

SVAOe

NACHRICHTEN

1-2012 JANUAR / FEBRUAR



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

90. Jahrgang

Januar / Februar 2012

Nr. 1



Mehr Eis muss nicht sein!

Foto: Detlef Jens

In dieser Ausgabe

Zum neuen Jahr
 Ehrung Dr. Lau
 Auszeichnung der SVAOe
 Dank für Spenden
 Aufruf zur Jahreshauptversammlung
 Nachruf J. C. Giese
 Nachruf P. Mahlstedt
 Todesanzeige Jens Brügge
 Neuaufnahmen
 Geburtstagsgrüße
 Regattaerfolg auf der Schlei
 Optipokal auf der Alster
 Der Sommer, der ein Winter war
 Über den Atlantik
 Beitragsabbuchung
 Tannenbaumregatta
 Modellseglers Advent
 Nautische Nachrichten
 Aus dem DSV
 Deutscher Seglertag 2011
 Neue Führerscheinregelung?
 Dies und das
 Neue Mitglieder- und Yachtliste
 Kann ich mit?
 SVAOeer und ihre Schiffsnamen
 Vor 70 Jahren – Der „Hosenerlass“
 Zu unserem Umschlagbild
 Bücher für den Winter
 2 Zu guter Letzt

Zum neuen Jahr

2 Ein neues Jahr ist da, und Sie halten das erste
 4 Nachrichtenblatt dieses Jahres in Ihren Händen
 5 – äußerlich neu gestaltet von Hinnerk Bo-
 6 dendieck, dem wir für diese Initiative herzlich
 6 danken und den wir in
 8 dieser Ausgabe einmal
 9 besonders vorstellen.
 9 Schon oft hat er für
 10 den Titel des Nach-
 11 richterblattes reizvolle
 11 Motive geliefert, und
 12 wir freuen uns darauf,
 14 an dieser Stelle noch so manches seiner Bilder
 20 von der See und dem Segeln zeigen zu können.

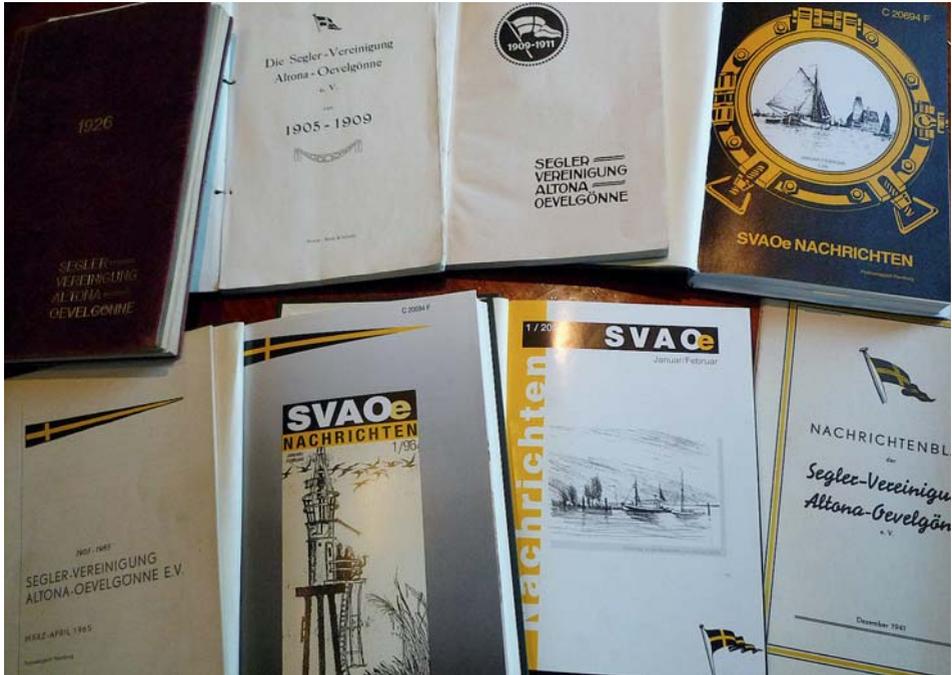


14 Ein Jahreswechsel gibt Anlass zur Rückschau auf
 20 das vergangene, mehr aber noch zum Ausblick
 23 auf das kommende Jahr.

24 Sie als Leser unserer SVAOe-Nachrichten, viel-
 26 leicht auch als Nutzer unserer Homepage, sind
 27 natürlich bestens darüber informiert, was sich
 29 im Kleinen und Großen in und um die SVAOe
 31 im vergangenen Jahr ereignet hat. Seien es die
 32 vielfältigen Aktivitäten im Bereich der Ausbil-
 35 dung unserer Jugend, Berichte über Regatten,
 37 die zahlreichen Veranstaltungen in unserem
 38 Clubhaus oder auch interessante Berichte von
 39 Reisen unserer Mitglieder: Über alles das haben
 40 wir ausführlich berichtet.

38 Was aber bringt uns das neue Jahr 2012?

39 Aus dem Kaffeesatz lesen kann ich nicht, aber es
 40 gibt doch so manch eine Konstante im Clubleben
 41 der SVAOe. An Möglichkeiten, sich in der segel-
 42 freien Zeit auszutauschen und neue Gesichter
 44 kennen zu lernen, mangelt es da nicht: Wir ge-
 44 nießen das Eisbein- und Entenessen (3. Februar),



Die SVAOe-Nachrichten haben in ihrer 90-jährigen Geschichte schon oft ihr Gesicht verändert (aber nie verloren)
Foto: Jürgen Schaper

schwingen das Tanzbein auf dem Hamburger Seglerball (11. Februar) und feiern schließlich unser Gründungsfest (30. März).

Vorher aber findet am 21. Februar unsere Jahreshauptversammlung statt. Für Sie die Gelegenheit, die Arbeit des Vorstandes und seiner vielen Helfer zu beurteilen. Kommen Sie und helfen Sie, die Weichen für die kommende Saison zu stellen!

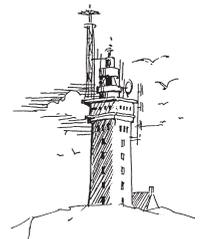
Die lässt dann auch nicht mehr lange auf sich warten und mit ihr zunächst die Elbe-Auftakt-Regatta der SVAOe (28./29. April), die „Optimale“ auf der Alster für unsere Jüngsten im Opti (5./6. Mai) und die Regatten der Nordseewoche zu Pfingsten (25./28. Mai). Auch in diesem Zusammenhang möchte ich an Sie appellieren: Beteiligen Sie sich und haben Sie Freude an den

Regattatagen zusammen mit vielen SVAOeern.

Vielleicht gelingt mir aber doch der Blick in die Glaskugel? Sie werden in dieser Saison hoffentlich deutlich freundlichere Segelbedingungen als im Vorjahr erleben! Genießen Sie Ihre Zeit auf dem Wasser.

Das und ein glückliches neues Jahr wünscht Ihnen Ihr

Andreas Völker
Vorsitzender



Ehrung

SVAOe-Ehrenmitglied Dr. jur. Gerd Lau mit Senatsmedaille ausgezeichnet

Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg hat dem Zweiten Vorsitzenden und Justitiar des Hamburger Segler-Verbandes und unserem früheren langjährigen SVAOe-Vorstandsmitglied Dr. jur. Gerd Lau am 16. Dezember 2011 die

Medaille für treue Arbeit im Dienste des Volkes

verliehen. Der jetzt 67-Jährige, der seit seiner Kindheit segelt, ist seit drei Jahrzehnten ununterbrochen in den verschiedensten verantwortungsvollen Aufgabengebieten des Segelsports ehrenamtlich tätig. In seiner vielfachen und arbeitsreichen Tätigkeit auf Verbands- und Vereinsebene hat er sich in herausragender Weise um den Segelsport verdient gemacht.

Im Deutschen Segler-Verband war er viele Jahre Mitglied des Prüfungs- und des Führerscheinausschusses sowie Mitglied der Jury der Fahrtwettbewerbe der Kreuzer-Abteilung des DSV.

Die Arbeit des Hamburger Segler-Verbandes hat er seit 1987 als Syndikus und seit 1998 als dessen stellvertretender Vorsitzender mit eigenen Aufgabengebieten in 25-jähriger energischer und zielstrebigem Tätigkeit in besonderer Weise geprägt. Hervorzuheben ist sein erfolgreiches Wirken bei der Förderung und Erhaltung der Sportboothäfen Hamburgs, insbesondere durch juristische Beratung und Hilfe bei Umsiedlungsproblemen.

Im Vorstand der SVAOe, war Gerd Lau von 1982 bis 1999 im Vorstand Obmann für Fahrtensegeln und Navigation und bis 2001 deren Zweiter Vorsitzender und Syndikus. Daneben war er viele Jahre Ausbilder und Wettfahrtleiter im Jüngsten- und Jollensegeln.

Die SVAOe hat Dr. Lau in Anerkennung seiner Verdienste um den Segelsport bereits 2001 zu ihrem Ehrenmitglied ernannt.

Wir gratulieren Gerd Lau zu dieser besonderen Auszeichnung.

Jürgen Schaper
Kommodore



Im Rathaus eingehrahmt: Gerd Lau zwischen HSB-Präsidenten Günter Ploß (links) und Sportsenator Michael Neumann sowie seinen beiden Vorsitzenden Harald Harmstorf (HS) und Andreas Völker (SVAOe)

Fotos (2): Jürgen Schaper

Auszeichnung

DSV zeichnete SVAOe für gute Ausbildungsarbeit aus

Auf dem Deutschen Seglertag 2011 in Berlin konnte unser Vorsitzender Andreas Völker die Auszeichnung entgegennehmen, mit der der Deutsche Segler-Verband erneut die gute Ausbildungsarbeit der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne anerkannte. Die SVAOe hatte mit ihrer hervorragenden Ausbildung wieder alle Kriterien erfüllt, um die seit 2007 vom DSV alle zwei Jahre vergebene Auszeichnung nunmehr zum dritten Mal zu erhalten.

Diese Auszeichnung stellt vor allem eine Anerkennung für unsere zahlreichen in Ausbildung und Lehre in der SVAOe tätigen Mitglieder dar, denen wir für ihren vielseitigen ehrenamtlichen Einsatz danken.

Jürgen Schaper



Andreas Völker nimmt in Berlin von DSV-Vizepräsident Uwe Jahnke die Auszeichnung entgegen

Foto: © DSV/Ulrike Schreiber

Na, schon unruhig? Die längste Nacht ist vorbei und es geht bald wieder los!

Alle klarmachen, das Slippen, Mast setzen, Segel einziehen, Ölwechsel und was sonst noch alle zu tun ist. Wie jedes Jahr; 100 Kleinigkeiten.

Auch wichtig; das Bord- Fernglas muss gepflegt werden. Das Salz muss von den Linsen, wir bieten hier spezielle Reinigungs-Sets von ZEISS und Swarovski an, sonst leiden die Objektive der Ferngläser, es fehlt dann die Schärfe und Brillanz.

Und wenn der Skipper mit seinem Bord-Fernglas nicht mehr zufrieden ist, am besten zu uns in die Neanderstraße beim Michel kommen. Wir zeigen dann gern, vor der Tür unseres Geschäftes mit Blick in Richtung Hafen, was heute möglich ist. Die Brillanz, Helligkeit und Schärfe sind unvergleichlich, bei STEINER, ZEISS, Swarovski und Leica. Und Seemann, unsere Augen werden nicht besser, aber immer besser werden unsere Ferngläser. Wir verkaufen nicht nur, sondern wir reparieren in eigener Werkstatt Ferngläser, Kameras und Projektoren.

Gerne senden wir auch unsere kleine Broschüre „die Merkmale guter Ferngläser“ mit allen Neuheiten auf dem Fernglas-Markt. Aber auch moderne Digital-Kameras haben wir am Lager, Canon – Nikon – Panasonic und andere, wir beraten Sie gern.

Wenn Sie Lust haben; besuchen Sie uns bei Hagenbeck! **HanseBird 2012! Am 11., 12. und 13. Mai von 10-18 Uhr!** Alle Optik-Firmen sind zusammen mit dem Foto-Wannack-Team vertreten. Da der Platz hier klein ist, unser Angebot aber groß, bitte wir Sie bei Fragen sich direkt an uns zu wenden.



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

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

Dank für Geld- und Sachspenden!

Der Spendeneingang im vergangenen Jahr lag mit € 17.895,71 leider deutlich unter dem der Vorjahre. (2010 – 33.211,79, 2009 – 32.396,63). Zumal in dem Betrag ein Zuschuss der HASPA aus dem Lotteriesparen in Höhe von € 4.000,- enthalten ist, den wir noch nicht abrufen konnten. Woran mag es gelegen haben?

Haben wir nur nicht genügend um Spenden gebeten? Wir danken deshalb besonders allen Spendern sehr herzlich, die dennoch daran gedacht haben, dass die SVAOe für ihre vielfältigen Aufgaben neben den eng bemessenen Etatmitteln immer etwas mehr benötigt, womit ihr Sonderausgaben, besonders in der Jugendarbeit, ermöglicht werden:

Klaus Balzereit, Dr. Gerhard G. Baumann, Claus-Wilhelm Behnke, Elimar Heinz Beilcke, Berend

Nicht vergessen! Jahreshauptversammlung der SVAOe

„Dort schriegen die einen dies, die anderen das, denn die Versammlung war in völliger Verwirrung, und die meisten wussten nicht, warum sie zusammengekommen waren.“ So steht es geschrieben in der Apostelgeschichte in 19,32.

Die SVAOeer wissen natürlich, warum sie zusammenkommen und was sie dort zu tun haben.

Das neue Jahr hat begonnen, und es ist wieder Zeit für unsere Hauptversammlung. Hier sollen die Mitglieder sowohl die Arbeit von Vorstand und Ausschüssen für das vergangene Jahr bewerten als auch den künftigen Kurs absetzen. Nicht auch zuletzt auch durch die anstehenden Wahlen.

Die JHV ist auch eine gute Gelegenheit, andere kennen zu lernen und sich über alles zu informieren, was Sie schon immer über die SVAOe wissen wollten. Meckert, lobt und tadelt, regt an, arbeitet und gestaltet mit, bringt neue Ideen ein, davon lebt eine Gemeinschaft wie die unsrige!

Wann? Dienstag, 21. Februar 2012

Beginn des offiziellen Teils pünktlich um 19.00 Uhr
(Einlass zum Klönsnack 18.00 Uhr)

Wo? SVAOe-Clubhaus, Neumühlen 21, 22763 Hamburg

(Bus 112 bis Lawaetzhaus, Schnellbus bis Hohenzollernring-Süd
oder Fähre 62 bis Neumühlen/Oevelgönne)

Wir bitten um rechtzeitiges Erscheinen.

Eine schriftliche Einladung mit der Tagesordnung und den Berichten der einzelnen Ausschüsse wird rechtzeitig zugesandt.

Andreas Völker
Vorsitzender

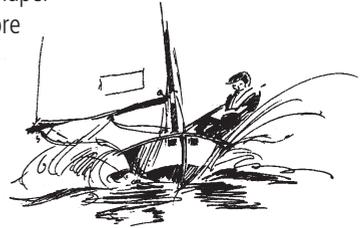
Jürgen Schaper
Kommodore

Beilken, Ulrike von Borstel & Partner GmbH, Dr. Antje-Anna Brünner, Cabin-Elektronik GmbH, Prof. Dr. Martin H. Carstensen, Johann Christian Giese (†), Hansenauteic GmbH, Hamburger Sparkasse, Arthur-Wilhelm Hauschildt, IBB Institut Berufliche Bildung AG, Ulrich Körner, Ursula Kröger, Dr. Gerd Lau, Kersten Lembcke, Hans Otto Noack, Nordex Energy GmbH, Hans Paulmann, Ralf-Dieter Preuß, Daniel Rüter, Michael Rüter, Jürgen Schaper, Jørg Schildt, Norbert Schlöbohm, Michael Schultz, Toplicht GmbH, Claus Torstrick, Witt & Sohn AG., Jörg Zwirner und allen, die beim Helferessen und auf dem Herbstfest für die J24 spontan gestiftet haben.

Daneben haben wir im Laufe des Jahres aber auch wieder zahlreiche Sachspenden und -leistungen erhalten, deren Wohltäter meist bescheiden im Hintergrund bleiben und daher leider nicht immer namentlich erfasst werden

können. Mehrere Mitglieder haben auch wieder zahlreiche Arbeiten im Clubhaus geleistet. Andere haben uns wertvolle Archivalien oder Bücher für die Bibliothek gestiftet. Unser Dank gilt auch unseren Inserenten, die uns die Herausgabe dieser Nachrichten finanziell erst ermöglichen. Das sind nur einige Beispiele. Wir danken auch allen, die ehrenamtlich an so vielen Stellen innerhalb und außerhalb der SVAOe unablässig für den Segelsport tätig sind.

Im Namen des Vorstandes
Jürgen Schaper
Kommodore



TOPLICHT

SCHIFFSAUSRÜSTUNG FÜR TRADITIONELLE SCHIFFE

**Von Affenfaust
bis Zitrone ...**

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



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

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

*In dieser Welt, die sich schneller wandelt
als Wolken im Spiegel der See, gehen Liebe
und Trauer Hand in Hand.
Joseph Conrad (1857 – 1924)
Britischer Schriftsteller*



Johann Christian „Siggi“ Giese

1923–2011

**Träger der Goldenen
Ehrennadel der SVAOe**

Nur wenige Segelfreunde waren es, die gemeinsam mit seiner Familie und vielen Freunden am 28. November 2011 Abschied nahmen von unserem am 13. November 2011 verstorbenen langjährigen Mitglied. Sein Gesundheitszustand und eine seit vielen Jahren fortschreitende Erblindung haben ihn davon abgehalten, am Vereinsleben teilzunehmen. Aber auch von seinem zurückhaltenden Naturell her war er nicht unbedingt ein Freund größerer Geselligkeit.

Dabei hielt er durchaus Verbindung zu einigen wenigen Freunden und der SVAOe, deren Jugendabteilung er jahrzehntelang großzügig die Lacke für die jährliche Winterarbeit an den Jugendkuttern stiftete.

Giese, der seit seiner Kindheit den Spitznamen „Siggi“ trug, gehörte zu der vom Krieg um ihre Jugend betrogenen Generation. Gleich nach dem Notabitur auf dem Christianeum wurde er als Soldat eingezogen. Er machte den Frankreich- und später den Russlandfeldzug mit, wurde mehrfach verwundet und geriet 1945 in russische Kriegsgefangenschaft. Als Gefangener musste er unter katastrophalen Lebensbedingungen in den Asbestminen am Ural arbeiten, was viele der Gefangenen nicht überlebten. Halb verhungert und gesundheitlich angeschlagen kam er erst fünf Jahre nach dem Krieg nach Hause und trat 1951 in die SVAOe ein.

Zu seinen wenigen dauerhaften engen Verbindungen in der SVAOe gehörte die Freundschaft zu seinem ehemaligen Klassenkameraden, unserem langjährigen Mitglied Heiner Gast (†), als gern gesehener Mitsegler an Bord des Familienbootes „Elvdübel“, einem umgebauten Rettungsboot. Nach Heiner Gasts beruflich bedingter Aufgabe des Segelns wurde die Verbundenheit an Bord von Peter Gast fortgesetzt.

So blieb er ein versierter und zuverlässiger Mitsegler. Nach dem „Elvdübel“ auf dem Jollenkreuzer „Bambino“ und der Contest 30 „Medem“. In den vielen nachfolgenden Jahren war er ständiger Mitsegler auf den HR 38 und HR 39 „Pegasus“.

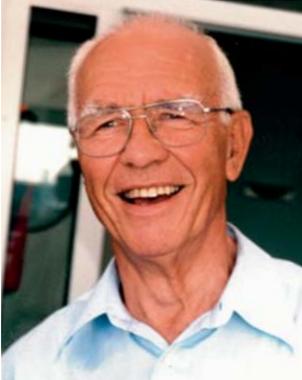
Vor etwa 10 Jahren zog seine zunehmende Erblindung einen Schlusstrich unter die Segelreisen. Was blieb, waren die vielen guten Erinnerungen an eine lange gemeinsame gute Zeit.

Mit den Angehörigen betrauern wir den Verlust. Unsere besondere Anteilnahme gilt seiner Frau Anne-Lene.

Jürgen Schaper

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

*Fernando Pessoa (1888-1935) portugies.
Autor und Philosoph*



Peter Mahlstedt

1927–2011

**Träger der Silbernen Ehrennadel
früher Eigner der SY „Elbbutt“**

Als 1927 Geborener gehörte Peter Mahlstedt zur Kriegsgeneration, deren Jugend geprägt war von Schule, Jungvolk, Hitlerjugend, Luftwaffenhelfer, Reichsarbeitsdienst, Krieg, Militär und Gefangenschaft. Ein Lebenslauf voller Pflichten und

Entbehrungen in ständiger Gefahr für Leben und Gesundheit ist heute nach fast 70 Jahren Frieden Jüngeren kaum noch begreifbar zu machen.

In einer zunächst wohlbehüteten Kindheit in einer an der Alster wohnhaften Kaufmannsfamilie war diese Entwicklung nicht vorhersehbar. Peter hat die sich in den 30er und 40er Jahren überschlagenden Ereignisse wohl zunächst sogar als positiv, zumindest als unvermeidbar gehalten, bis die Gefahr nach mehrfacher Ausbombung immer bedrohlicher wurde. Trotz des Bombenkrieges begann er in der kargen Freizeit auf der Alster zu rudern. Stolz war er auf den Gewinn der Norddeutschen Jugendmeisterschaft im Vierer 1944 für den Hamburger und Germania-Ruder-Club.

Seine kurze Ausbildung als Offiziersanwärter bei der Marine endete mit dem Einsatz bei der Infanterie in den Kämpfen um Berlin, wo er einen Tag vor Kriegsende in russischer Gefangenschaft landete, aus der er erst drei Jahre später zurückkehrte. Hunger und Notzeiten waren zu überwinden.

Eine erfolgreiche berufliche Laufbahn im Kaufmännischen sorgte für Sicherheit und Wohlstand. Der einzige Sohn aus erster Ehe Kristian wurde Schiffsoffizier und Elblotse. Aus der zweiten Ehe mit Elke gingen Britta und der als erfolgreicher

Am 6. Januar 2012 hat uns unser langjähriges Mitglied

Dr. Jens Brügge

Mitglied seit 1940/1980

Träger der Silbernen Ehrennadel der SVAOe

früher Eigner des Hanseat 70 B „Gesche“ wenige Tage vor seinem 85. Geburtstag verlassen.

Mit seiner Familie trauern wir um einen guten Freund, dem wir ein ehrendes Andenken bewahren werden.

Mitglieder, Vorstand und Ältestenrat der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne

Opitisegler unter dem Namen „Fiete“ bekannte Segler Jan-Peter hervor.

Obwohl in seinem Beruf viel unterwegs, trieb es die Familie aufs Wasser. „Entdeckergefühle“ nannte er dieses Streben aufs Wasser mit einem eigenen Untersatz, das ihn 1962 auch in die SVAOe führte, der er am Ende 49 Jahre lang angehörte.

So begann der Segelsport für die Familie mit dem jahrelangen mühevollen Aus- und Umbau eines alten Rettungsbootes, der ersten „Elbutt“, dem 1969 der Ausbau des GFK-Delphins gleichen Namens folgte, mit dem weite Fahrten unternommen wurden. Seine Logbücher weisen am Ende eine Gesamtzahl von fast 56.000 Seemeilen aus. Parallel entstand für mehrere Jahre ein Zweitwohnsitz auf Irland.

Im Keller entstand für die Kinder in Eigenbau der erste Opti, womit Peter in neue Aufgaben startete: Bei der Schaffung der gemeinsamen Steganlage am Alsterufer wirkte er als einer der Gründer so aktiv mit, dass er bis 1983 Vorsitzender der neu gegründeten Jollenhafen-Gemeinschaft wurde. Dort gründete er 1971 in der SVAOe eine der ersten Optigruppen in Deutschland, deren erster Obmann er für mehrere Jahre wurde. Gleichzeitig war er von 1977 bis 1980 Zweiter Vorsitzender der SVAOe.

Am 6. Dezember ist Peter Mahlstedt im Alter von 84 Jahren in seinem Haus ruhig entschlafen. Auf seinen Wunsch wurde er der See übergeben. Seiner Familie gilt unsere Anteilnahme, seiner Frau Elke unser besonderes Mitgefühl.

Jürgen Chr. Schaper

		<h1 style="font-family: serif;">Seemann</h1> <p style="font-family: serif;">& Söhne</p>	
seit 1892 Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG		www.seemannsoehne.de	
Blankenese Dormienstr. 9 22587 Hamburg Tel.: 866 06 10	Rissen Ole Kohdrift 4 22559 Hamburg Tel.: 81 40 10	Groß Flottbek Stiller Weg 2 22607 Hamburg Tel.: 82 17 62	Bestattungen aller Art und Bestattungsvorsorge

Herzliche Glückwünsche!

Wir wünschen unseren Mitgliedern, die in ein neues Lebensjahr eintreten, ein gesundes neues Lebensjahr und einen guten Kurs durchs neue Lebensjahr. Besondere Grüße gehen in dieser Ausgabe an diejenigen, die im Frühling einen runden oder halb runden Geburtstag feiern können.

Geburtstage März-April 2012

06.03.	Jens P. Schrader	75 Jahre
07.03.	Dr. Tjalda Saathoff	55 Jahre
09.03.	Hermann Schomberg	65 Jahre
11.03.	Ole Sperber	75 Jahre
11.03.	Dr. med. Olaf von Törne	70 Jahre
14.03.	Dirk Schmiech	65 Jahre
16.03.	Jonas Lyssewski	20 Jahre
18.03.	Kerstin Pomarius	55 Jahre
19.03.	Sigrid Stavenhagen	75 Jahre
20.03.	Peter Mendt	70 Jahre
20.03.	Jens Dittmer	55 Jahre
22.03.	Reinhard Dargel	60 Jahre
24.03.	Klaus Heins	60 Jahre
01.04.	Helmut Pätzl	80 Jahre
01.04.	André Czaya	55 Jahre
09.04.	Carsten Benz	55 Jahre
11.04.	Linea Zwirner	10 Jahre
14.04.	Wilhelm Rosebrock	75 Jahre
16.04.	Hans W. Meier-Ewert	65 Jahre
16.04.	Jens Harms	55 Jahre
16.04.	Dagmar Ibe	50 Jahre
18.04.	Michael Backup	60 Jahre
18.04.	Uwe Jens Teuchert	60 Jahre
18.04.	Stephan Berg	55 Jahre
20.04.	Thorsten Drummond	50 Jahre
25.04.	Heinz Hückel	80 Jahre
25.04.	Fritz Meyer	10 Jahre
27.04.	Thomas Schaper	50 Jahre
30.04.	Nils Höck	55 Jahre

Regattaerfolg auf der Schlei

„Blaugelbes Band“ für „Cool Runnings“

Unter der Überschrift „Hamburger sammelt bei Seeregatta die Preise ein“ berichteten die Clubnachrichten „Leuchtturm“ des Arnisser Segel-Club in der Dezember-Ausgabe über den Erfolg der von Jan Brügge auf der Seeregatta des ASC geführten „Cool Runnings“

„Am besten kam Jan Brügge mit seiner Yacht „Cool Runnings“, einer Fox 9,9, vom Hamburger Yachtclub SVAOe mit dem Kurs zurecht. Er brauchte für die Strecke 2 Std. 26 Min. und 16 Sek. und war damit schnellster Teilnehmer. Er



„Cool Runnings“ – hier ein Archivbild – gab mal wieder Gas!

erhielt bei der abschließenden Siegerehrung im ASC-Clubraum das „Blaugelbe Band“ als schnellster auswärtiger Teilnehmer. Auch nach berechneter Zeit war Jan Brügge mit seiner „Cool Runnings“ ganz vorne mit dabei. Er wurde Zweiter.“ Soweit die Information im „Leuchtturm“.

Wir gratulieren Jan Brügge und der „Cool Runnings-Crew“ zu diesem Erfolg!

JCS

Guter Sport für Kinder

Optipokal bei Optiwetter

Im Gegensatz zum vergangenen Sommer hatten wir zum diesjährigen Optipokal am 16. Oktober wirklich einmal ein „goldenes Oktoberwetter“. Optipokal, das ist eine offene Regattaveranstaltung der SVAOe für Optikinder aller Vereine im Anfänger- oder leicht fortgeschrittenen Ausbildungsstadium, nicht aber für die weiter Fortgeschrittenen der Gruppe A.

Bei leichter Brise um 2 Bft aus OSO konnte die Wettfahrtleitung 57 Optis in drei Gruppen, 4 Trainingsjollen C55 und einen 470er auf die Bahn schicken.

Die Optikinder waren in drei Gruppen unterteilt:

Gruppe B: Regattakinder, die schon fünf und mehr Regatten gesegelt sind,

Gruppe C 1: Anfänger, die erst in diesem Jahr mit dem Optisegeln angefangen haben,

Gruppe C 2: Fortgeschrittene, die zwar schon zwei bis drei Jahre segeln, bisher aber nur zwei bis vier Regatten gesegelt sind.

Erforderlich für eine derartige Veranstaltung sind zahlreiche Helfer an Land im Wettfahrtbüro und bei der Durchführung der Party sowie auf dem Wasser, die an Bord des Start- und Zielbootes, bei der Bahnmarkenkontrolle und auf den Begleitbooten für einen reibungslosen Ablauf sorgen. Die Helfer kamen aus dem Kreis der Kinder der A-Gruppe, Optieltern, Besatzungen von Jollen, Jugendkuttern sowie Erwachsenen aus der Trainingsgruppe.

Großer Dank gilt deshalb allen für die gute Organisation und die Betreuung an Land und auf dem Wasser durch Wettfahrtleitung und Trainer. Dabei sind das Starten und Zeiten, die Regattabegleitung und das Führen exakter Tonnen- und Ergebnislisten nur eine Seite. Genauso wichtig ist das Landteam, das für Kaffee, Brötchen und Kuchen sowie Gulaschsuppe sorgte. Wir danken unseren Hauptsponsoren **Dry Fashion von Borstel & Partner und der Kieler Woche** und allen, die zum Gelingen beigetragen haben.

Die Ergebnisse

Gruppe B – Regattakinder – 21 Teilnehmer:

1. Yelle Taschendorf (SVAOe),
2. Helene Scheder-Bieschin (SVAOe),
3. John Rüstemeier (BSC);
7. Jakob Giese (SVAOe),
8. Philine Niemeier (SVAOe),
10. Jelena Zwirner (SVAOe),
11. Finya Notzny (SVAOe).

Gruppe C 1 – Anfänger – 14 Teilnehmer:

1. Peter Körner (SCU),
2. Adrian Surroca (BSC),
3. Karl Franzen (BSC),
4. Tilmann Kessling (SVAOe),
8. Anouk Alt (SVAOe),
9. Simon Giese (SVAOe),
10. Justin Dennert (SVAOe).



Auftakeln: „Sonniger Oktober“ am Alsterufer



Obmann Thomas Lysewski hat das Geschehen fest im Griff



Letzte Vorbereitungen auf dem Steg



Wo laufen sie denn?



Gelassenes Segeln vor Hotelkulisse



Vorm Wind geht das Feld ab



Hoffentlich hält der Wind durch



Große Spannung auf der Preisverteilung 13

Alle Fotos (8): © Uwe Szczepaniak

Gruppe C 2 – Fortgeschrittene – 22 Teilnehmer:

1. Jan Cottel (SCU),
2. Max Verclas (BSC),
3. Leonard Orth (NRV),
6. Chira Hübner (SVAOe),
7. Maya Franzius (SVAOe).

Thomas Lyssewski

Der Sommer, der ein Winter war

Über eine frühsummerliche Reise nach Norwegen

„Ich glaube, heute gibt es Schnee“, sagte der Hafenmeister griesgrämig und blickte frustriert durch regenblinde Scheiben über seinen trostlosen, in Novembergrau gehüllten, fast leeren Hafen, während der Sturm an seiner Bude rüttelte und mir beim Eintreten beinahe die Tür aus den Händen riss. Der Wetterbericht hatte SSW 5 – 6 versprochen, NW drehend, zunehmend 7, aber es wehte schon jetzt mit 28 bis 32 Knoten. „Bottle Imp“ liegt einsam am Steg, hat Lage, duckt sich anmutig weg unter den heftigen Schauerböen. Die Flagge weht steil nach oben. Und es ist kalt, saukalt und das schon seit Tagen. Heute 8° C, gestern waren es 7°, vorgestern auch nicht mehr. Seit Tagen immer das gleiche Wetter. Regen, Kälte, stürmischer Wind. Auf den Bergen, auf dem Fjell, liegt Schnee, und er reicht bis tief in die Täler. Sommer in Norwegen.

Dabei fing alles so gut an am Sonnabend, dem 7. Mai. Bei mäßigem Ostwind und strahlend blauem Himmel mäanderte wir, Josef und ich, die Elbe abwärts. Kurze-Hosen-Wetter. Tiden-

stopp in Otterndorf. Der Wind ging hoch auf 7 Bft, wir blieben einen Tag, immer noch Kurze-Hosen-Wetter. Die Zeit verging, der Hafenmeister erzählte schlüpfrige Witze in bestem Schwyzer Dütsch. Mann, was haben wir gelacht.

Helgoland, Sommerwetter, der Hafen fast leer. An Land das übliche Prozedere: Hafenmeister, Hafengeld, Proviant von Manfred Engel, einige Laibe körniges Schwarzbrot vom Inselbäcker, beim Wetterdienst 3-Tage-Vorhersage abholen, bunkern bei Rickmers, zwischendurch in der „Bunten Kuh“ Caipi trinken und abends bei Weddig Fisch essen.

Am Mittwoch um 12.00h liegt die Tonne Sel-lebrunn Steuerbord querab, und wir gehen auf 345°. Norwegen liegt voraus, Utsira ist das Ziel. Wind 3–4 aus SW, 6 kn Fahrt, „Ayi“ steuert. Helgoland bleibt im Kielwasser zurück. Amrum Bank, Hornsrev, Jütlandbank, Donnerstagabend Westausgang Skagerrak, es geht gut voran. Der Wind hat zugelegt, 1. Reff morgens um vier bei 22 kn, und es ist kalt geworden, 10°. Freitagmittag ist Norwegen an der Kimm, spät Nachmittag Tonne Jaerens Rev vorbei, um 20.00h geht die Sonne unter, wunderschön. Utsira verwerfe ich; da würden wir gegen Mitternacht ankommen. Die Einfahrt ist etwas hakelig, felsig, das muss nicht sein bei Dunkelheit. Skudeneshavn liegt voraus, und um 21.00h sind wir fest. 337 Meilen von Helgoland.

Gamla Skudenes mit seinen weißen, in der Sonne leuchtenden Holzhäusern, dem winzigen altmodischen Wohnstuben-Café mit den Möbeln aus den 20er Jahren, von wo wir auf die glitzernde See und die sich im Dunst verlierenden Schären blicken. Waffeln mit hausgemachter Marmelade essen, zubereitet von einem Wirt, der wie ein Künstler aussieht, mit Baskenmütze und so, und mindestens so alt ist wie die Möbel, das alles ist



Mitsegler Josef hält Kurs



Die Küste kommt in Sicht



Die wenigen Häfen sind noch leer



Einsame Begegnung am Hornelen



Wolken, Wolken, Wolken – hier über dem Geirangerfjord



Die „Sieben Schwestern“ im Regen
Fotos: (6) Karsten Möller

nur noch Erinnerung. Alles weit weg, denn jetzt hat uns das schlechte Wetter fest im Griff, Regen, Kälte und Wind.

Durch den Karmsund fahren wir, unglaublich starker Strom an der Noreim-Brücke, an Hauge-sund vorbei, dann Sletta, Bömlofjorden, durch den Stocksund zwischen Bömlo und Stord mit seinen engen Schärenfahrwassern hindurch und weiter über den Selbjörnsfjorden nach Brekjarvik, und bleiben für eine Nacht im Regen. 65,1 sm. Am nächsten Tag, Dienstag 17. Mai, Nationalfeiertag in Norwegen. Überall Flaggen, vor jedem Haus, auf jeder Huk, vor jedem Leuchtturm, auf jeder Bergkuppe weht die norwegische Nationale und gibt der grau-trüben Landschaft etwas Farbe. Und dann in Bergen, die Sonne kommt heraus, und Welch ein Anblick, als wir vom By-fjorden in den Puddefjorden einlaufen: Segelyachten, Motorboote, Großsegler, Bohrsinselversorger, ein einziges Gewimmel. Der Vaagen voll, voll, voll und zugesperrt von einer Schnellbootflottille im Afghanistan-Look, Marinefahrzeuge in Tarnfarbe, braun-grün-schwarz gefleckt! Ich sehe eine Lücke in einem Päckchen, gleich vorne links am Schloss, in einem eigentlich verbotenen Hafenbecken. An Steuerbord liegt ein Großsegler, ein Oldtimer, wunderschön anzusehen in Weiß und Gold, da muss ich hart dran vorbei, aber das Bewundern kostet mich fast den Mast: Der Kahn hat doch tatsächlich seine Rahen dwars gebrasst, ein zufälliger Blick nach oben und Maschine auf voll zurück. Unmittelbar vor der Rah kommt die „Bottle Imp“ zum Stehen.

Nachmittags leert sich der Hafen; morgen ist wieder Werktag, und wir können uns in den Vaagen verholen, an die Kaimauer, an die Autoreifen, von wo alle Touris, Marktschreier, Straßenmusikanten und Trunkenbolde ins Boot sehen. Und es ist laut. Hier geht der Nationalfeiertag weiter.

Musikumzüge, Gegröle, Gelärme bis tief in die Nacht, und es regnet. Bergen ohne Regen, das wäre ja unvorstellbar.

Sprühregen, tief hängende Wolken, zerfaserter Watte gleich vor den grünschwarzen Berghängen, kaum Wind. Alles trieft vor Nässe, 13°C. Durch den Herdlefjorden mühen wir uns nordwärts und machen im trostlosen Manger Schluss. Ein Fehler. Nachts brist es kräftig auf aus SW, in Böen bis 30 kn. Wind und Welle stehen direkt in den Hafenschlauch, und es wird eine wirklich ungemütliche Nacht. Früh am Morgen flüchten wir, bei viel Wind, weiter nach Fedje, Insel am Rande des Schärengartens, Bollwerk gegen die Norwegische See, den Atlantik. Im Vestervagen, der großen Bucht im Norden der Insel liegen wir ruhig und geschützt am Holmen beim „Café“. Der Wind hat kräftig zugelegt 28, 32, 34 kn, 1005 hPa, aber die Sonne kommt immer häufiger durch zwischen den jagenden Wolken. Das Café stellt Blumenkübel und eine Kabeltrommel raus. Sonst kein Leben; der Hafen ist leer, wie ausgestorben. Nur wir und hin und wieder die Fähre. Abends gibt es Fußball im Fernsehen, im Café geht es hoch her, die Dörfler grölen. Das Zapfbier schmeckt.

Am nächsten Morgen lacht die Sonne vom wolkenlosen Himmel bei frischen 10°. Das Barometer ist auf 1014 hPa gestiegen und DLF sagt SW 5–6 an. Um neun Uhr legen wir ab. Gute Bedingungen, um vorm Wind durch die Schären und Inseln nach Florö zu segeln, denke ich. Draußen aber empfängt uns ein gewaltiger Seegang, der, durch nichts behindert, dwars vom Atlantik in den Fensfjorden rollt. Was bin ich froh, nur die Roll-G2 gesetzt zu haben. Der Wind nimmt rapide zu. Die kleine Schäre mit dem Leuchtturm Grimeskjäret fliegt nur so vorbei. Graugrüne Wellenungetüme brechen sich

an seinem Felsenfundament, steilen sich auf, decken den Turm zu bis zur Laterne mit weiß schäumender Gischt, fallen zusammen, ziehen sich zurück und öffnen für Sekunden den Blick auf die braunschwarzen Tangwälder der Unterwasserfelsen. Ich drehe das erste Reff in die Fock. Røytingkalven, der Schärenzügel W von Byrknesøy liegt haarscharf in Lee. Mir ist mulmig zu Mute. „Schroff ist das Riff und schnell geht ein Schiff“ zugrunde‘, Hans Albers‘ „La Paloma“ im Ohr, das ist tröstlich. 350° ist der Kurs. In Lee nur Weiß, kochende See, Brandung.

Das Wetter hat sich völlig verändert, keine Sonne mehr, alles grau in grau, dazu Sprühregen und ganz schlechte Sicht. Josef, in Ölzeug dick verummmt, steuert; leistet Knochenarbeit bei dem Seegang, während mich die Navigation voll in Anspruch nimmt: Brille regenblind, Seekarte nass, voller Tropfen, nach vorn keine Sicht, ständig notwendige Kursänderungen erfordern höchste Konzentration. Und wir sind schnell, zu schnell. Der Wind weht inzwischen mit bis zu 34 kn, und „Bottle Imp“ läuft 7–8 Knoten, wühlt sich wie ein Hafenschlepper mit breit ausladender Bugwelle und gewaltiger Hecksee durch die riesigen Seen. Ich bin froh, ein neues Rigg zu haben.

Wir sind in der Sognesjøen. Die Wellen sind tiefer und länger geworden, brechen sich unaufhörlich; lange Schaumbahnen zerfasern; die Luft ist voller fliegender Gischt. Salz in den Augen und auf den Lippen. Die See kocht, alles ist weiß. Vor dem Ytre Steinsfjord drehe ich das zweite Reff in die Fock; der Wind nimmt weiter zu, wird zum Sturm, 38 kn, in den Bøen bis 42 kn, und presst uns mit gewaltiger Kraft durch den engen Sund zwischen Ytre Sula und Ranøy. Aber schnell sind wir aus den vor Seegang schützenden Inseln wieder heraus, an Ospa vorbei; über den Buefjorden

geht es auf den schwarzen, hoch aufragenden Alden (480 m) zu, der zusammen mit Vaerøy und dem dahinter liegenden Schärenzügel des Rygsteinhavet ein wenig Schutz vor den von Westen heran stürmenden Wellen bietet.

An Blana vorbei, über den Stavfjorden, Askrova lassen wir in Lee, sind wir bald im Rekstafjorden und können auf den wie eine Villa aussehenden Leuchtturm Stabbeflua zu halten. In Florø's großem Hafen, den ich nur überfüllt kenne, liegen verstreut drei Yachten, ein Norweger und zwei mit dem Union Jack. Um 17.15 sind wir fest. Erleichtert, müde, ausgelaugt, mit vom Salzwasser brennenden Augen und schmerzenden Gliedern. 54,64 sm liegen hinter uns, Durchschnittsgeschwindigkeit knapp unter 7 kn. Für ein 32-Fuß-Schiff nicht schlecht. Es ist immer noch scheußliches Wetter, heftiger Regen, Gewitter, Kälte, 9° Aber es ist windgeschützt und ungewohnt ruhig jetzt abends nach dem ständigen Heulen des Windes, dem Rauschen der Seen, wenn sie heran rollten, sich brachen, dem Singens des Mastes und dem Knattern der Flagge. Die hohen Berge ringsherum geben Schutz. Jetzt erst einmal einen steifen Grog.

Die Bewölkung reißt auf; ein schmaler Spalt blassblauen Himmels zeigt sich im Südosten knapp über den runden Kuppen des Sudalsnipa. Harte, kalte Sonnenstrahlen brechen durch die Wolken und fingern über die senkrecht aufragenden Felswände der Insel Bremangerlandet, lassen den Fels mal freundlich hell, rehbraun aufleuchten, um ihn dann wieder in trostloses Schiefergrau versinken zu lassen. Dazwischen dunkle Schründen, tiefe Spalten, in denen sich Kiefern, Tannen, Moos und Heide mühsam behaupten. Grün in allen Nuancen, frische Farben, wenn die Sonnenstrahlen sie zum Leuchten bringen. Es ist eine spektakuläre Landschaft,

nur Fels, steile Ufer; die Seekarte zeigt keinen Ufersaum, keine Tiefenlinie. Wir kommen uns winzig klein vor.

Wir segeln in der Fröysjöen auf dem Weg nach Norden. Der Norweger wollte los; er ist aus Ålesund, will nach Hause. Nach Ålesund wollen wir auch. Ein Hafentag bei Dauerregen in Florö genügt; wir schließen uns dem Norweger an. Kein Wetterbericht vorm Auslaufen; Rundfunktaster sind nicht zu empfangen, und Navtex sagt auch nichts, mal wieder nichts. Wo sind die norwegischen Sender? Rogaland, Bodø? Nur Navtex Hamburg kommt präzise durch, viermal täglich mit der Vorhersage für die Deutsche Bucht. Das nützt mir hier gar nichts.

Ich dachte, der Norweger hätte Revierkenntnisse oder wenigstens einen Wetterbericht gehört, aber das scheint mir nicht so. Der Wind ist unberechenbar in Richtung und Stärke. Jetzt kommt er plötzlich aus dem Gulen gejagt, um den fast 700 m hohen Rognen herum und wirft die „Bottle Imp“ fast um. Das Schiff springt an, und mit Rauschfahrt schießen wir vorwärts, Wasser an Deck bis zu den Kajütfenstern. Seegang haben wir nicht; der Fjord ist hier gerade mal 2 sm breit und wird immer enger. Bremangerlandet schützt mit seinen bis zu 600 m hohen Bergen vor dem rauen Nordatlantik; voraus droht finster der klotzige 890 m hohe Hornelen mit seinen steil ins Wasser abfallenden Granitwänden. Der kleine, weiße Leuchtturm an der Ecke zum Skatestraumen gleicht einem winzigen Fliegenpilz mit seinem roten Dach, wie angeklebt am senkrechten Fels. Es ist eng und der Hornelen so spektakulär hoch über mir, dass ich nur hoffe, dass sich keiner der mächtigen Brocken dort oben löst.

Seit zwei Tagen schon liegen wir in Maløy und warten auf günstige Bedingungen, um das berühmte Stadlandet herumzukommen, an-

geblich Norwegens westlichster Punkt (stimmt aber nicht). Das Wetter ist „horrible“. „Bottle Imp“ liegt an einem langen Schwimmsteg, ungeschützt gegen Dampferschwell und heftigen Wind. Das Logbuch notiert „Schwere Sturmböen, bis 8 Bft, Dauerregen, 9°, nachts 5°“.

Wir sind unterwegs. Das Havnekontor hat uns mit einem passablen Wetterbericht versorgt. Es geht gut voran durch den Ulvsund in das Sildegabet. „Passabler Wetterbericht“ ist relativ; nur der Wind ist passabel, 4–5, aus SW, sonst wie immer, Ölzeugwetter: kalt, regnerisch. Die enge Passage zwischen Furenes, der SW-Ecke von Stad, und dem Riff Gnullane können wir sicher anliegen. Die Tonne Gamla liegt gut in Luv; dicht in Lee aber steht eine gewaltige Brandungssee. Jetzt gehen wir auf N-Kurs. Langgezogene, hohe Wellenberge ziehen vom Atlantik heran. Gischt fliegt von den Kämmen der sich brechenden Wogen; leuchtendes Weiß marmoriert die tiefen, flaschengrünen Täler. Und in Lee: grau, finster, drohend Stadlandet. Zuerst ist der kleine Leuchtturm Buhl auf seiner winzigen, wellenumtosten Insel im Wege, dann droht an Steuerbord voraus der wolkenverhangene 496 m hohe Kjerringa, das eigentliche Westkap, mit seinen senkrecht aus dem Meer aufsteigenden Felswänden. Die Seen sind konfus geworden, werden von der aus tiefem Wasser abrupt aufsteigenden Küste reflektiert und gegen die Windseen zurückgeworfen. Chaos, brodelndes Wasser.

Dicht in Luv schäumen die Bukketjuvane. Wie Walrücken tauchen die nur 0,5 m unter der Wasseroberfläche liegenden Schären auf. Hoch auf bäumen sich die Seen; Gischt weht bis zu uns herüber. Von hier westwärts liegt Island, dahinter Grönland, sonst nichts. Nur Atlantik.

Nach Stadlandet können wir kräftig abfallen. Auf NO-Kurs geht es erst weiter über die offene

See. Ungemütliches Segeln vor Wind und Welle; später in dem engen Fahrwasser zwischen den Inseln Nerlandsöya, Bjergsöya und Bölandet sind wir schnell über den Breidsund im Valderhaugfjorden, und um 1900h sind wir nach 54 sm fest in Ålesund.

Ålesund, graue Stadt, graues Wetter, alles grau. Die Touristenwerbung zeigt Brosundet, den Stadthafen, sonnenüberflutet, übervoll, von einer Seite des von hohen Speichern eingefassten Beckens bis zur anderen, nur Yachten; das Seglervolk in T-Shirts und Bikinis. Und heute? Der Hafen trostlos und leer. Die Kreise bildenden Regentropfen auf dem stillen Wasser scheinen das einzige Leben zu sein. Welch eine Ironie. Nicht mal Kneipen sind zu finden, jedenfalls keine geöffneten, die zu einem schönen Bier einladen. Es ist keine Saison! Die Saison dauert in Norwegen von Mitte Juni bis Mitte August. Und heute ist der 28. Mai 2011.

Das Touristenbüro offeriert eine kombinierte Reise per Bus und Fähre in den Geirangerfjord. Das muss man ja mitmachen, trotz des Wetters, Dauerregen und 8°, kräftigem Wind. In den Geiranger auf eigenem Kiel zu fahren, macht keinen Sinn und ziehe ich auch gar nicht in Erwägung. 50 sm hin, 50 sm zurück unter Maschine, keinerlei Festmache- oder Ankermöglichkeit. Nein danke. Und dann bei dem Wetter!

So machen wir es uns im Bus gemütlich, lassen uns auf der Fähre den Wind um die Nase wehen und genießen die grandiose Landschaft, die trotz Regens, Wind und tief hängender Wolken unglaublich beeindruckend ist. Über den Storfjorden geht es auf das Hochland, den Fjell; von Sunnmøre, durch ganz enge Straßen mit häufigem Blick tief nach unten auf den schwarz glänzenden Sunnylvsfjord, nach Hellesylt und weiter mit der Fähre nach Geiranger. Winzig

klein ist das Schiff zwischen den senkrechten, schiefergrauen Felswänden, überragt von bis zu 1.900 m hohen, schneebedeckten Berggipfeln. Zwischen Touristen von überall her lassen wir das „Weltnaturerbe Geiranger“ auf uns wirken. Der Wind weht zerfasernde Wasserschleier von „De Syv Söstre“, den „Sieben Schwestern“, und den anderen Wasserfällen herüber. „Brautschleier“ heißt der eine, das passt.

In Geiranger Touristengewimmel; Regenschirme und bunte Plastikregemäntel bestimmen das Bild. Ein Souvenirshop neben dem anderen, proppenvoll, verschandeln diesen kleinen, hübschen Ort. Wir gehen hinauf zur Kirche, zum Friedhof, blicken auf den windlosen Geirangerfjord, auf die Kreuzfahrtschiffe von Costa, TUI und Hurtigrouten und die Endloskette von Beibooten, die immer neue Touristen ans Land spucken. Es könnte hier richtig schön sein. Über den Örneveien (Adlerweg) geht es per Bus zurück nach Ålesund. An Bord ist es kalt und ungemütlich, immer noch nur 8° draußen. Ich koche Linseneintopf mit gebratenem Speck und Zwiebeln, und zum Nachtsch gibt es Grog.

Morgen werden wir die Heimreise antreten.

Karsten S. Möller

Fortsetzung folgt



Erfolgreich über den Atlantik

Bericht von der ARC mit „Gunvør XL“

Rechtzeitig zu Weihnachten erreichte uns mit den besten Grüßen ein Bericht über den Ablauf der diesjährigen ARC (Atlantic Rally for Cruisers). Die X 55 „Gunvør XL“ siegte in ihrer Gruppe nach gesegelter und berechneter Zeit und wurde in der Gesamtwertung der ca. 140 Yachten der Cruising-Division Zweite! Wir gratulieren der Crew zu diesem Erfolg und wünschen für die folgende WorldARC einen guten Kurs.



Das Dreamteam nach dem Zieldurchgang

so dass wir auch etwas Zivilisation genießen können. Birgitte und Ian sind mittlerweile auch angekommen und genießen es, dem Winter auf der Nordhalbkugel entronnen zu sein.

Am 20. November wurde in Las Palmas/Gran Canaria zur diesjährigen ARC mit Zielhafen



Bergfest! (Wikinger gibt es überall!!)

Mittlerweile sind wir im Paradies angekommen! Wir liegen in einer der besten Ankerbuchten der Karibik an einer Mooringboje in Marigo Bay auf St. Lucia. Es sieht hier aus wie in einer Werbesendung für Bounty. Palmen, glasklares Wasser, Superyachten und schöne Restaurants. Ein Freund von uns hat hier außerdem ein Haus,



„Gunvør XL“ während einer Elbregatta

Fotos: Gunvør-Crew(1), Kay Rothenburg (1)

Rodney Bay/St. Lucia gestartet. Es nahmen ungefähr 220 Boote teil, die meisten, wie wir auch, in der Cruising Division. An Bord hatten Sheila und ich meinen alten Schulfreund Dr. Peter Worning und zwei Kommilitonen von meiner TU in Kopenhagen Jens Andersen und Eskil Bruun. Letztes Crewmitglied war Mads Christensen, Segelmacher bei North Sails in Kopenhagen. Mit einem Durchschnittsalter weit über 50 nicht wirklich ein Regatta-„Dream Team“, aber alle gute Freunde, was bei einer so langen Reise viel wichtiger ist. Für Peter, Sheila und mich war die Teilnahme etwas ganz besonderes. Vor genau 25 Jahren hatten wir die zweite Ausgabe der ARC mitgesegelt und sowohl „Line Honors“, (Erster der Gruppe nach gesegelter Zeit) und auch berechnet in unserer Gruppe gewonnen. Über alles wurden wir damals 13te. Da wir die einzigen waren, die ein solches Jubiläum feiern konnten, wurden wir auch prompt bei einer der vielen Feiern in Las Palmas mit einer hübsch-hässlichen Trophäe „belohnt“.

Sheila und ich hatten die zwei Wochen vor dem Start mit den Vorbereitungen für die Überfahrt verbracht. Das bedeutet hauptsächlich Proviantieren. Um das Leben zu vereinfachen, hatten wir ein Auto gemietet und täglich Besorgungen gemacht und verstaut. Vielleicht ein Fehler. Ohne Mobilität hätten wir wahrscheinlich nur eine Liste aufgestellt und alles auf einmal bei einem der lokalen Schiffsausrüster bestellt. So haben wir uns täglich aufs Neue in den verschiedenen Supermärkten verleiten lassen und am Ende viel mehr gekauft als wir brauchten. Es müsste jetzt fast genug an Bord sein, um damit bis nach Australien zu kommen, ohne neu einkaufen gehen zu müssen.

Endlich war es soweit. Mit einem Nullstart unter unserem „Hibiskus-Spinnaker“ ließen wir bald

den größten Teil der Flotte hinter uns. Richtig spannend wurde es, als wir in die so genannte „Akzelerations-Zone“ bei Gran Canaria kamen. Um so hohe Inseln wie die Kanarischen gibt es Zonen mit starkem Wind, in unseren Fall bis zu 34 Knoten (Bft 8). Dies brachte uns den Geschwindigkeitsrekord der ganzen Reise von 18,3 Knoten ein!

In der Nacht dann die ersten Probleme und in ihrer Art eigentlich die einzigen, die wir hatten: unsere Spinnaker. Neben den Akzelerations-Zonen gibt es Gebiete mit Windschatten oder variable Winde, aber mit den gleichen Wellen, wie sie in den Akzeleration-Zonen vorherrschen. Beim Bergen des Spinnakers wurde dieser beschädigt und musste am nächsten Tag repariert werden, um sich dann beim Setzen am Anker zu verheddern. Somit hatten wir nur noch vier Spinnaker übrig. Lasst mich gleich den Rest dieser traurigen Geschichte beichten: Der „Pink-Wonder-Spinnaker“ hielt 24 Stunden, bevor eine Unaufmerksamkeit des Steuermannes dessen Karriere im ARC unterbrach. „True Blue“ hielt drei Tage, „True indomitable Viking“ fünf Tage und der Gennaker zwei Tage, bevor auch dieser sich unter Deck in die Warteschlange der zu reparierenden Spinnaker begab.

Nachdem sich das letzte bunte Segel verabschiedet hatte, habe ich die ganze Crew zu einer „Toga-Party“ eingeladen. Alle mussten sich genauso in Weiß kleiden wie die „Gunvør“, die während der Party mit weißem Groß, weißer ausgebaumter Genua und fliegend gesetztem Stagsegel durch die Nacht eilte. Als ich bei der täglich Radiorunde der ARC auf Kurzwelle beichtete, dass wir fünf Spinnaker verloren hatten, führte dies zur mehrmals wiederholten Bitte, die Anzahl nochmals zu bestätigen. Aber aufgegeben haben wir deshalb nicht. In einer

siebenstündigen Operation durch unseren Segelmacher, mit unserem Arzt als Lehrling, wurde der „Pink Wonder“, ein Leichtwind-Spinnaker für die zu erwartenden leichten Winde zum Ende der Regatta, zusammengeflickt. Während dieser Zeit haben wir mit ausgebaumtem Code 1 und Genua, immerhin mit ungefähr 280 m² Segelfläche (mit Spinnaker haben wir ca. 360m²) weiter wettbewerbsmäßig gesegelt.

Es hat sich gelohnt. Nach nur 14 Tagen, 12 Stunden, 43 Minuten, 29 Sekunden passierten wir die Ziellinie. Die ca. 3000 sm haben wir mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 8,6 Knoten zurückgelegt. Wir lagen permanent in einem Spitzenfeld von etwa 20 Booten, von denen nur zwei bis drei kleiner waren und/oder einen niedrigeren Rennwert hatten als wir. Im Vergleich: Unserer Gruppe (Klasse A, Boote zwischen 55 bis 60 Fuß), zogen wir jeden Tag 20 bis 30 Seemeilen davon. Zum Schluss haben wir dann unsere Gruppe nach berechneter Zeit mit fast 24 Stunden zum Zweiten und mit 3,5 Tagen (!) zum Dritten gewonnen! Über alles haben wir den Zweiten Platz in der Cruising Division (mit ca. 140 Booten die größte Gruppe) belegt. Der Gewinner ist 27,5 Stunden (oder mehr?) mit Motor gefahren. Im Gegensatz zu uns, die wir uns vor der Ziellinie in absoluter Flaute sechs Minuten gegönnt und die uns nur neun Minuten in berechneter Zeit gekostet haben. Auf dieses Ergebnis sind wir extrem stolz! Eindeutig war es die fünf Spinnaker wert, obwohl diese in St. Lucia den lokalen Segelmacher vier Tage lang blockierten. Frustriert mussten alle anderen Skipper, die ihre Segel repariert haben wollten, aber erst nach uns ankamen, warten.

Das Leben an Bord, obwohl eindeutig vom Regattasegeln dominiert – wir haben fast durchgängig von Hand gesteuert – war toll.

Die ersten Tage waren, wie fast immer zu Beginn einer Ozeanüberquerung, etwas ungemütlich. Typisch gibt es in Landnähe sich überlagernde Schwell-Systeme, die gepaart mit gestörtem Schlaf und noch nicht voll etablierten Seebeinen, zu einem gewissen allgemeinen Unwohlsein führten. Sheila hatte uns toll, aber wie beschrieben, vielleicht etwas überenthusiastisch, proviantiert, so dass wir statt abzunehmen alle ein paar Kilo zugenommen haben. Alle zwei Tage gab es frisch gebackenes Brot und jeden Abend ein mehrgängiges Menü. Besonders die Mengen mussten wir aber anpassen. Wir sind es gewohnt, für eine Gruppe von jungen Leuten zu proviantieren, unsere etwas ältere (aber jung gebliebene) Crew war deutlich genügsamer. Auch der Alkoholkonsum war begrenzt, eigentlich fast nicht vorhanden. Nur unsere Partys haben die Crewmitglieder zu einem oder zwei Gläsern Wein oder Bier verleitet. Erleichtert wurde das Leben sehr durch unseren Generator. Damit konnten wir genug Wasser zum täglichen Duschen für alle machen. Ich muss auch gestehen, dass wir die Klimaanlage täglich viele Stunden haben laufen lassen, um in gekühlten Kabinen besser schlafen zu können.

Ja die Partys: Den Beginn machte nach sieben Tagen unser Bergfest. Sheila und ich kamen als Wikinger und servierten einen „½ Way Cake“. Am nächsten Morgen gab es dann Geschenke für alle zum Ersten Advent. Das Highlight war die Flasche Atlantikwasser & Luft von Mads: Zum Öffnen bei schlechter Laune! Bei ¾ Strecke nach 10 Tagen haben wir dann Oktoberfest gefeiert. Der Salon war mit blauen Signalflaggen geschmückt, Würstchen und Bier plus Wies'nmusik hat unsere dänische Crew dann doch etwas überfordert. Oder vielleicht war es, als Sheila mit weiß-blonder Perücke, Zöpfen und „etwas“ vergrößertem Busen das

Essen servierte, um dann mit mir das Fliegerlied aus voller Brust zum Besten zu geben. Die Toga Party habe ich bereits beschrieben Am letzten Tag vor dem Ziel wurde dann der zweite Advent Tag mit Glögg und Mandelkuchen begangen. (Einer der sechs Kuchen hatte eine ganze Mandel, und der glückliche Empfänger bekam dann zusätzlich einen zusätzlich Schluck vom Glögg.)

Wir passierten die Ziellinie um 21:43:29 lokaler Zeit in totaler Flaute unter Motor mit neun Knoten und back stehenden Segeln. In der Marina standen ein Empfangskomitee des ARC, des lokalen Tourismusbüros und mein Freund Glenn mit Rumpunsch und Bier bereit. So wurde erstmal ausgiebig gefeiert. Allen hatte die Zeit an Bord so gut gefallen, dass wir erst nach 12 Stunden erstmals von Bord gegangen sind. Die schöne Reise durfte irgendwie nicht vorbei sein. Silvester feiern wir mit Henriks Familie auf Be-

quia, bevor es dann am 8. Januar mit der WARC (World ARC) als Regatta weiter nach Panama und ab in die Südsee geht. Birgitte bleibt an Bord bis Bora Bora. Ian muß die letzten sechs Monate seines Studiums erstmal beenden, bevor er im Mai in Bora Bora an Bord kommt.

Mehr findet ihr unter www.gunvorxl.de Das Passwort ist GUNVORXLCAN30. Besonders ein Logbucheintrag, den Sheila vom Midatlantik geschrieben hat, ist sehr lustig.

Karsten & Sheila Witt

Beitragsabbuchung

Anfang April werden die gemäß Beschluss der Jahreshauptversammlung vom 21.2.2012 festgesetzten Beiträge der SVAOe von Ihrem Konto abgebucht!



FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN

Eine Länge voraus.



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

Ein Unternehmen der



GOSSLER, GOBERT & WOLTERS GRUPPE

Fröhlich im winterlichen Hafen

Besteht bei Kälte und Nässe am Segeln (und Feiern) wirklich Interesse?

Offenbar schon. „Was ist denn da los?“ Das werden sich vereinzelt vermummte Wanderer gefragt haben, die sich bei Temperaturen um 0° am Vierten Advent in den winterlichen Yachthafen verirrt hatten und nun Zeugen eines jahreszeitlich eher ungewohnten Spektakels werden.

Die 38. Tannenbaumregatta im Hamburger Yachthafen ist schon seit langem keine SVAOe-Veranstaltung mehr. Da kommen Jung und Alt aus allen Vereinen zusammen. Man kennt sich, man trifft sich im Sommer in den Elb- oder Ostseehäfen. Und da gibt es immer „wat to vertellen“.

Segler aller Couleur und Vereine freuen sich schon lange auf diesen unfreundlichen Wintertag, auf ein paar Stunden im Zentrum guter Laune und dicksten Gedrängels. Man kennt sich oder lernt sich kennen. Das Zelt vor dem Gemeinschaftsraum hilft mit einem bisschen Schutz vor den Schauern nach, verhindert zumindest Hagelkörner im Punschglas. Ein paar Stunden lang scheint für mehr als hundert alte und junge Schipper und Schipperinnen das Leben ohne Probleme.

Der eigentliche Anlass ist eine Regatta um ein winziges zerzaustes Nadelbäumchen, das in jungen Jahren gewisse Ähnlichkeit mit einem Tannenbaum gehabt haben sollte. Menschen in mittleren Lebensaltern und seriöser Berufe, die sich für Erwachsene halten, riggen an der Slipanlage mit klammen Fingern die Optis ihrer Kinder auf, schieben sie ins Wasser und – verschwinden mit flatternden Segeln in der nächsten Schneeder Schauerbö. Die Veranstalter hatten es leicht,

denn allzu viele war es diesmal nicht, die aufgeriggt, zu Wasser gebracht, gestartet, gesichert, gezeitet und wieder an Land gebracht werden mussten. Sind die Helden müde geworden? Oder erinnerten sie sich noch der eisigen Segelpartie im Vorjahr?

So ist das Gedränge der – von 11 gemeldeten – nur neun Mutigen zwischen 25 und 70 Jahren zu Wasser, an der Startlinie überschaubar. Zwischen kahlen Eisenpfählen und aufgelegten Schlingeln kämpfen sie ernsthaft um die Palme, pardon, den Tannenbaum des Sieges.

Doch es gab neben den Optis noch kleinere Boote. Nicht weniger ernst regattierten die Modellsegler zwischen Bootsran und der Ostanlage unter der Regie von Bernd Blohm, der über das Minicupper-Spektakel in Gedichtform berichtet.

Da die Sichtverhältnisse durch die häufigen Schauer mangelbehaftet bleiben, wendet sich das Interesse der Zuschauer statt der wasserseitigen mehr der landseitigen Party zu. Bei Glühwein, Bratwürstchen oder Crêpes geht es zu schmissigem Oldtime-Jazz hoch her.

Lobend hervorzuheben: der Eifer und die Begeisterung, mit der eine Vielzahl von SVAOe-Mitgliedern aller Altersgruppen bereit ist, so etwas durchzuziehen. An dieser Stelle also tausend Dank für die vielen Helfer, den Erwachsenen wie auch den Opti- und Kuttersegler aus der Jugendabteilung sowie die moderate Musik, die einige sogar das Tanzbein bewegen ließ.

Die Veranstalter freuen sich, dass trotz des schauerigen Wetters so viele dabei waren. Wowerit würde gesagt haben: „Und das ist auch gut so!“

Fazit: Es könnte wenigstens etwas wärmer sein. Aber sollen wir auf die Klimaveränderung warten? Wohl besser nicht.



Die Punschtankstelle wartet auf Kundschaft



Gedränge am Würstchenstand

Folgende Reihenfolge ergab sich nach dem Rennen:

Thorsten Keller (MSC) + Tannenbaumpreis für den Ersten; 2. Uwe Angerer (ESV) + Pieval-Preis für den Besten ab 50; 3. Jan Kähler (ASC), 4. Andreas Sasse (SVAOe) + Bester SVAOeer, 5.

Philine Peschke (SVAOe) + Preis für die beste Steuerfrau, 6. Jan Hauschildt (SVAOe), 7. Stephan Müller (HSC) Tampen-Preis + Unfairness-Preis; 8. Wolf Scheder-Bieschin (NRV) + Rote Laterne; 9. Volker Richers (SVAOe) + Raddampfer-Preis. JCS

Modellseglers Advent

Bernd Blohm GER 391

*In der langen Winterzeit,
wenn die braven Seglersleut'
in der heimatlichen Hütte
träumen von des Sommers Frische.*

*Erzählen aus den bess'eren Tagen,
als auf See sie draußen waren,
auf der großen Sommerreise,
dies Jahr da war das Wetter Schei...*

*In dieser langen, dunklen Zeit,
wo das stramm no Wiehnacht geit,
lenkt er häufig seine Schritte
nach dem eignen großen Schiffe.
Das an Land – beinah entartet
auf den nächsten Sommer wartet*

*Doch ganz heimlich im Gepäck,
nur zum reinen Trainingszweck
Ist dabei ein kleiner Segler
man sitzt nicht drauf – man hat 'nen Regler.
Gesteuert wird vom trocknen Land
nur mit Technik in der Hand.*

*Damit beim Segeln nicht allein,
lädt er sich gern auch Freunde ein.*

*Und so steht meist ohne Frau'n
Man(n) an des Hafens Ufersaum,
lässt die Boote munter schippern,
fängt beizeiten an zu bibbern.
Denn es ist ja, wie man's kennt
die kalte Jahreszeit – Advent.*

*Und wenn die vierte Kerze scheint,
die Seglerschar sich kurz vereint.
Es wird gesegelt um die Wette,
mit Glühwein, Würstchen und Trompete.
gestiftet ist – man glaubt es kaum
der Hauptgewinn: ein Weihnachtsbaum.*

*So startet man wie jedes Jahr
acht Rennen für die Seglerschar.
Auf dass man sich noch messen kann,
bevor dann kommt der Weihnachtsmann.*

*Da Weihnacht ein Familienfeste,
kommen andre auch dazu.
Jazzmusik erschallt aufs beste,
sie trinken Grog und hören zu.*

*12 Segler stehen steif und kalt,
manch lautes Wort herüberschallt.
Der Schiri pfeift, mal schlecht mal gut.
So mancher kommt dabei in Wut.*

*Erst mäßig Wind, dann Segelschlagen,
die Jahreszeit schickt Regenflagen.
So mancher hat doch große Not,
den Kurs zu halten für sein Boot.*

*Gestartet wird heut' von den Frau'n.
Man segelt hier ein Up and Down.
Zur Mittagszeit, man weiß es ja,
gibt's Glühwein, Würstchen und Trara.*

*Auf dass der zweite Teil gelinge,
jetzt wenig Wind – ich glaub ich spinne.
Mein schöner Vorsprung von heut' Morgen,
der schmilzt so langsam – das macht Sorgen.*

*Es greift doch ein der Mann von oben
zwei Streicher gibt's – ich will ihn loben!
So geht die Sache glücklich aus.
Den Sieg nehm ich heut' mit nach Haus.*

*Und wie immer schon geschehen,
hat man wieder Leut' gesehen.
Viel geschnackt von Sommertagen,
fürs nächste Jahr geplant die Taten.*

*Alljährlich freut man sich aufs Beste,
Freunde zu treffen vor dem Feste.
Es ist ja nun, wie man es kennt
die schöne Jahreszeit – Advent.*

Auch eine „Nautische Nachricht“

Kartoffelloch, Kartoffelberg?

Kann man das noch ein Fahrwasser nennen?

Als Kartoffelloch (woher kommt nur der Name? Man müsste den Kommodore fragen) bezeichnen die Segler bekanntlich den südlichen Teil der Glückstädter Nebeneibe. Das klingt irgendwie abwertend, unbedeutend. Für die Berufsschiffahrt ist es das vielleicht auch. Immerhin hat aber die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung es für wichtig genug befunden, es mit dem lateralen Betonungssystem als Fahrwasser zu kennzeichnen. Wir Sportbootfahrer begrüßen das natürlich, denn es ist, mit der Ebbe von Hamburg oder Wedel kommend, der kürzeste Weg nach Glückstadt, dem einzigen Hafen vor

Cuxhaven, der bei jedem Wasserstand angelaufen werden kann. Das ist ein nicht unwichtiger Sicherheitsaspekt.

Nun haben aber inzwischen alle Elbsegler gemerkt, dass mit dem Kartoffelloch etwas nicht mehr stimmt. Bereits in Heft 1/2010 ist Achim Müntzel explodiert. „Es reicht!“ schrie er sich von der Seele, als er innerhalb der Fahrwasserbetonung festgekommen war. In Heft 4/2011 berichteten wir, dass die Obrigkeit nun auch erkannt hat, dass es dort flacher geworden ist. In den Bekanntmachungen für Seefahrer (T)40/11 hieß es: „Im Bereich der Glückstädter Nebeneibe zwischen den Tonnen GN11/GN8 und GN13/GN10 wurden Abweichungen von der Wassertiefe in den Seekarten festgestellt. Die geringste Wassertiefe in dem oben genannten Bereich beträgt bezogen auf Seekartennull -1,40 m.“ Mal abgesehen davon, dass das „Minus“ vor

B.Beilken Sachverständigenbüro für Kraftfahrzeuge

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

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

Bei schuldlosem Unfall...

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

Ihr Gutachten

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

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

Max Brauer Allee 218
Beilken@t-online.de

Tel.: 040 432086-0

22769 Hamburg
www.bbeilken.de

der genannten Wassertiefe wohl ein amtlicher Schreibfehler ist (denn dann fiele die Untiefe bei Niedrigwasser sichtbar trocken), bleibt immerhin beachtenswert, dass die Meldung noch mit T = temporär gekennzeichnet ist, was bedeutet, dass beabsichtigt war, die Mindertiefe in absehbarer Zeit durch Baggern oder Spülen zu beseitigen.

Nun aber hat die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung jegliche Hemmung verloren. Mit der Bekanntmachung für Seefahrer 73/11, nachzulesen unter http://www.elwis.de/Bfs/bfs_start.php?target=3&source=1&aboexport=abo&db_id=39276 wird festgestellt, dass die in den Seekarten angegebene Kartentiefe von 1,9 m durch 0,8 m und die von 2,4 m durch 1,5 m zu ersetzen ist. Die Meldung ist diesmal ohne „temporär“-Kennzeichnung. Man hat es offenbar aufgegeben, die Wassertiefe zu vergrößern.

Die (inoffizielle) Bezeichnung „Kartoffelloch“ muss nun wohl in „Kartoffelberg“ umbenannt werden. Wem also künftig auf seinem Weg nach Glückstadt schon mindestens die halbe Tide weggelaufen ist, der sollte, Fahrwassertonnen in der Nebeneibe hin oder her, vorsichtshalber den Weg um Rhinplatte Nord nehmen und sich dann gegen die letzte Ebbe an sein Ziel herankämpfen. Auch eine Möglichkeit. Man segelt ja schließlich zum Vergnügen, und nicht, um schnell im Hafen zu sein.

Dabei haben wir eigentlich noch Glück. Denn seit 2011 sind die Karten der Elbe und mithin auch der entsprechende Sportbootkartensatz endlich auf das neue Kartennull LAT (Lowest Astronomical Tide) umgestellt. Damit ist immerhin gesichert, dass die Untiefen durch astronomische Wirkung nicht noch flacher werden können (wie das vor 2011 mit dem alten Kartennull MSpNW noch möglich war). Aber eine mittlere Ostwindlage lässt aus den 0,8 m dennoch schnell 0,3 m Wassertiefe werden. „Unglaublich,“ werden Sie sagen, „und das mitten im Fahrwasser! Nun dauert es nicht mehr lange, und es guckt ein Schlickrücken bei Niedrigwasser zwischen den roten und grünen Tonnen hervor.“

Man reibt sich die Augen und fragt sich, wie lange die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung diese Posse noch weiter treiben will. Nennt man das ein Fahrwasser, in dem selbst Boote mit geringem Tiefgang häufig festkommen? Nun dürfen wir als Sportbootfahrer ja nicht über die Steuergelder verfügen und einfach einen Bagger bestellen. Offenbar darf das auch die Verwaltung nicht mehr. Die Steuergelder werden wohl von höchster Stelle in „Systemrelevantes“ gesteckt, oder es werden europäische Löcher gestopft. Das ist die Weisheit der Regierenden, die wir Unbedeutenden ertragen müssen. Aber dann wäre es doch viel richtiger, dem südlichen Teil

1 8 8 6



LOUIS LOUWIEN

Tischlerei GmbH

Wie es Euch gefällt
Möbel und Mehr

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

www.tischlerei-louwien.de

der Glückstädter Nebeneibe die Fahrwasserbetonung zu nehmen und stattdessen ein paar Kardinaltonnen oder Pricken zur Bezeichnung der Untiefen zu setzen. Das wäre wenigstens ehrlich.

Wollen wir noch ein wenig weiter denken? Wenn nichts verändert wird, wird das Kartoffelloch ständig weiter zuschlickern. Je geringer sein Querschnitt dadurch wird, desto weniger Wasser wird auch hindurch fließen. Folglich setzt sich noch mehr Schlick ab, auch im nördlichen Teil der Nebeneibe. Dadurch werden die Fähren betroffen, und die dann noch einzige Zufahrt zum Hafen Glückstadt wird bald keine mehr sein. Zwischen Glückstadt und Rhinplatte Süd wird dann ein Kartoffelacker entstehen.

GAN



Aus dem DSV

Training für Seesegler 2012

Der DSV organisiert zu Beginn der Saison in Zusammenarbeit mit der Regattavereinigung Seesegeln (RVS) wieder das professionelle Regattatraining für Seesegler „Go-4-Speed“. Die Schulung startet am 24./25. März 2012 mit einer Theorieeinheit in Hamburg. Thematischer Schwerpunkt: Bordelektronik und die Nutzung der Daten mit Hilfe von Software, wie zum Beispiel Expedition und Deckman. Am 21. und 22. April geht es mit Unterstützung des Kieler Yacht-Clubs, mehrerer Coaches und der Wettfahrtleitung vor Schilksee zum Praxistraining aufs Wasser. Infos sowie ein Flyer mit Anmeldeformular auf www.dsv.org im Menü Bootsdokumente/ Vermessung.

DSV für Sportbootführerschein

Der DSV hat sich zum Antrag der Regierungsfractionen „Neue Impulse für die Sportboot-

Spendenaufruf

Liebe Mitglieder,

für unser Jollentraining am Alsterufer wird dringend ein **neuer 420er** benötigt! Wir möchten Sie daher herzlich bitten, uns bei dieser Neuanschaffung, die ca. € 6.000,00 betragen wird, mit einer Spende auf unser Haspa-Konto 1265 103992, BLZ 20050550 (Stichwort: 420er) zu unterstützen.

Für Ihre Hilfe dankt Ihnen im Namen unserer engagierten jungen
Jollensegler

Der Vorstand.

schifffahrt" für die Beibehaltung des Sportbootführerscheins in der Fahrzeuggruppe von 5 bis 15 PS ausgesprochen. Die Abstimmung des Bundestags über den Antrag wurde kurzfristig auf das neue Jahr vertagt. Die Stellungnahme des DSV sowie aktuelle Informationen zum Thema stehen auf der Homepage www.dsv.org.

(Vgl. hierzu auch nachfolgend: GAN – Führerscheinregelung)

Seesegeln auf Clubyachten

Welche Vereine bieten Seesegeln auf Clubyachten an? Diese Umfrage stellte der DSV vor einiger Zeit und veröffentlichte die Daten in der YACHT-Beilage „DSV-Spezial“. Diese Informationen sollen nun aktualisiert werden, u. a. für die Recherche zu einem Buch, das zum 125-jährigen Bestehen des DSV im Delius Klasing Verlag erscheinen wird. Bitte bei Interesse an einer Veröffentlichung die folgenden Angaben in Stichworten bis zum 9. Januar 2012 an presse@dsv.org, z. H. Ulrike Schreiber, senden: Vereinsname, DSV-Nr., Website, Typ/Größe/Namen der Clubyachten, Fahrtgebiete, Alter der Nutzergruppen (wenn definiert), erstmaliger Einsatz einer Clubyacht im Verein (Jahreszahl), bisherige und geplante Highlights.

Erleichterungen für Boottransporte in Mecklenburg-Vorpommern

Das Ministerium für Verkehr, Bau- und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern hat ein Merkblatt für die Bedingungen einer Allgemeinen Ausnahmegenehmigung von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Boottransporte mit Anhängern erlassen. Der Inhalt lehnt sich an die Allgemeinverfügung des Ministeriums für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr in Schleswig-Holstein an. Das Merkblatt soll veranschaulichen, wie bei Sonderzulassungen

spezieller Anhänger zu verfahren ist und welche Möglichkeiten es als Ausnahme von der StVO und StVZO für Bootsanhänger, insbesondere mit einer Höchstgeschwindigkeit von 6 km/h, gibt. Anstelle zahlreicher Einzelgenehmigungen kann mit dieser Ausnahmegenehmigung eine längerfristige Erlaubnis erteilt werden.

Vollständiger Text auf <http://strassenbauverwaltung.mvnet.de>, Menü „Ausnahmegenehmigungen“.

Richtlinie zum Schutz der Meere

Die 2008 in Kraft getretene Europäische Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie hat das Ziel, die natürlichen Ressourcen des Meeres und die komplexen Meeresökosysteme durch einen Ordnungsrahmen für die EU-Staaten zu schützen und zu erhalten. Im Oktober wurden in Deutschland die ersten dafür erstellten Berichte zum Zustand der Gewässer und zur Festlegung von Umweltzielen veröffentlicht. Bis 16. April 2012 können Interessierte die Berichte auf www.meeresschutz.info, Stichwort „Öffentlichkeitsbeteiligung“, einsehen und Stellungnahmen einreichen.

Müll voraus?

NABU und DSV haben eine Initiative für einen naturverträglichen Umgang mit den Meeren gestartet. Dazu wurde im September das Faltblatt „Müll voraus – Segel setzen für saubere Meere“ im Rahmen des Förderprojektes „Meere ohne Plastik“ entwickelt. Es führt in die Problematik der verschmutzten Ozeane ein und zeigt, wie sich Naturschützer und Segler für den Erhalt der maritimen Lebensräume einsetzen können. Das Faltblatt steht unter: https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/meeresschutz/flyer_segler_web.pdf. Bei der DSV-Geschäftsstelle, Tel. 040-632009-0, kann es auch in gedruckter Form bestellt werden.

Zu Gast bei dem Berliner Bähr

Vom Deutschen Seglertag 2011

„Deutschland ist ein Land des Wassersports. Wir sollten unsere Wasserstraßen als Wert und als Chance für unser Land und die regionalen Wirtschaftsräume sehen.“ Mit diesen Worten appellierte DSV-Präsident Rolf Bähr beim Deutschen Seglertag 2011 in Berlin an die Bundesregierung und an den Bundestag, die von der Freizeitschifffahrt genutzten Bundeswasserstraßen zu erhalten.

Seine Sorge hat einen aktuellen Anlass: Im Rahmen einer geplanten Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sollen künftig die Bundeswasserstraßen entsprechend ihrer jährlichen Tonnage in unterschiedliche Kategorien eingeteilt, gewartet und ausgebaut werden. Die meisten Mittel sollen dabei in stark von der Frachtschifffahrt frequentierte Wasserstraßen fließen. Das Nachsehen könnten, so die Sorge des Deutschen Segler-Verbandes, die wenig von der Frachtschifffahrt genutzten Wasserstraßen haben.



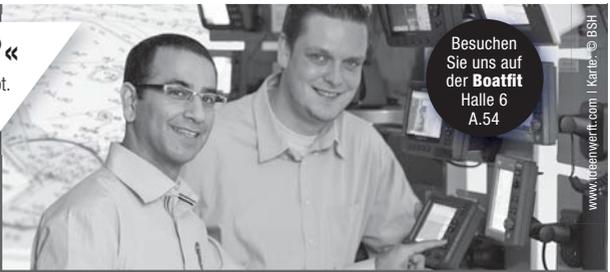
DSV-Präsident Rolf Bähr erstattet seinen Bericht.
Foto: © DSV/Ulrike Schreiber

Staatssekretär Scheurle erklärte dazu, dass in Kürze die tatsächliche Kategorisierung der einzelnen Wasserstraßen veröffentlicht werde und dann mehr Klarheit über das Thema herrsche. Er betonte aber auch, dass „der Bund es nicht allein schaffen wird, die Kosten zu tragen“.

Große Freude herrschte beim Thema Nachwuchsförderung: Der Deutsche Segler-Verband zeichnete insgesamt 41 Vereine – unter ihnen auch die SVAOe – für ihre qualitativ besonders hochwertige und nachhaltige Ausbildungsarbeit aus.

»RÜGEN ODER RIO?«
Wir navigieren Sie sicher durch das Angebot.
| Seekarten » HanseNautic

Besuchen Sie uns auf der **Boatfit** Halle 6 A.54



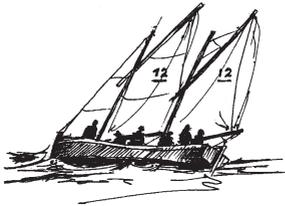
www.kleinanwerft.com | Karte: © DSH

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

Einigkeit herrschte auch bei den Finanzen. Die Jahresrechnungen 2009/2010 wurden einstimmig genehmigt und die Haushaltspläne für die Jahre 2012/ 2013 ebenfalls ohne Gegenstimmen oder Enthaltungen angenommen. Zusätzlich wurden einige formale Änderungen an der Satzung des Verbandes, dem DSV-Grundgesetz, beschlossen. Den nächsten Deutschen Seglertag veranstaltet der Deutsche Segler-Verband mit Unterstützung des Segler-Verbandes Mecklenburg-Vorpommern vom 29. November bis zum 1. Dezember 2013 in Rostock-Warnemünde.

Andreas Völker

(Quelle: Mitteilungen des DSV V/2011-auszugsweise, vollständiger Text und weitere Infos:www.dsv.org)



Führerscheinplicht aufheben?

Deregulierung mit fadenscheinigen Gründen

Schon seit längerem geistern Vorstöße durch Seglerwelt und Amtsstuben, das Führerscheinwesen für Sportboote zu verändern und zu erleichtern. Wer nicht unmittelbar betroffen war, der hörte gar nicht richtig hin, denn Vorschläge zu machen ist leicht, aber ein Ministerium dazu zu bringen, über 40 Jahre alte durchaus bewährte Vorschriften zurück zu schrauben, scheint unmöglich. Normalerweise geht es anders rum. Staatliche Regelungen fangen klein an bei Steuern, Pflegesätzen, Führerscheinanforderungen. Anschließend wird in dünnen Scheiben immer wieder etwas von der Salami abgeschnitten, sprich es treten Verschärfungen ein.

Nehmen wir das Beispiel Bootsführerscheine. Obwohl die Freizeitschiffahrt bereits seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert in Deutschland ziemlich verbreitet war, und auch die Berufsschiffahrt eine beträchtliche Verkehrsdichte

Beckerbillett · Hamburg
 Eintrittskartendruck und Kassensysteme

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

aufwies, verlangte die Obrigkeit keinerlei Nachweis zum Führen von nichtgewerblichen Wasserfahrzeugen. Auch ohne amtliches Zertifikat lief es auf den Seeschiffahrtsstraßen weitgehend glatt. Die Kenntnis von KVR und SSSchStrO (früher hießen sie noch anders), von Navigation und Seemannschaft wurde über die Vereine vermittelt und nachgewiesen. Alles freiwillig, und alle waren zufrieden. Zwar gab es die Möglichkeit, an den Seefahrtsschulen auch amtliche Scheine zu machen, aber das war erst recht freiwillig.

Doch irgendwann drehte sich der Wind. Was zuerst da war, das Regelungsbegehren oder der Wunsch nach Vereinsfreiheit, ist unklar. Jedenfalls trat am 17. Januar 1967 eine „Motorbootführerscheinverordnung“ in Kraft, die fast alle Führer eines Sportbootes mit Maschinenantrieb zu einem Führerschein verpflichtete. Um die zu erwartende allgemeine Empörung nieder zu halten, gab es weitgehende „Umschreibungs“-Möglichkeiten bestehender Scheine. Dann fiel die nächste Salamischeibe. Am 20.12.1973 lösten die Sportbootführerscheinverordnungen-See und -Binnen die erst sechs Jahre alte Regelung ab. Die Scheine des DSV und die bisherigen amtlichen Zertifikate entfielen. Sportküstenschifferschein, Sportsee- und Sporthochseeschifferschein kamen amtlicherseits als freiwillige Nachweise hinzu. Mit den Prüfungen nach amtlichen Anforderungen wurden der DSV und der DMVYV „beliehen“, was diesen Verbänden den Verlust ihrer eigenen Scheine durch zufließende Prüfungskosten versüßte.

Nun konnte jeder einen Bootsführerschein erwerben, ohne Mitglied in einem Verbandsverein zu sein und musste es auch ab einer Motorleistung von 5 PS (das war so etwas wie die 5%-Klausel bei Wahlen; man lässt Randgruppen unter den

Tisch fallen). Damit waren nun die meisten Sportbootfahrer, auch solche von Runabouts, Angelkähnen, Rettungs- und Sicherungsfahrzeugen „führerscheinpflchtig“. Die Prüfungsgelder sprudelten. Aber nicht nur sie. Zahlreiche gewerbliche Wassersportschulen bauten eine Existenz auf der neuen Gesetzgebung auf. Durch Wohlstand und zunehmend günstige Angebote infolge der Industrialisierung im Bootsbau strebten immer mehr Menschen, auch „küstenferne“ Bevölkerungsteile, auf die Seegewässer. Das hatte Folgen. Die Zahl der Segelyachten und die der Marinas und der Servicebetriebe stieg. Chartergesellschaften vergrößerten ihre Flotten. Es entstand eine „Wassersportwelle“ und damit eine „Wassersportwirtschaft“. Wenn man sieht, an wieviel Tagen im Jahr wieviele Bewerber sich alleine beim Prüfungsausschuss Hamburg um die Prüfung zum Sportbootführerschein drängeln, staunt man. Es ist leicht geworden, ein Boot zu erwerben und zu führen.

Offenbar noch nicht leicht genug. Die Wassersportwirtschaft möchte den Zugang noch weiter vereinfachen. Sie sieht einen Pflichtführerschein als Eingangsbarriere zu einem freizügigen „Wassersporttourismus“ (so heißt das heute). Sie hat durch geschickte politische Arbeit die Meinung lanciert, dass der Wassersport kränkele. Sie führt sogar ins Feld, was ihr gar nicht ansteht, dass gerade auch in Segelclubs die Klagen über Nachwuchsmangel wachsen. Das trifft zwar zu, ist aber sicher nicht durch zu hohe Anforderungen an die Führerscheine verursacht und insofern „scheinheilig“.

Bei der Politik scheint man offene Türen einzulaufen. (Auch im Ministerium? Dort hält man doch eigentlich eher auf Ordnung.) Folgt man dem Bericht in der „Yacht“ 1/2012, ist politisch schon alles beschlossen. Das Führen von Sportbooten bis zu einer Maschinenleistung von 15

PS soll künftig frei sein. Das ist wunderbar. Neue Boote werden gekauft, Marinas werden wieder gebaut, die mit dem Wasser verbundene Wirtschaft blüht, den Vereinen laufen die Mitglieder zu. Das ist Politik, wie wir sie mögen. Kostet nix und bringt viel. Oder?

Es bleiben ein paar Fragen. Ist der Führerschein eine Sache wirtschaftlicher Erwägungen? Wir dachten immer, die Sicherheit im Verkehr wäre die Ursache. Und warum hat man bloß die 15-PS-Grenze gewählt? Weil das das Dreifache von 5 ist? Ein vernünftiger Grund ist jedenfalls nicht vorstellbar. Und welcher arme Wasserschutzpolizist soll das prüfen? Ich sehe ihn schon in meinem Maschinenraum kopfüber nach dem Typenschild suchen. Die 15 PS sind eine hirnrissige Grenze. Sie riecht schon heute danach, in wenigen Jahren angehoben zu werden (eine Scheibe Salami). Wenn überhaupt eine Führer-

scheinfreiheit, warum dann nicht zurück vor 1967 und die gesamte Sportschiffahrt befreien? Das wäre eine Tat. Wenn aber eine Grenze sein soll, dann bietet sich doch eher die Bootslänge an. 20, 12 oder 7 Meter wären z.B. Größen, die schon in der KVR vorkommen. Außerdem: PS ist keine gesetzliche Einheit der Leistung, sondern Kilowatt. Die Grenze müsste also richtig lauten: 11,032 kW. Frage: Warum nicht gleich 10 oder 15 kW?

Es geht uns zwar nichts an, aber die vielen gewerblichen Ausbildungsstätten werden Kunden und Einnahmen verlieren. Die Prüfungsausschüsse des DSV und des DMYV ebenfalls. Nun denn. Das ist deren Sache. Und wir selber? Uns berührt verhältnismäßig wenig, was beschlossen wird. Der Zugang zum Wasser geht bei uns nicht über den Führerschein. Aber trotzdem ist die SVAOe traditionell stark in der Ausbildung. Wir bieten für alle Führerscheinarten (ja, wirklich für alle, vom SPOSS bis zum Sporthochseeschifferschein) Kurse an, die Jahr für Jahr von um die 50 Jugendlichen und Erwachsenen besucht werden, auch ohne großen Zwang, aber aus Einsicht und Interesse. Wenn es ein paar weniger werden, macht es uns die Arbeit leichter. Wir möchten, dass unsere Mitglieder gut ausgebildet zur See fahren, denn nur, wer Bescheid weiß, hat den richtigen Spaß an der Sache. Lifestyle alleine, wie er auf den Bootsmessen gezeigt wird, reicht nicht und verfliegt nach einer Weile. Segeln soll ein Leben lang begeistern.

GAN



Inh. Clemens Massel

Segelmacherei

YACHTSEGEL

Bootsbezüge
Sonnensegel
Rollanlagen

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

Dies und das

Kunst im Witthüs

Bilder von Werner Köpke (†)

Bis zum 5. März 2012 läuft noch im Nienstedt-ener Restaurant „Witthüs“, Elbchaussee 499, (Eingang vom Mühlenberger Weg) eine am 23. Januar eröffnete Ausstellung attraktiver Ölbilder unseres am 17. September 2011 verstorbenen langjährigen Mitgliedes Werner Köpke. (Nachruf



Am Strom – Ölbild von Werner Köpke (†)

in Nr. 5/2011 S. 7 unserer Nachrichten). Geöffnet ist die Ausstellung von Dienstag bis Sonnabend 14.00 bis 21 Uhr, Sonntag von 10.00 bis 23.00 Uhr, Montag geschlossen. (Tel.: 869 173, www.witthues.de, info@witthues.de)

In dem von Werner Köpke hinterlassenen reichhaltigen Fundus befinden sich vorwiegend maritime Motive von Ewern, Seglern und Kuttern sowie Hafentmotive und Elblandchaften, teilweise im Kleinformat. Letztere sind interessant für diejenigen Sammler und Kunstliebhaber, deren Wände schon voller Bilder hängen und die eigentlich keinen Platz mehr für etwas Neues haben.

Benutzen Sie die Gelegenheit, sich die Kollektion anzusehen. Vielleicht ist auch für Sie etwas dabei.

Jürgen Schaper

Nun auch die Duschen! Erneute Änderung der Trinkwasserverordnung

Nach den Wasserleitungen in Sportboothäfen sind nun die hafeneigenen Duschen dran. Ihnen widmet sich die „Erste Verordnung zur Änderung der Trinkwasserverordnung“, die Anfang November 2011 in Kraft getreten ist.

Betreiber von Marinas und ähnlichen Anlagen sind neuerdings verpflichtet, ihre Anlage gegenüber dem Gesundheitsamt anzuzeigen und periodisch darauf prüfen zu lassen, ob Legionellen im Duschwasser vorkommen.

Eine Untersuchungspflicht besteht einmal pro Jahr für Anlagen, in denen es zu einer Vernebelung des Trinkwassers kommt. Also Duschen, nicht aber Handwaschbecken in der Toilette. Der Untersuchungspflicht muss der Marinabetreiber selbstständig nachkommen. Die Untersuchung muss durch ein anerkanntes Labor durchgeführt werden, das in der jeweiligen Landesliste aktuell bekannt gemacht ist. Man darf annehmen, dass Marinabetreiber die Mehrkosten weitergeben.

Betroffen sind alle Betreiber einer Trinkwasserinstallation, in der sich ein Speicher-Trinkwassererwärmer oder ein zentraler Durchfluss-Trinkwassererwärmer mit einem Inhalt von mehr als 400 l und/oder eine Wassermenge von 3 l in jeder Rohrleitung zwischen dem Abgang des Trinkwassererwärmers und der Entnahmestelle befindet und aus der Trinkwasser im Rahmen einer öffentlichen oder gewerblichen Tätigkeit abgegeben wird.

(Der gesamte Text der Verordnung siehe BGBl. 2011 I S. 2371 oder http://www.bgbl.de/Xaver/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBl, dort unter „2011“ und Nr. 61 vom 06.12.2011)

Keine Gefahr für Segler?

Munitionsaltlasten in Nord- und Ostsee

Auf dem Grund von Nord- und Ostsee lagern noch schätzungsweise 1,6 Millionen Tonnen Munition aus dem Zweiten Weltkrieg. Die Experten warnen vor Gefahren für Fischer und – nein, (noch) nicht für Segler – für Bauarbeiter von Offshore-Windanlagen. Bisher wurden 21 munitionsbelastete Flächen in der Nordsee und 50 in der Ostsee festgestellt. Da noch nicht alle Versenkungsstellen bekannt sind, soll jetzt versucht werden, den Umfang der gefährlichen Altlasten zu ermitteln. Es gibt auch keine Untersuchungen über den Zustand der verrostenden Munition. Optimistisch wird davon ausgegangen, dass bisher keine großräumige Belastung der Meereswelt durch Kampfmittel stattgefunden hat und auch künftig nicht zu erwarten ist.

(Quelle: Sportschipper Nr. 12/11)

Riesenbaustelle am NOK

Fünfte Schleuse in Brunsbüttel kommt

Schon lange plant die Bundeswasserstraßenverwaltung eine Modernisierung des Nord-Ostsee-Kanals. Neben einer stellenweisen Verbreiterung des Kanals und der Entschärfung einiger zu enger Kurven scheint vor allem der Bau einer dritten großen Schleuse in Brunsbüttel vordringlich, da die bisherigen, fast hundertjährigen, so genannten „neuen“ Schleusen reparaturanfällig und dem zunehmenden Verkehr nicht mehr gewachsen sind.

Der Hauhausschuss des Bundestages hat jetzt mit der Bewilligung von zunächst 300 Millionen Euro für den Ausbau der Wasserstraßen „grünes Licht“ für die Investition in den vordringlichen Bau einer neuen Schleusenkammer gegeben. Ob und wie sich die Bauarbeiten auf die Sportschifffahrt auswirken, ist noch nicht absehbar.

Zu begrüßen wäre es, wenn endlich eine Liegestelle in Brunsbüttel außerhalb der Schleusen in die Planung aufgenommen wird. Im Interesse der Verkehrssicherheit ist es Aufgabe des Deutschen Segler-Verbandes, des Kreuzer Yacht Club Deutschlands sowie der betroffenen Landes-Seglerverbände Hamburg und Schleswig-Holstein, entsprechende Forderungen der Sportschifffahrt zur Schaffung sicherer Liegemöglichkeiten rechtzeitig in die Planungen einzubringen. Der Hamburger Seglerverband ist hier am Ball.

JCS

Noch 'ne Schleuse

Auch in Otterdorf soll gebaut werden

Nein, nicht am NOK. Diesmal bei seinem kleinen Bruder, dem Hadelner Kanal in Otterdorf. Die alte Kanalschleuse ist baufällig. Da sich eine Reparatur oder ein Ersatz an alter Stelle nach eingehender Untersuchung nicht lohnt, sieht die Planung einen Neubau westlich der bisherigen Anlage vor. In diesem Zusammenhang ist beabsichtigt, auch den Deich zu erhöhen. Bis Mitte des Jahres soll der Bauentwurf als Grundlage für das Planfeststellungsverfahren vorliegen. Die Kosten werden nicht ganz so hoch wie bei der NOK-Schleuse, schließlich fahren durch den Hadelner Kanal ja auch nicht solche dicken Pötte. Aber 20 Millionen Euro sind schon mal eingeplant. Mit dem Baubeginn wird Ende 2013 oder Anfang 2014 gerechnet, mit der Fertigstellung 2016. Ob und welche Einschränkungen es durch die Bauarbeiten für die Sportschifffahrt im Kanal oder im Otterdorfer Hafen geben wird, bleibt abzuwarten.

Regelmäßige Infos über den Fortgang der Planung und des Bauvorhabens sollen im Internet unter www.nlwkn.niedersachsen.de erscheinen.

(Quelle: Sportschipper Nr. 12/11)

Statistisches

13300 Hamburger segeln in Vereinen

Der Hamburger Sportbund (HSB) hat seine Mitgliederliste zum Ende des Jahres 2011 aktualisiert. Nach den uns übermittelten Zahlen gab es am 6. Dezember im HSB 80 Segelvereine mit 13300 Mitgliedern (Ende 2010: 13160, 2009: 12756). Korporative Mitglieder sind die vier von Vereinen betriebenen Hamburger Yachthafengemeinschaften und der Club der Kreuzerabteilung des DSV mit seinen in Hamburg wohnenden Mitgliedern.

Nach den vorliegenden Mitgliederzahlen sind die 10 größten Hamburger Segelvereine:

Norddeutscher Regatta Verein, 2029,
Mühlenberger Segel-Club, 1054,
Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne, 913,
Blankeneser Segel-Club, 824,
Hamburger Segel-Club, 745,
Akademischer Segel-Verein, 465,
Ostsee Segler-Gemeinschaft, 400,
Segel-Club Rhe, 290,
Segel-Club Oevelgönne, 262,
Segel-Gemeinschaft Elbe, 228.

(Quelle: Mitteilung des HSB)

Der HSC hat einen neuen Vorsitzenden

Mit Wirkung vom 1. Januar 2012 hat Harald Baum das Ruder beim Hamburger Segel-Club übernommen. Damit konnte der HSC für diese Position eine renommierte Persönlichkeit der internationalen Yachtszene gewinnen.

Die SVAOe gratuliert herzlich!

Bitte helfen Sie mit! Neue Mitglieder- und Yachtliste

Unsere Mitglieder- und Yachtliste ist in die Jahre gekommen. Mit Stand vom 1. Januar 2009 ist sie schon einige Zeit lang nicht mehr aktuell. Zu viele Änderungen sind in den drei Jahren eingetreten. Wir wollen deshalb im Frühjahr 2012 eine Neuauflage herausgeben. Wir bitten unsere Mitglieder, uns dabei zu helfen, denn auch die Angaben in der Datenverarbeitung unterliegen schnellen Änderungen.

Unsere Bitte: Falls Sie die alte Liste noch haben, sehen Sie doch einmal hinein und prüfen Sie, ob die Sie betreffenden Angaben noch stimmen. Falls Änderungen – auch im Bootsbestand – eingetreten sind, teilen Sie uns diese Änderungen mit. Da viele von Ihnen die alte Liste nicht mehr haben, fügen wir dieser Ausgabe eine Anfrage über die Daten bei. Es wäre schön, wenn die neue Liste auch Ihre E-Mail-Adresse enthielten damit wir Sie mit eiligen Neuheiten schneller erreichen können.

Wir bitten um lebhaftere Unterstützung.

Freuen würden wir uns auch, wenn unsere Inserenten die Herausgabe unterstützen.

Der Vorstand

Kann ich mit?

Nordseewoche und Übergang zur Kieler Woche

„Du Rosi, kann ich mit?“ oder „Brauchst du noch Crew?“ oder „Hast du noch 'ne Koje?“ oder „Weißt du noch 'n Boot?“

Wenn die Anrufe gehäuft auflaufen und oben genannte Fragen gestellt werden, dann ist es kurz vor der Nordsee-Woche. Die Veranstaltung auf dem „Fusel-Felsen“ übt schon immer eine enorme Anziehungskraft auf junge Segler aus. Sie ist noch nicht ganz mit der Kieler-Woche vergleichbar, aber schon nah dran.

Natürlich freut es die Skipper sehr, dass es bei manchen Veranstaltungen keinen Crewmangel gibt. Jeder tut gut daran, etwas Crew-Überhang zu „bunkern“, da alle eigentlich nur am ersten Tag voll einsatzfähig sind.

Die Regatta von Wedel nach Cuxhaven kann man mit einer recht einsatzfreudigen Crew segeln, allerdings ist die Crew auch immer erst am Freitagabend in Cuxhaven vollzählig, weil nicht jeder am Freitag frei hat. Na ja, Pfingsten kommt auch immer so extrem plötzlich und auch völlig überraschend, das ist wie Weihnachten...

Das Rennen von Cuxhaven nach Helgoland wird auch noch recht motiviert absolviert, der Start ist nicht so furchtbar früh...

Für die Regatta Rund-Helgoland muss man seine Crew schon mit sanfter Gewalt aus der Koje ziehen, vorausgesetzt, sie ist überhaupt schon an Bord. Falls nicht, kann man nur hoffen, dass alle eines meiner Lieblingszitate kennen: „Macht was ihr wollt, Hauptsache ihr seid pünktlich am Start“.

Versteht mich nicht falsch, ich möchte hier keine Diskussion über das Trinken lostreten, das hat ja auf Helgoland eine gewisse „Tradition“. Ich

erinnere die Älteren unter uns an die legendären Nächte mit Eiergrog in der Südkantine oder im Hummerkorb. Manches Mal schon mussten Crewmitglieder mit Fallen an Bord gekurbelt und in die Koje abgefiert werden. Mancher landet auch nicht immer auf dem richtigen Schiff. Es kommt schließlich vor, dass man sich in den Riesenpäckchen verzählt.

Nein, auf Helgoland sind so viele Yachten mit sooo vielen netten Leuten, dass man die kaum in zwei Tagen alle abgeklappert hat. Man trifft sich ja auch sonst nie (außer zu Haus, an der Uni, auf der KiWo, an der Alster, auf der Elbe usw.) und deshalb muss immer wieder geguckt werden, ob man nicht einen vergessen hat.

Also, Rund-Helgoland ist schon für die Skipper eine kleine Herausforderung. Von dieser Herausforderung ahnt die Wettfahrtleitung natürlich nichts, wenn der Start um 09.30 Uhr sein soll. Davor liegt die Steuermannsbesprechung um 07.30 Uhr, und das ist dann gleichzeitig die Frühstückszeit....pfff. Wenn dann noch der Kurs richtig lang ist, was er in diesem Jahr nicht war (dem Himmel sei Dank), wird das Rennen für einige zum Konditionstest.

Für die Helgoländer-Acht wurde eine gewisse Freiwilligkeit hergestellt, da nur ein Boot von uns ins Rennen ging, und die Crew, die nicht gesegelt hat ausschlafen konnte. Also, ausschlafen ist relativ, da rund um die Uhr Leute über die Boote trampeln. Bei den Riesenpäckchen gefühlte 500 Personen. Außerdem mussten wir von Sonntag-nacht ca. 01.00 Uhr bis Dienstag (!!!) 08.00 Uhr im Stundentakt verholen. Auf Helgoland gibt es bei 120 Booten ganz genau 120 verschiedene Auslaufzeiten... wieso eigentlich???

Unser Vorschlag: Bildet Päckchen mit Auslauf-Uhrzeiten. Das kann man dann gleich an den Steg schreiben, keiner kann meckern, und viel-

leicht könnte man dann während der Nordsee-woche zwischendurch mal schlafen, jedenfalls diejenigen, die das aus den verschiedensten Gründen möchten...

Ein Teil der Crew fuhr dann mit dem Katamaran zurück, der ist viel zu schnell in Hamburg. Die Strecke reicht nicht, um den fehlenden Schlaf nachzuholen. Der andere Teil verholte, wie schon gesagt, die ganze Nacht Boote und wurde dafür aber mit zwei wunderbaren Törns nach Cuxhaven und Brunsbüttel belohnt. Wegen der günstigen Tide und der guten Liegeplätze konnte geschlafen werden, bis die Matratze durch war.

Die vollständige Regeneration erfolgt dann im Nord-Ostsee-Kanal. Sieben Stunden schlafen, nur unterbrochen von gelegentlicher Nahrungsaufnahme. Also, in Kiel war die Crew wieder fit und konnte alle Feiern der Kieler-Woche-Auftakt-Veranstaltung mitmachen, natürlich auch das Welcome-Race nach Eckernförde segeln und am Sonntag auch zurück. Start erst um 12.00 Uhr! Der Ostsee ohne Tide sei Dank.

2011 waren dabei:

„Philomena“ (konsequent auf den „Rum-Platz“ gesegelt) und „Cool Runnings“ (Inducon-Cup in der Gruppe gewonnen!!!). Auf Helgoland waren natürlich noch weit mehr SVAOeer: z.B. „Emil Reiseschwein“ von Stefax, „Philou“ von Lui, „Tamam“ von Zischi, Achims „Penguin Cafe“ u. v. a. m.

Eggert Schütt, Jan Brügge, Arne Ipsen, Jette Pomarius, Till Pomarius, Niels Hack, Ole Wittenberg, Max Bischof, Fabian Damm, Caren Ramien, Jörg Posny, Timo Böök, Lea Tornow, Janne Schütt, Bele Schütt, Björn Sievers, Christian Warnecke, Peter Zepp und Rosi Eckhoff – und überhaupt die halbe SVAOe!

Es ist jedenfalls immer wieder schön erinnert sich Rosi

Warum heißt die Svea „SVEA“?

SVAOeer und ihre Schiffsnamen

Unser Aufruf, den Lesern der Nachrichten etwas über die Entstehung der Schiffsnahmen mitzuteilen, scheint auf fruchtbaren Boden gefallen zu sein. Wolfgang Treu teilt uns die Geschichte der Entstehung des Namens „Svea“ mit: Wir würden uns über weitere Erklärungen freuen.

Eure Red.

In meinem letzten Internat in Bayern 1946 bis zum Abi 1948 hatte ich ein Mädchen in der Klasse, die nicht nur ausnehmend attraktiv und intelligent war, sondern auch einen interessanten und damals seltenen Vornamen hatte, nämlich Svea. Leider schaffte ich es nie, ihr Freund zu werden. Sie ging später in die USA, heiratete dort einen Arzt und wurde ein bekanntes Model in der „Vogue“ und so. Getroffen habe ich sie nie mehr.

Ich heiratete 1955 dann Ellinor, und irgendwann erwarteten wir ein Baby. Wir waren uns einig, es wird ein Mädchen. Man konnte damals noch nicht feststellen, welches Geschlecht da zu erwarten war. Und siehe da, es erschien ein Junge. Das Mädchen hätten wir Svea genannt, weil auch Ellinor der Name gefiel. Wie aber nennen wir den Neuankömmling nun?

Es sollte auch ein nordischer Name sein! So kamen wir auf Olav – und zwar mit V am Ende, norwegisch und nach einem guten Freund meines Schwiegervaters.

Der Name Svea aber blieb haften. Deswegen heißt die Svea eben „SVEA“ – als Tochterersatz.

Wolfgang Treu

Vor 70 Jahren war's...

Der „Hosen-Erlass“

Damen in Hosen waren in der NS-Zeit nicht erwünscht. Wie streng die Bräuche damals waren, zeigt die nachstehende, vor 70 Jahren erlassene Verordnung. In den

Amtlichen Mitteilungen des Polizeipräsidenten Hamburg

vom 29. November 1941, Nummer 48/41 heißt es unter der Überschrift:

Tragen von Herrenhosen durch Frauen in der Öffentlichkeit.

Unter Aufhebung aller diesbezüglichen bisherigen Verfügungen ordne ich an:

1. Es ist einzuschreiten, wenn Frauen in Theatern, in Kaffees, in Kinos, in Vergnügungsstätten sowie an verkehrsreichen Orten der inneren Stadt in langen Hosen getroffen werden.

In diesen Fällen sind die Personalien in sachlicher Form festzustellen und Bericht vorzulegen. Eine Verwarnung, Belehrung oder Anordnung zum Umziehen hat zu unterbleiben.

2. Es ist nicht einzuschreiten, wenn in den Vororten oder wenig belebten Straßen der äußeren Bezirke lange Hosen aus Zweckmäßigkeitsgründen getragen werden, z. B. sollen Hausfrauen, die sie bei der Haus- und Gartenarbeit oder auf Besorgungsgängen tragen, unbehelligt bleiben.

Es ist ferner nicht zu beanstanden, wenn Hosen offensichtlich zum Sport, in Ausübung des Berufes (z.B. Eisenbahn, Post) oder im Luftschutzdienst getragen werden. Radfahrerinnen in Hosen sind nicht anzuhalten.

Im übrigen werden für das Einschreiten die Umstände entscheidend sein, die erkennen lassen, daß die Hosen nicht aus Zweckmäßigkeitsgrün-

den getragen werden, sondern in der Absicht, aufzufallen und die Aufmerksamkeit auf sich zu lenken oder wenn das Tragen der Hosen nach Ort und Zeit dem gesunden Empfinden widerspricht.

8. 11 41 – K – Kehrl

Verordnung der Sportbereichsführung vom 19. 3. 1942

Tragen von Damensegelhosen

Nach einer polizeilichen Verfügung ist weiblichen Personen das Tragen von langen Hosen in der Öffentlichkeit verboten. Auf den Sinn und die Bedeutung dieser Verfügung brauche ich nicht besonders hinzuweisen. Ich erwarte deshalb von allen weiblichen Mitgliedern der NSRL-Vereine, daß sie in vorbildlicher Weise dieser Verfügung Folge leisten und von sich aus darauf hinwirken, daß keine der Kameradinnen sich in langer Hose in der Öffentlichkeit zeigt. Weiblichen Mitgliedern der Hamburger Segelvereine ist das Tragen ihrer Segelhosen, die zu ihrer Sportbekleidung gehören, ausnahmsweise gestattet, wenn sie sich auf dem kürzesten Wege von ihrer Wohnung zu ihrem Bootsplatz und zurück begeben. Desgleichen ist das Tragen der Segelhosen bei der Ausübung des Segelsports gestattet.

Die Erlaubnis zum Tragen der Segelhose wird ausdrücklich davon abhängig gemacht, daß die Trägerin im Besitz eines von der Vereinsführung ausgestellten Ausweises ist, aus dem hervorgeht, daß sie Mitglied des betreffenden Vereins ist und diese Kleidung nur auf dem kürzesten Wege zum und vom Bootsplatz und nur zum Zwecke der Ausübung des Segelsports trägt. In allen anderen Fällen ist auch Seglerinnen das Tragen der langen Hose in der Öffentlichkeit verboten. Zuwiderhandlungen ziehen Ausschluß aus dem Verein nach sich. – Aus gegebener Veranlassung weise ich auf diese mit dem Polizeipräsidenten getroffene Abmachung ausdrücklich hin. Die

weiblichen Mitglieder der Segelvereine sind hierüber zu unterrichten und von der Vereinsführung mit den erforderlichen Ausweisen zu versehen.

Ohl, stellv. Bereichsführer

Unter der ausdrücklichen Voraussetzung, daß die Verordnung streng befolgt wird, wird der nachstehende Ausweis erteilt, der nicht von der Verordnung abgetrennt werden darf, damit die Inhaberin des Ausweises durch den ihr vorliegenden Wortlaut der Verordnung sich stets bewußt ist, welche Verpflichtung sie zu erfüllen hat.

Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne e.V.
Kurt von Broock, Vereinsführer

(Quelle: SVAOe-Nachrichten 1942)

Zu unserem Umschlag

Der Schoner „Hamburg“ auf dem Atlantik 1905

Der Maler Hinnerk Bodendieck

„Was soll ich ihm denn dafür geben?“ Verlegen fragte mich der jugendliche Kutterführer in der Schleuse. Ich konnte ihm nur kurz zurufen: „Mal ihm ein Bild.“ Zeit hatte er ja genug während der Kanalfahrt. Und schon brauste der Kutter im Schlepp einer Brunsbütteler Segelyacht davon. Das ist ein gutes Vierteljahrhundert her, und das Bild entstand tatsächlich. Ich habe es nie gesehen, aber der freundliche Brunsbütteler Segler, der den Jugendkutter durch die NOK schleppte, sprach mich Jahre später darauf an. „Das hängt bei mir über dem Sofa“ sagte er stolz, und: „Für so eine Schleppgebühr nehme ich gern wieder einen eurer Kutter auf den Haken.“ Ich weiß nicht, was auf dem Bild drauf ist. Aber es wird maritim sein wie jedes Bild dieses begabten Malers.

Spontane Illustrationen aus seiner Feder oder seinem Pinsel von Booten, vom Segeln und dem Leben an Bord haben wir schon oft in unseren Nachrichten veröffentlicht. Früher fein gestochen realistisch, später mehr einem lebendigen Impressionismus zugewandt. Aus dem jungen zeichnenden Kutterführer ist längst ein namhafter Maler geworden. Ein Medizinstudium ging dafür in die Brüche. Stattdessen folgte ein Studium an der Fachhochschule für Gestaltung. War sicher besser so.

Das die ganze Wand füllende Gemälde eines Jugendkutters bei steifer Brise und natürlich mit viel zu viel Zeug in unserem Clubhaus – sein Geschenk an die SVAOe, der er über 30 Jahre lang angehört, zu dessen Einweihung – zieht immer wieder begeisterte Blicke auf sich. Für die Chronik zu unserem hundertjährigen Jubiläum, deren Gestaltung er wesentlich beeinflusste, entstanden über ein Dutzend ganzseitige Ölbilder. Wie das Gemälde bestechen sie durch ihren impressionistischen Realismus. Hinnerk ist unermüdlich. Wir hatten Hinnerk um ein Motiv für die Umschlagseite der SVAOe-Nachrichten gebeten. Was macht er? Gestaltet sie gleich ganz neu! „Mir gefällt die bisherige nicht mehr.“ So spontan, so einfach ist er eben! Und das erste Titelbild im neuen Jahr lieferte er gleich mit.

Dabei sitzt er nicht herum. Wer sein Atelier betritt, merkt wie beschäftigt ist er. Neben seinen begehrten Küsten- und Schifffahrtsmotiven, seinen stimmungsvollen Darstellungen der Seefahrt zwischen der heimatlichen Elbe und fernen Küsten fallen vor allem Darstellungen schöner Frauen auf. Ob in teurer Garderobe in feiner Umgebung eines Segelclubs oder netzbestumpft und rauchend im Zwielight zweifelhafter St. Pauli-Etablissements. Schiffe und Frauen. Hinnerks bevorzugte Motive. Detlef

Jens nahm sie in einem Interview mit dem Maler in „Goose“ zum Anlass für das schöne Zitat eines britischen Seglers: „Ich gebe 80 Prozent meines Einkommens für Frauen und Schiffe aus, den Rest verschwende ich.“ Hört sich gut an, trifft aber bei dem eher asketisch lebenden Maler eben nur auf die Motivwahl zu. Ehefrau Franziska wird da schon aufpassen. Und sein spartanisches Boot,

die im Blankeneser Haus seiner Eltern selbst gebaute Kapitänsgig „Kronprinzessin Ute“, ist wohl kaum zum Transport voll getakelter Damen geeignet. Aber zum Segeln. Mehr unter www.atelier-bodendieck.de oder in seinem Atelier Beerenweg 1 F in Bahrenfeld, Tel. 0173/619 41 99, E-Mail: post@atelier-bodendieck.de

Jürgen Schaper

Bücher für den Restwinter

Viel Spaß, nicht nur für die trübe Jahreszeit

Versprecher, Verschreiber, ungewollte oder gewollte, erheitern meist das Publikum oder den Leser mehr als denjenigen der den Lapsus zu verantworten hat. Manches ist ernst gemeint und geht doch daneben, wie der sicher nicht so gemeinte Hinweis in einem Unfallbericht: „Glücklicherweise wurde nur meine Frau verletzt.“ Der Autor hat gesammelt, was er in einer langen Zeit als Autor und Redakteur so beim Lesen gefunden hat. Dabei offenbart er, dass auch die SVAOe-Nachrichten zu seiner Lektüre gehören mit dem durchaus ernsthaft gemeinten Hinweis von Götz Anders Nietsch zu der Flut sinnloser Verordnungen zum Pyro- und Funkschein wie zu Einreise- und Fäkalientankbestimmungen: „Wer sich ständig über alle neuen Regelungen auf dem Laufenden hält, weiß wenigstens wogegen er verstößt.“ Seglernachrichten haben eben auch Kultur wie das auf derselben Seite stehende Zitat aus dem Handelsblatt beweist: „Mir gefielen die Segler, weil sie im Gegensatz zu den Fußballern auch Sätze mit Einschüben korrekt konstruieren können.“ Sind sie sicher, dass das Segler waren?
Fridtjof Gunkel, Aufgefischt – Skurriles aus der Wasserwelt, 128 Seiten, 23 farb. Abb., Delius Klasing Verlag, € 9,95

Sehnsuchtsziel Nordmeer

„Wo es warm ist, kann jeder Segeln.“ Das stellte mal ein bekannter Segler in einem Gespräch über die Fahrten mit Yachten in die hohen Breiten fest. Trotz der unwirtlichen Klima- und Wetterverhältnisse in den arktischen und antarktischen Gewässern finden sich immer wieder Segler von ihnen angezogen. Sie bevorzugen dabei sehr unterschiedliche Routen durch die kalten Zonen unserer Erde.

Der einhand segelnde Autor hat sich für die Strecke von Stralsund nach Murmansk und zurück entschieden. Das ist zwar reines Küstensegeln aber doch in einem zumindest im nördlichen Teil wenig befahrenen Seegebiet. Was den glänzend geschriebenen Bericht so lesenswert macht, sind neben den schwierigen Bedingungen der Fahrt mit überstandenen Schäden am Schiff die Betrachtungen des Journalisten über die Natur und die Lebensverhältnisse der dortigen Bewohner. Die eingeflochtenen interessanten historischen Betrachtungen zu Themen der Schifffahrt und Forschung der Arktis machen den Bericht zu einem lesenswerten Exkurs der Schifffahrts- und Entdeckungsgeschichte.

Ralf-Thomas Hillebrandt, Im Süden der Polarkreis – Einhand nach Murmansk, 256 Seiten, 33 Farbfotos, 1 Karte, Delius Klasing Verlag, € 19,90

Sturm und schwere See

Zu den gewohnten klassischen Bildern von Schiffen im Sturm gelangen immer mehr Medienberichte von über Bord gefallenen Containern, an Küsten havarierten Supertankern und gekenterten Bohrplattformen in das Bewusstsein der Betrachter, nicht zuletzt bei denjenigen, die selbst einen großen Teil ihres Lebens auf See oder an der Küste verbringen: den Seglern. Eindrucksvolle Fotos und Berichte über Hurrikane, Taifune, Monsterwellen und Tsunamis in den Medien sowie eigene Erfahrungen scheinen die unter ihnen verbreitete Meinung zu bestätigen: Die Schiffe werden immer größer, die Stürme

stärker und häufiger. Doch die wenigsten erleben selbst die total entfesselten Gewalten auf See. Der Autor gehört zu ihnen. Als Testfahrer erlebte er selbst 30 richtige Stürme auf allen Meeren und sprach mit vielen, die davongekommen sind. Er gibt aber auch Tipps, wie man Stürmen entgegen kann oder sich in ihnen richtig verhält. Auch wenn es den vorsichtigen Küstensegler vielleicht nie im Leben erwischt, so fasziniert das Buch über den locker vorgetragenen Text hinaus mit atemberaubenden Aufnahmen von Sturmszenen auf See und an der Küste.

Dag Pike, In Sturm und schwerer See, 176 Seiten, 86 Farb-, 6 S/W-Fotos, 17 farb. Abb., Delius Klasing Verlag, € 19,90

Beilagenhinweis

Bitte beachten Sie folgende Beilage in dieser Ausgabe:
SVAOe: Einladung Gründungsfest

Wir sehen uns!



Christiansen

Bücher seit 1878

Bahrenfelder Str. 79 · 22765 Hamburg · Tel: 040.390 20 72
info@buecher-christiansen.de · www.buecher-christiansen.de

UNSERE ÖFFNUNGSZEITEN:

Montag - Freitag 9.30 bis 20 Uhr, Samstag 10 bis 18 Uhr

Zu guter Letzt

Ballsaison Winter 2011/12...



„Sie sagt, es liegt an der Rezession – ein neues Abendkleid oder ein neuer Spinnaker – sie bekam den alten!“

Aus Mike Peyton „Klar zur Wende“, bei Delius Klasing Verlag, Bielefeld

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

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

E-Mail: mail@svaoe.de · Internet: www.svaoe.de

Bürozeiten der Geschäftsstelle: Dienstag bis Freitag 8.30 bis 12.30 Uhr

Dienstagnachmittag 15.00 bis 19.00 Uhr · Montags ist das Büro geschlossen

Bankverbindung: Hamburger Sparkasse (BLZ 200 505 50), Kto.-Nr. 1265/103992

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

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

Die Redaktion behält sich vor, eingesandte Texte zu kürzen.

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

E-Mail: info@evert-druck.de

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

E-Mail: mail@svaoe.de

Die Bezugsgebühr ist im Mitgliedspreis enthalten.

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

Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier