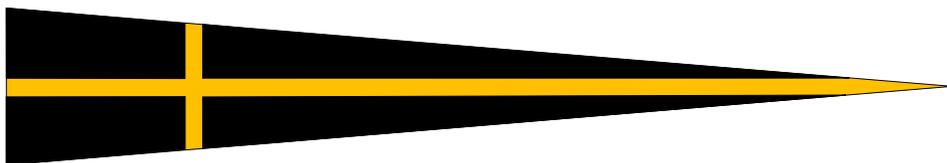




SVAOe NACHRICHTEN

6–2016 NOVEMBER / DEZEMBER



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

94. Jahrgang

November / Dezember 2016

Nr. 6

Schwarze Wand



Eine „schwarze Wand“ verheißt nie etwas Gutes. Es steckt immer ein Gewitter oder eine schwere Bö dahinter. Vorsicht ist geboten. Auch zum diesjährigen Absegeln in Glückstadt zog ein Musterbeispiel einer „schwarzen Wand“ am westlichen Horizont auf, gleichzeitig schien aber von Süden noch die Sonne. Der historische Finkenwerder Hochsee-Fischkutter „Landrath Küster“ lag zwischen den beiden Kontrasten am Kai. Ulrich Körner hatte den rechten Blick und seine Kamera dabei. Und was steckte drin? „Erheblich Wind, Schüttregen und Hagel“, wie er auf Seite 18 lakonisch schreibt.

In dieser Ausgabe

3 Editorial

Thema und Meinung

- 4 What good is a sextant?
Oder was wir über Satellitennavigation wissen sollten.

Vereinsleben

- 7 Helmuth Kern – Ein persönlicher Abschied
9 Herzliche Glückwünsche!
10 Neuaufnahmen September/Oktober
10 Bestandene Führerscheinprüfungen 2016
11 Die Mitgliederversammlung im September
Lars Raschdorf berichtete über seine Tätigkeit als Coach bei den olympischen Spielen in Rio.
14 Die Mitgliederversammlung im Oktober
Was tun gegen den vielen Schlick in Borsfleth? Außerdem berichtet Gerrit Rampendahl von der Regatta Horta–Helgoland–Hamburg.
17 Absegeln überholt? *Nein, nicht tot zu kriegen, meint Ulrich Körner.*

Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 19 Tania Tammling Internationale Deutsche Meisterin 2016 in der Europe-Klasse
19 Peter Hauschild gewinnt den Herbstpokal der Elb-H-Jollen und noch mehr
20 Kay Louwien wird Hamburger Meister bei den Folkebooten punktgleich mit Thomas Lyssewski
22 Helgoländer Optiwochen. *Riesenergebnis auf der Nordsee-Insel. Jakob Giese nahm teil.*
24 Opti-Pokal auf der Alster. *Tolles Wetter, fröhliche Gesichter, eine gelungene Veranstaltung.*
26 Pagensand Wettfahrt. *Wo treiben sie denn? Klaus Pollähm konnte auch nichts für die Flaute.*
27 Die 34. Schifffahrtsregatta. *Unser Regattaleitungsteam war wieder dabei.*
28 Elbe-Ausklang 2016. *Reagierte die Verkehrszentrale übernervös mit Abbruch der Veranstaltung?*



- 31 Grüße aus Wewelsfleth. *Opti-Elbe-Ausfahrt 2016 als Langstrecke.*
33 Erwachsene lernen Segeln I. *Nicht nur Anfänger werden ausgebildet, auch eine Regattagruppe übt eifrig.*
34 Erwachsene lernen Segeln II. *Irgendwann im Juli...*
36 Erwachsene lernen Segeln III. *Unter Spi ins Winterlager.*



Fahrtsegeln in der SVAOe

- 37 Winterbosseln und Sommergrillen. *Was macht der Segler im Winter?*
38 Elbe Klassik 2016: „Die Sonne in Stade“. *Der Freundeskreis Klassische Yachten hatte sein Regionaltreffen.*
40 Konjunkturmotor Segelsport. *Heiko Tornow segelt mit der „Luv“ nach Bermuda und besichtigt den Austragungsort der nächsten Admiral's Cup-Serie.*

Seglergeschichten

- 41 Rendezvous auf dem Atlantik. *Karsten Möller hatte eine unerwartete Begegnung.*

Dies und Das

- 45 Mega-Containerschiffe, Bedrohung für Hamburg? *Übergroße Schiffe schaffen übergroße Probleme. Georg Pulver berichtet von einem interessanten Vortrag.*
46 Zu unserem Titelbild
47 Im **Bücherschapp** stellt Michael Albrecht neue Kalender und Bücher vor
48 **Zu guter Letzt**
Seglerischer Neujahrswunsch

Beilagen:

- Einladung Kino-Matinee
Einladung Eisbein/Entenessen
Terminkalender 1. Halbjahr 2017

Umschlagillustration:

- „America“ 1851: Auf dem Weg zum ewigen Ruhm, Aquarell von Jørg Schildt

Editorial

Liebe Mitglieder und Freunde der SVAOe,

Welch ein Saison-Ausklang!

Groß und Klein, Regatta- wie Fahrtensegler durften sich an den üppigen Geschenken des Wettergottes zum Ende dieser Saison erfreuen. Bei diesen Bedingungen versprachen der Opti-Pokal unserer Jüngsten auf der Alster, die Elbe-Ausklang-Regatta und auch das Absegeln Anfang Oktober ein voller Erfolg zu werden. Das wurde es dann auch – bei fast allen dieser drei Veranstaltungen. Warum diese Einschränkung? Lesen Sie dazu „Ein Bericht aus Begleitboot-Sicht“.

Zum Saisonende freuen wir uns über beachtliche Regattaerfolge: Tania Tammling wurde Internationale Deutsche Meisterin in der Europe-Klasse, Peter Hauschildt führte nach Vater Arthur das Familienboot „Herz Jung“ zum unglaublich 65. Mal in den Wettfahrten zum Alsterpokal der Elb-H-Jollen, gewann diesen, und Kai Louwien wurde Hamburger Meister der Folkeboote. In diesem Heft wird über alles berichtet.

Jetzt ist Zeit fürs Schleifen, Lackieren, Polieren, Verbessern und Erneuern. Erneuerung? Das ist genau das Stichwort. Ein großer Verein wie der unsere braucht immer mal wieder Erneuerung, wie neue Köpfe mit neuen Ideen, um sich den sich verändernden Anforderungen zu stellen. Das haben Sie gerade in den vergangenen Jahren beobachten können, als es darum ging, unsere Nachwuchsarbeit auf neue Beine zu stellen. Wie gut das gelungen ist, konnten Sie auf unserer November-Mitgliederversammlung erleben, auf der unsere Obleute und Trainer ihre Arbeit an unserem Ausbildungszentrum am

Alsterufer präsentierten. Auch unserer SVAOe steht es gut zu Gesicht, sich hin und wieder eine neue Führung zu geben. So ist für mich nach acht Jahren Amtszeit jetzt der richtige Zeitpunkt gekommen, die Führung des Vereins in neue, jüngere Hände zu legen.

Im kommenden Februar werden Sie somit einen neuen Vorsitzenden wählen, und ich freue mich sehr, dass sich mit Dr. Stephan Lunau ein Kandidat zur Wahl stellt, der die besten Voraussetzungen für das Amt des Vorsitzenden mitbringt: er ist seit über 25 Jahren in der SVAOe verwurzelt, kennt nicht nur viele unserer Mitglieder, sondern als bereits jahrelang für den Verein ehrenamtlich Tätiger auch die Arbeitsweise unseres Vorstandes. Seine beiden Töchter sind in der SVAOe groß geworden und engagieren sich ebenso seit vielen Jahren für den Verein. Natürlich, Stephan Lunau ist Kandidat und noch nicht gewählt; dennoch möchte ich besonders seiner Frau Iris schon jetzt dafür danken, dass sie seine Kandidatur unterstützt.

Für mich geht mit dem Abschied vom Amt des Vorsitzenden eine erlebnisreiche Zeit zu Ende. Eine Zeit voller neuer Erfahrungen. Ich durfte viele von Ihnen persönlich kennenlernen, habe viele neue Freundschaften schließen können und bin dankbar dafür, dass ich mich eine doch recht lange Zeit für die SVAOe engagieren durfte. Seien Sie sicher, dass ich meinen Nachfolger auch in Zukunft nach Kräften unterstützen werde. Ich wünsche Ihnen eine fröhliche Weihnachtszeit und ein glückliches neues Jahr.



Ihr/Euer Andreas Völker

Thema und Meinung

What good is a sextant? oder was wir über die Satelliten- navigation wissen sollten

Ja, da sträuben sich dem, der ein solides Schul-englisch gelernt hat, die Nackenhaare. Aber in der Umgangssprache und im Slang ist manches möglich und sogar üblich. Tatsächlich hieß eine Meldung auf der maritimen Internetseite gCaptain.com: „In Double ECDIS Failure what good is a Sextant?“, und schon sind wir trotz sprachlicher Verwirrung mitten in einem Thema, das zurzeit viel Aufmerksamkeit findet. Es geht um die menschliche und technische Störanfälligkeit der Satellitennavigation.

Unser Mitglied Uwe Petersen, kürzlich für 50-jährige Mitgliedschaft geehrt, war von Berufs wegen mit der amtlichen Zulassung von technischen Navigationsgeräten befasst und weiß über Entwicklung und Risiken bestens Bescheid. Am 26.11.1985 hat er in der SVAOe bereits einen Vortrag über die Zukunft der Funknavigation gehalten. Auf dessen Grundlage gibt er seit damals ein jährliches Papier „Funknavigation, Entwicklung und Zukunft“ heraus und verteilt es in privatem Rahmen. Da kann man viel Interessantes nachlesen. Wir durften es auf der SVAOe Homepage veröffentlichen (siehe <http://www.svaoe.de/download/navigation/funknavigation-pdf/detail>) und empfehlen es denen, die tiefer in die Materie einsteigen wollen. Der Verfasser plädiert darin für ein technisch anders geartetes Ersatzverfahren neben GPS, da dessen Signale mit geringen Mitteln zu stören sind. Außerdem beschreibt er den Stand konkurrierender, gleichartiger und ebenso anfälliger Systeme: das rus-

sische GLONASS, das chinesische COMPASS und das europäische GALILEO, das sich am Ende des Versuchsstadiums befindet, dieses möglicherweise bei Erscheinen dieser Nachrichten bereits verlassen und die IOC-Freigabe erhalten hat (Initial Operational Capability). 14 betriebsklare Satelliten zuzüglich der 4 ehemaligen Versuchssatelliten sind dann im Orbit.

Doch zurück zu vorgenanntem Artikel. Eine Weiterentwicklung des Satellitennavigationsverfahrens ist die elektronische Seekarte mit nach GPS eingeblendetem Schiffsstandort, wie sie auf Sportbooten weit verbreitet ist und in der Berufsschiffahrt als ECDIS (Electronic Chart and Display Information System) in erweiterter, professioneller Form Anwendung findet. Das von der IMO herausgegebene Regelwerk SOLAS (Safety of Life at Sea) gestattet nach Kapitel V, Regel 19 sogar, auf Papierseekarten zu verzichten, wenn zwei komplett voneinander unabhängige ECDIS-Systeme an Bord vorhanden sind. Da die elektronische Navigation wegen ihrer Präzision und leicht zu bedienenden Arbeitsweise die herkömmliche Navigation fast vollständig verdrängt hat, hat die US-Navy schon seit Jahren die Ausbildung in astronomischer Navigation aufgegeben. Auch nach SOLAS gehört ein Sextant nicht mehr zur Ausrüstungspflicht seegehender Schiffe. An deutschen Seefahrtsschulen wird astronomische Navigation zwar noch gelehrt, jedoch nur, weil sich die internationale Konferenz der seefahrttreibenden Nationen bei der Abstimmung über einheitliche Ausbildungsstandards noch nicht auf einen Fortfall einigen konnte. Nun liest man, dass die US Navy zum Unterricht in astronomischer Navigation zurückkehrt. Die englische Fachzeitschrift „Navigation News“ des Royal Institute of Navigation

fragt sogar, ob sich infolge der Bedrohungen für das GPS und gleichartige Systeme eine Renaissance der Astronavigation abzeichnet. Warum? Nun, „Murphy's Law“ ist verlässlich. Es besagt, dass Dinge, die passieren können, eines Tages auch passieren. Wenn beide ECDIS-Systeme ihren Satellitenkontakt verlieren – Uwe Petersen weist nach, wie leicht ein solcher Störfall herbeizuführen ist – und wenn dann keine Papierseekarte vorhanden ist und kein zumindest gekoppelter Standort, kann ein Desaster möglich sein. Es ist immer die Verkettung von Umständen, die jeder für sich harmlos sein mögen, die aber bei gemeinsamem Auftreten verhängnisvoll werden können. Vorbereitet sein auf solche Fälle, z.B. indem man altmodische Navigationsverfahren noch beherrscht, ist also ein guter Rat.

Selbst wenn keine äußeren Störungen der elektronischen Systeme vorliegen und alles gut funktioniert, kann der Navigator infolge übergroßen Vertrauens in die Technik, durch Fehlbedienung oder mangels ausreichenden Wissens zu katastrophalen Entscheidungen kommen. Wir erinnern uns an die Strandung des Volvo-Ocean-Racers „Vestas“ auf einem Riff im Indischen Ozean. Besagte Internetseite gCaptain.com berichtete am 27.5.2016, dass der nagelneue Bulk Carrier „African Alke“ in Australien von den Behörden festgesetzt wurde, weil bei einer Kontrolle festgestellt worden war, dass die Navigationsoffiziere nicht mit ECDIS umgehen konnten. Es reicht also nicht, die neueste Technik an Bord zu haben, man muss sie auch verstehen und beherrschen.

Foto-Wannack wünscht Ihnen schöne Weihnachten!

Und für das nächste Jahr, immer den richtigen Wind, eine Handbreit Wasser unter dem Kiel und immer gute Sicht mit einem erstklassigen Fernglas!

Am besten ein Fernglas von FOTO-WANNACK! Geht es Ihnen auch so? Alles, was an Bord verwendet werden soll, muss etwas besonderes sein. Z.B. ein erstklassiges Fernglas, welches immer griffbereit an Bord sein sollte. Haben wir! Bringen Sie Ihr altes Fernglas mit und vergleichen Sie. Sie werden sich wundern, über die Helligkeit und Brillanz moderner Ferngläser. Und dann ist wichtig ein großes Sehfeld, so dass bei Seegang Tonnen und Hafeneinfahrten gut auszumachen sind. Vielleicht gibt es ja jemanden, der fragt: Was wünscht du dir zu Weihnachten? Auch da können wir helfen. Wir führen alle Spitzenprodukte der Optik- Industrie und haben für jeden Geldbeutel das passende Geschenk. Von OLYMPUS gibt es Digital-Kameras die stoßunempfindlich sind, robust und wasserdicht. Damit lassen sich auch bei schlechtem Wetter dramatische Aufnahmen machen. (Kann kein Handy!!) Wir führen Digital-Kameras von NIKON – LEICA – OLYMPUS – CANON und andere. Aber wir verkaufen nicht nur, sondern reparieren in eigener Werkstatt Ferngläser, Kameras und Projektoren. Kostenlos senden wir Ihnen gern unsere kleine Broschüre „Die Merkmale guter Ferngläser“ und Prospekte über alles Neue.

An den vier Sonnabenden vor Weihnachten haben wir von 10 bis 13 Uhr geöffnet.



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

Bisher sprachen wir von der professionell geführten Schifffahrt. Zu Recht wird man einwenden, dass das, was wir mit unseren Sportbooten auf den europäischen Randmeeren und in Küstengewässern machen, weniger gefahrenträchtig ist. Eine von externer Seite herbeigeführte Störung der GPS-Signale können wir uns hier bislang nicht vorstellen, zu friedlich sind unsere Ziele. ECDIS besitzen wir auf Yachten nicht. Eigene Fehler, nun ja, die kommen schon vor, aber man kann fast immer auch bei Ausfall aller Systeme mit Hilfe des Augenscheins und einfachen Koppeln in kurzer Zeit einen sicheren Hafen erreichen. Wozu also etwas so Anspruchsvolles wie die astronomische Navigation studieren?

Klar, das wird keiner verlangen wollen. Zwar bieten wir einen solchen Kurs an, auch in diesem Winter wieder, aber er ist für diejenigen gedacht, die über Ozeane segeln wollen (für den Erwerb des Sporthochseeschifferscheins ist die Kenntnis Pflicht) oder die einfach Spaß daran haben, mehr als andere zu wissen. Sie merken am Kursus-Ende, wie befriedigend es ist, mit Kopf, Hand und ziemlich simplem mechanisch-optischem Gerät einen Standort ermitteln zu können, der zwar nicht auf 10 Meter genau wie das GPS ist, aber völlig ausreichend, um, von der hohen See kommend, einen sicheren Landfall zu ermöglichen.

Nun ist bereits das für die meisten von uns ein seltenes Ereignis. Wir segeln vorwiegend auf der Elbe, der Nordsee bis Borkum, Helgoland oder Sylt sowie auf der Ostsee (die Fahrtenberichte allein in diesem Heft beweisen allerdings, wo es SVAOe-er auch jenseits davon hinzieht). Da ist es schon außerordentlich bequem, wenn einem die elektronische Seekarte direkt am Steuerstand präzise zeigt, wo man sich befin-

det. Das kann zur Gewohnheit werden, ja zum Vergessen herkömmlicher Techniken führen. Es gehört keine Kühnheit dazu, zu behaupten, dass es Bootsführer gibt, die ein Arbeiten in einer Papierseekarte noch nie richtig gelernt haben. Nun stellen wir uns vor, dass in einer solchen Situation das GPS ausfällt. Vielleicht ist die Antenne korrodiert. Nicht so schlimm, denken wir, wir haben ja ein Hand-GPS als Ersatz im Schapp. Aber das reagiert nach dem Anschalten nicht. Batterie alle. Schon haben wir die Verketzung unglücklicher, jeder für sich gar nicht so schlimmer Umstände.

In den Nautischen Nachrichten der Kreuzer-Abteilung des DSV Nr. 3/2016 schreibt ein Skipper: „Auf dem Weg nach Norwegen ist ein Abstecher zu den Koster-Inseln möglich. Kurz vor dem Erreichen des Leuchtturms Ursholmen wird kein GPS-Signal mehr empfangen, weder von meinem Kartenplotter noch vom Handgerät. Und so benötige ich sechs Arme für Pinne, Handpeilkompass, Bleistift, Dreiecke, Zirkel, Schoten; und im Seegang rutscht auch noch die Seekarte immer wieder von der Bank.“

Um die möglichen Fälle noch makabrer zu machen, greifen wir in Uwe Petersens Abschreckungskiste: Es ist nur eine Frage der Zeit, bis es zu einer größeren Störung kommen kann. Wenn nicht von innen heraus, dann vielleicht durch einen gezielten Störangriff von außen. Mit mindestens regionalen Auswirkungen.

Im Jan. 2004 kommt es während eines Satelliten-Fehlers über ca. 3,5 Stunden zu mittleren GPS-Positionsfehlern von 4,6 sm (Maximum 22 sm) in großen Teilen Europas, Afrika, Asien, Australien und der nördlichen USA.

Im April 2008 ergeben Britische Versuche mit einem 1,5-W-Störsender bis zu einer Entfernung

von 32 km die Unmöglichkeit einer GPS-Nutzung. Störsender dieser Leistung kosten heute etwa 1000 US-\$.

Er schreibt weiter: Hier sollte auch bedacht werden, dass GPS längst kein reines Navigationssystem mehr ist. Es hängen viele kritische, dezentral zeitgesteuerte Anwendungen von GPS als Zeitbezug ab, wie z.B. Mobilfunk- und Stromversorgungsnetze, Internet, Börsentransaktionen, digitale Rundfunk- und Fernsehsendungen. In diesem Bewusstsein erscheint eine gezielte Störung des GPS-Signals plötzlich ganz realistisch, bedenkt man die derzeit grenzenlose, terroristische Aktivität, die auf größtmögliche öffentliche Aufmerksamkeit gerichtet ist.

Die endgültige Inbetriebnahme des europäischen Satellitennavigationsverfahrens GALILEO (etwa 2020) wird zwar eine Unabhängigkeit von GPS bringen, aber keine Verbesserung der Störanfälligkeit, da die Grundlagen dieselben sind.

Habe ich Sie jetzt soweit, dass Sie sich einen Sextanten kaufen und Himmelsmechanik studieren? Wohl kaum. Sie werden auch weiterhin Ihre elektronische Seekarte nutzen. Aber die „handgemachte“ terrestrische Navigation mit Papierseekarte, Bleistift, Stechzirkel, Kursdreieck, Magnetkompass und Peileinrichtung sollte man nicht vergessen, sondern üben und stets nebenher anwenden. Sie können ja einen Auffrischkurs bei uns machen. Denn plötzlich „ist die Situation da“ (Konrad Adenauer).

Ich wünsche Ihnen sichere Fahrt.

Götz-Anders Nietsch



*Wir leben alle in dieser Welt an Bord
eines Schiffes, das aus einem Hafen
ausgelaufen ist, den wir nicht kennen.
Es ist unterwegs zu einem Hafen,
von dem wir nichts wissen.*

*Fernando Pessoa (1888–1935)
portugiesischer Autor und Philosoph*

Segler und Senator Helmuth Kern

**4. Dezember 1926 – 8. November 2016
Ein persönlicher Abschied**

Wir lernten Helmuth und Traute beim Segeln kennen. Es war 1960 anlässlich des SVAOe-Ansegelns in der „Elbkate“ in Stadersand. Beim „Anfeuchten der inneren Organe“ waren wir schnell per „du“. Helmuth war SPD-Abgeordneter der Bürgerschaft. Da das damals noch ein Feierabendjob war, verdiente er seine Brötchen als Geschäftsführer einer Reederei, die damals am Tropf der Staatsfinanzen hing und wenig später liquidiert wurde. Helmuth war Mitglied im NRV, ich in der SVAOe.

In der Bürgerschaft setzte er sich stark für den Bau des damals „neuen“ Hamburger Yachthafens bei Wedel ein. Es gelang ihm, die damals traditionell dem Segelsport eher ablehnend gegenüber stehenden Abgeordneten mehrheitlich von der Wichtigkeit und geplanten Größe des neuen Hafens zu überzeugen. Am Ende führten die lebhaften Debatten zur Bewilligung der notwendigen Mittel.

In den 60er Jahren, seit 1966 als Wirtschafts-senator, begann er mit dem Bau des ersten Containerhafens Burchardkai auf Waltersshof.

Hamburg kaufte vom Land Niedersachsen Neuwerk und Scharhörn, um dort ein gigantisches Hafen- und Industriegebiet zu schaffen. Wie das Leben so spielt, wurden nicht alle Pläne zu Erfolgsmodellen. Auf den Elbmündunginseln lärmen heute statt Containerkränen Tausende von Seevögeln im Naturschutzgebiet.

Als die Nachbarländer auf den nichthamburgischen Elbufern mit dem Bau von Industrieanlagen und drei Kernkraftwerken (die heißen aber nicht nach ihm so!) nachzogen, befürchteten die Segler eine Einschränkung ihres Reviers. Im Planungsrausch entschlüpfte Helmuth der unglückliche Satz vom „Industriekanal Unterelbe“. Das nahmen ihm seine Segelkameraden unisono übel und reagierten rebellisch. Helmuth entschwand mit Segelyacht an die Schlei...

Auf der Elbe folgte eine Epoche des Widerstandes. Es war die Zeit von Greenpeace. Umweltschutzvereine, Verbände und Arbeitskreise hatten Zulauf. Demonstrationen zu Wasser und zu Lande arteten zum Teil in Gewalt aus. Ich befand mich in einer Zwickmühle. Einerseits war ich als Beamter beruflich in der Schifffahrt tätig und in dieser Branche oft zu gesellschaftlichen Anlässen dienstlich eingeladen, andererseits war ich als Vorsitzender des damals größten Segelvereins an der Unterelbe und als Mitglied in Fachverbänden verpflichtet, deren Interessen zu vertreten. Unserer Freundschaft war das nicht dienlich.

Trotz unserer damals bestehenden Differenzen half Helmuth 1978 bei meinem Verzicht auf den von mir nach Fertigstellung des Elbtunnels bis zur Rechtskraft des Bebauungsplans gediehenen Plan eines Sportboothafens in Oevelgönne. Als Gegenleistung für meine Aufgabe dieses Projektes ermöglichte er die Einrichtung von



60 zusätzlichen Liegeplätzen für die SVAOe im Hamburger Yachthafen. Das zeigte Größe.

Als später die Pläne der Industrie an der Unterelbe nicht in dem befürchteten Umfang realisiert wurden, entspannte sich auch die Situation zwischen uns beiden. Wir lagen beide mit unseren Schiffen am Bunkerponten im Yachthafen. Helmuth schlug vor, etwaige Probleme zwischen uns bei einem Glas Whisky zu lösen. Es blieb nicht bei einem. Der damalige Hafenmeister Anbergen jagte uns im Hinblick auf wartende Kunden davon. Gehorsam verlegten wir unsere Fahrzeuge an den Steg, wo es noch ein langer Abend wurde. Es sollte nicht die einzige freundschaftliche Begegnung zwischen uns bleiben. Zuletzt hatte ich am 13. Oktober 2016 auf der Geburtstagsfeier Hans-Otto Noacks Gelegenheit zu einem längeren Gespräch mit einem geistig frischen Helmuth Kern. Am 8. November hat er seine Familie und vielen Freunde nun unerwartet verlassen. Unser besonderes Mitgefühl gilt seiner Frau Linde. Wir werden Helmuth Kern ein gutes Andenken bewahren.

Jürgen Chr. Schaper

Herzliche Glückwünsche!

Unsere Grüße und Glückwünsche gehen an alle, die zu Beginn des neuen Jahres 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 Januar/Februar 2017

02.01.	Frank Jacobsen	60 Jahre	18.01.	Tom Barz	10 Jahre
02.01.	Dr. Stephan Lunau	55 Jahre	21.01.	Christoph Kleinfeld	50 Jahre
06.01.	Hans Rahmann	70 Jahre	23.01.	Jan-Patrick Stellmann	40 Jahre
10.01.	Karl-Hermann Kuhn	75 Jahre	02.02.	Jörn Kressner	60 Jahre
14.01.	Venita Damm	30 Jahre	07.02.	Katarina Gnass	50 Jahre
15.01.	Michael Wieselmann	65 Jahre	12.02.	Wolfgang Kottusch	65 Jahre
			12.02.	Stephan Werk	40 Jahre
			13.02.	Berend Beilken	60 Jahre
			14.02.	Brigitte Mendt	75 Jahre
			16.02.	Ralf Pflaume	50 Jahre
			17.02.	Michael Dibowski	60 Jahre
			18.02.	Lennart Niemeier	20 Jahre
			21.02.	Gerd Schulz	65 Jahre
			22.02.	Ralph Rainsborough	70 Jahre
			22.02.	Claus Brunken	50 Jahre
			25.02.	Jens Röschmann	55 Jahre
			26.02.	Gerhard van Senden	80 Jahre
			26.02.	Eduard von Allwörden	80 Jahre

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

Neuaufnahmen Oktober/November

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

Vollmitglieder:

Dirk Eckel, 22587 Hamburg
Inga Raasch, 22589 Hamburg

Ehegatten:

Anke Panterodt, 22765 Hamburg
Volker Müller, 22589 Hamburg

Jugendliche:

Jakob Peter Raasch, 22589 Hamburg
Johannes Lorenz Ernst Raasch, 22589 Hamburg

Jüngste:

Clara Hajek, 22767 Hamburg
Helene Jantzen, 20144 Hamburg
Benjamin Niemeier, 20148 Hamburg
Leonie Marie Raasch, 22589 Hamburg

Bestandene Führerscheinquellen 2016

Bevor es losgeht: Noch kein richtiger Führerschein, aber doch ist der erste Schritt mit dem Jüngstenschein gemacht. Diesen haben bestanden:

Maya Alt, Lenya Beyersdorff, Amelie Charlotte Bublitz, Jonn Daniel, Anton Giese, Mathis Kaiser, Jette Marlene Kienemund, Bjarne Menk, Jasper Taschendorf, Otis Weirup.
Herzlichen Glückwunsch!

Und nun zu den „richtigen“ Führerscheinen:

Wieder haben eine Reihe von SVAOe-Mitgliedern und Externen (wir nehmen sie gerne in unsere Kurse auf, wenn noch Platz vorhanden ist) die vom Ausschuss für Navigation und Fahrtensegeln angebotenen Führerscheinkurse mit dem Erwerb eines Befähigungsnachweises abgeschlossen.

Den Sportsegelschein (SPOSS) erwarben: Eric Hannesen, Fritz-Henrik Meyer, Omid Nezam, Sileri Pflughaupt, Jonas Schuldt, Zoë Wunderlich, Thomas Zeikau und Linea Zwirner.

Den Sportbootführerschein-See (SBF-See) erwarben: Kristoffer Blydt-Hansen, Viktor Blydt-Hansen, Inga Cassens, Stine Eisermann, Igor Farnè, David Hansen, Julian Kelek, Joachim Knappe, Helge Kühnel, Malte Müller, Maike Oldach, Jakob Paul, Caren Ramien, Lisa-Britt Raschdorf, Barbara Schickanz, Jakob Ungerer, Julius v. Stein, Hanna Wohlers.

Den Sportküstenschifferschein (SKS) erwarben: Chira Hübner, Stephan Hüer, Joachim Knappe, Manuel Kroop, Helge Kühnel, Barbara Schickanz.

Weitere Teilnehmer hatten bei Redaktionsschluss noch eine Teilprüfung zu absolvieren, so dass sich die Gesamtzahl der erworbenen SKS noch etwas erhöhen wird.

Dass der eine oder andere Name sowohl beim SBF-See als auch beim SKS genannt wird zeigt, dass es durchaus möglich ist, beide Führerscheine in „einem Rutsch“ zu erwerben. Vom Lernaufwand her betrachtet ist es allemal sinnvoll, zumal bei den (Prüfungs-) Inhalten dieser beiden Führerscheine etliche Übereinstimmungen bestehen.

Am Sportseeschifferschein-Kurs (SSS), der jährlich abwechselnd mit dem Sporthochseeschifferschein-Kurs stattfindet und der in die-

sem Jahr „an der Reihe“ war, nahmen sieben Interessierte regen Anteil. Es haben jedoch noch nicht alle Teilnehmer die vier theoretischen sowie die praktische Prüfung hinter sich gebracht.

Darüber wird später zu berichten sein. Berichte der Teilnehmer über ihre Erfahrungen gerade bezüglich der beiden Befähigungsnachweise SSS und SHS sind jederzeit willkommen.

Den SSS und den SHS (Teilnehmer des Vorjahreskurses) haben bis Dezember 2016 erworben: SSS: Norbert Kafke, SHS: Hans-Joachim Gorgens

Wir gratulieren allen neuen Führerschein-Inhabern sehr herzlich und wünschen allzeit gute Fahrt!
Dr. Stephan Lunau

Die Mitgliederversammlung im September

Lars Raschdorf berichtete über seine Tätigkeit als Coach bei den olympischen Spielen

Der Vorsitzende hatte zur ersten Mitgliederversammlung nach der Sommerpause geladen. Man hätte meinen können, dass viel Berichtenswertes anstünde und dass auch im Klönschnack untereinander viele Neuigkeiten auszutauschen wären. Ganz so war es dann nicht. Eine halbe Stunde vor dem offiziellen Teil war die Zahl der Anwesenden noch sehr übersichtlich. Den Brötchen wurde gut zugehört und an der Bar gab es mäßiges Gedrängel. Aber der Saal hatte noch genügend Plätze verfügbar. Hatte etwa das in der Einladung angekündigte Thema des Abends nicht ausreichend Zugkraft?



*Lars und Yannic vor der Christus-Statue in Rio
(Foto: Raschdorf)*



*Der bescheidene Yachtclub, der den Olympiateilnehmern Unterkunft für die Boote gewährte
(Foto: Raschdorf)*



*Lars berichtet – man spürt seine Begeisterung
(Foto: Tomas Krause)*



*Rückblick: Lars als Optipokal-Gewinner
(Foto: Raschdorf)*



*Andreas bedankt sich bei Lars – Applaus
(Foto: Tomas Krause)*



Yannic beherrscht sein Boot (Foto: Gentry)

Andreas konnte die Spannung mit seinen einleitenden Worten auch nicht anheizen. Er hatte kaum etwas aus dem Vereinsgeschehen mitzuteilen. Die „Teufelsbrück“ war von einer schönen Sommertour zurückgekehrt. Zum großartigen Sieg der „H.E.A.T.“ auf der Farr30-Weltmeisterschaft in Schweden hatte er Max Augustin bereits vorher gratuliert. Dann leitete er über zum Vortragenden des Abends, der in der Einladung folgendermaßen angekündigt war:

„Unser Mitglied Lars Raschdorf berichtet in Wort und Bild von den Olympischen Spielen in Rio. Wie es dazu kam, dass er den mexikanischen Lasersegler Yanic Gentry auf dem Wasser coachen und begleiten durfte.“

Mit dem Auftreten von Lars verspürte man sofort eine gesteigerte Spannung im Saal. Auch war unbemerkt eine ganze Anzahl junger Leute erschienen, was zu den Mitgliederversammlungen nicht unbedingt üblich ist. Es war also etwas zu erwarten, und das erfüllte sich. Der Abend wurde hochinteressant.

Lars erinnerte zunächst an unser Mitglied Florian Spalteholz, der 2008 bei den olympischen Segelwettbewerben in China zusammen mit Johannes Polgar dicht an der Bronzemedaille im Tornado vorbeigesegelt war. Das war ein sympathischer Anfang. Dann stellte er sich kurz mit seinem seglerischen Lebenslauf vor, der nach dem Segeln auf dem elterlichen Boot als kleines Kind mit der Ausbildung in der Jüngstengruppe unter Mausey Müller-Haagen begann, wo sich sein Talent entwickelte. 1996 gewann er den Opti-Pokal und segelte danach Laser Radial bis zur Teilnahme an der Kieler Woche. Sein Können sprach sich herum, so dass er auch gesuchtes Mannschaftsmitglied auf Regatta-Hochseeyachten wurde. Schon während der Schulzeit machte

er ein Auslandsjahr in Mexico, bei dem es sich fügte, dass die gastgebende Familie segelnde Kinder hatte und er im örtlichen Segelclub Trainingsunterricht für die Laser-Segler gab. Eine freundschaftliche Beziehung zu Yanic Gentry, dem gleichaltrigen Sohn der Familie, ebenfalls Laser-Segler, blieb bestehen.

Dann kam die Vorbereitungszeit für die olympischen Spiele in Rio de Janeiro. Yanic gelang es, den einzigen Platz als Laser-Segler für Mexico zu gewinnen. Aber für die Spiele brauchte er einen Trainer und Coach, den sein olympischer Verband nicht stellte. Er fragte Lars, der zusagte, obwohl gerade die Schlussphase seines Masterstudiums im Gange war. Eine Olympia-Erfahrung, wenn auch nicht als Teilnehmer, ging vor.

Lars schilderte die Vorbereitungen, die Sponsorensuche, das Training, das durchaus tückische Revier, die Unterkunft im olympischen Dorf, die Verpflegung, den Pendelverkehr zum Hafen, die Auslosung der Boote und die chaotische Organisation, bei der am Ende doch alles klappte. Für die Beratung zu Wetter- und Strömungsverhältnissen hatte man einen brasilianischen Topsegler engagiert. Das Segeln in der Bucht, die offen zum Südatlantik ist, ist bei sehr wechselhaften Winden zwischen 0 und 25 Knoten, einmal sogar bis zu 45 Knoten, bis drei Meter hohen Wellen und beachtlichen Gezeitenströmen höchst anspruchsvoll.

Natürlich ging Lars auch auf das Wasser ein, über das man in der Presse hierzulande Schauer- geschichten gelesen hatte. Abgesehen von der





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
www.wegenerjachtwerft.de

Keimbelastung, über die berichtet worden war, die aber keine Folgen unter den Regattaseglern hervorbrachte, war das allgegenwärtige Plastik eine Plage: Schuhe, Gartenstühle, Verpackungsmaterial, Fischereitensilien und jede Menge Tüten schwammen umher. Der Outborder von Lars' Begleitboot fing dauernd etwas ein. Aber, oh Wunder: in der Nacht vor dem Beginn der Regatten wurde offensichtlich abgefischt, so dass das Wasser ab dann perfekt war.

Über den Ablauf der Regatten hat Lars dann nicht im Einzelnen berichtet. Darauf kam es bei seinem Thema auch nicht so sehr an. Die Leistungsdichte unter den ca. 15 Vorderen in der Rangfolge war enorm hoch, so dass jeder unter diesen eine Medaille hätte ersegeln können.

Yannic, das war von vornherein klar, gehörte nicht dazu. Lars meinte, das ganze Drumherum, die Organisation eines so großen Ereignisses, das Chaos, die Eröffnungsfeier, die Journalisten bei ihrer Arbeit, der kameradschaftliche Umgang der Segler, die unterschiedlichen Kulturen, das hautnahe Erleben olympischer Spiele seien so überwältigend gewesen, dass sich die Unterbrechung seines Studiums sehr gelohnt hätte. Durch die sympathische und lockere Art, mit der Lars den Zuhörern seine Eindrücke vermittelt hat, hat man ihm das ohne Zögern geglaubt.

Es wurden noch viele Fragen gestellt. Am Ende war der Applaus stark. Man bedankte sich für einen interessanten Abend.

GAN

Was tun gegen den vielen Schlick in Borsfleth?

Die Mitgliederversammlung im Oktober

Der Vorsitzende hatte zum Thema des Abends eingeladen: Borsfleth – Situation des Yachthafens im Störloch. Borsfleth ist einer der beliebtesten Häfen an der Unterelbe für Hamburger Segler. Die zunehmende Verschlickung des Hafens ist somit nicht nur ein Problem für den ortsansässigen Sportschipper-Verein Borsfleth, sie sollte alle Elbsegler interessieren.

In der Tat füllte sich der Saal in unserem Clubhaus mehr als durchschnittlich zu Mitgliederversammlungen. Das Thema hatte wohl einen Nerv getroffen. Andreas eröffnete die Versammlung, nachdem man sich ausgiebig im Schnack ausgetauscht und von der Pantry angebotene Getränke und belegte Brötchen zu sich genommen hatte. Er begrüßte zunächst die Gäste, Herrn Ludger Walterbusch, den Vorsitzenden

des SSVB, und Herrn Axel Sylvester, Revierobmann des Hamburger Segler-Verbandes. Dann begann er mit einigen Informationen aus unserem Verein:

Er gratulierte dem anwesenden Kommodore Jürgen „Fifi“ Schaper zu dessen 83. Geburtstag am Vortag, was dieser selbstironisch aber zum Glück nicht für jeden verständlich kommentierte. Dann berichtete er, dass unsere Jolentrainerin Tania Tammling Internationale Deutsche Meisterin in der Europe-Klasse geworden sei und gratulierte ihr sehr herzlich. Großer Beifall. Er erwähnte, dass das Absegeln nach Glückstadt, an dem er verhindert gewesen sei teilzunehmen, ein großer Erfolg mit überdurchschnittlicher Beteiligung war. Als unschön bezeichnete er den Abbruch der Elbe-Ausklang-

Regatta durch die Revierzentrale Brunsbüttel, weil sich die Berufsschifffahrt behindert fühlte. Der Vorstand hat überlegt, wie zu reagieren sei. Marcus Boehlich als Regattaobmann des Hamburger Segler-Verbandes wird das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt ansprechen.

Auf die Anmeldung zum Herbstfest mit Grünkohlessen wird hingewiesen. Die am Museumshafen für die SVAOe seit Bezug des Clubhauses kostenlos zur Verfügung stehenden fünf Parkplätze werden uns nun vom Museumshafen streitig gemacht. Es stehen Gespräche an. Schließlich wird an den Besuch der „hanseboot“ erinnert. Vergünstigte Eintrittskarten liegen in der Geschäftsstelle aus. Wie in den Vorjahren werden sich norddeutsche Segelvereine unter dem Stichwort „Willkommen im Club“ im Obergeschoss der Halle B3 darstellen, und natürlich hat auch die SVAOe einen Stand. Es werden Mitglieder gesucht, die uns dort vertreten und an der Standgestaltung mitarbeiten. Am Mittwochabend der Messe, also am 2. Oktober, findet wie immer ein großes Treffen der Wassersportler auf dem Stand statt mit Freibier und leckeren Kleinigkeiten. Andreas fordert alle Mitglieder auf, die Messe zu besuchen und dabei auch an unseren Stand und zu diesem Treffen zu kommen.

Dann erhält Ludger Walterbusch das Wort. Er beginnt mit der Geschichte des Sportschiffervereins Borsfleth und des Bootshafens. 1973 wurde der SSVB gegründet mit damals 11 Liegeplätzen in der Kremper Au. Nach dem Bau des Sturmflutsperrwerks wurde seit 1976 der Altarm der Stör für Liegeplätze genutzt, 1978 wurde die Genehmigung für einen Yachthafen erteilt. Bedingung war, dass der Betreiber eine Yachthafengemeinschaft sein sollte, die heute



Der Vorsitzende des SSVB Ludger Walterbusch



Gerrit Rampendahl berichtet von der HASPA Hamburg (Fotos: Tomas Krause)

aus dem SSVB und dem SV Itzehoe besteht. Als strömungsarmer Altarm („Störloch“) hatte der Hafen von Anbeginn mit Verschlickung zu kämpfen. Dem wurde mit Eggen entgegengewirkt. Das ist inzwischen verboten. Erlaubt ist heute nur das Wasserinjektionsverfahren (Düsenstrahlverfahren), bei dem der Schlick vorübergehend verflüssigt wird und als Paket in tiefere Regionen abrutscht, also im Wesentlichen in Richtung Stör. Soweit die Theorie. Als Arbeitsgerät für das Injektionsverfahren kommen nur kleinere Bagger mit großer Leis-



Der Obmann für Revierangelegenheiten des Hamburger Segler-Verbandes, Axel Sylvester, mit Ludger Walterbusch (Fotos: Tomas Krause)

tung infrage, die aber alle langfristig vom Wasser- und Schifffahrtsamt gechartert sind. Man muss sie also von dort für ca. drei Tage in jedem Winter unterchartern. Wenn das WSA dem auch positiv gegenübersteht, so muss es doch bezahlt werden. Es hat beispielsweise 33000 Euro im Jahr 2014 gekostet. Das kann sich der kleine Verein auf Dauer nicht leisten. Außerdem wird vom Amt eine „Auswirkungsprognose“ gefordert, die von einem Ingenieurbüro zu erstellen ist und wiederum Geld kostet. Genehmigt wird auch nur eine Unterhaltungsbaggerung mit begrenzten Mengen. Der Eigenbau eines Baggerschiffs durch den SSVB wurde erwogen, jedoch sind die Auflagen durch die Behörden so hoch, dass das Vorhaben verworfen werden musste.

Ludger erzählte dann von seiner Idee, die Landzunge, die den Yachthafen störseitig abgrenzt, an geeigneter Stelle zu durchstechen und damit eine Durchströmung des „Lochs“ wiederherzustellen, so dass ein Großteil der Sedimente mitgerissen wird und sich nicht ablagert. Allerdings ist damit verbunden, dass die Boote künftig mit Strom zu kämpfen haben werden,

und zwar quer zu den Liegeplätzen, wenn der Hafen nicht umgebaut wird. Er verstand es, die Wirkungsweise und die Vorzüge der Maßnahme überzeugend darzustellen. Man muss ihm Anerkennung zollen für seine Begeisterung und die Hartnäckigkeit, mit der er an allen infrage kommenden Stellen Gespräche geführt hat. Nirgendwo sind ihm bisher Steine in den Weg gelegt worden. Allerdings ist klar, dass vor einem Genehmigungsantrag ein Strömungsgutachten erstellt werden muss. Das allein würde eine Menge Geld kosten. Glücklicherweise hat die TU Harburg zugesagt, eine Strömungsuntersuchung im Rahmen einer Master-Studienarbeit ausarbeiten zu lassen. Das würde bei weiteren Schritten schon sehr helfen.

Auch die Gelder für Gutachten, Durchstich, Uferbefestigungen und Genehmigungen wird der Verein nicht aufbringen können. Aber bei überzeugender Planung besteht die Hoffnung, Spenden und Zuschüsse zu erhalten. Sonst muss der Yachthafen Borsfleth in Kürze seinen Betrieb aufgeben. Für alle Elbsegler, vor allem für Hamburger, würde das einen schweren Schlag bedeuten, denn das „Störloch“ ist nicht nur viel besuchtes Wochenendziel, beliebt bei Kindern und Menschen, die sich in der Natur wohlfühlen, sondern auch ein bei jedem Wetter anzulaufernder Schutzhafen, von denen es auf der Elbe nur wenige gibt.

Axel Sylvester schloss an seinen Vorredner an und nannte Borsfleth den schönsten Hafen an der Elbe, der unbedingt erhaltenswert sei. Das sei im Interesse aller Elbseglervereine. Er verwies auf einen Fonds zur Förderung von Freizeitmöglichkeiten und Sport an der Elbe, in den die Stadt Hamburg zu Beginn der Elbvertiefungsmaßnahmen 10 Millionen Euro ein-

gezahlt hätte. Wenn eine Genehmigung für die Baumaßnahmen vorliegt, könnten die Vereine Anträge zur Unterstützung aus diesem Fonds stellen.

Eine intensive Diskussion folgte auf die beiden Beiträge. Insbesondere wurde gefragt, was in den nächsten fünf Jahren mit dem Hafen geschehen würde, denn solange würden sich die Vorbereitungen noch hinziehen. Ludger meinte, im kommenden Winter würde wohl wieder nicht gebaggert werden, denn dafür fehle das Geld. Man denke an eine Art Crowdfunding, also an eine Spendensammlung über das Internet. Beschlossen sei aber noch nichts. Er bedankte sich für das große Interesse der Zuhörer. Das gäbe ihm weitere Motivation für die Arbeit an seiner Idee. Wir wünschen ihm: „Bleib dran, Ludger!“

Anschließend bat Andreas Gerrit Rampendahl nach vorne. Gerrit hatte gerade seine Teilnahme an der Regatta von Horta/Azoren über Helgoland nach Hamburg im Rahmen der Southern Ocean Challenge auf der „Haspa Hamburg“ des HVS beendet. Er schilderte voller Begeisterung das Segeln auf der rasanten Rennyacht, ließ aber auch

die Schwierigkeiten des Lebens an Bord nicht außen vor. Andreas ergänzte, dass junge Leute aus der SVAOe schon immer gerne auch Mitglieder im HVS geworden seien, und dass die Vereine nicht konkurrieren, sondern sich ergänzen.

Ein hochinteressanter Abend ging zu Ende. Wahrscheinlich wurde er an der Bar noch fortgesetzt, aber der Chronist musste wegen einer Erkältung ins Bett.

GAN

Absegeln überholt? Nein, nicht tot zu kriegen!

Der Beweis wurde auch dieses Jahr erbracht. Der Festausschuss hatte – inzwischen schon traditionell – Glückstadt als Zielort ausgemacht. So ein langes Wochenende mit dem 3. Oktober am Montag bietet eigentlich Gelegenheit zum letzten Herbstschlag. So aber „nur“ Glückstadt. Wer – wie der Autor – bereits am Vortag angegeistert war, hatte vormittags traumhaftes Segeln auf der Unterelbe erlebt. Mit kleinen Segeln, halben Winds und Rauschefahrt bei frühherbstlicher Stimmung. In Glückstadt stehen



JENSEN
Bootsbau **WERFT**
aus 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



*Hafenschnack: Jürgen Raddatz, Claus Torstrick, Carsten Heuer im Cockpit von „Poxy“
(Foto: Ulrich Körner)*

Boxenplätze zur Auswahl. Und es gibt bald nach dem Anlegen ein veritables Naturschauspiel frei Haus. Die aufziehende schwarze Wand über der Rhinplatte kommt mit reichlich Wind, Schüttregen und Hagel daher.

Die meisten Teilnehmer reisen am Sonnabend an und berichten von eher schwachen Winden und zahlreichen Motorstunden. Schnell füllt sich der Yachtbereich des Hafens. Die See geht hoch. Ein Teilnehmer, dessen Namen mir heute nicht mehr einfällt, verbindet das Anlegen in einer letzten freien Box mit einer Probe der Wassertemperaturen im Hafen. Da auch die Freunde des Gaffelriggs an diesem Wochenende ihren großen Auftritt haben, ist es bald eng im Hafen. Zusammen mit den beiden Yachten von Jens Cornelsen, die an ihrem Liegeplatz im Binnenhafen vertäut sind und der in der Werft Glückstadt liegenden „Estrella“ werden folgende 27 Boote aus der SVAOe gesichtet: „Bagatell“ (Templel), „Benedictus“ (Torstick), „Bonito“ (Glimm), „Circle“ (Raschdorf), „Estrella“ (Gilde), „Eule“

(R. Mackens), „Fierboos“ (U. Körner), „Greyhound“ (Segner), „Kalea“ (Selter), „Havkarlen“ (Rainsborough), „Loop over de Loft“ (Albrecht), „Luise“ (Lunau), „Nanook“ (Benz), „Nordwest“ (T. Körner), „Now“ (Six), „Philomena“ (Schütt), „Philou“ (Dahm), „Poxy“ (Heuer), „Ran“ (Wegener), „Sirkka“ (Dartsch), „Soi“ (Mohr), „Spanvogel“ (Pulver), „Swift“ (Pickenpack), „Struten“ (Cornelsen), „Tamam“ (Zösch), „Taschenboot“ (Taschendorf), „Ylva“ (Cornelsen).

Nachmittags vor Hochwasser wartet ein weiteres Schauspiel: Die große Flotte der Gaffelschiffe verholt gemächlich in den Binnenhafen. Es ist jetzt Kaffeezeit in den Cockpits. Wer es von seinem Landgang nicht rechtzeitig über die Fußgängerbrücke geschafft hat, greift schon mal zum Mobiltelefon und kündigt seine ausgiebige Verspätung an der Kuchentafel an.

Für den Abend hat der Festausschuss etwas Neues ausprobiert: Gemeinsames Abendessen im Clubraum des „Ratskeller“. Der Saal ist voll, die Bedienung leicht überfordert, aber als aufgebackt wird, ist die Stimmung wieder mittschiffs. Die Speisen kommen in einer der Lokalität ebenbürtigen Qualität auf den Tisch. Was an dem Abend fehlt, ist einzig eine anständige Rede. Danach steht zwecks Lokalwechsel ein Verdauungsspaziergang auf dem Programm. In der „Alten Oper“ wartet die Bowlingbahn mit geselliger Gelegenheit, die gerade einverlebten Kalorien gar nicht erst an Bord zu schleppen. Zum Tidenwechsel zur sonntäglichen Mittagszeit macht sich allenthalben Unruhe breit. Auch wir verholen ein Stück Richtung Heimat. Mit Baumfock auf einer schönen Kreuz bis Bruns- hausen, wo wir fest am Steg die schier endlose Parade der in den Stadthafen von Stade fahrenden Boote abnehmen.

Ulrich Körner

Regatten, Sport und Wettkämpfe

Tania Tammling

Internationale Deutsche Meisterin 2016 in der Europe-Klasse

Die Internationale Deutsche Meisterschaft der Europes fand vom 29.09. bis 03.10.2016 auf dem Steinhuder Meer statt. Der ausrichtende Verein, der Schaumburg-Lippische Segel Verein, konnte insgesamt acht Wettfahrten starten. Tania Tammling startete für die SVAOe bei den Damen, und Lukas Semke, Trainer unserer Feva Jugend, ging bei den Herren an den Start. Nach den drei Wettfahrttagen bei starken, mittleren und wenigen Winden konnte Tania den Titel der Internationalen Deutschen Meisterin mit einem Vorsprung von 7 Punkten bei 22 Teilnehmerinnen ersegeln. Lukas belegte bei den Herren den 33. Platz von 39 Teilnehmern.

Nach dem Gewinn der Vizemeisterschaft bei den Europes 2013 nun also auch Deutsche Meisterin. Herzlichen Glückwunsch, Tania! Anerkennung auch dir, Lukas, für deine Teilnahme in diesem anspruchsvollen Feld! GAN



Tania nimmt rasant die Wendemarke



*Die drei Ersten bei den Damen:
Siegerin Tania in der Mitte
(Fotos: Nadine Zink Lichtreflexe)*

Peter Hauschildt gewinnt den Herbstpokal der Elb-H-Jollen und noch mehr

Am Wochenende 24./25. September veranstaltete der Hamburger Segel-Club auf der Alster die Herbstpokal-Regatten für verschiedene Jollenklassen, darunter auch für die Elb-H-Jollen. Für diese war es auch das Finale der Bezirksmeisterschaft 2016. Diese Wettfahrten finden jetzt seit 68 Jahren statt.

Während früher bis zu 25 Elb-H-Jollen am Start waren, so waren es jetzt nur noch sieben. Das ist der Tribut, den diese eleganten, besonders für die Gewässer der Untereibe konstruierten Boote an die Neuzeit zahlen müssen. Aber immerhin. Die kleine aber feine Klasse lebt. Diese Regatta hat es wieder gezeigt. Es werden sogar Neubauten aufgelegt.

Bei dem wunderschönen Herbstwetter und guter Brise, gleichzeitig (aber an anderem Ort) mit den



„Herzjung“ perfekt auf der Elbe (früheres Foto)

Regatten Senatspreis und Elbe-Ausklang auf der Elbe, wurden fünf Wettfahrten gesegelt. H 300 mit Peter Hauschildt (SVAOe) und Vorschoter Bernd Heinsohn (SCOe, MSC) gewann mit vier Siegen und wurde einmal Dritter (Streicher). GER 141 mit Daniel Baum (HSC) und Vorschoter Lamberto Cesari wurden Zweite mit dreimal einem zweiten und einmal einem vierten Platz.



Peter Hauschildt und Bernd Heinsohn mit den Trophäen (Fotos: Fam. Hauschildt)

Fünfte wurden H807 Thomas Körner mit Peter Körner an der Vorschot (beide SVAOe).

Damit gewann Peter Hauschild auch den Alsterpokal als bestes Boot bei der Glückstadregatta und dem Herbstpokal. In der Bezirksmeisterschaft war es für ihn nun schon der 20. Titel.

Unsere Jolle, gemeint ist die Elb-H-Jolle der Familie Hauschildt „Herzjung“, H 300, die nach meinem Ausscheiden aus dem Regattasegeln von meinem Sohn Peter geführt wird, nahm zum 65. Mal an dieser Pokalregatta teil.

Ich verfolgte das Geschehen von Land aus und hatte bei dem tollen Wetter zwei wunderschöne Tage an der Alster. Über den Sieg von „Herzjung“ habe ich mich natürlich sehr gefreut.

Arthur Hauschildt

Die Redaktion gratuliert Peter und „Adje“ sehr herzlich!

Kay Louwien Hamburger Meister der Folkeboote Thomas Lysewski punktgleich

Am 10. und 11. September fand unter der bewährten kompetenten und souveränen Leitung von Bernd Krivohlavek und seinem Team die Hamburger Folkebootmeisterschaft im Rahmen der Sanduhrregatta statt. Im Gegensatz zum Vorjahr, als Starkwind und Regen herrschten, war es schwachwindig bei strahlendem Sonnenschein. Es hatten sieben Boote gemeldet, davon fünf aus der SVAOe.

Am Sonnabend war der Start zur ersten Wettfahrt schon um acht Uhr angesagt. Es wehte schwach aus Ost – mit entsprechendem Einfluss auf den Wasserstand –, als die Folkeboote von Grundberührung zu Grundberührung zum

Startponton hoppelten. Trotz Startverschiebung wurde die erste Wettfahrt abgebrochen, weil nahe der Luvtonne einige Boote erneut festsaßen. Nach einer kurzen Wartezeit war genug Wasser gegen den Ostwind die Elbe hochgelaufen und es konnten zwei Wettfahrten bei Winden um 2 Bft gesegelt werden. Entscheidend war dabei das geschickte Ansteuern der Luvtonne, die schon etwas im Windschatten der hohen Airbushallen lag.

Am Sonntag hatte der Wind auf West gedreht. Zum dritten Start um 9:30 Uhr war genug Wasser aufgelaufen und es wehte mit 2 Bft. Nur schief der Wind bald danach ein, und die Boote schlichen bei nahezu Stille über die Ziellinie der verkürzten Bahn. Nach kurzer Atempause setzte der Westwind wieder ein, und es wurden noch zwei schöne Wettfahrten bei 2–3 Bft gesegelt.

Nach den fünf Wettfahrten konnte die schlechteste Platzierung gestrichen werden, und Kay Louwien und Thomas Lyssewski lagen nach den gewerteten Wettfahrten gleichauf. Da beide Crews auch bei den 1., 2. und 3. Plätzen (schlechtere gewertete Platzierungen gab es nicht) gleichauf lagen, musste zur Auflösung des Patts die letzte Wettfahrt herangezogen werden unter Einbeziehung der Streichresultate. Die 5. Wettfahrt hatte Peter Hosie vor Paul Körner gewonnen. Kay Louwien wurde 3. und Thomas Lyssewski nur 6.

Somit gratulieren wir Kay Louwien (SVAOe) und seiner Crew zur Hamburger Folkebootmeisterschaft 2016. Die weiteren Platzierungen: 2. Thomas Lyssewski (SVAOe), 3. der Vorjahresmeister Peter Hosie (JKN), 4. Norbert Schlöbhm (SVAOe), 5. Paul Körner (SVAOe),

<p>DIREKT AM HAMBURGER YACHTHAFEN!</p>  <p>YACHTPROFI.DE</p> <p>Gute Teile, guter Service.</p> <p>Ausrüstung von A–Z • Farben • Drahtverarbeitung Beschläge • VA-Schrauben • Sanitär • Elektrik</p>	<p>P&K products</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>	

6. Klaus Pollähn (SVAOe), der am Sonnabend nicht dabei war, weil er die Pagensandregatta gesegelt hatte, und 7. Nils Hansen (SVN), der ein geliehenes Boot fuhr, da sein eigenes, das er zum Goldpokal nach Helsinki gesegelt hatte, noch mit wechselnden Crews auf dem Rückweg war.

Belebend fanden wir, dass es bei den Hamburger Folkebooten, anders als bei Elb-H-Jollen, wo fast immer dieselben beiden Boote vorneweg segeln, eine gute Durchmischung gibt. Jedenfalls meinten meine Enkel Paul und Peter, die vom Jugendkutter bzw. 420er auf das Folkeboot gestiegen waren und ihren altersschwachen Großvater um die Tonnen segelten, dass sie jedes der teilnehmenden Boote bei mindestens einer Wettfahrt hinter sich gelassen hätten. Sie fühlten sich als Newcomer wohl in dem Kreis der alten Hasen, die ja schon seit Jahrzehnten Folkeboot segeln. Vielleicht regt dies die eine oder andere auch jüngere Crew an, zur Hamburger Folkebootmeisterschaft 2017 zu melden.

Rolf Felst

Helgoländer Optiwochen Riesenergebnis auf der Nordsee-Insel

In diesem Jahr fand die Internationale Deutsche Jüngsten-Meisterschaft (IdJüM) gleich am Anfang der Hamburger Sommerferien auf der kleinen Nordseeinsel Helgoland statt. Und da auch der jährlich vom BSC organisierte Störtebeker-Opti-Cup anstand, wurden daraus die Helgoländer Optiwochen gemacht. Außerdem wurde zum ersten Mal für alle IdJüM-TeilnehmerInnen eine Langstrecken-Regatta einmal Rund um Helgolands Düne veranstaltet.



Der uns als „Verein des Jahres 2015“ gespendete Opti „Susi“ auf Helgoland

Der Störtebeker-Opti-Cup sollte sich als wenig ergiebig zeigen, denn es fielen Segeltage aufgrund von Nebel aus, und an den anderen Tagen war leider sehr wenig Wind. Aber trotzdem



Jakob Giese bei den Vorbereitungen

konnte man schon ein paar coole Eindrücke von der Insel und ihren knapp 1400 Einwohnern sammeln.

Die IdJtM begann mit den Vermessungstagen, und diese Zeit haben wir genutzt um unsere Boote noch einmal zu polieren, zu wachsen und zu reparieren. Insgesamt sind 196 Teilnehmer gestartet. Die ersten drei Tage wurde in gemixten Gruppen gesegelt. Es herrschten wechselhafte Bedingungen, mal viel, mal wenig Wind und ebenso verhielt sich die Strömung, die teilweise von der Düne abgelenkt, aus allen Richtungen zu kommen schien. Dann sollten die letzten beiden Tage in Gold-, Silber- und Bronze-Gruppen gesegelt werden, allerdings fiel der erste Tag aus, da bis zu 32 Knoten Wind herrschten und der Wellengang es für die Boote der Wettfahrtleitung unmöglich machte zu ankern.

Am letzten Wettfahrttag wollte natürlich jeder nochmal alles geben, der Wind blieb konstant zwischen 15 und 20 Knoten, und es gab eine



*Starklar (vorne Jakob Giese mit „Susi“)
(Fotos: Anton Giese)*



Das Regattafeld im Seegang vor dem Leuchtturm der Düne (Foto: DODV)



Frühstück am Südstrand Helgoland
(Fotos: Anton Giese)

ziemlich steile Welle. Ich konnte mich perfekt an die Bedingungen anpassen und bin in meinen letzten Wettfahrten im Opti noch einen 3. und einen 4. Platz gesegelt. Später haben dann alle ihre Boote abgespült und verladen, so dass dann mit der Siegerehrung angefangen werden konnte. Roko Mohr ist wieder einmal deutscher Meister geworden und das Team Hamburg hat auch ziemlich gut abgeschlossen. Ich bin insgesamt 79. geworden. Am nächsten Tag ging es dann für alle mit der Fähre auf den Weg nach Hause.

Jakob Giese



Viele Optis an Helgolands Südstrand (Foto: Nietsch)

Opti-Pokal auf der Alster Tolles Wetter, fröhliche Gesichter, eine gelungene Veranstaltung

Bei Sonne und Temperaturen zwischen Shor-ty und Trockenanzug fand am 25. September unser Opti-Pokal auf der Alster statt. In den drei Gruppen Opti B (erfahrene Regattasegler), Opti C2 (Kinder, die im zweiten und dritten Jahr Opti segeln) und Opti C1 (Kinder, die im ersten Jahr Opti segeln) gingen insgesamt 48 Teilnehmer an den Start.

Nach der Steuermannsbesprechung um 10:00 Uhr ging es aufs Wasser. Bei stabilem Wind aus Südost konnten die Starts ab 11:00 Uhr pünktlich beginnen. Zur Mittagszeit wurde es etwas böiger, so dass es zu einigen Kenterungen kam. Trotzdem kamen alle Teilnehmer glücklich und stolz ins Ziel. In Opti B wurden drei Wettfahrten gesegelt, in Opti C2 und C1 zwei Wettfahrten. Nach der Preisverteilung mit vielen Wanderpreisen gab es eine große Tombola mit Preisen für jeden Teilnehmer. Neben dem Hauptgewinn, einem Trockenanzug, gab es Schwimmwesten, Segelhandschuhe, Taschen und vieles mehr.

Der Opti-Pokal 2016 war eine schöne Regatta. Wir gratulieren den Seglerinnen und Seglern und danken herzlich den Helfern an Land (große Kuchenauswahl, Salat, Würstchen) und auf dem Wasser (Start- und Ziel, Jury, Tonnencheck, Begleitung)!

Ergebnisse Gruppe B (16 Starter):

1. Jan Höhne, GER 10277, YCM
4. Mieke Kaiser, GER 11663, SVAOe
8. Martha Dingeldein, GER 10876, SVAOe
9. Jan Rapelius, GER 12181, SVAOe
10. Ben Rapelius, GER 13262, SVAOe
11. Max Stridde, GER 11057, SVAOe



Freya Storbeck, SVAOe, mit „No time to lose“



GER 11057 Max Stridde (SVAOe)



Martha Dingeldein (rechts), Ben Rapelius (beide SVAOe)



Jan Höhne (YCM), Gewinner der Gruppe B



Regattaleiter Johannes Huhn inmitten seiner jungen Segler



GER 11057 Max Stridde, GER 13262 Ben Rapelius (beide SVAOe)



*GER 4 Max Wauschkuhn (NRV),
GER 11663 Mieke Kaiser (SVAOe)*



*Wiebke Kaiser mit Lostrommel und ihre Zöglinge
(Fotos: Thorsten Menk)*

13. Freya Storbeck, GER 11058, SVAOe
 14. Nils Wittlich, GER 11241, SVAOe
Ergebnisse Gruppe C2 (21 Starter):
 1. Jonna Rindt, GER 11076, NRW
 4. Anton Giese, GER 10261, SVAOe
 5. Jonn Daniel, GER 8888, SVAOe
 6. Ben Erik Krüger, GER 12595, SVAOe
 7. Bjarne Menk, GER 11056, SVAOe
 14. Jasper Taschendorf, GER 11662, SVAOe
 17. Theo Gublitz, GER 841, SVAOe
 18. Jette Marlena Kienemund,
 GER 11770, SVAOe
 19. Simon Storbeck, GER 11059, SVAOe
 20. Otis Weirup, GER 8586, SVAOe

Ergebnisse Gruppe C2 (11 Starter):

1. Jule Vagelpohl, NED 2945,
 WSV Luv up Jemgum
 5. Mathis Kaiser, GER 9717, SVAOe
 6. Maya Alt, GER 6910, SVAOe
 9. Lenya Beyersdorf, GER 1059, SVAOe
 10. Nis Daniel, GER 7907,
 SVAOe

Johann Peter Huhn

Weitere Bilder auf Umschlagseite 4.

Pagensand Wettfahrt – wo treiben sie denn?

Es fällt nicht leicht, einer traditionellen Veranstaltung Gerechtigkeit angedeihen zu lassen, die sich Wettfahrt nennt, aber vom Start weg zum „Flautentreiben“ verurteilt ist. Für den veranstaltenden SCOe gab es das in Jahrzehnten noch nicht. Was wäre, wenn bei diesem Hochsommerwetter ein wenig Wind geweht hätte, genug für eine erlösende Kreuz vielleicht, und das unguete Gefühl hätte sich bei

mir völlig verflüchtigt. Mit einer Meldezahl von 54 blieb der SCOe nicht viel unter den Erwartungen: Aber die Flotte ist so divers wie eh und je. Deshalb kann man die wenigen, verbliebenen Klassenboote, die einen Vergleich mit anderen nicht scheuen, mit allen Einzelbauten immer weniger zu halbwegs homogenen Gruppen sortieren.

Bei halber Ebbe erfolgte der Start am Hamburger Yachthafen elbab. Bei leichtem Ost 1 trieb die Flotte mehr als dass man segelte; nach ca. zweieinhalb Stunden erreichten wir die Radarstation auf Pagensand, das sind 9,75 Meilen. Das abgekürzte Ziel bei der Tonne 98 lag gegenüber. Die Ebbe lief noch reichlich eine Stunde länger; es war im übrigen Nipptide.

Während der ersten Stunde nach dem Start blieb es im Fahrwasser überall unruhig. Die Ufer reflektierten jeden Wellenschlag. Kaum ein Spinnaker erfüllte seinen Zweck. Zwei Mitbewerber bargen deshalb ihre Großsegel und versuchten es unter Spinnaker solo. Ich konnte unsere ausgebaumte Fock nicht zum Stehen bringen, egal, wie weit ich meinen Kurs auch anspitzte. Deshalb kam ich dem roten Tonnenstrich an der Nord ungewollt viel zu nahe.

Positiv fiel ins Gewicht: Die Berufsschiffahrt verhielt sich erstaunlich kooperativ, ein Feederschiff nahm ein Stück weit Rücksicht und fuhr mit gedrosselter Geschwindigkeit am Feld vorbei, das sich weit über das Fahrwasser verteilt hatte. Keine Waschpo dampfte zum Glück schwelldmachend als Hütehund umher.

Berend Beilken berichtete, wie er vom Windstau eines sehr großen Maersk-Containerfrachters profitierte, als der Wind für ihn deutlich vorlicher drehte und der Gennaker zog.

Überraschend hielten sich die kleinsten Schiffe



Unter Spinnaker bei leichtem Wind elbab (Foto: SCOe)

im Feld recht wacker. Ein Kurs nahe der Tiefwasserlinie machte sich am meisten bezahlt. Andere versuchten den kurzen Weg vom Dwarloch Richtung Auberg über die Barre bei Stadersand an der Nord. Wer dann später zum Ziel aus der Mitte wieder höher segeln konnte, der profitierte in der Schlussphase.

Was passiert, wenn zwei zusammen in der Flaute treiben? Es profitiert der kleinere. Diese Überraschung kam zutage bei der Ausrechnung der Wanderpreise: Aus der Dreiergruppe der kleinsten Yardsticker landeten alle drei unter den ersten vier nach berechneter Zeit. Sieger wurde der ca. 60 Jahre alte stählerne VI-KR-Seekreuzer „Käpt'n Brass“, ein Spitzgatter, von Jan Werber. Diese Schiffsform bietet bei niedrigen Geschwindigkeiten den geringsten Wellenwiderstand. Von den 9,75 Seemeilen bis ins Ziel schob uns der mitlaufende Strom ca. 7,5 Meilen in 2,5 Stunden. Bleiben 2,25 Meilen, die wir gesegelt sind – mit einem Durchschnitt von einem Knoten durchs Wasser!

Sollte ich diesen „Fehlschlag“ aus sportlicher Sicht übergehen? Mir widerstrebt das: Noch aus jeder Regatta zieht man eine Lehre. Denn besser geht immer. Wir verfehlten den Gesamtsieg um hundert Sekunden – das sind 0,11 %.

Klaus Pollähn

Die 34. Schifffahrtsregatta Unser Regattaleitungsteam war wieder dabei

Wie in jedem Jahr beteiligt sich ein SVAOe-Team um Marcus Boehlich an der Regattaleitung dieser bedeutendsten deutschen Nicht-Verbandsregatta, dieses Mal bestehend aus Gesche, Joshua, und Luise Boehlich sowie Birgit Müller-Petermann.

Wir zitieren aus der Pressemitteilung des Veranstalters:

Bei hochsommerlichen Temperaturen mit nur leichten Winden aus überwiegend östlicher

Richtung mussten sich die rund 1.200 Segler auf den 132 teilnehmenden Yachten bei der 34. Schifffahrtsregatta von Peter Gast auf ihrem Kurs von Schleimünde nach Ærøskøbing gedulden.

Nur langsam kamen die in fünf Startgruppen unterteilten Yachten auf dem Kreuzkurs voran, selten nur zeigten sanfte Kräuselungen auf dem Wasser an, wo eine kleine Böe für den nötigen Vortrieb sorgt.

Wettfahrtleiter Marcus Boehlich (SVAOe) hatte ein Einsehen und verkürzte den Kurs, so dass nach knapp 12 Seemeilen bereits Ziel für die Yachten war. Dennoch waren manche Teilnehmer mehr als sechs Stunden auf der Regattabahn. „Von 132 gestarteten Schiffen haben nur 38 aufgegeben und sind ins Ziel motort, alle anderen haben durchgehalten“, sagte Boehlich nach der Regatta. „Wir hatten sehr wenig Wind unter zwei Beaufort, doch es war segelbar.“

„Der besondere Reiz der Schifffahrtsregatta liegt an der Teilnahme von so vielen Vertretern der gesamten maritimen Wirtschaft. Alle sind wasseraffin, so dass mit Ehrgeiz auf den Schiffen gesegelt wurde“, sagt Dieter Gast, Geschäftsführer von Peter Gast Shipping. „Hier treffen Reeder und Schifffahrtskaufleute aufeinander, Schifffahrtsagenten und Investoren. Viele segeln auch privat und kommen mit ihren Schiffen hierher, es ist toll zu sehen, was für eine Vielzahl verschiedener Schiffe auf der Regattabahn gegeneinander segelt.“

Bevor die Segler am Abend in dem eigens im Hafen von Ærøskøbing aufgebauten Festzelt zum geselligen Teil der Regatta übergangen, liefen alle zusammen, begleitet von den Klängen des Spielmannszuges aus dem benachbarten Svendborg, durch das pittoreske dänische Hafentädt-

chen. Die Schifffahrtsregatta hat in den über drei Jahrzehnten ihres Bestehens einen festen Platz im Veranstaltungskalender der dänischen Kommune eingenommen. Bürgermeister Jørgen Otto Jørgensen war einer der Laudatoren des Abends.

Nach einem gemeinsamen Frühstück am nächsten Morgen leerte sich der Hafen langsam wieder. Die oft bis über die Toppen mit den Flaggen der teilnehmenden Firmen geschmückten Yachten liefen bei deutlich anderen Witterungsbedingungen als am Vortag mit böigem Wind und Schauern zurück in ihre Heimathäfen.

Marcus Boehlich schreibt dazu:

„Die Wettfahrtleitung liegt seit Jahren in den Händen von KYC (Roland Rademacher), NRV (Alexander Holstein) und SVAOe (Marcus Boehlich), so dass es die seltene Situation mit drei Wettfahrtleitern gibt. Dass die Pressemitteilung mir nun die alleinige Entscheidungsgewalt zuschiebt ist nicht korrekt. Wir machen das alles im Team.“

Elbe-Ausklang 2016

Ein Bericht aus Begleitboot-Sicht

Schon bei der Elbe-Auftakt-Regatta bin ich zusammen mit Tomas Krause mit dem Schlauchboot unseres Mitglieds Hauke Meyer Regattabegleitung gefahren. Das waren ganz schön gruselige Bedingungen: Schnee- und Hagelschauer und Kälte.

Ganz anders heute Morgen. Die Sonne scheint von einem nahezu blauen Himmel. Auch mit dem Wind meint Rasmus es richtig gut. Ost-südost Stärke 3. Und wir sitzen wieder gemeinsam auf dem Schlauchboot.



Folkeboot „Fun“, am Ruder Klaus Pollähn



Spannung beim vor-dem-Wind-Start



Vor dem Leefass: Spi weg! („Swift“)



Aufregung vor dem Bagger



FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN

Eine Länge voraus.



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



Auf dem Weg nach Hahnöfersand, im Vordergrund „Orplid“ (Dr. Schärfe)



„Panda“ (Axel Godefroy) mit gesammelter Erfahrung an Bord



Nicht vor dem Bug des Bulklers – es sieht bloß so aus!



Ballerina II (Berend Beilken) hart an der Kreuz (Fotos: Tomas Krause)

Pünktlich um 09:30 Uhr schickt unser Wettfahrleiter Lui den ersten Start auf die Reise. Einige Teilnehmer setzen direkt nach der Startlinie ihren Spinnaker, andere gehen schon mit Spi über die Linie. Und leider ein Teilnehmer auch etwas zu früh. Spi bergen, Genua setzen, zurückkreuzen und Spi neu setzen sind die Folgen.

Es geht eine kurze Distanz elbab bis zur Tonne 120. Na ja, nicht bei allen Teilnehmern kommt der Spi wie geplant von oben. Dann einmal quer über das Fahrwasser in die Hahnöfersand-Nebenebe. Dabei die erste Herausforderung: auch der Bagger „Francesco di Giorgio“ ist genau dann bei der Tonne, als dies auch die Mehrzahl des Startfeldes ist.

Und dann kommt auch noch ein Bulker elbauf mit einem Tiefgang von 14,80 Meter. Aber die Yachten des ersten Starts sind schon alle an der Süd, runden die Tonne H2 in der Nebenebe und quälen sich in der Abdeckung um die Spitze von Hanskalbsand.

So viel Glück haben die Yachten des zweiten Starts nicht, sie müssen zum Teil Manöver fahren, um den Bulker durchzulassen und haben dann auch noch die Freude, dass der „Halunderjet“ gerade elbab kommt.

Wir fahren mit unserem Schlauchboot parallel zu dem Bulker an der Süd. Der macht die ganze Zeit reichlich Gebrauch von seinem Horn, obwohl das Feld an der Süd gebührenden Abstand hält. Übernervös?

Völlig überraschend dann um 10:15 Uhr der Anruf unseres Wettfahrleiters. Die Revierzentrale hat die Beendigung der Regatta verfügt. Äußerst schade! Wir setzen die Flagge „N“ als Zeichen für den Abbruch der Regatta und fahren mit den anderen Sicherheitsbooten zu den Teilnehmern, um sie zu informieren. Die meisten nutzen aber das tolle Wetter und kreuzen einfach weiter elbauf. Größere Berufsschiffe sind nun weder gen Hamburg noch elbab zu sehen. Hartmut Pflughaupt

Inzwischen hat eine Besprechung mit BSC, SVAOe, HSgV, Lotsen, WSA Hamburg und der Wasserschutzpolizei statt gefunden. Ergebnis: Die Kommunikation zwischen den beteiligten Behörden und dem veranstaltenden Verein muss verbessert werden. Einvernehmlich war man der Meinung, dass auch zukünftig Regatten auf der Unterelbe stattfinden sollen. Im Hinblick auf unsere Elbe-Ausklang-Regatta haben wir festgestellt:

1. Der Startzeitpunkt hätte um 15 Minuten verschoben werden müssen, dann wäre nichts passiert. Erkenntnis: Bessere Absprache zwischen Revierzentrale und Wettfahrleiter.

2. Der Kurs war unglücklich gewählt. Gleich nach dem Start die Elbe nahezu rechtwinklig zu queren ist bei durchgehender Schifffahrt für die Teilnehmer katastrophal: Wer es vor dem Großschiff schafft hat einen großen Vorteil gegenüber dem der es nicht geschafft hat und dann warten muss. Dies hat zu der hohen Risikobereitschaft der Segler geführt. Erkenntnis: Das Fahrwasser soll nicht rechtwinklig gequert werden sondern mit einem „langen Bein“.

3. Radarbilder legen nahe, dass es einige wenige Teilnehmer waren, die sich falsch verhalten haben und zu dicht vor dem Bug der Großschifffahrt gekreuzt haben. Zukünftig werden wir die Wasserschutzpolizei und die Lotsen bei der Ermittlung der Bootsnamen und Kontaktdaten der Skipper unterstützen.

Wir haben den Behörden vermittelt, dass die Wettfahrtleitung nach unseren Regeln (WR der World Sailing) keine Handhabe hat, die Teilnehmer auf einen anderen Kurs zu zwingen. Insofern ist damit zu rechnen, dass die WSP bei Regatten verstärkt Präsenz zeigt und Maßnahmen gegen Einzelne ergreift. Dies findet im Einvernehmen mit uns statt. (Red.)

Grüße aus Wewelsfleth Opti-Elbe-Ausfahrt 2016

Jedes Jahr macht eine Gruppe von fortgeschrittenen Optiseglern eine Elbeausfahrt mit Zeltübernachtung. 2015 fiel die Ausfahrt an einem stürmischen, kalten und regnerischen Septemberwochenende buchstäblich ins Wasser (die dabei gewesen sind, wissen wie, und wir berichteten auch lieber nicht). Dieses Jahr sollte es anderes werden.

Dadurch, dass wir nicht an dem Wochenende des Yachthafenfestes fahren wollten, konnten wir auch wieder von dort starten. An dem Wochenende vom 10. auf den 11. September war die Tide aber so, dass der Rückweg komplett



Auf dem Auberg, von links: Yury, Max, Mieke, Jan, Noah, Martha, Ben und Nils (Foto: Jan Hauschildt)

gegen die Ebbe gewesen wäre. Deswegen fiel die Entscheidung, den Weg weiter elbabwärts mit Wewelsfleth als Ziel zu wählen.

Acht Optikinder hatten genug Erfahrung, Lust und Zeit mitzukommen. Deswegen wurden



Acht SVAOe Optis – gesegelt (hier geschleppt) von Hamburg bis auf die Stör, vorneweg Begleitboot „Falke“ (Foto: Andreas Kaiser)

am davorliegenden Montag und Dienstag ihre Boote an der Alster auf zwei Trailer verladen. Am Sonnabend um 10:00 Uhr trafen wir uns in Wedel, wo auch unser RIB „Ben“ hingebracht wurde, am Slip (Für Landleute, die die Seemannssprache nicht so beherrschen: RIB ist die Abkürzung für „Rigid Inflatable Boat“, also ein Schlauchboot mit festem Boden).

Damit die Begleitung ausreichend ist, hatten sich auch die Eltern Susann und Bertram Dingeldein bereit erklärt mitzufahren. Auftakeln, Segelfertig machen und den Proviant, Klamotten und Zelte auf die Begleitboote verstauen – auch unser Tuckerboot „Falke“ ist mit auf Tour – dauert bis kurz vor Mittag.

Nach der Verabschiedung von den Eltern sind wir dann pünktlich knapp vorm Start der Pagensandregatta auf der Elbe. Bei 2 Windstärken aus Südost bleiben wir erstmal ganz auf der Nord, um eigentlich das Regattafeld passieren zu lassen. Wir queren dann doch die hinteren Regattaseglerkurse und unter Polizeiaufsicht das Fahrwasser, um hinter Lühesand nach Twielenfleth zur Mittagspause an den Strand zu kommen. Von dort ist es mit der Ebbe nur noch ein kurzes

Stück bis zum Auberg, unserem Etappenziel. Dort angekommen werden die Optis hoch an den Strand getragen, die Begleitboote entladen und verankert und unser Lager aufgebaut. Die Kinder kriegen es ohne Eltern ganz gut hin, sich zu organisieren und ihre Zelte aufzubauen!

Der Nachmittag ist kurz, der vorhandene Grill wird aufgebaut und die Kinder übernehmen die Grillzange. Danach wird ein Lagerfeuer gemacht, Marshmallows am Stock geröstet und unsere Segler trollen sich einer nach dem anderen in ihre Schlafsäcke. Die Erwachsenen lassen den Tag mit ein wenig Bier und Wein vor der beeindruckenden Industriekulisse von Bützfleth ausklingen.

Drei Tropfen Regen wecken die Ersten am Sonntagmorgen, aber die Feuchtigkeit auf dem Gras ist hauptsächlich Morgentau. Nach Frühstück und Einpacken sind wir gegen 10:30 Uhr kurz vor Hochwasser segelfertig. Der Wind hat ein bisschen zugelegt und weht jetzt aus Südwest. Mit einigen Holeschlägen geht es elbabwärts auf den längsten Abschnitt bis zum Pausenzel Krautsand.

Im Strom ist schon ein bisschen Welle, was die fortgeschrittenen Segler aber nicht abschreckt. Angestrengt, aber auch stolz kommen die Kinder zu einem Stopp oberhalb des Anlegers in Krautsand an den schönen Sandstrand.

Nach einer weiteren Querung des Fahrwassers bauen wir bei Rhinplate Nord einen Schleppverband, um die Optis gegen den Ebbstrom die letzten Meilen nach Wewelsfleth zu schleppen. Bestimmt nicht alle Boote werden vom Brückenwärter fotografiert, wir schon!

In Wewelsfleth angekommen, wurden wir von den angereisten Eltern in Empfang genommen. Die Optis wurden zügig mittels einer 40 m lan-

gen Schwimmleine zum Fährbett der ehemaligen Seilfähre verholt, um dort aufgeslippt zu werden – eine schlickige Aufgabe, die wir danach auch mit dem „Ben“ bei absolutem Niedrigwasser gemacht haben. Das Fährbett geht tief genug in die Stör hinein, und der nette Hafenermeister hatte uns die Schranke geöffnet.

Nachdem das von den Eltern mitgebrachte Büffet genossen war und die Boote aufgeladen waren, machten wir uns auf den Heimweg. Das wurde eine längere Angelegenheit, da auf der Straße lange Staus herrschten wegen der Vollsperrung der A7, und für Birgit und mich wurde es eine dreieinhalb Stunden dauernde Tour auf der Elbe mit dem „Falken“ zurück nach Wedel. Für die Kinder ist so eine Elbtour eine tolle Erfahrung, was sie mit ihren erworbenen Kenntnissen alles machen können, und für uns Erwachsene eine Bestätigung unserer Trainingsbemühungen. Jan Hauschildt und Birgit Rothe

Erwachsene lernen Segeln I

Nicht nur Anfänger werden ausgebildet, auch eine Regattagruppe übt eifrig

Das verlängerte Wochenende Anfang Oktober lockte die mit einigen Jugendlichen verstärkte Regattagruppe des ELS-(„Erwachsene lernen Segeln“)-Teams zur Ausfahrt.

Dieses Jahr war der Plauer See das Ziel. Der Naturcampingplatz Malchow bot Platz für die Camper, eine Ferienwohnung und Boots Liegeplätze. Die Wohnung war groß genug, um zum Frühstück und allabendlich die gesamte Gruppe von immerhin 11 Personen aufzunehmen. Reihum wurde gekocht, und kulinarisch blieben keine Wünsche offen.



Plauer See, manchmal mit...



...manchmal ohne Wind...



*...aber immer mit schöner Abendstimmung
(Fotos: Dr. Jürgen Reichardt)*

Der Plauer See ist eigentlich ein wunderbares Segelrevier, aber für die zwei C55er, zwei FEVA und einen Laser hätte der Windgott besser gestimmt sein können. Allerdings konnten die Segler und Seglerinnen jeden Tag aufs Wasser, und auch bei wenig Wind lässt sich viel lernen und üben. Das durchwachsene Wetter konnte der Stimmung nichts anhaben und somit wird es ganz bestimmt nicht die letzte Ausfahrt dieser Art gewesen sein.

Dr. Jürgen Reichardt und Cornelia Pflughaupt

Erwachsene lernen Segeln II Irgendwann im Juli...

Unter dem Motto „Von der Alster auf die Elbe“ gibt es seit einigen Jahren verschiedene Wochenendaktivitäten der Segelgruppe „Erwach-

sene lernen Segeln“ auf der Segelyacht „Now“. Der Name der Yacht ist bei allen Aktivitäten Programm, seien es kurze oder längere Fahrten auf der Unterelbe bis in die Nordsee oder Tagestörns mit Manövertraining.

Ein Törn im letzten Juli ist mir in besonderer Erinnerung geblieben. Und das nicht zuletzt durch einen Kunstgriff, der es erlaubte, die fünf Tage in der Erinnerung zu verdoppeln. Wie man das macht? Ganz einfach: Möglichst wenig Schlaf auf möglichst viele Tage verteilen...

Los ging es an einem Mittwoch. Skipper Holli und Mitseglerin Claudia erwarteten mich am Abend im Hamburger Yachthafen in Wedel. Sie waren bereits am Nachmittag von Finkenwerder in den nächsten Hafen elbabwärts motort. Der Abend war für den Hamburger Sommer selten: Warm, sternenklar, mit vollem Mond. Entsprechend lang wurde der Abend und kurz die Nacht.

Mit Sonnenaufgang ging es dann am Donnerstag früh los. Die Tide mitnehmend fuhren wir elbabwärts vorbei an Pagensand, Glückstadt etc. mit Richtung Helgoland. Gegen unseren ursprünglichen Plan, in Cuxhaven die nächste Tide abzuwarten, ankerten wir vor Medem Grund und nutzten die Mittagshitze für eine ausgedehnte Siesta. Am späten Nachmittag ging es dann unter Genua und Großsegel relativ flott über die Nordsee. Mit den letzten Strahlen der untergehenden Sonne waren wir kurz vor Helgoland und mit Einbrechen der Nacht schließlich fest. Wie es sich für Helgoland gehört im Sechserpäckchen. Unser Nebenlieger war bereits zu Bett und fragte nach kurzer Zeit, ob alles in Ordnung wäre. Wir bejahten und wünschten eine gute Nacht. Obwohl der Tag recht lang war, ließen wir uns das Einlaufbier noch schmecken.



„Now“ in Neufeld (Fotos: Jakob Ungerer)

Um sechs Uhr am nächsten Morgen, hieß es dann schon wieder antreten. Das Ab- und Anlegemanöver absolvierten wir gemeinsam mit unserem Nebenlieger, der sich als famoser Nachbar entpuppte. So legten wir kurzerhand gemeinsam ab und gleich wieder, eine leere Box weiter, an. Das Hantieren mit den Leinen konnten wir ihm überlassen, schließlich wollte er mit seinen Hunden, darunter zwei Welpen, direkt am Steg liegen. Wir nahmen es gelassen und ich kurz darauf noch eine Mütze voll Schlaf.

Gegen Mittag fuhren wir in den Scheibenhafen, um Treibstoff zu bunkern. Geduldig reihten wir uns in die Schlange der wartenden Schiffe ein. Nach knapp zwei Stunden war die gesamte Prozedur erledigt und wir wieder fest. Nach einem sehr kleinen Inselbummel, bei dem wir uns mit allem Notwendigen eingedeckt hatten, reifte der Plan, noch heute Abend dem kargen Felsen den Rücken zuzukehren und in der Elbmündung Neufeld anzusteuern. Die Planung sah vor, gegen 18 Uhr auszulaufen und knapp 12 Stunden später Neufeld zu erreichen. Der Wind war schwach vorhergesagt, dennoch ließen wir uns nicht beirren, den Plan in die Tat

umzusetzen. Der nette Nebenlieger von der letzten Nacht bot sich an, als Mann vom Fach den Motor der „Now“ einem schnellen Check zu unterziehen. Unser Skipper konnte nicht nein sagen, und so kamen wir gerade noch pünktlich aus dem Hafen. Unter Gennaker und Großsegel ging es erst recht zügig und dann immer langsamer Richtung Elbmündung. Mit dem Einsetzen der Dunkelheit flaute der Wind fast ganz ab, und wir entschlossen uns unter Motor den Plan weiter voran zu treiben, Neufeld im Morgengrauen zu erreichen. Schnell ging ich nun in die Koje, um noch ein wenig Schlaf zu bekommen. Ab zwei Uhr stand ich dann am Ruder. Wir waren gut im Zeitplan und bereits kurz vor Cuxhaven.

Der Morgen graute langsam, kurz vor Neufeld kam Nebel auf, der uns die Einfahrt fast eine Stunde komplett zudeckte. Gerade noch rechtzeitig schaffte die aufgehende Sonne es, die Schwaden zu vertreiben, und auch der leichte Windhauch half, die Fetzen auseinander zu treiben. Die dicht gesetzten Pricken wiesen die idyllische kleine Zufahrt nach Neufeld, vorbei an unzähligen Wasservögeln, später mitten durch

60 Jahre Vorsprung

Tickets - Administrationsoftware
Hardware - Beratung - Service

BECKERBILLETT

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

das dichte Schilf. Ein passender Platz an der Spundwand war nicht mehr frei, also legten wir uns kurzerhand längsseits an eine mit dem Mast angebundene Kielyacht. Die Crew konnten wir kurz darauf zum Morgen begrüßen. Gerne halfen wir mit Milch für den Kaffee aus, während wir uns von der nächtlichen Tour entspannten. Schließlich zog es uns doch in die Kojen. Am frühen Nachmittag wollten unsere Nebenlieger mit einsetzender Tide los, für uns also wieder Zeit, an Deck zu stehen.

Die Sonne brannte unermüdlich und wir konnten inmitten der sonntäglichen Ruhe der Dorfjugend beim Springen in das Hafenbecken zuschauen. Das Getöse der kleinen Gruppe vertrieb uns den Nachmittag, bis wir im Gasthaus bei Fischgerichten, die Aussicht genießend, den Abend entspannt ausklingen ließen.

Natürlich liefen wir am nächsten Morgen wieder vor Sonnenaufgang aus und steuerten rasch elb-aufwärts. In Glückstadt war Zeit für Mittagessen und eine kurze Mittagspause, in der wir durch kubanische Klänge vom lokalen Kulturfest eingelullt wurden.

Das weitere Ziel der Tagesetappe war die Insel Hanksalband, hinter der wir ankerten und die Nacht verbrachten. Die Wochenendbesucher waren bald alle verschwunden, und so kurz vor Hamburg breitete sich rasch himmlische Ruhe aus. Leider gefiel es den Mücken in dieser idyllischen Gegend genauso gut wie uns.

Am Montagvormittag blieb noch Zeit für Handarbeit. Einige Leinen und Schoten brauchten neue Taklinge und auch der Salon und die Pantry wurden fit für die nächste Reise gemacht. Am frühen Nachmittag erreichten wir Finkenwerder und damit das Ende der kurzen Reise.

Jakob Ungerer

Erwachsene lernen Segeln III Unter Spi ins Winterlager

Zu Beginn der Segelsaison an der Alster durften wir unserem Trainer Holly bzw. unseren Trainern Wünsche für die Vorbereitung mit auf den Weg geben. „Unseren Trainern“ sage ich deshalb, weil Jens seit Beginn der Saison zusammen mit Holly unser Trainergespann bildet. Dies ist ein Glücksfall für uns Trainees, weil sich beide sehr gut ergänzen.



*Für den Anfang schon sehr gut, der Spinnaker!
(Foto: Tamara Sander)*

Jedenfalls fielen Wünsche wie „Wir möchten in der Bootsbeherrschung weiterkommen.“ „Beidrehen und Beiliegen fände ich auch interessant.“ „Können wir vor dem Training eine Steueremannsbesprechung an der Tafel machen?“

„Ich würde gerne mal Laser segeln.“ Und last but not least wurde der von allen geteilte Wunsch geäußert, Spi fahren zu wollen.

Die Saison begann und wir segelten an der Windkante, luvten Böen aus, kreuzten vor dem Wind, übten Anlegen am Steg, fuhren Wende-Halse-Halse-Wende bei Wind und Wetter, verfeinerten Segel- und Gewichtstrimm, machten die Elbe unsicher, und manche unter uns packte bisweilen der sportliche Ehrgeiz, all das besser machen zu wollen, als die Crew der „Fontenay“ bzw. der „Schwanenwik“. Dank der zahlreichen Tipps unserer Trainer gewannen wir Sicherheit in allem. Und dennoch: etwas fehlte.

An einem Montag dann, der September zeigte sich von seiner schönsten Seite, allein der Wind wollte nicht so recht, schlug Holly aus buchstäblich heiterem Himmel vor, den Spi anzuschlagen. Gesagt, getan. Auf dem Wasser verzieht der schwache Wind so manchen Fehler, verlangte von uns aber im Gegenzug sehr viel Gefühl und Aufmerksamkeit an Pinne, Schot und Achterholer. Gelang uns dies, wussten wir, weshalb wir alle den Spi ausprobieren wollten.

So ging eine Segelsaison, bei der keine Wünsche unerfüllt blieben, recht schnell zu Ende. Eins aber ist sicher: beim Polieren, Reparieren

und Schwadronieren im Winterlager wird die Vorfreude auf die neue Saison nicht kleiner werden.
Sven Alt

Fahrtensegeln in der SVAOe

Winterbosseln und Sommergrillen

Was macht der Segler im Winter? Klar, am Boot pusseln, polieren, perfektionieren. Aber was sonst noch? Schwiegermutter besuchen, war eh längst überfällig. Keller aufräumen, ebenfalls dringend nötig. Modellboot fahren, fast ebenbürtige Ersatzhandlung. Ski laufen? Naja, der eine so, der andere so. Weihnachten überleben, mit Buddelschiffen am Baum und Gans im Ofen und für Mutti gibt's neue Spi-Schoten.

Und wenn Weihnachten dann durch ist, kann man mal Bosseln gehen. Seit über 25 Jahren machen wir das nun schon, in weitgehend beständiger Gruppierung, Wechsel unwahrscheinlich, aber nicht ausgeschlossen. Sehr SVAOe-lastige Teilnehmer, aber wir sind tolerant und nehmen auch andere mit.



*Seemann
& Söhne*

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

Schenefeld Dannenkamp 20 22869 Schenefeld Tel.: 8660610	Blankenese Dormienstraße 9 22587 Hamburg Tel.: 866 06 10	Rissen Ole Kohdrift 4 22559 Hamburg Tel.: 81 40 10	Groß Flottbek Stiller Weg 2 22607 Hamburg Tel.: 82 17 62
--	---	---	---

Bestattungen aller Art und Bestattungsvorsorge

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

Der jeweilige Sonntag im Februar wird festgelegt von Ober-Organisator Zöschi, der unnachgiebig Pünktlichkeit einfordert und bei Fehlen im Nachhinein gelbe Zettel kontrolliert. Um 9:30 Uhr Treffen am S-Bahnhof Wedel. Fröhlich treffen die Letzten um 9:50 Uhr ein. Zöschi murmelt. Und dann jedes Jahr das Gleiche: Orga-Chaos für den Zubringer. Wer fährt mit welchem Auto zum Ausgangspunkt in Hetlingen? Wer deponiert welches Auto beim Gasthof Lindenhof in Heist, wo die Bossel-Strecke bei Grünkohl und Bier enden wird? Und wer nimmt die Auto-Deponierer dann mit zum Ausgangspunkt? (Es soll schon mal einer vergessen worden sein, wurde aber doch noch blitzschnell abgeholt...). Zöschi dirigiert das Chaos. Wer hat überhaupt die Kugeln, die Bollerwagen, die Klemmbretter für die Buchhaltung? Die Lose für die Gruppeneinteilung? Die umgebauten Obstpfänder zum Kugeln-Fischen? Zöschi, unser Held. Oder Gerrit, der Heldenvertreter.

Irgendwie passt dann auch immer alles und spätestens ab 11:00 Uhr wird fröhlich durch die Haseldorfer Marsch gebosselt. Kugel im Graben? Mist. Beim Suchen finden wir die heutige nicht, dafür die im letzten Jahr verlorene an gleicher Stelle. Büschen moderig, aber voll funktionsfähig. Und die heutige findet Klaus dann am nächsten Tag, als er noch mal suchen geht.

So, und gegen 13:30 Uhr nach zünftiger Preisverteilung (Wanderpreis für die Sieger-Mannschaft: das Bosselbuch mit wissenschaftlichen Tipps und anschaulichen Fotos) viel Grünkohl, viel Fleisch, viel Bier, viel Köm. Und danach alle ab aufs heimatliche Sofa, völlig erledigt.

Letztes Jahr nach Bier und Köm kam eine gute Idee für den nächsten Sommer: warum sollten sich nicht mal alle, die verstreut an der Ost-

see liegen, zum Grillen irgendwo treffen? Jeder bringt sein Essen und Trinken mit und einer sorgt für Kohle und Liegeplätze. Super. E-Mail-Adressen ausgetauscht, Organisator ausgeguckt, fertig ist der Plan.

Und so trafen sich am letzten Mai-Wochenende 2016 bei herrlichem Wetter tatsächlich sechs Boote in Marina Minde. Immerhin, fürs erste Mal doch ganz ordentlich. Mit bestellten Plätzen konnten alle nebeneinander liegen, und viel Platz zum gemeinsamen Grillen gab's auch. Es trafen sich sogar SVAOe-er, die sich vorher fast gar nicht kannten.

Fazit: Sehr schöner Tag, machen wir nächstes Jahr auf jeden Fall wieder. Und dann veröffentlichen wir Zeit und Ort hier im Nachrichtenblatt, damit alle, die Lust haben, auch kommen können.

Also: alle, die jetzt schon mal Lust kriegen: E-Mail an ulrike.jensen@alice-dsl.net, oder bei Ulli und Hannes anrufen: 040 82 76 93.

Es freuen sich aufs nächste Jahr: Ulli Jensen und Hannes Langer und alle, die dieses Mal schon mit waren.

Ulrike Jensen

„Die Sonne in Stade“ Elbe Klassik 2016

Unter dem Namen „Elbe-Klassik“ ruft alljährlich der Freundeskreis Klassische Yachten die heimische Flotte der vorwiegend hölzernen Boote auf. Bei einem Drittel der Teilnehmer weht der schwarz-gelbe Stander im Mast! Man traf sich Mitte September in Stade. Hier aus dem Bericht:

„Mit dem grandiosen Spätsommer steigt die Vorfreude. Zu früh? Der Regen kommt pünkt-

lich am Freitag. Entsprechend die Bekleidung am schon traditionellen Vorabend in Brunshausen. Öljacke und Regenmantel. Nachts hört es auf, langsam zu regnen. Es schüttet. Dazu ist es totenflau.

Um ½ 10 Uhr wollen wir ablegen. Erster Lichtblick am Himmel, alles ist triefend nass. Da wir immer dort anknüpfen, wo wir im vergangenen Jahr „Auf Wiedersehen“ gesagt haben, müssen wir nur kurz die Elbe queren. Und dann wird der „große Schalter“ umgelegt: Der Regen ist vorbei, Wind kommt auf und dann auch noch Nordost. „Op und dol“-Wind, Genua II, schöner geht's kaum.

Über 30 Schiffe haben sich eingefunden, um gemeinsam am Wind elbab zu gehen, bis die Tide bei Krautsand kentert. Die Flotte ist breit aufgestellt: KR-Schiffe, nationaler Kreuzer, Folkeboote, Jollenkreuzer, Jollen, kleine Kielkreuzer. Mit dem auflaufenden Wasser geht der Kurs in das Nebenfahrwasser hinter Pagensand, so dass es noch einmal in der schmalen Fahrrinne zu interessanten Manövern kommt.



„Alamak“ (Foto: Steff)



Joachim Zeiher auf „Alamak“
(Foto: Ulrich Körner)

Das Ziel liegt im Stadthafen der alten Hansestadt Stade. Der Hafenmeister hat in mühevoller Arbeit einen Teil der Anlage für uns freigehalten und ist froh, als das Feld der klassischen Boote die Schwinge heraufkommt.

Nur wenige Meter sind es zum wunderschönen Garten zwischen dem historischen Holzhafen und der idyllischen Bootshalle. Die Highlights am Abend der Elbe-Klassik sind die Grills, zu denen jeder mit seinen Sachen anrückt und der Zapfhahn. Vor allem aber wir selber im Gespräch über den Sommer und die Wintermonate und Gott und die Welt.“

Aus der SVAOe haben teilgenommen:

„Alamak“ (Zeiher), „Bonito“ (Glimm), „Fierboos“ (Körner), „Juno“ (Zwirner), „Lord Jim“ (Lyssewski), „Luise“ (Lunau), „Orplid“ (Schärfe), „Slowfox“ (Offermann), „Tectona“ (Schlöbhorn), „Woge“ (Jacob) und als Gast und hilfreicher Geist auf der Fahrstrecke „Sirkka“ (Dartsch).

Ulrich Körner



Konjunkturmotor Segelsport

Paradies geht anders. An der Kasse des kleinen Supermarktes in Georgetown informiert ein großer Zettel die „geschätzten Kunden“ darüber, es sei dem Management bewusst, dass die Bermudas durch schwere wirtschaftliche Zeiten gingen. Man sei deshalb stolz darauf, ein Brot zum „very special“-Preis von nur 2,99 US-Dollar anzubieten. Das Sonderangebot gilt nur eingeschränkt: „Ein Laib pro Familie.“ Die „Luv“-Crew gilt nicht als Familie beim Großeinkauf. Wir müssen fürs Brot mehr als das Doppelte bezahlen.

Unser Proviant für die anstehende siebentägige Tour in die Karibik kostet mehr als 400 Dollar. Alles auf dem kleinen Archipel mitten im großen Atlantik ist sündhaft teuer. Für ein Steak etwa werden an die 17 US-Dollar verlangt, nicht etwa im Restaurant, sondern im Supermarkt. Auf den Bermudas muss so gut wie alles, was man essen und verbrauchen kann, eingeführt werden. Für eine Rolle Küchenpapier blättern wir 3,50 Dollar hin. Eigentlich ein Unding, aber segeln ohne Küchenpapier, an Bord „HP“ genannt, ist unmöglich.

Die Insulaner, zum großen Teil die Nachkommen ehemaliger Sklaven, leben vom Tourismus. Und von dem leben sie mehr schlecht als recht. Vor zehn Jahren, sagt uns ein Restaurantchef, habe es auf den Bermudas noch 8000 gut ausgelastete Hotelbetten gegeben. Jetzt steht nur noch die Hälfte zur Verfügung, und die bleiben zumeist leer. Seit der Bankenkrise fließen auch die Einnahmen aus den ehemals blühenden Finanzgeschäften nicht mehr wie gewohnt. Die reichen Steuer-Hinterzieher machen inzwischen einen Bogen um das Steuerparadies, das einmal mit besonders niedrigen Abgaben um reiche Millionäre warb.

Die Touristen kommen zwar noch in Massen, aber sie wohnen und essen auf den riesigen Kreuzfahrern, die im Hauptstadthafen Hamilton vor malerischer Kulisse für ein paar Stunden vor Anker gehen. Mit Bussen und Schnellfähren wird ein Blitzbesuch organisiert. Zwischen Frühstück an Bord und Dinner im Salon überschwemmen die Passagierschiffe die Bermudas mal mit 2000, mal mit drei-, mal mit viertausend Gästen.

Vor allem geht es nach Georgetown, dem Weltkulturerbe, das einen Teil seines früh-neuzeitlichen Charakters zu bewahren sucht. Zur Gaudi der Touristen demonstrieren historisch gekleidete Georgianer 400 Jahre alten drastischen, englischen Strafvollzug. Eine angeblich zänkische und geschwätzig Frau muss sich mehrfach auf einem Stuhl sitzend ins Hafengewässer tunken lassen, bis sie triefend und spuckend laut und deutlich bereit.

Früher hatten die Gäste Zeit, mit dem Boot rauszufahren und zu schnorcheln, in den zauberhaften kleinen Buchten zu baden oder vielleicht auf einem der sieben wunderbaren Golfplätze, derer



Die Trainingsboote von „Oracle“ in Hamilton, Bermuda

sich Bermudas Tourismus-Broschüren rühmen, eine Runde zu spielen. Jetzt setzen die beschäftigungslosen Boote in den Häfen Seepocken und Algen an, in den Badebuchten vergammeln die Liegen und auf dem ehemals exklusiven Golfplatz in Georgetown wird schon seit vielen Jahren kein Gras mehr gemäht.

Den zahlreichen Arbeitslosen wird überall auf Schildern bedeutet, sie dürften hier nicht herumlungern: „No loitering“, heißt es am Marktplatz, am Touristeninfo, an beinahe jedem Restaurant.

Hoffnung erwächst den Menschen aus dem Wassersport. Wir kämen doch gewiss wieder, sagt der Kneipenwirt, der vor Jahrzehnten aus Ulm hier hängen blieb: „Zum America’s Cup.“ Die Frau, die uns im Supermarkt als freiberufliche Kraft die Lebensmittel in Tüten packt, sagt: „Bestimmt kommt Ihr zurück zum America’s Cup.“

Der Busfahrer, der Kellner, die freundlichen Zöllnerinnen, der Lotse, auch „Mama“, die Hafenmeisterin in Georgetown, alle sind sicher, dass alle Segler der Welt 2017 nichts anderes im Sinn haben werden, als das Supersondergroßereignis des Weltsegelsports mit eigenen Augen in den azurblauen Gewässern der Bermudas anzusehen. In Hamilton hängt an jedem Laternenpfahl ein Banner, das auf das Event verweist. Eine Uhrenfirma hat zum Anlass einen Luxuszeitmesser kreiert, auf Bechern, T-Shirts, Salzstreuern und Radiergummis wirbt Bermuda für das Spektakel. Die Firma „Oracle“, sie ist namensgebenden Titelverteidigerin, hat im Hafen ein streng abgeschirmtes Areal in Beschlag genommen.

Drei Hightech-Katamarane liegen dort mit ihren flügelartigen, steifen und schwarzen Segeln, die man weder einrollen noch falten kann. Ein Kran setzt die schwarzen Antriebskörper mit Mast auf



Weiter als bis zum Werfttor kommt man nicht ran an die Boote (Fotos: Heiko Tornow)

die Rumpfe. Dann huschen die Fahrzeuge über die Bucht. Mit einem Fernglas könnte man das Training jetzt gut beobachten, wohl auch vom Oberdeck der Kreuzfahrer. Und wenn dann in den entscheidenden Regatten zweier AC-Boote in zwei Jahren der Sieger gefunden (mutmaßlich „Oracle“, kein anderer Herausforderer kann die notwendigen Millionen aufbringen) und die Sponsoren ihre Millionen-teuren Rechnungen bezahlt haben – wieviel Dollar bleiben davon auf der Insel?

Wir wissen es nicht. Mit gemischten Eindrücken und der Hoffnung auf guten Wind lassen wir die Bermudas hinter uns.

P.S. Von den berühmten kurzen Hosen, den Bermuda-Shorts, haben wir leider nicht viel gesehen. Hier ist Winter, die Menschen packen sich ein und bedecken die Beine. Mittags ist es schon mal 24 Grad kalt.

Heiko Tornow

Seglergeschichten

Auf Anregung von Karsten Möller veröffentlichen wir unter dieser Überschrift kürzere Erinnerungen unserer Mitglieder an besondere Erlebnisse aus ihrem Seglerleben. Machen Sie mit und schicken auch Sie Ihre „Seglergeschichten“ an nachrichtenblatt@svaove.de.

Rendezvous auf dem Atlantik

Von Karsten S. Möller

Es ist schon lange her, ich glaube es war 1990, als ich auf der „Ilahee“ anheuerte, um die Yacht von Martinique nach Gibraltar zu überführen. Um das genaue Datum festzustellen, durchblätterte ich meine alten, abgelaufenen Pässe, grüne und rote, und hoffte, zwischen den unzähligen Visa- und Immigrationsvermerken einen Entree-Stempel von Martinique zu finden, ohne Erfolg, bis mir einfiel, dass die hübsche Dame im Duty-Free-Shop in Paris Orly nach einem Blick auf meine Boarding Card mitleidig lächelnd meine von der Crew bestellten Schnapsflaschen und Zigarettentangen zurückschob und sagte: „Martinique Frankreich! Intérieur! Ne pas Duty Free“. Grande Nation, dachte ich und machte es mir für einen achtstündigen Inlandsflug in einer B747 bequem. Kein Stempel bei der Einreise auf Martinique!

Es war ein schönes Schiff, die Nicholson 55. Eine Ketch, 16,58m lang, 4,36 breit mit viel Platz. Bevor es über den Atlantik gehen sollte und weiter ins Mittelmeer, war die Yacht schon einige Woche in der Karibik unterwegs und hatte von allen möglichen Inseln der Greater und Lesser Antilles Rumbuddeln mitgebracht, braune und grüne Flaschen ohne Etikett mit Inhalten, die teils schrecklich nach Hustensaft schmeckten, andererseits aber auch sehr delikate waren. Auf jeden Fall mangelte es uns nicht an alkoholischen Getränken, trotz meines Fauxpas in Orly.

Der Atlantik hat mich tief beeindruckt. Diese Weite, dieser endlose Horizont, das tiefblaue Meer. Und dann diese Nächte! Diese dunk-

len Nächte, ohne Kimm, nur Finsternis, nur Schwärze. Und der Himmel! Tiefschwarzer Samt, voll, übervoll mit Sternen, die Milchstraße zum Greifen nah.

Es war wieder so eine dieser schwarzen, unwirklichen Nächte, als ich morgens um 02:00 Uhr meine Wache antrat und mir die abzulösenden Wachgänger sagten, sie sähen seit einer Weile ein Licht und wären sich nicht im Klaren, um was es sich handeln könnte. Ich griff zum Fernglas und, tatsächlich, an Steuerbord achteraus war ein gelbliches Licht zu sehen, fest, unbeweglich. Ein Stern? Zu gelb und zu tief über der nur zu erahnenden Kimm. Ein Schiff? Hier, in „the middle of nowhere“. Außerhalb der Schifffahrtsrouten. Ohne Fahrt. Kaum möglich. Positionslichter waren nicht zu erkennen. Wohl zu weit weg. Ein Fischer? Auch nicht. Fischer haben immer Festbeleuchtung an. Man könnte ja mal fragen, sagt einer zu mir, du kannst doch gut Englisch. Ja, das könnte man.

Ich griff zum Telefon. „All ships, all ships. This is German sailing yacht ‚Ilahee‘. Our position is.... Any ship around, who can hear me?“ Ich hatte die Sprechtaaste noch nicht ganz losgelassen, als eine Stimme durch den Lautsprecher bellte, laut, Kasernenhoftone, tiefdunkel, Kontra-Alt, aber zweifellos weiblich. „This is ziiessss Hudson“. Kein Wort mehr. Ich sah die Frau vor mir, wieso weiß ich nicht; vielleicht habe ich zu viele amerikanische Navy-Filme gesehen. Farbige, Khakiuniform, Blusenärmel mit messerscharfen Bügelfalten, schwarze Krawatte, schlechtgelaunt. Verstanden habe ich aber nichts, nur Hudson. „This is the German yacht again. Please can you repeat your ship’s name. I didn’t understand“. Und sofort kam wieder der Kasernenhof durch den Lautsprecher: „This is ziiessss Hudson“ Ich

verstand immer noch nicht. „Sorry madam, but Hudson, his first name was Henry, I believe!“ Jetzt noch mehr Kasernenhof, noch lauter, und zum Mitschreiben: „This – is – Canadian – Sci-entific – Ship – ‚Hudson‘.“ (Du Idiot, klang es unhörbar aber deutlich hinterher). Also doch was militärisches, ein Forschungsschiff, dachte ich. Mehr kam wieder nicht durch den Lautsprecher, keine Frage, warum wir überhaupt gerufen hatten. Trotzdem nahm ich allen Mut zusammen und fragte, was wir schon häufig Schiffe fragten, denen wir begegneten: „Madam, can you please give a telephone call to my family at home in Hamburg, Germany saying that here on board everything is o.k.“ „For that I have to ask the Master,“ bellte der Lautsprecher.

Mein Gott, dachte ich, jetzt wird auch noch der Kapitän aus der Kojen geholt, mitten in der Nacht. Es war inzwischen zwanzig nach zwei. Es dauerte eine Weile, dann meldete sich eine Stimme, nicht freundlich, nicht unfreundlich. „Captain Scott, what can I do for you?“ Noch ein Polarforscher schoss es mir durch den Kopf, aber mutig wiederholte ich: „German sailing yacht ‚Ilahee‘. Can you please make a telephone call...“ usw. „Wait a moment, I have a person on board who speaks your language“. Geht es noch komplizierter? Ist mein Englisch nicht ausreichend? Diesmal dauerte es mehr als eine Weile und dann, ich dachte ich träume, hörte ich eine Stimme, nein ein Stimmchen durch die Schwärze der Nacht. Zart, elfengleich, wehte es zu mir herüber über das dunkle Wasser. War das eins der Königskinder oder gar eine Meerjungfrau? „Hier ist Dr. Sabine Almuth.“ Ich war sprachlos. „Was machen Sie denn da?“ fragte ich ziemlich plump. „Ich bin Meeresbiologin hier auf der ‚Hudson‘“, antwortete die Mädchenstimme

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

schüchtern. „Aber mit wem spreche ich denn?“ Der gute Capt. Scott scheint ihr ja einfach nur wortlos den Telefonhörer in die Hand gedrückt zu haben. „Ja“, antwortet ich, „ich bin hier auf einer Segelyacht unterwegs, gar nicht weit weg von Ihnen, auf dem Weg nach Gibraltar und möchte Sie bitten...“ Ich wurde unterbrochen: „Auf einem Segelboot? Hier mitten auf dem Atlantik? Ist das nicht gefährlich? Das Meer ist hier ganz tief und es ist ja auch gar kein Land in der Nähe. Wo sind Sie denn, ich kann Sie gar nicht sehen. Ist Ihr Boot so klein?“

So setzte sich die Unterhaltung fort. Frau Doktor war ganz aufgeregt. Sie kannte wohl nur ihre Petrischalen, aber nichts von der Seefahrt, und die Möglichkeit, nachts über dem Mittelatlantischen Rücken einer deutschen Segelyacht zu begegnen, überstieg ihre Fantasie gewaltig.

Als ich nach einer langen Plauderei endlich dazu kam, meine Bitte nach einem Telefonanruf vorzutragen und ich meine Hamburger Telefonnummer durchgab, hob sich ihre Stimme deutlich: „Sie sind ja aus Hamburg! Ich auch. Ich wohne in Altona. Nein, sowas! Wir müssen uns unbedingt sehen, mal eine Kaffee zusammen trinken, wenn Sie zurück sind. Das ist ja so spannend! Sie müssen mir dann alles erzählen. Rufen Sie mich an?“ Das mit dem Telefonanruf bei mir zu Hause würde sie sofort erledigen, versprach die Mädchenstimme und gab mir ihre Telefonnummer mit der Ermahnung sie auf jeden Fall anzurufen. Mit vielen gegenseitigen guten Wünschen beendeten wir die nächtliche Unterhaltung.

Die Weiterreise verlief problemlos. Nach einem kurzen Zwischenstopp auf St. Maria, der südlichsten Azoreninsel, erreichten wir unbeschadet Gibraltar und ein nicht voller Ferienflieger

brachte uns günstig von Malaga nach Hamburg. Am Flughafen herrschte ein unglaubliches Gedränge und große Wiedersehensfreude. Die Seglerfrauen fielen ihren Helden des Atlantiks in die Arme, es wurde geküsst, geherzt, Tränen flossen. Aber wo war meine Frau? Ach, da hinten stand sie! Unbeweglich, unbeteiligt, ernstes Gesicht. Ist Oma gestorben? Nein, die Omas waren ja schon tot.

Ich bewegte mich auf sie zu, wollte sie umarmen, da hob sie die Hände und erstarrte zur alttestamentarischen Salzsäule: „Wo kommst Du denn her? Mir erzählst Du, du bist auf dem Atlantik und da ruft mich doch so eine Tussi an und lässt Grüße bestellen und fragt, wann Du wieder da wärst. Du sollst sie anrufen. Das kommt aber gar nicht in Frage!“

Ich versuchte zu erklären, aber ich drang nicht durch. Die Atmosphäre auf der Heimfahrt war frostig, und frostig blieb es auch den Rest des Tages. Als ich aber abends im Bett meinen Arm um meine Frau legte und ihr mit der Hand über den Rücken fuhr, sagte sie: „Was hast Du für raue Hände, du warst ja wohl doch auf dem Atlantik.“

Frau Doktor habe ich natürlich nicht gewagt anzurufen, und auch sie hat sich nicht gemeldet. Dafür hat sicher meine Frau gesorgt.

Notabene:

Die „Hudson“ gibt es noch heute, ist immer noch im Einsatz, fährt aber jetzt als CCGS (Canadian Coast Guard Ship).

Maße: 91m x 15m x 6,1m

Baujahr: 1963, Saint John Shipbuilding & Drydock Ltd., Saint John, New Brunswick/Kanada

Heimathafen: Ottawa

Dies und Das

Mega-Containerschiffe, Bedrohung für Hamburg?

Übergroße Schiffe schaffen übergroße Probleme

Gerade wir Segler wissen, welche Sorgen das ständige Baggern zur Vertiefung und Verbreiterung des Elbfahrwassers bereitet, wobei der ständig neu anfallende sedimentierte Schlick nicht, wie man zunächst denkt, aufgenommen und beseitigt, sondern eigentlich nur in der Schwebe gehalten und umgelagert wird und sich vermehrt in den von uns genutzten Häfen und in den strömungsärmeren Nebenflüssen absetzt. Das Thema „Störloch Borsfleth“ (siehe an anderer Stelle in diesem Heft) ist nur eins unter vielen.

Es stellt sich also die Frage: Werden die Schiffe immer noch größer? Wird die jetzt erreichte Ladefähigkeit von 20 000 TEU noch überschritten? Wird die Elbe so von der Berufsschifffahrt dominiert, dass die Freizeitschifffahrt hier keine Überlebenschance hat?

Ich hatte am 13.10.2016 die Gelegenheit, in den Räumen des NRV einem Vortrag meines ehemaligen Kollegen, jetzt Prof. Dr.-Ing. Ulrich Malchow von der Hochschule Bremen, Lehrgebiet „Maritime Economics“, zum o.g. Thema beizuwohnen. Hier eine kurze Zusammenstellung:

Die von der Reederei A.P. Moeller Maersk losgetretene Lawine der Großcontainerschiffe treibt technisch und wirtschaftlich skurrile Blüten, insbesondere in Bezug auf die Folgelasten. Diese betreffen Häfen, Verloader, Versicherungen, Terminal-Betreiber und das weite Feld der Sicherheitsarchitektur, zu der Lotsen, Bergungs-

und Sicherungsfahrzeuge gehören. Eigentlich sind alle Beteiligten von diesen Schiffsgrößen überfordert, jedoch gibt es auch hier Gewinner und Verlierer.

Die Verlierer sind insbesondere die uneinigen Hafenbetreiber, die dafür die Infrastrukturmittel – meist aus Steuergeldern – bereitstellen müssen sowie die Verloader, die von der Menge der auf einmal angelandeten Container überfordert werden. Folge: überall Stau, auf dem Wasser, der Straße und der Schiene. Ferner betroffen sind die Banken, die unnötige Schiffe finanziert haben und nun auf unbezahlten Raten sitzen, und diejenigen kleineren Reedereien, denen bei diesem Wettlauf zur Größe die Mittel ausgegangen sind. Die wenigen Gewinner sind die Nassbaggerfirmen und die Hersteller der übergroßen Containerbrücken und, bis vor kurzem, die Hersteller der Schiffe und Großmotoren sowie natürlich die Reedereien, die mit dem Vorsprung durch Größe Kostenvorteile einfahren konnten. Dieser Vorsprung hat sich nun in Luft aufgelöst, weil die Konkurrenz mit ähnlich großen Schiffen nachgezogen hat, und durch die ins Bodenlose gesunkenen Frachtraten nur noch Verluste produziert werden.

Was bedeutet das für Hamburg? Die übergroßen Schiffe mit mehr als 20.000 TEU werden in Hamburg wohl keinen lohnenden Hafen finden, und deshalb werden weniger Feeder-Verkehre ab Hamburg benötigt. Schon heute fahren übergroße Schiffe angesichts der derzeit geringen Treibstoffkosten über Skagen direkt in die Ostsee. Ob sich das auf Dauer lohnt, weiß z.Zt. keiner, da die Schiffe dort halbleer fahren und der Brennstoff sicher wieder teurer wird.

Ein weiterer Gesichtspunkt gegen übergroße Schiffe ist ihre systemimmanente Unzuverläss-

sigkeit, hervorgerufen z.B. durch wetterbedingte Wartezeiten. So wird das Einlaufen dieser Schiffe ab 6–7 Bft aus Sicherheitsgründen in engen Fahrwassern nicht gestattet. Dies gilt nicht nur für Hamburg, sondern analog für alle Nordseehäfen. In Folge baut sich dann eine logistische Domino-Kette auf, die zu weiteren Verzögerungen führt.

Das von den übergroßen Schiffen ausgehende „Klumpenrisiko“ ist ebenfalls noch nicht gelöst. Die Versicherer befürchten u.a. das Brandrisiko. Denn in der Regel sind Brandherde auf Riesenschiffen unlösbar und der Schaden wächst schnell auf eine Milliarde US \$ an.

Der Blick in die Zukunft ist, wie immer, nicht möglich, aber es scheint, als ob der Hafen Hamburg für die Schiffe unterhalb 20.000 TEU ein sicherer Hafen bleibt. Die vorhandenen Anlagen und Verbindungen sind auch weiterhin ein lohnendes Ziel.

Ich hoffe, dass ich die wesentlichen Teile des Vortrags korrekt wiedergegeben habe, Irrtum bleibt natürlich möglich.

Georg Pulver

Zu unserem Titelbild

Jørg Schildt, der Maler des Frontseitenbildes dieser Ausgabe, Eigner des Tuckerbootes „Lumme“, ist ein Meister der Präzision und Liebhaber der Details. Das sieht man bei allem, was er gemacht hat: schon seine frühere „Mumme“, eine Bianca 26, hatte er zu einem Schmuckstück gemacht nebst zugehöriger Stegkiste mit Intarsien; auch das jetzige Motorboot ist eine Augenweide; im Clubhaus hängt an der Westwand des Saals

ein unvergleichliches Intarsienbild aus ausgesuchten Hölzern; in seinem Haus sind die Möbel selbst entworfen und getischlert; er fertigt Scrimshaw-Arbeiten auf Pottwalzähnen in feinsten Gravur und künstlerische Drechselarbeiten in Nussbaum und Wurzelmaser. Sein großes Interesse gilt der Geschichte der Grand-Banks-Fischerei mit den gleichermaßen ästhetischen wie seetüchtigen Schonern aus Gloucester, USA.

Das Titelbild ist ein Musterbeispiel seiner Werke. Es heißt „America‘ 1851 auf dem Weg zum ewigen Ruhm“. Man muss ein bisschen ausholen: Ein „Syndikat“ von Geldgebern unter Führung des Vorsitzenden des New York Yacht Club, John Cox Stevens, erteilte im November 1850 dem Schiffbauer W.H. Brown in New York den Auftrag, eine Yacht von 140 tons, entworfen von George Steers, segelfertig und hochseetauglich für \$30 000 zu bauen, fertig am 1. April 1851 für die Überführung nach England zum 100-Guinea Cup.

Das war schon damals eine unglaublich kurze Bauzeit (man erinnert sich an Ähnliches bei dem Bau des „Peter von Danzig“ 1936 für die Atlantik-Regatta). „America“ wurde nicht rechtzeitig fertig. Stevens war großzügig und schrieb Brown, er nähme die „America“ für \$20 000, wenn er sie zum 2. Juni voll ausgerüstet und segelklar bereitstellen würde. Das geschah, und Stevens heuerte eine Mannschaft unter Führung von Richard „Old Dick“ Brown, einem bekannten Lotsenkutter-Kapitän an und bot dem Konstrukteur Steers die Gelegenheit, mitzusegeln, während er selbst es vorzog, mit dem Postdampfer zu fahren. Der Rest ist bekannt: „America“ siegte haushoch über die

englischen Konkurrenten, die Trophäe wurde in „America’s Cup“ umbenannt und blieb 132 Jahre in amerikanischem Besitz. Der Ruhm der „America“ währte in der Tat ewig. Jørg Schildt hat die „America“ auf ihrer Ausreise in einem Aquarell mit penibler Detailversessenheit nach alten Vorlagen dargestellt. Auch der Kenner sieht keinen Mangel. Dick Brown steht auf dem Achterdeck und gibt Anweisungen. Alles wirkt wie fotografiert, ist es aber doch nicht. Künstler modernen Stils würden so nicht malen. Aber man ist zutiefst beeindruckt. GAN

Bücherschapp

Im **Bücherschapp** möchte Ihr/Euer neuer Rezensent – da die Jahreswende naht – eine kleine Auswahl an Kalendern für 2017 vorstellen, die unterschiedliche Bereiche abdecken, sodass jeder vielleicht etwas finden mag: Action auf Regatten für Mega-Yachten – wunderschöne klassische Yachten – Stürmische See – Chronik der Seefahrt.

In „**Segeln 2017**“ zeigt Seefahrt Edition im Format 56x45 cm ultra-moderne Megayachten mit Besatzungen bis zu 27 Mann, die bei einem langjährigen Fahrtensegler wie mir zwar Respekt vor dem Können und der



Technik, aber auch leichtes Grauen vor den Umständen an Bord hervorrufen. € 22,90.

„**Yacht Classic**“ von Nico Krauss, erschienen bei Delius/Klasing im Format 67x47, besticht

durch fabelhaft komponierte Fotos unvergänglich schöner klassischer Yachten. Ein Augenschmaus für € 29,90!



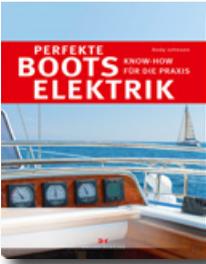
Die schwarz/weiß Fotos von Philip Plisson in „**Stürmische See**“, Delius/Klasing, 80x40, zeigen – wie ich vermute – Küstenaufnahmen seiner bretonischen Heimat im Sturm, wo niemand von uns mit einem Boot oder Schiff hineingeraten möchte. Die Faszination liegt im Gruseln begründet, aber der Anblick der Bilder erzeugt auch den gehörigen Respekt vor dem Element, dem wir uns verschrieben haben.



Das Beruhigende zum Schluss. In allen Seefahrtsmuseen finden wir sie: Kapitänsbilder von Segelschiffen des 19. Jahrhunderts. Die Edition Maritim zeigt in ihrer Reihe „**Chronik der Seefahrt**“ schon seit vielen Jahren hervorragende Fotos von Gemälden, die Schiffsporträts zeigen. Zum Einrahmen und Verlieben!



Da die „gemütliche Winterarbeit“ an unseren Booten vor uns liegt – bei manchen soll sie der eigentliche Zweck des Segelns sein – nehme ich meine eigene Unvollkommenheit in technischen Fragen pars pro toto, um allen ein neues Lehrbuch über „**Bootslektrik**“ von **Andy Johnson** bei Delius/Klasing für € 30 zu empfehlen. Mein altes Paperback aus der kleinen Yachtbücherei von 1982 hat mir zwar geholfen, dass bei jedem



Schalter das entsprechende Lichtlein leuchtet; aber niemand außer mir selbst dürfte bei dem Kabelsalat hinter dem Paneel den Durchblick haben. Zumal es Themen wie AIS-Installation, LEDs, Kartenplotter, Bordnetzwerke mit NMEA 0183, Solarzellen, Batterieüberwachung, Radar auf Yachten und Navtex noch gar nicht gab. Das Buch ist gut verständlich, mit vielen erklärenden Fotos, die in den Text integriert sind. Ich bin mir sicher: Hier werden Sie geholfen!!!

Michael Albrecht

Zu guter Letzt

Seglerischer Neujahrswunsch

Dass du im neuen Jahr
das Reff nicht mit dem Bade ausschüttest –
das Kielschwein nicht zu früh schlachtest –
beim Halsen nicht den Kopf verlierst –
nicht in die Fallen stolperst –
in den Schoten keine faulen Erbsen findest –
beim Lenzen Frühlingsgefühle verspürst –
nicht gleich die Wende hoch gehst –
nicht wie die Schotten geizt –
und nie den Topp zum Überlaufen bringst!

Norbert Suxdorf

Umschlagseite 4:

Unsere Jüngsten beim Opti-Pokal 2016

(Fotos: Thorsten Menk)

① GER 11241 Nils Wittlich ② Innenposition: Feva mit Fritz Meyer ③ GER 11663 Mieke Kaiser ④ GER 12181 Jan Rapelius ⑤ GER 8586 Otis Weirup, GER 11056 Bjarne Menk, GER 11058 Freya Storbeck ⑥ Bjarne Menk ⑦ Martha Dingeldein ⑧ GER 13262 Ben Rapelius ⑨ GER 1059 Lenya Beyersdorff



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 HASPDEHXXX

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.

