

SVAOe NACHRICHTEN

3—2012 MAI / JUNI



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

90. Jahrgang

Mai / Juni 2012

Nr. 3

Sonniger Hafengeburtstag 2012



Die 86-jährige russische Viermastbark „Krusenstern“ (ex „Padua“) war wieder eine besondere Attraktion. Hier passiert sie unter Minimalbesegelung Oevelgönne an der Stelle der Gründung der SVAOe vor 107 Jahren.
Foto: Jürgen Schaper

In dieser Ausgabe

Die Elbe – Ein gutes Revier?	2
Geburtstagsgrüße	6
Neuaufnahmen	6
Familiennachrichten	6
107. Gründungsfest	7
Ehrungen	10
Reemt Bruhns – 50 Jahre SVAOe	11
Fahrtenpreise 2011	16
Besichtigung Airbuswerk	18
Ostern vor den ostfries. Inseln	19
Elbe-Auftakt-Regatta	20
Glückstadt-Wettfahrten	22
Optimale	24
Kentertraining	25
Meisterschaft Minicupper	26
Elbevertiefung	27
HS – Behördengespräch	28
Mitgliederversammlung Hamb. Yachthafen	30
Fahrregeln in Dänemark	32
Berichtigung Handbücher	34
Dies und das	34
„Kolibri“ – Aus dem Vereinsarchiv	35
Zu unserem Titelbild	36
Lesenswertes für den Sommer	37
Berichtigung	39
2 Zu guter Letzt	40

Diese Wasserstraße liegt der Unternehmungslust und dem Mut offen. Sie lockt den Entdecker der Küste in immer neue Mühen hinein, die seine großen Erwartungen erfüllen sollen.

Joseph Conrad, 1857-1924, britisch-polnischer Kapitän und Autor, aus: „Spiegel der See“, Abschn. 30: „Der getreue Strom“

Die Elbe

Ein gutes Revier?

Man mag darüber streiten, ob die Elbe oder der Rhein „Deutschlands Schicksalsstrom“ ist. Im Bezug auf Hamburg dürfte diese romantisch klingende Bezeichnung jedoch mit Sicherheit auf die Elbe zutreffen. Was wäre die Stadt, wenn es sie denn überhaupt geben würde, ohne diesen Fluss? Doch allenfalls eine Kleinstadt im Range von Pinneberg.



Es ist hier weder Anlass noch Platz zu einer historischen oder geografischen Betrachtung dieser über 1000 Kilometer langen mitteleuropäischen Wasserstraße oder ihrer letzten 100 Kilometer bis zur Nordsee. Nur an eins mag erinnert werden: Als sich nach dem großen Brand und der weitgehenden Zerstörung der Stadt, einer Katastrophe, die in diesen ersten Maitagen genau 170 Jahre zurück liegt, ratlose Ratsherren und Bürgermeister Rat und Hilfe suchend am Bett des schon fast im Sterben liegenden jüdischen Bankiers Salomon Heine versammeln, macht er ihnen wieder Mut. „Ist denn die Elbe auch verbrannt?“ fragt er diese Herren, die ihm sein Leben lang das Hamburger Bürgerrecht verweigert hatten, und als sie das verneinen,

tröstet er sie nicht nur mit den Worten: „Dann ist Hamburg ja nicht verloren“, sondern stellt der Stadt auch den größten Teil seines beträchtlichen Vermögens für den Wiederaufbau zur Verfügung.

Ohne die Elbe gäbe es dieses Hamburg nicht! So ist sie zumindest der Schicksalsfluss der Stadt. Der Fluss, dem sie über fast ein Jahrtausend ihre Größe und Macht, ihren Reichtum und den Wohlstand ihrer Bürger verdankt. Mehrfach zerstört und wieder aufgebaut ist sie lebens- und liebenswerte Wohn- und Arbeitsstätte ihrer Bürger. Es ist nur logisch, diesen Fluss trotz der Konkurrenz von Eisenbahn- und Luftverkehrsverkehr als wichtigste Lebensader dieser Stadt zu erhalten.

Die Feststellung „Das einzig Beständige in der Welt ist die Veränderung“ findet hier dennoch in besonderer Weise ihre Bestätigung. Nahezu alles hat sich im Laufe der wechselvollen Ge-

schichte dieser Stadt und der sie umgebenden Flusslandschaft verändert. Handel und Industrie wuchsen. Die Schiffe und Häfen wurden größer und zwangen dazu, den Fluss immer schneller den Veränderungen anzupassen. Das ging und geht nicht ohne Gewalt. Rücksichtnahme auf die geschundene Natur gab es über lange Zeiten nicht. Jetzt ist sie zwingendes Gebot.

Je schiffbarer der Strom, genauer gesagt sein Fahrwasser, für den wachsenden Weltverkehr wurde, desto mehr verlor er an seinen Rändern an Bedeutung. Die einst zahlreichen kleinen Häfen, aus denen die Stadt über Jahrhunderte durch Segelschiffe mit Lebensmitteln und Baumaterialien versorgt wurde, verschlickten und verkamen. Nebengewässer verschwanden durch Zuspülungen oder neue Deichführungen. Als Folge verschwanden bis auf geringe Reste die einst zahlreiche Kleinschiffahrt und Fischerei.

Der Weg ist das Ziel! Und das Ziel eines jeden Skippers ist doch die perfekte Ausrüstung! Bald beginnen die Ferien und alles sollte geprüft, gereinigt und erneuert sein.

Und das Fernglas? Sind die Linsen richtig sauber oder ist das Salz vom letzten Sommer immer noch auf den Linsen? Bei Bedarf helfen wir gern! Wir prüfen auch kostenlos, ob das Bordfernglas optisch einwandfrei ist. Sicher lohnt es sich auch einmal das „Alte“ mit einem Neuen zu vergleichen. Unsere Ferngläser von STEINER-LEICA-ZEISS und Swarovski haben eine Qualität, Schärfe und Brillanz, die unübertroffen ist. Auch haben wir für jeden Geldbeutel das richtige Fernglas!! Vor der Tür unseres Geschäftes mit Blick auf den Michel können Sie die neuen Ferngläser mit Ihrem alten Glas vergleichen, Sie werden sich wundern, was sich da in Sachen Qualität, Helligkeit und Brillanz getan hat. Aber wir verkaufen nicht nur, sondern reparieren auch Ferngläser, Kameras und Projektoren. Auch in der Digital-Technik haben wir die neuesten Errungenschaften am Lager! Spitzentechnik von NIKON-CANON und PANASONIC. Kostenlos senden wir Ihnen gern unsere kleine Broschüre „die Merkmale guter Ferngläser“.

Betriebsferien (Langfahrt) vom 9. Juli bis 29. Juli 2012



FOTO-WANNACK
FERNGLÄSER · SPEKTIVE · DIGITALTECHNIK
 Seit 1931 · Nähe Hafencity und Hamburger Michel
 Montag bis Freitag von 9.00 bis 18.00 Uhr

Neanderstraße 27 · 20459 Hamburg · Telefon 040 / 34 01 82 · Fax 040 / 35 31 06 · d.wannack@hamburg.de



Götz-Anders und Renate Nietsch mit ihrer Avance 36 „Otium“ mit Pflingstbusch bei leichter Südostbrise auf der Unterelbe

Foto: Jürgen Schaper

Privaten Initiativen ist es zu danken, dass zahlreiche Fahrzeuge vor dem Verschrotten bewahrt wurden. Es verschwanden oder verkümmerten aber auch die Ortschaften am Strom.

Was nicht verschwand, sondern im Gegenteil gemeinsam mit dem wirtschaftlichen Aufschwung in mehr als sechs Nachkriegsjahrzehnten beständig wuchs, ist der Wassersport. Auch dieser unterlag dem Wandel. Anstelle der Flotten von Hunderten von Paddelbooten, Kanus und kleinen Jollen der frühen Jahre traten zunehmend große Segel- und Motoryachten. Auch dies war wiederum Anlass zu weiteren Veränderungen. An die Stelle einst unzähliger Bootsreedens und kleiner flacher Häfen traten moderne Yachthäfen mit sicheren Liegeplätzen mit der Versorgung von Wasser, Treibstoffen und elektrischem Strom, mit Werften für Neubauten und Reparaturen. Der Wassersport wurde so auch zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor. Starke Vereine und Verbände wachen zudem mit Argusaugen darüber, dass ihr Revier nicht verschlechtert wird.

Das sind Gedanken, die einen Segler bewegen, wenn er die Mitteilung des Senates liest, dass die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung nach

mehrfähriger Vorbereitung den Planfeststellungsbeschluss für die Elbevertiefung, verniedlichend „Fahrrinnenanpassung“ genannt, von Unter- und Außenelbe für 14,5 m tief gehende Containerschiffe erlassen hat.

Wer allein die Geschichte Hamburgs, die Bedeutung der Schifffahrt auf der Unterelbe für die Wirtschaft, den Anstieg der Transportmengen und die Größe der Schiffe betrachtet, ist schnell von der Notwendigkeit der vorgesehenen Maßnahme zu überzeugen. Wer aber trotz der zögerlich angekündigten

Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen eine neuerliche Vergewaltigung des Flusses, mit der wieder ein Stück Natur zerstört wird, befürchtet, wird mit den gebotenen Mitteln versuchen, das Vorhaben zu verhindern oder wenigstens seine Folgen abzuschwächen. So werden auf die Planer aus diesem Kreis noch zahlreiche gerichtliche Auseinandersetzungen zukommen. Deren Ausgang ist abzuwarten, bevor mit der Baggerungen begonnen werden kann.

Es ist der 1. Mai. Auf einen warmen Tag folgt ein friedlicher Frühlingsabend. Hinter dem Auwald geht die Sonne unter. Vereinzelte Segler kommen noch mit der Flut schnell elbaufwärts. Schon nehmen sie die Segel weg und laufen in den Yachthafen, in den Hamburger Yachthafen! Vor einem halben Jahrhundert wurde er hier vor der Stadt auf dem Gelände von Wedel für die Segler und Motorbootfahrer auf der Elbe aus den Mitteln der reichen Stadt Hamburg angelegt. Nun wird diese Stadt neben den vielen Millionen für die Vertiefung auch Mittel für neuerlich nötig werdende Kompensationen zur Verfügung stellen müssen. Ausgleichs-, auch für Beeinträchtigungen, die der Wassersport nicht nur hier befürchten muss.

Auf einer Bank auf der Westmole des Hafens schlage ich die mitgebrachte neue Ausgabe der Elbkarte auf. Ich vergleiche den aktuellen Verlauf des Stromes und seiner Nebengewässer mit früheren Ausgaben, soweit sie mir im Gedächtnis sind, allein schon durch die Tatsache, dass ich hier seit 65 Jahren mit eigenen Booten unterwegs bin. Viele Veränderungen sind in diesen Jahren eingetreten und in aufbewahrten älteren Ausgaben dokumentiert. Nicht alle sind negativ. An die Industriestandorte bei Stade und Brunsbüttel hat man sich gewöhnt. Gegen den Bau der Atomkraftwerke hat man einst demonstriert. Jetzt werden sie schon wieder abgeschaltet. Der Tidenstrom hat mit jeder Elbvertiefung an Geschwindigkeit zugenommen. Das ist nicht unbedingt ein Schaden, hilft er doch mit, ein Ziel schneller zu erreichen. Gefahr droht dabei allenfalls von den Fahrwassertonnen die bei einem Strom von 2–4 Knoten scheinbar Fahrt durchs Wasser machen, dabei eine mächtige „Bugwelle“ aufwerfen aber selbst nicht ausweichen können. Trostreich, dass heute fast überall große Leuchttonnen ausliegen, die besser zu sehen sind und die Fahrt bei Dunkelheit erheblich erleichtern.

Von unserer Position auf einer Bank auf der Westmole sehen wir gut elbauf- und elbabwärts. Es ist ganz ruhig. Schifffahrt ist bis auf die von der Lühe kommende Fähre nicht in Sicht. Stattdessen wird uns bewusst, wie grün die Ufer sind. Auf den ehemals kahlen Sänden hat sich dichter Baumbestand ausgebreitet. Ein Industriekanal, wie einst befürchtet wurde, ist die Unterelbe nicht geworden. Stattdessen segelt man lange Strecken wie durch Parklandschaften. Sogar Seehunde sonnen sich wieder auf Sandbänken. Daran wird auch die „Anpassung“ nichts ändern. Die Sonne ist untergegangen. Es wird kühler. Wir gehen durch den ruhigen Hafen bis zu unserem

Liegeplatz im Ostteil. Letzte Segler grüßen, bevor sie ins Auto steigen. Wir bleiben, denn wir lieben diese ruhigen Abende im Yachthafen, wenn die Betriebsamkeit sich legt, fast alle weg sind und eine geradezu himmlische Stille herrscht, die weder von Werft- noch Hafengeräuschen oder Einflugschneisen gestört wird. An Bord blättere ich weiter bis Cuxhaven. Wie sich Stromlauf und Sände nach See zu verändern. Unter- und Außenelbe sowie die schiffbaren Nebengewässer bilden seit jeher ein interessantes, anspruchsvolles und schönes Segelrevier. Ich habe die Hoffnung, dass es auch den neuen Eingriff überstehen wird.

Also: Nutzen wir unsere Elbe.

Einen schönen Sommer auf unseren nahen und ferneren Revieren wünscht allen

Jürgen Chr. Schaper



Inh. Clemens Massel

Segelmacherei

YACHTSEGEL

Bootsbezüge

Sonnensegel

Rollanlagen

Kanalplatz 5 · 21079 Hamburg
Tel. 040 / 77 45 97 · Fax 040 / 76 75 53 60
info@segel-raap.de · www.segel-raap.de

Herzliche Glückwünsche!

In den Sommermonaten dieses Jahres können wieder zahlreiche Mitglieder einen runden Geburtstag feiern. An sie gehen unsere besonderen Grüße und Glückwünsche. Natürlich gratulieren wir auch allen anderen alten und jungen Mitgliedern, die in ein neues Lebensjahr eintreten, zu ihrem Geburtstag und wünschen allen ein gesundes neues Lebensjahr

03.07.	Tönnies Hagelstein	75 Jahre
05.07.	Frank Kwiasowski	55 Jahre
06.07.	Gabriel Gottschall	10 Jahre
08.07.	Birte Zwirner	40 Jahre
16.07.	Jürgen Steffen	75 Jahre
17.07.	Peter Christiansen	70 Jahre
19.07.	Otto Abegg	65 Jahre
19.07.	Ralf Janssen	50 Jahre
20.07.	Stefan Kahl	55 Jahre
20.07.	Daniel Hausmann	40 Jahre
21.07.	Harm Paschen	75 Jahre
24.07.	Jens Cornelsen	65 Jahre
26.07.	Suzan Wacker	50 Jahre
01.08.	Nils Düpre	30 Jahre
04.08.	Norbert Schlöbohm	65 Jahre
09.08.	Sönke Christiansen	50 Jahre
10.08.	Ron Schöling	40 Jahre
11.08.	Christian Matthiessen	65 Jahre
16.08.	Lars Manuel Clasen	55 Jahre
21.08.	Christian Jung	50 Jahre
22.08.	Otto O. Andresen	80 Jahre
24.08.	Rainer Mackens	60 Jahre
24.08.	Henrik Homann	50 Jahre
25.08.	Paul-Justus Kohl	70 Jahre
27.08.	Axel Zeumer	75 Jahre
27.08.	Wilfried Botha	70 Jahre
27.08.	Carlos Wulff	70 Jahre
27.08.	K.- D. Peter König	55 Jahre
28.08.	Ulrich Körner	60 Jahre
30.08.	Jürgen Schliephacke	85 Jahre

Familiennachrichten

Nun ist die kleine **Lisa** schon ein halbes Jahr alt!



Wir gratulieren – leider mit deutlicher Verspätung – den glücklichen Eltern

Seyhan und Jahn-Peter Gnass

zu ihrem Nachwuchs und wünschen der neuen Erdenbürgerin eine gesunde und friedvolle Zukunft!

Mit guter Beteiligung

107. Gründungsfest der SVAOe

Am Freitag, dem 30. März feierten die SVAOeer ihr Gründungsfest. In diesem Jahr hatte der Festausschuss in das Restaurant „Marktplatz“ in Nienstedten gebeten. Um es vorweg zu sagen, es war eine runde, fröhliche Veranstaltung mit über 80 rundum zufriedenen Teilnehmern. Wir danken unserer Festlotsin Annemarie Stamp!

Nach dem Essen wurden traditionell die silbernen und goldenen Nadeln für die 25- bzw. 50-jährige Zugehörigkeit zur SVAOe vergeben.

Der Vorsitzende Andreas Völker begleitete mit den die von Peter Mendt einfühlsam zusammengestellten seglerischen Lebensläufen die Verleihung der Nadeln, die von der Festlotsin – auf den Fotos leider nur von achtern zu sehen – den Betroffenen verletzungsfrei „in die Brust“

gestochen wurden. Schließlich hat sie Routine mit derartigen „Injektionen“.

Unserem langjährigen Mitglied Reemt Bruhns, der vor kurzem 80 Jahre alt geworden ist, überließ es der Vorsitzende, selbst ein paar Worte zu seinem ungewöhnlichen und vielschichtigen Seglerleben zu sagen. Da wir meinen, dass seine Ausführungen nicht nur die Anwesenden interessieren, haben wir sie im Anschluss abgedruckt.

Nach einer kleinen Pause folgte, auch schon traditionell, die Vergabe der Fahrtenpreise. Der hierfür zuständige Obmann für Fahrtensegeln und Navigation, Götz-Anders Nietsch, moderierte launig diese Preisverleihung, deren Ergebnisse ebenfalls in dieser Ausgabe unserer Nachrichten abgedruckt sind.

Die J 24-Mädchenmannschaft der „Juelsand“ nutzte während der Veranstaltung die Gele-

TOPLICHT

SCHIFFSAUSRÜSTUNG FÜR TRADITIONELLE SCHIFFE

Von Affenfaust bis Zitrone ...

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



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

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



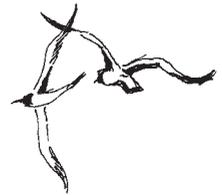
Die Mädchencrew der „Juelssand“ freut sich über den Spendenerlös für ihre J24

genheit, um über den Verkauf von selbst hergestelltem Pesto Geld für ihren neuen Mast in die Vereinskasse zu bekommen. Sie waren schnell ausverkauft. Ein Mitglied stiftete zu dem Erlös von etwa € 1.000 spontan weitere € 3.000,-, sodass die Wiederherstellung des Riggs der „Juelssand“ gesichert ist. Vielen Dank!

Kurz nach Mitternacht waren die „Helden“ dann satt und zufrieden, der Durst war gelöscht, und man war ausreichend müde.

Details über die Nadelverleihung und die Preisverteilung der Fahrtenpreise sind auch dem SVAOe-Internet zu entnehmen. Auf unserer Fotoseite im Internet sind einige Schnappschüsse eingestellt.

AV



Beckerbillett · Hamburg
 Eintrittskartendruck und Kassensysteme

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



Unsere goldenen und silbernen Jubilare

Bild (1) Peter Albrecht (Gold), (2) Hartwig Breuss (Gold), (3) Reemt Bruhns (Gold), (4) Gunda Lembcke (Gold), (5) Garlef Baum (vertreten durch seine Mutter Usch Baum) (Silber), (6) Jochen Hamann (Silber), (7) Philipp Keppler (Silber), (8) Ralph Lembcke (Silber), (9) Rebecca von Papen-Crasemann (Silber), (10) Gerrit Rampendahl (Silber), (11) Hans-Karl Kaiser (Silber), Bild (12) Thorsten Voss (Silber)

Fotos (12): Birke Hartl

Ehrungen

Gold- und Silber für langjährige Mitglieder

Auf dem Gründungsfest der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne am 30. März 2012 im „Marktplatz Nienstedten“ wurden für langjährige, treue Mitgliedschaft in der SVAOe mit der

Goldenen Ehrennadel für 50jährige Mitgliedschaft

Peter Albrecht
Hartwig Breuss
Reemt Bruhns
Gunda Lembcke

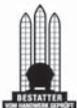
geehrt. Martin Kieseewetter war leider an der Entgegennahme der Ehrung verhindert.

Mit der Silbernen Ehrennadel für 25jährige Mitgliedschaft wurden geehrt

Garlef Baum
Jochen Hamann
Hans-Karl Kaiser
Philipp Keppler
Ralph Lembcke
Rebecca von Papen-Crasemann
Gerrit Rampendahl
Thorsten Voss

Horst Molzau und Gisbert Niese waren leider an der Entgegennahme der Ehrung verhindert.

Den nicht anwesenden Segelkameraden wird die Ehrennadel zu einem späteren Zeitpunkt überreicht werden.



Seemann
& Söhne

seit. 1892 Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG www.seemannsoehne.de

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

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

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

**Bestattungen aller Art
und Bestattungsvorsorge**

50 Jahre SVAOe

Reemt Bruhns (80) erinnert sich

Auf dem Gründungsfest der SVAOe am 30. März 2012 in Nienstedten wurde Reemt Bruhns – zusammen mit drei weiteren SVAOe-Mitgliedern – für seine 50-jährige Mitgliedschaft mit der „Goldenen Ehrennadel der SVAOe“ ausgezeichnet. Als Segler hat Reemt, der vor kurzem 80 Jahre alt wurde, ein beeindruckendes Log abgelaufen. Es gibt wohl keinen SVAOeer, der dies übertroffen hat. So baten wir den Viel- und Langstreckensegler, etwas über seine Segelreisen zu erzählen. Dieser Anregung kam Reemt Bruhns zum Vergnügen seiner Zuhörer gern nach. Aus Zeitgründen trug er jedoch nur eine gekürzte Fassung vor. Für diejenigen, die nicht dabei waren, drucken wir seine interessanten Ausführungen in voller Länge ab:

Ich bin zwar kein Vereinsmitglied, das regelmäßig an den vielen interessanten Veranstaltungen teilnimmt, aber was das Segeln anbetrifft, glaube ich, dass wir, d. h. meine Frau und ich, zum Teil mit Unterstützung unserer Kinder, uns in den vergangenen 50 Jahren durchaus den Zielen des Vereins angepasst haben. Um das näher zu erläutern, möchte ich hier einen kurzen Abriss unserer seglerischen Aktivitäten wiedergeben, die wir in dieser Zeit erlebt haben.

Zu den Booten

Bei meinem Eintritt in die SVAOe hatte ich ein Boot der Wappenklasse, gezeichnet von Oelmann, den formverleimten Rumpf von Sommerfeld in Bergedorf, zusammen mit meinen Bruder Berend innerhalb von neun Monaten in Emden selbst ausgebaut. Das Boot bauten wir als Kielschwerter, da wir im Tidengewässer der Ems und in den Watten hinter den ostfriesischen Inseln unsere ersten Segelerfahrungen auf dem

Boot unseres Vaters gesammelt hatten. Es hieß dann auch „Emden“.

Anfang der siebziger Jahre folgte ein Hanseat aus Glückstadt, das war die erste „Iskareen“ (der Name kommt aus dem Isländischen und heißt deutsch Eisprinzessin). 1983 kam eine Boström 37, das Raumwunder, ideal zum Segeln mit heranwachsenden Kindern, und 1995 eine Swan 391, die noch heute gerne genutzt wird. 2007 kam noch eine Swan 45 hinzu, die wir zur Teilnahme am „Blue Race“ angeschafft haben und die auch später nur für Regatten genutzt wurde. Wir haben sie noch, sie steht zum Verkauf, da unsere Söhne inzwischen auf eigenen Kielen Regatten segeln.

Was waren die Ausgangshäfen für unsere Segelreisen?

Zunächst der Hamburger Yachthafen Wedel, dann für einige Zeit Kiel und nach der Fertigstellung des Hafens Maasholm. Seit 1989 liegen wir in Port Grimaud, Südfrankreich. Nicht alle Reisen und Regatten fanden auf unseren Schiffen statt. Zum Teil auch auf der „Joia“, dem Schiff meines Schwiegervaters, auf den Schiffen von Freunden oder auf den Schiffen des HVS, wo ich als Skipper die Schiffe führen darf.

Tourensegeln

Die gesamte Ostsee, zweimal durch den Götakanal, die Nordsee, Norwegen bis zu den Lofoten, England mit Hebriden, Orkneys und Shetlands, zwei Reisen durch den Caledonian Kanal, Irland rund, den Englischen Kanal und die Biscaya. 1989, nach Überführung der Boström ins Mittelmeer, wurde das ganze Mittelmeer mit Ausnahme der nordafrikanischen Küste von Marokko und Tunesien, erkundet, zwei Sommer in der Türkei bis ins Schwarze Meer, die Karibischen Inseln und die amerikanische Ostküste von Florida bis zur kanadischen Grenze.

Regatten

Mehrfach Nordseewoche, Skagen, Kieler Woche, Bornholm Rund, Flensburger Herbstwoche, Schiffsregatta (ich bin ein Mitbegründer dieser Regatta), Lyø rund an Bord bei Heinz Rieck, durch den ich zur SVAOe gekommen bin. Cowes Week, Fastnet, Swan Europeans im Englischen Kanal, im Mittelmeer regelmäßig Swan Cup in Porto Cervo, Nioulargue (heute heißt sie Les Voiles de St. Tropez), Giraglia, Copa del Rey vor Mallorca, Antigua Racing Week (2. Preis), sowie sechs transatlantische Regatten, auf die ich nachfolgend noch eingehen werde.

Atlantik

Die erste war 1968 auf der „Rockall“ von Kurt Fischer. Das Schiff war nach Baltimore verladen worden, auf der Überführungsreise zu den Bermudas gerieten wir in einen Hurrikan. In der groben, steilen See erlitt unser Mast einen Stauchbruch. Es war ein verleimter Sprucemast, der an Deck stand. Die Scheibgatten der innen verlaufenden Fallen waren alle am Fuß angeordnet und daher war der Querschnitt des verbliebenen Holzes wohl zu schwach. Kurt war optimistisch, dass wir in der verbleibenden Woche auf den Bermudas bis zum Start einen neuen Mast bekommen würden, ich hatte meine Zweifel, die sich nach Ankunft unter Maschine bestätigten. Aber es gab einen Bootsbauer, der sein Handwerk verstand. An der Werft war der Tiefgang nicht ausreichend und kein Kran vorhanden. So wurde unser Mast längsseit eines vor Anker liegenden Colin Archer gezogen. Die Talje war an der Rah seiner Breitfock befestigt. Der Meister nahm ein verzinktes Blech und einen Kugelhammer und trieb auf einem Holzklötzchen zwei Halbschalen etwa 80 cm lang, die genau um unseren Mast passten. In die Halbschalen kamen Ausschnitte für die Scheibgatten, seitlich wurden Flansche angeschweißt, in denen alle



Die „Iskareen“ während einer Mittelmeerregatta
Foto: Familie Bruhns

6 cm Löcher gebohrt wurden, unten wurden die Schalen mit dem Mastfuß verschweißt. Die Flansche wurden mit Bolzen bestückt und das Ganze wieder angebracht. Beim Anziehen der Schrauben fragte mich der Meister, ob ich in der Schule etwas von der „Euler-Formel“ gehört hätte. Die Bolzen sollten nicht alle gleichmäßig angezogen werden, der Übergang von den Schalen zum Mast muss weich sein. Die Konstruktion hat bis Travemünde gut gehalten. Ein vergoldeter Becher erinnert mich an die Reise.

Die nächste war 1982 auf der „Hamburg“. Wir starteten in Newport zum Bermuda Race, anschließend sollte die Regatta Bermuda–Helgoland gesegelt werden. Beim Bermuda Race erhebt sich immer die Frage: East or West of the Rhumb line (Loxodrome, Red.). Man quert ja den

Golfstrom, der seitlich immer „Eddys“ (Strudel, Wirbel, Red.) hat, die man in der richtigen Drehung nutzen will. Vor der Regatta gab es einen Vortrag, in dem die Positionen der Eddys skizziert wurden. Aber der Start wurde wegen der Wetterlage um zwei Tage verschoben. (Heute kann man über Satellit mehrfach am Tag die Positionen empfangen.) Dann begann das große Rätselraten: Welcher Kurs? Ich kannte Rod Stephens, den bekannten Konstrukteur, der mit seinem Schiff auch mit segelte, fragte ihn nach seiner Meinung und erhielt zur Antwort: „Forget about all that briefing, do as you think.“ Wir hatten wohl die richtige Seite gewählt, denn wir lagen bis kurz vor dem Ziel recht gut. Dann wurde die Großschot noch einmal nachgetrimmt, es gab einen Knall, und das Vorstag war gebrochen. Wir konnten es zusammen mit der Genua bergen. Der Mast blieb stehen, da das Kutterstag gesetzt

war. In der Teamwertung haben wir dann doch noch einen guten Platz ersegelt. Aber ein neues Rodstay auf Bermudas, unmöglich! So habe ich den alten Bootsbauer wieder kontaktiert: „Das schweißen wir.“ Ich habe den Knopf aus dem Mast gepult. In der Werkstatt des Schweißers stand der Bootsbauer neben dem Schweißer und drohte ihm: „Wenn du heller als dunkelrot schweißst, bekommst du eins hinter die Ohren.“ Das Stag hat bis Helgoland gehalten.

Am zweiten Tag nach dem Start hatten wir eine starke achterliche Brise, zu viel für den Spinnaker, daher Genua ausgebaumt. Unser junger Rudergänger baute einen Sonnenschuss, zwei im Cockpit liegende Segelsäcke schwammen über die Kante. Die back stehende Genua verbog die Aluprofile auf dem Vorstag, die schon durch den Bruch des Vorstages gelitten hatten. Wir



Am Ruder der „Iskareen“ gibt Reemt Bruhns Gas

mussten sie einzeln heraus sägen. Nun mussten unsere Vorsegel umgebaut werden. Zunächst habe ich einen Draht in das Vorliek eingenäht, dann jeden verfügbaren Karabinerhaken an Bord angenäht. Danach waren zwei Vorsegel wieder einsatzbereit. Unser Nähgarn an Bord reichte nicht, wir haben einen Tampen aufgedrieselt, um alles nähen zu können. Leider waren die Bremer vor uns auf Helgoland.

Die dritte war 1996, in der Racing Division der ARC-Regatta von Las Palmas nach St. Lucia, mit unserem eigenen Schiff, der Swan 391. Auf Grund der Großwetterlage entschieden wir uns, nicht erst nach Süden zu laufen, um in den Bereich des Passats zu kommen, sondern für den direkten Kurs. Diese Entscheidung sollte sich später als richtig erweisen. Nach Logge sind wir 3017 Meilen gesegelt, davon 63% mit Normalspinnaker, 19% mit dem Sturmspinnaker und den Rest mit dem Reacher. Die Zahlen geben nicht her, wie oft die Segel gewechselt wurden. Jede dunkle Wolke im Passat kann eine Bö bringen, besonders bei Nacht ist sie vorher nicht auszumachen. Unsere Durchschnittsgeschwindigkeit aus gesegelter Zeit und Distanz betrug 8,23 Knoten! Ergebnis: Erster Preis über alles! Drei Pokale und eine Woche freies Wohnen in einem Haus in Jolly Harbour/Antigua hat uns der Tourismusminister übergeben. Das Haus kam uns bei der Teilnahme an der Antigua Woche gerade recht. Dort haben wir einen Zweiten Preis in unserer Klasse ersegelt.

Danach ging es nach Fort Lauderdale, wo Heiner Beilcke das Boot übernahm und es durch den Intracoastal Waterway nach Norfolk brachte. Dort übernahm mein Bruder und brachte es nach New York. Meine Frau und ich übernahmen wieder und erkundeten zunächst den Hudson River, bis die Brückenhöhe uns zur Umkehr zwang.

Danach durch den Long Island Sound, in den Connecticut River und weiter nach Norden bis zur Kanadischen Grenze, unterwegs sahen wir uns die interessanten Plätze an. Zurück in Newport kam eine neue Crew, und wir brachten das Boot mit Zwischenstopp auf den Azoren zurück ins Mittelmeer nach Port Grimaud.

1998 wieder Teilnahme an der ARC-Regatta, dieses Mal mit einer Nordborg 32. Ein Freund vom Bodensee hatte mich gefragt, ob ich sein Schiff auf die Weise in die Karibik bringen könne. Er hat ein Haus auf Antigua und wollte es dort gerne segeln. Die Crew bestand aus dem Eigner, seinem Sohn, einem Mitsegler und mir. Der Mitsegler kam auf meine Wache, er erklärte mir beim Start in Las Palmas, dass er noch nie ein Schiff mit Wind von achtern gesteuert habe. Er hat es während der Reise gelernt! So intensiv wie beim letzten Mal konnten wir mit der Crew nicht Spinnaker fahren, aber mein Sohn hatte uns mittels Amateurfunk über die Großwetterlage und die entsprechende Taktik beraten. Ergebnis: 8. Platz in der Racing Division, 6. Platz in der Gesamtwertung bei 174 Booten.

2003 war das DCNAC-(Atlantik) Race. Wir luden die „391“ in Toulon in ein holländisches Dockschiff. Man fährt dabei durch das geöffnete hintere Tor in den Laderaum, macht das Boot nach Anweisung an der Seite fest und klemmt auf Anraten vom 1. Offizier die Batterie ab, fertig! Den Rest besorgen Taucher, sie schieben Gerüste unter das Boot und schweißen diese fest, wenn das Dockschiff sich entsprechend hoch gepumpt hat. Die Ausrüstung des Bootes kann an Deck bleiben, die Segel angeschlagen. In Fort Lauderdale ist das „Ausdocken“ ebenso einfach.

Der Trip nach Norden durch den Intracoastal Waterway war für unser Schiff gerade noch möglich, der Tiefgang und die Höhe der festen

Brücken setzen die Grenzen. Streckenweise macht sich der Einfluss der Tiden bemerkbar. Es lohnt sich! Zum Segeln gibt es wenig Gelegenheit, denn man muss das Schiff immer schnell aufstoppen können, wenn das Echolot an die kritische Grenze kommt. Fauna und Flora sind interessant, und man sieht vieles, was von einer Straße aus nicht möglich ist. Beim Auslaufen aus Norfolk beobachteten wir einen Teil der amerikanischen Flotte, die aus dem Irak zurück kam. Auf einem Flugzeugträger landete gerade ein Hubschrauber. Später erfuhren wir, dass damit Präsident Bush abgesetzt wurde, der an Bord etwas verfrüht die denkwürdigen Worte aussprach: „Mission completed.“

Von der Cheseapeake Bay aus fuhren wir nach Washington zu Besichtigungen, dann durch den Delaware Kanal und den Delaware River weiter nach New York. In Newport Schiff an Land und das Unterwasserschiff wieder glatt gemacht. Über die Regatta an dieser Stelle zu berichten würde den Umfang meiner Aufzählung sprengen. Die folgende Aufstellung könnte jedoch von Interesse sein:

Gesegelte Strecke Newport–Cuxhaven 3869 sm, daraus eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 7,06 kn.

Während der Regatta wurden folgende Segel- manöver ausgeführt:

Großsegel gesetzt und geborgen	6x
Genua I gesetzt und geborgen	6x
Genua II gesetzt und geborgen	15x
Genua III gesetzt und geborgen	10x
Genua IV gesetzt und geborgen	4x
Asym Spi 1,5 gesetzt und geborgen	8x
Asym Spi 0,75 gesetzt und geborgen	2x
Spi 1,5 gesetzt und geborgen	2x
Spi 0,75 gesetzt und geborgen	2x

Spi 80% gesetzt und geborgen	3x
	danach zerrissen
Spi 60% gesetzt und geborgen	2x
Tall Boy gesetzt und geborgen	3x
	danach zerrissen
Großsegel gerefft und ausgerefft	9x

Sonstige Ereignisse:

Klo 2x verstopft
Backstag gebrochen
Bullenstander gebrochen
Babystag gebrochen
Schwimmweste und Boje verloren
Unteres Ruderlager lose
Spibaum zerbrochen (wie hatten einen zweiten an Bord)

Die bisher letzte Transatlantikregatta war das HSH-Nordbank Blue Race, das im Juni 2007 in Newport startete und ebenfalls nach Cuxhaven führte. Wir nahmen mit unserer Swan 45 teil. Das Boot wurde nach Newport verladen, für eine Vorreise war die Zeit zu knapp. Das einzige größere Problem während der Regatta war ein Ruderlager. Es hatte sich gelöst, und so drang Wasser ins Schiff. Ein Telefonat mit der Bauwerft beseitigte unsere Sorgen, das Lager könne nicht nach unten wegfallen. Den Wassereinbruch konnten wir mit Bordmitteln begrenzen. Nautor hat nach unserer Ankunft in Hamburg das Lager im Wege der Garantie gegen ein anderes ausgewechselt, das Problem kann nicht mehr auftreten. Erster Preis in unserer Gruppe.

Die Regattaaktivitäten sind bei mir jetzt altersbedingt weniger geworden, nur wenn die Jugend aktiv ist, bin ich noch gerne dabei. Touren segeln wir nach wie vor. Im Mittelmeer gibt es viele Möglichkeiten, die in den meisten Fällen mit kulturellen Höhepunkten verbunden sind.

Reemt Bruhns

Vergabe der Fahrtenpreise für 2011

Wie üblich bot auch in diesem Jahr das Gründungsfest den Rahmen für die Vergabe der Fahrtenpreise für den vergangenen Sommer. Nach dem Essen und nach der Ehrung der Jubilare hatten noch die Frauen der „Juelssand“ ihren Auftritt, um Selbstgemachtes an die Festteilnehmer zu verhökern und damit einen eigenen Beitrag für die hohen Aufwendungen an ihrem Boot zu leisten. Das kam gut an. Der Obmann für Navigation und Fahrtensegeln kam also erst ganz zum Schluss an die Reihe, um über besondere Reisen des vergangenen Jahres zu berichten und seinen Silbersack zu leeren. Da hatten sich die Plätze schon ein wenig gelichtet. Das schadete aber nicht, denn zum Applaudieren waren noch genügend Anwesende da.

Zunächst drückte der Obmann sein Erstaunen und seine Anerkennung darüber aus, dass sich gegenwärtig drei SVAOe-Yachten auf weltweiter Fahrt befänden, und zwar zwei in Westindien bzw. an der amerikanischen Ostküste („Now“ und „GreyHound“) und eine im Pazifik („Gunvør XL“). Darüber wird später einmal zu berichten sein. An diesem Abend galt es, diejenigen zu ehren, die von ihren Reisen bereits zurückgekehrt sind. Es waren auch eher bekanntere Gewässer im nordeuropäischen Raum, die bereist worden waren, und dementsprechend waren die Taten nicht so ausgefallen. Aber sie lohnen es dennoch, bekannt gemacht zu werden.

Der Kommodore-Preis, ein Wanderpreis für die bedeutendste seeseglerische Leistung des Jahres einer Yacht unter SVAOe-Stander, gestiftet 1997 von Kommodore Jürgen Schaper, ging zum zweiten Mal nach 2009 an „Bottle Imp“ von Karsten Möller für seine Reise nach Norwegen. Am 7.

Mai startete er mit seinem bewährten Mitsiegler Josef in Wedel und segelte seine OE 32 über Helgoland nach Skudeneshavn/Südwestnorwegen, dann nördlich über Bergen und durch die teils sehr ungeschützte Inselwelt bis nach Aalesund. Das Wetter war dabei noch winterlich: stets kalt, es regnete häufig und wehte kräftig. Die Umrundung von Kap Stadlandet liest man mit Schauern. Auch auf der Rückreise wurde es nicht besser. Die rund 1500 Seemeilen wurden hart erkämpft, und so ist der Kommodore-Preis ein gerechter Lohn.

Der Lofoten-Rudi-Preis, ein Wanderpreis für die längste Seefahrt im Rahmen eines „normalen Urlaubs“, gestiftet 2000 von Rudolf Neumann, geht an Reimund Reich, der zusammen mit Hans-Jürgen Vorbau seine Fairby 396 „Gaudeamus“ von Kiel über Polen und das Baltikum nach St. Petersburg segelte und von dort zurück über Finnland, Stockholmer Schären und Gotland nach Kiel. Es wurden alles in allem rund 2500 Seemeilen, aber noch beachtlicher als diese Zahl ist, dass es mit 78 und 76 Jahren zwei durchaus ältere Herren waren, die diese Leistung vollbracht haben!

Der Niederelbe-Preis, ein von Ehrenmitglied Heinrich Thomsen 1982 gestifteter Wanderpreis für die weiteste Reise eines Bootes unter 8 Meter, geht an „Juno“ von Jörg und Birte Zwirner. Sie segelten zusammen mit ihren Töchtern Jelena und Linea, also zu vier Personen, ihr Nordisches Folkeboot drei Wochen im Juli von Strande über das Smålands Fahrwasser in den Øresund bis Kopenhagen und über Umwege zurück nach Strande. Das Ganze ging in Flotillenfahrt mit Familie Lysewski auf „Lord Jim“, aber die Jury hat sich wegen der zwei kleinen Töchter an Bord, was sie besonders würdigt, für Familie Zwirner entschieden und honoriert Familie Lysewski auf andere Weise.



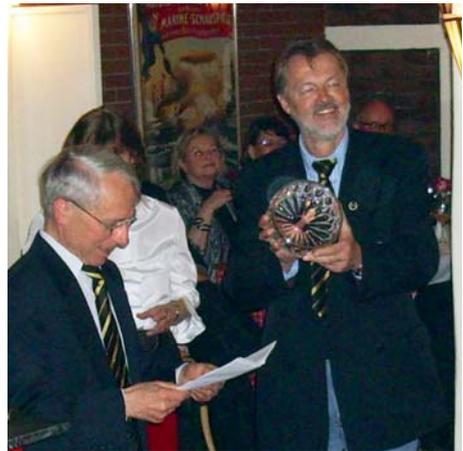
Karsten Möller gewann mit „Bottle Imp“ ein Anrecht auf den Kommodore-Preis. Links Fahrtenobmann Götz Anders Nietsch



Den „Lofoten-Rudi-Preis“ gewann für 2012 Reimund Reich mit „Gaudia“



Mit dem Folkeboot „Juno“ gewann Familie Zwirner ein Anrecht auf den „Niederelbe-Preis“



Peter und Usch Großmann gewannen ein zweites Anrecht auf den Motorboot-Preis. Aber wo sind sie geblieben? Als sie kamen, war der Film alle oder die Batterie leer. So können wir nur den Preis zeigen.

Fotos (4): Birke Hartl

Der Motorbootpreis wird als Wanderpreis für eine besondere Reise eines Motorboots unter dem SVAOe-Stander vergeben. Der Preis geht zum zweiten Mal an „Urmel“ von Peter und Usch Großmann. Ihr Boot ist nicht gerade für die offene See gebaut worden, aber sie haben sie doch bewältigt. Mitte Juni ging es von Wedel elbauf, wasserstandsbedingt über den Elbe-Seitenkanal

nach Magdeburg, über Havel, Oder-Havel-Kanal und Oder nach Stettin und Swinemünde, von dort über das Stettiner Haff und Peenestrom nach Stralsund, Warnemünde, Grömitz und durch den Elbe-Lübeck-Kanal zurück nach Wedel. Dabei wurden immerhin 869 Seemeilen abgespult, eine gelungene Reise, bei der das Wetter für die Seeabschnitte gut genutzt wurde!

Nach den Wanderpreisen wurden die Fahrtenpreise vergeben für besondere Leistungen, die dem Obmann zu Ohren gekommen sind.

Einen Fahrtenpreis erhalten Sabine und Thomas Lyssewski, die mit Tochter Jette mit ihrem Nordischen Folkeboot „Lord Jim“ gemeinsam mit den mit einem Wanderpreis ausgezeichneten Zwirners nach Kopenhagen und zurück gesegelt sind.

Einen Fahrtenpreis erhält Dr. Tobias Haas, der mit Familie seinen 73 Jahre alten 35 qm Seekreuzer „Mollymauk“ von der Elbe nach Ostfriesland in die Watten hinter den Inseln segelte, ein Gewässer, in dem Elbsegler aus unerfindlichen Gründen nicht so häufig anzutreffen sind, was besonders anerkennenswert ist.

Einen Fahrtenpreis erhalten auch Günter und Margret Buschmann, die ihr großes Motorboot „Monsun“ zusammen mit einem befreundeten Ehepaar von Laboe rund Seeland und Fünen zurück nach Laboe fahren, eine geradezu klassische und schöne Reise.

Einen Fahrtenpreis erhalten Wolfgang Mackens und Birke Hartl, die ihre bewährte „Wikinger“ 711 Seemeilen von Wedel nach Karlshamn/Südostschweden und zurück segelten, wobei sie vom Wetter sehr ungünstig getroffen wurden, aber doch das Beste daraus gemacht haben.

Obwohl der Abend schon spät war, belohnten die Anwesenden die mit Preisen Ausgezeichneten mit viel Applaus. Der Obmann wünscht allen SVAOeern für 2012 erlebnisreiche Fahrten zu schönen Zielen und hofft, dass ihm darüber wieder reichlich berichtet wird.

GAN



Die Alt-Junioren auf Achse

Am Mittwoch d. 29. Februar 2012 waren die Alt-Junioren wieder auf Achse.

Dieses Mal war eine Besichtigung bei Airbus Hamburg angesagt.

Das Interesse war so groß, dass zwei Besichtigungsgruppen à 20 Teilnehmer komplett belegt werden mussten.

Nach dem Check-In bei Globetrotter, dem autorisierten Veranstalter der Führungen, und der Gesichtskontrolle durch den Security-Mitarbeiter von Airbus ging es um 11.00 Uhr bzw. um 11.30 Uhr dann endlich auf das Gelände. Der Transfer ins Werk erfolgte mit einem Shuttlebus.

Nach einem Einführungsfilm wurden in verschiedenen Montagehallen die Strukturmontage und Endmontage der Flieger A318/A319/A320/A321 abgesehen.

Wir konnten staunend und bewundernd feststellen, dass mit großer Übersichtlichkeit und großer Ruhe beeindruckend große Segmente zusammengefügt und mit kompliziertester Technik ausgerüstet werden. Das Qualitätswesen spielt hier erwartungsgemäß, und für die Beobachter beruhigend, eine sehr wichtige, übergeordnete Rolle.

Die Führungen werden von ehemaligen Mitarbeitern von Airbus durchgeführt. Wir hatten für beide Führungen sehr gute Führer erwirbt, welche die Informationen sehr launig, mit großem Sachverstand zum Besten gaben.

Alle Teilnehmer waren mit Empfängern und Kopfhörern ausgestattet worden, so dass auch bei Lärm in den Hallen eine persönlich angenehme Lautstärke des Vortrages justiert werden konnte.

Nach 2 ½ Stunden waren unsere Arbeitspeicher dann aber ausreichend gefüllt.

Zu einer Nachbearbeitung des Erlebten ging es zum Ausklang in das Gasthaus „Zur Post“ in Cranz. Hier gab es Stint, Schnitzel und natürlich auch à la carte. Es war vorzüglich. Um ca. 16.00 Uhr waren dann alle gesättigt und wohl auch rundum zufrieden.

Manche Alt-Junioren rätseln schon gespannt wohin die nächste Ausfahrt der Alt-Junioren wohl gehen mag.

Ostern vor den Ostfriesischen Inseln

Karfreitag, 6. April 2012

Während sich an diesem Wochenende andere gerade auf den Weg in den Yachthafen machen, um die letzten Winterarbeiten zu erledigen oder das schon gekrante Boot aufzuklaren, ist Dirk Feldhusen mit seiner am letzten Wochenende im City Sporthafen Hamburg getauften „RuMo“ gerade vor Juist unterwegs mit Generalkurs West. Die Ostereier werden mit Jörn Kröger an Bord dieses Jahr in niederländischen Gewässern gesucht werden müssen. Da die Heizung ausgebaut wurde – es soll ja in wärmere Breiten gehen – schmelzen die Schoko-Eier zumindest auch nicht.



Abschied im City Sporthafen Hamburg

Foto: Sven Becker

Dirk hat sein 10 m Stahlschiff im Winter für die Tour zu den kanarischen Inseln ausgerüstet. Auf dem ersten Teil der Reise begleitet ihn Jörn bis nach Brest. Danach geht es der Planung nach alleine weiter über die Biscaya an die Iberische Halbinsel.

Wir wünschen für diese etwas ausgiebigere Sommertour alles Gute und natürlich immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel.

Sven Becker

1 8 8 6



LOUIS LOUWIEN

Tischlerei GmbH

Wie es Euch gefällt
Möbel und Mehr

Telefon 04101 / 40 29 99 ■ Mobil 0177 / 840 30 06

www.tischlerei-louwien.de

Starke SVAOe-Beteiligung

Beste Bedingungen zum Elbe-Auftakt 2012

Sonnabend, 28. April: Pünktlich um 12:25 Uhr schallte das Ankündigungssignal zum Start in die Regattasaison auf der Unterelbe mit der diesjährigen Elbe-Auftakt-Regatta von der Westmole des Hamburger Yachthafens. 29 Teilnehmer, davon mit 13 fast die Hälfte SVAOe-Yachten, hatten sich zu der aus drei Wettfahrten bestehenden Regattaserie an der Startlinie eingefunden. Der Kurs der ersten Wettfahrt sollte sie elbabwärts bis zur ersten Bahnmarke an den Strommasten führen. Während die meisten noch unter Spinnaker starteten, musste das Feld doch relativ schnell auf ein Amwind-Vorsegel wechseln. Auch auf dem Weg zurück waren wegen des immer etwas spitzer als halb einfallenden Windes kaum taktische Spielereien möglich. Eine Chance nutzte die J24 „New Generation“, die auf Grund des Auflaufens der anderen vier J24 der SVAOe den so ersegelten Zweiten Platz bis ins Ziel behaupten konnte.

Am Sonntag wurde bereits um 09:30 Uhr die erste der beiden für diesen Tag angesetzten Kurzwettfahrten gestartet. Nach einem kurzen Vorwinder elbabwärts führte die Bahn mit einer Kreuz bis vor das Kraftwerk und anschließend halben Winds zurück ins Ziel.

In der letzten Wettfahrt ging es vor dem Wind wieder ein Stück die Elbe abwärts, allerdings nur bis kurz hinter den Fähranleger vor der Lühe. Bei der nächsten Bahnmarke war sich das Feld nicht einig, welche denn als nächstes zu runden sei, und so kam es, dass nur zwei Schiffe die richtige Bahnmarke rundeten. Da kein großer Vorteil aus dem Runden der einen oder anderen Tonne entstand, entschied die Wettfahrtleitung gemeinsam mit den Teilnehmern, die Rundung

beider Tonnen als zulässig zu betrachten. Nach einem spitzen Halbwindkurs bis zu einer Tonne vor Lühe ging es schließlich ins Ziel vor dem Yachthafen. Die Bedingungen waren an beiden Tagen mit Wind aus Nord bzw. Nordost um 3–4 Windstärken perfekt.

Bei den J24 segelten alle vier SVAOe-Boote und die „New Generation“ vom SVWS mit. Wo waren die Boote anderer Vereine in dieser an der Elbe so stark vertretenen Klasse? Dieselbe Frage muss man sich bei den Folkebooten stellen. Von den nur vier gestarteten Booten waren drei SVAOeer. (Diesem Bericht liegt ein Internet-Bericht von Maximilian Bischof zu Grunde).

Die Ergebnisse:

In der Gesamtwertung aller 29 gezeiteten Yachten lag die Albin-Express „Fransbrød“ von Ingo Schütz (HSC) vorn. Zweite wurden Andreas Gustafsson und Hans-Georg Körling mit ihrer Scankap 99 „Swift“. Danach belegten die SVAOe Yachten folgende Plätze: 3. „Hungriger Wolf“, Stm. Johann Huhn; 4. „Tentakel“, Michael Müller; 6. „Ballerina 2“, Berend Beilken; 8. „Tinto“, Till Pomarius; 9. „Fun“, Klaus Pollähn; 13. „Luv“, Johannes Hummelt; 14. „turbemus“, Jürgen Raddatz; 16. „Lord Jim“, Thomas Lyssewski; 19. „Infinitesimal“, Daniel Rüter; 22. „Juelssand“, Ragna Thönnessen; 23. „Panda“, Axel Godefroy; 26. „Juno“, Axel Zwirner; 28. „Nordic“, Max Augustin.

In den Gruppen: Gruppe J24: 1. „Hungriger Wolf“, 2. „Tinto“; Gruppe YS 90 – 94: 3. „Panda“; 4. „Nordic“; YS 95 – 99: 2. „turbemus“; YS 100 – 102: 1. „Swift“; YS 103 – 109: 2. „Tentakel“, 3. „Ballerina 2“; Gruppe >YS 109: 1. „Fun“, 2. Lord Jim“, 3. „Infinitesimal“, 4. „Juno“, Jörg Zwirner. Die vollständigen Ergebnislisten sind im SVAOe-Internet nachzulesen.

JCS

Vom Winde verweht...

Glückstadt 2012 – härteste Herausforderung

Ich bekenne freimütig: Es waren bei weitem die nassesten und anstrengendsten zweieinhalb Stunden, die ich in 47 Jahren bisher als „Bremsler“ an der Pinne eines Folkebootes verbracht habe. Keiner bei uns an Bord war sicher, dass wir überhaupt Glückstadt und, wenn ja, unbeschadet erreichen würden. Von 35 gemeldeten Startern kamen nur 14 dort an; von den fünf gemeldeten SVAOe-Yachten nur das Folkeboot des Berichterstatters.

Es war Sonnabend, der 12. Mai. Mancher Jollensegler erfuhr die Nachricht schon früh auf dem Weg zum Yachthafen: „Ein Start nach Glückstadt käme angesichts der Starkwindlage nicht in Frage.“ So wurde auch der skeptische Einhandsegler Günter Ahlers einer schwierigen Entscheidung enthoben. H-Jollen-Champion Peter Hauschild tauschte noch rechtzeitig seine H-Jolle gegen einen vermeintlich sicheren Platz auf einem Kielboot ein, d. h. einem noch nasser segelnden Spækhugger. Dessen Eigner war heilfroh über den kompetenten Zustieger, weil zu zweit total unterbesetzt. Die doppelte Segelfläche gegenüber der H-Jolle gibt ja bedeutend mehr Power



Der einen Tag nach der Regatta 76 Jahre alt gewordene Klaus Pollähn am Ruder seines Folkebootes „Fun“ – hier ein Archivbild – mit dem er und seine Crew als einzige SVAOeer Glückstadt erreichten

Foto: SVAOe-Archiv

im Seegang; Reling und Leedeck schleiften also beständig durchs Wasser und schaufelten Wasser über das mit den Winschen besetzte Süll ins Cockpit, das sich zeitweise derart füllte, dass es sich über ein Schott im Heck in die Achterpiek sprich ins Schiff entleerte! Im Folkeboot konnten wir eigentlich keinen auf der hohen Kante missen, sahen uns aber gezwungen, dreimal das Cockpit zu lenzen.

Günter Ahlers indessen stieg notgedrungen zu Dieter Timm in dessen kleines Motorboot, das sich mutig zum Glückstädter Hafen durchboxte, um dort rechtzeitig die Ziellinie zu markieren. Das Startschiff „Tordas“ mit der Regattaleitung hatte keine Chance, rechtzeitig dort zu sein. Dafür beobachtete man schon von der Startlinie das eine oder andere missglückte Manöver – auch das Startschiff betreffend. Obwohl die Ebbe noch nicht eingesetzt hatte, stand schon ein übler

Seegang, der noch erheblich zunehmen sollte. Bei welchen Teilnehmern/Schiffsgrößen traten Probleme bei dem harten Wetter gehäuft auf? Erstaunlicherweise weniger in der Gruppe der kleinsten Teilnehmer; die sind „Kummer“ viel eher gewohnt, eingeschlossen das Folkeboot, dessen Grenzen der Crew sehr geläufig sind. Ausfälle waren häufiger bei den mittleren Größen um 10 Meter, z. T. mit Familiencrews, die einige Wettfahrten am Anfang der Saison (Auftakt, SCU) zum Trimmen einfach ausgelassen hatten und deren Crews nun überstrapaziert wurden.

Es war einfach der üble sehr steile Seegang, der das Aussteuern einzelner Wellen unmöglich machte und Wasser über Deck und Luken ins Cockpit jagte. Das Boot schwamm. Bei aller Skepsis, die ich gegenüber den Stärken-Angaben bei „Windfinder“ hege, die Böenspitzen um 24 Knoten erwarteten. Unsere Einschätzung war

B.Beilken Sachverständigenbüro für Kraftfahrzeuge

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

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

Bei schuldlosem Unfall...

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

Ihr Gutachten

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

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

Max Brauer Allee 218
Beilken@t-online.de

Tel.: 040 432086-0

22769 Hamburg
www.bbeilken.de

aber, dass wir es mit Böen der Stärke 7 zu tun hatten. Wenn man unserer Geschwindigkeit durchs Wasser mit 6 Knoten noch 3 Knoten Strom hinzuaddiert, ergibt das 33 Knoten = Beaufort 7. Entsprechend schnell sind wir trotz Kreuz bei WNW in zweieinhalb Stunden nach Glückstadt genagelt.

Sogar der kleinste Teilnehmer, ein 6m Küstenkreuzer kam an, allerdings ca. eine Stunde später! In unserer dichten Gruppe dominierte der Drachen „Iskareen“ (G1111). Arnt Bruhns verfügt klar über das nötige Wissen, wie man das jetzige Drachenrigg entsprechend „depowert“. Ich erinnere an das Debakel des deutschen Drachens auf der Olympiade in Sydney als Folge falschen Trimmings. Die heutige Methode, den Drachen mit drei Mann auf dem Seitendeck in den Gurten hängend zu segeln, ist mit der Geschwindigkeit von Anno Tobak überhaupt nicht mehr

zu vergleichen. Ein gefundenes Fressen waren diese Regatten wieder für Harald Baum, der mit seiner „Elan“, einer nicht gerade jungen Swan 48, wie gewohnt und fast schon im Abonnement zum Gesamtsieg steuerte. Ihm überreichte man auch das Sherryfass. Mir, aber auch allen Havarristen, besonders der „Norddeutschen Vermögen Hamburg“ mit dem unfreiwilligen Plastikfenster im Rumpf, wird die Glückstadt 2012 noch lange im Kopf bleiben. Entschädigt für die Unbill hat uns ein wenig die schnelle Rückregatta, fast noch zur Schlafenszeit. Wie schreibt Carlton Mitchell in „Yachtsmans Camera“: „Du musst die miesen Nächte in Kauf nehmen, um die guten Tage zu schätzen.“

(Vollständige Ergebnisse unter: www.hsc-regatta.org/ergebnis/2012gl-gesamt.html)

Klaus Polläh

100 Optis zur „Optimale“ auf der Alster!

Nur zwei von vier Wettfahrten gewertet

Mit über 100 gestarteten Booten in den Optigruppen A und B war die Optimale 2012 am 5./6. Mai wieder eine bedeutende die Alster füllende Veranstaltung. Dennoch waren sie nicht allein auf der Bahn, sondern vom Hamburger Jugend-Segler-Treffen kamen noch 420er, Laser Radial und Jugendwanderkutter dazu.

Am Sonnabend konnten bei Sonnenschein und 1–2 Bft aus West zwei Wettfahrten durchgeführt werden. Am Sonntag wurden die Gruppen A und B zwar gestartet; aber leider mussten die Wettfahrten abgebrochen werden, da der Wind von N über O nach S und wieder zurück drehte

und schließlich gänzlich einschlof. So konnten für das Ergebnis nur die Wettfahrten 1 und 2 vom Sonnabend gewertet werden.

Von den SVAOe-Opti-Kindern gingen in der 34 Boote starken A Gruppe nur zwei an den Start: Sieger wurde Till Neumann vom KYC. Teampreis A ist der KYC mit Till Neumann (1), Jasper Paulsen (2) und Maru Scheel (4). Die beiden SVAOeer Björn Spiekermann mit „Alsterperle“ und Jette Lyssewski mit „Lisbeth“ belegten die Plätze 23 und 24.

In der 69 Boote starken B Gruppe siegte Benne Eckstein, SCRhe. Von der SVAOe lagen vorn: Helene Scheder-Bieschin (2) und Philine Nie-meier mit „Louwiki“ (4). Zusammen mit Fritz Meyer „Wellenhamster“ (19) gewannen sie den Preis für Teamarbeit B für die SVAOe. Die

SVAOeer belegten weiterhin folgende Plätze: Jacob Giese „Happy Hours“ (23. Maja Franzius „Gib 8“ (48), Chris Lucas Siewert „BAND-IT“ (52), Linea Zwirner „Jolly Jumper“ (61), Sophia Wilke „Schlitzohr“ (65) und Chira Giovanna „Grüne Welle“ (67).

Jüngste Teilnehmerin war die neunjährige Laura Hansen, SCRhe, in Gruppe B.

Unser Dank geht an die Landmannschaft für die gute Verpflegung und Betreuung, die Wassermannschaft und die Helfer der Hamburger Seglerjugend

(Die vollständigen Ergebnisse stehen im Internet unter www.svaoe.de)

Thomas Lyssewski

Saisonauftakt im Schwimmbad

Kentertraining der SVAOe-Optis

Die SVAOe-Regattakinder haben schon im März das Segeln auf der Alster wieder begonnen. Bei schönsten Bedingungen konnten wir hier Ende März mit dem Regattatrainer Henrik Preuss die Kinder über die Außenalster jagen.

Dann standen die Vorbereitungen für die ersten Regatten am 14./15. April in Oortkaten und 5./6. Mai die „Optimale“ auf der Alster an.

Am 1. April hatten wir unser Kentertraining im Schwimmbad in Hamburg-Bahrenfeld. Mit den zwei Segelvereinen Lufthansa SV und SCU konnten wir mit 45 begeisterten Optikindern die Übungen, wie Tauchen unter dem Opti und dem Segel sowie das Kentern, ausgiebig in vier Gruppen mit vier Optis durchführen.

Danke an alle Helfer, die an Land und im Wasser die Kinder betreut haben.

Thomas Lyssewski



Fritz mit den Eltern Steffen und Jens als Helfer

Aus der Modellabteilung

Deutsche Meisterschaft Minicupper 2012 Schwerin

Wie in jedem Jahr, wenn sich alle Segler auf die neue Saison freuen, wenn Schiffe geschrubbt, lackiert oder poliert werden, muss sich der geneigte Minicupper-Segler eines der kostbaren Wochenenden herausnehmen. Immer im März findet die Deutsche Meisterschaft als krönender Abschluss der Saison statt. Nun schon im zweiten Jahr wurde die Saison der Modellsegler vor allem im Norden von hartem Wasser überschattet. Einige Regatten fielen aufgrund der Eislage aus. Es konnten im Norden nur sechs und in Westdeutschland nur zwei Regatten der Minicupper stattfinden. Daher wohl auch die etwas lustlose Beteiligung. Wir hoffen auf Besserung in der Saison 2012/13.

Allerdings wurde der Saisonabschluss in Schwerin dank der optimalen Organisation und des tollen Wetters zum absoluten Highlight der Serie. In schon gewohnter Manier organisierte der Schweriner Segelverein von 1894 e.V. unter der Leitung unseres Klassenbosses (selbst Mitglied im SSV) Günter Joost ein tolles Regattawochenende. Der Verein besitzt ein schickes Vereinshaus mit Terrasse direkt am See, in dem sich nebst Gastronomie und Vereinsräumen auch einige Gästezimmer befinden. Also optimale Voraussetzungen für eine gute Veranstaltung mit kurzen Wegen.

Das Wetter war mit leichtem NW und stahlblauem Himmel fast ideal. Persönlich hätte ich mir etwas mehr Wind gewünscht. Es musste nun aber so gehen, und es ging auch. 16 Wettfahrten an zwei Tagen hatte jeder zu absolvieren. Damit die Bahn nicht von allen gleichzeitig überfüllt wird, segelt, aufgeteilt in Gruppen, jeder mal gegen jeden.



Modellsegeln vor der Kulisse des Schweriner Schlosses.

Foto: Bernd Blohm

Die Bedingungen lagen zwischen 1–2 kg. Die Minicupper-Segler messen den Wind in Zusatzgewichten, die bei mehr Wind nötig werden, da das Modell grundsätzlich etwas zu rank ist. Ohne Zusatz geht es bei spiegelglattem Wasser und leichtem Hauch. 5 kg werden bei 6–7 Bft fällig. Bei mir ging es also mit 800 g los. Ich musste allerdings auf 1,6 kg aufstocken, um die Böen besser abfedern zu können. Damit lief es ganz gut: Ich konnte mit 1-3-6-1-1 zunächst den 2. Platz behaupten. Am Nachmittag ging es dann mit 6-5-10 deutlich bergab auf Rang 4. Lag wohl an der neuen Umgebung, denn der Wind hatte soweit gedreht, dass die Bahn verlegt werden musste. Nun lag die Luvtonne fast direkt unter einer Baumgruppe, und die letzten Meter der Kreuz waren mehr Lotterie.

Die Abendveranstaltung gelang trotz sonnengeförderter Ermüdung sehr gut. Bei Bier, Wein und einem sehr guten Büfett wurden noch lange die unter Seglern üblichen Fachgespräche geführt.

Der Sonntag lief trotz sehr wenig Wind mit 1-4-7-5-1-6-3 für mich bis zur letzten Wettfahrt recht ordentlich. Genau im Zieldurchgang der vorletzten Wettfahrt versagte mein geliebter Bleiakku seinen Dienst, das Boot passierte ordnungsgemäß die Ziellinie, um dann direkt zunächst im Nirgendwo und dann (glücklicherweise) an einem Steg zu verschwinden.

Ich konnte das Boot zwar unbeschadet retten, die letzte Wettfahrt war damit allerdings ein DNS – Pech – aber wofür hat man Streicher? So konnte ich dann mit insgesamt 4 Streichern und 37 Punkten noch sozusagen „Bronze“ erringen. Bei den Windverhältnissen eine sehr gute Platzierung für mich.

Deutscher Meister wurde Christoph Trömer (WSG, Arnis) mit 25 Punkten vor Andreas Maurer (Segelclub Rheingau) mit 29 Punkten – herzlichen Glückwunsch den beiden! So nahm der Minicupper Abschluss der Saison 2011/2012 ein sonniges, erfolgreiches Ende. In der 43 Teilnehmer umfassenden Rangliste für diese Saison ist folgender Stand zu verzeichnen:

1. MC265 Christoph Trömer (WSG, Arnis)
2. MC 391 Bernd Blohm (SVAOe)
3. MC 343 Günter Joost (SSV, Schwerin)

Bernd Blohm

Elbevertiefung

Planfeststellungsbeschluss erlassen

Die Planfeststellungsbehörden der Wasser- und Schifffahrsdirektion Nord in Kiel und die der Hamburger Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation haben den Planfeststellungsbeschluss für die „Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe“ erlassen.

Mit der Übergabe des Beschlusses an die beiden Vorhabenträger, das Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg und die Hamburg Port Authority, liegt jetzt die Genehmigung zum Bau vor. Voraussetzung dafür war das Einvernehmen der Länder Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Hamburg.

Zum Schutz von Natur und Umwelt haben die beiden Planfeststellungsbehörden in dem über 2.500 Seiten starken Beschluss zusätzliche Regelungen getroffen. So wird beispielsweise eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Elbe eingeführt! Darüber hinaus werden zahlreiche Auflagen angeordnet, die die verschiedenen Interessen von Anliegern, Obstbauern und Fischern berücksichtigen sowie Umwelt, Deichsicherheit, Nebengewässer und Häfen schützen. Um die Eingriffe in Natur- und Landschaft auszugleichen, wurden im Beschluss 15 Kompensationsmaßnahmen festgesetzt.

In der Zeit vom 25. Mai bis 07. Juni 2012 wird der Planfeststellungsbeschluss in den Gemeinden ausliegen. Nach Ende der Auslegung sind innerhalb eines Monats Klagen beim Bundesverwaltungsgericht möglich. Vor Ablauf dieser Klagefrist wird mit den Vertiefungsarbeiten nicht begonnen werden

Der Planfeststellungsbeschluss und die Bekanntmachung stehen im Internet zur Verfügung: http://www.wsd-nord.wsv.de/Planfeststellung/Planfeststellung_Elbe/index.html

Nachfragen können gerichtet werden an: Helma Krstanoski, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Tel.: 040 42841 1326, E-Mail: Helma.Krstanoski@bwvi.hamburg.de und Claudia Thoma, Wasser- und Schifffahrsdirektion Nord; Tel.: 04313394-6150; E-Mail: claudia.thoma@wsv.bund.de.

Weitere Infos: <http://www.wsd-nord.wsv.de/Planfeststellung>

Michael Evensen@rh.hamburg.de



Hamburger Behördengespräch

Viel Wirbel um Neuordnung der Führerscheine

Bei dem Frühjahrsgespräch zwischen den Hamburger Segelvereinen und den Vertretern der zuständigen nautischen Behörden für Elbe und Hamburger Hafen, zu denen Harald Harmstorf, Vorsitzender des Hamburger Segler-Verbandes, am 25. Mai 2012 in das Clubhaus des TuS-Finkenwerder eingeladen hatte, war das Kernthema – wie immer – Sicherheit auf der Elbe.

Die Vertreter der Wasserschutzpolizei, des Wasser- und Schifffahrtsamtes (WSA), der Hamburg Port Authority, des Oberhafenamtes, des Sportamtes, der Lotsenbrüderschaften Hamburg und ELBE, der Wetter- und Seefunkdienste, der Bundesstelle für See- Unfalluntersuchung (BSU), der Hamburg Messe sowie die Vorstände der Vereine und Verbände diskutierten aber auch über brisante Themen wie die Fahrwasseranpassung, Entwicklung der Schiffgrößen und die Neuordnung der Führerscheine.

Die Fachkompetenz, die traditionell in den Räumen des gastgebenden TuS Finkenwerder von 1893 einmal im Jahr zum Gedankenaustausch erscheint, ist wohl einzigartig. Die Teilnehmer praktizieren nun schon seit vielen Jahren Konfliktvermeidung, indem sie miteinander reden. Das gute Miteinander der Behördenvertreter und des Wassersports, also aller Schifffahrtsteilnehmer auf der viel befahrenen Bundeswasserstraße Elbe und im Hamburger Hafen, war einmal mehr offensichtlich. Die gute Nachricht vorweg: Es war ein ruhiges Jahr ohne schwere Unfälle und besondere Vorkommnisse.

Jörg Osterwald, Projektleiter Elbeausbau vom WSA Hamburg, begann mit dem wohl heikelsten



Von links: Andreas Völker, Harald Harmstorf, Martin Borkmann (Hamburger Segler-Verband) und Prof. Peter Döscher, Vorsitzender Landes-Segler-Verband Niedersachsen. Foto: Caroline Wierig

Dauerbrenner Elbvertiefung. Er sagte als erstes nur: „Er kommt! Nicht der Bagger, sondern der Planfeststellungsbeschluss!“ Auf diese unsäglichke Prozedur, die sich längst zu einer unendlichen Geschichte ausgeweitet hat, ging Osterwald auch nicht mehr näher ein. Er hat bereits seit zehn Jahren in diesem Kreis darüber referiert. So war sein Sarkasmus auch nicht zu überhören: „Lesen Sie die 2700 Seiten des Beschlusses genau“, empfahl er. Hilfreich seien allein schon die 27 Seiten Inhaltsverzeichnis, strukturiert, bestens untergliedert und angeordnet. Wenn Sie meinen, es sei etwas vergessen worden oder nicht zutreffend, helfe kein Einwand mehr, sondern „nur noch eine fundierte Klage vor dem Bundesverwaltungsgericht“. Man konnte den Frust unter den Anwesenden fast körperlich spüren. Seiner Einschätzung nach kann mit den erforderlichen Baggerarbeiten denn auch nicht vor 2013 begonnen werden.

Das veranlasste Albrecht Kramer, den 1. Ältermann der Lotsenbrüderschaft ELBE, Jörg Osterwald, einen „charismatischen Kämpfer für die Fahrwasseranpassung“ zu nennen, und fügte hinzu: „Jetzt kann er wieder lachen!“ Ein Jahr ohne Unfälle sei ein gutes Jahr, sagte er, und: „Wir haben 54000 Lotsungen absolviert.“ Er wies auf eine neue Verordnung für die Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Elbe hin und kündigte an: „In Kürze werden ‚Fast-400-m-Schiffe‘ die Elbe hochkommen.“

Hafenkapitän Jörg Pollmann stellte klar, dass die Höchstgeschwindigkeit von 12 kn eher die gewerbliche als die Sportschifffahrt betreffe und sprach von künftig „angemessenen“ 10 kn für die neue Generation von Schiffen. Schon jetzt habe das Aufkommen von Außergewöhnlich Großen Fahrzeugen (AGF, ab 330 m Länge), die 14000 TEU (Standard-Container) transportieren können, um 40 Prozent zugenommen. Im Herbst erwarte er Schiffe mit einer Kapazität von 16000 TEU. Für die Zukunft Hamburgs als bedeutende europäische Hafenstadt und maritime Metropole hängt es davon ab, dass der Hafen auch für die neuen Großcontainerschiffe mit einem Tiefgang bis zu 14,40 Metern erreichbar ist.

Michael Nicolaysen, 2. Ältermann der Lotsenbrüderschaft ELBE, sagte, es habe 2011 keine Vorfälle gegeben, aber: „Da kommt was auf uns zu. Die Großcontainerschiffe müssen ja erstmal die Elbe rauf kommen“ und demonstrierte anhand von Grafiken die Größenverhältnisse: Der Pariser Eiffelturm misst nur dreiviertel so viel wie ein Containerfrachter neuester Generation von 394 Metern! „Wie bekommen wir die um die Ecke in die Häfen an die Terminals?“ Und „Die müssen ja auch wieder aus Hamburg raus und die Elbe runter.“ Wer das mal erlebt hat, wenn sich auf der Elbe querab Hanskalbsand die „Queen Mary 2“ und der zurzeit größte Containerfrachter begegnen, weiß, wovon hier gesprochen wird. Für die Lotsen eine enorme Herausforderung, auf die sie sich aber schon jetzt im Schiffssimulator gründlich vorbereiten. Auf die Frage, wann Lotsenpflicht auf der Elbe bestehe, antwortete Nicolaysen: „Ab 90 Meter Länge und 13,5 Meter Breite.“ Als besondere Würze seines Vortrags ließ er ein Video laufen, das ein großes Kreuzfahrtschiff in schwerer See und 10 Bft zeigt, was die Anwesenden zu deutigen Kommentaren animierte.

Detlef Wittmüß vom WSA Hamburg ging ebenfalls kurz auf die Ausführungsplanungen für die Fahrwasseranpassung der Elbe und die Entwicklung der Schiffsgrößen ein und sagte dann aber auch: „Entgegen den Gerüchten reißen wir keine Radar- oder Leuchttürme entlang der Elbe ab, sondern wir sanieren sie“ und bedankte sich für die gute, vertrauensvolle Zusammenarbeit, besonders mit Harald Harmstorf.

Ausführlicher erläuterte Olaf Frankowski, Stabsleiter der Wasserschutzpolizei Hamburg, Zahlen zur vergangenen Sportbootsaison. „Die Sportschifffahrt steht bei uns eigentlich nicht im Focus“, sagte er und führte aus: „Im Jahr 2011 wurden 71 Sachverhalte ermittelt, weniger als vorher und mit weniger gravierenden Folgen.“ Es habe zwar keinen Toten, aber acht Verletzte und einen Schwerverletzten durch Alkoholeinfluss gegeben, aber generell sei Alkoholmissbrauch kein Thema in der Sportschifffahrt. „In der Berufsschifffahrt wurden 12000 Kontrollen durchgeführt, in der Sportschifffahrt 900. Dabei wurden weniger Beanstandungen festgestellt als vorher, meist in Bezug auf Verkehrsregeln und Führerscheine.“ Zur Prävention von Diebstählen habe es 16 Aktionen gegeben, in denen 48 Bootskörper graviert worden seien. Ferner wies er auf den Aufklärungserfolg des Diebstahls von Außenbordern durch acht Heranwachsende hin. Abschließend verkündete er: „Die Hamburger Wasserschutzpolizei feiert in diesem Jahr ihr 225-jähriges Jubiläum. Das dürfte weltweit wohl einmalig sein.“

Auf die großen Umbrüche in der Sportschifffahrt ging Uwe Jahnke von der Kreuzer-Abteilung ein. Er berichtete, aufgrund der Streichung von 3000 Stellen werden die Wasserstraßen in Bezug auf das Güteraufkommen neu kategorisiert. In diesem Falle müsse man sich um die Elbe keine

Sorgen machen. „Was aber geschieht mit den Nebenläufen, die besonders die kleinen Vereine betreffen?“ Eine Antwort darauf gebe es noch nicht. Die Politik sehe auch neue Impulse in der Wassersportwirtschaft. Das zeige sich darin, dass ein Boot mit 15 PS Antrieb statt wie bisher mit 5 PS führerscheinfrei geführt werden darf. Dagegen haben sowohl die Opposition als auch die Fachverbände heftigen Widerspruch eingelegt. Das Thema wird zurzeit heiß diskutiert. Es besteht Konsens darin, dass man neue Rahmenbedingungen schaffen müsse, beispielsweise eine Altersgrenze.

Bernhard Gierds vom Kreuzer Yacht-Club Deutschland schlug ein neues Konzept vor, „wie wir in Zukunft auf der Elbe Wassersport betreiben wollen“ und sprach auch das Thema Führerscheinwesen an. Seiner Meinung nach sei

es konterkariert, würden die Führerscheine abgeschafft. Sie haben sich im Laufe der Jahrzehnte bewährt und wesentlich zur Sicherheit auf dem Wasser beigetragen. Diese Ansicht teilt auch die Wasserschutzpolizei.

Ironie der Geschichte: Als die amtlichen Führerscheine vor etwa 50 Jahren eingeführt wurden, gab es ebenfalls heftigen Widerstand!

(Dieses und vieles mehr können Sie in der neuesten Ausgabe der Segler-Zeitung lesen. Einzelexemplare oder noch besser, ein Abo bekommen Sie unter Tel.: 0451-898974 oder [abo\(at\)svg-verlag.de](mailto:abo(at)svg-verlag.de))

Caroline M. Wierig

Die SVAOe-Nachrichten danken der Autorin für die Überlassung dieses ausführlichen Berichts.

Mitgliederversammlung

Hamburger Yachthafen-Gemeinschaft (HYG)

Auf der ordentlichen Mitgliederversammlung der HYG am 26. April 2012 im Clubhaus des Hamburger Segel-Clubs war die SVAOe durch

ihren Vorsitzenden vertreten. Der Vorsitzende der HYG Arend Brügge (SVAOe) berichtete in seinen Jahresbericht 2011 über die vielfältigen Tätigkeiten der HYG in den folgenden Bereichen:

Umweltschutz

Entsprechend der geänderten Trinkwasserverordnung wurden zahlreiche Proben an den Zapfhäh-



nen genommen und labortechnisch untersucht. Es gab hier keinerlei Beanstandungen. Die „Blaue Umweltflagge“ für den umweltfreundlich betriebenen Hafen wurde der HYG zum 22. Mal verliehen.

Instandhaltung und Reparaturen

Neben den regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten auf dem gesamten Gelände wurden 70 Ausleger mit neuem Kunststoffbelag versehen, Stegsektionen grundüberholt und diverse durch Eisgang und Frost entstandene Schäden beseitigt.

Renovierung des Polderschuppens

Von besonderem Interesse für einige Mitglieder der SVAOe dürften die Informationen zu diesem Thema sein. Der Umfang der Renovierungsarbeiten stand zum Berichtszeitpunkt noch nicht fest. Bis Juni 2012 sollen die bisherigen Mieter ihre Segelkammern geräumt haben, damit mit

den Arbeiten begonnen werden kann. Über die Höhe der Mietkosten nach der Renovierung werden die Hafenslieger, die ihr Interesse an der Anmietung einer Segelkammer angemeldet haben, informiert werden.

Yachthafenfest/Flohmarkt

Die Unzufriedenheit zahlreicher Yachthafenfest-Besucher und Flohmarkt-Aussteller mit Organisation und Ablauf 2011 ist von der HYG zur Kenntnis genommen worden und hat folgende Änderungen zur Folge: Zwar wird die Ausrichtung des Festes weiterhin in der Hand eines externen Betreibers liegen, dieser wird aber gehalten sein, besser geschultes Personal einzusetzen. Weiterhin werden, wie auch früher, Imbissstände auch außerhalb der Hallen aufgestellt werden.

Die Interessenten an Flohmarkt-Ständen können diese ab sofort unter <http://www.yachthafenfest.de> oder im Yachthafenbüro bestellen. Der Floh-



FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN



Eine Länge voraus.

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

Ein Unternehmen der



GOSSLER, GOBERT & WOLTERS GRUPPE

markt selbst wird in Halle IV und im Außenbereich vor der Halle stattfinden. Alle Aussteller werden gebeten, sich über die Flohmarkt-Regeln auf der Yachthafenfest-Homepage) zu informieren.

Finanzen/Wahlen

Weiter standen die Genehmigung des Kassenberichtes, die Entlastung des Vorstandes und turnusmäßige Wahlen des Vorstandes und der Rechnungsprüfer an. Alle Abstimmungen fanden ein einstimmiges Votum.

Anschließend empfahl der Vorstand der Versammlung, Beiträge, Umlagen und Mietvorauszahlungen in der Höhe unverändert zu lassen. Dieser Vorschlag wurde ebenfalls einstimmig angenommen.

AV

Fahrregeln in Dänemark

Zur Vorbereitung auf die Segelsaison in Ihrem Lieblingsrevier

Wie jeder weiß, gibt es in Deutschland zwei Vorschriftenwerke (genau genommen drei), nach denen der Verkehr auf den Küsten- und Seegewässern geregelt ist: die Kollisionsverhütungsregeln (abgekürzt dt. KVR, engl. COLREG) und die Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (SSchStrO), samt den zugehörigen Bekanntmachungen der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen.

Die KVR sind das übergeordnete Werk, das überall auf der Welt gilt, wohin wir auch kommen, und auch auf hoher See. Die deutsche Wasser- und Schifffahrtsverwaltung hat wegen des sehr dichten Verkehrs auf unseren Gewässern und wegen zahlreicher in den KVR nicht behandelter Fälle wie Schleusen, Sperrwerke,

Reeden, Hauptfahrwasser, Nebenfahrwasser, Uferschutzwerke, Naturschutzgebiete, Sperrzonen usw. ein zusätzliches Regelwerk für die deutschen Seeschiffahrtsstraßen erlassen. Das ist die SSchStrO. Sie gilt ergänzend, teilweise vorrangig zu den KVR. Beide Vorschriften sind uns zumindest mit ihren häufig vorkommenden Regeln in Fleisch und Blut übergegangen und in „täglichem Gebrauch“. Warum also noch einmal daran erinnern?

Weil, was in Deutschland gilt, nicht überall genau so ist. Und wenn wir ins Ausland segeln, sollten wir wissen, was dort anders ist. Die SSchStrO gilt schon mal nirgendwo sonst. Zwar haben die Niederlande ähnliche nationale Regeln erlassen, die man sich vor einer Fahrt dorthin sicherheitshalber ansehen sollte. Für die ebenfalls viel befahrenen deutsch-niederländischen Grenzgewässer gilt die Schifffahrtsordnung Emsmündung (das dritte der eingangs genannten Vorschriftenwerke). Die östlichen Grenzgewässer führen allein zum polnischen Hafen Swinoujscie (Swinemünde), erfordern also keine besondere deutsch-polnische Regelung.

Die nördliche Seegrenze geht durch die Flensburger Förde und das Lister Tief. Während in Letzterem die Hoheitsgrenze auf dem nördlichen (roten) Tonnenstrich verläuft und folglich die SSchStrO im gesamten Fahrwasser bis zum Lister Hafen gilt, hat die Flensburger Förde etwas Besonderes. Die Hoheitsgrenze verläuft mitten im Fahrwasser, welches auf der Verbindungslinie Borreshöft/Neukirchen mit den Tonnen 1 und 2 beginnt. Die SSchStrO gilt hier nur bis an den roten Tonnenstrich und hat somit für die Fahr- und Ausweichregeln keine Bedeutung, da außerhalb ausgetonnter Fahrwasser auch im Bereich der SSchStrO die Regeln der KVR gelten. Lediglich im rein deutschen Teil der Förde, also zwischen

Fahrensodde und dem Flensburger Hafen gilt die SSchStrO auch im Fahrwasser mit ihren Befahungsregeln. Überall sonst weicht man auf der Förde allein nach KVR aus.

Damit kommen wir zum Lieblingsrevier unserer Mitglieder auf ihren sommerlichen Touren: die dänischen Gewässer. Was gilt es da zu beachten? Nationale Schifffahrtsregeln wie in Deutschland die SSchStrO gibt es in Dänemark nicht. Alles regelt sich dort allein durch die KVR. Das hört sich zunächst einfach an. Doch ganz ohne Umdenken geht es für Deutsche nicht, zumal wenn sie von stark befahrenen Revieren wie der Elbe kommen und die dort streng überwachten Verkehrsregeln gewohnt sind.

Außerhalb betonnter Fahrwasser sind in Dänemark wie überall auf der Welt und auch in Deutschland die Ausweich- und Fahrvorschriften von Fahrzeugen durch Regeln 11 bis 19 KVR bestimmt. Soweit nichts Neues. Wenn jedoch Fahrwasser durch laterale Betonnung ausgewiesen sind, so gelten in Dänemark dort mangels einem Äquivalent zur SSchStrO ebenfalls diese KVR-Regeln! Jedoch ist zusätzlich zu beachten, dass solche Fahrwasser nach Regel 9 KVR auch „enge Fahrwasser“ sein können.

Warum „können“? Die KVR definieren nicht, was ein „enges Fahrwasser“ ist und setzen wohl voraus, dass der Seemann das versteht. Klar ist: Je länger, je breiter, je tiefergehend ein Fahrzeug ist und je schwerfälliger es manövriert, desto enger ist sein Fahrwasser. Für Sportboote wird es nur mal im Hafen eng. Deshalb sollten wir, wenn wir ein Berufsschiff in einer betonnten Fahrrinne oder einem anderen, etwa durch Kardinaltonnen oder Ufer eingeengten Fahrwasser treffen, davon ausgehen, dass es sich in einem „engen Fahrwasser“ befindet und es nicht behindern. Wenn es sich durch schwarzen Zylinder oder nachts

Ich suche einen Nachmieter für meine 3-Zimmer-Wohnung von ca. 67 qm in Hamburg-Großflottbek, Windmühlenweg. Jürgen Raddatz, Telefon 0177-360 11 26

durch drei rote Lichter als tiefgangbehindert kennzeichnet, natürlich erst recht.

Für Sportboote und andere Kleinschifffahrt gilt das nicht. Sie können praktisch immer ausweichen. Wenn die SSchStrO vorschreibt, dass alle Fahrzeuge, die ein ausgetonntes Fahrwasser im Rechtsverkehr befahren, auch die kleinsten, Vorfahrt vor anderen haben, so sind die KVR nicht so eindeutig.

Wir müssen folglich in Dänemark aufpassen. Der Verfasser hat schon zweimal in Skandinavien (die dänische Regelung gilt vermutlich auch in den anderen skandinavischen Gewässern) und einmal auf der Flensburger Förde erlebt, dass er, in einer ausgetonnten Fahrrinne unter Maschine nach deutschem Verständnis ordnungsgemäß rechts fahrend, von querenden Seglern bzw. von einem von rechts kommenden Motorboot auf seine Ausweichpflicht hingewiesen wurde. Er schüttelte, in sicherer Kenntnis der SSchStrO, sein weises Haupt. Inzwischen weiß er es besser, und darum gibt er sein Wissen hiermit weiter.

GAN



Beilagenhinweis

SVAOe Terminkalender 2. Halbjahr
SVAOe Einladung zum Sommergrillen

Nachträge erschienen

Fahrtenzeit – nicht ohne Berichtigungen

Zur Ausrüstung gehören nach SOLAS auch auf Yachten aktuelle Seekarten und Handbücher. Es müssen nicht unbedingt „amtliche“ sein. Hierzu sollten auch die jährlich zu berichtigenden Hafenhandbücher der Kreuzer-Abteilung des Deutschen Segler-Verbandes gehören. Ebenso wie das Berichtigen von Seekarten gehört auch das Einarbeiten von Nachträgen in die Loseblattausgaben nicht gerade zu den beliebtesten Arbeiten. Man sollte sich jedoch hiervor nicht drücken, denn unberichtigte Navigationshilfen bedeuten eine Gefahr bei der Schiffsführung. Zudem werden Bücher und Karten ohne Aktualisierung schnell wertlos. Wer in den Küstengewässern unterwegs ist, weiß, wie viele Änderungen in jedem Jahr eintreten sind.

Dabei vermittelt das Einsortieren auch oft neue Kenntnisse, denn schon bei dieser Arbeit fallen viele, durch aktuellere Abbildungen oder Luftfotos dargestellte Veränderungen auf. Die Arbeit führt sogar dazu, dass man neue, bisher unbekannte Ziele findet und vergessene wiederentdeckt.

Bei dieser Gelegenheit: Vergessen Sie auch nicht die auch auf Sportfahrzeugen vorgeschriebene Logbuchführung!

Die folgende Aufstellung enthält diesmal nur Bücher und Nachträge für unsere näheren „Hausreviere“ an Nord- und Ostsee. Wer weiter weg schippert, sollte sich über die für andere Seegebiete erforderlichen Handbücher und Nachträge – in der Preis- und Bestellliste in den Nautischen Nachrichten der Kreuzer-Abteilung Nr. 1/2012, S. 131 – informieren. Die Nr. 2/2012 lag bei Redaktionsschluss noch nicht vor.

Die Handbücher und Nachträge sind im Fachhandel erhältlich oder direkt beim Delius Klasing Verlag, Siekerwall 21, 33602 Bielefeld, Tel.: 0521/55 99 11, E-Mail: buch@delius-klasing.de, für Mitglieder der Kreuzer-Abteilung des DSV auch dort – die Bücher sogar zu ermäßigten Preisen. (Email: info@kreuzer-abteilung.org.)

Nachträge 2012 für ausgewählte Hafenhandbücher:

Nordsee (zu Grundwerk 2010)	€ 16,50
Ostsee I (zu Grundwerk 2011)	€ 16,50
Ostsee II (zu Grundwerk 2009)	€ 9,80
Mecklenburg-Vorp. (zu Grundw. 2010)	€ 16,50

Dies und Das

„Der‘ „Falke“ steht auch 2012 zur allgemeinen Nutzung bereit!

Auch in diesem Jahr kann unser Vereins-Motorboot „Falke“ wieder von den Mitgliedern für eigene Ausfahrten genutzt werden, wenn gerade keine Führerschein-, Ausbildungs- oder Jugendfahrten anstehen. Dieses Angebot wurde in den vergangenen Jahren erfreulich gut angenommen, und so sollte es auch 2012 wieder sein. Das offene Boot hat ca. 12 kW Leistung, ist gepflegt, hübsch und einfach zu fahren. Es bietet maximal vier Personen für eine Ausfahrt Platz. Es ist ausgerüstet für See- und Binnenschiffahrtsstraßen. Auch ein Anhänger für den Straßentransport steht zur Verfügung, um mal den Aktionsradius zu vergrößern. Die Alster darf nicht befahren werden. Näheres, auch ein Foto, siehe unter www.svaoe.de/Angebote/Vereinsboote. Vereinbaren Sie in der Geschäftsstelle einen Termin, zahlen einen geringen Tagesbeitrag, lassen sich, sofern

noch erforderlich, kurz einweisen und dampfen los – einfach, vergnüglich, problemlos.

GAN

Timo Jacobs verstorben

Der Hamburger Segler Verband hat die traurige Pflicht, das plötzliche Ableben des NRV Olympic Team Mitgliedes und des Sailing Team Germany Mitgliedes Timo Jacobs zu melden. Er segelte seit seiner Kindheit in zahlreichen Bootsklassen und war seit 2009 Mitglied im Sailing Team Germany, wo er unter anderem viele wichtige Erfolge im olympischen Starboot als Vorschoter von Johannes Babendererde erkämpfte. Er starb am Sonntag, dem 13. Mai 2012 mit nur 29 Jahren in Hamburg an den Folgen eines Herzinfarkts.

Unsere Gedanken sind in dieser schweren Stunde bei seinen Angehörigen. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren

Martin Borkmann

Beirat Öffentlichkeit im Hamburger Segler-Verband e.V.

„Turanor Planet Solar“ hat es geschafft!

Als erstes Wasserfahrzeug hat der in Deutschland gebaute 31 m lange Katamaran „Turanor Planet Solar“ die Welt nur mit Sonnenenergie umrundet. Am 4. Mai kehrte der Katamaran mit seiner internationalen Crew nach seiner Weltumrundung nach Monaco zurück. Mehr als 32.000 Seemeilen liegen in seinem Kielwasser. 584 Tage benötigte die internationale Crew für das Abenteuer, das sich zwar meist in Äquatornähe abspielte, aber dennoch durch Stürme und gefährliche Piratengewässer führte. Es ist das erste Mal überhaupt, dass eine Weltreise nur mit Sonnenenergie durchgeführt wurde.

(Quelle: www.boote-magazin.de, vom 15.05.2012)

Aus dem SVAOe-Archiv

Ein Preis für „Kolibri“

Ein etwa DIN A5 großes Schwarz-Weiß-Foto, unter Glas mit schwarzem Papier „gerahmt“. Es zeigt im Vordergrund eine Tonne, dahinter eine kuttergetakelte 11KR-Yacht am Wind. Auf der Rückseite ein Stempel „S. V. A. Ö. Modell-Abteilung (von 1888)“, darunter handschriftlich „1. Preis für das Segeljahr 1949 in der Klasse S „Kolibri“.

Gewinner dieses Preise war unser im Januar im Alter von 98 Jahren verstorbenes Ehrenmitglied Werner Herzog. Einen „Protagonisten des Modellsegelsports“ nannte ihn Jürgen Schaper im Nachruf in unserer Ausgabe März/April 2012 und würdigte Werner Herzogs langjähriges Wirken in unserer Vereinigung. Den Preis erhielt Werner Herzog schon ein Jahr nach seinem Eintritt in die SVAOe, der er schließlich 64 Jahre lang an-



Der 1. Preis für „Kolibri“. Das Foto zeigt kein Modellboot, sondern eine 11KR-Yacht bei einer Wettfahrt in der Elbmündung

gehörte. In der Mitgliederliste, Ausgabe 2009, ist Werner Herzog mit fünf Modellbooten vertreten, darunter auch „Kolibri“.

Volker Burrlein, der Obmann unserer Archivgruppe und selbst Eigner mehrerer Modellboote, hat das besondere Dokument und weitere Unterlagen aus dem Nachlass von Werner Herzog für das Archiv gesichert. Dazu gehört auch „Kolibri“ – dem Namen entsprechend ein kleines Modell von 60 cm Länge und bereits 1933 gebaut.

Die Jahreszahl auf der Rückseite des Fotos weist darauf hin, dass es 2013 ein 125-jähriges Jubiläum zu feiern gibt. Die Vorbereitungen dafür laufen schon.

1888 ist, genau genommen, das Gründungsjahr der beiden Vereine, aus denen unsere Modellabteilung entstand – des Modellsegel-Regatta-Vereins und des Modell-Yachtclubs Liliput. 1920 schlossen sie sich zusammen und wurden 1934 im Zuge der „Gleichschaltung“ in die SVAOe eingegliedert. Klaus Pollähn hat die Entwicklung der Modellsegeln in der SVAOe in unserem Jubiläumsbuch geschildert. Übrigens wird 2013 auch der DSV 125 Jahre alt.

An dieser Stelle noch die Bitte: Denken Sie an unsere Archivgruppe, wenn Sie Bilder und Dokumente zur Geschichte der SVAOe gut aufgehoben und für die Nachwelt bewahrt wissen wollen. Auch für Spenden zur Beschaffung von Arbeitsmaterialien – Ordner, Sichthüllen und anderes mehr – ist die Archivgruppe dankbar.

Norbert Suxdorf



Zu unserem Titelbild

Die Seglerin Susanne Westphal malt in Acryl

Die Künstlerin, 1963 in Hamburg geboren, wuchs an Alster und Elbe auf. Bereits im zarten Alter von zwei Jahren nahmen ihre Eltern sie mit auf ihre Segelyacht „Hog Stean“, mit der die Familie alle freie Zeit verbrachte. Nach dem Abitur und einem Studienaufenthalt in den USA zog es sie zurück nach Hause an die Elbe. Dort begann 1983 ihre Lehrzeit beim Bankhaus Delbrück und Co, in dem sie in der Anlageberatung bis 1989 tätig war.

Die freie Zeit verbrachte sie auf dem Wasser, sei es auf der „Vineta“ im Mittelmeer oder auf der „Hamburg“ bei einer Regatta rund um Irland. Auf diesen Reisen entstand auch der Wunsch, sich beruflich zu verändern und sich nur noch der Kunst zu widmen. 1992 war es endlich so weit. Eine fundierte Ausbildung erhielt sie 1992–96 als Schülerin der Hamburger Künstler Peter Schneider und Petra Dannehl.

Studienreisen, nun mit eigener Yacht nach Norwegen und Schweden, folgten, und auch ein eigenes Atelier konnte 1994 bezogen werden, in dem eigene Ausstellungen erfolgreich gezeigt wurden.

1996 wurden Ihre Zwillinge Katrina und Hendrik, 1999 ihr Sohn Rickmer geboren, was dazu führte, dass die Malerei eine Zeit lang nur als Hobby betrieben werden konnte. Bis sie sich im Sommer 2011 kurz entschlossen einen Stand auf der hanseboot mietete, um sich endlich wieder professionell einem großen Publikum präsentieren zu können.

Diesmal nicht mehr mit Reiseskizzen, Aquarellen und Pastellen, sondern mit Werken in Acryl auf Leinwand und Collage-Techniken. Es geht ihr nun nicht mehr nur um die naturalistische Wie-

dergabe der Wirklichkeit, sondern auch durch Verfremdung der Motive, den Blick auf sie neu zu schärfen und zu sensibilisieren.

Mehr über sie und ihre Werke auf www.susanne-westphal.com oder in ihrem Atelier Hermann-Löns-Weg 41 E 25462 Rellingen, Tel. 04101 34579 oder Mobil 0160 933 76676

E-Mail susanne.westphal@alice-dsl.net. Oder besuchen Sie sie einfach auf der art maritim der hanseboot auf ihrem Stand (B4.EG.B208) vom 27. 10 – 4. 11. 2012

Jürgen Schaper

Zu neuen und zu alten Ufern

Lesenswertes für den Sommer Nordsee – einmal anders

Wem der Nordatlantik zu groß, zu weit oder zu ungemütlich ist, wer dabei aber den Ostseetrubel vermeiden will, dem sei die Nordsee empfohlen. „Kenn ich“ mögen viele vorschnell urteilen, doch

schon ein kurzer Blick in diesen Bildband wird sie vom Gegenteil überzeugen. „Land und Leute, wie man sie noch nie sah“, so der Untertitel, trifft auf dieses liebevolle Bildwerk absolut zu. Die wunderbaren Fotos zeigen Küste und Hinterland zwischen holländischer und dänischer Grenze auf eine Weise, dass sich der Betrachter bisweilen sowohl in exotische Fremde entrückt als auch in frühere Zeiten zurückversetzt fühlt.

Da dies kein See- oder Hafenhandbuch ist, sollte es für navigatorische Zwecke besser nicht verwendet werden. Es weist aber auf viele schöne Plätze hin, die oder dern nähere Umgebung mit dem eigenen Boot gut zu erreichen sind.

Wolfgang Behnken/Leonard Prinz, Nordsee – Land und Leute, wie man sie noch nie sah, 144 Seiten, 192 Farbfotos, Delius Klasing Verlag, € 19,90

Elbekarte – auch mal anders

Wer die Unterelbe befährt, weiß immer, wo er ist (oder sollte es jedenfalls wissen). Weiß er aber auch immer, was an deren Ufern, beidseitig hinter den Deichen los ist? Sein Wissen beschränkt sich oft nur auf Häfen, Anker- und Liegemöglichkeiten.



Merle Ibach
**OSTSEE
PRINZESSIN**
MEIN GANZ UNMÖGLICHER TÖRN



Wir sehen uns!



Christiansen
Bücher seit 1878

Bahrenfelder Str. 79 · 22765 Hamburg

Tel: 040.3 90 20 72 oder 39 35 88

Fax: 040.3 90 68 87

info@buecher-christiansen.de

www.buecher-christiansen.de

Nicht nur der Neuling auf dem Wasser, der Tourist, der Fremde, ist da schon mehr auf Informationen angewiesen. Ich erinnere mich einen von der HADAG in meiner Jugend herausgegebenen Faltplan, der über alles Wesentliche informierte. Irgendwann war er veraltet und verschwand. Jetzt gibt es ihn wieder. Natürlich hoch aktuell und zeitgemäß zweisprachig, damit der von Hamburg aus startende Elbfahrer nicht auf die hier verbreitete englische Sprechweise verzichten muss. Schön, praktisch, unterhaltsam und lehrreich, so dass niemand den Lühe- mit dem Pagensand verwechselt. Aber dennoch bitte nicht aus Sparsamkeit zur Navigation verwenden! Das könnte ins Auge gehen.

Elbfahrt (Elbe River Cruise), eine ca. 1,30 m lange Klappkarte im Westentaschenformat 12 x 24,5 cm mit vielen Informationen, auch Direktversand Peschke Verlag, Elbe & Flut Edition, Tel. 040/880 61 29, € 9,80.

Urlaub an Nord- und Ostseeküste

Zu Ferien und Ausflügen an die Küste lockt das neue Jahresmagazin Norddeutschlandfans aus dem ganzen Bundesgebiet und zeigt wieder die Schönheiten und das Besondere von Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Bremen und der Musicalstadt Hamburg. Neue Routen für Radler und Wanderer, leckere nordische Küche oder Trips in die Hansestädte, ebenso wie Camping- und Wohnmobilplätze direkt am Wasser von Ostsee und Seenplatte – die Neuausgabe macht Lust auf Urlaub – auch ohne Boot. Sylt ist ein 36-seitiges Sonderheft zum Herausnehmen gewidmet und liefert zahlreiche Tipps für die Lieblingsinsel vieler Deutscher. Auch die Helgoland, Amrum, Borkum oder Pellworm werden besonders vorgestellt. Ein Fährlinien-Spezial zeigt die zahlreichen Möglichkeiten von erlebnisreichen Mini-Kreuzfahrten auf Nord- und Ostsee. Im großen Fotowettbewerb und dem

Norddeutschland-Rätsel gibt es Kameras, Ferngläser und Reisen zu gewinnen! Und im LAND & MEER-Shop gibt's noch mehr vom Meer...

LAND & MEER 2012 ist jetzt im Handel oder versandkostenfrei direkt beim Verlag erhältlich, Tel.: 040/390 76 81, www.landundmeer.de und auf facebook, € 7,90 Euro.

Fahrrad-Wandern-Walking vom Boot aus

Wenn man die vielen Fahrräder an Bord von Segelyachten sieht, könnte man glauben, dass die Radtouren mehr genossen werden als die Segeltouren. Für all die segelnden Radfahrer oder die radfahrenden Segler ist jetzt der neue Führer für Norddeutschland erschienen. Für diejenigen, die Fahrräder an Bord als störend empfinden und lieber zu Fuß gehen, ist die die komplett aktualisierte Neuauflage des handlichen Reiseführers für die Nordic-Walker und Wanderer erweitert worden. Die unterschiedlich langen Strecken sind detailliert beschrieben, bebildert und mit Karten versehen. Erstmals stehen auch Karten per GPS-Track zum kostenfreien Herunterladen zur Verfügung. Genannt werden auch Infoadressen, die weiteres kostenfreies Karten- und Infomaterial versenden. Sie werden begleitet durch die neue Website: www.radtouren-im-norden.de

Fahrrad-Wandern-Walking 2012/2013, 84 Seiten, DIN A 5 Format, Land & Meer-Verlag, im Handel oder versandkostenfrei direkt vom Verlag, Tel.: 040/390 76 81, www.landundmeer.de, € 7,90.

Urlaub der Geschäftsstelle

Die SVAOe-Geschäftsstelle bleibt wegen Urlaub von Frau Jule Lyssewski in der Zeit vom 16.07. – 24.07.2012 geschlossen

Berichtigung

„Juelssand“ oder „Julesand“ – oder „Julssand“?

Wer dafür verantwortlich war, ist nicht mehr festzustellen. Auf einmal war er da. Wer? Der Dreckfühler-teufel, Verzeihung der tückische Druckfehler-teufel, hatte mal wieder zugeschlagen. Und das an deutlich hervorragender Stelle, bei unserem Foto Seite 1 der Vorausgabe unserer Nachrichten. Unsere J24 heißt nicht nach der fleißigen Dame in unserer Geschäftsstelle, die ihren Spitznamen „Jule“ zwar sicher gern auf einer Elbinsel und in deren Folge als Namensgeberin des Bootes sehen würde, aber offenkundig vollkommen schuldlos an dem Fehler war.

Worum geht es überhaupt? Also: Unsere J24 heißt „Juelssand“, der liegt an der Nordseite der Unterelbe zwischen Hetlingen und dem Dwarssloch und verdankt seinen Namen ver-

mutlich einer bekannten dänisch-holsteinischen Adelsfamilie, die dort einst Landwirtschaft betrieb. Fachleute wie Prof. Dethleffsen in seiner profunden „Geschichte der holsteinischen Elbmarschen“ von 1891 und Prof. Linde in „Die Niederelbe“ von 1908 und 1921 schreiben den Namen der Insel allerdings „Julssand“, also eingedeutscht und ohne das nordische „Dehnungs-e“ (wer kennt das noch? Z. B. in Troense und Oldesloe). Linde wird wohl bei Detleffsen, den er in seinen Quellen erwähnt, legal abgekupfert haben.

Genug davon: Das Boot heißt richtig „JUELS-SAND“ und nicht „JULESAND“! Aber wahrscheinlich ist das niemand aufgefallen. Und ich habe mich bei diesen wenigen Zeilen mehr vertippt als in allen anderen Texten dieses umfangreichen Heftes. Hoffentlich stimmt nun alles.
Ihr/Euer Redaktör



Bestellen Sie jetzt den Katalog 2012!

»NEUE SEEKARTEN GEHÖREN ZUM SAISONSTART WIE WIND UND WASSER.«

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

 **HanseNautic**
BADE & HORNIG · ECKARDT & MESSTORFF

Zu guter Letzt

Sitzung am Böschrücken

Am Nachmittag vor Himmelfahrt werden zahlreiche Elbabwärtssegler, sofern sie auf Kanal 68 hören, Ohrenzeugen eines Dialogs zwischen einer bei fallender Tide aufgelaufenen Yacht und Brunsbüttel Elbe Traffic. Die Yacht bittet um Hilfe. „Wo liegen sie?“ fragt Brunsbüttel. „Auf Grund, wo wissen wir nicht“. „Liegen sie am Nord- oder Südufer?“ „Das wissen wir auch nicht“. „An der schleswig-holsteinischen oder der niedersächsischen Seite?“ Betretenes Schweigen. „Sehen sie eine Tonne, können sie eine Nummer erkennen?“ „Ja, ich glaube da steht 81 drauf.“ Brunsbüttel hat inzwischen die DGzRS benachrichtigt. „Bei der Tonne 81 sehe ich nichts im Radar. Es muss anderswo sein, aber wo?“ „Sehen sie das Atomkraftwerk?“ Wieder Schweigen.

„Ich sehe eine Yacht bei Tonne 65 auf Grund“ mischt sich ein Frachtschiff ein. Brunsbüttel: „Das könnte sein, da habe ich ein Echo.“ Nun ist auch Hilfe unterwegs. DGzRS und Polizei können aber

nichts mehr tun. Die Schifffahrt wird gebeten, den Havaristen, der inzwischen weitgehend trocken gefallen ist, vorsichtig zu passieren. Die Wasserschutzpolizei unterhält sich mit dem Schipper über Mobiltelefon. Es dürfte ein peinliches Gespräch sein. Brunsbüttel beendet den unterhaltsamen Dialog mit der Feststellung: „Der wollte wohl nicht gefunden werden.“

Dem Gestrandeten bleibt nur das Warten auf Godot, oder, wohl besser, auf die Nachttide – die kommt jedenfalls. Ob die schon in den Himmelfahrtstag hineingefeiert haben? Die Frage liegt nahe. Den Zuhörern bleibt nur die stille Feststellung: „Was für Greenhörner schippern da herum und bringen den ganzen Segelsport in Misskredit.“

Klecks



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

Neumühlen 21 · 22763 Hamburg · Tel. 040/881 14 40 · Fax 040/880 73 41

E-Mail: mail@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 (BLZ 200 505 50), Kto.-Nr. 1265/103992

Redaktion: Jürgen Chr. Schaper · Oevelgönne 10 · 22605 Hamburg · Tel. 040/880 49 66

Mobil 0171/3710797 · Fax 040/600 878 81 · E-Mail: nachrichtenblatt@svaoe.de

Die Redaktion behält sich vor, eingesandte Texte zu kürzen.

Druck: Evert-Druck · Haart 224 · 24539 Neumünster · Tel. 04321/97 03-0 · Fax 04321/97 03 97

E-Mail: info@evert-druck.de

Anzeigen: SVAOe · Neumühlen 21 · 22763 Hamburg · Tel. 040/881 14 40 · Fax 040/880 73 41

E-Mail: mail@svaoe.de

Die Bezugsgebühr ist im Mitgliedspreis enthalten.

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

Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier