Verschlickung und unterliegt deshalb dem Zwang zu regelmäßigen Erhaltungsmaßnahmen. Sofern es Eisgang oder geeignete Wassertemperaturen zulassen, muss der Hafen daher alljährlich im Winter gebaggert oder gespült werden.

Im Winter 2013/14 konnten nur die Zufahrt und das Gebiet an Steuerbord der langen Schlenkel- und Boxenanlage gebaggert werden. 20.000 Kubikmeter Schlick sollen hinausgespült worden sein. Mehr erlaubte die Genehmigung nicht. Zum Spülen muss das Wasser kälter als 12° sein. Außerdem war der eingesetzte Spülbagger zu groß für den kleinen Hafen. Nächsten Winter soll weiter gespült oder gebaggert werden.



„Kein Wasser = keine Schiffe“. Der sympathischste Zielhafen der Hamburger bietet durch seine Verschlickung in diesem Sommer weniger Liegeplätze. (Foto: Christa Sylvester, ESV)

Zurzeit ist der Hafen bei normalem Niedrigwasser auch für tiefer gehende Kielyachten ohne Probleme erreichbar. Auch in den Boxen beiderseits des Längsschlengels war bei Niedrigwasser genügend Tiefe. Da aber der innere, landseitige Hafenteil nicht gebaggert wurde, konnten sich hier große Schlickbänke bilden, die ein Liegen in diesem Hafenteil zurzeit unmöglich machen (vgl. Foto).

(Quelle: Seglermeldung Chr. Sylvester/ESV)

Darßer Ort frei?

Zufahrt aber problematisch.

Auch vom Nothafen Darßer Ort wird immer wieder von Tiefenproblemen in der Einfahrt berichtet. Anfang Juni meldete DP07 auf Anfrage eines Seglers, die Einfahrt sei frei und

passierbar. Nach einer Mitteilung der Kreuzer-Abteilung des DSV sind jedoch wieder Versandungen und Mindertiefen bis hin zu trocken fallend vor allem zwischen Tonne 4 und dem roten Molenfeuer zu verzeichnen. Das WSA Stralsund empfiehlt deshalb, sich in der Fahrwassermitte zu halten. Da diese Information bei Erscheinen dieser Ausgabe auch schon wieder über drei Monate alt ist, ist Vorsicht also geboten.

(Quelle: KA/DSV-Naut. Nachr. 2/2014, S.60)

Ærøskøbing – Hafen erweitert

Für alle, die noch in die Dänische Südsee segeln wollen, hier ein Tipp. Der Yachthafen von Ærøskøbing ist nach NW hin erweitert worden, einlaufend kann man jetzt auch nach Steuer-

bord an einen neuen Steg verholen. Mit diesem und dem neuen nördlichen, sind ca. 40 Plätze zusätzlich vorhanden, gut für die nächsten Wochen. Sanitäräume sind neu, und einen wunderschönen neuen Spielplatz für die Kinder gibt es obendrein. Im alten Hafen wird noch an der Außenmole gebaut, die Plätze fehlen noch.
(*Seglermeldung Bernd Buchholz, ESV*)

Aus dem DSV

Neue Sicherheitsrichtlinien für Seesegler

Der DSV hat die aktuellen ISAF Offshore Special Regulations übersetzen lassen und als Sicherheitsrichtlinien für die Ausrüstung und Sicherheit von Segelyachten/Mehrrumpfbooten auf der Homepage der Kreuzer-Abteilung veröffentlicht. Die Ausrüstung gemäß dieser Richtlinien ist verpflichtend für Yachten, die an Seeregatten teilnehmen sowie für gewerblich genutzte, bareboat vercharterte Sportboote gemäß der See-Sportbootverordnung (See-SpbootV). Die ORC-Richtlinien bilden aber auch eine wesentliche Basis für die Sicherheit aller Segelyachten. Eignern und Schiffsführern wird deshalb im Interesse der Sicherheit von Schiff und Besatzung empfohlen, diese Richtlinien zu beachten.

Siehe: www.kreuzer-abteilung.org/sicherheitsrichtlinien.

Für ein Europa ohne Wegezölle – DSV zahlt Schleusengebühren

Der DSV wird auch im Jahr 2014 die mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und

Digitale Infrastruktur (BMVI) vereinbarte Schleusengebührenpauschale für Sportboote übernehmen. Das hat das DSV-Präsidium im Mai beschlossen. Der DSV wird auch die vom BMVI berechnete Erhöhung des bisher gezahlten Betrages um 51 Prozent mittragen, um damit weiterhin seinen Beitrag zur Wassersportinfrastruktur in Deutschland zu leisten. Der DSV zahlt seit Jahrzehnten zusammen mit dem Deutschen Motoryachtverband (DMYV) die Schleusen- und Hebewerksgebühren für alle Wassersportler. Damit ersparen die beiden Verbände den Sportlerinnen und Sportlern die lästige und mitunter gefährliche Einzelentrichtung bei jedem Schleusenvorgang. (Ausnahme: NOK, Red.)

DSV-Präsident Dr. Andreas Lochbrunner: „Der DSV tritt für ein Deutschland ohne Wasserstraßenmaut ein. Obwohl die vom Ministerium beschlossene Erhöhung erheblich ist, werden wir die Pauschale gemeinsam mit dem DMYV weiterhin tragen. Unser Engagement kommt auch den nicht organisierten Seglern, Charterkunden und ausländischen Seglern zugute. Eine Einzelerhebung der Gebühr bei jedem Schleusenvorgang darf es in einem modernen Europa nicht geben. Das ist unser politisches Signal nach Berlin.“ DSV-Generalsekretär Gerhard Philipp Süß ergänzt: „Wir hätten auch Sorge, dass andere Träger von Infrastrukturabschnitten wie Länder, Kommunen oder Zweckverbände sowie europäische Nachbarländer nachziehen würden. Wenn der Bund damit begänne, Wegegebühren für seine Strecken zu erheben, führte dies für die Bürger in Europa zu einen Flickenteppich der Mauterhebungen; ähnlich wie bei den Wegezöllen im Mittelalter. Jährlich kommen zehntausende Regatta- und

Fahrtensegler aus aller Welt nach Deutschland, im Gegenzug werden von unseren Mitgliedern andere Länder besucht. Die Sportbegegnung und das freie Reisen in Europa, ohne Grenzkontrollen und Wegezölle, ist eine der größten und wichtigsten, praktisch erlebbaren Freiheiten in unserem vereinten Europa.“

Der Deutsche Segler-Verband appelliert an alle deutschen Politiker, sich für diese Grundfreiheiten in Europa einzusetzen, anstatt wie angekündigt, ab 2017 eine Bootsmaut für Bundeswasserstraßen zu erheben. Alfons Hörmann, Präsident des Deutschen Olympischen Sportbundes (DOSB), gibt ein ähnliches Statement ab: „Sport bewegt Millionen Menschen in Europa. Er trägt dazu bei, dass sich Menschen aus vielen Herkunftsländern begegnen. Wir wollen, dass Europa weiter zusammenwächst. Da wäre es ein falsches Signal, wenn Deutschland als zentrales Land in Europa Wegezölle einführt und damit den Sport im öffentlichen Raum belastet.“

Quelle: Mitteilungen des DSV III-2014 (auszugsweise), weitere Mitteilungen unter www.dsv.org

wurde durch Räumung gestürzter Bäume und Aufräumarbeiten beseitigt und die Sperrung aufgehoben.

Die Belegung der Wasserliegeplätze ist mit 1585 vermieteten Plätzen annähernd gleich geblieben. Es steht eine Reserve von 185 ausgebauten Liegeplätzen zur Verfügung.

Die HYG ist in den Gesprächen mit der Stadt Wedel über den Aus- und Umbau und Betrieb des Schulauer Hafens keinerlei Verpflichtungen eingegangen.

Die Finanzen der HYG sind ausgeglichen; die Darlehen werden planmäßig zurückgezahlt, die Rücklagen für unvorhergesehene Ausgaben wie zum Beispiel nicht gedeckter Sturm- oder Hochwasserschäden moderat erhöht.

Es stehen noch Segelkammern zu unterschiedlichen Konditionen zur Verfügung.

Wer für den kommenden Winter noch ein (neues) Mastenlager benötigt, sollte möglichst rechtzeitig die Geschäftsstelle der HYG informieren.

Michael Albrecht

SVAOe-Obmann für den Hamburger Yachthafen

Liege-Gebühren auch 2015 stabil

Jahreshauptversammlung der HYG

Für eilige Leser die gute Nachricht zuerst: Die Gebühren für Winter- und Sommer-Lieger bleiben auch 2015 unverändert!

Der Vorsitzende Arend Brügge (SVAOe) und der Kassenwart Jörg-Michael Satz (BSC) wurden einstimmig wiedergewählt.

Die Gefährdung für Spaziergänger auf dem West-Damm durch Windbruch im Auwald

Dies und das YACHT wurde 110

Vor 110 Jahren veranlasste Kaiser Wilhelm II, dass sich in Berlin Deutschlands erstes Segelmagazin gründete. „Die Yacht“ diente am 15. Juli 1904 bei der Premiere noch ausschließlich als Mitteilungsblatt des Kaiserlichen Yacht-Clubs, weitete aber bereits in seiner Startausgabe den Blick. Ihr Chefredakteur sah sein junges Magazin bereits als eine „vornehm ausgestattete, illustrierte Revue“, die dem „deut-

schen Wassersportfreunde in Wort und Bild ein neues verlässliches Bild“ über die faszinierende Welt jenseits des Ufers vermitteln will.

Heute ist YACHT Europas größtes Segelmagazin. Sie wurde zum Initiator dafür, dass sich aus einer elitären Veranstaltung für wenige ein populärer Sport und ein attraktives Stück Freizeit und Abenteuer für viele entwickelte. Am 23. Juli 2014 feiert die YACHT mit einem opulent ausgestatteten Sonderheft ihren großen Geburtstag. Sie ist damit nur acht Monate älter als die SVAOe!

Was wird aus dem Kleinen Kohn?

Nein, es gehört nicht unter „Nautische Nachrichten“, denn das Leuchtfeuer im Leuchtturm Dwar sloch, den – nicht nur die Segler – „Kleiner Kohn“ auch weiterhin, jedenfalls solange er dort steht, nennen werden, ist schon einige Jahre außer Betrieb. Er ist jetzt nur noch Denkmal. Dem WSA-Hamburg scheint aber die Unterhaltung dieses Denkmals inzwischen zu teuer geworden. Das Amt will sich von dem sympathischen Wahrzeichen trennen, aber wie? Ein Abbruch wäre sicher. Was ist zu tun? Ein Verkauf des Türmchens, in dem man bei Sturmfluten inzwischen schon mal nasse Füße bekommt, an Privat ist aus eben diesem Grund wohl nicht möglich. Außerdem führt keine richtige Straße durchs Naturschutzgebiet dorthin.

Es soll eine Initiative Hamburger Segler gestartet worden sein, dieses Seezeichen oder nun wohl besser „Seezeichen“ zu erhalten. Wer weiß Näheres darüber? Übrigens: Zwei neue dürre gelbe Türmchen sind auf dem Juelssand bereits in Bau. Die Segler werden um passende Bezeichnung dieser Spargel nicht verlegen sein.

Zu unserem Titelbild

Claude Monet – Garten in Saint Adresse

Nanu, werden sich unsere Leser fragen, wenn sie dieser Ausgabe unserer Nachrichten ansichtig werden. Auf der „U 1“ gar kein Werk eines der zahlreichen malenden und zeichnenden SVAOe-Mitglieder, deren – mehr oder weniger – rege Beteiligung an der Ausgestaltung ihrer Vereinszeitschrift uns immer sehr erfreut, und wofür wir nicht nur erfreut und dankbar sind, sondern sie auch ständig zum Mitmachen ermuntern.

Dazwischen mogelt der Gestalter des Blattes, hoffentlich zur Erbauung seiner Leser, immer mal wieder einen Klassiker. Für die Sommerausgabe unserer Nachrichten hat er eine Anleihe bei dem französischen Impressionisten Claude Monet (1840 bis 1926), einem führenden Meister dieser Kunstrichtung, gemacht.

Monet, der „Maler des Lichts“ konzentrierte sich auf die Wahrnehmung von Farbe in der Natur. So wählte er seine Motive gern am Meer, an Seen oder Flüssen. Das 1867 entstandene Frühwerk „Garten in Saint Adresse“ lässt mit kurzen Pinselstrichen und ungebrochenen Farben seinen Stil besonders deutlich erkennen. Es enthält noch nicht die Vernachlässigung des Gegenständlichen seiner späteren Werke. Warum gerade dieses Bild? Mir gefiel es vom Motiv her, könnte die Gartenszene doch auch in einem sommerlichen Garten

am Altonaer Elbufer zwischen Oevelgönne und Blankenese vor etwa 150 Jahren gemalt sein. Auf dem Wasser herrscht reger Segel- und Dampfschiffsverkehr. Der Hintergrund ist noch nicht von Hafenanlagen und Flughallen geprägt.

Dem „Impressionismuskollegen“ und etwas jüngeren Zeitgenossen Monets Lovis Corinth (1858 bis 1925) wird die Empfehlung zugeschrieben: „Die Malerei ist eine rein sinnliche Empfindungskunst, die mit keinen textlichen Erklärungen verquickt werden soll“, also lassen wir's dabei.

Das Bild hängt seit 1967 im New York Metropolitan Museum of Art.

JCS



Das Wetter – beim Hamburger Hafengeburtstag 2014 spielte es verrückt! (Foto: Stefanie Holke)

„Das Wetter ändert sich...“ fing denn auch ein Artikel an, den ein prominenter Amerikaner der Praxis, kein gelernter Meteorologe, über dieses Thema geschrieben hat, und in dem er zu folgenden interessanten Feststellungen kommt:

- ① Das Eis der Arktis schmilzt und gibt Land frei, welches der Mensch seit Jahrtausenden nicht gesehen hat;
- ② im letzten halben Jahrhundert ist der Kabeljau 800 Meilen weiter nach Norden gewandert, in Gewässer, die früher zu kalt für ihn waren. Die Eskimos fangen jetzt Kabeljau anstatt der Seehunde, die ebenfalls weiter nach Norden gezogen sind;
- ③ Spitzbergen ist jetzt sieben bis acht Monate im Jahr ein eisfreier Hafen. Vor 50 Jahren war das nur während der gleichen Anzahl von Wochen im Sommer der Fall;
- ④ die Russen benutzen jetzt regelmäßig (im Sommer) die Nordost-Passage, um nördlich Asiens vom Atlantik in den Pazifik zu schippern und umgekehrt; vor einem halben Jahrhundert war das undenkbar;
- ⑤ ‚Hurricanes‘, die gefürchteten Wirbelstürme, treten neuerdings auch nördlich der Tropen auf und verheeren die Nordostküste Amerikas;
- ⑥ die Passate werden unbeständig und schwächer, und Stürme treten auch in den Kalmen

Nichts Neues unter der Sonne? „Das Wetter – ein zeitgemäßes Thema für Segler“

Alle reden über den Klimawandel. Aber er hat die Seglerwelt schon viel länger beschäftigt, wie ich beim Stöbern in alten Jahrgängen der DHH-Mitgliederzeitschrift „Der Blaue Peter“ fand. 1955 erschien dort ein Beitrag „Das Wetter“, den ich hier auszugsweise wiedergebe.

„Wir haben wohl alle den Eindruck, dass das Wetter in der ganzen Welt, jedenfalls aber auf der nördlichen Halbkugel, sich im Laufe der letzten Jahre oder Jahrzehnte geändert hat. Wenn man an die letzten vier bis fünf Sommer an der Küste denkt, muß man zu dem Schluß kommen, dass das tatsächlich der Fall ist.“

auf, dem bisherigen Flautengürtel zwischen Passat und Antipassat.

Reichlich delphisch orakeln dagegen zwei prominente Wissenschaftler: ... es gibt keinen wirklichen Beweis für ungewöhnliche, weltweite Veränderungen im Lauf der letzten Jahre. – Eine Absatz weiter aber: Unsere heutige, unvollständige Kenntnis klimatischer Vorgänge berechtigt uns noch nicht, die Wasserstoffbombe als Ursache der abnormen Wetterverhältnisse unbedingt abzuleugnen...“

Statt der Wasserstoffbombe werden heute andere Ursachen der Klimaveränderung diskutiert. Weiter heißt es damals im Blauen Peter:

„Deutsche und englische Versicherungsgesellschaften verzeichnen die zunächst paradox anmutende Tatsache, daß in dem besonders schlechten Segelsommer 1954 weniger ernsthafte Schäden von Yachten angemeldet worden sind als in früheren, mehr vom Wetter begünstigten Jahren. Vielleicht ist das darauf zurückzuführen, daß das harte Wetter die weniger erfahrenen Segler von der Ausübung ihres Sports abgehalten hat, und nur die abgebrühten, ausgekochten Segler in See gingen...“ Eins aber ist sicher: Das Thema Klimawandel bleibt auf dem Tisch.

Norbert Suxorf

Neue Bücher

Aktueller Revierführer Ostsee

Rechtzeitig für den spätsommerlichen oder herbstlichen Törn oder auch für die Planung der Segelsaison 2015 bringt der DSV-Verlag die sechste, vollkommen überarbeitete Auflage seines Revierführers Ostsee. Er bietet dem Skipper ganz aktuell alles, was er für die sorgfältige Törnvorbereitung und unterwegs benötigt: Hafenansteuerungen und Beschreibung der Fahrwasser – Revierinformationen zu Strömungen, und Schifffahrtsvorschriften – Infos zu Warn- und Revierfunk. Weitere Themen sind Wetterverhältnisse im Ostseeraum, rechtliche Belange und Seenot-



rettung. Das Informationsspektrum reicht von Deutschland über die dänischen, schwedischen und norwegischen Küsten bis hin zu Polen, den russischen Küsten, Litauen, Lettland und Estland.

Revierführer Ostsee, 484 Seiten mit 26 farbigen Abbildungen, 105 farbigen Plänen und 170 Zeichnungen, DSV Verlag, Euro 39,90

Radeln und Segeln? – die Lieblings-Urlaubsbeschäftigung der Segler?!

Beides verträgt sich nach der Erfindung der backskistenfreundlichen Klappfahrräder immer besser. Anlegen, festmachen, Rad montieren und los. 32% der Deutschen verbringen ihren Urlaub in Norddeutschland. Der radfahrerfreundliche Norden lädt auch die Wassersportler dazu ein. Mehr als 40 Routen beschreibt die neue handliche A5-Broschüre „Fahrrad Wandern Walking 2014/2015“: Die



abwechslungsreichen Rad- und Wandertouren entlang der Nord- und Ostseeküste, auf den fahrradfreundlichen Inseln, wie Sylt, Fehmarn oder Rügen, sowie durchs reizvolle Binnenland Norddeutschland, werden dargestellt und

stehen außerdem zum kostenlosen Download als GPS-Track bereit! Ergänzt durch nützliche Tipps zum Fahrradtransport und zum Radurlaub mit Kindern sind die Strecken detailliert beschrieben, bebildert und mit Karten versehen. Genannt werden Ausflugsziele und Infoadressen, die gern weiteres kostenfreies Kartenmaterial versenden.

„Fahrrad Wandern Walking 2014/2015“ (ISBN: 978-3-9814245-7-7) 84 Seiten, reich illustriert, im Handel oder versandkostenfrei direkt beim Verlag erhältlich: www.landundmeer.de oder Tel.: 040/390 76 81, € 8,90

Zu guter Letzt

Götz Anders Nietsch fand beim Stöbern in den SVAOe-Nachrichten Nr. 6/1938 unter „Jugendabteilung“ diese schöne Anweisung für Führer von Jugendbooten:

„Die Bootsführer sind dafür verantwortlich, dass die Besatzungen im Hafen ausreichend schlafen.“



Früh übt sich, was ein guter Segler werden will – Segelunterricht in Eckernförde. Die Teilnehmerrunde lauscht aufmerksam den Worten von Mark-Anton Wilke.

SVAOe auf der hanseboot – Wir brauchen Ihre Unterstützung!



Liebe SVAOe-Mitglieder,

Vom 24. Oktober bis zum 2. November dieses Jahres findet wieder die hanseboot statt. Auf dem Gemeinschaftsstand der Hamburger Vereine möchten wir auch in diesem Jahr die SVAOe präsentieren. Dafür benötigen wir Ihre aktive Unterstützung: Stellen Sie sich als Mitarbeiter für die Betreuung unseres Standes zur Verfügung! Der Eintritt ist natürlich frei, und neben dem Standdienst gibt es Zeit genug, selbst die Messe zu besuchen. Näheres finden Sie unter www.svaeo.de oder rufen Sie unser Büro an (88 11 440).

Wir freuen uns über zahlreiche Meldungen, damit wir die SVAOe angemessen repräsentieren können.

Ihr SVAOe-Vorstand



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

Neumühlen 21, 22763 Hamburg, Tel. 040/881 1440, Fax 040/880 7341, E-Mail: mail@svaeo.de, Internet: www.svaeo.de

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

Bankverbindung: Hamburger Sparkasse, IBAN DE60200505501265103992 / BIC HASPDEHXXX

Redaktion: Jürgen Chr. Schaper, Oevelgönne 10, 22605 Hamburg, Tel. 040/880 4966, Mobil 0171/3710797, Fax 040/600 878 81, E-Mail: nachrichtenblatt@svaeo.de. Die Redaktion behält sich vor, eingesandte Texte zu kürzen.

Druck: bertheau druck GmbH, Marie-Curie-Straße 10, 24537 Neumünster, Tel. 04321/51061, Fax 04321/51970, E-Mail: info@bertheau-druck.de

Anzeigen: SVAOe, Neumühlen 21, 22763 Hamburg, Tel. 040/881 1440, Fax 040/880 7341, E-Mail: mail@svaeo.de

Die Bezugsgebühr ist im Mitgliedspreis enthalten. Die Clubnachrichten erscheinen sechs Mal im Jahr.
Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier.