



SVAOe NACHRICHTEN

6-2017 NOVEMBER / DEZEMBER



Hydraulik mit System

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

Mit unseren 400 Niederlassungen sind wir stets in der Nähe unserer Kunden. Weltweit bieten wir das komplette Programm der Hydraulik aus einer Hand – persönlich, schnell und zuverlässig. Unsere 280 Einsatzfahrzeuge des Hydraulik-Sofortservice sind stets nur einen Anruf entfernt – und das rund um die Uhr.

HANSA-FLEX AG
5 x im Großraum Hamburg:

Niederlassung Billbrook, Tel.: 040 7328333

Niederlassung Stellingen, Tel.: 040 5402028

Niederlassung Wilhelmsburg, Tel.: 040 7524270

Niederlassung Stade, Tel.: 04141 7798890

Niederlassung Cuxhaven, Tel.: 04721 393932

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

HANSA/FLEX
Systempartner für Hydraulik



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

95. Jahrgang

November / Dezember 2017

Nr. 6

Erste Wintersturmflut



Das Sturmtief „Herwart“ stand in der Nacht zum Sonntag, 29.10.2017, mit 977 hPa im Skagerrak, bedrängt von einem Hochdruckgebiet nördlich Island und einem weiteren südwestlich von Irland. Sie schoben die Isobaren auf sehr enge Abstände zusammen, so dass eine fast geradlinige „Windautobahn“ vom Nordmeer bis in die Deutsche Bucht und in die Westliche Ostsee entstand. Es kachelte mit bis zu 130 Stundenkilometern. Im Hamburger Yachthafen in Wedel stieg die Morgenflut auf etwa drei Meter über mittlerem Hochwasser. Hartmut Pflughaupt machte um acht Uhr dieses Foto, Hochwasser war dabei aber erst um 9:45 Uhr. Was steht uns im Winter noch bevor?

In dieser Ausgabe

3 Editorial

Thema und Meinung

- 4 Ein ungewöhnlicher Gesichtspunkt – *Leserbrief zum Beitrag „Wird Ertrinken durch den Staat verboten?“*

Vereinsleben

- 5 Herzliche Glückwünsche!
6 Neuaufnahmen
6 Jüngsterschein
6 Bestandene Führerscheinprüfungen
7 Herwart – *Sturmflut auch im Clubhaus*
7 Die Mitgliederversammlung im Oktober
Interessantes über Konstruktionsklassen
9 Die Mitgliederversammlung im September
Neues vom Clubhaus und ein abenteuerlicher Bericht über eine Reise nach Spitzbergen
11 Absegeln – *Viele trafen sich in Glückstadt zum Bratkartoffelbüffett*
13 Die Alt-Junioren marinisiert – *Ein Ausflug nach Wilhelmshaven mit tiefen Eindrücken*

Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 14 „Juellsand“ in Kanada – *Unser Damenteam ist mit großen Erlebnissen von der WM zurückgekehrt*
19 Elbe-Ausklang – *Flaute und Gewitter*
21 Pagensand 2017
Auch beim Straßenbahnfahren ist Erfolg nicht einfach zu haben
23 Internationale Deutsche Meisterschaft der RC-Laser 2017 – *Bernd Blohm, SVAOe, bester Deutscher*



Jugend

- 26 Optipokal 2017
27 Messer, Gabel, Wasserschutzpolizei und der Zug der Admirale
Was Optikinder auf der Elbe erlebt haben
28 Drei Optikinder auf Reisen
Zum Joersfelder Opti Cup in Berlin
29 Kutterzirkus 2017 – *Eine alte Tradition lebt weiter*
31 Ausfahrt der Jugendabteilung nach Eckernförde
32 Zur Kieler Woche mit den Optis
Der Læsø-Rende Cup in Heikendorf



Fahrtsegeln in der SVAOe

- 34 Tour d'Atlantique – *Aus dem Blog der „Rode Zora v. Amsterdam“ von ihrer großen Rundreise 2017/18*
35 Ostseerunde mit „Land in Sicht“
4. Fortsetzung des Blogs und Schluss

Seglergeschichten

- 38 Noch mal davongekommen – *Orkan im Hafen*

Amtliches

- 40 Führverbot von Multitools
Das Waffengesetz ist weiter verschärft

Historisches

- 41 Drei Kommodores in _____
Eckernförde – Vom Fischer Marckwardt, der Aalregatta und der „Iduna“
43 Vor 50 Jahren: Die Glückstadt-Wettfahrten von 1968
Ein seltenes Jubiläum im Folkeboot



Dies und Das

- 45 German Classics in Laboe
Die SVAOe mit Wettfahrtleitung und Teilnehmern dabei
47 HanseNautic
Ein liebgewonnenes Geschäft besteht nicht mehr
48 Die SVAOe auf der hanseboot
Wie mag es weiter gehen?
49 Dieselprobleme, Grotamar, CARE
Die Sache bleibt weiter im Gespräch



- 51 Zu unserem Titelbild
52 Das Bücherschapp
52 Zu guter Letzt
Glückliche Zeiten

Beilagen (nur für Mitglieder)

- Einladung Kino-Matinee
Einladung Eisbein/Entenessen
Terminkalender 1. Halbjahr 2018
Anmeldung Winterseminare

Umschlagillustration:

- Leuchtturm Gellen, Radierung von Annemarie Stamp

Editorial

Liebe Mitglieder und Freunde der SVAOe, diese Ausgabe des Nachrichtenblattes erscheint wie immer in der „dunklen Jahreszeit“. Passend dazu beginnt dieses Editorial mit einem „dunklen Kapitel“: Zum Schluss der Saison wurde leider über einige Ordnungswidrigkeiten im Bereich der Elbe berichtet. Auch wenn offensichtlich keine der jeweiligen Situationen zu unmittelbaren, tatsächlichen Gefährdungen führten, frage ich mich bei allem Verständnis, warum i.d.R. fast jeder Mensch klaglos(!) die StVO beinahe einhält und gleichzeitig SeeSchStrO bzw. KVR „nur bei Bedarf“ oder wenn es gerade passt „erst genommen werden, und dies auch nur mit entsprechendem Lamento? Es hilft nicht, sich über die geltenden Fahrregeln aufzuregen, sich ggf. nicht daran zu halten, um dann auch noch zeternd Verwarnungsgelder oder gar Bußgelder zahlen zu müssen. Von tatsächlichen Gefährdungen oder gar Kollisionen ganz zu schweigen. Das Verhältnis von Sport- und Berufsschiffahrt wird sich durch derartige Aktionen eher weniger positiv entwickeln. Dies gilt für alle Verkehrsteilnehmer, egal ob Sport- oder Berufsschiffahrt. Ich jedenfalls möchte weder an Land noch auf See einem Geisterfahrer begegnen.

Die „hanseboot“ ist in der jetzigen Form endgültig erledigt. Dabei ist es schon sehr verwunderlich, dass es ausgerechnet zwei Messestandorte im deutschen Binnenland(!) fernab aller Küsten schaffen, Wassersportmessen erfolgreich zu veranstalten und offensichtlich auch die vergangene Durststrecke zu überstehen. Vielleicht geht da doch noch etwas in Hamburg? Zumindest lässt eine Pressemitteilung des Deutschen

Boots- und Schiffbauer-Verbandes (DBSV) vom 28. Oktober 2017 hoffen. Darin wird schon der Name der neuen Messe genannt: „Hamburg Boat Show“ und auch der Termin steht wohl fest: 18. bis 21. Oktober 2018.

Die SVAOe konnte zum Oktober 2017 nach einer längeren Pause wieder einen FSJler gewinnen: Mit Aaron Barnitzke, eigentlich im YCM zu Hause, steht uns ein erfahrener Segler und Trainer für die vielfältigen Aufgaben in der Jugendarbeit und zur Unterstützung der Geschäftsstelle zur Seite.

Dankenswerter Weise haben sich Elske und Hartmut Pflughaupt als Obleute für unser Clubhaus zur Verfügung gestellt. Damit haben wir nun sogar zwei Ansprechpartner, die sich um die Belange unseres Clubhauses kümmern werden und sich dabei sicher über Ihre/Eure Unterstützung freuen werden.

Vorsorglich sei – „same procedure as every year“ – auf die zum Jahresausklang stattfindende Tannenbaumregatta am Sonntag, dem 17. Dezember 2017, also dem dritten Advent, ab 11:00 Uhr (10:00 UTC) im Hamburger Yachthafen hingewiesen. Da ist die Ablenkung von der Winterarbeit mit Sicherheit garantiert. Eine Jazzband unterhält Sie und die Jugendabteilung baut Zelt und Grill auf. Sie können bei Würstchen, Waffeln etc. die vergangene Saison beim Glühwein Revue passieren lassen.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen/Euch eine schöne Weihnachtszeit und ein glückliches neues Jahr; die nächste Saison kommt bestimmt.

Ihr/Euer Stephan Lunau



Thema und Meinung

Ein ungewöhnlicher Gesichtspunkt

Leserbrief zum Beitrag „Wird Ertrinken durch den Staat verboten?“ in den SVAOe Nachrichten 4-2017

Dieser Bericht über die Empfehlung der BSU zum Tragen von Rettungswesten hat mich nachdenken lassen, insbesondere über einen Unfall, der mir 1956 widerfuhr, und der beinahe tödlich hätte ausgehen können.

Damals überführten wir einen 60er Seefahrtskreuzer von Emden nach Norditalien. In einem kräftigen Portugiesischen Norder rauschten wir unter Vollzeug bei bewegter See nach Süden. Das Groß war mit einem Bullenstander von der Baumnock zu einer Klampe auf dem Vorschiff gesichert. In sternklarer Nacht musste eine Halse gefahren werden. Ich ging aufs Vorschiff, um den Bullenstander umzulegen. Kaum hatte ich den Stander fest, schlingerte das Boot stark nach Backbord, und ich kippte haltlos über Bord; das Boot hatte nämlich keinen Bugkorb. So etwas baute man 1936 an der Havel, wo das Boot gebaut worden war, wohl nicht.

Ich hielt mich an dem überstehenden Ende des Standers mit beiden Händen eisern fest. Bei der hohen Fahrt von ca. acht Knoten schoss mir Wasser in die Nase; ich drehte mich auf den Rücken und sah den prachtvollen Sternenhimmel mehr durch Wasser als drüber und dachte, ob dies wohl meine letzte Stunde sei, denn es war nur eine Frage der Zeit, wie lange meine Kräfte zum Festhalten reichten. Dann sah ich durch das Wasser etwas Dunkles auf mich zukommen, das musste die Bordwand sein. Das Boot geigte

wieder nach Backbord zu mir. Ich riskierte, eine Hand loszulassen, griff nach oben und bekam das Setzbord zu fassen. Dann schlingerte das Boot nach Steuerbord und zog mich aus dem Wasser. Nun war es mir endlich möglich, um Hilfe zu rufen. Die übrige Besatzung kam schnell und half mir, binnenbords zu kommen. Was hat das nun mit einer Rettungsweste zu tun? Wir trugen damals keine, hatten nur klobige Korkwesten an Bord, die ziemlich hinderlich waren. Mit Rettungsweste wäre mein Widerstand im Wasser erheblich größer gewesen, und ich hätte mich wohl kaum so lange festhalten können.

Wichtiger als Rettungswesten sind m.E. Mittel, die ein Überbordgehen verhindern: Monkey-Leinen bzw. -Gurte beiderseits längs Deck, in die man sich mit der Sorgleine vom Harness oder Rettungswestengurt einpickt.

Auf meinem Boot „Anna“ benötige ich auch keinen Bullenstander zum Vorschiff. Stattdessen fahre ich beiderseits Taljen vom Holepunkt am Baum, wo sonst der Niederholer befestigt ist, zu festen Augen an Deck kurz hinter dem Pütting des achteren Unterwants. Die Taljeläufer führen zu Winschen am Cockpit. Von dort kann die Halse sicher gefahren werden. Berend Bruhns

Die im vorstehenden Bericht geäußerte Vermutung, dass unter den beschriebenen Bedingungen das Anlegen einer Rettungsweste zum Tod hätte führen können, ist ein ungewöhnlicher Gesichtspunkt. In der Tat können Rettungswesten auch Nachteile haben, z.B. unbeabsichtigtes Auslösen der Patrone oder Bewegungsbehinderung. Es gibt kein Seenot-Rettungsmittel, das ohne jede Einschränkung unter allen denkbaren und undenkba- ren Situationen ein Überbordgehen und

Ertrinken auf See verhindern kann. Deshalb gibt es auch so viele verschiedene Rettungsmittel und auch alle zusammen schaffen es nicht. Berend Bruhns weist zu Recht darauf hin, dass nichts über eine sichere und nicht zu lange Halterung jeder Person an Deck an jedem Ort und zu jedem Zeitpunkt geht. Das Sicherheitsdenken hat sich seit damals erheblich gewandelt. Auch die Yachten haben sich gewandelt. Moderne Boote machen ganz andere Bewegungen und bringen selbst behände Vorschiffsmänner mal aus dem Tritt. Aus dem Wasser die Relingsleiste ergreifen zu können, erscheint bei den hochbordigen Konstruktionen von heute völlig unmöglich. Sich aber ohne jegliche Sicherungsmaßnahme bei bewegter See nachts zu einem Halsemanöver auf das Vorschiff zu begeben, war auch 1956 schon fahrlässig. Andererseits sollten wir trotz aller Vorsichts- und

Sicherheitseinrichtungen nicht außeracht lassen, dass sportliche junge Leute mit Begeisterung auf dem Vordeck arbeiten (siehe hierzu den Bericht von Tobias Haas „Gute Leute muss man haben“ auf Seite 34). Sie vertrauen auf ihre körperlichen Fähigkeiten und neigen dazu, etwas zu riskieren. Das gehört zu unserem Sport. (GAN)

Vereinsleben

Herzliche Glückwünsche!

Unsere Grüße und Glückwünsche gehen an alle, die in diesem Winter Geburtstag feiern können. Besondere Grüße gehen an diejenigen, die einen runden Geburtstag haben und die wir hier besonders nennen. Allen aber wünschen wir

Foto-Wannack wünscht Ihnen schöne Weihnachten!

Für das nächste Jahr Gesundheit, immer den richtigen Wind, eine Handbreit Wasser unter dem Kiel und gute Sicht mit einem Fernglas von Foto-Wannack!

Wer repariert Ihnen Ihr Fernglas, wenn es in den Niedergang gesegelt ist oder Ihre Kamera und Ihren Projektor, wenn diese defekt sind? Kann alles Foto-Wannack! Auch ist unser Spezialgebiet Digitalkameras für dramatische Aufnahmen beim Segeln. Diese sind wasserdicht und gibt es schon von PANASONIC für 139,- Euro mit 4fach Zoom! Oder von OLYMPUS, gegen Fall und Wasser unempfindlich mit einem 8fachen Zoom für 479,- Euro. Für jeden Geldbeutel haben wir das Richtige. Und was schenken Sie Ihrem wichtigsten Mann an Bord (Ihrer Frau) zu Weihnachten? Vielleicht ein hochwertiges Taschenfernglas oder eine Digitalkamera für tolle Aufnahmen von den Enkelkindern? Auch für den anspruchsvollen Amateur führen wir Kameras von NIKON – LEICA – OLYMPUS – CANON und anderen Firmen mit dem gesamten Zubehör. Und schon einmal über ein neues Fernglas nachgedacht? Ein modernes von LEICA – ZEISS – SWAROVSKI – NIKON – STEINER – MINOX und KOWA haben wir zur Auswahl, und Sie werden staunen, was heute optisch möglich ist. Vor der Tür unseres Geschäftes können Sie alles vergleichen. Kostenlos senden wir Ihnen gern unsere kleine Broschüre „Die Merkmale guter Ferngläser“ und Unterlagen mit den Neuheiten.

An den 4 Sonnabenden vor Weihnachten haben wir von 10 bis 13 Uhr geöffnet.



FOTO-WANNACK

Neanderstraße 27 · 20459 Hamburg (seit 1931)

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

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

ein gesundes neues Lebens- und Segeljahr und weiterhin Verbundenheit mit unserer SVAOe.

04.01.	Hans-Jürgen Blohm	90 Jahre
05.01.	Wulfrin Bartel	80 Jahre
08.01.	Elsbe Kraeft	80 Jahre
08.01.	Lorenz C. Stech	80 Jahre
11.01.	Heinz Schmidt-Rex	75 Jahre
11.01.	Dörte Stryi	55 Jahre
14.01.	Jannik Dühren	30 Jahre
17.01.	Lutz-Matthias Keßling	50 Jahre
18.01.	Johann Mathis Kaiser	10 Jahre
19.01.	Kurt Schröder	75 Jahre
21.01.	Oliver Klatt	55 Jahre
26.01.	Kai Jancke	65 Jahre
27.01.	Michael Thomsen	40 Jahre
28.01.	Thomas Zeikau	55 Jahre
29.01.	Eric Siebel	55 Jahre
02.02.	Dominik Samson	40 Jahre
04.02.	Klaus Schleusener	70 Jahre
06.02.	Burckhard Richers	70 Jahre
11.02.	Jörg Zwirner	50 Jahre
12.02.	Karl-Heinz Streber	85 Jahre
12.02.	Ralf-Dieter Preuß	60 Jahre
22.02.	Matthias Radden	55 Jahre
24.02.	Johann Betke	65 Jahre
24.02.	Klaus Wernicke	60 Jahre
27.02.	Julius Flentge	30 Jahre
28.02.	Thomas Anbergen	65 Jahre
28.02.	Thomas Dieck	65 Jahre

Neuaufnahmen

September/Oktober 2017

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

Vollmitglieder:

Carlotta Meewes, 22303 Hamburg

Jüngste:

Linus Köckritz, 20357 Hamburg

Jonathan Hiebl, 20149 Hamburg

Jarla Sinikka Fink, 25421 Waldenau

Jüngstenschein

Den Jüngstenschein haben bestanden:

Thore Taschendorf

Jakob Doerffer

Samuel Haack Witt

Filippa Nugent

Moritz Nugent

Madita Schnabel

Nis Daniel

Jaron Carp

Linus Köckritz

Wir gratulieren sehr herzlich und wünschen diesen Jüngsten, dass sie weiterhin viel Freude am Segeln haben und sich ständig weiterentwickeln.

Bestandene Führerscheinprüfungen 2017

Die SVAOe gratuliert herzlich den insgesamt dreizehn bisher bekannten frischgebackenen Führerscheininhabern aus unseren SBF/SKS- und SPOSS-Kursen aus dem Winter 2016/17. Eine unbekannte Zahl weiterer Absolventen hat bisher Teilprüfungen erfolgreich absolviert. Ebenso haben bereits im vergangenen Winter alle Teilnehmer des UKW-Sprechfunkurses ihre Prüfung zum UKW Funkbetriebszeugnis bestanden.

Wir erinnern sehr gern daran, dass unsere Kursgebühren bei Bedarf zur Beseitigung von

letzterverbliebenen Unsicherheiten, welche einer vollständig bestandenen Prüfung möglicherweise noch entgegenstehen könnten, einen kostenlosen Kursbesuch im Folgejahr einschließen. Ob den gesamten Kurs oder Teile daraus (häufig pressiert es ja ein wenig bei Navigation...), spielt keine Rolle. Nutzen Sie Ihre Chance; die diesjährigen Winterkurse haben bereits begonnen! Der guten Ordnung halber erbitten wir eine formlose Anmeldung über unsere Geschäftsstelle! ag

Herwart

Sturmflut auch im Clubhaus

Auf Seite 1 hat der Leser einen Eindruck von der ersten Sturmflut dieses Herbstes gewonnen. Doch nicht nur die Vordeichseite des Hamburger Yachthafens in Wedel war betroffen, natürlich auch der Hamburger Hafen und damit das SVAOe-Clubhaus. Thomas Schaper, der in Oevelgönne wohnt, schrieb:

„Hier zwei Fotos vom Hochwasser-Sonntag. Pegel St. Pauli war beim Foto nach meinen Berechnungen um 9:00 Uhr bei ca. 3,45 m über mittlerem Hochwasser. Wadi (der Sturmflutwarndienst, Red.) hat mich um 8:00 Uhr über 3,00 m über MTHW informiert, da waren es aber schon über 3,00 m. Die haben offensichtlich die acht Bft aus NW in der Elbmündung um 1:00 Uhr nachts unterschätzt. Man beachte die Spitze des Klapppollers auf dem ersten Foto, alle anderen Poller sind verschwunden. War aber schönes Segelwetter, siehe das zweite Foto. Die Fußböden in der Werkstatt und dem Fitnessraum sind gerade eben noch trocken geblieben. Zwei Zentimeter mehr und wir hätten dort feudeln müssen.“



*Auch bei Sturmflut kann man segeln
(Fotos: Thomas Schaper)*

Die Mitgliederversammlung im Oktober

Interessantes über Konstruktionsklassen

Der Vorstand hatte für den 24. Oktober zu einer Mitgliederversammlung geladen und hatte auch gleich ein offenbar für viele interessantes Vortragsthema angekündigt: „Die Entwicklung einer Konstruktionsklasse am Beispiel der 5.5m R“. Die Klasse gilt ein wenig als elitär (aber immerhin sind drei Eigner solcher Boote SVAOe-Mitglieder), jedoch war das Thema für

ca. 40 bis 50 Mitglieder reizvoll genug, um ins Clubhaus zu kommen. Wie sich zeigte, war das richtig gedacht.

Bei anfänglicher Verhinderung des Vorsitzenden Dr. Stephan Lunau eröffnete Gerrit Rampendahl die Versammlung. Er berichtete über den Auftritt verschiedener norddeutscher Segelvereine auf der letztmalig stattfindenden „hanseboot“. Die SVAOe „will einen ordentlichen Eindruck hinterlassen“, sagte er.

Ulrich Körner, der den Stand des Freundeskreises Klassische Yachten organisiert, trug die Information bei, dass der FKY das mit dem Restaurierungspreis ausgezeichnete klassische Motorboot („Autoboot“) unseres Mitglieds Werner Trapp, im übrigen Vorsitzender des Segelclubs Eckernförde, ausstellen wird, ein „Hingucker“ und vermutlich Publikumsmagnet. Gerrit stellte dann unseren neuen FSJler Aaron Barnitzke vor, der gerade seine Arbeit aufgenommen hat. Aaron präsentierte sich sehr sympathisch. Er segelt schon sein ganzes Leben und war Jugendgruppenleiter des YCM, unseres Nachbarn am Alsterufer. Wir erwarten viel Unterstützung und Anregung von ihm.

Hartmut Pflughaupt berichtete über einen alle interessierenden Vorfall auf der Außenelbe. Eine 20-Meter Segelyacht war auslaufend von der Nord an die Süd gewechselt und hatte dort, um das Halsen zu vermeiden, das Rechtsfahrverbot verletzt. Die Wasserschutzpolizei erhob ein saftiges Bußgeld. Darüber wird noch berichtet werden. Dörte Stryi und Hans-Peter Baum meldeten sich mit ähnlichen Vorfällen zu Wort. Man sieht, korrektes Fahrverhalten auf dem viel befahrenen Schifffahrtsweg Elbe ist dringend anzuraten, wobei das Seglern, die kreuzen müssen und auf den Strom zu achten haben, nicht



*Gerrit Rampendahl stellt den neuen FSJler
Aaron Barnitzke vor*

immer leicht fällt. Gerrit verwies auf das Faltblatt „Fahrregeln auf der Seeschiffahrtsstraße Elbe“ der Polizei Hamburg, das im Saal ausliegt. Dann wurde Kaspar Stubenrauch vom Hamburgischen Verein Seefahrt (HVS) vorgestellt, nicht nur bekannter Hochsee-Regattasegler auf „Haspa Hamburg“ und „Broader View“ des HVS, sondern auch intimer Kenner der Szene der 5.5m R-Klasse. Auch wenn vielleicht schon viele Anwesende wussten, was eine Konstruktionsklasse ist, Kaspar konnte anhand zahlreicher Grafiken und Bilder darstellen, was das für „seine“ Klasse bedeutet. 1948, als das Ende der „großen“ m R-Yachten aus Kostengründen besiegelt war, wurde, weil die Formel zu eleganten und schnellen Yachten geführt hatte, aus den USA und England die kleine Version mit einem Rennwert von 5,5 Metern vorgeschlagen. Es ist Aufgabe des Konstrukteurs, ein Boot zu entwerfen, bei dem die Wahl der drei Variablen Wasserlinienlänge, Segelfläche, Verdrängung nach Erfahrung und Intuition zu möglichst großer Schnelligkeit führt. Wenn das allein schon schwierig erscheint, so kommen noch zahlreiche Bauvorschriften und Grenzmaße

hinzu. Ziel ist, dass die Boote innerhalb eines vorgegebenen Rahmens durch Ausleseprozess immer besser werden. Das führt natürlich auch dazu, dass ältere Boote geringere Chancen haben. Um sie nicht wertlos zu machen, wurde die 5.5m R-Klasse in drei Kategorien unterteilt: „Classic“ für Boote der Baujahre 1949 bis 1969 (die „olympischen Jahre“), „Evolution“ für die Baujahre 1970 bis 1993 und „Modern“ für Baujahre ab 1994. In allen drei Kategorien gibt es noch beachtliche Flotten, die untereinander und gegeneinander Regatten segeln. Damit ist es der Klasse gelungen, die technische Entwicklung voranzutreiben und dennoch älteren Booten ihre Chancen zu lassen. Eine gute Entscheidung. Eine anhaltende Diskussion schloss sich dem Vortrag an. Die Zuhörer dankten Kaspar



Kaspar Stubenrauch (VHS) und die 5,5 m R Konstruktionsklasse (Fotos: Tomas Krause)

für seinen engagierten Vortrag mit viel Applaus. Gegen 22 Uhr fanden die meisten den Weg nach Hause, durch den Regen unverhofft aus ihren Träumen gerissen. GAN

TOPLICHT

Schiffsausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten • Werftausrüstung

**Notkestraße 97
22607 Hamburg**

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

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



„Der kleine Braune“
Kostenlose Katalog-
bestellung und Webshop
www.toplicht.de

Die Mitgliederversammlung im September

Neues vom Clubhaus und ein abenteuerlicher Bericht

Am 19. September fing in diesem Jahr die Wintersaison an. Zumindest im Clubhaus. Die erste Mitgliederversammlung nach der Sommerpause war angesetzt, und viele Mitglieder und Gäste kamen. Kein Wunder, denn als Thema des Abends war Außergewöhnliches vorgesehen: Ein Bericht über eine Spitzbergenreise. Zunächst aber begrüßte der Vorsitzende Stephan Lunau die Gekommenen. Er stellte erfreut fest, dass das Außengerüst am Clubhaus nun tatsächlich abgebaut sei und das Haus in neuem Glanz erstrahle. Bekanntlich hatten die letzten 15 Jahre nicht unbeträchtlich an der Fassade genagt, und auch drinnen waren Verschleißerscheinungen sichtbar geworden. Er dankte den drei Betreibern der Renovierung Jürgen Radatz, Sven Becker und Gerrit Rampendahl für ihren Einsatz, insbesondere auch dafür, dass es gelungen war, die Arbeiten im Sommer, wenn ohnehin Hochbetrieb am Bau herrscht, fertigzustellen. Dann übergab er Gerrit das Wort für nähere Erläuterungen.

Gerrit schilderte, dass zahlreiche Risse im Mauerwerk entstanden waren. Außerdem sei erkannt worden, dass die beweglichen hölzernen Sonnenblenden teilweise erheblich unter Sonne, Regen und Wind gelitten hatten, so dass ihre sichere Halterung nicht mehr gewährleistet war. Alle Mauerwerksrisse wurden im Einzelnen einschließlich der Ursachen repariert. Die Sonnenblenden und ihre Halterungen wurden soweit möglich instandgesetzt und erhielten neuen Wetterschutz. Drei Blenden waren aller-

dings nicht mehr zu retten. Das Dach wurde besichtigt und für gut befunden. Die Außenseiten der Fenster waren stark angegriffen und wurden neu gestrichen. Ein weiterer Hauptpunkt der Instandsetzung war die Ostfassade. Der alte Putz wurde abgeschlagen und durch einen neuen ersetzt. In dem Zuge wurden das Plakat an der Ostseite erneuert und das Wandbild an der Nordseite überarbeitet (siehe hierzu den Beitrag in SVAOe Nachrichten 5-2017). Im



Torge Thönnessen berichtet über Spitzbergen

Innern wurde der Fußboden im Saal geschliffen und neu lackiert. Alle Stühle im Saal und im Besprechungsraum wurden neu bezogen. Stephan berichtete über Entwicklungen im DSV: Er wird zu einem Service-Betrieb für Breiten-



*Mitsegler Leopold König im Publikum
(Fotos: Tomas Krause)*

sport, Amateursport und Leistungssport neu ausgerichtet. Profi-Segeln wird nicht unterstützt. Die Finanzen sind – nicht nur aufgrund der seit vielen Jahren unveränderten Beiträge – äußerst knapp bemessen. Die Konsequenz: Die Mitgliedsbeiträge müssen erhöht werden. Dem muss der Seglertag im November zustimmen. Dann stehen auch Satzungsänderungen an: Der DSV soll „kundenorientierter“ und transparenter werden, eine striktere Führung der Vereinsorgane wird angestrebt, und die veraltete IT-Infrastruktur muss auf einen zeitgemäßen Stand gebracht werden. Stephan hält alle vorgeschlagenen Änderungen für berechtigt und unterstützungswert.

Schließlich kam auch unser ehemaliger Vorsitzender Andreas Völker zu Wort: Wer noch nicht persönlich angeschrieben worden war, erfuhr, dass die Firma HanseNautic verkauft worden sei und das bekannte Geschäft am Herrengarten aufgegeben wurde.

Dann kam es zum Höhepunkt des Abends. Unsere Mitglieder Torge Thönnessen und Leopold König hatten das große Ziel, unter Segeln Spitzbergen kennenzulernen. Sie kauften sich eine Dehler Optima 101, rüsteten sie gehörig aus, suchten sich eine kälteunempfindliche und berg-erprobte Mannschaft und los ging's. Es wurde ein bis an die körperlichen Grenzen gehendes Abenteuer. Sie brachten unglaubliche Bilder von unberührter, wilder Natur, von Eisbergen und Walrössern mit. Torge trug das alles gelassen vor, und Erzählung und Fotos schlugen die Zuschauer in ihren Bann. In den SVAOe Nachrichten ist ein gesonderter Beitrag vorgesehen, daher nicht mehr an dieser Stelle. Nur so viel: Der Applaus war groß, und der Gedankenaustausch dauerte noch lange. GAN



*Instandgesetzte Nordostfassade mit Wandbild
(Foto: Hartmut Pflughaupt)*

Absegeln

Es gibt immer wiederkehrende Ereignisse, so wie Weihnachten und Ostern. Sie werden trotzdem nicht langweilig, sondern, wenn sie mit Geselligkeit verbunden sind, sogar kurzweilig oder sogar ein Fest. Das Absegeln gehört dazu. Sein Gegenstück, das Ansegeln, wird schon seit Längerem in der SVAOe nicht mehr zelebriert, und keiner scheint es zu vermissen. Was macht das Absegeln also attraktiv? Segeln ist Sport, Naturerlebnis und Gemeinsamkeit, ständig ändern sich die Parameter, immer geschieht Neues, nicht nur Schönes, sondern auch Herausforderndes, manchmal sogar Abscheuliches. Nach einer langen Saison darüber zu berichten, zu klönen und bei Essen und Trinken das Erlebte auszutauschen, dabei das Schöne noch schöner werden zu lassen, das Abscheuliche noch abscheulicher, den Wind noch heftiger, die Seen noch höher, das ist ein natürlicher Vorgang. Darüber zu schweigen, sich ins winterliche Gehäuse



20 SVAOe Yachten in Glückstadt



Am Binnenhafen:

Jens Cornelsen hat unseren Stander geheißt

zurückzuziehen, kann nicht glücklich machen. Es gibt auch keinen Grund dazu, denn es gibt ja das Absegeln.

In diesem Herbst hatte die Festlotsin einen geschickten Termin ausgesucht. Von Sonnabend, dem 30. September, bis Dienstag, dem 3. Oktober, dem Tag der Deutschen Einheit, hatte man, wenn man sich den Montag freinehmen konnte, vier aufeinanderfolgende Tage zur Verfügung, um noch einmal die herbstliche Elbe zu besegeln. Was lag näher, als sich am vorletzten dieser Tage zum gemeinsamen Absegeln zu treffen? Und so kam es. Der Glückstädter Hafen ist für

Gäste nicht sonderlich attraktiv, aber da schon etliche Einheimische Richtung Winterlager davongegangen waren oder selbst noch einmal segelten, fanden doch fast 20 unserer Yachten Platz: „Ballerina II“ (Beilken), „Folke Rot“ (U. Schaper), „Gaudeamus II“ (Reich), „Havkarlen“ (Rainsborough), „Jemmy“ (L. Hauschildt), „Kalea“ (Selter), „Knolle“ (Basteck), „Luise“ (Lunau), „Mien Deern“ (Burmeister), „Niobe“ (Riecken), „Now“ (Six), „Rainville“ (Steffen), „Scharhörn“ (Güldener), „Sirikka“ (Dartsch), „Sofie“ (Dargel), „Tamam“ (Rampendahl), „Taschenboot“ (F. Taschendorf), „Vive la Vie“ (Salchow). Auch der Jugendwanderkutter „Teufelsbrück“ (P. Körner) war trotz des Windes eingetroffen. Das waren aber nicht alle Teilnehmer. Es gab auch mehrere, die mit der Regionalbahn oder per Pkw anreisten.

Wer sich vom Hafen auf den Weg zum Treffpunkt am Marktplatz machte, wurde gleich hinter dem Sperrwerk eines großen SVAOe-Gartenstanders ansichtig, den unser Mitglied Jens Cornelsen neben seinem Haus zur Begrüßung vorgeheißt hatte. Eine nette Geste! Spätestens ab hier erwartete man nur noch Gutes und vergaß manche Unbill der Anreise.



Im Ratskeller (Fotos: Nietsch)

So waren es schließlich an die 70 Gäste, die sich im größten Raum des Glückstädter Ratskellers trafen, etliche davon unangemeldet, was der Festlotsin, dem Koch und der Bedienung einige Schwierigkeiten bereitete, die aber bewältigt wurden. Es gab ein „Bratkartoffelbüffett“, worunter zu dem namensgebenden Grundstoff zahlreiche deftige Beilagen zu verstehen waren wie Sauerfleisch, Schnitzel, Roastbeef und Heringe in verschiedener Machart. Zu den Getränken muss nichts gesagt werden. Allem wurde reichlich zugesprochen. Wenn etwas vermisst wurde, so waren das ein paar Worte der Begrüßung durch den Vorsitzenden, sie hätten die Seele genährt. Dem Körper wurde durch Irdisches Genüge getan.

Die Rückreise am nächsten Tag bei frischen westlichen Winden war der Verarbeitung des vergangenen Abends sicher hilfreich. GAN

Die Altjunioren marinisiert Wieder ein Ausflug mit tiefen Eindrücken

Auf Einladung des Bundeswehr-Jugendoffiziers 2, Hamburg, besuchten 36 Altjunioren und Freunde am 11. September 2017 den größten Stützpunkt der Bundeswehr/Marine – Wilhelmshaven. Auf der Busfahrt lernten wir unseren gastgebenden Marine-Offizier kennen, Kapitänleutnant Patrick Hartmann, der auch seinen bisherigen Werdegang vorstellte. Wir ließen uns auch über die Stadt Wilhelmshaven vorbereiten.

Auf dem Standort wurden wir von Oberleutnant zur See Sandra Koch, die für die Öffentlichkeitsarbeit der Einsatzflottille 2 (EiFlt2) Wilhelmshaven zuständig ist, empfangen. Wir



Treffpunkt Hauptbahnhof mit viel Verpflegung

erhielten einen Dia-Vortrag über die Struktur der EiFlt2, deren Einheiten und deren Einsatzbereiche. Anschließend gab es noch einen Blick in den Schleusen-Vorhafen, der durch zwei Fregatten belegt war. Als Nächstes suchten wir auf Einladung von Kapitänleutnant Hartmann die Truppen-Küche zu einer leckeren warmen Mahlzeit auf.

So gestärkt ging es dann zu dem Höhepunkt des Tages, dem Besuch der Fregatte „Hamburg“, die im Marine-Arsenal (Werft/Ausrüstung) für den nächsten Einsatz im April 2018 wieder fit gemacht wird. Hier wurde uns für die Führung Korvettenkapitän Witt aus Buxtehude zugeteilt, der für Elektronik und Waffensysteme verantwortlich ist. Ein wahrer Glücksfall, was Rhetorik, Berichtsfreude und Bereitschaft, uns in die Geheimnisse seiner Einheit einzuführen, anbetrifft. Die Gruppe war fasziniert von der Art und Weise, wie Herr Witt von „seinem Schiff“ zu berichten wusste. Er zeigte sich mit Leib und Seele als Mariner.

Am Ende durften wir Hamburger mit ihm vor der „Hamburg“ ein Gruppenfoto mit dem Hamburger Wappen im Hintergrund machen. Anschließend ging es dann mit dem Bus zum



Vor der Fregatte „Hamburg“ (Fotos: Tomas Krause)

Südstrand, einer wunderschönen Promenade am Jadebusen, welche wir bei herrlichem Sonnenschein genießen konnten. Auch ein Blick auf ein Wahrzeichen der Stadt Wilhelmshaven wurde uns gewährt – die Kaiser-Wilhelm-Brücke.



Aufmerksame Zuhörer in Wilhelmshaven

Auf dem Weg nach Hause machten wir noch einen Stopp vor dem Wilhelmshavener Rathaus, das von dem besonders in Hamburg bekannten Architekten Höger („Chilehaus“ u.a.) entworfen wurde. Die Rückfahrt verlief unterhaltsam mit Kaffeepause, Vorlesen und Singsang. Unter dem Strich, denke ich, dass diese vergnügliche Ausfahrt allen gefallen hat. Peter Kaphammel

Regatten, Sport und Wettkämpfe

„Juelssand“ in Kanada

„Unser Damenteam ist mit großen Erlebnissen von der WM zurückgekehrt. Hier ein Auszug aus ihrem Blog auf <https://juelssand.wordpress.com/>:

Ankunft in Kanada!

Nach kurzer Aufregung am Hamburger Flughafen und einem ruhigen Flug sind wir dank CANUSA gut in Toronto gelandet. Von dort aus ging es mit einem Mietwagen nach Georgetown zu Angelika und Günter. Die haben uns für die nächsten zwei Wochen beherbergt. Die nächsten Tage haben wir uns Toronto angesehen. Dann sind wir zum Port Credit Yacht Club gefahren. Nach etwas Wartezeit kam Tommy, unser Vercharterer, in den Hafen gesegelt. Wir haben das Boot mit ihm gekrant, das Geschäftliche geregelt und sind dann nach Toronto gefahren, um Caren dort zu treffen und noch einen Drink in einer Rooftopbar zu nehmen.

Vermessung!

Boot, Mast, Segel etc., alles musste heute, wie immer bei großen Events, vermessen werden. Gerade bei den Europa- und Weltmeisterschaften wird vergleichsweise streng darauf geachtet, dass jedes Boot die Klassenvorschriften einhält. Mit dem eigenen Boot in die Vermessung zu gehen, ist ja in der Regel Routine. Man hat all seinen Kram zusammen, und wo es eng sein könnte, weiß man auch vorher. Ein fremdes Boot dagegen kann die eine oder andere Überraschung bereithalten.

Zunächst sollten die nicht einlamierten Ausgleichsgewichte dauerhaft fixiert werden, damit man nicht doch auf die Idee kommt, diese nachträglich zu entfernen. Es stellte sich jedoch beim Wiegen heraus, dass das Boot gar nicht so

leicht war, wie vorher angenommen und die Ausgleichsgewichte somit völlig überflüssig waren. Mit mehr Sorgen unsererseits war die Feststellung des Vermessers verbunden, dass der Kiel unseres Bootes leider ein bis zwei Zentimeter zu dünn sei. Die Vermesser waren jedoch sehr hilfsbereit und verwiesen uns auf Rossy, einen Bootsbauer aus der Gegend. Der begann noch am selben Abend damit, den Kiel aufzufüllen, so dass wir morgen vermutlich mit einem Kiel ganz nach Vorschrift die Vermessung beenden würden.

Vermessung die Zweite

Der Kiel war beim nächsten Vermessungsversuch immer noch einen Tick zu schmal, aber nachdem dann nochmal nachgebessert wurde, kamen wir im dritten Versuch durch.

Dies sollte allerdings nicht die einzige Baustelle





WEGENER JACHTWERFT

ES KOMMT AUF JEDES DETAIL AN.



Individuelle Yacht-Neu- und Ausbauten



Osmose-, Maler- und Lackarbeiten



Teakdecks, Holzmasten, Reparaturen



Rundum-Service und Winterlager

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



*Am Abend vor der Eröffnungsfeier (v.li.):
Carlotta, Caren, Laura, Lisa, Janne, Ann-Kathrin*

bleiben. Unser Mast war ca. zwei Zentimeter zu kurz, ebenso wie das Vorstag. Der Vermesser hatte jedoch direkt einen Schäkel zur Hand sodass die Länge des Vorstags schnell korrigiert war. Mit dem Mast hatten die Engländer das gleiche Problem, dieses auch schon gelöst und noch ein perfekt passendes Stück einer Kunststoffplatte übrig, welches sie uns überließen. Wir mussten also nur noch passende Löcher in die Schiene des Mastfußes bohren und die Platte anschrauben. Schwupps, war auch dieses Problem gelöst.

Der Sonntag begann sehr gemütlich. Auf dem Plan stand hauptsächlich Boot kranen und ein paar erste Probeschläge segeln. 500 Meter vorm Hafen empfing uns eine dicke Nebelsuppe. Daher

hatten wir noch ein bisschen Zeit für den Trimm des Riggs und für eine weitere Putzaktion. Gegen halb drei verzog sich dann der Nebel und wir sind raus auf den See, der so riesig ist wie ein Meer. Draußen waren dann schon ein paar andere J's, und wir suchten uns verschiedene Boote, um Höhe und Geschwindigkeit zu vergleichen. Auch die Manöver brauchten ein paar Veränderungen, um so routiniert wie auf unserer wunderbaren „Juelssand“ zu laufen.

Montag – Practice Race

Morgens zog sich wieder eine graue Nebelwand am Ufer entlang. Sie löste sich jedoch bis Mittag auf, so dass wir nach der ersten Steuermannsbesprechung und einigen Bootsarbeiten bei strahlendem Sonnenschein aufs Wasser fuhren. Nachdem wir dort ca. eine halbe Stunde auf Wind gewartet hatten, sind wir bei ca. vier Knoten erst ein paar Probestarts gefahren und anschließend das Practice Race. Zu unserer Freude konnten wir, was Höhe und Speed betrifft, gut mithalten, so dass wir den Trimm vorerst so belassen konnten.

Zurück an Land wurden wir mit Stegbier empfangen, bevor um 18 Uhr die Opening Ceremony losging. Während die kanadische Nationalhymne gespielt wurde, wurden die Flaggen der zehn teilnehmenden Nationen gehisst.

Dienstag – WM Tag 1

Heute wurde es ernst. Nach langer Vorbereitung, Anreise, etwas Urlaub, der Vermessung und dem Practice Race zählten ab heute alle Punkte.

Um 9.00 Uhr trafen sich die Segler zum Skipper's Briefing, danach folgten die Boote dem Startschiff auf den diesigen, flauen See hinaus. Wir hatten uns mit dem Damenteam „Seabags“ aus Maine zum Angleichen verabredet, also zum Vergleich des Bootstrimms an der Kreuz bezüg-

lich Geschwindigkeit und Höhe zum Wind. Wir stellten fest, dass wir etwas höher und langsamer zum Wind fuhren als die anderen Damen, somit also sehr drauf achten mussten, nicht zu langsam zu werden während unsere Gegner tiefer und schneller fuhren.

Der Wind hatte auf sich warten lassen, aber das Fünf-Minuten-Signal wurde pünktlich um 11:00 Uhr gesetzt. Der Wind blieb leicht und drehend. Der erste Start lief gut, und wir konnten eine freie Lücke zwischen den anderen 63 Booten ergattern. Mit besonderer Aufmerksamkeit auf unsere Bootsgeschwindigkeit konnten wir gut mitfahren, wählten jedoch die falsche Kreuzseite. Die Manöver liefen gut und auf den nächsten zwei Kreuzen lagen wir richtig, so dass wir noch einige Plätze gutmachen konnten. Zufrieden beendeten wir das erste Rennen auf Platz 33 und stellten erstaunt fest, dass die uns bekannten sehr guten Teams nicht in den Top 15 auftauchten. Zwischen den Wettfahrten briste es etwas auf. Wir entschlossen uns, die Riggspannung hochzudrehen. Dies stellte sich jedoch als Fehler heraus, denn kurz nach dem Start ließ der Wind wieder nach, und wir konnten nicht mit der Geschwindigkeit des Felds mithalten. So schlossen wir das Rennen gefühlt als letzter ab (als 54. von 63).

Mittwoch – WM Tag 2

Im ersten Rennen kamen wir nicht frei über die Startlinie und handelten uns zu viele teure Wenden auf der ersten Kreuz ein. Noch immer mussten wir uns sehr bemühen, Höhe und Speed mit dem Feld gleich zu halten und waren nicht immer erfolgreich – unser Charterboot scheint nicht so gut multi-tasken zu können wie unsere „Juelssand“ zuhause. So beendeten wir das Rennen recht unzufrieden, aber mit viel



Dicke Nebelsuppe über dem Ontariosee

konstruktiver Kritik, was in der nächsten Wettfahrt zu verbessern sei.

In der zweiten Wettfahrt fuhren wir einen super Start, doch leider konnten wir mit den Booten um uns herum nicht mithalten, sodass wir wieder gezwungen waren, uns durch das Feld zu wühlen. Auf den ersten zwei Kreuzen holten wir gut auf und befanden uns in der vorderen Hälfte. Leider ließen wir uns auf der letzten Runde vom pendelnden Wind austricksen und fielen auf einen hinteren Platz zurück.

Donnerstag – WM Tag 3

Auch dieser Tag begann ohne Wind. Diesmal sogar mit so wenig, dass schon an Land AP



Während einer Wettfahrt auf dem Downwind

gesetzt wurde. Gegen frühen Mittag fasste der Wettfahrtsleiter Mut und schickte uns bei einer noch sehr leichten Brise auf die Bahn. Dort angekommen, war aber schnell klar, dass es noch eine ganze Weile dauern würde, bis sich der Wind tatsächlich durchsetzte. Bei hochsommerlichen Temperaturen wurden zunächst noch ganz brav nur die Füße im Wasser abgekühlt. Schnell entwickelte sich jedoch ein regelrechtes Wettspringen ins kühle Nass.

Der erste Start gegen halb drei gelang uns ganz ausgezeichnet. Mit schönem Speed fuhren wir pünktlich über die Startlinie. Dann wurden wir kurze Zeit später über Funk als Frühstarter durchgesagt. Abfallen, Halse und noch einmal mit schönem Speed über die Startlinie, leider mit großem Abstand hinter allen anderen. Das Aufholrennen begann, und wir haben noch zwei Boote wieder eingeholt.

Im Anschluss wurde noch ein zweites Rennen angeschossen. Wir hatten ein paar Schwierigkeiten beim Start, fingen uns aber ganz gut und segelten eine gute erste Kreuz. Ärgerlicherweise drehte auf der zweiten Kreuz der Wind, und wir fanden uns auf der falschen Seite wieder. Den Rest erwähnen wir jetzt hier lieber nicht. Nach-



Warten auf Wind, Startverschiebung, Füße ins Wasser

dem wir recht spät im Hafen waren, stellte Laura noch einen Antrag auf Wiedergutmachung, da bei uns kein Einzelrückrufsignal zu hören war. Leider wurde dem nicht stattgegeben.

Freitag – WM 2017 Tag 4

Der Tag begann wie gewohnt mit Sonne und Ententeich. Trotzdem wurde pünktlich aufs Wasser hinausgefahren und anfangs sah es fast so aus, als ob das Rennen zeitig um 11:00 Uhr anfangen könnte. Doch wir mussten noch bis ca. halb eins warten. Wir starteten nicht gut, fuhren jedoch eine gute Nachstartphase, suchten uns eine Lücke, waren schnell und hoch und kamen im Mittelfeld an der ersten Luvtonne an. Im Laufe der nächsten zwei Runden holten wir noch einige Boote auf und beendeten die Wettfahrt mit einem 20. Platz – hoch zufrieden und sehr erleichtert.

In der zweiten Wettfahrt starteten wir nach dem Feld. Der Wind schief langsam ein. Nachdem kein Boot es schaffte, die Luvtonne innerhalb der ersten 40 Minuten zu runden, brach die Wettfahrtsleitung ab.

Sonntag – WM 2017 Tag 5

Zum letzten Mal für diese WM ging es raus auf den Lake Ontario. Das erste Rennen startete mit



*Im Gedränge: „Juelssand“ („Pinck“) mittendrin
(Foto: Veranstalter)*

einem riskanten, aber sehr guten Start. Kurz vorm Start drehte der schwache Wind nach links, so dass die Startlinie auf Backbordbug kaum zu überqueren war. Wir wendeten schnell und schafften es gerade, vor dem nachfolgenden Pulk hindurch zu segeln. Wir konnten uns frei segeln und erreichten die Luvtonne unter den ersten 20 Booten. Durch ein unsauberes Leetonnenmanöver und einen nicht genutzten Winddreher rückten wir noch einige Plätze nach hinten, beendeten das Rennen aber noch mit einem schönen 30. Platz.



*Das Damenteam mit Vercharterer Tommy Wharton
(Fotos: Juelssand-Team)*

Duschen, Deutschlandflagge zusammen mit allen andere Nationen und deren Flaggen zum Sonnenuntergang runterholen, Preisverteilung, Stander-Austausch, Abendessen. Die Party, auf die wir uns freuten, fiel deutlich bescheidener aus als erwartet. Also ging es früh in die Koje. Schlussendlich landeten wir auf dem 49. Platz. Vielen lieben Dank nochmal an alle, die uns unterstützt haben, um an diesem Event teilnehmen zu können: die SVAOe, CANUSA, PINCK, unseren Gastgebern PCYC, Angelika und Günter, Marg und Chris und Russel, Freunde und Familien,
Eure Juelssander

Elbe-Ausklang Regatta 2017

Viele Wetterberichte und Orakel wurden am 17. September von Wettfahrtleitung und Teilnehmern zu Rate gezogen. Allen gemein war die Aussicht auf wenig bis ganz wenig Wind und stattdessen für den späten Nachmittag Gewitter mit Starkregen und Hagel. Und so schickte unser Wettfahrtleiter Ulrich Dahm („Lui“) die Teilnehmer pünktlich mit dem ersten Start um 11:50 Uhr auf die Bahn. Es war ein Spinnakerstart elbab. Und – oh Wunder – es gab keinen Frühstart. Nur ein Teilnehmer startete mit dem ersten Start, obwohl er in die zweite Startgruppe gehörte. Er bemerkte aber seinen Fehler und kreuzte zurück.

Spinnaker und Blister standen und fielen wieder ein. Langsam quälte sich das Feld. Auch der zweite Start war mittlerweile erfolgt, gegen die Tide zur Tonne 118. Danach ging es kreuzenderweise in die Hahnöfer Nebelbe bis zur HN4. Mittlerweile hatte die Regattaleitung ein Einsehen (oder hat das drohende Gewitter bei der Entscheidung mitgeholfen?) und die Bahn verkürzt, so dass „schon“ an der gegenüber dem alten Hafen von Schnalle liegenden Tonne 125 Ziel war. Kreuzten die ersten Yachten noch elbauf, konnten die nächsten schon hoch am Wind den Weg zum Ziel nehmen. Der Wind drehte immer weiter und so wurden Spinnaker und Blister wieder herausgeholt und gesetzt. Über Hamburg wurde es Nacht, obwohl es noch Nachmittag war. Erstes Grummeln war zu hören und Blitze zuckten am Himmel. Mittlerweile durften die bunten Vorsegel wieder eingeholt werden. Der Wind frischte aus östlichen Richtungen auf, und ab ging es wieder an die Kreuz. Der Himmel wurde bedrohlich immer dunkler,



Gedränge beim Vorwindstart (Foto: Kay Rothenburg)



Mühsam quälte sich das Feld (Foto: Hartmut Pflughaupt)



Wenig Wind und gewittrige Wolken (Foto: Hartmut Pflughaupt)



Wenig Wind und verminderte Sicht (Foto: Kay Rothenburg)



„Ballerina 2“ schafft es um die Tonne (Foto: Kay Rothenburg)



J/80 „Heja“ höchst konzentriert (Foto: Kay Rothenburg)



„Havkarlen“ und „Swift“ (Foto: Tomas Krause)



Wenig Wind, viel Trimm: „Fun“ (Foto: Kay Rothenburg)

das Grummeln war in Donner übergegangen, die Blitze nahmen an Häufigkeit zu und schließlich fing es leicht an zu regnen. Dann war aber auch der letzte Teilnehmer im Ziel.

Die Bedingungen für diese Wettfahrt waren sicher nicht die besten. Marcus Boehlich, Mitglied der Wettfahrtleitung, sagte am Ende ganz richtig: „Das Leben der Wettfahrtleitung ist nicht immer einfach, und ihr solltet davon ausgehen, dass wir immer das Beste aus den jeweiligen Situationen machen wollen. Segeln ist aber ein Natursport, bei dem die Bedingungen nicht für alle immer perfekt sind. Daher bin ich froh über die Entscheidungsfreude unseres Wettfahrtleiters Lui, dass er diese Regatta überhaupt gestartet hat.“ Hartmut Pflughaupt

Pagensand 2017

Auch beim Straßenbahnfahren ist Erfolg nicht einfach zu haben

Als mich Dörte Stryi auf der Preisverteilung des SCOe fragte, ob ich über die Pagensand-Wettfahrt schreiben würde, da war ich völlig unschlüssig. Nach fünfeinhalb Stunden an der Pinne war mein Adrenalin-Spiegel auf dem Tiefpunkt, der Magen mit Spanferkel und Krautsalat beschäftigt. Mein Kopf war leer und ich deshalb auch bereit zuzugeben, dass mir im Augenblick jegliche Ideen dazu fehlten. Später, nach einigem Grübeln, ergab sich aus meinen Beobachtungen auf der Wettfahrt das folgende Resümee:

Diese Veranstaltung spiegelt wie kaum eine andere Distanz-Wettfahrt die uns im Tiderevier gebotenen bzw. noch verbliebenen Möglichkeiten. Die Regatta behielt mit 51 Meldungen auch 2017 ihre Anziehungskraft. Für die heu-

tige Zeit eine respektable Zahl – etwa im Vergleich zum Senatspreis. Aber auch nur, wenn man die Vergangenheit nicht mehr kennt: Das ist in etwa die Hälfte dessen, was in den 60er oder 70er Jahren um die namensgebende Insel segelte. Die heutige Flotte umfasst alles von der Jolle mit fünf Metern Länge (Pirat oder C 55) bis zum Seekreuzer mit 14 Metern. Das jetzige Format indes ist eine längere Bahn ohne Schikane. Berüchtigt für die Wettfahrt waren nämlich früher die Staus hinter Pagensand bei Tidenwechsel im Steinloch, wo die parkende Flotte groteske Situationen erlebte.

Wie einfach wir es dafür heute haben! Kaum ein Teilnehmer der letzten Jahre wird wissen, dass der Start früher – in den 60er Jahren – nicht am Yachthafen in Wedel, sondern auf der Twielenfleether Reede vor sich ging. Das hatte zwei Gründe: Zum einen, um Segler der Region Stade einzubinden, zum anderen, um eine bedeutend größere Flotte aus dem Fahrwasser zu halten. Deren Kurs führte um die gesamte Insel herum bis zurück nach Wedel.

Nun zu 2017: Vorhergesagt war uns Wind aus SSW mit Stärke 2 bis 3. Das machte „Straßenbahnfahren“ recht wahrscheinlich. Unvorhergesehene Segelmanöver waren also nicht zu erwarten. Aber doch war eine Planung vonnöten, wo auf welchen Kursen oder Abschnitten der Spinnaker (oder noch ein anderes Vorsegel) klar zum Heißen liegen sollte. Das bedeutete auch: Der sog. Aufzug bei Krautsand war ohne Probleme zu bewältigen, die Tonnenmanöver dort liefen einfach genug ab. Einen Beitrag lieferte unverhofft die Regattatonne bei 87: Sie lag ungewöhnlich nahe an der Tiefwasserkante – näher als jemals zuvor. Vielleicht wollte der Veranstalter keinen Teilnehmer veranlassen, sie auf dem

Rückweg auf der falschen Seite zu passieren. Die Wassertiefen am Schwarztonnensand waren höher als normal; es gab keine Festkommer. Nachteilig für alle Crews waren Dauerregen und schlechte Sicht. In den Segeln klebten fast dauerhaft alle Windfäden. Eine wirkliche Hilfe waren für mich nur Wollfäden am Want zur Korrektur falscher Schotstellungen. Das älteste, lehnigste und leichteste aller Vorsegel war mal wieder gefragt. Das Großsegel entleerte aus seinem Bauch über dem Großbaum den Wasser-Schwall im passenden Moment über die Crew, wenn der Steuermann sich vom Platz bewegte. Überraschungen auf der Bahn konnte es eigentlich kaum geben, sofern man die Großschiffahrt rechtzeitig im Blick behielt. Wer das verpennte, wurde von schnellen Gummibooten gescheucht. Die Waschpo war auch zur Stelle.

Mit Argwohn beobachteten wir die schnellen Hirsche, die mit Gennaker oder Spi aufkamen und an uns vorbei zogen. Namentlich Berend Beilken mit „Ballerina 2“ machte auf uns Eindruck. Später verriet er uns, dass er vier verschiedene Vorsegel benutzt hatte. Zum Sieg in seiner Gruppe reichte es dennoch nicht. Mich wundert, dass überlappende Reacher mit hohem Schothorn völlig aus der Mode gekommen sind. Manche Schiffe hatten – trotz ihrer verdoppelten Segelfläche unter Spinnaker – recht wenig Gewinn an Fahrt davon.

In meiner eigenen Prognose, teils gespeist aus eitler Hoffnung, teils untermauert aus Erfahrungen der letzten 50 Jahre, sah ich noch mehrere Folkes berechnet unter den ersten zehn enden. Damit lag ich aber fix daneben. Denn es fehlte der gehörige Druck aus einer homogenen Gruppe, die sich gegenseitig antreibt: Der Abstand untereinander wurde dafür über die

Dauer von fünf Stunden einfach viel zu groß. Beim „Straßenbahnfahren“ zieht sich das Feld trotzdem noch recht weit auseinander. Die Fünf-Minuten-Abstände zwischen den vier Startgruppen können das nur teilweise ausgleichen. Wie wirkten sich die unterschiedlichen Geschwindigkeiten aus? Wir im Folkeboot rundeten die Tonne 87 gleichzeitig mit dem Schnellsten der Gruppe 4, „Edelweiss“, der damit den Aufzug schon hinter sich ließ und den Heimweg antrat – gegen die Tide. Mithin erlebten alle Boote später den langsam beginnenden Tidenwechsel an sehr verschiedenen Orten, etwa zwischen Pagen-Süd und der Radarstation vor Hetlingen.

Der klare Sieger nach berechneter Zeit war „Käpten Brass“ von Jan Werber, ein altbekannter 6 KR Stahlbau aus den 50er Jahren, ein Typus, inspiriert von Hein Garbers – hier im kleineren Format. Ein solcher Spitzgatter segelt sehr effektiv unterhalb der Rumpfgeschwindigkeit; besonders bei glattem Wasser ist die Wellenbildung gering und der Abriss am Heck ideal. Sein größter Vorteil: Ein hohes Rigg. Die Holepunkte aller Vorsegel liegen außen auf der Reling und nicht am Aufbau.

Den 2. Schnelligkeitspreis gewann – für viele überraschend – eine O-Jolle. Die zog sich konsequent – unter Missachtung des Stromvorteils – in Lee aus ihrem Start Eins. Bei ihrem einfachen Rigg entfallen gänzlich jene Fehler, die – typisch für halben Wind – vielfach bei ungenauer Abstimmung zwischen Groß- und Vorsegel entstehen.

Den dritten Schnelligkeitspreis gewann das Folkeboot „Fun“ (des Autors. Red.). Dessen Skipper verweist auf seine jahrzehntelange Erfahrung, seine akribische Vorbereitung und auch auf eine über 20 Jahre alte Brüder-Fock. Helmut

Platzoeder rechnete und zeichnete deren Profile damals noch auf Papier, und die wurden später durch längeres eigenes Tifteln (auftrennen und neu vernähen) weiter optimiert. Das Tuch ist überhaupt nicht müde und ist noch immer viel zu schade fürs Altenteil oder den Müll.

Andere Überraschungen auf der Preisverteilung hielten sich jedoch in Grenzen. Alle üblichen Verdächtigen kamen ins Rampenlicht. Das führt dann auch zur Häufung einiger Wanderpreise. Auf der „Pagensand“ sind eben fast alle bekannten Elbsegler vertreten, und die meisten von ihnen waren auch wegen ihrer immensen Erfahrung wieder vorne. Aus der SVAOe z.B. Körling/Gustafsson mit „Swift“, Berend Beilken mit „Ballerina 2“.

Im Herbst 2017 können die übrigen Elb-Vereine konstatieren, dass ihnen der SCOe mit dieser Veranstaltung den Rang abgelaufen hat. Elbseg-

ler lieben Veranstalter, deren Absichten von vorn herein klar sind. Verlierer im Zuspruch waren 2017 jene Vereine, die von den Teilnehmern erst am Startschiff Last-Minute-Entscheidungen zur Bahn und zur Strategie abverlangen. Oder Veranstalter, die eigentlich die Flexibilität der Teilnehmer fördern wollen und deshalb immer neue Bahnen erdenken, die dann aber auf die eingetretene Wetterlage leider doch viel zu wenig Rücksicht nehmen.

Klaus Pollahn

Internationale Deutsche Meisterschaft der RC-Laser **Bernd Blohm, SVAOe, bester Deutscher**

Wie heißt es so schön: je oller, je doller. Ich kann es ja nicht lassen. Nach Minicupper und Micro-Magic habe ich mir noch einen Laser zugelegt.



FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN

Eine Länge voraus.



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



Start der RC-Laser



Feldlager an der Startbrücke

Die möglicherweise vorhandene „midlife crisis“ geht aber nicht so weit, dass ich mich in einen Neopren gezwängt auf dem bekannt kippeligen Einhandboot unter Wettbewerber mische, die im Alter meiner Tochter sind. Ich bleibe beim „Daumensegeln“ und habe mir daher einen RC-Laser zugelegt: Maßstab 1:4, Schot und Ruder bequem von Land aus zu steuern. Man bleibt weitgehend trocken, und wenn mehr Wind kommt, wird kurzerhand das nächst kleinere der vier Riggs draufgestellt. Der interessierte SVAOe-er konnte diese Boote schon seit zwei Jahren bei der alljährlichen Tannenbaum-Regatta bewundern.

Diese Aussicht ließ mich im November 2015 zur Tastatur greifen und im Internet-Shop den Laser bestellen. Zugegeben, ich hatte bislang wenig Zeit, das Boot zu bewegen. Leider konnte ich

aus Zeitmangel in den letzten eineinhalb Jahren nur zu zwei Regatten fahren. Es reichte aber für die Starterlaubnis bei der in diesem Jahr erstmals ausgetragenen „Internationalen Deutschen Meisterschaft“. Der RC-Laser ist seit kurzem eine offizielle DSV-Klasse und daher auch die höchst offizielle Bezeichnung. Wie beim Vorbild gibt es den RC-Laser rund um den Globus in allen Ecken der Welt. Er ist ob seiner Einfachheit sehr beliebt und wird von sehr guten Seglern gesegelt. Die alle zwei Jahre stattfindende WM wird dieses Jahr in Australien ausgetragen.

Da die IDM 2017 in Lembruch am Dümmer stattfand, hatte ich mich entschlossen, mal dabei zu sein und Erfahrungen zu sammeln. Mit Tjakko Keizer und Klaas Spaargaren waren aus den Niederlanden der amtierende Weltmeister und der Dritte der WM 2015 angereist. Der Vizeweltmeister und amtierende Europameister Dave Fowler aus England war auch zugegen. Dazu unter den deutschen Seglern nahtlos die acht Besten der Rangliste 2016.

Alles in allem führten so am Freitag, 4.8.2017, insgesamt 26 Segler aus vier Nationen ihre Boote und Segel dem gestrengen DSV-Vermesser unter die wachsamen Augen. Beim Laser ist im Grunde nur Segeln mit dem ausgelieferten Modell erlaubt. Alle Bauteile sind im Original vom Hersteller zu verwenden. Nichts darf verändert werden. Sogar die Geschwindigkeit der Segelwindsch wird gemessen. Nicht, dass noch einer pumpt!

Am Sonnabend ging es los: In zwei Gruppen wurde nach einem speziellen System zur Abwicklung von Modellregatten gestartet. Zu meinem größten Erstaunen konnte ich den ersten Lauf gewinnen. Danach blieb ich mit guten Ergebnissen immer in der A-Gruppe, und die

Nervosität stieg mit jedem Rennen. Geht da doch was? Bei DER Konkurrenz?

Dann ein 13.! Sch..., na, mal sehen. Dann wieder Erster. Es ging auf und ab. Nicht nur auf dem Wasser, weil aufländiger Wind mit ordentlichen Dümmer-Wellen echtes Hochsee-Feeling verbreitete. Auch das lange ruhig geglaubte Nervenkostüm kam etwas in Wallung...

Am Ende des ersten Tages zur Halbzeit stand dann Bernd Blohm hinter dem Weltmeister auf dem zweiten Rang. Nie erwartet und mehr oder weniger ungläubig von der „deutschen Elite“ betrachtet. Bei einem netten Grillabend musste ich dem Einen oder Anderen mal meinen seglerischen Hintergrund erklären. Unter anderem konnte ich berichten, dass ich bereits 1983(!) mit Jahn-Peter Gnass in eben diesem Segel-Club Dümmer in Lembruch schon an einer Piratenregatta teilgenommen hatte.

Dann kam der Sonntag. Mit deutlich mehr Wind kamen auch noch mehr Wellen. Dazu kam noch etwas Gras, welches sich am Dümmer gern mal bei wechselnder Windrichtung und Stärke selbstständig macht und irgendwie von Kielen und Rudern angezogen wird...



*Scharfe Kreuz auf dem Dümmer
(Fotos: Bernd Blohm)*

Aber wir wollen und dürfen es nicht auf das Gras schieben. Eher kommt der Kopf ins Spiel, wie bei jedem Wettkampf. Schlussendlich gewinnt immer der, der mental die größte Stärke aufzuweisen hat. Leider muss ich festhalten, dass ich es diesmal nicht war. Zuviel ging mir durch den Kopf: Neues Boot, kein Training, trotzdem schnell, kann das angehen? Es war dann eben nicht ausreichend für eine IDM mit Top-Besetzung. Aber den „kleinen Titel“ als schnellster Deutscher konnte ich dann doch noch für mich entscheiden. Wenn es auch der schmerzliche vierte Platz insgesamt war, so bin ich mit dem Ergebnis extrem zufrieden.

Der Makler für Klassiker.



A & A Klassische Yachten · Haidrath 3 · D - 21521 Wohltorf
Inhaber: Alf Babendererde · info@babendererde.de · +49 (0) 172 400 6543
www.Aunda-Klassische-Yachten.de

So stand nach einem gelungenen Wochenende die folgende Reihenfolge für die erste internationale deutsche Meisterschaft der RC-Laser fest:

1. Tjakko Keizer, NED 180, WSV Aalsmeer
 2. Marcel Bleeker, NED 26, KZC Rotterdam
 3. Taco Faber, NED 01, RC-Laser NED
 4. Bernd Blohm, GER 19, SVAOe
 5. Stefan Gote, GER 103, Seglervereinigung Hüde
- Mein Dank geht an die vorbildliche Organisation des SC Dümmer! Hier zeigten sich Jahrzehnte an Regattaerfahrung incl. der „Landbetreuung“ im Clubhaus mit bester Verköstigung an zwei Abenden!

Es war eine sehr gelungene Veranstaltung. Ich denke, ich werde weiterhin im RC-Laser aktiv bleiben. Nächstes großes Ziel ist die Europameisterschaft 2018 am Zwischenahner Meer.

Bernd Blohm

Jugend

Optipokal 2017

Bei ruhigem Herbstwetter fand der diesjährige Optipokal auf der Alster statt. Als Anfängerregatta bot die Regatta für die Neulinge im Regattageschehen super Bedingungen, und so erreichten alle das Ziel. Es musste auch weniger als die letzten Jahre auf dem Wasser ge-coached werden – nur ein Opti kam ab und zu vom Weg ab. Für die erprobten Regattateilnehmer hätte gerne mehr Wind sein können, und wenig Gewicht hatte eindeutig einen Vorteil. Neu war dieses Jahr, dass vorweg eine Feva-Gruppe mit fünf Teilnehmern startete. Somit gab es vier Startergruppen.



Tonnenmanöver: Bjarne Menk mit „Lavel“



Auf der Regattabahn: links Theo Bublitz mit „Smee“ (10261) und rechts Mieke Kaiser mit „Louwiki“ (11663) (Fotos: Wiebke Kaiser)



Daniel Rüter übergibt den diesjährigen Optipokal an Julius Prahm vom NRV (Foto: Andreas Kaiser)



Maya Alt mit „Mausey“ (Foto: Wiebke Kaiser)

Am Ende gab es viele glückliche Gewinner von großen und kleinen Preisen. Die Tombola bot eine große Auswahl. Ergebnisse finden sich unter manage2sail.de. In einem Feld mit starker NRV- und MSC-Teilnahme wurden beste SVAOe-er: In C1: Nis Daniel, in C2: Maya Alt und in B: Theo Bublitz. Herzlichen Glückwunsch allen Regattateilnehmern!

Zum ersten Mal dabei waren: Jaron Carp, Jakob Doerffer, Samuel Haack Witt, Filippa und Moritz Nugent und Thore Taschendorf. Sie haben damit die praktische Jüngstenscheinprüfung bestanden. Außerdem bestanden haben dieses Jahr Madita Schnabel und Linus Köckritz. Herzlichen Glückwunsch!

Der Dank der Optigruppe gilt wieder dem unermüdlichen Einsatz des Wettkampf-Schiedsrichter-Teams um Daniel Rüter und Johann Huhn sowie den Helfern im Hintergrund wie Sven Becker, Arno Bublitz, Jule und Thomas Lyssewski und natürlich allen Eltern und Spendern.

Ein großes DANKESCHÖN!!!

Am Rande des Geschehens des Optipokals ließ sich Hannes Selig auf dem Steg der Alsteranlage blicken. Er hatte dankeswerter Weise im Winter und im Laufe der Saison drei Optis grundüberholt: „Humpty Dumpty“, „Bengelchen“ und „Grüne Welle“ erfreuen sich eines neuen Outfits. Nun am Ende der Saison konnte er sein Werk in Aktion und vollem Einsatz sehen. Die Kinder freuten sich ebenso wie die Trainer über diese großartige Unterstützung.

Wiebke Kaiser,
Jüngstenobfrau



Wiebke bedankt sich bei Hannes Selig für großartige Unterstützung (Foto: Andreas Kaiser)

Messer, Gabel, Wasserschutzpolizei und der Zug der Admirale Was Optikinder auf der Elbe erlebt haben

Auch dies Jahr haben wir wieder eine Elbeausfahrt gemacht. Acht fortgeschrittene OptiseglerInnen waren am 16. und 17. September unterwegs zum Auberg, um dort in der Wildnis zu zelten. Mit Elternunterstützung wurden die Optis nach Wedel gebracht und zusammen mit

Begleitboot „Ben“ gewassert, der „Falke“ als zweites Begleitboot dazu geholt und der Weg auf die Elbe angetreten.

Bei achterlichen Winden war der Hinweg schnell geschafft, die Elbinsel war eine Woche vorher bei einer „Sommerwindflut“ ein Meter unter Wasser gewesen, das konnte noch am vielen Schwemmgut auf unserem Zeltplatz erkannt werden. Die Temperaturen an dem Wochenende waren moderat, so dass Schwimmen ganz entfiel und das beliebte Ringfahren hinter dem „Ben“ auch nicht von allen gewünscht war. Die Rückfahrt war bei Flut eine leichte Kreuz mit Schleppleinlagen. Die über Hamburg aufziehenden Gewitterwolken entluden sich dann leider doch über uns, als wir gerade in Wedel beim Einpacken waren. Vielen Dank an Aaron und Arno für die Begleitung.

Ja, und die Überschrift:

Messer und Gabel sind fürs Essen wichtig und sollten von den Kindern mitgebracht werden, explizit mit Ausrufungszeichen in der Ausschreibung aufgeführt. Beim nächsten Mal klappt es bestimmt besser...

Die Wasserschutzpolizei erkannte die guten Fähigkeiten der Kinder an – bat aber doch, vor einem aufkommenden Großcontainerschiff auf die Nordseite des Fahrwassers zu gehen. Das wollten wir eh...

Der Zug der Admirale (lat. Vanessa atalanta), einer Schmetterlingsart, ist uns aufgefallen. Diese Flattermänner ziehen in Massen im Spätsommer in den Süden. Achtet nächstes Jahr auf der Elbe darauf, dort kann man es besonders gut beobachten.

Birgit Rothe und Jan Hauschildt



Drei Optikinder auf Reisen Zum Joersfelder Opti Cup in Berlin

Diesmal ging es in die Hauptstadt. Es ging um den Joersfelder Opti, der vom 9. auf den 10. September 2017 auf dem Tegeler See ausgesegelt wurde. Dank Marthas Kontakten im neuen Verein wurden Nils und Mieke in die dortige Optigruppe kurzerhand integriert, und so ging es nach später Ankunft der Optis auch schon los. Nach dem Slippen in die Havel wurden



*Mieke, Martha mit Pokal und Nils an der Havel
vor dem Startponton des JSC*

die Optis in den Tegeler See geschleppt, um dort im Dauerregen drei Wettfahrten zu segeln, während die kleinen Brüder auf Großstadtsafari gingen und das Brandenburger Tor und den Reichstag entdeckten.

Am nächsten Tag zeigte sich Berlin von einer freundlicheren Seite, und die letzte Wettfahrt fand statt. Bei herrlichem Sonnenschein konnten die Optikinder ihre Erfolge feiern und waren um eine Erfahrung in einem neuen Revier reicher. Martha bekam als Geburtstagskind einen Erinnerungspokal für ihren 19. Platz von 50 Teilnehmern, Mieke war auf Platz 28 und Nils auf Platz 38 gelandet. Dieses Mal waren die Drei nun



*Flau wie auf dem Schwanenteich
(Fotos: Wiebke Kaiser)*

so weit weg aus dem Hamburger Dunstkreis, dass es leider kein Wiedersehen mit Kindern aus anderen Vereinen gab. Dafür wissen wir nun, wo Martha abgeblieben ist. Vielen Dank an den JSC für die freundliche Aufnahme! Wiebke Kaiser

Kutterzirkus 2017

Eine alte Tradition lebt weiter

Das erste Wochenende im September im Hamburger Yachthafen: Es ist Yachthafenfest und alle feiern, aber eine kleine Gruppe von Seglern nimmt am Kutter-Circus der SVAOe teil. Start des Kuttersportfestes mit einer Schikane-Aufgabe:

- Kauft euch eure Pinne. Die Pinne, die ihr schon gestern den glaubwürdigen und vertrauenswürdigen Funktionären überlassen habt, haben diese bereits in einer verruchten Hafenspelunke versetzt. Zum Glück ist aber heute Morgen der Flohmarkt auf dem Yachthafenfest, vielleicht findet ihr ja etwas, mit dem ihr euren Kutter steuern könnt, vielleicht will ja auch jemand eure geliebte Kutterpinne schon wieder verhöhern.
- Wer also auf dem Flohmarkt etwas Passendes gefunden hat, kann mit den Übungen zu Lande am Aufenthaltsraum beginnen. Bitte anmelden, die erste Mannschaft wird belohnt. Ehrwürdige Funktionäre hatten die Pinnen wohl schon am Vorabend beim Yachthafenfest versetzt. Gegen Zusagen für ein wenig Winterarbeit können die eigenen Pinnen wieder erstanden werden und die Übungen zu Lande können beginnen. Knoten, Spleißen, Leine werfen und Fragen zur Gesetzeskunde müssen beantwortet werden und vieles mehr unter den Augen der kritischen Funktionäre. Aber nicht nur die schauten interessiert zu, auch die vielen Gäste des Yachthafenfestes. Zum Mittag startet die Plünnenwettfahrt mit einer Segelanweisung, die von den Seglern



Seemann
& Söhne

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

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

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

interpretiert werden muss. Natürlich bedarf es ein wenig Kreativität, um sie verstehen zu können und den bis dahin unbekanntem Zielhafen zu entdecken.

Plünnenregatta:

1. Es kann alles hochgezogen werden, was Vortrieb bringt, auch Pullen ist erlaubt. Gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern gelten die Regeln der KVR und der SeeSchStrO, ihr selber segelt natürlich nach WR.
2. Ihr startet in die Richtung, in der die Quelle des großen Stromes, auf dem wir uns bewegen, liegt. An Backbord findet ihr dann eine Institution die seit 1952 die Hamburg anlaufenden Schiffe begrüßt. Weiter geht es stromaufwärts. Ebenfalls findet ihr an Backbord ein Kraftwerk, in den Jahren 1961 bis 65 erbaut von den damaligen Hamburgischen Elektrizitätswerken. Der Brennstoff Steinkohle sorgt für viel Streit, nicht nur bei den Anwohnern. An Steuerbord kommt ein Radarturm in Sicht. Dieser ist Teil der Radarkette, die Schiffe von der Außenelbe bis in den Hamburger Hafen lotst. Er steht in einem Naturschutzgebiet, Achtung: Betreten verboten. An Backbord steht ein kleines unscheinbares Quermarkenfeuer, wieviel Sektoren hat es? Die Anzahl gut merken! Steuerbord voraus macht ein Süßwasser-Watt den Fluss deutlich breiter, es gilt als das größte Europas, entstanden ist es nach der Schließung der alten Süderelbe. Durch dieses Watt, das auf der Ostseite durch das Werk eines großen Flugzeugherstellers begrenzt wird, führt ein Fahrwasser. Hier mündet ein Nebenfluss in den großen Strom, der die angrenzende Marsch am südlichen Ufer, bekannt durch seinen Obstanbau, in die 1. und 2. Meile teilt.
3. In diesem Fahrwasser befindet sich unsere Wendemarke: Die Wendemarke ist an Steuerbord zu runden, gekennzeichnet ist diese mit den Buchstaben Echo Zulu und einer Zahl. Wie viele Sektoren hatte das Quermarkenfeuer nochmal?
4. Es geht weiter, Generalkurs Helgoland. An Steuerbord ein Strand einer Insel, die an ein weit verbreitetes Nutzvieh erinnert. An Backbord kommt eine JVA in Sicht, mittlerweile nur noch für Jugendliche, also benehmt euch. Dieses Gefängnis wurde auf einer Insel errichtet, der kleine verschlickte Hafen erinnert an die Insellage, von hier aus wurde die Insel versorgt, bevor die Deichlinie vorgezogen und über die Insel gezogen wurde. Voraus kommt das Hauptfahrwasser wieder in Sicht. Wenn alles gut läuft, läuft der Strom schon mit, also nutzt ihn. Ihr nähert euch der Elbekreuzung 2. Die Elbekreuzung 2 ist eine zwischen 1976 und 1978 errichtete 380-kV-Drehstrom-Freileitungskreuzung der Elbe, die 1978 in Betrieb genommen wurde. Die Tragmasten mit einer Höhe von 227 m gelten als die höchsten Hochspannungsmasten Europas. An Backbord befindet sich die letzte Reede vor dem Hamburger Hafen und gleich dahinter ein stillgelegtes Atomkraftwerk. Wir wollen an das gegenüber liegende Ufer. Vorbei an dem Deichvorland, nach dem ein Vereinsboot der SVAOe benannt ist, deren attraktive Crew auch schon mal einen singenden Hamburger Segelmacher inspiriert hat. Hauptsache, Ragna behält den Pulli an. Der kleine Leuchtturm, ein gern genommenes Fotomotiv, ist außer Betrieb, auf älteren Seekarten ist noch die Kennung mit Ubr. w/r/gn. bezeichnet. Hier geht es rein, an Backbord eine Inselgruppe, die eine Binnenelbe vom Haupt-

strom trennt, benannt nach unserem Zielhafen. Der Zielhafen ist durch ein kurzes, von Priggen gesäumtes Fahrwasser zu erreichen. Im Hafen seht ihr schon die blaue Zielflagge.

Dieser Hafen wurde von den vier teilnehmenden Mannschaften sicher angesteuert, von einem Kutter früher, von dem anderen später. Willkommen in Haseldorf, einem Hafen, der mittlerweile von Kielschiffen nur noch bei Hochwasser anzulaufen ist und auch von den Kutterseglern in der letzten Zeit kaum noch frequentiert wurde, also mal was Neues. Hier mussten die Funktionäre von den Seglern verköstigt werden, von einem wohlgelungenen Menü bis doch recht einfacher Kost war wieder alles dabei.

Nach einem guten Frühstück konnte der Sonntag beginnen, auf zur Wettfahrt. Leider ohne Wind. Vor der Drommel sollte gestartet werden, es kam aber kein Wind auf, nach einiger Wartezeit wurde die ganze Armada wieder elbauf geschleppt, auch die geplanten Übungen zu Wasser machten bei den Windverhältnissen keinen Sinn. Also ging es wieder in den Yachthafen zurück, hier wurde alternativ noch ein Wettpullen in die Wertung mit eingebracht. Damit stand der Sieger des diesjährigen Kutterzirkus fest: Die „Möwe von Köhlfleet“ (SCOe) gewann mit 44,91 Punkten vor der „Teufelsbrück“ (SVAOe) mit 43,84 Punkten, es folgten die „Finkenwerder“ (TuSF) und „Elmsfuer“ (SVN). Sven Becker

Ausfahrt der Jugendabteilung nach Eckernförde

Zum Ende der Sommerferien begann auch dieses Jahr wieder unser Wochenende in Eckernförde. Nachdem die Kuttersommertour ausgefallen und es in den letzten Wochen durchaus regnerisch gewesen war, hatten alle gute Laune und freuten sich auf die letzten Ferientage an unserem Ostsee-Standort in Eckernförde.

Freitagmorgen ging es in Hamburg los: Zwei Fevas aufladen, die Segler auf die Autos verteilen und das Motorboot nicht vergessen. Die „Teufelsbrück“ lag schon in Ecke, der Kutter war im Anschluss an die erfolgreiche Kieler-Woche-Teilnahme dorthin überführt worden. Angekommen an der Ostsee begrüßte uns schon die Sonne – also Boote klarmachen und segeln. Die ersten Wochenendler am Steg begrüßten uns und umsorgten uns auch sogleich; hier sind unter anderen wieder Annemarie und Peter Stamp zu nennen.

Unsere Teilnehmer bestanden aus Kutterseglern, Neueinsteigern in den Kutter und fortgeschrit-



Auftakeln der Fevas am Strand



Zu Beginn: Knoten üben



Webleimestek übt man am Geländer



*Mit der „Teufelsbrück“ auf der Förde
(Fotos: Sven Becker)*

tenen Optiseglern. Die Segelmöglichkeiten wurden reichlich ausgenutzt, alle zehn teilnehmenden Segler waren abwechselnd auf den Booten unterwegs.

Mit Grillen und Hot-Dog-Backschaft gingen die Tage zu Ende, am Sonntag, nach einem guten Frühstück, wurde der Kutter nach Kiel überführt. Hier wurden Jan, Ben und Nils eingesammelt, und es ging wieder nach Hause. Die Kuttersegler brachten die „Teufelsbrück“ an den nächsten Tagen durch den Nord-Ostsee-Kanal in ihren Heimathafen zurück. Sven Becker

Zur Kieler Woche mit den Optis

Wie jedes Jahr findet am „Kieler Woche-Auftakt-Wochenende“ der LÆSØ RENDE CUP in Heikendorf an der Kieler Förde statt. Dieses Jahr zum 24. Mal am 17. und 18. Juni! Martha, Nils und ich waren auch dieses Jahr wieder mit dabei!

Bei sehr viel Sonne, Hitze, perfektem Wind – zumindest am ersten Tag – und beim ersten Sonnenbrand im Jahr starteten wir die Regatta am Sonnabendmorgen. Da wir vom Trainingslager in Borgwedel – organisiert vom SVSH – viele Kinder und Trainer kannten, hatten wir bei der Regatta eine super Regattabetreuung. Am Sonntag war leider sehr wenig Wind, aber das war nicht schlimm, denn wir konnten die ganze Zeit der Parade der großen Schiffe auf der Förde zugucken. Insgesamt sind wir sechs Wettfahrten gesegelt und waren insgesamt 31 Boote. Martha hat den 21. Platz ersegelt, Nils den 25. Platz und ich bin 15. geworden. Es hat uns sehr viel Spaß gemacht, und wir freuen uns auf das nächste Mal!

Mieke Kaiser



Start vor Heikendorf



11663 Mieke Kaiser, 13261 Martha Dingeldein



An der Bahnmarke gewohnte Enge



Klein und Groß



Am Begleitboot wie die Ferkel an der Sau



Mit Urkunden der Siegerehrung vor dem Feuerschiff „Læsø Rende“ - namensgebend für die Regatta (Fotos: Wiebke Kaiser)



Martha mit „Eule“, Mieke mit „Louwiki“, Nils mit „Alsterperle“ in der Hafeneinfahrt Heikendorf

Fahrtensegeln

Tour d'Atlantique

Aus dem Blog der „Rode Zora v. Amsterdamm“ von ihrer großen Rundreise 2017/18

In Heft 5-2017 der SVAOe Nachrichten hatten wir die „Rode Zora“ auf ihrem Weg bis Falmouth begleitet. Anschließend sind sie bis Lissabon gesegelt, dann nach Madeira und ab etwa Mitte Oktober liegen sie in Teneriffa. Wir bringen hier Ausschnitte aus ihrem Blog auf <http://haas-altona.de/atlantik/>. (Red.)

Tolle Junge Leute

17. Oktober 2017

Im Film „Das Boot“ gibt es fast am Ende eine besonders eindrucksvolle Szene: Das Boot liegt schon seit Stunden in über 250 m Tiefe auf Grund und ist schwer beschädigt. Sauerstoff und Strom gehen zu Neige. Es ist eiskalt und von überall tropft das Wasser. Bis auf wenige liegen die Mannschaften in den Kojen und atmen durch Kali-Patronen. Die Lage erscheint aussichtslos und die meisten haben wohl mit ihrem Schicksal abgeschlossen. Da kommt der Leitende Ingenieur auf die Brücke und berichtet dem Kommandanten, dass die Maschine repariert und alle Lecks gestoppt seien. Der Kommandant murmelt nur: „Gute Leute muss man haben!“

Zurück in die Realität und auf das Vorschiff der „Zora“ einige Meilen vor Madeira: In vollständiger Dunkelheit sind wir aus dem Windschatten der Insel gekommen und in der Beschleunigungszone ist der fast 50 m² große Klüver aus der Rollanlage geflogen. Keiner von uns kann einschätzen, wie stark der Wind gerade ist, aber

das Heulen im Rigg ist eindrucksvoll. Juri und der Skipper versuchen, das wild schlagende Groß zu bändigen, ein Reff einzuziehen und das Stagesegel zu setzen. Ölzeug haben wir nicht an. Dafür war keine Zeit. Immerhin sind wir gut gesichert mit Sicherheitswesten und Lifelines. Trotzdem, harte Arbeit!

Da juchzt Juri auf: „Vorschiff ist soooo geil!“ Der Skipper kann das gerade nicht ganz nachvollziehen. Aber so sind die jungen Leute: Einfach toll. Eine kleine Herausforderung und schon wachsen sie über sich hinaus.

Wenige Tage später auf Teneriffa lernen wir Kees van Zon und Erwin Rekers kennen, beide um die 22 Jahre alt. Sie haben sich günstig ein heruntergekommenes 44-Fuß-Schiff gekauft und in zwei Jahren von Grund auf saniert. Dabei haben sie alles selber gemacht. Nun sind sie unterwegs und hoffen, dass sie mit ihren Ersparnissen um die Welt kommen. Sollte das Geld ausgehen, wollen sie ihre praktischen Erfahrungen anderen anbieten und so ein wenig Geld verdienen. Der Skipper findet das toll und gibt ihnen gleich ein paar Sachen auf der „Zora“ zu tun. Die billigen, einfachen Lösungen, die sie für das eine oder andere Problem finden, beeindrucken.

Der Skipper hat das Glück, immer mal wieder mit diesen jungen Leuten zu segeln. Sie sind ehrgeizig, witzig, stark, ausdauernd und vieles andere mehr. Man kann sich ruhig in die Kojen legen und ihnen das Schiff überlassen. Nur wenig kann der Skipper selber vielleicht noch besser – z. B. Kochen bei viel Welle. Aber auch dieser Vorsprung schwindet.

Tja, Gute Leute muss man eben haben!

Tobias Haas

Ostseerunde mit „Land in Sicht“ 4. Fortsetzung des Blogs und Schluss

Ein Grad entscheidet über Stein oder nicht Stein

20/07/2016 Diesem weisen Spruch eines alten Freundes folgend, segelten wir heute bei fantastischem Segelwetter durch die Schärenlandschaft östlich von Helsinki. Irgendjemand hatte den Inhalt eines Katalogs für Ferienhäuser in die Landschaft projiziert. Und wir hatten den ganzen Tag Gelegenheit, über die perfekte Kombination von Schäre, Bootsanleger und Ferienhaus zu philosophieren. Nun liegen wir vor perfekter Kulisse in Porkala. Der Blick schweift über kleine Inselchen, viel Grün und ab und

an einen Felsen. Vor uns springen die Fische aus dem Wasser, und hinter uns hüpfen nackte Männer aus einer Sauna. Einzig die Wassertemperatur von 12°C trübt die Idylle.

Land sechs

06/08/2016 Angekommen in Schweden. Unglaublich, die Reise geht weiter. Ich erinnere mich noch gut, wie ich das Foto geschossen habe. Es war auf der hanseboot mit Ostsee-Enthusiasten, die sich überlegten, welche Orte sie ansteuern werden. Nun waren wir „da ganz rechts“ und es fühlt sich schon wieder so weit weg an. Unsere heutige Position wird die nördlichste unserer Reise sein: 63°41,0 N 20°18,2 E. Wir freuen uns auf die Häfen, die noch kommen und vor allem freuen wir uns auf Schweden. Es

zuverlässig • schnell • 1A-Qualität • gute Preise • vor-Ort-Service

Werftqualität von A-Z

- Teakdeck / Refit
- U-Schiff & Lackierungen
- Yacht- und Bordtechnik / Navigation
- Begutachtungen / Versicherungsschäden
- Reparaturen von Motor- und Segelyachten GFK / Holz

seit
21 Jahren

AT YACHT & TECHNIK 
ANDREAS TEMPEL

Bootsbaumeister Andreas Tempel
Pracherdamm 129 • 25436 Heidgraben
Tel.: 04122-90 50 32 • 0171-421 74 33
Mail: info@yachttechnik-tempel.de
www.yachttechnik-tempel.de

ist das erste Land auf dieser Reise, welches wir schon mal auf eigenem Kiel besucht haben. Ein paar schwedische Kronen lagen sogar noch in der Navi-Ecke.

2.000 Meilen

06/08/2016 Maschinenfahrt bei Regen, Frühstück auf dem Wasser und eben die 2.000ste Meile auf der Logge durchrauschen gesehen. Ahoi

Höga Kusten im Regen

13/08/2016 So langsam aber sicher geht unsere Reise immer weiter nach Süden. Leider ist uns das Wetter gerade nicht besonders hold. Von Höga Kusten haben wir leider nicht sooooo viel gesehen, doch das, was die Wolken und der Regen dann doch preisgaben, ist sehr beeindruckend.

Als wir morgens in Köpmannholmen (super geschützter Hafen) ablekten, schnackte ich kurz mit einer Frau eines schwedischen Nachbarbootes, und auch sie schwärmte von Häggvik. Also im Regen und bei gefühlten Minusgraden auf nach Häggvik, auch wenn es nicht auf der direkten Route liegt. Auf dem Weg dorthin fühlte es sich an, wie im Harz zu segeln, und es sah auch so aus, zumindest wenn wir etwas sehen konnten. Mehrfach staunten wir über die Wassertiefen und hohe Berge um uns herum. Das kennen wir so ja von unserem Heimatrevier überhaupt nicht. Gerne hätten wir bei Sonnenschein uns noch mehr von dieser Landschaft in den Bann ziehen lassen. Aber kein Sonnenschein, also weiter! Belohnt wurden wir nach einem völlig verregneten Segeltag bei ca. 10 Grad mit einem sehr schönen Hafen, einer Sauna und am darauffolgenden Tag mit einem Schnupfen und einem tollen Tag, der nach ca. 65 sm in Mällanfjärden endete.

Geld muss man haben

14/08/2016 Wir liegen in einem Hafen neben einer anderen Yacht. Der Skipper hat das Schiff von seinem Freund ausgeliehen und schippert für drei Monate durch die schwedischen Gewässer, bemitleidet uns, dass wir noch nach Deutschland zurück müssen. Als klar wird, dass wir kein Mitleid brauchen, da wir für unseren Törn noch bis Mitte Oktober Zeit genug haben, wird das Gespräch einsilbig. Im Gang zum örtlichen Restaurant raunt er seinem Mitsegler zu „Geld muss man haben“. Anke hört das und ruft hinterher „Oder zwei Jahre hartes Sparen“. Klar, es kann nicht jeder so viel beiseitelegen, um ein halbes Jahr ohne Einkünfte zu leben. Da sind wir sicher privilegiert. Dennoch sind wir keine Privatiers, wie viele unserer mitsegelnden Rentner annehmen. Wir finden es einfach nur richtig, nicht bis zum Renteneintrittsalter auf solche spannenden Reisen zu warten. Es gibt zu viele Menschen, die ihre aufgeschobenen Träume im Alter nicht realisieren können. Wir warten nicht darauf! In diesem Sinne: Gute Reise!

Ob sie uns rein lassen?

28/08/2016 Wir sind in Mem vor der ersten Schleuse des Göta Kanals. Ab jetzt reißen wir keine Seemeilen mehr ab, sondern fahren Kilometer. Wir sind im Binnenland angekommen. Wir sind zwei Tage zu früh an der Schleuse, es ist Nachsaison und man muss sich auf einen bestimmten Tag einbuchen. Der ist übermorgen.

Immer schön die Treppen hoch

02/09/2016 Nach dem gestrigen Tag war ich echt geschafft. 9:00 Uhr ging es in die erste Schleuse und 19:30 Uhr aus der letzten Schleuse raus. Dazwischen lagen 22 Schleusen und 55,2 Höhenmeter. Ich weiß nicht, welcher Job anstrengen-

der ist, der des Schleusen-/Leinenmädchens oder der des Wildwasserkanuten an Bord. Auf jeden Fall haben beide alle Hände voll zu tun. Und gibt es gerade keine Leinen zu bedienen, dann erregen wir doch Aufsehen und werden ein ums andere Mal von den Landtouristen gefragt: Woher und wohin. Das ist schön und mir wird bewusst, dass wir schon wirklich lange unterwegs sind.

Fast ganz oben

02/09/2016 Wir sind geschafft! Unzählige Schleusen (vorgestern 15, gestern rund 20) und wir haben den Vättern See erreicht. Wir sind auf fast 90 m Höhe mit einem Segelschiff! Gibt es auf der Erde noch höhere Orte, die man mit stehendem Mast erreichen kann? Der Kanal ist abwechslungsreich. Schöne Orte, wie Söderköping oder Motala haben oder werden wir uns morgen noch erlaufen, und viieeel Landschaft gibt es zu sehen.

Wir sind in der Nachsaison im Kanal. Schleusen und Brücken sind nicht mehr ständig mit Personal besetzt, sondern es werden Konvois gebildet. „Unser“ Kanalmitarbeiter reist mit Auto, Fahrrad oder Mofa landseitig mit und öffnet mit nahezu null Wartezeiten alle Brücken und schleust uns. Undenkbar in Deutschland, dass ein Mitarbeiter Schleusen (zuständig das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt), Autobridgen (zuständig der Landesbetrieb Verkehr) und Eisenbahnbrücken (zuständig die Deutsche Bahn) bedient. Wir sehen vor den Schleusen die riesigen Wartebereiche und fragen uns, wie es wohl im Sommer (hatte Schweden in diesem Jahr einen Sommer?) aussehen muss. Unser Konvoi startete mit vier Schiffen, damit ist eine Schleusenammer voll. Wir sind begeistert von der Freundlichkeit der Mitarbeiter.



*Am Ende einer langen Reise: Gastlandflaggen
(Foto: Matthias Heuer)*

3000 Meilen

22/09/2016 War es nicht gerade gestern, als wir das zweite Mal die dreifach-Null auf dem Tacho gesehen haben? Wir sind vor Sonderburg und steuern den letzten Milestone unserer Reise an, den westlichsten Punkt der Ostsee.

Hochmut kommt vor dem Ölwechsel

24/09/2016 Vor einigen Jahren haben wir in einem Hafen eine Charterjacht beobachtet und hörten, wie ein Mitreisender seinem Skipper zurief: „Skipper, ich habe die drei Wassertanks gefüllt“. Der Skipper erwiderte in einer Seelenruhe: „Wir haben nur zwei!“ Damit war der Törn damals für die Crew wohl erst einmal beendet. Ich werde nicht müde, diese Geschichte immer wieder zum Besten zu geben und jedes Mal muss ich selbst lachen.

Heute Morgen habe ich mich eingereicht und werde diese Geschichte vielleicht zukünftig eher mit meinen Personalien zum Besten geben. Ich habe heute Morgen, bevor wir aus Gelting auslaufen wollten, nochmal den Motor gecheckt. Dabei habe ich festgestellt, dass das Kühlwasser nicht mehr zu „tasten“ war. Flugs

den Messbecher mit ein wenig Wasser gefüllt und rein mit dem Zeugs. Oh Scheiße, Scheiße, Scheiße: Es war der Zulauf für das Motoröl, welchen ich geöffnet und natürlich auch schon mit Wasser gefüllt hatte. Mist! Also geschwind ein Ölwechsel nebst Filterwechsel und hoffen, dass der Motor mir das nicht allzu übel nimmt.

Angekommen

28/09/2016 Der letzte Segeltag war der Hammer. Segeln in der Förde auf glattem Wasser. Begleitet von den Schiffen „Hlyna“, „Fuga“ und „Jubelwanne“ war das Ankommen ein Fest. Heute am „Day after“ hat sich das gute Wetter verzogen und eine Träne ist im Knopfloch. Eine große Reise geht zu Ende. Wir zeigen die Flaggen aller besuchten Länder und träumen heimlich vom nächsten großen Törn.

Nachklapp

30/09/2016 Man soll mit dem Segeln aufhören, wenn es am schönsten ist, oder wenn ALDI die Weihnachtskekse hat.

Matthias Heuer und Anke Panterodt

Seglergeschichten

Noch mal davongekommen

Orkan im Hafen

Mit unserem 5,5 KR Holzboot liegen wir am 30. Juli 2017 in Ralswiek in den Bodden Rügens. Unser Plan ist es, nach Neuendorf auf Hiddensee zu verlegen. Der morgendliche Ableger verzögert sich merklich, da zunächst der Durchzug eines im Regenradar identifizierten kleineren Gewitters abgewartet werden soll. Doch dann: Raumer Gang im Jasmunder Bodden, halben Winds in der engen Fahrinne



Dor bruut sick wat tosomen!



Die Wolkenwalze nähert sich

nach Passage des Breeger Boddens. Nur wenige Boote sind zu sehen. Die Sonne scheint, es ist warm. Entspanntes Segeln eben.

Wir stehen unmittelbar vor dem kleinen Hafen Vierегge, der bereits auf der Hinfahrt unser Interesse geweckt hatte. Zudem sieht es voraus nach Regen aus. Es wird Bordrat gehalten. Schnell sind wir uns einig, wir werden nicht die Bekleidung wechseln, sondern den Standort. Bei nassem Wetter kann man nicht segeln. Also Segel weg, Ruder hart Backbord, unter Motor die wenigen Meter durch die Rinne nach Vierегge. Nur zwei kleine Gastboote liegen hier; wir werden freundlichst empfangen. Es ist ein idyllischer alter Fischerort mit wenigen, sehr gepfleg-



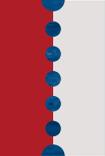
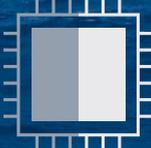
Dann geht es los: Fliegendes Wasser



Wasser peitscht über die Mole

ten Einzelhäusern in schönster Umgebung. Im Hafengebäude befindet sich ein kleines Bistro

mit schönem Blick aufs Wasser. Gerade recht, uns ist nach Eis und Espresso zumute. Das Boot ist eher provisorisch angebunden. Schließlich wollen wir ja nur den Durchgang des Regens abwarten. Der kommt auch, kurz und heftig. Wir aber haben uns schon festgeklönt. Es dauert, bis wir der fröhlichen Runde entfliehen können. Ein schneller Blick nach West offenbart: Da kommt noch so ein Ding! Also neue Getränke im Bistro. Die jetzt aufziehende Wolke wird zusehends mächtiger, schwarz, drohend. Schlagartig ist alles weiß auf dem Sund. Abrupte Winddrehung um 90°. Ein Segler steuert eiligst den Hafen an. „Wie schön, dass wir jetzt nicht draußen sind“, schießt es uns durch den Kopf. Kaum ausgesprochen, drischt es wie eine Tracht Prügel über uns herein. Die Sicht ist gleich null. Um uns herum nur noch fliegendes Wasser. Im Hafen, in der Luft, überall. Orkan, wie später berichtet wird oder nur schwerer Sturm, wie aus anderen Quellen verlautet, ich weiß es nicht. Im Lee des Hafengebäudes versuchen wir ein wenig Schutz zu erhalten, wollen dieses Naturschauspiel direkt erleben, nicht vom geschützten Inneren aus. Auf gut Glück entstehen einige Fotos.

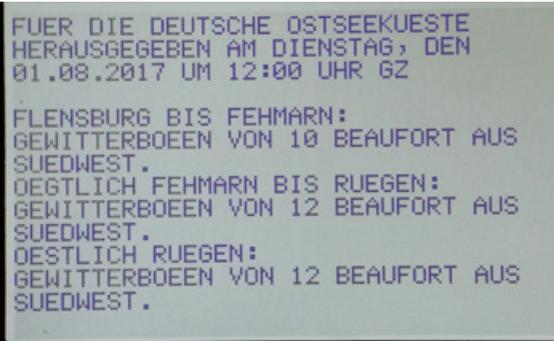
			
<p>TICKET-DRUCKEREI</p>	<p>SOUVERÄN SOFTWARE</p>	<p>TECHNIK EXZELLEZ</p>	<p>KONTAKT HERSTELLER</p>
<p>Herstellung attraktiver, funktioneller Eintrittskarten</p>	<p>Software für die Verwaltung von Museen</p>	<p>Kassen, Thermodrucker, Kontrollsysteme, Infoterminals</p>	<p>Webshops für Online- und Mobile-Ticketing</p>



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



Hinterher: Als ob nichts gewesen wäre



*Vorhersage: Gewitterböen von 12 Bft aus Südwest
(Fotos: Ulrich Körner)*

Obwohl die Böen fast von vorn einfallen, holen die Boote im Gleichtakt weit über, als wollten sie das Inferno tanzend überstehen. Der Lärm ist unbeschreiblich, alles dröhnt und kreischt. Einer Bavaria zerlegt es die Rollgenau. Über die kurze Mole stieß ein permanenter Wasserstrom aus Gischt und Wolkenbruch.

Nach einer Viertelstunde ist alles vorbei. Der zuletzt in der Einfahrtsrinne gesichtete Segler ist verschwunden. Das Wasser, vom Sturm gut einen halben Meter gesunken, kommt langsam zurück. Der Hafenmeister fischt Gartenmöbel aus dem Hafen. Bittet uns, besagte Genua zu bergen. Der Eigner wird sie bei seinem nächsten Besuch – sauber aufgetucht – in der Pflicht

vorfinden. Schade um das nagelneue Stück. Wir haben für heute genug. Klaren das eigene Boot auf, binden jetzt ordentlich an. An Bord ist alles heil geblieben. Der Funk ist belebt, „Bremen Rescue“ ist allorts gefordert. Im Radio werden wir vom schweren Unwetter mit Zentrum bei Hiddensee hören. Von gestrandeter Fähre, untergegangenem Zeesboot, ins Flache gedrückten Seglern. Später werden wir von im Hafenturm kollidierten Masten hören. Wir erfassen langsam unser Glück. Wir wären mitten hineingeraten, hätten uns in einer der schmalen Fahrrinnen befunden und möchten uns gar nicht ausmalen, was wäre wenn...

Wir bleiben in Vieregge, erleben mit anderen Gästen einen unvergeßlichen Abend im Bistro. Und fahren nächsten Tags nach Neuendorf. Allgemeines Gesprächsthema ist auch dort das Unwetter. Am 1. August traue ich meinen Augen kaum. Im Navtex warnt dwd vor Gewitterböen 12 (12!). Noch nie gelesen. Aber da liegen wir bereits fest im Zingster Strom. Ulrich Körner

Amtliches

Führverbot von Multitools Das Waffengesetz ist verschärft

Viele Bootsbesitzer schätzen die kleinen Alleskönner, die man in der Hosentasche bei sich tragen kann, um für alle Fälle ein passendes Gerät für die schnelle Reparatur zur Hand zu haben, Stichwort „Leatherman“ als ein Name für verschiedene Produkte. Doch es ist Vorsicht geboten.

Oft haben diese Werkzeuge eine oder mehrere Klingen, die mit einer Hand geöffnet und im

geöffneten Zustand verriegelt werden können. Damit gelten sie als Einhandmesser und fallen unter das Führverbot nach §42a Absatz 1 Nummer 3 des in diesem Jahr verschärften Waffengesetzes, und zwar unabhängig von der Klingenlänge; denn dass es verboten ist, feststehende Messer mit mehr als 12 Zentimeter Klingenlänge, z.B. das bekannte „Matrosenmesser“, zu führen, wussten wir schon lange.

Der Sinn von Multitools ist, dass man sie als schnell verfügbares, kleines Werkzeug bei sich trägt, also „führt“. Wenn eine entsprechende einhändig auszuklappende und zu arretierende Messerklinge dran ist, fällt das Tool schon unter das Führverbot, und man macht sich strafbar. Es ist also zu empfehlen, seinen „Leatherman“ (o.ä.) im Werkzeugkasten aufzubewahren und nur hervorzuholen, wenn er benötigt wird. Sein eigentlicher Sinn ist damit hinfällig. Nicht verboten ist natürlich, an Bord während einer Regatta seinen „Leatherman“ in der Hosentasche zu tragen. Im Hafen muss er allerdings schnell wieder zurück in den Kasten.

(Quelle: <http://knife-blog.com/2017/09/multi-tools/>)

Historisches

Drei Kommodores in Eckernförde

„Weißt du eigentlich, dass mein Urgroßvater deinem Großvater hier das Segeln beigebracht hat?“ Mit diesen Worten begrüßte mich der Vorsitzende des Fischerei-Verbandes von Schleswig-Holstein, Lorenz Markwardt, auf dem Neujahrsempfang im Clubhaus des Segelclubs Eckernförde (SCE).

Er erinnerte damit, nicht nur mich, an den etwa 140 Jahre zurückliegenden Beginn des Segelsports vor Borby auf der Eckernförder Bucht. Daran nicht ganz unbeteiligt waren meine Großeltern väterlicherseits Fritz und Anna sowie deren sechs Kinder, die mit zahlreichen Verwandten und Freunden sowie einigen dienst-



Ein Vorsitzender (Werner Trapp) und ein Kommodore (Klaus Buß) vom SCE

baren Geistern jedes Jahr eine lange Ferienzeit in dem von der benachbarten Fischerfamilie Marckwardt in Borby zunächst gemieteten und später erworbenen Haus „Rosenkate“ am Jungmannufer verbrachten.

Vom Garten des Hauses konnten die Familie und ihre Gäste zwar nicht wie in Oevelgönne die großen Passagierdampfer auf der Elbe und im Hafen sehen, wurden aber durch segelnde Fracht- und Fischereifahrzeuge entschädigt. Häufig waren auch schon die „grauen Dampfer“ der sich in der benachbarten Kieler Förde



Zwei Kommodores: Dietrich Popkowitz (Yacht-Club Gode Wind) und Jürgen Schaper (SVAOe)
(Fotos: SCE)

ständig vergrößernden Marineflotte zu sehen. Da es für einen an Alster oder Elbe Wohnenden sehr schwer vorstellbar ist, nicht zu segeln, wurden für die heranwachsenden Söhne nacheinander mehrere Boote von Fischer Marckwardt gekauft.

So wurde der Senior der Fischerfamilie Marckwardt Segellehrer, Bootsmann und Werft für Vater und Söhne. War das Wetter zum Segeln zu schlecht, so reparierte er an den Booten die von den Schülern verursachten Schäden. Yachtähnlich umfunktioniert begründeten die geklinkerten Spitzgatter „Schwalbe“ und „Welle“ mit ihren Sprietsegeln mehrere Seglergenerationen in Eckernförde und Hamburg bis in die Gegenwart.

Höhepunkte waren immer die Regatten der großen Yachten von Kiel nach Eckernförde und zurück, aus denen sich die jährliche Kieler Woche entwickelte. Die besonders bewundernten riesigen Schoner ankerten direkt vor der

„Rosenkate“. Die Familie und deren zahlreichen Gäste hatten Gelegenheit, aus der Nähe die mit Ruderbooten an Land gebrachten Angehörigen des Adels und der höchsten Repräsentanten des Staates zu bewundern, die zum nahen „Kaiserhof“ flanierten, wo Seine Majestät die Preise verteilte.

Einmal wurden die Damen, als sie zurück auf den Schoner „Iduna“ der Kaiserin übergesetzt werden sollten, von einem Schauer überrascht und flohen in die Laube im Garten der „Rosenkate“, deren Bewohner sich zwar geehrt fühlten, aber doch diskret zurückzogen. Pflichtgemäß nahm ein Adjutant die am Flaggenmast wehende Hamburger Flagge weg und setzte stattdessen die Standarte der Kaiserin. Der Schauer ging vorüber und ein Offizier drängte zum Aufbruch, da „Iduna“ Anker auf gehen sollte. Als die Damen fort waren, wehte am Flaggenmast die Standarte! Der zuständige Adjutant hatte schlicht vergessen, sie wegzunehmen. Das taten nun mit Vergnügen die halbwüchsigen Söhne. Als sie später beichteten, war es für eine Rückgabe zu spät. Nach dem 2. Weltkrieg fand ich sie beim Aufräumen. Ich habe sie vor wenigen Jahren Wilfried Horns anlässlich seiner Ausstellung über die „Iduna“ für den „Freundeskreis Klassische Yachten“ geschenkt. So hat das bunte Tuch das Kaiserreich nun bald um fast 100 Jahre überlebt.

Die Tatsache, dass einerseits der SCE immer größer wurde und sich in den 1970er Jahren einen entsprechend großen und schönen Yachthafen mit Clubhaus und Winterlagerhallen baute und andererseits immer mehr SVAOe-er Gefallen an der Ostsee und dem netten Eckernförde fanden, pachtete die SVAOe 1978 die Altanlage des SCE. Ein gemütliches kleines Clubhaus, ein inzwischen erneuerter Seesteg und an ca.

30 Liegeplätzen an Mooringtonnen vermittelt seit vier Jahrzehnten einer ansehnlichen Zahl von Segelyachten ein neues Segelgefühl.

Wir freuen uns über die in Jahrzehnten gewachsene freundschaftliche Verbindung zwischen den jeweiligen Vorständen und Mitgliedern, die sich durch den Umstand, dass die Mitglieder des SCE mit Werner Trapp ein langjähriges SVAOe-Mitglied Anfang 2017 zu ihrem Vorsitzenden gewählt haben, noch gefestigt hat. Auch im SCE weht eine frische Brise. So ist es ihm schon kurz nach seinem Amtsantritt gelungen, die traditionellen Wettfahrten Kiel-Eckernförde und Eckernförde-Kiel als Eröffnungsregatta der Kieler Woche wieder einzuführen. Schon diese erste Wettfahrt war in jeder Hinsicht ein schöner Erfolg, der bewies, dass SCE und Kieler Yacht-Club mit ihrer Idee den richtigen Kurs steuern. Auf der Festveranstaltung zu dieser traditionellen, wiederbelebten Regatta trafen sich die drei Kommodores Klaus Buß (SCE), Dietrich A. Popkowitz (Yacht-Club Gode Wind) und der Autor (SVAOe) nebst angetrauten Gattinnen. Sie hatten sich viel zu erzählen. Jürgen Schaper

Vor 50 Jahren: Die Glückstadt-Wettfahrten von 1968

Ein seltenes Jubiläum im Folkeboot

1968 segelten mein Bruder und ich unsere erste Glückstadt-Wettfahrt im Folkeboot – damals mit F/G 215, dem zweiten Folkeboot in der Familie Pollähn. Dieses neue Boot war ein sehnlich erwartetes, gemeinsam geplantes Projekt: Gewöhnlich segelten wir mit Vater und Mutter. Bedenke: Ein neues „Volksboot“ in Dänemark bei Lindt oder Børresen bauen zu lassen, kostete etwa so viel wie vier Volkswagen-Käfer. Dazu brauchten wir schon mal drei Verdiener in der Familie – doch das dauerte auch bei einem tüchtigen Finanzminister (unsere Mutter) eine ganze Weile bis zur Realität (1967). Start- und Zielschiff war, gemeinsam für das Regattateam vom HSC und NRV, über viele Jahre ein schwarzer Bugsierschlepper von Schuchmann, vermutlich auch einziges Begleitschiff. Auf dessen Achterdeck stapelten sich an die hundert Seesäcke und Gepäckstücke von allen teilnehmenden Kuttern und Jollen.



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

Das Wetter für diese Veranstaltung war blendend: Auch gab es damals noch diese verlässliche Wetterlage zwischen Ostern und Pfingsten mit einem ausgedehnten, kontinentalen Hoch. Das lieferte uns östliche Winde um drei Bft. Soweit ideal.

Folkeboote waren in den 60ern auch auf der Elbe schon recht populär; es gab 1968 indes kaum halb so viele wie heute, aber alle segelten auch Regatta. Die Glückstadt-Wettfahrten waren also ein ganz typisches Abbild aller Elbsegler: Es war eine Jedermann-Veranstaltung mit über hundert Booten und sehr vielen verschiedenen Startgruppen. Unser schärfster Konkurrent war Harald Wehofsky mit „Ohlala“, F/G 160, vielleicht das schönste aus einer größeren Serie, gebaut von Schlichting in Travemünde. Mit Harald zusammen war ich 1950 in Altona konfirmiert worden. Sein Vater Franz hatte etwas mehr Geld im Portemonnaie. Er segelte mit Familie eine 11-KR-Yawl namens „Christiana“, deren allerdings deutlich besser bekannte Schwesterschiffe hießen „Rubin“ von H.- O. Schumann, „Königin“ von Harald Löffler und „Ondine“ von dem Amerikaner Sumner A. Long. „Ondine“ endete indes recht früh auf einem Riff in der Karibik.

Auf der Wettfahrt nach Glückstadt erreichte unser Konkurrent „Ohlala“ die Wendemarke vor der Störmündung vor uns. Aber über den weiteren Ausgang der Wettfahrt entschied in der nun folgenden halben Stunde die richtige Anlage der Kreuz gegen die noch laufende Ebbe. Es galt, mit drei langen Schlägen das Stromlee der Rhinplatte zu erreichen und dann 30 kurze Schläge unter der Nord bei ständigem Loten zu absolvieren. Das gelang uns.

Der Glückstädter Hafen wurde gerammelt voll. Größtes Schreckgespenst beim Einlaufen unter

Segel war die Wischhafen-Fähre, die vorm Anlegen weit drinnen ihr Drehmanöver vollführte. Ein herrlicher Schwall ging durch den ganzen Hafen. Am nächsten Morgen, zum Start vor Bielenberg, hatte der Wind erheblich aufgefrischt: Beaufort sechs aus Ost. Es stand Wind gegen Strom. Es wurde eine richtig nasse Angelegenheit. Unsere Ausrüstung bestand damals aus Isländer unter gelbem Friesennerz, den kurzen englischen Gummistiefeln von Dunlop und dänischen „Halstorklaede af Frottee.“ Darüber die Elvström-Westen. Zwei der Crew lagen an der Kreuz bäuchlings hintereinander auf der Luvreling – wie im Starboot. Der Steuermann stand zumeist als Ausguck und klammerte sich mit einer Hand ans Süll und der anderen an die Pinne. Pinnenausleger auf Kielbooten gab es noch nicht.

Etwa auf dem halben Weg zurück schloss aus einem späteren Start eine hübsche 6-KR-Yacht langsam zu uns auf: „Hog Stean“ von Max Schierbeck, HSC/NRV. Stellen Sie sich einen Langkieler vor, ähnlich jenem A&R Bilderbuch-Trio, das Deutschland 1966 zum Goldpokal nach Kopenhagen schickte, und wo „Tina“ von Dick Carter Geschichte schrieb. Wir liefen lange nebeneinander auf parallelen Kursen und taten unser Bestes, um „Hog Stean“ zu halten. Irgendwann mussten wir die Bilge auspumpen und der dritte Mann von der Kante musste dazu nach unten. Dabei entkam uns „Hog Stean“. Wir fuhren einen exotischen Satz Segel aus San Francisco von De Witt. Dessen Stoff und auch die Handarbeit war allen europäischen „One-design“-Segeln deutlich überlegen: Man orientierte sich dort nicht an Jollen, sondern an Seekreuzern. Unbewusst hinterließen wir mit unserem Folkeboot-Auftritt einen bleibenden Eindruck bei Max Schierbeck

und Crew – und der wirkte nach: Etwa 20 Jahre später verkleinerte die Familie ihr Schiff. Was kaufte man? Ein Folkeboot! Das wiederum nannte sich „Hog Stean“.

Im Ziel bei Wedel hatten wir einen Vorsprung von knapp 15 Minuten vor „Ohlala“ Wir waren nass bis auf die Haut und total erledigt. Nur einmal in den kommenden 50 Jahren war es ähnlich hart. Ich habe damals – und auch später – nicht damit gerechnet, dass Folkeboote uns das Leben lang begleiten, dass wir eines Tages das sechste Folke – den nächsten Neubau – in unserer Familie bauen lassen könnten. Heute – 50 Jahre nach der ersten Glückstadt-Wettfahrt – genieße ich noch immer das seltene Privileg, eins steuern zu können. Danke Petrus!

Klaus Pollähn, im Juli 2017

Dies und Das

German Classics in Laboe Die SVAOe mit Wettfahrtleitung und Teilnehmern dabei

German Classics in Laboe, das ist ein langes Wochenende im August voll Hochgenuss für See- und Sehleute, ein buntes Potpourri aus Erlebnissen an Land und auf dem Wasser, Treffen der Szene der klassischen Yachten und ihrer Liebhaber/innen.

Es wird natürlich gesegelt. Am Freitag kurze Wettfahrten vor Strande und am Sonnabend die traditionellen Langstrecken auf verschiedenen Bahnen von der inneren Strander Bucht bis raus auf den Stollergrund. Die SVAOe stellt mit dem erprobten Team um Marcus J. Boehlich, Jürgen Raddatz und Kai Jancke die Wettfahrt-



„Germania III“ (Bernhard Kolbe, SVAOe)
verlässt Laboe

leitung. Auf den Bahnen gesehen: „Germania III“, „Bonito“, die Folkeboote „Lord Jim“ (erfolgreich mit einem 3. Platz am Freitag und einem 1. am Sonnabend) und „Juno“ (mit einem 3. Platz am Sonnabend). Im Hafen gesehen wurden „Kerstin III“ und „Fierboos“ (auf der Rückreise von langer Sommertour).

Der zweite Reiz von Laboe ist das große Panorama: Ein ganzer Hafen voll maritimer Geschichte. Im Päckchen liegen die Schiffe, vom 12er und den beeindruckenden Seefahrtskreuzern und Kreuzeryachten über die breite Mischung von KR- und m-R-Yachten, Schärenkreuzern, Spitzgattern, Folkebooten bis zu Hansa-Jollen und Jollen. Laboe wird zum Anziehungspunkt für Sehleute, die scharenweise zum Hafen pilgern.



Spiegelnde Schönheit: Autoboot „Ajax“
(Werner Trapp, SCE und SVAOe)



Auch der Steuerstand auf „Ajax“...



*... und der Motor sind nostalgische Schönheiten
(Fotos: Ulrich Körner)*

Unter den Besatzungen gibt es Gelegenheit zum Wiedersehen und fachlichen Austausch.

Die Veranstaltung bietet noch einen weiteren Höhepunkt: Die Verleihung des Restaurierungspreises, mit dem herausragende Arbeiten zur Wiederherstellung klassischer Boote gewürdigt werden. Kriterien sind u. a. die yachtgeschichtliche Bedeutung des Objektes, Umfang des Restaurierungsprojekts, Originaltreue, handwerkliche Ausführung und Eigenleistung des Eigners. Würdiger Preisträger war dieses Jahr das Autoboot „Ajax“ unseres SVAOe-Mitglieds und SCE-Vorsitzenden Werner Trapp. Das Boot konnte in jeder Hinsicht überzeugen! Ein Jahr lang wird der Preis, ein glänzend polierter Kupferkessel in Eckernförde verweilen.

Als „Autoboote“ werden Motorboote aus der Frühzeit dieses Sports bezeichnet, die wesentliche Elemente des zeitgenössischen Auto-

mobilibaus aufweisen: Bequemer Fahrer- und Beifahrersitz hinter einer Windschutzscheibe im ansonsten offenen Cockpit oder mit einem kleinen Limousinen-Aufbau, Lenkrad, Kulissenschaltung, Gaspedal, Armaturenbrett.

Das Boot war als totales Wrack, als ein Haufen zur Entsorgung fälligen Schrotts in den Besitz von Werner Trapp gelangt und war „Beifang“ eines anderen, nun nicht mehr realisierten Restaurierungsprojekts. Erst mit dem durch Zufälle begonnenen Quellenstudium war das Interesse des Eigners geweckt. Der Umfang der Arbeiten sprengt diese Abhandlung. Exakte Dokumentation aller nicht verwertbaren Teile, Sicherung der Bootsgeometrie, Konstruktive Gestaltung der Massenverteilung, nach Maß zu formende Rumpfsektionen, monatelange Nietarbeit (2.000(!) neue Nieten), Konservierung. Mangels des Originalmotors durfte ein 6-Zylinder Rolls-Royce aus den 40er Jahren herhalten, nunmehr ein Schmuckstück inmitten des endlos langen Vorschiffs.

Es sind die kleinen Details, an denen eine wirklich konsequent durchgeführte Restaurierung erkennbar ist und ob der notwendige lange Atem vorhanden war, nicht auf der Zielgeraden aufzuhören, sondern auch noch die letzte Hürde zu überspringen. Dieses Boot vermag auch aus der Nähe jedem kritischen Blick standzuhalten. „Ajax“ ist „20er Jahre pur“. Die bewundernden Blicke sprachloser Passanten und Fotografen blieben leider im abends einsetzenden Regen stecken. Gelegenheit zum Nachholen war allerdings gegeben: Das Boot wurde später auf der Bootsausstellung in Hamburg auf dem Stand des Freundeskreises Klassische Yachten präsentiert. Wir gratulieren an dieser Stelle dem glücklichen Eigner zum berechtigten Gewinn des Restaurierungspreises.

Ulrich Körner

HanseNautic Ein liebgewonnenes Geschäft besteht nicht mehr

Es gab mal eine Zeit, in der der Seefahrt-treibende in Hamburg unter zwei Geschäften wählen konnte, wo er seine deutschen und ausländischen Seekarten und Handbücher auf aktuellem Stand, d.h. auf die letzten NfS handberichtet, kaufen konnte. Gemeint sind die Firmen Bade und Hornig sowie Eckardt & Messtorff. Für Segler waren das schöne Zeiten. Man wurde gut beraten, und nach dem Erwerb wurden die erstandenen Karten in eine ausgemusterte Seekarte, meist aus exotischen Gegenden und damit viel zu schade zum Wegwerfen, eingewickelt.

Aus nachvollziehbaren Gründen, der Siegeszug der elektronischen Karten ist einer davon, war für beide Firmen in Hamburg kein Platz mehr. Sie schlossen sich zu der neuen Firma „HanseNautic“ zusammen, die im Herrengraben 31 einen schönen Platz fand und Berufsschiffahrt und Segler gleichermaßen in bewährter Weise bediente. Es wurde ein umfangreicher Katalog herausgegeben und ein Webshop betrieben. Soweit alles gut. Unser ehemaliger Vorsitzender Andreas Völker war geschäftsführender Gesellschafter. Noch besser:

Vor gar nicht langer Zeit, Andreas war bereits in Richtung Ruhestand aus der Firma ausgeschieden, teilte HanseNautic seinen Kunden mit, dass die Firma nun der „Global Navigation Solutions GmbH“ (GNS) gehöre und damit die Tochter

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

einer englischen Muttergesellschaft sei. Nun ja, dachte man, die internationale Verflechtung von Unternehmen ist üblich geworden. Aber ein ungutes Gefühl wurde man nicht los. Das bestätigte sich. Im September 2017 wurden die Kunden schriftlich informiert, dass GNS sich ausschließlich auf das Geschäft mit der kommerziellen Seeschifffahrt konzentrieren wolle und dass der allen Sportbootfahrern bekannte NV Verlag ab dem 1. Oktober 2017 die Geschäftsaktivitäten innerhalb der Marke „HanseNautic“ übernehmen werde. Anschließend hieß es: „Dem unumkehrbaren Trend zum Handel über digitale Medien folgend, wird HanseNautic sich zukünftig nur noch auf das Online-Geschäft konzentrieren. Das Ladengeschäft in Hamburg wird geschlossen.“

Das war ein Hammerschlag. Kein breites Sortiment an internationalen Büchern und Seekarten zum Stöbern und Blättern mehr? Keine Beratung durch erfahrene Verkäufer mehr? Keine handberichtigten, amtlichen Karten mehr? Zugegeben, die Produkte des NV Verlags und die Sportbootkarten anderer Anbieter kann man nicht nur online, sondern auch im Buchhandel und bei Yachtausrüstern kaufen. Aber der am besten und geradezu lückenlos sortierte und mit erfahrenen Verkäufern versehene Laden, HanseNautic am Herrengraben, war dicht. Was würde kommen?

Eine Teillösung zeigte sich schnell. Der Webshop www.hansenautic.de wurde vom neuen Eigentümer NV-Verlag wieder eröffnet, und zwar mit fast demselben Angebot wie vorher, wie es scheint. Ein liebgewonnenes Geschäft ist in der bisherigen Form erloschen. Die Digitalisierung übernimmt. Vielen wird das nichts ausmachen. Manch Älterem, wie dem Verfasser, schon. GAN

Die SVAOe auf der hanseboot Messe 2017 die vorerst letzte in dieser Form

War es ein letztes Mal, dass sich norddeutsche Segelvereine auf der hanseboot präsentierten? Die Betreibergesellschaft der hanseboot, die Hamburg Messe und Congress GmbH, hatte das verlauten lassen. „Die Entscheidung, die Hallenmesse hanseboot einzustellen, ist von der HMC nach sorgfältiger Prüfung unter unternehmerischen Gesichtspunkten getroffen worden“, hieß es in einer Stellungnahme. Also zu wenig Nachfrage bei Ausstellern und Besuchern. Das hatte man in den letzten Jahren erkennen können. In diesem Jahr waren die Veränderungen noch größer. Die Ausstellungsfläche war abermals verringert und der Eintritt kostete nostalgische drei Euro, also so viel wie 1961, als er bei der ersten hanseboot sechs DM kostete. Für die norddeutschen Vereine gab es eine Verbesserung. Sie hatten einen gemeinsamen Platz für ihre Stände im Erdgeschoss in Nachbarschaft zum DSV gefunden. Aber wie ein Abgesang wirkte die Messe nicht unbedingt. Das Publikumsgedränge schien dem Beobachter fast größer als in den vergangenen



Elske und Hartmut Pflughaupt am SVAOe-Stand mit vielen Interessierten (Foto: Ulrich Körner)



Sie wehte zum letzten Mal: die Flagge der hanseboot
(Foto: HMC)

Jahren. Wenn auch die Zahl und Größe der Stände der großen Segelyacht-Anbieter eher geringer wirkte, so kamen die vielen kleineren Stände der Ausrüster, Makler, Versicherer, Konstrukteure usw. recht gut zur Geltung und schienen viele Interessenten gefunden zu haben. Der SVAOe-Stand war jedenfalls auffallend gut besucht, insbesondere sein Ausbildungsangebot mit einer Verlosung von Führerscheinkursen stieß auf rege Nachfrage. In unmittelbarer Nachbarschaft war der Stand des Freundeskreises Klassische Yachten ebenfalls bestens besucht. Das lag an den ausgestellten Schmuckstücken. Zwei „Auto-boote“ wurden präsentiert, die ausgemachte Hingucker waren. Eins war die mit dem Restaurierungspreis des FKY ausgezeichnete „Ajax“ unseres Mitglieds (und gleichzeitig Vorsitzenden des SC Eckernförde) Werner Trapp (siehe den Beitrag „German Classics in Laboe“ in diesen

Nachrichten), das andere die „Kuhsiel“, die ihren wenig maritim klingenden Namen nach einem alten Entwässerungsbauwerk an der Wümme führt, dem Ort, an dem sie aufgefunden und wunderbar wiederhergestellt wurde. Ist also nach durchaus bemerkbaren Lichtblicken das Ende der hanseboot besiegelt? Daran wird wohl kein Zweifel sein. Sie war zu groß und brachte der Betreibergesellschaft Verluste ein. Aber Hamburg ohne Bootsausstellung? Das kann eigentlich nicht sein. So ist schon von einer In-Water Boat Show in der Hafencity die Rede und von einer Hamburg Boat Show in den Messehallen, zwar deutlich kleiner als bisher, aber vielleicht in die Richtung der Art der diesjährigen Ausstellung gehend. Mal sehen, was kommt.

GAN

Dieselp Probleme, Grotamar, CARE **Die Sache bleibt weiter im Gespräch**

In Heft 5-2017 der SVAOe Nachrichten hatten wir unter der Überschrift „Ein Nachtrag zu Grotamar 82“ zum wiederholten Mal das Thema „Probleme mit dem Biodiesel“ aufgegriffen und eine Warnung zu dem Additiv Grotamar 82 ausgesprochen, mit dem man die Algenbildung in Tank und Leitungen bekämpfen bzw. verhindern kann. Außerdem hatten wir Neues zum CARE Diesel versprochen, der, wie die Teilnehmer der Mitgliederversammlung am 19. Januar 2016 wissen (siehe SVAOe Nachrichten 2-2016), nahezu ein Wundermittel ist, wenn er auch befallene Tanks nicht heilen kann. Dazu hat uns unser Mitglied Dr. Lutz v. Meyerinck einen Leserbrief geschrieben, der wesentliche Richtigstellungen enthält, und den wir hier abdrucken:

Ich lese gerade den Hinweis zu Grotamar in den Nachrichten. Der Text dort ist eindeutig nicht richtig. Grotamar ist nicht „hochgiftig“, man sollte mit solchen Aussagen vorsichtig umgehen. Stoffe, die giftig bzw. hochgiftig und krebserzeugend für den Menschen sind, dürfen in der EU in der Regel überhaupt nicht an Endverbraucher verkauft werden.

Es liegt im Prinzip eines Biozids, dass es eine Schädigung für Organismen hat. Die von Grotamar sind eher moderat: Grotamar ist als Konzentrat mit „Ätzend“ eingestuft, die Handlungsanweisung in den Nachrichten (Handschuhe, Augenschutz) ist also schon richtig. In die Irre leitend ist auch der Hinweis zu den Umwelteigenschaften: Das Produkt ist „schwach wassergefährdend“ eingestuft (Wassergefährdungsklasse WGK1, das Maximum wäre 3.), Dieselmotorenstoff und frische Motorenöle sind WGK 2, Altöl WGK 3 eingestuft. Ich denke, man sollte daher die Kirche im Dorf lassen. Grotamar gehört nicht auf die Haut, Augen und in die Umwelt, aber so gefährlich ist das Produkt nicht. In verdünnter Form ist der Grundstoff auch in Metallbearbeitungsölen enthalten, und die bekommen Metallverarbeiter auch schon mal auf die Finger. Zu den Eigenschaften siehe http://www.grotamar.de/media-grotamar-de/pdf/TDS_grotamar82_DE.pdf

Meine Sorgen bei aller Begeisterung für CARE Diesel (wir haben den jetzt bei uns in Kappeln bei Stapelfeldt auch an der Brücke) gelten weiterhin die in vielen Booten verdreckten Tanks. Werden die nicht gereinigt, nützt weder Grotamar noch der teuerste und sauberste Diesel, die Maschine saugt irgendwann den Bakterienrotz an. Das kann man nicht oft genug betonen. Die Eigner müssen mehr tun als prima Diesel tanken! Auch

in diesem Sommer sind wieder diverse Boote mit verdreckten Einspritzanlagen ausgefallen; laut Statistiken soll das der Hauptgrund für Bergungsaktivitäten geworden sein.

Ich bin weiterhin skeptisch, dass es nur an der Dieselqualität liegt, es liegt m.E. hauptsächlich an den nicht gereinigten Tanks, in denen der Biodiesel dann massive Probleme macht, dort auf alle Fälle mehr als die frühere Ware. Und letztlich sind die Eigner auf das Problem nicht vorbereitet, weil die Tankanlagen sich der Reinigung oftmals „widersetzen“. Wenn man es wirklich ernst nimmt, sollte man dem Thema Tankanlage inkl. „Zugänge“ (Füllstutzen, Entlüftung) Aufmerksamkeit widmen und dazu auch Geld in die Hand nehmen, um das verbaute System ggf. zu ertüchtigen. Das muss nicht teuer werden. Im Moment werden Doppelfilteranlagen als Ausweg propagiert, m.E. ein teurer Irrweg. Wird erstmal Dreck auf das Filter gezogen, ist auch das zweite sofort dicht. Doppelfilteranlagen sind was für große Maschinen auf Motoryachten, denn dort kommt durch die große Durchflussmenge überhaupt nennenswerte Verschmutzung auf das Filter.

Zu CARE vielleicht noch der Hinweis, dass auch dieses Produkt Probleme machen kann. Von Deutz habe ich eine Warnung gefunden, dass beim Wechsel auf CARE Dichtungen quellen können. Sonst beschreibt das kein Hersteller. (https://toolfuel.eu/wp-content/uploads/pdf/freigaben/deutz-technisches-rundschreiben_0199-99-01218_3_de.pdf)

Herzliche Grüße, Lutz

Das Thema Tankverschmutzung und Additive ist mit diesem Leserbrief sicherlich noch nicht zu Ende. Grotamar behält seine Bedeutung und den Beipackzettel zu beachten, ist selbstver-

ständig. Neben aller empfohlener Tankpflege kann die Verwendung von biofreiem Diesel oder des erstaunlichen CARE nur nützen. CARE ist jetzt auch in Hamburg zu haben. Auf der Seite <https://toolfuel.eu/tankstellenpartner-c-a-r-e-diesel#7/51.166/10.453> findet man eine Avia-Tankstelle in Rothenburgsort, die die Ware anbietet und weitere in Deutschland. GAN

Zu unserem Titelbild

Schon einmal (SVAOe Nachrichten 3-2016) hatten wir auf unserer Titelseite eine Radierung von Annemarie Stamp. Sie zeigte den Leuchtturm Dornbusch auf der Nordspitze von Hiddensee, ein Prachtstück seiner Art. Leuchttürme sind interessante Sujets für Maler und Fotografen. Sie stehen immer an markanten, häufig einsamen Orten der Küsten, trotzdem sind sie meistens architektonisch etwas Besonderes und immer prägen sie den Ort durch ihre Anwesenheit. Selten kam es vor, dass der mit der Schiffssicherheit betraute Dienst eines Staates ein schon vorhandenes Gebäude für die Anbringung eines Leuchtfuers wählte. Bei der Dorfkirche in Tunø war das z.B. der Fall. Meistens wurden Architekten mit der Aufgabe betraut, die dem Ort mit ihrer Fantasie eine neue, unverwechselbare Gestalt gaben. Das war übrigens von der Auftraggeberseite gewünscht. Bei Nacht identifizierte der Seemann das Feuer durch seine Kennung, bei Tag war es dagegen hilfreich, ein charakteristisches Bild zu sehen, das bei der Identifizierung half. Diese Zeiten sind wohl weitgehend vorbei.

Durch die technische Navigation findet der Navigator heute auch ohne Leuchfeuer seinen Weg. Viele Leuchfeuer werden stillgelegt, wie der Leuchtturm Neuwerk auf seinem massigen, die Jahrhunderte überdauernden Gemäuer. Lediglich entlang der Wasserstraßen zu großen Häfen, wie auf der Elbe, werden gelegentlich noch neue Leuchttürme gebaut, wenn Fahrwasseränderungen das nötig machen. Solche Bauwerke sind, in Übereinstimmung mit ihrer profanen Aufgabe, meist ohne jeden Reiz. Man würde sie aus dem 3-D-Drucker herstellen, wenn das schon ginge.

Wir freuen uns über jeden noch vorhandenen alten Leuchtturm. Annemarie hat hier das Feuer Gellen im südlichen Teil von Hiddensee aufs Korn genommen. Dort tut es seit 1905 seinen Dienst, aus Stahl gebaut, nur 12 Meter hoch, unauffällig zwischen dem kargen Bewuchs der Sandinsel und markiert die Zufahrten zum Gellenstrom, der ins Stralsunder Fahrwasser führt. Anders als beim Dornbusch muss man schon genau hingucken, um seine Eigenart zu entdecken. Dieser Turm stellt sich nicht in markanter Umgebung selbstbewusst dar. Er duckt sich zwischen Dünen und Kiefern. Er gibt nicht vor, mehr zu sein, als er ist. Bescheiden will er nur, dass sein Feuer gesehen wird und die Seeleute nachts sicher in die Bodden einfahren können. GAN



Das Bücherschapp Rechtzeitig an Weihnachten denken!

Zum Neuen Jahr möchte ich einige Kalender als Jahresbegleiter vorstellen. Der erste spiegelt die große Zeit der Passagierschiffahrt zwischen 1914 und 1953 in Schiffsbildern wider, als die „Titanic“ noch stilbildend und vorbildhaft durch unser aller Köpfe geisterte. Das Titelblatt zeigt die in der Bucht zum Greifen nahe ankernde „Cap Arkona“. Die Perspektive vom Strand aus erlaubte es dem Plakat-Künstler Walter Groth, die „Cap Arkona“ größer als den Zuckerhut darzustellen, ein Kunstgriff, der den Bug des Schiffes riesenhaft und majestätisch erscheinen lässt.

Historische Schiffsplakate 2018 Format 47 x 67,5 cm Delius-Klasing € 34,90



Für alle Freunde Norwegens und besonders für jene, die schon mit den Postschiffen die Küste bis zu den Lofoten und zum Nordkap mitgefahren sind, muss dieser Bildkalender über die Hurtigrute

ein Genuss für Augen und Erinnerung sein.

Hurtigruten 2018, 13 farbige Blätter mit Erläuterungen im Format, 56 x 45,5 cm. Delius-Klasing € 24,90

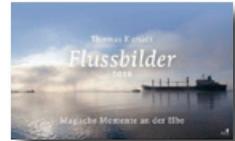


Thomas Kunadt und Christian Kaiser, zwei Fotografen, die sich dem Thema Wasser und Schiffe

jeweils auf ihre ganz eigene Art nähern. Ihre Fotokalender 2018 aus der KJM-Reihe „Norddeutsche Landschaften“ zeigen die ganze Schönheit der Fluss- und Küstenlandschaften: aus der

Luft, vom Hang, vom Ufer – und manchmal auch von Deck. Ideal nicht nur als Eyecatcher für zu Hause und das eigene Büro, sondern auch als Geschenk für Segel-Freunde und Clubmitglieder.

Thomas Kunadt: Flussbilder 2018, Magische Momente an der Elbe, Monatskalender 2018. 13 Motive, 54 x 35 cm, mit einem Erläuterungsblatt und einer



Verstärkungspappe. KJM Buchverlag, Vertrieb@jarchow-media.de, € 32,-

Christian Kaiser: Das Watt, Norddeutsche Landschaften, Mo-



natskalender 2018. 13 Motive, 54 x 35 cm, mit einem Übersichtsblatt und Verstärkungspappe, KJM Buchverlag, Vertrieb@jarchow-media.de, € 32,-

Michael Albrecht

Zu guter Letzt Glückliche Zeiten

„A small vessel must not load herself with useless gear, so the sextant mirror was used for shaving.“

Das erzählt Uffa Fox, bekannter englischer Segeljournalist aus der „klassischen“ Zeit des Segelsports von seiner Reise mit „Vigilant“, einem Schärenkreuzer-ähnlichen, selbstentworfenen Boot von 10,50 Metern Länge und 1,90 Metern Breite, von Cowes/Südengland nach Sandham und zurück.

Glücklich die Zeiten, als ein Sextant an Bord wichtiger war als ein Rasierspiegel! Aber wir möchten sie eigentlich nicht zurück. GAN

Haspa Lotteriesparen Sparen, gewinnen und Gutes tun:

Diese Kombination ist bei den Hamburgern seit über 60 Jahren beliebt. Mehr als 130.000 Haspa-Kunden spielen jeden Monat, nicht nur um zu gewinnen und zu sparen, sondern auch für einen guten Zweck. Ein Teil des Lospreises, der sogenannte Zweckertrag, kommt gemeinnützigen Institutionen zugute. Die Haspa sorgt dafür, dass dieses Geld breit verteilt wird: Jährlich werden so bis zu 600 gemeinnützige Einrichtungen in und um Hamburg bedacht. Auch die SVAOe zählt seit Jahren zu den Begünstigten. So konnte im Jahre 2015 auch dank des Lotteriesparens unser Jugendwanderkutter „Teufelsbrück“ restauriert werden, und in diesem Jahr wird die Erstellung eines behindertengerechten Zugangs zum Saal in unserem Clubhaus bezuschusst.



Foto: Thomas Lyssewski

Wir danken der Haspa!

Umschlagseite 4:

Fotos von der Instandsetzung der Clubhausfassade fotografiert von Jürgen Raddatz und Hartmut Pflughaupt

- ① Stahlträger mit Korrosionsschutz
- ② Schäden an den Holzfenstern
- ③ Risse im Mauerwerk
- ④ Freigelegte Schäden an der Nordostfassade
- ⑤ Beschädigte Sonnenblenden
- ⑥ Das eingerüstete Clubhaus
- ⑦ Fassadenarbeiten an der Nordostecke
- ⑧ Die Künstlerin Cecilia Herrero restauriert das Wandgemälde
- ⑨ Das fertige Clubhaus (drei Sonnenblenden fehlen, wer merkt's)

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

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

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

Bankverbindung: Hamburger Sparkasse, IBAN DE60200505501265103992 / BIC HASPDE333333

Redaktion: Michael Albrecht, Marcus Boehlich, Götz-Anders Nietsch, Jürgen Schaper, Andreas Völker. **Layout:** Stefanie Holke. E-Mail: nachrichtenblatt@svaoe.de. Die Redaktion behält sich vor, Beiträge zu kürzen und zu redigieren.

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

Anzeigen: SVAOe, Neumühlen 21, 22763 Hamburg, Tel. 040/881 1440, Fax 040/880 7341, E-Mail: mail@svaoe.de Die Bezugsgebühr ist im Mitgliedspreis enthalten. Die Clubnachrichten erscheinen sechs Mal im Jahr.

Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier.

