



SVAOe NACHRICHTEN

5—2016 SEPTEMBER / OKTOBER

Hydraulik mit System



Seit über 50 Jahren setzen wir Maßstäbe in der Hydraulik. Gemeinsam mit unseren Kunden entwickeln unsere Techniker und Ingenieure innovative Lösungen in der hydraulischen Antriebs- und Steuerungstechnik. Dabei begleiten wir Sie durch alle Leistungsphasen Ihrer Projekte – von der Planung bis zur Inbetriebnahme.

Mit unseren 390 Niederlassungen sind wir stets in der Nähe unserer Kunden. Weltweit bieten wir das komplette Programm der Hydraulik aus einer Hand – persönlich, schnell und zuverlässig. Unsere 280 Einsatzfahrzeuge des Hydraulik-Sofortservice sind stets nur einen Anruf entfernt – und das rund um die Uhr.

HANSA-FLEX AG

4 x im Großraum Hamburg:

Niederlassung Billbrook, Tel.: 040 7328333

Niederlassung Stellingen, Tel.: 040 5402028

Niederlassung Wilhelmsburg, Tel.: 040 7524270

Niederlassung Stade, Tel.: 04141 7798890

hwi@hansa-flex.com • www.hansa-flex.com



HANSA/FLEX
Systempartner für Hydraulik



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

94. Jahrgang

September / Oktober 2016

Nr. 5

Sonne, Segeln, Spaß



Bevor die Schulferien in Hamburg begannen, machten die Opti-Trainingskinder mit ihren Booten noch einen Ausflug auf die Binnenalster. Offensichtlich suchten sie Abkühlung und Spaß im Sprühregen der Alsterfontäne. Thomas Lyssewski nutzte die Situation zu diesem schönen Foto.

In dieser Ausgabe

3 Editorial


Thema und Meinung

- 4 Ost/West-Begegnung auf der Elbe.
Anlässlich des Todes von Henning Voscherau erinnert sich Jürgen Schaper an eine denkwürdige Begegnung.


Vereinsleben

- 6 Manfred Krefis 1935–2016
7 Maria-Luise Boehlich 1928–2016
8 Geburtstage
8 Neuaufnahmen
9 Erwähnenswert, oder aber bemerkenswert?
Die „Altjunioren“ begehen ein Jubiläum.

Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 10 Farr30-Weltmeisterschaft – Bastad/Schweden.
Max Augustin berichtet von dramatischem Kampf und sensationellem Sieg.
- 13 Wir fahren zur EM! Alle vier SVAOe-J/24-Teams in Plymouth – die „Juelssand“  berichtet.
- 16 Opti-B-Regatta des Heikendorfer Segel-Clubs
- 16 Zwei Feva-Wochenenden am Wittensee.
Trainingscamp und Regatta in Schleswig-Holstein.
- 19 Sommerfest der Jugendabteilung und Taufe der neuen RS-Feva „Chill mal“.

Fahrtsegeln in der SVAOe

- 19 Sommergrillen in Borsfleth. *Viele Teilnehmer genossen einen schönen Sommerabend.*
- 21 Ein Baltischer Sommer. „Gunvør“  bereitet sich auf eine erneute Südseereise vor: In der Ostsee.
- 26 Alle Matrosen an Bord und auf in den Osten!
Mit kleinen Kindern segelt es sich anders.
- 29 Bei Wind und Wetter. *Die „Luv“ auf dem Weg nach Bermuda.*
- 31 „Taschenboot“ segelt rund England

Amtliches

- 32 Seeunfälle immer lehrreich. *Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchungen zieht Bilanz.*
- 32 Neues zur Signalpistole. *Der Staat erhebt Gebühren für die Sicherheit an Bord.*

Seglergeschichten

- 33 *Rudolf Neumann hat Erlebnisse mit Vercharterern und Schiffshändlern.*
- 34 *Marlies Schaper erzählt von einem langen Seglerleben.*

Dies und Das

- 36 Neue Führerschein- und Sicherheitskurse im Winter
- 37 „Blaue Umweltflagge“.  Zum 18. Mal an die Anlage Alsterufer verliehen.
- 39 Deutsche Modellsegel-Dokumente in den USA entdeckt
- 39 Mien Lehrjahr bei Jonny Boll.
Klaus Pein vertellt ut ole Tiden.
- 41 Möwe ist nicht gleich Möwe. *Uernmste Gedanken über einen Regattavogel.*
- 42 Zu unserem Titelbild
- 43 Ein später Sommer. *Nicht vergessen: Das Winterlager steht bevor.*
- 43 **Neues aus dem Bücherschapp**
Diesmal nur etwas für Leser, denen ihr Boot zu schnell geworden ist

44 Zu guter Letzt

Hamburgs Großzügigkeit kennt keine religiösen Grenzen. *Jetzt bekamen die Muslime vor ihrer Moschee einen eigenen Yachthafen.*

Beilagen:

Einladung zum Herbstfest

Umschlagillustration:

Bearbeitetes Foto von Michael Slevogt

Editorial

Elbe – Ausklang?

Sie erinnern sich sicherlich an das Editorial der letzten Ausgabe unserer Nachrichten? Wie hieß es da doch noch: „Bisher verregnet“?

Kaum lag das druckfrische Heft vor mir, da erreichten mich auch schon erste urlaubsfrohe Nachrichten aus Schweden und berichteten von mal mehr, mal weniger Wind und viel Sonne – also von allem, was Seglers Herz sich so wünscht. Von wegen „verregnet“ – schlagen Sie dieses Heft auf und genießen Sie den Blick auf unsere wunderschöne Binnenalster, den unsere Opti-Kinder sicherlich genauso genossen haben. Blättern Sie weiter und haben Sie Spaß daran, wie die Familien Kepler/Rüter auf der „Gunvør“ erste Erfahrungen beim Segeln mit Kindern sammeln (Alle Matrosen an Bord...). Apropos „Gunvør“: wie wir hören (und auf Seite 21 lesen können), bereiten sich Eigner und Crews auf eine erneute Reise in die Südsee vor. „Gunvør“ und „Luv“ sind zwei der Yachten unter dem SVAOe-Stander, deren Reiseberichte unter unseren Mitgliedern mittlerweile geradezu eine Fan-Gemeinde gefunden haben. Segelabenteuer und skurrile Erlebnisse in fernen Gewässern – das ist natürlich immer etwas, wovon wir Zuhause-Geblienen gern erfahren.

Unser Heimatrevier ist und bleibt aber die Elbe. Ja, aber bleibt sie das denn wirklich? Sie alle erleben auf Ihren Fahrten elbabwärts, in welchem Maße die Verschlickung der Nebenflüsse und Sportboothäfen der Elbe Ihre seglerische Freiheit einschränkt. Dies wurde uns wieder einmal beim SVAOe-Sommergrillen in Borsfleth Ende August besonders deutlich vor Augen geführt.

Das „Störloch“ mit dem Hafens des SSVB war, wie schon in der laufenden Saison, wegen starker Aufschlickung nur noch tideabhängig befahrbar. Lesen Sie dazu den Bericht von Dörte Stryi.

Welche Bedeutung dieser Hafen für Hamburgs Segler auf ihren Wochenendtörns hat, brauche ich hier wohl nicht ausdrücklich zu erwähnen. Daher habe ich für den Hamburger Segler-Verband Kontakt zum Vorsitzenden des SSVB, Herrn Walterbusch, aufgenommen, um gemeinsam zu überlegen, mit welchen Maßnahmen auch wir zur Verbesserung der Hafensituation beitragen können. Unabhängig davon habe ich Herrn Walterbusch eingeladen, auf einer unserer nächsten Mitgliederversammlungen über die Situation in Borsfleth zu berichten. Über den genauen Zeitpunkt werde ich Sie über unseren E-Mail-Verteiler informieren.

Wenn nun im weitesten Sinne von Fahrtensegeln und Reviertemen die Rede war, so dürfen unsere ambitionierten Regattaseglerinnen und -segler nicht unerwähnt bleiben – zumal dann nicht, wenn sie, wie unsere jungen J/24-Frauen von der „Juellssand“, so regelmäßig, informativ und dabei locker und erfrischend von ihren Regattaerlebnissen berichten. Wir veröffentlichen diese Berichte sehr gern; schließlich sind es unsere Mitglieder, die ganz wesentlich mit ihren Beiträgen die Schiffe finanzieren und unterhalten, und dann sollten sie auch erfahren, dass es sich lohnt, unsere Nachwuchsarbeit zu fördern. Eine ereignisreiche Segelsaison geht ihrem Ende entgegen. Einen schönen Saisonausklang wünscht Ihnen Ihr



Andreas Völker

Thema und Meinung

Ost/West-Begegnung auf der Elbe

Zum Tod von Henning Voscherau. Segel- Erinnerung an das Schicksalsjahr 1989

Nicht an eine der zahlreichen Begegnungen unseres Ersten Bürgermeisters der Freien und Hansestadt Hamburg mit dem Oberbürgermeister von Dresden, Wolfgang Berghofer, einem Repräsentanten der einstigen DDR im Ost-West-Konflikt soll hier erinnert werden, sondern an eine fast private Zusammenkunft mit dem Ostkollegen. Von den zahlreichen Besuchen des DDR-Funktionärs in Hamburg war es schon ein besonderer und vermutlich der letzte.

Der Besuch des Ostbürgermeisters gilt diesmal der Erfüllung einer für deutsche Politiker ungewöhnlichen Bitte. Berghofer möchte Segeln! Er ist selbst Segler und kennt die Gewässer der oberen Elbe. Nun will er einmal diesen Strom in der Bundesrepublik, genauer den seewärts von Hamburg fließenden, kennen lernen. Und er möchte segeln! Voscherau ist Hockeyspieler, kein Segler. Ein Umstand, den die Hamburger Segler beklagen, zumal ihr Segler-Verband gerade mit dem Senat über den Ankauf des großen Hamburger Yachthafens an die Gemeinschaft der Hamburger Segelvereine verhandelt.

Voscherau will den Wunsch seines ostdeutschen Kollegen gern erfüllen. Aber wie? Ein Dienstfahrzeug der Stadt? Die segeln nicht. Voscherau hat auch kein eigenes Boot, und wenn doch, wäre es für die Anzahl der plötzlich am Segeln Interessierten wohl auch zu klein. Es reicht auch nicht, auf der Alster ein Motorboot zu chartern.

Sich an einen Segelverein zu wenden, fällt dem Bürgermeister nicht ein, oder es gibt da kein geeignetes Fahrzeug?

Ein Gespräch mit Prof. Dr. Jörgen Bracker, dem damaligen Direktor des Museums für Hamburgische Geschichte, bringt die Lösung: den Museumshafen Oevelgönne. Da gibt es genügend große Fahrzeuge, wenn auch an der Seetüchtigkeit mancher Exemplare Zweifel bestehen. Aber es soll ja nicht auf See gehen, und das Wetter ist ruhig.

Der leider 1992 früh verstorbene Maler Volker Meier stellt sofort seine „Aurora von Altona“ als „Flaggschiff“ zur Verfügung und überredet noch drei weitere Eigner zum Mitmachen. Zum Schluss stößt sogar noch eine richtige Segelyacht dazu, die „Schwalbe“ des Autors. Sie ist mit fast 13 Meter Länge genügend groß, um Platz für drei oder vier Dresdner Staatsräte zu bieten, die den ganzen Abend von der Ehefrau des Eigners unterhalten werden, was ihr in Anbetracht des Bordbestandes an alkoholischen Getränken auch gelingt.

In Glückstadt wird festgemacht, und auf der „Aurora von Altona“ steigt eine von der „Schwalbe“ ausgeliehene Staatsflagge der DDR im Mast empor, was den zur Ausschiffung bereiten Gästen immerhin einen verhaltenen Beifall entlockt. Mehr noch als das gemeinschaftliche gute Matjesessen im damals noch von Urmersbach betriebenen Ratsweinkeller öffnen die norddeutschen Getränke die Zungen der sicher mit Bedacht ausgewählten Ostfunktionäre. Voscherau, der wohl mehr an eine private und unpolitische Gesellschaft gedacht hatte, sieht sich zum Ende einer vorsichtig politisierenden Klientel gegenüber und forciert den Rückzug zum Hafen. Obwohl die Mehrheit der deutsch/deutschen

Teilnehmer alsbald mit den auf der Pier wartenden Senatslimousinen verschwindet, zieht es Berghofer an Bord der „Aurora“ und die trinkfeste Gruppe der Staatsräte auf die „Schwalbe“, wo sie von der unermüdlichen Eignerin weiter mit geistigen Getränken und Döntjes vom Segeln bei Laune gehalten werden. Ihr Kommentar: „Selten so nette Gäste gehabt“ und „nicht politisiert, da ich keine Ahnung davon habe. Aber dafür kennen sie jetzt alle Elbhäfen“.

Auf der „Aurora“ geht es in der elitären Vierergruppe aus den beiden Bürgermeistern und den beiden Schiffen von „Aurora“ und „Schwalbe“ zur Sache. Die Segler wollen die Möglichkeit bekommen, an Segelveranstaltungen an der Ostseeküste der DDR teilzunehmen. Berghofer findet ihre Wünsche berechtigt und verspricht, sich persönlich bei Honecker dafür einzusetzen.



„Aurora von Altona“ vorm Einlaufen in Glückstadt
Voschrau (4.v.l.), Berghofer (2.v.r.)
(Foto: J. Schaper)

Für nur 299,- Euro können wir Ihnen ein STEINER Fernglas 7x50 Navigator anbieten.

7fache Vergrößerung, helles brillantes Sehfeld, Einzelokulareinstellung, außerdem wasserdicht und besonders robust!

Die aktive Segelzeit neigt sich zwar dem Ende zu, aber es kommt ja noch Weihnachten und einen Wunsch hat doch eigentlich jeder Skipper! Oder? Wir führen besonders hochwertige Taschenferngläser von LEICA – ZEISS und SWAROVSKI. Ideal im Urlaub, auf Spaziergängen und auch als Zweitfernglas an Bord zu verwenden. Ein sehr beliebtes Geburtstagsgeschenk. Kommen Sie uns besuchen in der Neanderstraße am Hamburger Michel und informieren Sie sich, was heute optisch alles möglich ist. Sie werden staunen. Am besten das Bordfernglas mitbringen – kostenlos kontrollieren wir es und Sie können es mit einem modernen Fernglas vergleichen.

Suchen Sie eine robuste Kamera für an Bord und Freizeit? Wir haben schon für 149,- Euro eine wasserdichte Digitalkamera von PANASONIC. Wir verkaufen nicht nur, sondern reparieren auch Ferngläser, Kameras und Projektoren – und alles in eigener Werkstatt.



FOTO-WANNACK

Neanderstraße 27 · 20459 Hamburg (seit 1931)

Montag bis Freitag von 9 bis 18 Uhr · Tel. 040 / 340182

Info unter foto-wannack.de · Anfragen: E-Mail d.wannack@hamburg.de

Gegen Mitternacht wird es dennoch politisch. Wenn auch anders, als der Leser es jetzt vermutet. Voscherau und ich geraten in ein kontroverses Gespräch über das historisch angespannte Verhältnis zwischen Hamburg und Altona. Erst als wir feststellen, dass wir beide im selben Haus in Pöseldorf (Mittelweg 112), er sieben Jahre nach mir, geboren wurden, herrscht wieder Einvernehmen. Es dämmt schon langsam, als die letzten Gäste in den bequemen Polstern der Daimler versinken.

Fazit: Honecker lehnte alles ab! Sechs Monate später wird die Mauer geöffnet. Honecker ist weg und der Kurs an die deutsche Ostseeküste wieder frei! Das ist – unverhofft – das Positive dieser Geschichte. Sie soll an eine ungewöhnliche, aber gerade deshalb auch unvergessene Zusammenkunft mit dem jetzt verstorbenen Hamburger Bürgermeister Dr. Henning Voscherau erinnern, der mir am 6. Juni 1989 unter anderem schrieb:

„...ich denke sehr gern an die so erlebnisreiche Segeltour und das anschließende gemütliche Beisammensein zurück. Mein Kollege, Herr Berghofer, hat anschließend wiederholt betont, dass dieses Erlebnis zu den herausragenden während seiner Hamburg-Tage gehörte. Natürlich freue ich mich auch besonders über Ihr Angebot, eine solche Segeltour gelegentlich einmal wiederholen zu können.“

Dazu ist es dann leider nicht mehr gekommen. Nicht zuletzt soll diese Erinnerung auch dem Andenken an den schon drei Jahre später erst 60-jährig auf See verstorbenen genialen Maler Volker Meier gelten. Auch er hinterließ bei seinem Tod eine große Fangemeinde.

Jürgen Chr. Schaper

Vereinsleben

Manfred Krefis

6.6.1935–18.8.2016

Nach über 50-jähriger SVAOe-Zugehörigkeit verstarb unser Mitglied Manfred Krefis.

Er hatte viele Hobbys, liebte Autos, Motorräder, war Sportschütze. Aber segeln war, gemeinsam mit seiner Frau Hannelore, der Mittelpunkt seines Lebens. Kein Boot war zu klein, kein Ziel zu weit. Sie genossen jede freie Minute auf dem Wasser. 1970 verwirklichten sie ihren gemeinsamen Traum und gaben den Bau der „Rasmus“, den Nachbau einer „Windspiel IV“, bei der Feltz-Werft in Finkenwerder in Auftrag. Viele Stunden Eigenarbeit waren erforderlich, um das Projekt erfolgreich abzuschließen. 1972 wurde die Yacht in Dienst gestellt. 26 Jahre waren sie stolze Eigner. 1998 verkauften sie ihr Schiff, um sich einen pflegeleichteren Hanseat 70 b II zuzulegen. Aus den Augen verlor Manfred seinen „Rasmus“ jedoch nie und erfreute sich weiter an dessen Anblick.

Im Frühjahr 2016 sagte Manfred Krefis aus gesundheitlichen Gründen dem Segelsport für immer adieu. Nun sagen wir adieu und wünschen ihm eine gute Reise. Der Umgang mit Manfred Krefis war nicht normaler Standard, denn er war ein Mensch, für den Zuverlässigkeit kein Fremdwort war, ein Mensch, der viele verloren gegangene Tugenden noch lebte, der auch mal seinem Herzen Luft machte und Klartext sprach. Er war kein leiser Mensch, aber gerecht. Es war stets ein Vergnügen, seinen lebhaften Erzählungen zu lauschen.

Manfred Krefis war ein Mensch, der Spuren hinterlässt, der unvergessen sein wird. Diese

Spuren werden auch immer ein Teil der „Rasmus“ sein.

Unsere Anteilnahme gilt seiner Frau Hannelore. Die Seebestattung fand in aller Stille statt.

Kornelia Radde
und der Vorstand der SVAOe

Maria-Luise Boehlich geb. Breckwoldt Trägerin der Goldenen Ehrennadel der SVAOe

20.10.1928–7.8.2016

Als Tochter eines Blankeneser Fischhändlers prägten das väterliche Gewerbe, die damals noch dörfliche Umgebung, der Strand und Strom mit seinem ewigen Rhythmus der Tiden sowie der Umgang mit den zahlreichen, an ihren Bojen zerrenden Ruder- und Segelbooten ihre Kindheit und Jugend. Nachdem Maria-Luise Breckwoldt 1948 ihren künftigen Ehemann Wolf Boehlich kennen gelernt hatte, wurde ein Jahr später fast zeitgleich mit der Heirat und dem Bezug des

neuen Hauses in Rissen auch das erste Boot, die C-Jolle „Sabine“ angeschafft, die sich aber nach der Geburt der Tochter Sabine schnell als zu klein, nass und unbequem erwies. So ließen sich die Eltern, kurz nachdem beide 1950 Mitglieder der SVAOe geworden waren, auf der Werft von Hatecke in Freiburg/Elbe



den 20er Jollenkreuzer „Velo“ bauen, mit dem sommerliche Fahrten nach Dänemark gemacht wurden. Eine ungewöhnliche Reise wurde 1957 der Transport der „Velo“ mit der Eisenbahn nach Jugoslawien, einem damals noch keineswegs touristisch erschlossenen Land.

1961 ließ Wolf Boehlich die zweite „Velo“ bauen. Das Boot war als elbgeeigneter Kiel-schwerter und schon beim Bau GFK-überzogenes Holzboot und damit ein Novum. Als es dem 1954 geborenen Sohn Marcus an Bord des elterlichen Schiffes zwischen den Elbhäfen zu langweilig wurde, ging er als 12-jähriger auf einen Jugendkutter. Die drei Jahre ältere Tochter Sabine konnte nach einigen Jahren dem Segeln nichts abgewinnen. Sie starb einen Tag nach ihrer Mutter!

1968 war mit dem aktiven Segeln Schluss, da Wolf Boehlich die damit verbundene Kälte und Nässe nicht mehr gefiel. Er verstärkte sein ehrenamtliches Engagement in der SVAOe, deren Vorstand er bis 1998 angehörte. Dabei galt das besondere Interesse der Jugend- und Ausbildungsarbeit der Vereinigung, die von ihm jahrzehntlang in besonderer Weise finanziell unterstützt wurde. Die SVAOe ernannte ihn zu ihrem Ehrenmitglied.

Statt zu segeln wurde ein Wochenendhaus in Bosau erworben. Luise Boehlich blieb sportlich aktiv. Sie spielte nun Tennis, und Skilaufen wurde zur großen Passion, schließlich der ganzen Familie. Von 1997 bis zu Wolf Boehlichs Tod 2006 wurde 10 Jahre lang mit Jürgen und Marlies Schaper in den Bergen Madeiras gewandert. 1975 zog die Familie in das schöne Haus über der Elbe am Mühlenberg, in dem sie über 20 Jahre gewohnt haben, bis sie feststellen mussten, dass dieses Haus einen Schönheitsfehler

hatte: es war nur über 100 Stufen zu erreichen! So wurde am Klingenberg ein Haus gekauft und aufwendig umgebaut. Nach Wolfs Tod ging es an den Strandweg, wo Luise aber infolge ihrer zunehmenden Demenz auch keine Ruhe fand. Mit der Familie betrauern ihre Freunde den Verlust.

Jürgen Chr. Schaper
und der Vorstand der SVAOe

06.12.	Detlef Flentge	65 Jahre
10.12.	Horst Matthies	80 Jahre
16.12.	Matthias Matthies	50 Jahre
20.12.	Klaus Hornung	75 Jahre
25.12.	Hans Weisser	80 Jahre
26.12.	Hans-Detlef Roock	70 Jahre
31.12.	Klaus Willig	65 Jahre
31.12.	Nele Schumacher	30 Jahre

Herzliche Glückwünsche!

Unsere Grüße und Glückwünsche gehen an alle, die im Herbst und Winter Geburtstag feiern können. Besondere Grüße gehen an diejenigen, die einen runden Geburtstag haben und die wir hier besonders nennen. Allen aber wünschen wir ein gesundes neues Lebens- und Segeljahr und weiterhin Verbundenheit mit unserer SVAOe.

Geburtstage November/Dezember 2016

05.11.	Georg Pulver	75 Jahre
12.11.	Reinhard Foerster	80 Jahre
17.11.	Arno Spalteholz	70 Jahre
19.11.	Werner Meyer	80 Jahre
20.11.	Volker W.G. Burrlein	80 Jahre
22.11.	Dieter Eggers	80 Jahre
23.11.	Andreas Loew	50 Jahre
24.11.	Thorsten Sommer	50 Jahre
27.11.	Werner Plaumann	75 Jahre
28.11.	Axel Neelmeier	65 Jahre
29.11.	Bernd Peter Offermann	75 Jahre
29.11.	Wilfried Nienstedt	75 Jahre
01.12.	Thomas Lyssewski	55 Jahre
05.12.	Uwe Mukrasch	55 Jahre
06.12.	Jens-Peter Gerdes	65 Jahre

Neuaufnahmen

Juli/August

Wir heißen unsere neu in die SAVOe aufgenommenen Mitglieder herzlich willkommen und hoffen, dass sie sich in unserem Kreis wohlfühlen werden.

Vollmitglieder:

Sven Schelling, 24800 Elsdorf-Westermühlen,
Eigner der SY „Traute“

Jüngste:

Lenya Beyersdorff, 22767 Hamburg
Nis Daniel, 20253 Hamburg
Johann Mathis Kaiser, 22765 Hamburg
Thore Taschendorf, 22397 Hamburg



Erwähnenswert oder aber bemerkenswert?

Die „Altjunioren“ begehen ein Jubiläum

Die Gruppe der so genannten Altjunioren besteht jetzt im 16ten Jahr und hat am 1. März 2016 das 15-jährige Bestehen der Altjunioren-Abende gefeiert. In diesen 15 Jahren wurden neben diesen Vereinsabenden auch 25 Besichtigungsveranstaltungen in Hamburg und dem Umland organisiert. Diese Tatsache ist ebenfalls als ein vielleicht doch bemerkenswertes Jubiläum zu nennen.

Auch auf Grund dieser „Jubiläen“ hatte unser langjähriges Mitglied Jürgen Kluth die Spenderhosen angezogen und dann am 5. April belegte Brötchen und Getränke vorbereiten lassen. In launigen Versen dankte Jürgen zu Beginn des

Abends der Gründercrew und den derzeitigen Organisatoren der Altjunioren-Abende und der Besichtigungsveranstaltungen.

Es soll noch einmal kurz auf die Entstehungsgeschichte dieser Gruppe eingegangen werden: Das neue Vereinshaus der SVAOe stand kurz vor der Vollendung. Die Vorfreude war groß. Einige Fragezeichen gab es jedoch noch. Wie sollten Zuständigkeiten verteilt werden und würde man das schöne, große Haus auch ausreichend mit Leben erfüllen können? Unser Kommodore Jürgen Schaper („Fiffi“) hatte einen Aufruf an alle Mitglieder formuliert mit der Bitte um Ideen. Aufgefangen hatte diesen Ball auch der Ältestenrat. In einer Zusammenkunft, schon im ganz neuen Haus, wurden viele Möglichkeiten diskutiert. Heraus kam unter anderem die Idee, ehemalige Kuttersegler zu aktivieren. Es wurden

TOPLICHT

Schiffsausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten • Werftausrüstung

Unsere neue Adresse:

**Notkestraße 97
22607 Hamburg**

Tel.: 040 - 88 90 100
Fax: 040 - 88 90 1011
toplicht@toplicht.de

Öffnungszeiten:

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



„Der kleine Braune“

Kostenlose Katalog-
bestellung und Webshop
www.toplicht.de

mit Sabine Diercks, Karl-Heinz Klötscher, Jürgen Raddatz und Peter Mendt Mitglieder gefunden, die die Idee dann zur Ausführung brachten. Am 6. März 2001 trafen sich im neuen Vereinshaus viele Mitglieder der ehemaligen Juniorenabteilung – eine solche gab es in den 60er und 70er Jahren noch – um zu beschließen, dass man sich fortan monatlich einmal treffen wolle zu zwanglosem Klönschnack und ein bisschen Programm. Das erste Treffen der ehemaligen Junioren hatte damit stattgefunden. Ein Name für diese Gruppe war an diesem Abend auch diskutiert und gefunden worden: „Die Altjunioren“. Seit Anbeginn bestand in der Gruppe Einigkeit darüber, dass die Veranstaltungen nicht nur den ehemaligen SVAOe-Junioren offen stehen, sondern als Abend für alle Vereinsmitglieder bekannt gemacht werden sollte. Es sollte ein **offener Vereinsabend** werden, nur eben veranstaltet von den „Altjunioren“.

Hier gibt es nach wie vor, auch nach 15 Jahren, leider noch Missverständnisse. **Alle Mitglieder sind willkommen.** Der Vollständigkeit halber sei gesagt, dass dieser Vereinsabend an jedem ersten Dienstag im Monat stattfindet, ausgenommen in den Monaten Juni, Juli, August.

Ab 18:00 Uhr ist Einlass zum Klönschnack und ab 19:30 Uhr gibt es dann ein Programm.

Zum Programm der Altjunioren gehört es, dass meist zunächst eine kleine Geschichte vorgelesen wird, es dann einen Hauptprogrammepunkt mit Filmen oder Vorträgen gibt und zum Abschluss gemeinsam vier Shantys gesungen werden. Auch sind weiterhin vielseitige Besichtigungsveranstaltungen angesagt und in der Planung. Vielleicht werden die Altjunioren in diesem Winterhalbjahr ein paar Neugierige mehr begrüßen können.

Peter Mendt

Regatten, Sport und Wettkämpfe

Farr30 Weltmeisterschaft 2016 – Båstad Schweden

Gratulation an Max Augustin und Mannschaft!

Am 3. August richtete die Båstad-Marina in Schweden die „Farr30-Weltmeisterschaft“ und die „Swedish National Championship“ aus.

Wir segeln meine Farr30 „H.E.A.T.“ nun seit drei Jahren sehr intensiv und haben eine Menge Zeit in dieses Boot investiert. Um den Saisonhöhepunkt optimal zu bestreiten, haben wir die ORC-Weltmeisterschaft in Kopenhagen als Vorbereitung für die Weltmeisterschaft genutzt. Wir sind eine Woche gegen verschiedene Bootstypen gesegelt und konnten noch einmal einen großen Schritt in Richtung Trimm und Manöver leisten. Außerdem waren wir im direkten Kontakt mit anderen Farr30, unter anderen der des amtierenden Schwedischen Meisters „happyyachting.com“. Leider ist durch das Vermessungssegeln und anderen GPH-Werten ein direkter Vergleich nur schwer möglich, dennoch sahen wir uns in der Lage, mit der Farr30-Spitze mitzuhalten.

Eine Woche später ging es gut vorbereitet von Kopenhagen nach Båstad. Gemeldet waren 12 Boote, was für solch eine Klasse keine schlechte Meldebeteiligung ist. Unter anderem dabei die VolvoOcean Seglerin Dee Caffari auf dem Boot des Oman Sailing Teams und andere Profis, die sich auf den schwedischen und deutschen Booten befanden. Nach den Vermessungstagen wurden am 2. August die Pre-Worlds gesegelt. Nach drei Wettfahrten landeten wir auf dem 3. Platz. Uns wurde bewusst, dass sich starke

Teams im Feld befinden, wir aber trotzdem die Chance haben, in den Top 5 zu segeln.

Montag, erster Wettfahrttag: Mit den Ergebnissen 6, 4 und 5 befanden wir uns auf dem 5. Platz und waren recht zufrieden mit dem Tag. Der Weltmeister Dr. Harald Brüning aus Kiel, mit seinem Boot „Topas“ segelte sehr konstant und blieb seiner Favoritenrolle treu. Das Feld war jedoch eng zusammen, und der Kampf um das Podium war eröffnet.

Dienstag, zweiter Wettfahrttag: Mit den Ergebnissen 2, 1 und 2 machten wir einen großen Schritt in Richtung Podium und fanden uns auf dem dritten Platz wieder. Nicht nur wir waren erstaunt über diese Leistung, sondern auch andere Teams, die bis dahin nicht mit uns gerechnet hatten. Wir konnten zwei schwedische Topteams von den Plätzen 3 und 4 verdrängen. Generell separierte sich das Feld, und der Kampf um den Titel sollte zwischen fünf Teams ausgetragen werden, die nach den Punkten sehr nah beieinander lagen. Den Fünften und Erstplatzierten trennten nur 10 Punkte, und es lagen noch 6 Rennen vor uns.

Mittwoch, dritter Wettfahrttag: Wir gingen als Dritter in den Tag und waren damit eigentlich schon über unseren Erwartungen. Das Team funktionierte jedoch hervorragend und schlug sich bei um die 25kn Wind und bis zu 18kn Bootspeed gut. Wir versuchten alles, um den Podiumsplatz zu halten. Mit den Ergebnissen 4, 4, 2, 1 beendeten wir einen unglaublich anstrengenden Tag und lagen weiterhin auf Platz 3. Ab jetzt war das Feld sehr eng zusammen, da die beiden ersten Teams patzten und wir merkten, dass wir das Potential haben, mit der Weltspitze mithalten. Wir gingen früh ins Bett und bereiteten alles für den letzten und entscheidenden Tag vor.

Bewährter Versicherungsschutz mit neuen Vorteilen!



Der sichere Rundum-Schutz gegen alle Gefahren

Gedeckt sind alle Gefahren, denen die versicherte Yacht während der Dauer der Versicherung ausgesetzt ist, wie zum Beispiel Diebstahl, Feuer; höhere Gewalt, Sinken, Grundberührung, Kollision u.v.m.



Feste Taxe

Wir vereinbaren mit Ihnen eine feste Versicherungssumme, die bei Totalverlust ohne Zeitwertabzug ersetzt wird, damit Sie ein gleichwertiges Schiff erneut finanzieren können.



PANTAENIUS
Yachtversicherungen

Hamburg · Tel. +49 40 37 09 10

pantaenius.de

Donnerstag, letzter Tag: Wir saßen am Frühstückstisch, und man blickte in entschlossene Gesichter. Uns war bewusst, dass es nur wenige Punkte bis Platz 5 sind, und dass wir heute noch einmal alles geben müssen, um den Podiumsplatz zu behalten. Auf der anderen Seite waren es auch nicht viele Punkte bis Platz 1.

Es war extrem viel Wind angesagt für den letzten Tag, bis zu 30kn und eine hohe Welle. Doch wir wussten, dass es genau unser favorisierter Wind ist. Durch eine unglaubliche Teamleistung, surften wir auf den Vorwindkursen mit 20kn auf Platz 1 und 2 in den ersten Rennen. Ein Podiumsplatz war damit sicher, und wir hatten unser Ziel erreicht. Der Druck nahm jedoch nicht ab, da es jetzt sogar um den Weltmeisterschaftstitel ging. Wir lagen mit einem Punkt hinter dem Weltmeister „Topas“ und somit in Schlagdistanz.

Das Ankündigungssignal für das letzte Rennen ertönte und der Plan war: frei starten und auf unseren guten Bootsspeed setzen. Wir starteten am Schiff und führten das Feld zu Beginn an. Der Wind nahm noch einmal zu und es ging darum, das Boot schnell, aber vor allem fehlerfrei über den Kurs zu bringen. Wir führten bis zum letzten Vorwindkurs, verfolgt von dem schwedischen Team „Cheyenn“ auf Platz 2 und „Topas“ auf Platz 3. Also alles genau wie geplant. Der letzte Spigang war ein enormer Kampf. Das Adrenalin holte aus jedem noch einmal das Maximum an Kraft und Konzentration hervor, und wir fuhren als erste über die Ziellinie.

Wir blickten zurück und erwarteten die Schweden, die nur noch fünf Bootslängen vor sich hatten. „Topas“ wäre damit dritter und hätte insgesamt einen Punkt Rückstand auf uns, und wir wären tatsächlich Weltmeister. Doch es kam

anders, „Cheyenn“ fuhr einen Sonnenschuss kurz vorm Ziel und „Topas“ zog vorbei. Das war er der Titel... Er war zum greifen nah. Auch wenn wir unser Ziel mehr als erfüllt hatten, war es zuerst doch eine Enttäuschung.

Doch das Rechnen begann. Wir waren nach vier Tagen und 12 Wettfahrten punktgleich. Das bedeutete, dass die Anzahl der ersten Plätze zählen, und das wird gegen den alten Weltmeister wahrscheinlich nicht geklappt haben?!

Im Hafen ist der erste Gang zum Noticeboard, an dem das aktuelle Ergebnis hängt. „H.E.A.T“ auf Platz 1 punktgleich mit „Topas“. Wir haben gleich viele erste Plätze, jedoch mehr zweite und werden Weltmeister der Farr30 Klasse. Unfassbar...

Wir haben diesen Titel vor allem gewonnen, weil wir als Mannschaft unglaublich gut funktioniert haben. Wir sind sicher, schnell und diszipliniert gesegelt. Wir sind nicht nur das jüngste Team, mit einem Altersdurchschnitt von 24 Jahren, sondern auch ohne Profis an Bord unterwegs, worauf wir ganz besonders stolz sind. Das Team bestand aus Steuermann Max Augustin, Großtrimmer Fabian Damm, Genuatrimmer Jannik Dühren, Offset Dominic Müller, Taktiker Julian Stückl, Pit Björn Sievers und Vorschiff Dorian Heitzig.

Wir gratulieren unseren deutschen Freunden von der „Topas“, die wie immer sehr stark gesegelt sind und nach 12 Wettfahrten punktgleich mit uns sind.

Vor allem danken wir unseren Sponsoren, die dieses Projekt möglich gemacht haben. Wir werden den Titel im nächsten Jahr in Amerika verteidigen.

Max Augustin
mit Grüßen von der „H.E.A.T“

Besucht unsere Seite oder die Klassenseite für mehr Informationen:

<https://www.facebook.com/heat.farr30/>

<http://www.farr30.org/>

Wir fahren zur EM!

Alle vier SVAOe-J/24-Teams in Plymouth – die „Juelssand“ berichtet

12. August 2016 – Es geht los!

Bus beladen, eingekauft, Boot angehängt und sechs Mädels eingesammelt. Nun liegen 1186 km vor uns: 716 km Rechtsverkehr, zwei Stunden Fährfahrt, 470 km Linksverkehr. Von Montag bis Donnerstag finden die Wettfahrten der J/24 Europameisterschaft vor Plymouth statt. Wir freuen uns auf spannende Rennen und eine tolle Woche in England.

13. August 2016 – Angekommen!

Kurz vor acht Uhr erreichten wir die Queen Anne's Battery Marina. Obwohl das Wetter bei Sonnenaufgang sehr viel versprechend aussah, wurden wir mit einer Nieselregenepisode in England begrüßt. Eine Boots-Gabelstaplerfahrt, Vermessung, Anmeldung und eine Portion Fish and Chips später waren wir wirklich angekommen! Mittlerweile ist das Sommerwetter doch eingetrudelt...

14. August 2016 – EM 2016 – Practice Race Sonne, Sonne, Sommer!

Nachdem wir unser Schlafdefizit ausgeglichen hatten, ging es heute erstmals aufs Wasser. Wir konnten uns einsegneln, an unsere Aufgaben an Bord erinnern und ein erfolgreiches Practice Race absolvieren sowie ein bisschen Butterfahrt



Das Feld

genießen. Anschließend wurde auf der Terrasse des Royal Western Yacht Club die EM offiziell eröffnet mit Ale und Cornish Pasties.

16. August 2016 – EM 2016 – Tag 1

Was für ein schöner Tag auf See! Kaiserwetter in Plymouth: Sonne, viel Wind und etwas schwierige Wellen. Die Kreuzen forderten uns einige Optimierungsmaßnahmen ab, während die Vorwinder sehr gut liefen. Wir beendeten den Tag mit den Platzierungen 20, 21 und zum Abschluss 11 von 37 Schiffen. Nach dem Einlaufen wurde noch etwas gebastelt und entsalzt. Dann gab es



Abfahrt



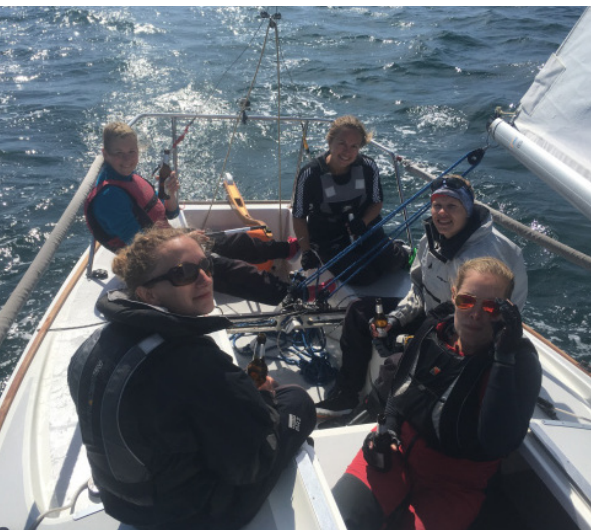
Reisegepäck



Kranen in Plymouth



Reiseverpflegung



▲ *Auf der Bahn*

Feuerwerk (Fotos: Juelsandrew)



An Land



German beer von der Deutschen J/24 KV und für uns einen Belohnungsburger auf der sonnigen Clubterasse.

17. August 2016 – EM 2016 – Tag 2

Schon wieder Kaiserwetter! Heute war etwas weniger Wind als am Vortag, sodass das Feld mit Genua durch die Wellen brauste. Einen kleinen Schreck bekamen wir beim Einsegeln: Wir waren mitten im Seitentesten mit der „Tinto“, als es knallte und auf einmal das Vorstag baumelte. Zum Glück konnten wir relativ schnell alles reparieren und starteten pünktlich zum vierten Rennen der Serie. Leider war dieses erste Rennen kein guter Anfang, denn nach einer frustrierenden Wettfahrt und einer teuren Prozentstrafe in der Zone landeten wir auf dem [Streicher] Platz. Die zweite Wettfahrt begann ähnlich schlecht mit unserem Start 1,5 Minuten nach allen anderen. Doch wir begannen mit einer sehr erfolgreichen Aufholjagd. Leider berührten wir nach der zweiten Kreuz die Luvtonne, sodass wir auch aus diesem Rennen eine Prozentstrafe mitnahmen. Glücklicherweise konnten wir den Tag noch mit zwei guten Starts und gelungenen Rennen auf den Plätzen 10 und 9 abschließen. Das Abendprogramm bestand aus dem ersten Teil der großangekündigten Englischen Feuerwerks-Meisterschaften. Drei Teams gaben hintereinander ihr prunkvolles Feuerwerk zum Besten – wirklich beeindruckend und sehr laut!

18. August 2016 – EM 2016 – Tag 3

Heute fiel unser Bericht kurz aus: Streicher, schlechtes Rennen, Blackflag-Start. Die Stimmung war entsprechend. Zum Abend gab es die zweite Runde der Englischen Feuerwerks-Meisterschaften. Unsere Jury

kürte schlussendlich eindeutig Gala Fireworks zum Sieger, jetzt fragen wir uns noch, wie die nationale Jury entschieden hat.

19. August 2016 – EM 2016 – Tag 4

Der letzte Tag der EM begann mit grauem Himmel und Flaute. Schnell riss der Himmel jedoch auf, sodass wir schon bald wieder in Shorts unterwegs waren. Der Wind drehte und war recht löchrig, sodass wir erstmal etwas warten mussten, bis sich ein konstanter Wind durchsetzte. In der Zwischenzeit wurden wir (wie übrigens schon während des gesamten Events) durch unseren sehr freundlichen Wettfahrtleiter über Funk mit vielen „Sorry“s und „unfortunately“s auf dem Laufenden gehalten.

Als die Bedingungen für konstant genug befunden worden waren, wurde gestartet. Wir fuhren nach links raus und verhungerten nach einem recht stumpfen Crash im verschwindenden Wind, während der neue Wind rechts einsetzte... . Trotz drastischer Taktik war auf dem inzwischen sehr einseitigen Kurs keiner mehr zu holen.

Im zweiten Rennen stimmte vieles: die Startseite, die Kreuzseite, Höhe und Bootsgeschwindigkeit, die Konzentration. Und so fuhren wir zu guter Letzt noch auf einen 7. Platz, der die verzweifelnden Gemüter besänftigte.

Am Abend wurden im Royal Western Yacht Club die Sieger und Helfer der Veranstaltung gekürt. Herzlichen Glückwunsch an die Teams auf dem Treppchen: „Phoenix“ (GBR) auf Platz 1, „JJO-ne“ (GER) auf Platz 2, „Gekko“ (JPN, daher nicht in der EM Wertung) auf Platz 3 und das junge irische Team „Kilkullen“ auf Platz 4, bzw. 3!!! Die „Tinto“ wurde 6., der „Hungrige Wolf“ segelte auf Platz 8 und die „Luv“ auf Platz 11.

Für uns endete diese EM auf einem verbesserungswürdigen 24. Platz als erstes Damenteam. Vielen Dank an alle Mitwirkenden dieser Veranstaltung! Wir hatten eine tolle Woche in Plymouth (vermutlich mit dem besten Wetter des Jahres) und waren beeindruckt von der Hilfsbereitschaft unserer Gastgeber!

Bis bald,
eure Juelessander

Opti-B-Regatta des Heikendorfer Segel-Clubs

Im Rahmen der Kieler Woche, am 18. und 19. Juni 2016, richtete der Heikendorfer Segel-Club eine kleine B-Regatta in der Heikendorfer Bucht aus.

Die drei Optis „Louwiki“, 11663 mit Mieke Kaiser, „Happy Hour“, 11241 mit Nils Wittich und „Mausey“, 10876 mit Martha Dingeldein waren für die SVAOe mit am Start.

Die Wettervorhersage sagte mäßige Winde voraus. Am Sonnabend wurden die Kinder dann aber doch von westlichen Winden um 4–5 Bft überrascht. Die drei hatten jetzt das erste Mal mit und gegen die Welle zu segeln. Es war sehr anstrengend und brachte auch einige Kenterungen mit sich.



Auf der Kieler Förde bei 4 bis 5 Bft aus West



Die Optikinder an Bord eines alten dänischen Feuerschiffs (Fotos: Susanne Dingeldein)

Am Sonntag lief dann bei etwas weniger Wind und Welle alles besser. Nils hat sich am besten geschlagen, doch alle drei hatten viel Spaß und haben eine Menge dazu gelernt.

Susanne Dingeldein

Zwei Feva-Wochenenden am Wittensee

Beim Wassersport-Club Wittensee (WSCW) wurden am letzten Juniwochenende ein Feva-Trainingscamp und eine Woche später eine Regatta angeboten. Wir ergriffen mit „Take it easy“ die Chance und nahmen teil.

Trainingscamp:

Da wir erst am Sonnabend anreisten, kannten wir zunächst noch niemanden. Es begann gegen neun Uhr mit einem Frühstück. Sehr schnell fühlten wir uns in die Gruppe integriert. Nach dem Frühstück ging es ans Boot-Aufbauen, und gegen 11 Uhr begann das Training mit einem up-and-down-Kurs. Um 16 Uhr fuhren wir wieder rein und aßen Mittag. Gegen 19 Uhr fuhren wir nochmal raus.



Das Feld zieht sich auseinander

Das war alles sehr locker. Als wir später die Boote wieder an Land hatten, war das Wasser warm und die Kräfte waren noch nicht aufgebraucht, sodass wir noch gebadet haben. Am Sonntag ging es an ein Wettfahrtraining. Wir segelten so gut, dass wir insgesamt den zweiten Platz gemacht hätten, wenn gewertet worden wäre.

Wir haben an beiden Tagen viele gute Tipps bekommen, und es war toll, mit mehreren Fevas zusammen zu trainieren.

Regatta:

Eine Woche später ging es dann wieder zum Wittensee. Diesmal zum „Opti-Feva-Meeting“,



WEGENER JACHTWERFT

ES KOMMT AUF JEDES DETAIL AN.



Individuelle
Yacht- Neu-
und Ausbauten



Osmose-,
Maler- und
Lackarbeiten



Teakdecks,
Holzmasten,
Reparaturen



Rundum-
Service und
Winterlager

Deichstr. 23-27
22880 Wedel
Tel. 04103/3344
info@wegenerjachtwerft.de
wegenerjachtwerft.de



Fevas am Startboot



Üben, üben, üben...



Sonne und Schatten vor den Ufern des Wittensees



An der Bahnmarke

unserer ersten Feva-Regatta. Glücklicherweise konnten wir das Boot die Woche über beim WSCW stehen lassen. Also haben wir am Freitag nur unser Zelt aufgebaut und am Boot die letzten kleinen Arbeiten erledigt. Sonnabendmittag ging es nach der üblichen Steuermannsbesprechung dann endlich aufs Wasser. Die Bahn war ein einfacher Dreieck-Schenkel-Kurs, wobei die Luvtonne für die Fevas höher als bei den Optis lag.

Das Wetter war am gesamten Regattawochenende sehr abwechslungsreich. Von 1 bis 5 Bft, in Böen 6 bis 7, war alles dabei. Auch Sonne und Regen haben sich gefühlt stündlich abgewechselt.

Der erste Start lief ganz gut, gefolgt von einer schönen Kreuz. Aber schon auf der ersten Kreuz hatten wir hart zu kämpfen, denn kurzzeitig kamen plötzlich Böen mit ca. 6 bis 7 Bft. Danach flaute es aber wieder ab, und wir konnten bei gleichmäßigem Wind drittes von sechs Booten werden. Die beiden Wettfahrten danach waren aus unserer Sicht weniger schön – einmal Vierter und danach Fünfter.

Am Sonntag war bereits um zehn Uhr erster Start. Wir aßen Frühstück und bauten entspannt das Boot auf. Dann ging es raus für die letzten zwei Wettfahrten. Auch wenn wir am vorigen Abend erst später ins Bett gegangen sind, hatten wir beide ein besseres Gefühl. Das Wetter spielte auch mit und war nicht mehr so wechselhaft. Und wie wir es gehofft hatten, war es auch: in der vierten Wettfahrt Zweiter und in der letzten Erster. Somit waren wir nach dem Low-Point-System insgesamt Zweiter und erstes deutsches Boot. Den ersten Platz belegten zwei ältere Dänen, die mit verdienten vier Punkten gewannen. Wir danken dem WSCW für die tolle Veranstal-



*Aufslippen, abtakeln, verladen
(Fotos: Ulrike Meyer)*

tung und vor allem Jan-Martin Lührs für die Organisation von Trainingscamp und Regatta!

Jonas Schuldt und Fritz Meyer

Sommerfest der Jugendabteilung, Taufe der neuen RS-Feva

Wie in den Vorjahren nutzten wir den Vorabend des Hamburger Jugenseglertreffens, um unser Sommerfest am Alsterufer zu feiern. Bei lauschigem Wetter konnten Würstchen vom Grill genossen werden. Die „Teufelsbrück“ sorgte für die musikalische Untermalung. Im kleinen Kreis taufte Linea Zwirner die neue RS-Feva auf den Namen „Chill mal!“, passend zum Schwesterschiff „Take it easy“. Mit dieser neuen 2-Hand-Jolle wollen wir die Lücke zwischen frühen Optiaussteigern, bzw. Quereinsteigern im Alter von ca. 13–14 Jahren und unseren weiterführenden Jugendbootsklassen schließen (420er, Jugendwanderkutter). Die RS-Feva ist eine relativ neue Bootsklasse (seit ca. 2003), die sich durch ihre einfache Handhabung gut als Umsteigerboot in größere

Jollen eignet. Seit 2006 gibt es auch in Deutschland reine Feva-Regatten. Durch das Rumpfmateriale PE (Polyethylen) ist das Boot leicht, unsinkbar und vor allem besonders pflegeleicht. Neben Großsegel und Fock ist das Boot mit einem Gennaker ausgestattet. Fotos der RS-Feva finden Sie im Beitrag „Zwei Feva-Wochenenden am Wittensee“.

Wir setzen das Boot zur Zeit Montags und Dienstags im Jollentraining auf der Alster ein. Insbesondere am Dienstag können wir mit der Betreuung durch Björn Spiekermann und Lukas Semke Einsteiger in die Jolle intensiv betreuen.

Sven Becker, Jugendobmann

Fahrtensegeln in der SVAOe

Sommergrillen in Borsfleth

Trotz der unglücklichen Tide an diesem Wochenende, dem 27. bis 28. August, haben es über 60 SVAOe-er zum Sommergrillen nach Borsfleth geschafft. Da die Rinne in Borsfleth im Winter/Frühjahr nicht gebaggert werden konnte, mussten die Segler zusehen, dass sie am Sonnabend mit dem Vormittagshochwasser (10:48 Uhr) in den Hafen einliefen. Einige von ihnen waren schon am Freitag bis nach Glückstadt gesegelt. Somit brauchten sie am nächsten Tag nur noch eine Stunde ums Eck fahren oder sie waren sogar schon am Freitagabend vor Ort.

Andere sind in der Früh ab 6:00 Uhr Sonnabendmorgen aus dem Hamburger Yachthafen ausgelaufen und gegen die Tide motort, um rechtzeitig bei HW vor der Stör zu sein, was den meisten gelang. Knapp eine Stunde nach Hochwasser



*Bei schönstem Wetter: Tafeln im Garten
(Foto: Tomas Krause)*

ist es einer Yacht mit 2,10 Meter Tiefgang noch geglückt, sich durch den weichen Schlick zu wühlen und anzulegen.

Denn das ist leider mit dem sonst so schönen Tidehafen Borsfleth verbunden: Wenn er nicht jährlich in der Wintersaison gespült wird, schlickt er so auf, dass durchschnittlich tiefgehende Yachten, also etwa mit 1,60 bis 1,80 Meter, höchstens zwei Stunden vor und nach Hochwasser unbehinderten Zugang haben und das auch nicht an allen Plätzen. Der Hafenmeister spricht von einem Zentimeter Aufschlickung je Tag! Da nun der kleine Verein SSVB, der den Hafen betreibt, im letzten Jahr „in besonderen Umständen“ und nicht voll handlungsfähig war, unterblieb das Spülen. Die Folgen sind für die Segler der Elbe ziemlich verheerend, da das Störloch für sie der wichtigste Hafen zwischen Wedel und Cuxhaven ist. Eigentlich müssten sie sich zusammentun und dem SSVB Unterstützung anbieten.

Ab 17:00 Uhr wurden die Tische aufgebaut, die Grills gezündet und köstliches Fleisch, Würstchen, Bauchspeck und Scampis zubereitet. Bunte Salate und verschiedene Dips mit Grünzeug schmückten die Tische. Auf dem neu angelegten

Grillplatz hinter dem Fahrradhäuschen wurde bis Mitternacht gegessen, getrunken, und Urlaubserlebnisse wurden ausgetauscht.

Am Sonntagmorgen habe ich folgende Segelyachten und Motorboote im Hafen gesichtet: Andiwe (U. Selter), Ballerina 2 (Beilken), Circle (Raschdorf), Falke (Nietsch), Fierboos (Körner), Fräulein von Hamburg (T. Krause), Greif (Andresen), Havkarlen (Rainsborough), Kalea 2 (D. Selter), Lord Jim (Lyssewski), Luise (Lunau), Now (Six), Rasmus (C. Radde), Ratokker III (Pflughaupt), Schwalbe (Schaper), Sirkka (Dartsch), Soi (Mohr), Swift (Gustafsson), Tilda (Rüter), Wikinger (W. Mackens) und



*Borsfleth: Hafen ohne Wasser
(Foto: Jürgen Schaper)*

Familie Menk mit ihrem Boot. Zu Gast waren Orca (Hudemann), Chosi IV (Wunderlich) und King Lui (Didow). Mit dem Auto kamen Familie Düpré, Katharina und Andreas Völker und Wolfgang Treu mit Freunden.

Ich war sehr angetan von der Annahme dieser Veranstaltung, vor allem, weil auch seltener gesehene SVAOe-er dazu kamen und manch nette Gäste aus anderen Vereinen.

Dörte Stry



Basteln in Tallinn

Ein Baltischer Sommer „Gunvør“ bereitet sich auf eine erneute Südseereise vor

Da wir 2020 wieder in die Südsee wollen und dazu die Crew brauchen, müssen wir dafür sorgen, dass nicht Kinder, die Fußball spielen oder Gott behüte uns, Triathlons mitmachen, zur Besatzung werden. Deshalb haben wir uns im Dezember 2015 bei uns zu Hause versammelt, viel Alkohol gereicht (nicht den Kindern!) und den folgenden Sommer geplant. Mit einigen Gläsern Wodka war gleich verschärftes Training angesagt, da eine Sommertour in die Bal-

tischen Staaten und nach Kaliningrad (ehemals Königsberg) beabsichtigt war.

Gleich vorab, das mit dem Segeln war so eine Sache. Davon gab es in 2016 nicht so viel. Erst musste die Pfingst-Mannschaft ca. 40 Stunden mit Motor von Hadersleben nach Öland fahren. Danach hatten Daniel Rüter und Jan Keppler mit ihren Familien das Vergnügen, den Motor 20 Stunden lang von Gotland bis Estland zu benutzen. Ob die ca. 500 Seemeilen, die Arne Moritz dann hoch am Wind bei bis zu 35 Knoten Wind von Gdansk nach Gelting segelte, besser waren, ist fraglich. Klar ist, dass mindestens 1,5 Personen (Yella ist schwanger) mit gestör-

60 Jahre Vorsprung

Tickets - Administrationsoftware
Hardware - Beratung - Service

BECKERBILLETT

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



Schönes Segeln in Estland

tem Gleichgewicht nicht von den Vorteilen der 30°-Neigung eines Segelschiffes an der Kreuz überzeugt waren. Nein, 2016 war kein guter Segelsommer.

Die Überführung von Dänemark zur Ostküste Schwedens wurde von meiner üblichen dänischen Pfingstcrew in einem Rutsch gemacht, mit nur einem (sehr empfehlenswerten) Stopp auf Christiansø, nordöstlich von Bornholm. Die zwei Klippen haben Jahrhunderte lang den Dänen als Festung gedient. Wir hatten das besondere Vergnügen, eine Führung durch eins unserer Besatzungsmitglieder zu bekommen, da der 17. Vorfahre seiner Familie dort als Kommandant vor 350 Jahren maßgeblich an dem Bau der Festungsanlagen beteiligt war.

Daniel Rüter und Jan Keppler haben dann zwei

Wochen getestet, ob man gut mit sechs Erwachsenen und zwei zweijährigen Kindern auf der „Gunvør“ segeln kann. Bei der obligatorischen Crewparty in Tallinn, wo Sheila und ich das Schiff wieder übernommen haben, hatten wir den Eindruck, dass dies nur mit einem klaren Ja zu beantworten ist. Die vordere Eignerkoje mit dem großen Lee-Segel scheint eine hervorragende Spielwiese zu sein und auch im Salon scheint es ausreichend Platz zu geben, um alle erdenklichen Spielsachen entgegen allen erdenklichen TÜV-Vorschriften herumzustreuen. Verblüffenderweise haben wir nachher nur eine einzige, kleine Kindersocke gefunden, statt der von uns erwarteten Masse an Spielzeug, Windeln und anderen Hinterbleibseln. Wenn Teenager in der Vergangenheit an Bord gewesen sind, hatten wir eine viel größere „Ausbeute“.

Die nächste Woche wurde bestimmt durch unsere estnischen Freunde, die eine ausgeprägte Liebe zu ihrem Land mit einem sehr großen organisatorischen Talent verbinden. Wunderbare Segeltörns zwischen den Inseln im Westen Estlands wurden mit ausgiebigen Ausflügen an Land gekoppelt. Highlights waren das Mittagessen mit dem Premierminister Estlands (zufällig am Nachbartisch im Hafen von Dirhami) und das Elf(!)-Gänge-Menü im Padaste-Herrenhaus auf der Insel Muhu.

In der Nähe von Pärnu gab es dann den nächsten Crewwechsel. Eine 100% kanadische Crew ging an Bord und konnte in den verschiedenen Häfen zumindest vom Akzent überzeugend die Frage nach dem Wahrheitsgehalt des kanadischen Heimatshafens beantworten. In Roomasaare kreuzten sich die Wege der „Gunvør“ wieder, da Daniel und Jan diesen als ersten Hafen in Estland angelaufen hatten. Der Hinweis des

Hafenmeisters, dass wir uns auf den üblichen Platz legen sollten, war aber nicht sehr hilfreich. Dafür gab es eine kanadische Gästeflagge am Fahnenmast. Es ist eine hervorragende Marina, wie fast überall im Baltikum. Wer dort segelt, kann mit eigenen Augen sehen, wie die EU versucht, auch in entlegenen Gebieten den Lebensstandard zu verbessern. Nicht nur sind die Anleger komplett renoviert, auch die sanitären Anlagen sind in einem Topzustand, meist mit dazugehöriger Sauna. Hinzu kommen die sehr zuvorkommenden Hafenmeister(innen), so dass man sich als Gastlieger sehr willkommen fühlt. Leider konnten wir auf Grund des Tiefganges nicht in Kuressaare einlaufen, hatten aber das Vergnügen, dass wir das sehr sehenswerte



„Gunvør“ in Kaliningrad



Canada Day Party in Tallinn

Schloss aus dem Mast der „Gunvør“ sehen konnten. Hinzu kam, dass es im Schloss eine interessante Ausstellung über die Geschichte Estlands gibt, die, was besonders der Besatzung gefiel, von der Estnischen Gemeinde in Toronto/Kanada mitfinanziert ist.

Die Überfahrten nach Ventspils und Klaipeda (ehemals Memel) waren geprägt von einer unangenehmen Dünung aus Südwest. Die Städte, die wir ja bereits vom Baltic Sprint Cup Mitte der 2000-er kannten, sind auch nicht besonders spannend. Wie alle Hafenstädte längs der Küste wurden diese im Krieg fast vollständig zerstört und recht lieblos von den Sowjets wieder aufgebaut. Hingegen lohnen sich Ausflüge ins Hinterland und ein Besuch diverser Museen. Nachdem die deutschen Ordensritter im 13. Jahrhundert weite Gebiete im Baltikum unter ihre Herrschaft bringen konnten und christianisierten, wurden die Hafenstädte als Mitglieder der Hanse kulturell stark deutsch geprägt. Dänen, Schweden und Russen regierten fortan 500 bis 600 Jahre lang die Region. Viele der Schlösser und Herrenhäuser können auf 15 bis 20 Generationen derselben Familie deutscher Adliger zurückblicken. Die Namen der Geistlichen, die die Kirchen und Klöster bevölkerten, waren eindeutig deutsch.



Die Königin-Luise-Brücke in Tilsit

Erst in der Folge des 1. Weltkriegs wurden 1920 die Republiken Litauen, Lettland und Estland gegründet und fast alle „Fremden“ im Namen des Nationalismus vertrieben. Es begann eine neue Zeitrechnung für diese Region.

In Klaipeda übernahmen dann unser Sohn Ian mit Fabian Damm und anderen Jugendlichen das Schiff, um den Sprung nach Kaliningrad (ehemals Königsberg) zu wagen. Mit Michael Rüter als „Anstandsdame“ war ich sicher, dass besonders der weibliche Teil der Crew immer einen Ritter zur Seite haben würde. Da die Russen vor Baltijsk (ehemals Pillau), wo ein großer Flottenverband stationiert ist, eine größere Übung abhielten, wurde die „Gunvør“ in einer sehr militärischen Art über Funk unter „Verwaltung“ genommen und zielgenau in den Hafen dirigiert. Dort wurde dann mit vielen Beamten die Einklarierung vorgenommen. Bis heute hat keiner an Bord verstanden, warum eine junge Beamtin akribisch jedes Schapp und alle Ausrüstung fotografiert hat. Zum Glück war keiner

vorlaut und kommentierte dies nicht, da sich nach einiger Zeit herausstellte, dass einer der Beamten fließend deutsch sprach.

Die nötigen Visa für die Einreise nach Kaliningrad zu bekommen, war zwar etwas umständlich, aber nicht der bürokratische Alptraum, den wir befürchtet hatten. Ian hatte mit einem Yachtklub in Kaliningrad Kontakt aufgenommen, um eine Einladung für die Crew und das Schiff zu bekommen, die aber nicht in der ursprünglichen Form von der Botschaft in Kopenhagen anerkannt wurde. Auch mussten diverse Bescheinigungen beigebracht werden, besonders eine Bestätigung der Krankenversicherung. Als alle Papiere ordnungsgemäß zusammengestellt waren, ging es auf der Botschaft dann recht zügig.

Michael hat natürlich seinen eigenen Weg gefunden und als einziger die Dame im Konsulat in Hamburg mit seinem Charme überreden können, ihm ein Visum mit mehrfacher Einreise zu erteilen.

Sheila und ich haben mit dem Flugzeug den Weg nach Kaliningrad gefunden (das Hotel hatte eine Einladung für uns ausgestellt), und wir haben alle gemeinsam mit einem Mietwagen die „Oblast Kaliningrad“ erkundet. Wir kamen bis Sowetsk (ehemals Tilsit) am Übergang zu Litauen mit historischer Königin-Luise-Brücke über die Memel.

Auch Königsberg ist im Krieg fast völlig zerstört und dann sowjetisch aufgebaut worden, aber der Rest des Gebietes zeigt deutlich die norddeutschen Wurzeln. Immer wieder kommt man in kleine Städte und Dörfer und fühlt sich nach Schleswig-Holstein versetzt. Es war ein eigenartiges Gefühl, durch die Landschaft zu fahren und sich vorzustellen, dass sowohl die ursprüngliche Bevölkerung vertrieben worden ist, als auch die „neue“ Bevölkerung größtenteils zwangsumgesiedelt wurde.

Unsere jüngere Crew hatte einigen Kontakt zu jungen Kaliningradern (Kindern!), die sich mehrheitlich gen Westen und nicht nach Moskau orientieren möchten. Es war auch relativ einfach, Restaurants zu finden, die vernünftiges Essen servieren können. Nur mit einer freundlichen Bedienung hapert es dann doch meistens! Was uns alle überrascht hat, war, wie modern das ganze Gebiet ist und wie umfassend große Teile restauriert worden sind. Wieder sah man die großzügige Handschrift der EU, die versucht, eine gewisse wirtschaftliche Stabilität auch jenseits der Außengrenzen zu erreichen.

Der Törn nach Gdansk/Polen via den kleinen Hafen Hel war dann eher eine Formalität. Wieder gab es dort einen Crewwechsel, wo Arne Moritz mit seiner Verlobten Yella und einigen Freunden das Boot übernahmen.



FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN

Eine Länge voraus.



Tel. 040.328 101-4701 • www.firmenich-yacht.de



*Ich wollte schon immer einen T34 haben!
(Fotos: Witt family)*

Eine sehr stabile Westwindlage hat dann den Rest des „Baltischen Zirkels“ bestimmt. Arne ist via Bornholm mit Wind von Backbord bis Ystad gesegelt, bevor es dann auf dem anderen Bug mit vielen Schlägen um die Südspitze Dänemarks Richtung Flensburger Förde ging. In Gedsø wurden schließlich aus fünf nur noch drei Segler, die in Gelting zwar gutes Mutes, aber doch sehr froh über das Ende die Sommertour der „Gunvør“ abgeschlossen haben. Fast 2000 sm bei anspruchsvollen Bedingungen, und ohne dass „Gunvør“ außer ein paar Kleinigkeiten eine Nachbehandlung in der Werft braucht, macht Hoffnungen auf die Südsee. Danke an alle in der Crew, die dies möglich gemacht haben. Wir sehen uns alle wieder im November, um nach viel Wein und Gesang den Törn 2017 zu planen. Der Arbeitstitel ist: Limfjorden.

Karsten Witt

Alle Matrosen an Bord und auf in den Osten!

Mit kleinen Kindern segelt es sich anders

Vorbemerkung: Dieser Beitrag ist eine Ergänzung zum vorangehenden „Baltischen Sommer“ aus anderer Sicht.

Lange war es still um die „Gunvør XL“, nachdem sie von ihrer Weltreise wohlbehalten im Hafen Wedel eingelaufen war. Doch erstrahlt sie in neuem Glanz. Die Crew ist ihr natürlich treu geblieben und beim nächsten, wenn auch etwas kleineren Abenteuer schon wieder dabei: **Der Ostsee-Umrandung 2016.**

Ganz spurlos ist die Pause an der Crew aber nicht vorübergegangen: Zwei neue, kleine Matrosinnen verstärken die Mannschaft mittlerweile. Die beiden, Ida und Jella, erkundeten das Boot am ersten Tag sofort aus neuer, für uns ungewohnter Perspektive.

Erstes Fazit:

1. Laufen üben geht besonders gut zwischen Vor- und Achterkoje quer durch den Salon, Spielen auf der Eigenerkoje im Vorschiff (Achtung: Vor dem Schlafen alle Duplo-Steine wiederfinden und entfernen!).
2. Selbst Daniel, der glaubt, mitten auf den Weltmeeren schon sämtliche Schrauben auf diesem Boot getauscht zu haben, musste neue Ritzen und Verstecke an Bord aufspüren, als es darum ging, verlorene Gummities und Schnuller wiederzufinden.
3. Schwimmwesten werden mit mehr Pflichtgefühl angelegt, wenn man von der eigenen Tochter mit einem ernsten „Schwimmi!“ daran erinnert wird.



Flaggenparade im Cockpit

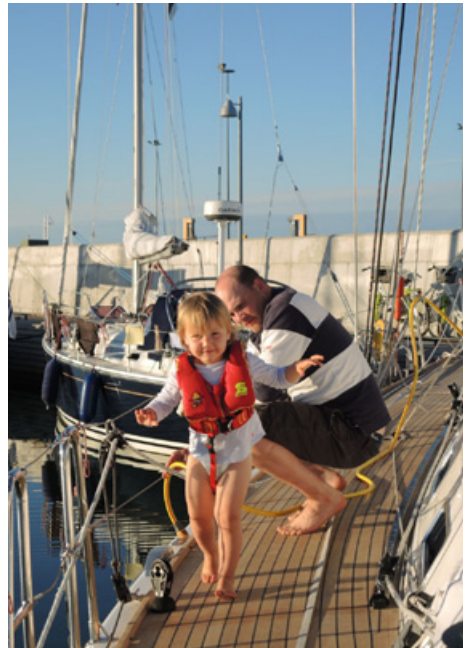
Aber beginnen wir am Anfang der Reise. Karsten hatte die „Gunvør“ mit der Vorcrew bereits nach Öland gebracht. Hier übernahmen Nina, Jan, Ida, Telse, Daniel und Jella sowie Jörg und die Segelnovizin aber umso erfahrene „Tante“ Gesche das Boot mit dem Auftrag, es nach Tallinn, Estland, zu überführen. Gerne doch!

Bei bestem Segelwetter mit Sonne und moderatem Wind starteten wir nach den üblichen Basteleien in Borgholm zur Nordspitze Ölands nach Byxelkrok. Hier klang der Tag mit typisch schwedischem Essen (Pellkartoffeln) und dem ersten Sundowner im Cockpit aus. Laut Daniel gibt es von solch warmen Abenden, an denen man draußen im Cockpit sitzen bleiben kann, in Skandinavien maximal 10 pro Jahr. Wir hatten noch 11 Abende vor uns und waren gespannt, wie viele wir davon genießen sollten.

Die Segeltage und -strecken wollten wir jedoch der Crew anpassen, je nachdem, was kleine Matrosinnen und Schwangere für Wind und Wellen mögen. Den starken Wind am nächsten Tag wetterten die Damen also am Strand ab, die Herren mit Basteleien an Bord – um den Abend schon wieder bei Sonne im Cockpit verbringen zu können. Dann ging es endlich los gen Osten!

Der Schlag nach Gotland war Champagner-Segeln: Sonne, richtiger Wind, richtige Richtung, und schon konnten wir direkt am Hafenbüro von Visby anlegen. Die mittelalterliche kleine Stadt ist hübsch anzuschauen. Und wir durften den Höhepunkt des schwedischen Jahres hier verbringen: den Midsommar-Abend. Gemeinsam mit halb Visby tanzten wir um die Midsommar-Stange und sangen schwedische Volkslieder. Es endete übrigens wieder draußen im Cockpit. Sollte Daniels Vorhersage leicht untertrieben sein, oder nahmen wir tatsächlich sämtliche Sommerabende Skandinaviens am Stück mit?

Jedenfalls waren wir gut vorbereitet auf die längste Etappe unserer Reise, die Überfahrt nach Estland. Und hier zeigte sich, dass die



Ida berichtet vom Vorschiff



Jella steuert

Tropen-Erfahrung der „Gunvør“ für uns Gold wert war:

Wir waren mitten im warmen, skandinavischen Sommer. Es war sehr sonnig und wurde sehr, sehr flau, nicht nur bis zur Nordspitze Gotlands, sondern auch auf den nächsten Meilen quer über die Ostsee gen Estland. Zeit für den Motor, Auto-Piloten und vor allem die Sprayhood-Verlängerung! Gefordert waren nicht so sehr die erfahrenen Segler unter uns, sondern bei voraussichtlich 24 Stunden Fahrt unter Motor die Kinderbetreuer. Das Cockpit konnte dank Tropen-Sprayhood-Sonnenschutz zur Lego-, Mal- und Gesangszone erklärt werden, und am meisten ins Schwitzen kam die Neu-Seglerin Gesche – nicht beim Steuern-Üben, sondern beim Spielen. Erst nachts kamen ein wenig Wind aber auch Regen auf, so dass es vor der estnischen Insel Saaremaa zum ersten Mal die Gelegenheit

gab, noch das Ölzeug hervorzukramen (Achtung, Schwangere: es kann innerhalb von zwei Wochen tatsächlich zu klein werden).

Es folgten ein paar Tage mit wenig Wind und viel Sonne zwischen den Inseln vor dem estnischen Festland. Wir fuhren von Hafen zu Hafen und schauten uns die Umgebung an, zum Beispiel das malerische Kuurasaare mit altem Schloss. Auch eine Fahrradtour ins Innere der Inseln lohnte sich. Die Inseln waren bis zur Wende Sperrgebiet und sind an vielen Stellen noch entsprechend naturbelassen.

Die Häfen sind alle sehr gut ausgestattet. Die recht frisch renovierten sanitären Anlagen (alle mit Sauna) hatten einen Standard, den wir bisher sehr selten angetroffen haben. Die Hafenmeister waren sehr freundlich, sprachen meist gutes Englisch und setzten für uns extra die kanadische Flagge. Nur das Segeln kam etwas zu kurz – entweder gab es keinen Wind, oder er kam direkt von vorn. So hatten Motor und Autopilot viel zu tun, und alle konnten steuern. Ida hielt das Vorschiff unter Kontrolle, und Jella schaffte es, mit einem kräftigen „deuer, deuer“



Der liebste Spielplatz



Regen kam nicht gut an... (Fotos: Telse Rüter)

den Autopiloten zu überlisten und uns im Kreis fahren zu lassen. Aber am zweiten Rad standen Daniel und Jan und hatten alles im Griff. Die „Gunvør“ ist kindersicher!

Den Abschluss der Reise bildete das Einlaufen im alten Olympiahafen von Tallinn, wo uns Sheila, Karsten und die Nachfolge-Crew mit einer Party zum Canada-Day begrüßten – am mindestens zehnten skandinavisch-nordeuropäischen Sommerabend.

Telse Rüter

Bei Wind und Wetter Auf See, an Bord „Luv“

Der Wind ist auch nicht mehr das, was er mal war. Diese Bemerkung ist natürlich 'ne Binse. Der Wind ist immer und zu jeder Zeit anders als eben gerade. Er ist ja das sprichwörtlich Unstete, der zuverlässig Unzuverlässige. Dauernd in Bewegung, rechts- oder rückdrehend, böig, stürmisch, zunehmend oder abflauend. Und dann noch die 360 verschiedenen Richtungen, aus denen er wehen kann, vermischt mit Dutzenden von unterschiedlichen Temperaturen, Nebel, Regen, Eiskristallen, Gischt.

Landratten gehen solche differenzierende Betrachtungen zur Luftbewegung sonstwo vorbei. Wenn Kachelmann oder seine Epigonen abends das Wetter von morgen verkünden, interessieren sich 99 von hundert Zuschauern allein für die Wahrsagungen zu Sonne und Regen. Wir Seeleute, Segler zumal, können aber gar nicht genug Details zum Wind, seiner Stärke, seiner Richtung und seiner Dauer erfahren. Hängt davon doch unser Fortkommen, unser Wohlbefinden, unsere Sicherheit ab.

Nehmen wir zum Beispiel mal den Wind von heute. Er bläst vom Nordwesten der nördlichen



Seemann

& Söhne

www.seemannsoehne.de				
Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG				
Schenefeld	Blankenese	Rissen	Groß Flottbek	Bestattungen
Dannenkamp 20	Dormienstraße 9	Ole Kohdrift 4	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.

USA in Richtung Bermuda. Wir lassen uns von ihm nach Südost blasen. Windstärke sechs, flotte Fahrt. Da sollten wir dem Wind doch dankbar sein. Sind wir aber nicht. Bläst er doch nicht nur die „Luv“, er schiebt auch noch ziemliche Wellenberge vor sich her. Und die verderben alles. Claus kann sich am Ruder noch so anstrengen, den Kurs 156 Grad hält er beim besten Willen nicht. Die See reißt das Heck unseres Bootes mal hierhin, mal dahin. Vorn schießt die „Luv“ unvermittelt mal nach Backbord, mal nach Steuerbord. Die Delphine, die ihre eleganten Hechtsprünge eben haarscharf am Bug vorbei zielen, müssen höllisch aufpassen, nicht doch mal von der erratischen Bordwand eine gewischt zu bekommen.

Zum Kochen abkommandiert, verzweifle ich in der Kombüse an den überall herumtollenden Zwiebeln, Tomaten und Kartoffeln. Sie rollen vom Schneidebrett, flüchten vorm Messer, springen aus der Tupperdose, wollen nicht in den Topf, der Topf will nicht auf dem Herd bleiben und die Suppe nicht im Topf. Björn bekommt von diesem Tohuwabohu nichts mit. Er interessiert sich vorerst nicht fürs Essen, eher im Gegenteil. Er hat sich mit einer ausgewachsenen Seekrankheit in die Koje gepackt, Kotzeimer im Arm. Eggert ist wie immer sehr gelassen. Er ist selber so etwas Ähnliches wie ein Wetterfrosch und kann sehr präzise und detailliert erklären, warum der Wind so weht wie er weht. Aber ändern kann er ihn nicht um den kleinsten Hauch.

Nun glaubt ja der Laie, dass Segelboote gegen den Wind überhaupt nicht, mit dem Wind aber recht ordentlich vorankommen. Weit gefehlt. Der Kurs direkt vor dem Wind ist der blödeste, schaukeligste, auch der gefährlichste. Eine falsche Bewegung des Rudergängers, und das

Großsegel fängt die unter Hochdruck stehende Luft von der falschen Seite ein, es schlägt dann mit ungeheurer Macht und Geschwindigkeit von Lee nach Luv, und der metallene Großbaum zertrümmert alles, was ihm bei dieser Patenthalse im Wege ist. Bei sowas sind schon Masten gebrochen, Seeleute reihenweise über Bord gegangen und Köpfe, nicht rechtzeitig geduckt, geplatzt, mindestens aber zerbeult.

Wie eingangs aber bereits festgestellt, bleibt ja kein Wind so, wie er war, also wird auch dieser, unser heutiger, seine Richtung und Stärke ändern. Wenn wir einen Wunsch frei hätten, wird er ein wenig recht drehen, dabei vielleicht etwas, aber wirklich nur etwas abnehmen und wärmer werden, ruhig etwas mehr. Eggert gelingt es am Nachmittag, aus dem Zaubergerät mit dem Satellitendingsda einen Wetterbericht aus dem Äther zu fischen. Und – oh Wunder – der Wind soll danach ein wenig recht drehen und ein ganz klein wenig abnehmen, und es soll ordentlich wärmer werden.

Leider pfeift das Wetter auf seine Vorhersage. Der Wind brist kräftig bis zur Sturmstärke auf, er dreht zurück, und er wird kälter. Gegen zehn Uhr müssen alle Mann an Deck und alle Segel bergen. Vor Topp und Takel rutschen wir noch mit fünfeinhalb Knoten die Wellenberge hinter.

Aber auch dieser Sturm bläst sich aus. Bei Sonnenaufgang entfalten sich unsere Segel wieder. Wir machen wieder gute Fahrt. Bis zu den Bermudas sind es noch drei Tage... Wenn der Wind so bleibt...

Heiko Tornow



„Taschenboot“ rund England

Kurz vor Redaktionsschluss dieser Ausgabe erreichten Manfred Taschendorf und Sohn Yelle mit ihrer Marieholm 26 „Taschenboot“ ohne besonderes Aufsehen ihren Liegeplatz im Hamburger Yachthafen. In fünf Wochen segelten sie von der Elbe kommend durch Holland, querten die südwestliche Nordsee, gingen die ostenglische Küste bis zum Moray-Firth, passierten den Caledonian Canal und segelten dann nach Irland, entlang der südenglischen Küste, durch den Ärmelkanal und die Nordsee nach Hause. Das wird mit dem noch nicht einmal acht Meter langen Boot in relativ kurzer Zeit ein hartes Stück Arbeit gewesen sein. Schiff und Mannschaft sieht man das nicht an. Nur der Ständer unter der Saling wurde nach der Rückkehr erneuert, denn der alte war verschlissen.

Wir gratulieren den beiden für diese großartige sportliche Leistung sehr herzlich und würden uns freuen, wenn sie uns an ihren Erlebnissen teilhaben lassen würden!

GAN



Wieder zurück von großer Fahrt, als wenn nichts gewesen wäre: „Taschenboot“, kaum größer als das kleine Vereinsmotorboot „Falke“ daneben (Foto: Nietsch)

JETZT
Hamburger
Yachthafen

JENSEN
Bootsbau
aus **WERFT**
Meisterhand

Am Hamburger Yachthafen
Deichstraße 29 - 22880 Wedel
Telefon: 0 41 03 - 905 35 60
Fax: 0 41 03 - 905 35 61
info@jensen-werft.de
www.jensen-werft.de

Amtliches

Seeunfälle immer lehrreich Die Bundesstelle für Seeunfall- untersuchung (BSU) teilt mit:

„Der Jahresbericht 2015 wurde am 21. Juli 2016 veröffentlicht und kann im Internet unter www.bsu-bund.de eingesehen und heruntergeladen werden.

Im Jahr 2015 wurden insgesamt 510 (Vorjahr: 426) Unfälle und Vorkommnisse an die BSU gemeldet, wovon 268 (240) als Seeunfälle einzustufen waren. Hiervon fielen 8 (Vorjahr: 6) in die Kategorie „Sehr Schwerer Seeunfall“ mit Todesfolge, Totalverlust oder schwerer Umweltverschmutzung. Weiterhin wurden 16 (Vorjahr: 20) schwere Seeunfälle und 244 (Vorjahr: 214) weniger schwere Seeunfälle gemeldet.

Mit 152 Meldungen waren Kollisionen zwischen Schiffen oder von Schiffen mit Objekten, etwa in Schleusen, erneut die häufigste Unfallart.

Leider stieg die Anzahl der sehr schweren Unfälle im Jahr 2015 erneut an. Bei 7 Unfällen gab es jeweils 1 Todesopfer. Außerdem war der Untergang und Totalverlust eines Fischkutters zu verzeichnen.

Die Seeunfalluntersuchungen der BSU und deren Abschlussberichte dienen nicht zur Feststellung von Schuld oder zur Klärung von Haftungsfragen. Sie sollen nicht sanktionieren, sondern Impulse zur Vermeidung künftiger Unfälle geben und alle Beteiligten in eine Sicherheitspartnerschaft mit einbeziehen.“

Zwar sieht das Seesicherheits-Untersuchungsgesetz (SUG) nicht vor, dass Sportbootunfälle zu untersuchen sind, aber auch die Untersuchungsberichte aus der Berufsschiffahrt sind

häufig für Sportbootfahrer interessant und lehrreich. Es ist also zu empfehlen, dass auch wir Einblick in die Jahresberichte nehmen. GAN

Neues zur Signalpistole Der Staat erhebt Gebühren für die Sicherheit an Bord

Wer eine Signalpistole besitzt, der wird jetzt regelmäßig auf seine Zuverlässigkeit geprüft und muss für diese Prüfung Geld bezahlen. Wohl von den meisten unbemerkt hat die Behörde für Inneres und Sport eine neue Gebührenordnung für Amtshandlungen auf dem Gebiet des Waffenrechts (GebOWaffR) erlassen, die ab 1.7.2016 gilt. Danach werden nun von der Hamburger Polizei Verwaltungsgebühren für Untersuchungen erhoben, die (schon länger) im Waffengesetz des Bundes gefordert werden. Danach ist die erforderliche Zuverlässigkeit und persönliche Eignung des Besitzers einer Waffe, also auch einer Signalpistole Kal. 4, einzuholen – und zwar

- die unbeschränkte Auskunft aus dem Bundeszentralregister,
- die Auskunft aus dem zentralen staatsanwaltlichen Verfahrensregister hinsichtlich bestimmter Straftaten,
- die Stellungnahme der örtlichen Polizeidienststelle, ob Tatsachen bekannt sind, die Bedenken gegen die Zuverlässigkeit begründen.

Nach dem Waffengesetz sind diese Untersuchungen alle drei Jahre zu wiederholen. Erste Gebührenbescheide sind ergangen. Für die vorgenannte Prüfung werden 34,- Euro erhoben. Nun ist es also endgültig soweit, dass, wer noch eine Signalpistole besitzt, sich von ihr verabschieden

den sollte. War es bisher schon praktisch unmöglich (es gab eine Ausnahme) den Sachkundenachweis als eine Voraussetzung für den Erwerb einer Waffenbesitzkarte abzulegen, so wird derjenige, der noch aus älteren, weniger scharf regulierten Zeiten eine Signalpistole besitzt, sie nun wohl bei der nächsten Polizeidienststelle abgeben, um nicht alle drei Jahre stattliche Gebühren für die Nachprüfung seiner Zuverlässigkeit zahlen zu müssen. Auch die Kontrolle der vorschriftsmäßigen Aufbewahrung von Waffe und Munition an Bord und zu Hause dürfte Gebühren nach sich ziehen. Vermutlich erreicht die Polizei damit ihr Ziel, die Zahl der angemeldeten Waffen zu reduzieren. Wir wollen das nicht kritisieren, aber es trifft die Falschen. GAN

Seglergeschichten

Die von Karsten Möller in den Nachrichten 3/2016 begründete Reihe „Seglergeschichten“ hat hiermit ihre dritte Folge. Es gibt wohl kaum einen Segler, der nicht selbst etwas erlebt hat, das hier hineinpassen könnte. Schreiben auch Sie Ihre Geschichte auf und senden Sie sie an nachrichten@svaoe.de.

Die heutige Geschichte stammt aus dem Schatz von Rudolf Neumann, Spitzname „Lofoten-Rudi“, der auf eigenen und fremden Yachten ein ungewöhnliches Log von ca. 260 000 Seemeilen unter Segeln auf allen Weltmeeren zurückgelegt hat. Geboren 1934 in Braunsberg/Ostpreußen und seit seiner schicksalhaften, abenteuerlichen Flucht als Zehnjähriger bei Kriegsende in Hamburg aufgewachsen, begann seine außergewöhnliche seglerische „Laufbahn“ 1945 zwischen den Wracks bei dem ein Jahr älteren Jürgen Schaper am Oevel-



*Rudolf Neumann, „Lofoten-Rudi“
(Foto: Nietsch)*

gönner Strand. Er trat 1953 in die SVAOe ein, in der er zahlreiche Mitsegler, Freunde und Fans hat und lebt heute auf Mallorca.

Vercharterer und Schiffshändler

Von Rudolf Neumann

Wir, zwei Kollegen und ich als Skipper, sollten eine Charteryacht vom Typ Feeling 1350 mit Namen „High Leverage“ von Rodney-Bay, St. Lucia, aus der Karibik nach Palma de Mallorca überführen. Wir hatten für den Transatlantik-Törn einen engen Zeitraum gesteckt bekommen, mussten uns also überall sputen.

Weiterhin sollten wir, zum Schiff gehörig, 10-mal Bettwäsche und 10-mal Taucherausrüstung mitbringen. Der Vercharterer in Lucia sagte, es läge alles bereit im Lager. Also, auf ins Lager. Lagerverwalter war eine farbige „Perle“, die die Stapel vor uns aufbaute und sagte, es sei alles ok. Aus Erfahrung war ich misstrauisch

und prüfte die Stapel. Die ersten beiden Sätze Bettwäsche waren tatsächlich ok, danach nur noch „Netzbrooken“, d. h. jeder Satz bestand nur aus Löchern. Bei der Tauchausrüstung das Gleiche: Flossen, die nicht zusammen passten, Brillen ohne Gläser usw.

Es gab ein Höllenspektakel, bis alles zusammen passte und wir es abnehmen konnten. Schnell wurde alles verstaut, und auf ging es nach Martinique, wo wir beim Schiffshändler Proviant bestellt hatten. In Fort de France stand der Schiffshändler auch schon auf der Pier, half uns beim Verstauen der Kisten, dann Bezahlung, noch mal Wasser und Brennstoff bunkern, und los ging die Reise, zunächst zu einem imaginären Punkt 600 sm östlich der Bermudas immer hoch am Wind den Passat anliegend.

Schon beim Auspacken der Proviantbehälter stellten wir fest, dass der Schiffshändler uns betrogen hatte. Dosen waren zum Teil ausgebeult, was auf verdorbenen Inhalt schließen ließ. Kartons mit Keksen oder Hartbrot wiesen große Löcher auf, die durch Rattenfraß in seinem Lager entstanden waren. Die Inhalte waren verschwunden. Brauchbar war unter anderem ein großer Sack Kartoffeln sowie ein Sack Zwiebeln. Außerdem hatten wir 15 frische Ananas in den seitlichen Racks als Frischproviant luftig gelagert.

Bedingt durch das heiße Klima stellte ich dann eines Morgens fest, dass die Ananas seitlich immer kleine Blasen, wie Seifenblasen, hervorbrachten. Sie waren in Gärung übergegangen. Über Bord damit, meinten die Mitsegler. Ich entschied allerdings, das bisschen Alkohol sei nicht schädlich, und so gab es für jeden von uns morgens immer eine dicke Pflichtscheibe. Als der brauchbare Proviant dem Ende zuing,

gab es bis Gibraltar, von Ausnahmen abgesehen, morgens Bratkartoffeln mit Zwiebeln, mittags Zwiebeln mit Bratkartoffeln und abends wieder Bratkartoffeln mit Zwiebeln. Am nächsten Tag das ganze wieder umgekehrt.

Trotz dieser widrigen Umstände hat die Besatzung die Reise genossen und „unbeschadet“ überstanden.

Hier folgt noch eine Geschichte, keine „Seglergeschichte“, sondern die „Geschichte eines Seglerlebens“. Aber sie passt gut hierher.

Auf Fluss und See – Von der Liebe zum Segeln Aus dem ereignisreichen Leben einer Bordfrau

Es ist Mitte Juni 1956. Mein Bruder Jens hatte sich eine Jolle gekauft. Segeln? Was ist das? Marlies, Schwester Burga und Freundin Thea werden gefragt: „Wollt Ihr mit mir schippern?“ Natürlich wollen wir. Also an Bord. Keiner hat seglerische Erfahrung. Von Lührs in Oevelgönne, wo die Jolle liegt, kommen wir bei leichter Schiebebrise mit der Tide bis Lühesand. Hinter der Insel wollen wir vor Anker die Nacht verbringen. Persenning bauen, Kojen bauen, zu Abend essen, die Natur bewundern.

Aber es kommt ganz anders. Die verrottete Manilaleine gibt ihren Geist auf. Der Anker ist weg und das Boot geht in die Drift. Watt nu? „Da treibt eine Jolle“ meldet Dieter Jens auf der sich nähernden U-Jolle „Schwalbe“ seinem Schipper, der auf den Spitznamen „Fiffi“ hört. „Drei Mädchen und ein junger Mann“, meint der, „was für ein Fang! Da müssen wir helfen.“

Sachverständig fangen die beiden die Jolle ein, nehmen sie längsseits und gehen selbst vor Anker, wobei wir interessiert zusehen. „Fiffi“ macht Bratkartoffeln auf dem „Primus“ und lädt die Besatzung der Jolle zum Essen und einem Drink ein. Auch zwei Schlafplätze auf der „Schwalbe“ werden uns ganz pfiffig angeboten – und abgelehnt. Der Sonntag wird in Sandhörn zum gemeinsamen Einkauf von Kirschen benutzt, bevor wir elbauf segeln.

Am nächst folgenden Wochenende darf ich – diesmal ohne Schwester und Freundin – wieder mitsegeln. Doch die Kartoffeln muss von nun an ich auf dem einfachen Kocher braten. Und das bei jedem Wetter!

Ende 1957 erhofft meine Mutter eine Heirat. Stattdessen wird die „U 66“ verkauft und eine etwas größere, motorlose 5,5 KR-Yacht, eine schnelle Konstruktion von Henry Gruber, gekauft, mit der wir 15 schöne Sommer lange Touren bis England, rund Skagen, nach Bornholm sowie erfolgreich Regatten segeln.

Zu Beginn meiner Segelschiffszeit trübt oft Seekrankheit den Genuss. Hier ist der zarte Spruch meines geliebten Schiffers überliefert: „Marlies, du sollst nicht kotzen, du sollst Kaffee kochen!“ Am 17. November 1959 wird geheiratet. Unsere Flitterwochen? Natürlich mit der kleinen – immer noch motorlosen – Yacht schon im Sommer nach Bornholm. Wenig Zeit führt zum Segeln bei Tag und Nacht. Nicht Füttern, sondern schippern! Ich denke: Seefahrt muss wohl so sein!

Am 7. September 1961 und am 24. Juni 1963 vermehrt sich die Crew um Undine und Catrin, die beide schon wenige Tage nach ihrer Geburt an Bord müssen. 1965 baut Jürgen Heuer erstmals einen Motor, einen 7 PS Zweitakter, ein,



Marlies Schaper am Ruder der „Schwalbe“

(Foto: J. Schaper)

der zwar einen scheußlichen Lärm verursacht, aber neue Ziele ermöglicht.

1966 bekomme ich als Geburtstagsgeschenk von meinem Schwiegervater die Mitgliedschaft in der SVAOe geschenkt, der ich jetzt 50 Jahre lang angehöre. Im Frühjahr bekam ich dafür die goldene SVAOe-Nadel. Bei Dr. Pollähn mache ich den „B-Schein“ und später den Motorboot-schein.

Viele bunte Erlebnisse sind mit den Reisen, nun mit den beiden schnell heranwachsenden Mädchen, die sich als kleine Wasserratten entpuppen, verbunden. Zu weit geplante Reisen und schlechtes oder stürmisches Wetter führen bisweilen zu gefährlichen Situationen, die aber alle glimpflich überstanden werden. Beide

Mädchen bleiben beim Segeln, lernen auf den Jugendkuttern das Handwerk und haben heute eigene Boote. Sie sind beide bessere Seglerinnen als ich geworden. Es gibt Tränen, als wir das Schiff, das bei uns immer die „Kleine Schwalbe“ genannt wird, 1972 verkaufen.

Ohne Boot geht bekanntlich gar nix. Eine größere Schwalbe muss her. Das wird der über 12 m lange 7,5-KR-Seekreuzer „Tinsdal“, den wir 1974 kaufen und 31 Jahre lang segeln. Die Hoffnung, nun mit den beiden Töchtern eine Crew zu haben, erfüllt sich nicht, denn sie entschwinden auf den Jugendbooten der SVAOe.

Mit dem großen Schiff machen wir nun – wieder allein – immer längere Fahrten. Nach der Pensionierung des Skippers sind wir, nunmehr wieder zu zweit, durchweg 12 Wochen im Jahr unterwegs. Unser Ziel sind nun die norwegischen Fjorde. Es sind wundervolle Jahre! An Bord oder vom Segeln handeln auch die Storys meines Skippers in den von mir illustrierten Büchern und Veröffentlichungen.

Als das Schiff für uns zu groß und arbeitsaufwändig wird, haben wir uns vor 11 Jahren davon getrennt und von Heiner Beilcke eine drei Meter kürzere Rassy 312 gekauft, mit der wir nun wie vor 60 Jahren „back to the roots“ auf der Unterelbe und ihren immer noch reizvollen Nebengewässern „Betreutes Segeln“ praktizieren. Manchmal bleiben wir einfach im Hafen, baden bei Hochwasser vorm Frühstück im Yachthafen oder in der Elbe. Im vorigen Frühjahr war ich mit 82 Jahren freiwillig im Mast! (Was nicht nur unsere beiden Töchter „pervers“ fanden).

Und noch? Im Juni 2016 erinnern wir uns an den folgenschweren Seeunfall „hinter Lühesand“ vor 60 Jahren. Innerhalb und außerhalb der

SVAOe gewannen wir viele Freunde. Bisweilen ging mir allerdings das viele-Jahrzehnte-lange Engagement für den Segelsport schon mal „auf den Keks“.

Ich male, zeichne und illustriere, an Bord und an Land, immer noch – oder sogar noch mehr als früher. Obwohl viele Aquarelle an Bord und auf dem Wasser entstanden und in zahlreichen Ausstellungen, einmal sogar in der „Yacht“-Redaktion, die Betrachter erfreuten. Aber das ist ein anderer Teil meines Lebens.

Oevelöinne, im Sommer 2016

Marlies Schaper

Dies und Das

Neue Führerschein- und Sicherheitskurse im Winter 2016/2017

Wollen Sie einen der Sportbootführerscheine oder ein Funkzeugnis erwerben?

Oder wollen Sie Ihre Kenntnisse im Bereich „Sicherheit an Bord“ auffrischen? Dann melden Sie sich mit den Formularen an, die bereits den Nachrichten 4/2016 (August) beigelegt haben. Sie können sie auch von der SVAOe-website unter download/Ausbildung herunterladen oder von der Geschäftsstelle anfordern.

Die Ausbildungssaison beginnt im November 2016. Weitere Informationen wie Eingangsvoraussetzungen, Kursinhalte, Terminpläne und Gebühren werden im Internet auf unserer Homepage veröffentlicht.

An Führerscheinkursen bieten wir in diesem Winter an:

- Sportsegelschein (SPOSS), vorwiegend für Jugendliche im Alter von 13–15 Jahren,
- Grundlehrgang „Erwachsene lernen segeln“ (ELS),
- Sportbootführerschein-See (SBF-See), Mindestalter 16 Jahre,
- Sportküstenschifferschein (SKS), Mindestalter 16 Jahre,
- Sporthochseeschifferschein (SHS), der Kurs zum Sportseeschifferschein (SSS) findet jährlich wechselnd mit dem SHS-Kurs statt, also erst wieder 2017/18.

Für alle Führerscheinkurse außer dem SHS gibt es einen gemeinsamen Einführungsabend am Montag, 31.10.2016 um 19 Uhr im Clubhaus. SHS-Interessierte erhalten eine Einführung am Mittwoch, 2.11.2016 um 19 Uhr im Clubhaus.

Für die Pyro-, Funk- und Sicherheitskurse werden die Termine im Laufe des Winters festgelegt und den Angemeldeten telefonisch oder per E-Mail bekanntgegeben.

Dr. Stephan Lunau,
Obmann des Ausschusses für
Navigation und Fahrtensegeln

„Blaue Umweltflagge“ Zum 18. Mal an die Anlage Alsterufer verliehen

Vertreter von 18 Sportboothäfen in Hamburg und Schleswig Holstein waren von der Deutschen Gesellschaft für Umwelterziehung (DGU e.V.) zur Auszeichnung mit der „Blauen Umweltflagge 2016“ am 11. Juni nach Maasholm eingeladen worden. Leider konnten nicht alle

<p>DIREKT AM HAMBURGER YACHTHAFEN!</p>  <h1>YACHTPROFI.DE</h1> <p>Gute Teile, guter Service.</p> <p>Ausrüstung von A–Z • Farben • Drahtverarbeitung Beschlüge • VA-Schrauben • Sanitär • Elektrik</p>	 <p>Hochwertige Produkte für die Pflege Ihrer Yacht:</p> <p>Reiniger Polituren Winschenfett Frostschutz</p>
<p>DEICHSTRASSE 1 • 22880 WEDEL • TEL.: + 49 (0) 4103 - 884 92 e-mail: info@yachtprofi.de</p>	



Volker Burrlein nimmt Flagge und Urkunde in Maasholm entgegen (Foto: Rainer Burrlein)

Eingeladenen an diesem sonnigen Tag kommen, aber es war ein würdiges Ereignis.

In Hamburg wurden die Häfen City Sporthafen Hamburg e.V., Jollenhafengemeinschaft Alsterufer e.V. und Motorboot-Club Hamburg e.V. zum wiederholten Male (19, 18, 12) prämiert. In Schleswig Holstein nimmt die Hamburger Yachthafen Gemeinschaft e.V. in Wedel mit ihren 50 Mitgliedsvereinen, darunter auch die SVAOe, mit ihrer 29. Flagge eine besonders hervorzuhebende Position ein. Ausrichter der DGU-Veranstaltung waren die Vertreter des Gemeindehafens Maasholm. Ihnen danken wir für das gelungene Fest. Besondere Anerkennung erfuhr dieser Hafen durch die Erteilung der 30. Flagge in Verbindung mit einer besonderen Email-Plakette. Der Gemeindehafen Maasholm

ist der einzige Hafen, der seit Gründung des DGU-Wettbewerbs vor 30 Jahren immer wieder ausgezeichnet worden ist. Umweltschutz und -erziehung sind im Verlauf der Jahre bei den Wassersportlern zur Selbstverständlichkeit geworden, und so gibt es in Hamburg und Schleswig-Holstein 18 Hafenanlagen, die zum wiederholten Male ausgezeichnet wurden. Hängt die Flagge nicht am Mast unserer Jollenhafengemeinschaft Alsterufer, sind es unsere Opti-Kinder, die als Erste nach dem Verbleib oder nach der aktuellen Jahresflagge fragen, so sehr ist das Bild schon in den Köpfen der Kinder verankert. Der feierliche Flaggenwechsel von 2015 auf 2016 erfolgt im Rahmen des Opti-Trainings der Freitagsgruppe.

Volker Burrlein

Deutsche Modellsegel-Dokumente in den USA entdeckt

Bei einem „yard sale“ nahe Boston, Massachusetts, USA, bekam ein Bieter neben Fotos und Karten unwissentlich auch einen Stapel Korrespondenz an die Hand, der in den 30er Jahren an Roy Clough, den Präsidenten des Modellsegel-Clubs von Marblehead, gerichtet worden war. Von ihm kam 1933 nach einer Regatta seines Clubs die Idee zur Einführung einer neuen Klasse – die spätere „Marblehead-Klasse“. Zunächst wurde sie nach den Abmessungen „M-50/800“ genannt. Die Idee wurde ein grandioser Erfolg. Clough wurde so zum gefragten Ansprechpartner. Unter den an Clough gerichteten Papieren befinden sich auch einige bisher unbekannte deutsche Dokumente, u.a. das auf Deutsch geschriebene Original der Einladung an die USA zur internationalen Modellregatta 1936 in Hamburg, die von der SVAOe ausgerichtet wurde (für die M- und die A-Klasse). Der Einladung folgt ein weiterer deutsch-amerikanischer Gedankenaustausch mit Clough, fortgesetzt unter widrigen Umständen bis in den Krieg, z.T. über das Ausland, geschrieben von August Beringer und Paul Krüger, dem Modellsegel-Vorstand in Berlin. Diese ganzen Papiere aus Marblehead kamen kürzlich zurück auf die Isle of Wight nach England. Der dortige Modellsegel-Club in Ryde hatte als erster die Einführung der M-Klasse in Europa betrieben. Er hielt enge Verbindung in die USA bis 1944. Der kleinere Teil der Papiere ist deutsch verfasst, andere in Englisch. Die Brüder Pollähn haben Übersetzungen für den Club in Ryde angefertigt, der uns die Scans zur Verfügung gestellt hat. Im Besitz der SVAOe war bisher keins davon.

Klaus Pollähn

«De nich kennt, wat vergahn is,
kann nich begriepen, wat nu is,
de nicht begriep, wat nu is,
kann nich weten wat ward.»
(Norddeutsche Weisheit)

Mien Lehrjohr bi Jonny Boll, und wat ik dor beleeft heff

Vorbemerkung: Im Nachfolgenden schildert Klaus Pein, Redakteur der Vereinsnachrichten des SVWS, was man früher als Bootsbauerlehrling bei Jonny Boll in Oevelgönne erleben konnte. Er meinte, dass seine Erinnerungen in den SVAOe-Nachrichten besser aufgehoben seien als in Wedel. Wir denken dasselbe und danken ihm für die Überlassung.

1958 keem ik bi Jonny Boll in Oevelgönne in de Lehr. Sien Warksted weer de greune Bood ünner direkt an de Himmelsledder. Und sien Hus, wo he mit sien Olsch leben dä, weer dat rode Hus direkt nebenan. Jonny weer een Meister von den olen Slag, meistens böös und gnadderig. Sien Zigarr güng nie ut. Sien Fro harr en Job inne Stadt bi'n Gericht, und de beiden moken sik en godes Leben. Und wat allens to'n godes Leben dorto hört, dat kreegen wi Lehrjungs ok mit. Immer de jüngste Stift müss mit Rad no Feinkost Michelsen in de Weitzstroot to'n Inkeupen fohrn. Dor geev dat so gode Soken as Lachs, Krabben, Steaks und allens wat to ene betere Köök dorto hört. Bi uns to Hus keem sowat Godes nich op'n Disch. För sowat harr min Moder keen Geld, denn mien Vadder arbeit' bi de Bundesbohn, und wi weern veer Kinner. Dat Problem mit dat Inkeupen weer man blots, mit dat Fohrrad und all de scheu-

nen Soken to'n Eten an'n Lenker de steile Trepp mit de 123 Stufen vun de Himmelsledder heil wedder dol to komen. Ganze Tied lang güng dat ok klor, aber denn an een Dag, as allns natt von Regen weer, seil ick mit dat Rad und de inkeupten Soken de Trepp von boben hendol. Wie dat utsehn hett, kann sik jedereen vörstellen, de de Himmelsledder kennt. As ick an'n Loden keem, dor leg de Meisterin los: Ick weer een groten Idiot, hett se wörtlich seggt, aber düsse Wöör weern noch harmlos. Blots no denn Dag muss ick nie wedder to'n Inkeupen no Michelsen fohrn. Dorför dröf ick mit Rad no A.W. Niemeyer an'n Rödingsmarkt fohrn un een Gros Messingschruben köpen; dat weern und sünd 144 Stück. De Weg güng an de Elv lang und ünner de Hochbohn dörch. Op den Weg t'rüch keem ick bi Herbert Lührs sien Museum „De Seekist“ vörbi, un dor kunn ick good mit em snacken. To'n Tiedgewinn heff ick een oder twee Schruben rutnohmen und in de Buxentasch stäken. De Meister wer een ganz Pingeligen. He pack dat Paket op de Hobelbank ut und tell jede Schruuf na. Und wenn he marken dä, dat dor een oder twee Schruben fehlen dä'n, dröf ick nochmol losfohrn und kunn mit Herbert noch en lütten Klönschnack holen.

An een Pingsten wull ick mit mine Frün'n to'n Seilen. De Joll leeg all klor an'n Steg, dor keem Sünnobendmorn de Meisterin in de Warksted, fohr mit een Finger ünner Schapp lang und seggte mit spitze Tung „Da ist noch Staub.“ Ik anter: „Jo Meisterin, ober de Stoff is dor ok noch no Pingsten“. Ick heff miene Soken packt, un wi sind to'n Seiln gohn.

In Monat März bi Frost un Schnee harrn wi dree Lehrjungs ene ordentlich schwore Arbeit, denn wi mööt de Grundkäden wedder klor moken, un

dat weern gode foftig Käden jedes Johr. Wenn dat Is noch nich ganz weg weer von de Elv, müssen wi in dat iskolde Woter de Bojenkäden wedder an de Grundkäden anschäkeln, dormit de lütten Jollen und Roarbööt dor an fast makt warn köönt. Ik heff de Geschicht in mien Berichtsheft för de Gewerbeschool opschreiben. „Dienstag mit Uwe drei Stunden Bojenketten gefischt.“ Blots miene Schrift de weer nich so klor, und Moder Boll läs dorut „dree Stün'n Bopen gefieselt“. Dat geev een Verwies in dat Berichtsheft.

Na dat Klareern vun de Grundkäden müssen wi noch de Brügg wedder opbuen. De bobersten Pieler an'n Strand weern ganz kott un de ünner wiet in't Woter weern bald soss Meter hoch. De bobersten güngen ganz licht optustellen, ober je wieder wi no de Elv hen kämen, güng dat immer schworer. Dat ganze mutt man sick vörstellen as in den Film „Alexis Sorbas“. Een Dag, ik gleuw dat weer Anfang April 1958 oder 59, käm de Meister und wer gnadderig as immer. Aber he harr keen iskolde Finger wie wi, blots de Arbeit duer em veel to lang. He stünn boben op de Brügg und direkt vör siene Feut stunn een Pott mit Karbolineum. Dormit müssen wi, wenn wi ünner fartig weern, den Steg boben anpinseln. To de Tied weer dat noch dat Original und hochgradig giftig. He pett mit den Foot dorgegen und ik kreeg den ganzen Pott full von boben über mien Balg. Ick bün noch nie so wütend und so schnell boben op de Brügg ween und heff den Meister eene schüert. Und bi em weer dat Moot ok vull. Ick flög ut de Lehr. No düsse Geschicht het em de Handwarkskomer de „Befugnis zur Ausbildung von Lehrlingen“ enttrocken. Denn he weer dor all lang bekannt, un ik weer nich de erste Lehrjung, de he rutsmeeten hett. Aber wat he nich wüsst, dat weer,

dat mien Onkel Richard Sörensen ut Blanknes dormols Präsident von de Handwarkskomer Hamburg weer. Onkel Richard hett mi holpen, dat Jonny Boll siene Wut nich mehr an de Lehrjungs utloten kunn.

So weer dat in Oevelgönne in de olen Tiden in de Foftiger Joarn.

Klaus Pein

Möwe ist nicht gleich Möwe

Unernte Gedanken über einen Regattavogel

Sie war schon etwas Besonderes, unsere namenlose, nennen wir sie hier mal „SVAOe-Möwe“ Zu welcher Gattung dieser Seevogel nun genau gehörte habe ich vergessen. Meiner Erinnerung nach handelte es sich um eine große Lachmöwe. Männlich oder weiblich? Auch die Unkenntnis des Geschlechts dieses Vogels möge man mir verzeihen.

Es handelte sich nämlich um keine normale „Emma“ (Christian Morgenstern), sondern gewissermaßen um eine „Regattamöwe“, die für keinen Fisch mehr gefährlich werden konnte, stattdessen aber ihre Huld erfolgreichen Seglern schenkte. So wechselte sie alljährlich in Otterndorf den Besitzer. Hochmütig aber stumm und mit kalten Augen musterte sie ihn, bevor er seine Beute von Jahr zu Jahr liebloser an Bord eines Schiffes oder Autos in ein neues Domizil transportierte und sie dort für die Dauer eines Jahres einsperrte. Sie war nämlich ein Wanderpreis. Kein Vogel nimmt eine so unwürdige Behandlung gleichgültig hin, und so wurde unser alternder Vogel immer hässlicher. Sein Gefieder wurde stumpf und grau und verlor immer mehr Federn aus dem einst so prächtigen Kleid. Nie-

mand entfernte die immer sichtbareren Spuren des Alters wie Staub und Geziefer. So kam es, dass immer mehr Segler ihre Regattaposition so einzurichten versuchten, dass der Gewinn auf der Preisverteilung meist bei arglosen Neulingen landete.

Als der Unwille immer mehr zunahm, ergriff Annette Torstrick die Initiative. Ultimativ fordert sie die Außerdienststellung der unansehnlich gewordenen Möwenleiche sowie Beschaffung geeigneten Ersatzes. Das solle aber keinesfalls wieder eine tote Möwe noch irgendein anderes imprägniertes Viehzeug sein. Sie wolle vielmehr auf eigene Kosten für einen standesgemäßen Ersatz sorgen.

Zu diesem Zweck bat sie die Malerin Marlies Schaper um Anfertigung eines Bildnisses der Verstorbenen, möglichst im Flug. Das solle



*Etwas stummelig: die alte Möwe
(Foto: Nietsch)*



Kraftvoll im Anflug: die neue Möwe (Foto: Schaper)

sowohl der Ersatzfunktion eines hübschen Segelpreises dienen, als auch die Erinnerung an den inzwischen dahingegangenen Altvogel aufrechterhalten.

Das ist nun geschehen. Und so kann jetzt eine kraftvoll auf ihre Beute niederstoßende Möwe die alljährlich nach Otterndorf Segelnden dazu animieren, einen Wettfahrtsieg zu erzielen und das Bildnis für ein Jahr nach Hause zu tragen, hofft Klecks

Zu unserem Titelbild

Wie man ständig sieht, neigen viele Menschen – und natürlich auch viele SVAOe-er – dazu, sich bildlich auszudrücken. Wozu man viele Wörter brauchen und dennoch unverstanden bleiben würde, ist häufig mit Stift, Pinsel, Fotoapparat, ja selbst mit einem Grafikprogramm besser sichtbar zu machen. Wenn auch reden manchmal eine Kunst sein kann, bildliche Darstellung ist es allemal. Wir bemühen uns, solche Ergebnisse unserer Mitglieder auf die Titelseite unseres Nachrichtenhefts zu bringen. Man sollte dabei nicht immer fragen, was der Autor präzise sagen wollte. Präzision in der zeichnerischen Darstellung ist eine Sache der Ingenieure. Bei Kunst liegt

die Antwort „im Auge des Betrachters“. Das Titelbild dieser Ausgabe stammt aus einer Auswahl von farblich veränderten, verfremdeten Fotos von Dr. Michael Slevogt, Eigner der SY „Lysi“, die er uns zur Verfügung gestellt hat. Zeigte es ursprünglich ein in der Ferne dahinziehendes Plattbodenschiff mit einem auf dem Strand liegenden Boot im Vordergrund, ein schönes, beruhigendes, geradezu klassisches Motiv, so bekommt es durch die Farbbearbeitung eine andere Dimension, weg von der Realität. Das Seefahrtsthema tritt zurück hinter der Wirkung der Farben. Uns hat es gefallen.

GAN

Nu is al wedder so wiet



Die Segelsaison war schon weit fortgeschritten, als der Sommer im September sich mit voller Wucht in Erinnerung brachte. Jeder, der es einrichten konnte, war noch ein paar Tage auf dem Wasser. Aber wir wollen uns nicht täuschen: der Winter kommt bestimmt. Vorsorglich machte Brigitte Mendt dieses Foto von den Winterlagergestellen im Hamburger Yachthafen. Sie liegen schon bereit.

Neues aus dem Bücherschapp

Wir befinden uns im Jahr 2016. Die Segelwelt ist beherrscht von immer luxuriöseren GFK-Superyachten und foilenden Hochleistungssegelgeräten. Die ganze Segelwelt? Nein! 2,40 Meter

Gummi, 5 Quadratmeter Segel, Baujahr 1978: Das ist alles, was Sebastian Janotta braucht, um auf abenteuerliche Segeltörns durch Holland zu gehen. Aus der Perspektive seines aufgepumpten alten Gummibootes mausert sich jede Bö schnell zum bedrohlichen Sturm.

Mit „BEA“, die anderenorts vermutlich kaum als Dingi durchgeht, segelt er komplett entschleunigt durch eine magische Landschaft aus Kanälen und Windmühlen und zeltet auf Parkplätzen oder in den Häfen entlang der Route. Ausgerüstet mit einer Luftpumpe, zwei Paddeln und einer Pütz gehen Sebastian und „BEA“ auf große Fahrt.

In seinem Buch erzählt er über seine Törns aus der Schlauchbootperspektive. 500 Kilometer durch die friesische Kanallandschaft voll eindringlicher Charakterköpfe, Windmühlen im Winterwind und Abenteuern zwischen friesischen Deichen und dem Meer. „Eines ist sicher: Ich werde ein Abenteuer erleben. Vielleicht, nein, bestimmt werde ich keine großen Strecken zurücklegen. Aber ich werde unterwegs sein. Ein Abenteuer definiert sich nicht durch die Strecke, die man zurückgelegt hat, sondern durch das, was man unterwegs erlebt hat“, sagt Sebastian über seine Reisen mit „BEA“.

Schnell kann jeder. Mit „BEA“, dem Schlauchboot, 500 Kilometer durch Friesland. Sebastian Janotta 210 Seiten. Buch: 978-3-946014-61-4, 19,95 €. Auch als eBook: alle Formate 14,99 €.



Erhältlich bei millemari. UG (haftungsbeschränkt) Susanne Guidera, Nymphenburgerstr. 101, 80636 München, Tel. 089-54809902, Fax 089-54809904, gui@millemari.de, Susanne.Guidera@concepts4u.de

Zu guter Letzt



Hamburgs Großzügigkeit kennt keine religiösen Grenzen. Jetzt bekamen die Muslime vor ihrer Moschee einen eigenen Yachthafen.

Glauben Sie nicht? Nun gut, dann geben wir hier eine andere mögliche Erklärung: Unser früheres Mitglied Helmut Staroschinski hat die Moschee an der Schönen Aussicht von der Wasserseite aus aufgenommen, als links das bisherige NRV-Clubhaus vor dem Abbruch und rechts das Provisorium in Containern noch standen. Beide Gebäude sind im Foto weggeschnitten. Moschee mit Steganlage sind übrig geblieben. JCS

Umschlagseite 4:

Fotos aus dieser Saison

- ① „Swift“ bei Elbe-Auftakt, Foto: T. Krause.
- ② Opti-Sommervergnügen an der Schlei, Foto: Andreas Kaiser.
- ③ Nicht das Kentern, sondern das Wiederaufrichten will gelernt sein, Foto: Andreas Kaiser.
- ④ Reicht nicht zum Segeln und nicht zum Ankommen, Foto: Timo Gerbes.
- ⑤ Stimmung gut bei Skagen Rund, Foto: Thomas Schaper.
- ⑥ Die „Juelssand“-Frauen strahlen in Kiel, Foto: Juelssand-Team.
- ⑦ „Pegasus“ in Noth Bimini, West Bahamas, Foto: Jörg Bäcker.
- ⑧ Viel Auftrieb bei der Optimale auf der Alster, Foto: Matthias Düwel.
- ⑨ Ausbildung auf der Außenelbe, Foto: Stephan Lunau.

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@svaoe.de, Internet: www.svaoe.de

Bürozeiten der Geschäftsstelle: Dienstag bis Freitag 8:30 bis 12:30 Uhr, Dienstagnachmittag 15:00 bis 19:00 Uhr, Montags ist das Büro geschlossen.

Bankverbindung: Hamburger Sparkasse, IBAN DE60200505501265103992 / BIC HASPDEHHXXX

Redaktion: Michael Albrecht, Marcus Boehlich, Götz-Anders Nietsch, Jürgen Schaper, Andreas Völker. **Layout:** Stefanie Holke.

E-Mail: nachrichtenblatt@svaoe.de. Die Redaktion behält sich vor, Beiträge zu kürzen und zu redigieren.

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@svaoe.de

Die Bezugsgebühr ist im Mitgliedspreis enthalten. Die Clubnachrichten erscheinen sechs Mal im Jahr.

Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier.



Delfine brauchen Ihre Hilfe!

Bitte helfen Sie mit einer Spende oder einer Patenschaft - gemeinsam für MEER Leben!

Finanzielle Unterstützung wird benötigt für

- Kampagnen gegen Dynamitfischerei, Überfischung
- Einrichtung von Schutzgebieten
- Überwachung von Fischereihäfen
- Ausrüstung und Patrouillenboote zur Überwachung der Lebensräume
- Aufklärungsprojekte für Fischer und Bevölkerung
- Kampf gegen „delfintödliche“ Netze

Mit einer Delfin- oder Walpatenschaft unterstützen Sie die Schutzprojekte:

- Rettung der letzten Adria-Delfine
- Delfinschutz in Peru
- Pottwale vor Dominica

www.patendelfine.de



Gesellschaft zur Rettung der Delfine e.V.

Kornwegerstraße 37 | 81375 München

Tel.: 089-74 16 04 10 | Fax: 089-74 16 04 11 | info@delphinschutz.org | www.delphinschutz.org

Spendenkonto: Stadtparkasse München 701 500 00 | Kto. 109 138 388



„Noch ist Zeit zum Handeln um die bedrohten Delfine zu retten.“

Rollo Gebhard -
Vorsitzender und Gründer
der GRD

