

SVAOe NACHRICHTEN

2-2018 MÄRZ / APRIL



Hydraulik mit System

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

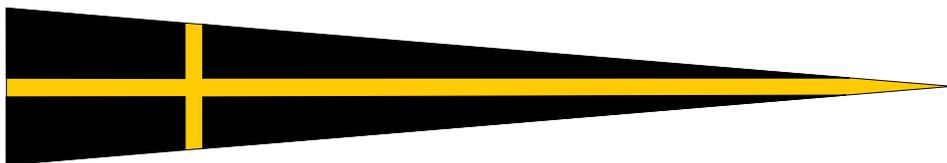
Mit unseren 400 Niederlassungen sind wir stets in der Nähe unserer Kunden. Weltweit bieten wir das komplette Programm der Hydraulik aus einer Hand – persönlich, schnell und zuverlässig. Unsere 280 Einsatzfahrzeuge des Hydraulik-Sofortservice sind stets nur einen Anruf entfernt – und das rund um die Uhr.

HANSA-FLEX AG
5 x im Großraum Hamburg:

Niederlassung Billbrook, Tel.: 040 7328333
Niederlassung Stellingen, Tel.: 040 5402028
Niederlassung Wilhelmsburg, Tel.: 040 7524270
Niederlassung Stade, Tel.: 04141 7798890
Niederlassung Cuxhaven, Tel.: 04721 393932

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

HANSA/FLEX
Systempartner für Hydraulik



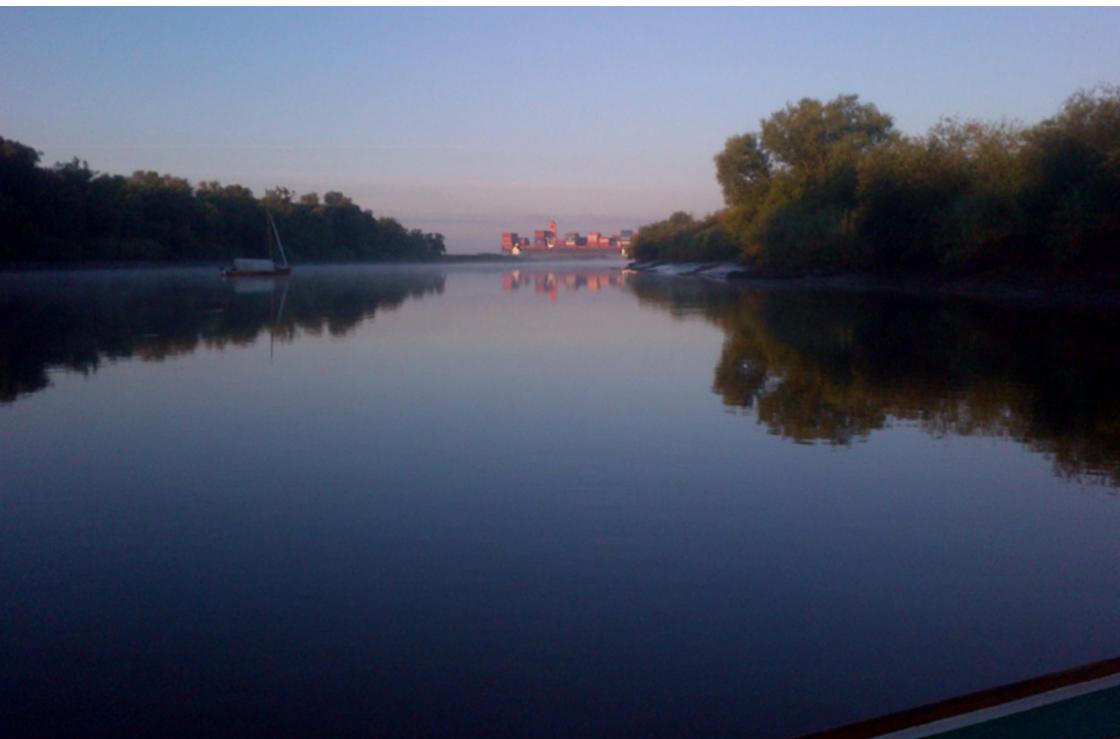
**NACHRICHTEN
DER SEGLER-VEREINIGUNG ALTONA-OEVELGÖNNE E.V.**

96. Jahrgang

März / April 2018

Nr. 2

**Was die neue Saison bringt, wissen wir noch nicht,
aber man darf ja mal träumen**



*Im Dwarsloch vor Anker liegen, frühmorgens die Persenning öffnen und in den Tag gucken.
Leichter Dunst liegt über dem Wasser. Ein herrlicher Tag deutet sich an. Draußen zieht ein
Containerfrachter elbab. Die Ausläufer seines Schwells werden bald da sein. Georg Pulver hatte
die Kamera zur Hand und hielt diesen friedlichen Augenblick fest.*

In dieser Ausgabe

3 Editorial

Thema und Meinung

- 4 Warum? Wettfahrregeln Segeln mit zweifelhafter Übersetzung

Vereinsleben

- 5 Herzliche Glückwünsche!
- 6 Neuaufnahmen
- 6 Beitragsordnung 2018
- 6 Dank für Spenden
- 7 Bodo Jaath †
- 7 Jahresbericht des Vorsitzenden
- 13 Die Jahreshauptversammlung
Schnee und eisiges Wetter hielten manchen ab
- 16 Die Altjunioren und der Elbstint
- 16 Die Mitgliederversammlung im Februar
Satzungsgemäßes und viel Interessantes
- 18 Die Altjunioren
machen in Politik
*Besichtigung im
Hamburger Rathaus*
- 21 Die Mitgliederversammlung im Januar
Über die Vernachlässigung des Nebenwasserstraßennetzes
- 23 Im Herzen der See
Die Jugendabteilung lud zur Filmmatinee
- 25 Helferessen
Ein kleiner Dank an viele Unterstützer



Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 25 Ein letztes Mal, oder wie alles anders kam
Das J/24-Team der „Luv“ wollte es noch einmal wissen
- 29 Wie es kam, dass wir zu zwei 150sten Geburtstagen eingeladen wurden!
J-Jollen hatten ein großes Jahr



Fahrtensegeln

- 33 SVAOe-Sommer-Ostsee-Treffen in Minde 2018
- 33 Stationsmeldungen
Drei SVAOe Yachten gleichzeitig in der Karibik
- 33 Tour d'Atlantique
Aus dem Blog der „Rode Zora v. Amsterdam“ von ihrer großen Rundreise 2017/18



Aus Behörden und Verbänden

- 39 Höchstgeschwindigkeit auf der Elbe
Eine neue Regelung steht bevor, und wie sie kontrolliert werden soll

Historisches

- 42 Ein Gentleman
Wie es auf einer Viermastbark zugeht

Dies und Das

- 43 Wir haben aufgerüstet
Die SVAOe hat in ihrem Clubhaus jetzt einen Defibrillator
- 43 „Falke“ auch privat
Das schicke Motorboot kann genutzt werden
- 44 75 Jahre Nordisches Folkeboot
und 44 Jahre „Lord Jim“ FG 316
- 46 Zu unserem Titelbild
- 47 Das Bücherschapp



48 Zu guter Letzt

Die Segelverhinderungs-App

Beilagen (nur für Mitglieder)

Ausschreibung Elbe-Auftakt-Regatta
Ausschreibung Otterndorf-Veranstaltung
Yachtwerft Lütje

Umschlagillustration

Folkeboot in der Regatta, Aquarell von Marlies Schaper

Liebe Mitglieder und Freunde der SVAOe,

die Ausgabe März-April der SVAOe Nachrichten enthält in wie jedem Jahr den Jahresbericht des Vorsitzenden sowie den Bericht über die diesjährige Jahreshauptversammlung. Beides lege ich denen, die nicht dabei waren, ans Herz.

Unter den Artikeln in dieser Ausgabe macht mich der Bericht von Tobias Haas über die Tour d'Atlantique der „Roden Zora van Amsterdam“ nachdenklich. Er führt deutlich vor Augen, unter welch angenehmen Bedingungen das Segeln in Europa möglich ist, wenn man im Vergleich dazu die Bedingungen in der Karibik betrachtet. Das unbeschwertere Reisen von Land zu Land innerhalb der EU, ohne eine nervtötende, zuweilen halsabschneiderische Bürokratie und deren überflüssige Repräsentanten, wird von vielen längst als selbstverständlich erachtet. Auch in vielen anderen Teilen der Erde kann man von unbeschwertem Reisen nur träumen, von viel ernsteren Dingen ganz zu schweigen. Es sollte jedem von uns bewusst sein, dass dies eben keine Selbstverständlichkeit ist, und dass die Errungenschaften der Europäischen Union, bei aller berechtigten Kritik in manchen Bereichen, nicht von allein entstanden sind und gerade heutzutage immer wieder von diversen, äußerst fragwürdigen Gestalten zunehmend in Frage gestellt oder gar angegriffen werden. Ich zumindest bin froh, das Privileg zu haben, unter den hiesigen Bedingungen segeln und leben zu können. Dies bedeutet allerdings nicht im Umkehrschluss, dass andere Reviere in jedem Fall zu meiden wären.

Der Bericht über die Regatten der fast 100 Jahre alten J-Jollen zeigt, dass „alte“ Boots-

klassen ganz und gar nicht alt sind; im Gegenteil, sie werden liebevoll gepflegt und vor allem gesegelt. Das gilt auch für das nordische Folkeboot, das Evergreen unter den klassischen Yachten. Lesen Sie dazu die Geschichte von „Lord Jim“.

Irgendjemand behauptete übrigens einmal, „die Leute in den kleinen Booten segeln mehr als andere“. Vielleicht ist etwas Wahres daran? Die Teilnahme unserer J/24 „Luv“ an der EM auf dem Balaton in Ungarn zeigt, neben anderen Aktivitäten unserer Crews in dieser Klasse, dass hier entgegen diversen Unkenrufen noch lange nicht Schluss ist. Die Crews benötigen allerdings bald Nachwuchs, bitte jedoch in segelfähigem Alter. Also sind alle, die den Jollen und Jugendwanderkuttern entwachsen sind oder demnächst entwachsen werden, aufgefordert, sich bei Interesse an die jetzigen Mannschaften zu wenden. Sie werden euch gerne an die J/24 heranführen; Eigeninitiative ist allerdings Voraussetzung.

Zu guter Letzt ist noch ein eher dröges Thema anzusprechen: Der Datenschutz. Dazu werden wir in nächster Zeit verschiedene Maßnahmen umsetzen müssen. Dies werden wir als Chance nutzen, einige Dinge im Sinne des Schutzes Ihrer persönlichen Daten besser zu machen. Ich wünsche Ihnen/euch eine angenehme Lektüre und einen schönen Start in die Segelsaison 2018. Merke: Der Sommer wird bestimmt kommen, fragt sich nur wann und wo.

Ihr/euer Stephan Lunau



Warum? Wettfahrtregeln Segeln 2017–2020 mit zweifelhafter Übersetzung

Die Wettfahrtregeln Segeln der Periode 2017 bis 2020 sind seit einem Jahr da. Während das englischsprachige Original unter <http://www.sailing.org> heruntergeladen und auf jedem mobilen Endgerät abgespeichert werden kann, muss man die deutsche Übersetzung weniger fortschrittlich für 12,- Euro im Buchhandel kaufen. Wer einen schnellen Überblick haben will, was neu ist, der kann immerhin unter <http://www.dsv.org> die übersichtlich in Rot hervorgehobenen Neuerungen ebenfalls durch Download einsehen.

Die erste Neuerung begegnet einem schon auf dem Umschlag: Der Herausgeber heißt nun „World Sailing“ statt wie bisher „ISAF“ oder früher noch anders. Das liegt an der Umbenennung des Verbandes. Wichtiger sind die echten Textänderungen. Sie gehen ins juristische und sprachliche Detail. Sie hier zu kommentieren, ist nicht Absicht. Interessierte lesen am besten selber. Dagegen springen einige sprachliche Neuerungen ins Auge: Die bisherige „Wettfahrtleitung“ wurde geändert in „Wettfahrtkomitee“ und das „Schiedsgericht“ in „Protestkomitee“. Man merkt das Bestreben, möglichst dicht am Original zu bleiben, opfert dafür aber bewährte Begriffe. Besser wird es dadurch nicht.

Schlimmer wird es aber bei den Definitionen, wie das Boot zum Wind orientiert ist. In meiner Kindheit lernte ich noch „Backbordbug“ oder „Backbordschoten“, wenn der Wind von Steuerbord einkam. Das war einleuchtend, wenn auch im Sonderfall des Vorwindsegelns nicht ganz eindeutig und gesondert zu definieren. Gelehrt

wurde von unserem alten Großsegler-erfahrenen Jugendleiter für denselben Windeinfall auch der Begriff „Steuerbordhalsen“, der eindeutig war (der Hals des Großsegels zeigt nach Steuerbord, also nach Luv), aber ihm haftete Antiquiertheit aus der Zeit der Rahsegler an, und er wurde schon damals selten verwendet. Im englischen Original der Wettfahrtregeln heißt es in diesem Fall „starboard-tack“, was dem veralteten deutschen „Steuerbordhalsen“ sehr nahe kommt, ja vielleicht sogar identisch ist, da „tack“ u.a. Segelhals bedeutet. Vor Jahren wurde in der deutschen Übersetzung der WR für diese Windsituation der Begriff „Wind von Steuerbord“ statt „Backbordbug“ eingeführt. OK, konnte man verstehen, da eindeutig (mit Ausnahme der Vorwindsituation), und so langsam haben sich alle daran gewöhnt. Vor allem aber, und das mag der Grund für die damalige Änderung gewesen sein, steht diese Definition in Übereinstimmung mit Regel 12 der Kollisionsverhütungsregeln (KVR), und zwar sowohl in der deutschen wie in der englischen Fassung. Diesen Sprachgebrauch muss man akzeptieren, sogar begrüßen. Zwei Regelwerke, die an einer Stelle identisch sind, sollten auch identische Begriffe wählen.

Aber nun hat der Übersetzer der neuen Ausgabe der Wettfahrtregeln für dieselbe Situation (also Wind von Steuerbord) und ohne, dass das englische Original oder auch die KVR sich an dieser Stelle geändert hätten, den Begriff „Steuerbordschlag“ eingeführt. Um es zu wiederholen: Bei Wind von Steuerbord macht man einen Steuerbordschlag (und umgekehrt). Was sagt Ihr seemännisches Sprachgefühl dazu? Meins sagt, dass bei einem Steuerbordschlag der Kurs nach Steuerbord gelegt wird, natürlich bezo-

gen auf die Windrichtung, also der Wind von Backbord einkommt. Der Übersetzer sieht das anders, indem er sich strikt an das Original zu halten meint. Er übersetzt „starboard-tack“ mit „Steuerbordschlag“. Kann man so machen, ist aber völlig unnötig, sogar verwirrend, sehr gewöhnungsbedürftig und im Gegensatz zur KVR. Warum also? Auch die „Yacht“, sonst immer auf der Höhe der Zeit, hat sich noch nicht umgewöhnen können, wie in Heft 4/2018 zu lesen („Warum läuft eine Yacht auf Steuerbordbug höher?“).

Ohne Not wurde bei der Übersetzung der Wettfahrtregeln zum dritten Mal eine neue Vokabel gewählt, die scheinbar dichter am englischen Original, aber dem deutschen seemännischen Sprachgebrauch völlig entgegen ist. Warum?

Götz-Anders Nietsch

23.05.	Kurt Viercke	90 Jahre
23.05.	Jan Hauschildt	60 Jahre
23.05.	Heike Beilken	50 Jahre
24.05.	Maren Mueller-Haagen	65 Jahre
26.05.	Telse Rüter	40 Jahre
29.05.	Reinhold Kemm	65 Jahre
31.05.	Gustaf Adolf L. Bursch	85 Jahre
06.06.	Philipp Michael Terhorst	40 Jahre
07.06.	Hans Jürgen Wienbeck	75 Jahre
09.06.	Peter Otten	80 Jahre
17.06.	Olaf Fleischhauer	50 Jahre
22.06.	Wulf Laage	80 Jahre
22.06.	Joachim Zeiher	75 Jahre
24.06.	Carsten Ladiges	60 Jahre
24.06.	Cathrin Schaper	55 Jahre
26.06.	Claus Torstrick	65 Jahre
29.06.	Bernd Schaarschmidt	70 Jahre
30.06.	Kurt Kühl	80 Jahre

Herzliche Glückwünsche!

Unsere Grüße und Glückwünsche gehen an alle, die in diesem Frühjahr Geburtstag feiern. Besondere Grüße gehen an diejenigen, die einen runden Geburtstag haben und die wir hier besonders nennen. Allen aber wünschen wir ein gesundes neues Lebensjahr und weiterhin Verbundenheit mit unserer SVAOe.

Geburtstage Mai/Juni 2018

03.05.	Andreas Gustafsson	55 Jahre
03.05.	Swantje Jacobsen	55 Jahre
04.05.	Frank-Michael Raschdorf	65 Jahre
08.05.	Hartwig Behrendt	80 Jahre
12.05.	Gesche Boehlich	60 Jahre
13.05.	Heinz Heyer	65 Jahre
13.05.	Peter Becker	50 Jahre



Neuaufnahmen Januar/Februar 2018

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

Vollmitglied:

Malte Arendt, 24354 Weseby

Jugendliche:

Olivia-Ada Mbakwe, 22880 Wedel

Beitragsordnung der SVAOe 2018 (Stand 28.02.2018)

1. Hauptverein und Modellabteilung

	Beitrag	Umlage Geselligkeit	Haus- und Hafenfonds	Verbands- Beiträge	gesamt
Vollmitglieder	109,89 €	12,80 €	5,00 €	20,46 €	148,15 €
Auswärtige Mitgl.	66,79 €	6,40 €	2,50 €	20,46 €	96,15 €
Ermäßigte Beiträge	66,79 €	6,40 €	2,50 €	20,46 €	96,15 €
Jugendliche	58,41 €	6,40 €	2,50 €	8,29 €	75,60 €
Kinder	58,41 €	6,40 €	2,50 €	8,29 €	75,60 €
Ehegatten	48,84 €	6,40 €	2,50 €	20,46 €	78,20 €
Familienbeitrag	231,50 €	25,60 €	12,80 €	57,50 €	327,40 €

Das Vorstehende ist eine Kurzfassung.

Die vollständige Beitragsordnung finden Sie unter www.svaoe.de/download.

Dank für Spenden 2017

In jedem Jahr helfen uns zahlreiche Mitglieder sowie befreundete Personen, Vereine und Unternehmen, die unsere Sache für unterstützenswert halten, mit kleinen und großen Spenden. Damit können wir kurzfristig auftretende, dringliche Aufgaben finanzieren, die zur Zeit der Aufstellung der Jahreshaushaltsplanung noch nicht zu erkennen waren. Die Gewinn- und Verlustrechnung unserer Vereinigung ist in der Regel nur mit diesen Spenden ins Gleichgewicht zu bringen. Im Geschäftsjahr 2017 erreichten die Geldspenden die stattliche Gesamtsumme von € 21.675,84.

Wer Geld für eine Sache gibt, die er/sie für gut hält, hat das Recht zu erfahren, was mit der Spende geschieht. Unsere Schatzmeisterin Monica Dennert hat in der Jahreshauptversammlung dargelegt, wofür das Geld verwendet worden ist. Der größte Posten dabei ist die Jugendarbeit, mit der wir die Zukunft unserer Vereinigung sichern möchten.

Wir möchten den nachstehend genannten Spendern/innen für ihre Geld- und Sachspenden sehr herzlich danken und bitten sie, in ihrer Bereitschaft, die Jugendarbeit und das Regattasegeln in der SVAOe zu fördern, nicht nachzulassen. In besonders dringenden Fällen werden wir uns auch erlauben, sie bezüglich einzelner Projekte anzusprechen.

Für Geld- und Sachspenden danken wir:

Elimar Heinz Beilcke, Marcus Julius Boehlich, Ulrich Dahm, Dr. Rolf Felst, Dr. Tönnies Hagelstein, Jan Hauschildt, Johannes Kluge, Ulrich Körner, Dr. Gerd Lau, Günter Werner Lehfeldt, Michael Lüdke, Georg Lührs, Ursula Massberg, Peter Maylandt, Hans-Otto Noack, Hans Paulmann, Ralf-Dieter Preuß, Hans-Helmut Pohle, Hans Rahmann, Gerhard Riedle, Birgit Rothe, Michael Rüter, Jürgen Chr. Schaper, Marlies Schaper, Jens Schneider, Ulrich und Susanne Sommerfeld, Heiko Tornow, Bernd Weber, Jens

Wrede, Canusa Touristik GmbH & Co KG, Pinck Ingenieure Consulting GmbH. Wir danken auch allen Spendern, die ungenannt bleiben möchten. Zusätzlich kamen die Ergebnisse von Spendensammlungen beim Helferessen, Gründungsfest und Herbstfest der Jüngsten-, Jugend- und Juniorenabteilung zugute. Der Vorstand



Bodo Jaath

30.8.1926 – 17.1.2018

Mitglied seit 1967
Träger der Goldenen Ehrennadel
Ehemaliges Mitglied im Ältestenrat
Ehemals Eigner der SY „Caprice“

Bodo Jaath war ein Fahrtensegler nach alter Tradition. Bis ins hohe Alter besaß und liebte er seine Yacht. Ein hilfsbereiter und an den Geschicken der SVAOe stets interessierter Segler ist von uns gegangen. Er starb im Alter von 91 Jahren. Wir trauern mit seinen Angehörigen und Freunden.

Mitglieder, Vorstand und Ältestenrat der
Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne e.V.

Wo gibt es noch ein richtiges Fachgeschäft für Ferngläser, Foto- und Digitalkameras?

Wo auch noch fast alles repariert werden kann??

Richtig, bei Foto-Wannack, oder kaufen Sie lieber alles online? Ohne Beratung und ohne Service? Viele holen sich ja die Beratung in den Fachgeschäften, aber wenn die Entwicklung so weiter geht, gibt es bald keine Fachgeschäfte mehr. Segler jammern doch gern, aber was dann? Genau so falsch ist der Eindruck, dass bei den Großen alles günstiger ist. Dagegen sind kleine Händler viel flexibler. Onlineversender haben ca. 25% Rückläufer! Wo bleiben all die alten, gebrauchten Geräte? Möchten Sie ein STEINER, ZEISS, LEICA, CANON oder SWAROVSKI Fernglas kaufen, das schon von verschiedenen Leuten gebraucht wurde? Finden Sie das nachhaltig? Wir sollten alle die kleinen Geschäfte unterstützen, sonst sieht unsere Handelslandschaft bald traurig aus, und die Freude, sich etwas mit Beratung und Service zu kaufen, wird es dann nicht mehr geben.

Wenn die Segelsaison nun wieder losgeht, prüfen wir gern kostenlos Ihr Fernglas auf Achsen-gleichheit und reinigen Ihnen die Objektive. Auch führen wir für dramatische Aufnahmen beim Segeln günstige Digitalkameras schon ab 169,- Euro, die Wasser-, Stoß- und Fallschaden abkönnen. Foto-Wannack wünscht Ihnen eine schöne Segelsaison und immer den richtigen Wind!

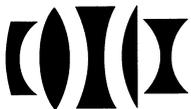


FOTO-WANNACK

Neanderstraße 27 · 20459 Hamburg (seit 1931)

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

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

Jahresbericht des Vorsitzenden 2018

Liebe Mitglieder der SVAOe,

ich begrüße Sie herzlich zu unserer diesjährigen Jahreshauptversammlung, zu der wir fristgerecht eingeladen haben. Es sind weit mehr Mitglieder anwesend, als gemäß Satzung erforderlich wären, um die Beschlussfähigkeit sicherzustellen.

Ich bitte Sie zunächst, sich zum Gedenken der im Jahr 2017 Verstorbenen zu erheben:

Name	Verstorben am
Alter	Mitglied seit
Heinz Hückel	03.12.16
84 Jahre	1971
Kurt Hagen	24.01.17
72 Jahre	1980
Ellinor Treu	26.02.17
92 Jahre	1980
Lutz Nissen	02.04.17
89 Jahre	1967
Dr. Gerd Müller	23.04.17
85 Jahre	1948
Wilhelm Rosebrock	29.04.17
80 Jahre	1980
Kurt-Peter Gnass	28.06.17
84 Jahre	1944

Ich danke Ihnen.

Ich übernahm im vergangenen Jahr den Vorsitz der SVAOe von Andreas Völker. Dieser lässt sich für heute Abend entschuldigen; er musste „leider“ eine Urlaubsreise antreten.

Die Übernahme des Vorsitzes bedingte, dass ich mich zunächst möglichst elegant meines bisherigen Amtes als Obmann des Ausschusses für Navigation und Fahrtensegeln entledigen musste. Mit Andreas Gustafsson war bereits im Vorwege ein kompetenter Nachfolger gefunden worden, und der Übergang gestaltete sich nahtlos.

In diesem für mich ersten Jahr als Vorsitzender der SVAOe lag, neben den üblichen Aufgaben, der Schwerpunkt der Vorstandsarbeit bei der Sanierung unseres Clubhauses, die zugegebenermaßen mit dem Segelsport an sich nicht direkt etwas zu tun hat. Das Clubhaus „bewohnen“ wir nunmehr seit 17 Jahren. Die Umsetzung etlicher Maßnahmen war erforderlich, um das Haus für die Zukunft zu erhalten.

Die Installation eines barrierefreien Zugangs zum Clubhaus werden wir aus verschiedenen Gründen leider erst 2018 realisieren können.

Allen Beteiligten sei hier noch einmal ganz besonders für ihr Engagement gedankt. Einzelheiten zur Sanierung entnehmen Sie bitte dem Ihnen vorliegenden Bericht unseres zweiten Vorsitzenden Gerrit Rampendahl. Die entsprechenden Zahlen werden Sie von unserer Schatzmeisterin Monica Dennert im Anschluss erfahren.

Wie bekannt, hatten wir seit längerem keinen zuständigen Obmann für das Haus, obwohl der Bedarf bestand. Glücklicherweise erklärten sich mit Elske und Hartmut Pflughaupt gleich zwei Mitglieder bereit, gemeinsam als Obleute tätig zu werden. Die Wirkung ist bereits sichtbar und sogar hörbar. Letzteres bezieht sich auf die neuen Lautsprecher. Diese ermöglichen es, dass die Stimme des Vorsitzenden sogar am Tresen zu vernehmen ist.

Um die Jugendarbeit zu unterstützen, hatten wir bereits in früheren Jahren „FSJler“ für die Mitarbeit in der SVAOe gewinnen können. Zur Erläuterung: FSJler sind junge Menschen, die sich im so genannten „freiwilligen, sozialen Jahr“, FSJ, engagieren. Diese Lücke konnten wir erfreulicherweise im September mit Aaron Barnitzke, einem sehr erfahrenen Jüngsten- und Jugendtrainer des YCM, schließen. Für das Jahr 2018



*Dr. Stephan Lunau trägt
seinen Tätigkeitsbericht vor*

*Kommodore Jürgen Schaper
stellt Antrag auf Entlastung*

*Monica Dennert erläutert
die Zahlen mit Charme und Gestik*

haben wir bereits eine entsprechende Ausschreibung entworfen und veröffentlicht, so dass wir davon ausgehen, künftig lückenlos FSJler in der Jugendarbeit einsetzen zu können. Dies unter der Voraussetzung, dass sich geeignete Interessenten bewerben. Falls Sie junge Menschen in Ihrem Bekanntenkreis kennen, die in Frage kommen, so empfehlen Sie die SVAOe doch bitte weiter. Am Alsterufer, der Keimzelle der Jüngstenausbildung, konnte noch nicht mit dem Bau eines neuen Gebäudes begonnen werden. Das Planungs- und das Genehmigungsverfahren gestalten sich als überaus aufwendig; der Umgang mit den beteiligten Behörden ist, gelinde gesagt, gewöhnungsbedürftig.

Dies insbesondere, wenn man bedenkt welche Bauvorhaben ansonsten rund um die Alster genehmigt werden. Für 2018 erwarten wir jedoch, dass hier Fortschritte erzielt werden können. Ein erster Lichtschein am Ende des Tunnels ist in Gestalt eines Planungsbüros, welches auch mit den Behörden umzugehen weiß, erkennbar.

Die Diskussion um die „richtige Bootsklasse“ haben wir zunächst mit dem Beschluss beendet,

dass wir die derzeit in der SVAOe vorhandenen Klassen im Jugend- und Juniorenbereich weiter betreiben werden.

Wie uns die Obleute und Trainer versicherten, ist die Attraktivität des Vereins vor allem von der Qualität des Trainings und weniger von den jeweils angebotenen Bootsklassen abhängig; da ist weniger deutlich mehr. Es gilt vielmehr, sich auf bestimmte Bootsklassen zu konzentrieren, anstatt jeder Mode zu folgen und in relativ kurzer Folge immer wieder neue Bootsklassen anzuschaffen. Entsprechende finanzielle Mittel zur Beschaffung dieser neuen Boote müssen verfügbar sein, und ihr Unterhalt muss über Jahre hinaus gesichert sein. Dagegen spricht auch, dass es stets eine gewisse Zeit braucht, bis eine neue Crew Aussicht auf Erfolg hat. Die Zukunftstauglichkeit der neuen Klassen vermag überdies kaum jemand verlässlich abzuschätzen. Sinnvoll wäre es z.B., seitens des DSV zumindest eine Empfehlung zu erarbeiten, an der sich interessierte Vereine orientieren könnten und sich dann auch mit Nachbarvereinen abstimmen könnten. Als Beispiel sei die angeblich „tote“ J/24 genannt,



Gewissenhafte Auszählung der Stimmzettel

die unbedingt durch die J/70 zu ersetzen sei. Dabei sind die Veranstaltungen der J/24 nach wie vor gut besucht. Demnach ist die Klasse eher lebendig als tot. Eine gebrauchte, regattataugliche J/70 kostet übrigens „nur“ ca. 40.000 €. Ähnliches gilt für andere Bootsklassen wie den 420er. Wir halten die Zusammenarbeit mit anderen Vereinen in Form von Trainingskooperationen für den besseren Weg. Das Training wird dabei nach Bootsklassen getrennt von jeweils einem der Vereine angeboten. Damit kann ein höheres Trainingsniveau in den jeweiligen Bootsklassen erzielt werden, als es beim gemischten Training mit verschiedenen Klassen in einer Trainingsgruppe möglich ist.

Trotz der sehr erfolgreichen Teilnahme an den Marinekutterregatten während der Kieler Woche verlief das Jahr 2017 für die Mannschaften der Jugendkutter nicht ganz so wie erwartet. Der Ausfall einer Kutterführerin führte leider dazu, dass unsere „Teufelsbrück“ keine Sommertour segeln konnte. Die Mannschaft fand jedoch Asyl auf den Schiffen anderer Vereine. Dies ist ein gutes Beispiel dafür, dass es richtig ist, über die Vereinsgrenzen hinweg zu denken und notfalls zu improvisieren. Die „T“ war mit der nach den Ferien neu aufgestellten Mannschaft zum Ende

der Saison unter anderem beim Absegeln zu sehen, was den Vorsitzenden besonders erfreute. Das lässt für 2018 hoffen.

Mit der Verleihung der Auszeichnung für Ausbildung für das Jahr 2017 durch den DSV wurden erneut die Vielfalt und die Qualität der Ausbildung in der SVAOe gewürdigt. Diese Auszeichnung gilt ausdrücklich allen in der Ausbildung engagierten Mitgliedern.

Die SVAOe gehört im Übrigen zu den einzigen drei Hamburger Vereinen, die diese Auszeichnung für das Jahr 2017 erhalten haben. Die Nachfrage nach den von der SVAOe angebotenen Führerscheinkursen während der (letzten) „hanseboot“ 2017 zeigt, dass wir mit unserem Angebot richtig liegen. Die regelmäßige Teilnahme von Mitgliedern anderer Vereine an unseren Kursen bestätigt dies noch einmal.

Über die Entwicklung des DSV wurde bereits berichtet. Das im November 2017 neu gewählte Präsidium hat unsere ausdrückliche Unterstützung verdient, denn ein handlungsfähiger Dachverband ist u.a. Voraussetzung für die Vertretung der Anliegen des Segelsports insbesondere gegenüber der Politik und den Behörden.

Es sei nur an die Aktivitäten der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) hinsichtlich der Anti-fouling-Anstriche erinnert.

Hinzu kommen die anstehende Fahrrinnenanpassung der Elbe, das Wassertourismuskonzept des Bundes sowie das Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“.

Da ist die Frage erlaubt, wo und unter welchen Bedingungen der Wassersport unter anderem im Bereich der Elbe und ihrer Nebenflüsse in Zukunft ausgeübt werden kann? Die Wassersportvereine ergreifen notgedrungen die Initiative. So hat die SVAOe die in unserer Satzung

definierten „reviererhaltenden Maßnahmen“ im letzten Jahr durch die finanzielle Unterstützung der Baggermaßnahmen des SSV Borsfleth im Störloch getätigt.

Es kann jedoch nicht sein, dass sich sowohl die Politik als auch die Behörden der Anwendung des Verursacherprinzips konsequent verweigern, sobald es z.B. um die Entsorgung des Baggerguts direkt vor den unter zunehmender Verschlickung leidenden Sportbootboothäfen geht, so zum Beispiel bei Brokdorf eben unterhalb der Störmündung.

Das Gleiche gilt, wenn es um die Folgekosten der von HPA oder WSV durch die Baggermaßnahmen im Hauptstrom verursachten Verschlickung der Sportbootboothäfen im Allgemeinen geht. Selbst der Hamburger Yachthafen ist mittlerweile in Form von zunehmenden Volumina des Bagger-

gutes betroffen. Eine ausreichende Wassertiefe ist zumindest bei Niedrigwasser nicht mehr überall gewährleistet, siehe auch den Bericht unseres Obmannes Michael Albrecht.

Sobald es um die Genehmigung von Maßnahmen zur Tiefhaltung der Sportboothäfen geht, werden bekanntermaßen ganz andere Maßstäbe angelegt, als bei den Maßnahmen, die das Hauptfahrwasser betreffen. Der Verweis auf eine unterschiedliche Rechtslage ist in diesem Zusammenhang sicherlich korrekt, nur fragt man sich, weshalb hier überhaupt mit zweierlei Maß gemessen wird.

Um einen wesentlichen Aspekt in dieser Diskussion anzusprechen: Selbst für mich als Biologen ist nicht nachvollziehbar, wie diese widersprüchliche Gesetzgebung dem Schutz der Umwelt auch nur ansatzweise dienlich sein könnte.

TOPLICHT

Schiffsausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten • Werftausrüstung

**Notkestraße 97
22607 Hamburg**

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

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



„Der kleine Braune“

Kostenlose Katalog-
bestellung und Webshop
www.toplicht.de



Norbert Schlöbom gibt das Wahlergebnis bekannt

Wie bereits im vergangenen Jahr werden wir uns weiterhin gemeinsam mit anderen betroffenen Vereinen und Verbänden, wie z.B. der „Gruppe Nedderelv“ und dem Hamburger Seglerverband, aktiv in die Diskussion dieser Themen einbringen, um die Zukunft unseres Reviers so weit wie irgend möglich positiv zu beeinflussen.

Dass dies ein mühsames Unterfangen ist und bleiben wird, zeigt sich unter anderem an den, mit Verlaub, trägen Reaktionen der Politik und sollte für jeden nachvollziehbar sein.



Stephan bedankt sich für das Wahlergebnis und den Applaus (Fotos: Tomas Krause)

Ein anderes Thema beschäftigte nicht nur uns in der SVAOe zum Ende des letzten Jahres: Die „hanseboot“ fand 2017 überraschender Weise (war dieses Ende nicht doch vorhersehbar?) zum letzten Mal in alter Form statt. Eine Nachfolgeveranstaltung unter dem Namen „Hamburg Boat Show“ wurde jedoch bereits auf Initiative des DBSV auf Kiel gelegt. An dieser wird sich die SVAOe nach Möglichkeit beteiligen, denn über die letzten Jahre hat sich der Messeauftritt für die SVAOe bewährt. Allein wegen des bereits erwähnten Werbeeffekts für unsere Führerscheinkurse und damit Werbung für unsere Vereinigung ist es sinnvoll, dies in Zukunft fortzuführen. Kommen wir zum Schluss:

Unserem Festausschuss danke ich für die stets hervorragende Organisation unserer Veranstaltungen, insbesondere angesichts nicht immer einsichtiger Teilnehmer, die es regelmäßig schaffen, ohne Anmeldung zu erscheinen. Vielleicht sollten uns diese Zeitgenossen ihr Geheimnis verraten, wie sie ihre eigenen Veranstaltungen meistern, ohne dass unangemeldete Gäste hungrig oder gar durstig am Tisch sitzen müssen, sofern sie denn einen Sitzplatz ergattern können. Ansonsten geben Sie sich einen Ruck und melden sich bitte rechtzeitig und gerne zahlreich zu den künftigen Veranstaltungen an; den Festausschuss und die anderen Teilnehmer wird's erfreuen.

Mein besonderer Dank gilt allen Vorstandsmitgliedern, Beiräten und Sabine (Jule) Lyssewski, die mich in meinem ersten Amtsjahr großartig unterstützt haben. Andreas Völker als Obmann für besondere Angelegenheiten stand mir immer mit Rat und Tat zur Seite. Ohne euch hätte ich dieses Amt nicht wahrnehmen können.

Ob jedoch dieses erste Amtsjahr unter meinem Vorsitz erfolgreich und zur Zufriedenheit der

Mitglieder abgelaufen ist, mögen andere beurteilen. Zumindest aus meiner Sicht können wir den Kurs beibehalten. Nicht vermessene Untiefen oder ähnliches Ungemach sind zumindest derzeit noch nicht in Sicht. Falls es jedoch Ihrer Meinung nach etwas zu verbessern geben sollte, sind wir vom gesamten Vorstand für Vorschläge aufgeschlossen. Selbstredend wird Ihre Mitwirkung bei der Umsetzung eventueller Ideen gerne gesehen. Ich bitte im Übrigen um Generalabsolution, da in diesem Bericht nicht alle Mitwirkenden und nicht alle Aktivitäten explizit erwähnt wurden.

Daher sei an dieser Stelle ausdrücklich den nicht genannten Mitwirkenden noch einmal herzlich gedankt; ihr seid sozusagen das Herz der SVAOe. Im Übrigen stoßen der Bericht, die Redezeit des Vorsitzenden sowie die Aufnahmefähigkeit des Auditoriums eben auch an ihre Grenzen.

Dr. Stephan Lunau

Die Jahreshauptversammlung Schnee und eisiges Wetter hielten manchen ab

Der Vorsitzende Dr. Stephan Lunau hatte die Einladung mit den Tätigkeitsberichten der Obleute den SVAOe Nachrichten 1-2018 beilegen lassen, so dass alle Mitglieder rechtzeitig informiert gewesen sein sollten. Trotzdem erschienen nur etwa 70 Interessierte, ungewöhnlich wenige für ein Ereignis, bei dem es um die Geschicke unserer Vereinigung geht. So manch eine/r wird wohl die warme Stube und den Fernschirmschirm dem Weg durch den eisigen Ostwind vorgezogen haben. Nun gibt es keine Pflicht, auch keine Ehrenpflicht, an der JHV teilzunehmen. Jedoch kann man es

als ein Gebot der Höflichkeit gegenüber den Verantwortlichen bezeichnen, sich anzuhören, was sie über ihre Tätigkeiten zu berichten haben und wofür die Mitgliedsbeiträge verwendet worden sind. Schließlich gilt es auch, den künftigen Kurs des Vereinsschiffs mitzubestimmen. Einfach nur zu sagen: „Ich will doch nur segeln“ ist ein bisschen wenig.

Wer den Clubhaussaal betrat, bemerkte als Erstes die neue Bestuhlungs-Anordnung. Die Stühle standen in längs zum Saal ausgerichteten Reihen mit Blick zur Südwand. Rednerpult und der lange Vorstandstisch standen vor der Südwand. So hatte jeder/jede die Verantwortlichen auf kurze Distanz vor sich und umgekehrt. Auch das „Tresenvolk“ konnte kein Eigenleben führen. Das fördert die Konzentration.

Als Nächstes fiel der neue Klang auf. Das bisherige „Lauter!“ aus den hinteren Ecken war nicht mehr nötig. Klar und akzentuiert konnte man an jedem Platz die Sprecher verstehen. Hartmut Pflughaupt, neuer Hausobmann, hatte vier neue Lautsprecher in den Ecken des Saals platziert. Eine erfolgreiche Neuerung.

Stephan eröffnete die Versammlung, begrüßte die Gekommenen und stellte Beschlussfähigkeit fest. Dann bat er die Versammelten, sich zu erheben und verlas die Namen der im vergangenen Jahr Verstorbenen. Seinen Tätigkeitsbericht kann man an anderer Stelle in diesen Nachrichten lesen. Insgesamt verlief das Jahr 2017 für die SVAOe durchwachsen. Der Mitgliederbestand ist gegenüber 2016 gleich geblieben, was in heutiger Zeit schon auffallend ist. Es gab keine außergewöhnlichen Regattaerfolge, aber dennoch Teilnahmen an internationalen (Kanada, Ungarn, sogar ein Sieg auf den Seychellen) und nationalen Regatten. Der vereinseigene



Die neue Sitzordnung (Foto: Tomas Krause)

Bootsbestand hat sich nicht verändert, wenn auch durch Instandsetzung verbessert. Das nun seit 17 Jahren von uns „bewohnte“ Clubhaus ist in der Fassade erneuert worden. Andere handwerkliche Wartungen und Instandsetzungen an Booten und am Haus sind durch Sven Becker sehr zufriedenstellend geleistet worden. Die intensive Trainingsarbeit bei Jüngsten und Jugend läuft erfolgreich, was wichtiger erscheint, als ständig in neueste Bootsklassen zu investieren. Sorgen bereitet unser Heimatrevier, die Unterelbe mit ihren Nebenflüssen, das unter der letzten Fahrrinnenanpassung mit umfangreichen Baggerarbeiten leidet. Stephan bedankte sich bei seinen Vorstandskollegen, dem Beirat und dem Ältestenrat für ihre Tätigkeiten. Es gab keine Fragen zu seinen Ausführungen.

Die Tätigkeitsberichte der Obleute lagen der Einladung zur JHV bei. Fragen gab es dazu nicht. Schatzmeisterin Monica Dennert trat dann ans Mikrophon und führte die Versammelten durch ihr Zahlenwerk: Gewinn- und Verlust-Rechnung, Clubhausabrechnung und Bilanz. Sie macht das mit Charme und Überzeugung. Bei GuV sind zwei Posten auffällig. Die normalen, jährlich in etwa gleicher Höhe auftretenden Clubhausreparaturen betragen 12000 €,

die einmalige Fassadenreparatur 43000 €. Die Orga-Unterstützung durch Sven Becker betrug 16000 € und wird auf die Abteilungen entsprechend verteilt.

Der ordentliche Haushalt endet mit einer Unterdeckung von ca. 71000 €. Dagegen steht der außerordentliche Haushalt mit Erträgen von ca. 27000 €. Insgesamt verbleibt also eine Unterdeckung 2017 von ca. 44000 €. Da die einmaligen Fassadenreparaturen in Höhe von 43000 € aus den Rücklagen finanziert werden, verbleibt schlussendlich eine Unterdeckung von knapp 1000 €. Das kann man als „Punktlandung“ des Kostenvoranschlags von 2017 bezeichnen. Zu so einem Zahlenwerk entstehen natürlich immer Fragen, aber Monica konnte alle zur Zufriedenheit beantworten.

Die zweite Rechnungsprüferin Inken Lippe berichtete danach in Abwesenheit des „Ersten“ Michael Hampe über ihre am 13. Februar erfolgte Kassenprüfung. Sie erteilte Geschäftsführerin und Schatzmeisterin großes Lob für die sorgfältige und klare Kassen- und Buchführung. „Das Geld ist da“, sagte sie in Kurzform zur Zufriedenheit der Anwesenden. Sie schlug in dieser Hinsicht die Entlastung des Vorstands vor.

Sodann trat Monica noch einmal vor die Versammelten zur Vorlage der Haushaltsplanung 2018. Das Budget ist geringfügig höher als 2017, was durch eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge ausgeglichen werden kann. Die Anwesenden merkten auf und warteten auf Kommendes.

Kommodore Jürgen Schaper trat ans Rednerpult, um eine Entlastung des Gesamtvorstands vorzuschlagen. Er meinte, Vorstand und Beiräte seien ordentlich mit dem Geld umgegangen, und keiner hätte sich etwas in die eigene Tasche gesteckt. Auch eine Anekdote über die vielen

Zahlen fügte er noch an. Ein Dank im Namen der Versammelten für die geleistete Arbeit des Vorstands wäre vielleicht zusätzlich angebracht gewesen. Aber Entlastung wurde auch so erteilt, und zwar ohne Gegenstimmen.

Dann standen Wahlen an. Zu wählen waren der 2. Vorsitzende, die Obleute im Vorstand, der Ältestenrat und ein/e Rechnungsprüfer/in. Der Obmann der Jugendabteilung war zu bestätigen. Der Wahlausschuss hatte Wahlvorschläge gemacht, zu denen keine Änderungen eingegangen waren. Während die Stimmzettel ausgewertet wurden, war eine Pause für die Zuhörer dringend nötig. Schließlich kehrte wieder Ruhe ein. Norbert Schlöbhm, Chef der Zählgruppe, trug das Ergebnis vor. Aufgrund von Merkwürdigkeiten bei vergangenen Wahlen war Norbert

diesmal etwas irritiert, dass alles stimmte und aufging. Alle vorgeschlagenen Kandidaten, ein neuer Name war nicht dabei, wurden mit überwältigender Mehrheit wiedergewählt und nahmen die Wahl an.

Zum vorletzten Mal hatte Monica Dennert das Wort. Zur Festsetzung der Mitgliedsbeiträge bezog sie sich auf die Vorlage des Haushaltsvoranschlags, aus der man schon etwas erahnen konnte. Sie meinte, nach mehreren Jahren ohne Beitragserhöhung käme man nun nicht mehr umhin, etwas anzuheben. Außerdem seien auch die Verbandsbeiträge erhöht worden. Sie schlug eine Erhöhung um 5 € für Mitglieder und 10 € für Familien vor. Wer Diskussionen und Gegenanschläge erwartet hatte, sah sich getäuscht. Die Anwesenden nahmen den Vorschlag fast




WEGENER JACHTWERFT

**IHRE YACHT IN
GUTEN HÄNDEN**

NEUBAU · REPARATUR
 RESTAURIERUNG · WINTERLAGER

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

kommentarlos mit einer Gegenstimme und einer Enthaltung an.

Damit war die Genehmigung des Haushaltsvoranschlags 2018 ein leichter Gang. Keiner hatte etwas dagegen.

Obwohl nicht auf der Tagesordnung, so gab es doch Wortmeldungen zu „Verschiedenes“. Michael Albrecht wies darauf hin, dass am 17.3.18 wieder die im letzten Jahr erfolgreiche Saubermach-Aktion im Auwald am Hamburger Yachthafen stattfinden wird und bat um rege Teilnahme. Näheres im Terminkalender auf der Homepage.

Gerrit Rampendahl berichtete, dass im Rahmen des Hafengeburtstags wieder eine Geschwaderfahrt von Yachten stattfinden würde. Der Hamburger Seglerverband wirbt um Teilnahme. Anmeldung über die Geschäftsstelle des HSgV. Schließlich erinnerte Jürgen Schaper daran, dass die SVAOe-Anlage in Eckernförde in diesem Jahr 40 Jahre bestehe. Dazu würde für Ende des Sommers zu einer Jubiläumsfeier eingeladen werden. Dann war alles gesagt. Stephan wünschte eine gute Segelsaison und einen guten Heimweg.

GAN

Die Altjunioren und der Elb-Stint

Am Mittwoch dem 21. Februar trafen sich achtzehn SVAOe-Altjunioren zum Stintessen. Peter Mendt hatte die Organisation übernommen und das „Gasthaus zur Post“ in Cranz empfohlen. Um 12:30 Uhr waren wir vor Ort. Der Gasthof der Familie Kramer war erstaunlich gut besetzt. Wie gut, dass die Gruppe angemeldet war. Der Stint war sehr lecker. Lobenswert



*Die Stintesser im „Gasthaus zur Post“
(Foto: Peter Mendt)*

waren auch die vielen Beilagen. Die Gasthaus-Atmosphäre kam sehr gut an. Auch der Service war ausgezeichnet. Insgesamt eine runde, sehr schmackhafte Veranstaltung, so lautete das allgemeine Urteil. Man sollte das vielleicht im nächsten Jahr wiederholen meinen einige. Das wollen wir dann mal sehen, meint

Peter Mendt

Die Mitgliederversammlung im Februar

Satzungsgemäßes und viel Interessantes

Am 13. Februar fand die letzte Mitgliederversammlung vor der Jahreshauptversammlung statt. Es waren interessante Vortragsthemen angekündigt, aber diese Versammlung hat auch eine Bedeutung seitens der Vereinsatzung. So waren trotz des eisigen Wetters etwa 40 bis 50 Mitglieder gekommen.

Der Vorsitzende Dr. Stephan Lunau begrüßte die Anwesenden. Zunächst wies er darauf hin, dass ein Defibrillator und ein Erste-Hilfe-Kasten im Clubhaus angebracht worden seien. Da beide selbsterklärend sind, sei eine Einweisung der

Mitglieder nicht erforderlich. Insbesondere der „Defi“ sei absolut narrensicher zu bedienen. Sodann gab er satzungsgemäß die Wahlvorschläge des Wahlausschusses für die Jahreshauptversammlung bekannt. Es sind diesmal der 2. Vorsitzende zu wählen sowie die Schatzmeisterin, die Obleute für Regatta, Navigation und Fahrtsegeln, Junioren, Jüngste, Feste, der Ältestenrat und ein Rechnungsprüfer. Der von der Jugendversammlung gewählte Obmann ist zu bestätigen. Alle bisherigen Amtsträger wurden erneut vorgeschlagen. Stephan erklärte, dass Anträge und andere Wahlvorschläge nicht eingereicht worden seien.

Damit waren die Pflichtthemen abgeschlossen und der informativere Teil konnte beginnen. Seinetwegen waren vermutlich die meisten gekommen. Stephan übergab zunächst an Dr. Lutz v. Meyerinck, der infolge seiner beruflichen Tätigkeit mit Kraftstofffragen bestens vertraut ist. Er sprach in einem halbstündigen Kurzvortrag über Dieseltankanlagen auf Segelyachten, genauer gesagt um die Probleme mit unreinen Tanks an Bord und deren Auswirkung. Nach

vielen vorangegangenen Informationen in den SVAOe Nachrichten und einem gut besuchten Informationsabend der Firma Fuel Tool zum Kraftstoff CARE dürften unsere Mitglieder eigentlich hinreichend über die Gefahren informiert sein. Lutz fragte: „Warum sprechen wir über Tankanlagen?“ und antwortete selber: „Immer noch gehen ca. 50 % aller Motorausfälle auf verschmutzten Diesel zurück. Da müssen wir ein Auge auf unsere Tanks werfen.“

Lutz erklärte den mikrobiologischen Befall des Diesels, der schon beim Betanken entstehen könne und vom Bio-Anteil und von Wasser im Kraftstoff befördert werde, beides sei jedoch nicht zwingender oder alleiniger Auslöser. Wichtig sei, den Tank stets sauber zu halten. Er stellte eine ideale Tankanlage vor, die über einen Sumpf mit Absaugrohr verfügt sowie über eine ausreichend große, wasserdichte Zugangsöffnung zum Tankinneren, so dass inspiziert und per Hand gereinigt werden könne. Als Verbesserung schlug er einen „Tagestank“ vor, der hoch und zwischen der Förderpumpe und der Einspritzpumpe angeordnet sei.



Lutz v. Meyerinck spricht über Dieselp Probleme

Wolfgang Mackens berichtet über die Hollandfahrt

Da hat Wolfgang wohl was sehr Komisches gesagt (Fotos: Tomas Krause)

Auch auf Additive ging Lutz ein. Handelsübliche Diesel werden bereits lieferseitig additiviert (Detergens, Cetanzahlverbesserer, Anti-foam, Leitfähigkeitsverbesserer, Lubrizitätsverbesserer). Für den Bootsbesitzer empfiehlt sich ein Biozid (z.B. Grotamar 82) und ein Stabilisator (z.B. Deutz Synpro) für nicht so häufig laufende Motoren gegen den ab drei bis sechs Monate Lagerung einsetzenden Zerfall.

Die Kombination von Biodiesel und unvoreilhaftiger Tankanlage sind die häufigsten Auslöser von Motorausfällen. Es liegt also vorwiegend am Eigner, wie er vorbeugt. Eine rege Diskussion schloss sich dem Vortrag an.

Nach einer Pause berichteten Wolfgang Mackens und Birke Hartl über ihre letztjährige Reise mit „Wikinger“ nach Holland. Von der Elbe ging es in knapp sechs Wochen durch das ostfriesische Wattenmeer in die Ems und ab Delfzijl über die „Staande Mastroute“ durch Groningen und Friesland, über das Ijsselmeer bis vor Amsterdam, dann wieder nordwärts über Volendam, Hoorn, Enkhuizen und Medemblik nach Makkum, weiter durch die Schleusen des

Abschlussdeichs in das holländische Wattenmeer. Terschelling, Ameland und Schiermonnikoog wurden besucht. Dort musterte Birke ab und fuhr nach Hause. Wolfgang segelte von hier alleine, unterstützt durch seine Windsteueranlage, in 16 Stunden bis zur Elbmündung. 606 Seemeilen war die gesamte Strecke lang.

Wolfgang schilderte seine „Wikinger“ als das ideale Wattschiff mit minimal 1,05 Meter, maximal 1,80 Meter Tiefgang. In Holland wurde er äußerst freundlich aufgenommen. Es gab keinerlei Probleme mit den Brücken und Schleusen. Die begleitenden, wunderbaren Fotos zeigten nicht nur das Leben an Bord, die häufig idyllischen Liegeplätze, die Natur und ihre Lebewesen, sondern auch beeindruckende Architektur, Kirchen-Innenräume und Ingenieurbauwerke. Wolfgang und Birke haben vieles aufgenommen und verarbeitet. Man kann ihnen zu dieser Tour nur gratulieren. Nachahmung ist empfohlen. GAN

Die Altjunioren machen in Politik

Besichtigung im Hamburger Rathaus

Am 25. Januar trafen sich 47 SVAOe-Altjunioren und Freunde, um als „gute Hamburger“ endlich einmal das nachzuholen, was eigentlich selbstverständlich sein sollte: das Hamburger Rathaus kennenzulernen. So dachte nicht nur ich, sondern auch ein großer Teil der gekommenen. Folglich fand sich ein recht großer Kreis von Altjunioren zusammen. Die Einladung erhielten wir durch das Mitglied der Hamburgischen Bürgerschaft MdHB Staatsanwalt Dr. Tim Stoberock (SPD), auch gleichzeitig Bezirksabgeordneter von Alstertal/Poppenbüttel.



Herren (vorwiegend an der Theke) und Damen lauschen den Vorträgen

Wir trafen uns in der unteren Halle des Rathauses, in der die Ausstellung „Hamburg in der NS-Zeit“ gezeigt wurde und warteten auf unseren Referenten.

Die Führung begann mit der Treppe zum Saal der Hamburgischen Bürgerschaft. In diesem Treppenhaus werden die Lebensschritte eines guten Hamburgers von der Geburt über Schule, Lehre, Beruf etc. als Deckenmalerei dargestellt und erklärt. Dann folgte der durch das Lokalfernsehen bekannte Sitzungssaal der Hamburgischen Bürgerschaft mit Erklärungen über die Sitzverteilung des Präsidiums und der Abgeordneten. Die Bürgerschaft ist ein „Feierabend-Parlament“, was für ein Landesparlament einmalig ist. Die Abgeordneten sind Berufstätige und Abgeordnete zugleich. Die Sitzungen beginnen mittags und enden teilweise nachts, wenn alle müde sind, aber abstimmen müssen.

Dann ging es weiter in die Prunksäle unseres Rathauses, die intensiv erklärt wurden. Es gab nicht nur viele vergoldete Verzierungen zu sehen, sondern auch prachtvolle Gegenstände, die von reichen Hamburgern gestiftet wurden. Ein Saal war sogar mit einer Rindsleder-Tapete mit geprägten Ornamenten ausgestattet.

Auch die drei Katastrophen, die Hamburg getroffen haben, wurden uns noch einmal nahe gebracht: der große Brand 1842, die Cholera-Epidemie 1892 und der gezielte Bombenangriff „Aktion Gomorrha“ im Juli 1943. In einem Saal

wurden diese Ereignisse beeindruckend dargestellt.

Dann folgte der kleine Saal für Empfänge. Wenn Sie als guter Hamburger Bürger am 1. Januar eines Jahres Ihrem Bürgermeister/Ihrer Bürgermeisterin die Hand schütteln wollen, dann wären Sie in diesem Saal richtig aufgehoben.

Ein weiterer Saal zeigt die Ahnengalerie unserer Bürgermeister. Hier kam es zu vielem Rätselraten, wer nun wirklich wer ist. Ein Bürgermeister aus der Reihe – mancher von uns wusste sich noch zu erinnern – musste vorzeitig abdanken. Sein Bild aber blieb natürlich.

Im letzten der Prunkräume liegt das „Goldene Buch der Hansestadt“ aus. Hier hatte sich zwei Tage vor unserem Besuch gerade Bundespräsident Steinmeier verewigt. Leider durften wir uns nicht eintragen, wir sind wohl nicht so wichtig für Hamburg. Bei dem Buch handelt es sich um



Die untere Rathausdiele



Treppe zu den Räumen der Hamburgischen Bürgerschaft



Plenarsaal der Hamburgischen Bürgerschaft



Kaisersaal mit Ledertapete



MdHB Dr. Stoberock mit aufmerksamen Altjunioren



Das Bürgermeister-Amtszimmer für das Goldene Buch



Stauende Altjunioren vor der Bürgermeister-Ahnengalerie



Ratsstube im Senatsgehege (Fotos: Tomas Krause)

eine „Loseblatt-Sammlung“, so dass Blätter von Personen, die in Ungnade gefallen sind, entfernt werden können. Eine Ausnahme ist Hermann Göring, der seine Unterschrift auf das Blatt einer anderen ehrenwerten Person gesetzt hatte. Das hat man so belassen.

Das Sitzungszimmer des Hamburgischen Senats ist zwar getäfelt, aber sonst in der Hamburg-typischen, zurückhaltenden Eleganz ausgestattet. Der einzige Saal, den wir nicht sehen konnten, war der große Festsaal, in dem gerade 600 Jugendliche tagten – schade.

Schließlich fanden wir uns auf dem Empfangspodest des Rathauses und gleichzeitig Aufgang des Senats wieder. Dieses Podest dient u.a. dazu, Staatsgäste zu empfangen. Es ist Hamburger Sitte, jeden Besuch nicht an der Rathaustür, sondern auf der Ebene der Prunkräume zu empfangen. Dieser Brauch stammt von alters her, als die „Hamburger Pfeffersäcke“ es wegen ihres Reichtums nicht für nötig hielten, Gäste an der Tür zu begrüßen. Allerdings gab es Ausnahmen von dieser Regel, so wurde uns berichtet. Der unmäßig schwere König von Tonga beispielsweise wurde mit einem Lastenaufzug nach oben gebracht. Auch Königin Elisabeth II durfte einen Aufzug benutzen.

Als Abschluss, die inoffizielle kleine Rathaus-treppe benutzend, erklärte uns Dr. Stoberock noch die Anliegen der SPD-Fraktion für den Rest der Legislaturperiode, ohne allerdings Beitrittsformulare zu verteilen. Für die Altjunioren dankte ich dem Referenten für seine interessanten Worte und die Mühe. Wir Altjunioren sahen in diesen zwei Stunden nicht nur die baulichen Höhepunkte unseres schönen Rathauses, sondern erfuhren auch noch diverse Hintergründe der Hamburger Vergangenheit. Peter Kaphammel

Die Mitgliederversammlung im Januar

Über die Vernachlässigung des Nebenwasserstraßennetzes

Die erste Mitgliederversammlung des Jahres fand am 16. Januar statt. Sie stand nach der Einladung unter dem Motto „Unseren Revieren eine Zukunft!“ Dieses Thema hätte den Clubhaussaal zum Bersten bringen müssen, und zwar nicht nur von den Seglern der Elbe, sondern auch denen der Ostsee; zu viele fragwürdige Meldungen über einen geplanten Rückzug des Bundes aus der Verantwortung für geringer befahrene Gewässer, z.B. Schlei und Gieselaukanal, waren bekannt geworden. Zur Vorbereitung war der Einladung auch noch die Information „Wassertourismuskonzept“ der Bundesregierung beigelegt. Aber ganz so neugierig waren unsere Mitglieder dann doch nicht. Immerhin füllte sich der Saal zu drei Vierteln. Der Vorsitzende Stephan Lunau eröffnete die Versammlung und übergab sehr schnell das Rederecht an den Gast des Abends, Herrn Bernhard Gierds, Vorsitzender des Kreuzer Yacht Clubs Deutschland e.V. (KYCD). Sein Thema waren die Änderungen der Rahmenbedingungen auf den norddeutschen Revieren. Zu Anfang stellte er klar, dass nicht die Verschlickung und Versandung der Häfen und Nebenflüsse infolge der Eingriffe in das Fahrwasser der Unterelbe gemeint seien, sondern die rechtlichen Änderungen.

Diese, obwohl noch nicht beschlossen, gehen auf Initiativen zurück, die schon vor 10 bis 15 Jahren begannen. Es waren vorwiegend Interessenvertreter der Wassersportwirtschaft, die Verbesserungen auf Binnen- und Küstenrevieren

für ihre Unternehmen anstrebten. Sie erreichten, dass der Bundestag eine Resolution („Wassertourismus in Deutschland stärken!“) an die Bundesregierung richtete, in der u.a. Investitionen in Schleusen, Kanäle und Häfen gefordert wurden. Nach Jahren des Zögerns und Nachdenkens entstanden daraufhin 2016 das „Wassertourismuskonzept“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sowie 2017 das „Bundesprogramm Blaues Band Deutschland. Eine Zukunftsperspektive für die Wasserstraßen“ gemeinsam vom BMVI und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMU).

In beiden Programmen ergänzen sich politische und Haushaltsinteressen. Das BMVI hat erkannt, dass das deutsche Wasserstraßennetz, für das der Staat seit einem Staatsvertrag von 1921 die volle Verantwortung übernommen hat (Weimarer Verfassung und Grundgesetz), einen als nicht finanzierbar bezeichneten Erneuerungsbedarf hat. Geschätzt wurden 6,6 Milliarden Euro (ohne NOK) bis 2025, was angesichts der derzeitigen Haushaltsüberschüsse nicht unüberwindbar erscheint, wären da nicht die vielen anderen Begehrlichkeiten. Das BMVI verfiel auf den cleveren Gedanken, das deutsche Bundeswasserstraßennetz in zwei Netze aufzuteilen, die Hauptgewässer und die Nebengewässer. Das BMVI würde mit seinem Etat nur noch für die Hauptnetze zuständig sein, das BMU mit eigenem Etat für die Nebennetze. In letzteren würde das Blaue Band verwirklicht werden. Eine besonders für die Elbe-Anlieger wichtige Lücke verbleibt dabei: Tidegewässer sind im Programm Blaues Band nicht enthalten. Beschränkt man sich bei der Beurteilung der beabsichtigten Umwidmung auf die norddeut-



*Eindrucksvoller Verfechter der Nebengewässer:
Bernhard Gierds (Fotos: Tomas Krause)*

schen, für Segler und Motorbootfahrer nutzbaren Küstengewässer, so verbleiben Schlei, Eider, Gieselaukanal und die Nebenflüsse der Elbe zwar unter der Regie des BMVI, also der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, haben aber in der Kategorisierung ihrer Bedeutung nur mittleren bis unteren Wert. Entsprechend werden die zur Verfügung gestellten Mittel sein. Herr Gierds trug diese und noch viel mehr Zusammenhänge eindrucksvoll und aufrüttelnd vor und wies auf die Nachteile insbesondere für die vielen kleinen Wassersportvereine hin, die alleine keine Möglichkeit hätten, sich gegen eine Gesetzesänderung zu wehren. Er sprach für die Initiative „Unseren Revieren eine Zukunft!“, an der KYCD, DSV, Gruppe Nedderelv u.a. beteiligt sind. Die nächsten Schritte werden sein, Kommunalpolitiker und Tourismusvereine einzubinden, auf der „boot Düsseldorf“ aufzutreten und Aktionen wie eine Sternfahrt zur Eider zu organisieren.

Es entspann sich eine lebhaft Diskussion. Dabei wurde auch die Frage aufgeworfen, welche Gefahr für die Kulturlandschaften in Schleswig-Holstein und Niedersachsen entstände, wenn die zur Renaturierung bestimmten Nebenflüsse infolge Verschlickung keine ausreichende Vorflut mehr bilden würden. Gerade daran zeigt sich, dass die Zuordnung der Gewässer in verschiedene Haushalte übergreifendes Denken verlangt. Zu erkennen ist es noch nicht.

Siehe auch: Jürgen Schaper, „Wo werden wir künftig schippern?“, SVAOe Nachrichten 6-2012

GAN

Im Herzen der See

Die Jugendabteilung lud zur Filmmatinee

Es ist eine schöne Einrichtung, dass die Jugendabteilung am ersten Sonntag nach den Feiertagen des Jahreswechsels zu einer Filmmatinee im Elbe-Kino einlädt. Es wird ein maritimer Streifen ausgewählt, der möglichst viele Segler interessieren könnte, und die jungen Leute geben sich große Mühe, ihre älteren Vereinskollegen und Gäste mit Nahrhaftem und Getränken zu verköstigen.

Dicht gedrängt standen die Besuchergruppen, man balancierte in der einen Hand ein langstieliges Glas (wer auffallen wollte, auch ein Bier), und wer noch nicht gefrühstückt hatte, hielt in der anderen ein belegtes Brötchen. Neujahrswünsche wurden ausgetauscht, der Schallpegel ging hoch.

Der ausgesuchte Film hatte den Titel „Im Herzen der See“. Nichtssagender und langweiliger hätte er nicht sein können. Dafür versprach das Filmplakat mehr. Da gucken kühne Männerköpfe mit windzerzausten Haaren in die Ferne, und die Fluke eines Pottwals erhebt sich aus dem Wasser. Aha, eine Walfanggeschichte. Das Plakat enthüllte auch den amerikanischen Originaltitel: „In The Heart of the Sea“. Also war auch den Machern des Films nichts Besseres eingefallen. Man musste sich überraschen lassen.

Schrittweise enthüllt sich das Drama, das sich in die Form einer Rahmenhandlung kleidet. Der junge Herman Melville, später Schöpfer des gigantischen Romans „Moby Dick“, hört sich die Geschichte eines alten Walfängers an, der Unglaubliches zu erzählen weiß. In Nantucket, der Seefahrer-Insel vor Cape Cod, in der Familiennamen und örtliche Abstammung noch mehr galten, als in Blankenese oder Bremen, wurde



**Seemann
& Söhne**

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

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

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



Das Filmplakat: Kühne Männer und Wale

die nur 28 Meter lange, als Brigg getakelte „Essex“ 1820 von ihren Reedern und Investoren auf eine mehrjährige Walfangreise geschickt. Dem qualifizierten und gut aussehenden Obermaat (Die Eindrucks des amerikanischen Films haben sich nicht die Mühe gemacht, herauszufinden, dass das amerikanische „mate“ Offiziersrang bedeutet, anders als das deutsche „Maat“) wurde dabei ein unfähiger, verkniffener Kapitän vor die Nase gesetzt, der aber von entsprechender Familie war. Sowas gibt es ja bis heute. Gleich zu Anfang des Films wird die sich aufdrängende Frage beantwortet, warum drei Jahre für die Fangreise angesetzt wurden, wo es doch sozusagen vor der Haustür im Atlantik Wale genug geben sollte. Die Erklärung ist erschreckend einfach: Schon damals waren die Ozeane überfischt. Da die amerikanischen Erdölvorkommen

noch nicht entdeckt worden waren, war Walöl der Brennstoff für die Beleuchtung und somit von höchster Bedeutung für die wachsenden Städte.

So verslägt es die „Essex“ auf der Suche nach dem Wal auf die westliche Seite des südamerikanischen Kontinents, und als die Männer auch dort kein Glück haben, fahren sie 2000 Meilen hinaus in den Pazifik. Dort endlich finden sie reichlich Beute, und ein grausames Schlachten beginnt. Sie haben aber nicht damit gerechnet, dass ein riesiger, etwa 30 Meter langer, weißgrauer Pottwal, jenseits jeder Vorstellung, unter der Herde ist, der sich zur Wehr setzt, erst ein Fangboot zerschlägt und dann die „Essex“ mehrfach rammt, bis sie zerstört ist und untergeht. Der Obermaat ist wie besessen vor Jagdfieber, setzt dem Tier mit einem weiteren Fangboot hinterher, stellt es und bringt sich mit erhobener Harpune in Wurfposition. Da taucht in kürzester Entfernung der Kopf des Monsters aus der See, Jäger und Gejagter Auge in Auge. Der Mann holt zum Wurf aus – und lässt den Arm sinken. In dieser kurzen Sekunde wird ihm die Unmoral seines Tuns bewusst. Der Wal aber spürt die Regung im Gegner, er taucht ab, ohne Boot und Menschen mit leichtem Schlag zu vernichten, er „schenkt ihnen das Leben“, wie dem Filmzuschauer suggeriert wird, und somit wird an dieser Stelle aus einer spannenden und gut gemachten Erzählung ein Rührstück. Anderes lässt Hollywood nicht zu. Nicht nur im Kontor in Nantucket sitzen Investoren, die Rendite sehen wollen, sondern auch im Filmstudio. Walt Disney ist nicht tot zu kriegen.

Der Film geht noch ziemlich lange weiter. Es müssen ja noch Überlebende nach Hause kom-

men, und Tränen müssen fließen. Kitsch sells. Herman Melville, der große Realist und Symboliker, ist anders mit dem Stoff umgegangen als der Film. Er stellt den Menschen als Getriebenen dar, den die Niederlage gegen das mythische Wesen nicht ruhen lässt, bis zu seinem eigenen Untergang. Er unterliegt. Was für ein Roman! Die Jugendabteilung kann man nicht für Hollywood haftbar machen. Sie hat sich große Mühe gegeben. Wir kommen nächstes Jahr gerne wieder. GAN

Helferessen

Ein kleiner Dank an viele Unterstützer

Ein Verein wie der unsere, vor allem einer, der seine Beiträge aus gutem Grund niedrig hält, muss die vielen Leistungen, die er seinen Mitgliedern anbietet, zum größten Teil mit eigenen Kräften erbringen.

Es sind vorwiegend die freiwilligen, unbezahlten, ehrenamtlichen Tätigkeiten, die unsere Vereinigung am Laufen halten: Vorstände, Obleute und Beiräte, Trainer, Organisatoren, „Macher“, Lehrkräfte, Ausbilder, Bootswarte, die mit Geld unbezahlbar wären, aber ohne deren Einsatz nichts funktionieren würde. Sie alle opfern Zeit und Arbeitskraft, und sie tun es gerne und selbstlos. Dazu kommen Freunde und Unterstützer, die häufig und kräftig in ihre Börse greifen und Lücken im Vereinsäckel auffüllen. Insgesamt kommen da weit über hundert Personen zusammen.

Vergangene Vorstände und auch der jetzige haben den guten Einfall gehabt, sich mit einem gemeinschaftlichen Essen für den Einsatz zu bedanken. Das wurde und wird gerne angenom-

men und macht den Eingeladenen deutlich, dass sie nicht alleine den Verein tragen, sondern dass viele Gleichgesinnte daran arbeiten. Einen Namen gibt es dafür auch: Das „Helferessen“. Nun ist der Clubhaussaal nur begrenzt aufnahmefähig. Die Vielen, die zum Kreis der Helfer dazugehören, passen gar nicht alle hinein. So müssen manche auch mal zu Hause bleiben.

Am Freitag, 12. Januar, fand das diesjährige Helferessen statt. Dörte hatte mit ihrer Mannschaft nett eingedeckt. Das Restaurant Jools lieferte ein sehr schmackhaftes warmes Büfett, und Jugendabteilungsmitglieder sorgten dafür, dass die Getränke nicht ausgingen. Der Vorsitzende Dr. Stephan Lunau begrüßte alle Eingeladenen und bedankte sich mit einer Rede für die geleistete Arbeit. Es fanden sich nette Tischgemeinschaften, was an den lebhaften Gesprächen zu merken war. Als dann die Sammelbüchsen herumgingen, kam eine beachtliche Summe für die Kasse der Jugendabteilung zusammen. Es wurde ein schöner Abend, der offenbar so aufgefasst wurde, wie er gemeint war: Dank auszusprechen. GAN

Ein letztes Mal oder wie alles anders kam

Das J/24-Team der „Luv“ wollte es noch einmal wissen

Während der Crewplanung Anfang 2017 hatte sich einiges ergeben. Zum einen verabschiedeten wir nach langen Jahren des Zusammensiegeln Jonas Hummelt aus unserem Team. Auf Grund von Verpflichtungen im Studium blieb ihm leider keine Zeit mehr, bei uns mitzumachen. Was uns vor die Frage stellte: Was nun? Sollten wir uns noch jemanden suchen für unsere eventuell

letzte Saison oder wollten wir es durch das nach den Klassenvorschriften begrenzte Crewgewicht von 400 kg lieber mal zu viert versuchen und uns so die jedes Mal anfallenden Abnehmprozeduren ersparen?

Wir entschieden uns für Letzteres. Also wurde die Saison zu viert geplant, und falls wir mal Unterstützung benötigen sollten, dürfen wir uns immer gerne bei unserem Crewpool melden (Lea Tornow, Aaron Hummelt, Jonas Hummelt, Philine Hummelt und Julian Schmidt). Auf dem Plan standen die Frühjahrsverbandsregatta des HSC, die Kieler Woche, die deutsche Meisterschaft in Grömitz und als letztes, großes Event die Europameisterschaft in Ungarn. Die Pfingstregatta beim FSC sowie Väterchen Frost ebenfalls beim HSC mussten wir leider kurzfristig aus dem Kalender streichen. In vorangegangenen SVAOe Nachrichten konnte bereits einiges dazu gelesen werden. Deshalb berichten wir nun von unserem Ausflug an den Plattensee.

Los ging es am 23.09.2017 in Cranz, wo Till schon das Boot und seinen Bus für die Reise vorbereitet hatte. So mussten wir nur noch an den sich zahlreich ausbreitenden Spinnen vorbei unsere Taschen im Boot verstauen. Die Fahrt verlief glücklicherweise ohne große Zwischenfälle bis auf eine kleine Müdigkeitsunterbrechung in Tschechien. Es gab tatsächlich Beschwerden, dass man während der Fahrt nicht im Bus schlafen könne, da unsere Nachbarn ihre Autobahn noch aus einzelnen Platten bauen. Im Autositz fühlt man sich auch angeschnallt wie ein Flummi. Also wurde nach kurzer Abstimmung und mit Blick auf die Ankunftszeit entschieden, auf dem nächsten Rastplatz wenigstens eine kurzzeitige Pause einzulegen. Dass diese dann sechs Stunden dauerte und uns ein wenig aus dem Plan bezüg-

lich der Ankunft brachte, wurde später durch gekonntes und schnelles Ausräumen, Polieren, Vermessen und Kranen des Bootes wieder wettgemacht. Man könnte meinen, wir hätten uns was dabei gedacht, dass wir zu viert segelten; das hatten wir auch, wie wir später beim Einwiegen feststellten. Auf dem Zettel prangten die Zahlen schwarz auf weiß: 375 kg. (Zwar komplett bekleidet, aber ohne Stress). So standen wir am Sonntagabend bei einem gemütlichen Pils, um zu beratschlagen, was denn nun mit dem freigebliebenen Montag passieren sollte. Netterweise kam vom BSC-Frauen-Team der Vorschlag, sie nach Budapest zu begleiten. Also machten wir uns am Montagmorgen nach dem Frühstück auf nach Budapest, um wenigstens etwas Kulturelles zu erleben, unabhängig von den Biertrink- und Segelkulturen anderer Länder.

Am Dienstag sollte es dann endlich auf den Plattensee gehen, erstmal für ein paar Trainings schläge, und für später war noch das Practice Race angesetzt. Leider erwartete uns im Balatonfüredi Yacht Club eine schreckliche Nebel- und Flautensuppe. Aus dem erhofften Training nach der Sommerpause wurde am Dienstag also nichts, da sich auch im Laufe des Tages kein Lüftchen aufat. So starteten wir am Mittwoch noch motivierter in den Tag, in der Hoffnung, nun endlich segeln zu können. Mit den Plätzen 3 und 17 in den ersten zwei Rennen legten wir uns bequem in die Top Ten als Ausgangsposition für die folgenden Tage.

Bei der vorangegangenen J/70 WM auf Sardinien hatte es verschiedene Vermessungsprobleme gegeben. Daher wurde diesmal genau nachvermessen bzw. kontrolliert. Geprüft wurden die an Bord vorhandenen Papiere, ob auf dem Kiel nichts liegt (alles ist verboten, selbst der Heißstropf)

und ebenfalls die laut Inventory list vorgeschriebene Ausrüstung. Manch einer würde sagen, es herrschten perfekte Bedingungen: Sonne, leichte Winde, und es war auch noch warm genug, um einmal in den See zu hüpfen. Für ein drittes Rennen waren die Winde dann doch etwas zu leicht, und unsere Präferenz liegt auch eher bei Sonne und konstantem bzw. mehr Wind. Abends gab es dann eine mit zahlreichen Litern Wein unterstützte Veranstaltung direkt am Hafen. Der Yachtclub hatte dafür die Bootshalle mit Kicker, Tischtennisplatte und Bierbankgarnituren bestens ausgestattet.

Der Donnerstagmorgen erwartete uns mit dem allseits bekannten Nebel- und Flautenphänomen, und wie sollte es anders sein, mit AP: Startverschiebung an Land. Nun hieß es warten, kickern und Kaffee trinken. Nach einer länger anhalten-

den Startverschiebung konnten wir doch noch zwei Rennen segeln. Mit einem ersten Platz wurde unsere Top Ten Platzierung weiter gefestigt. Leider kam nicht mehr Wind für uns, sondern es waren schwachwindige und von Winddrehern gekennzeichnete Bedingungen. Auch die Temperaturen waren etwas abgekühlt. Am Freitag wurden wir von Wasserschlagen am Ruder, sehr leichten Winden und einer kurzzeitigen Startverschiebung auf dem Wasser erwartet. Man hätte nach zwei Tagen Leichtwindsegeln meinen können, wir hätten den Dreh raus. Leider nicht! Die beantragten und auch gesegelten vier Wettfahrten bewiesen leider das Gegenteil und brachten uns in die Plätze um den Zwanzigsten. Nach dem anstrengenden und langen Tag auf See verbrachten wir den Abend auf dem eigens für uns offen gehaltenen Campingplatz, der zum Glück fußläufig zum

FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN

T. 040.328 101-4701
firmenich-yacht.de



Eine Länge voraus.



Yachtclub liegt. So hatte sich die öfter aufkommende Frage, wer wann fährt oder Bier trinkt, schnell erledigt.

Wir hatten einen netten Abend mit den Jungs und Mädels von SVWS und MSC mit gemeinsamer Einnahme von Speis und Trank. Für den Sonnabend wurden nochmal alle Kräfte gesammelt, denn mit dieser Platzierung im Gepäck wollten wir nicht nach Hause fahren. Allerdings erwartete uns mal wieder ein sehr leichtwindiger Plattensee, und unsere Begeisterung und Motivation schwanden. Also packten wir nochmal die Segel aus, zogen uns an und segelten ein paar Probeschläge mit dem Team vom RVE. Wieder mussten wir feststellen, dass das Revier nicht so leicht zu handhaben war wie gehofft und es doch mal sein konnte, dass man zehn Meter weiter in Luv durchaus direkt zur Tonne kam.

Aber wir wären ja keine Hamburger, wenn uns diese Phänomene nicht seit Kindertagen von der Alster bekannt wären. So konnten wir die Serie mit einem weiteren Tagessieg abschließen und die restlichen Stunden der Startverschiebung zu Wasser etwas entspannter angehen. Von den ausgeschrieben elf Wettfahrten hatten wir zehn absolvieren können. Ein elftes Rennen wurde angeschossen, allerdings auf dem Weg zum Luvfass aufgrund von sehr stark schwankenden Windbedingungen abgebrochen. Nach der damit verstrichenen letzten Startmöglichkeit wurden wir (endlich) nach acht langen Stunden in den Hafen geschickt. Auf Grund von mangelnder Verpflegung war das der anstrengendste Tag am Balaton. Vorher waren wir gut verköstigt worden durch den fleißigen Einsatz von Till am Herd. Es wurde stets mit einem Topf, mehreren Gabeln und diversen Nudelgerichten gereist, äh... gegeselt. Abends gab es wieder in der Bootshalle eine

feuchtfröhliche Siegerehrung und ein vielfältiges und reichhaltiges Buffet. Leider schafften wir es nicht mehr aus dem Wasser und mussten uns so mit einem Krantermin am Sonntagmorgen begnügen. Danach stauten wir alles reisefertig, verabschiedeten uns und traten die Heimreise an. Erfreulicherweise war die Meisterschaft überraschend gut besucht dank einer starken ungarischen Flotte mit fast 25 Booten, einigen Engländern und Holländern sowie einer fast zwanzig Boote starken deutschen Vertretung. Mit unserem insgesamt noch zehnten Platz konnten wir dann ganz zufrieden nach Hause aufbrechen.

Auf der Rückfahrt, die durch etliche Staus, eine Vollsperrung und eine Irreführung des Navis in die Länge gezogen wurde, konnten wir endlich mal in Ruhe besprechen, was aus uns werden soll. Das Ergebnis ergab sich relativ schnell und eindeutig: Wir werden doch nochmal eine Saison auf der „Luv“ verbringen und streben 2018 folgende Regatten an: Saisonauftakt und -abschluss beim HSC, Kieler Woche, EM in Flensburg, deutsche Meisterschaft und die WM in Italien sowie ggfs. den Pfingst Cup, der leider mit der Nordseewoche zusammenfällt. Mit dem Ranglistenplatz sechs haben wir uns jedenfalls den Weg für die WM 2018 schon einmal vereinfacht. Aus zeitlichen Gründen wurde die EM schon unser Saisonabschluss 2017 in der J/24, und so konnten wir die anderen tapferen Segler im November nur seelisch begleiten, während diese an der HSC Regatta Väterchen Frost teilnahmen. Wir bedanken uns herzlich bei allen, die uns unterstützen, egal ob Familie, Freunde oder die SVAOe. Damit wird uns sehr Vieles möglich. Danke dafür! Auf eine neue Saison 2018,

euere „Luv“-Team Jan-Eike Schulz,
Till Tornow, Tom Stryi, Philippine Lunau

Wie es kam, dass wir zu zwei 150sten Geburtstagen eingeladen wurden!

J-Jollen hatten ein großes Jahr

Für einen Segelverein von der Nordseeküste wie dem unseren ist es nicht selbstverständlich, dass er Binnen-Rennjollen, noch dazu hölzerne aus den 20er Jahren des vorigen Jahrhunderts, also „Klassiker“, in seiner Yacht- und Bootsliste führt. Unser Mitglied Manfred Jacob besitzt gleich zwei dieser Art: „Fram“ J 287 und „Woge“ J 127 (Gewinnerin des „Blauen Bandes der Niederelbe“ 1937). Beide pflegt er liebevoll und segelt „Fram“ auch intensiv auf Regatten, meist mit Sohn Marek und einem weiteren Mitsegler (Red.).

Das vergangene Jahr 2017 stand im Licht der langen Geschichte dieser Rennjollenklasse. So wurden anlässlich von zwei 150-jährigen Segelclub-Jubiläen Regatten für diese Klasse ausgeschrieben. Die beiden Clubs gründeten sich 1867 einerseits in Berlin (Verein Seglerhaus am Wannsee, VSaW) und andererseits am Plattensee (Balatonfüredi Yacht Club, BYC) in Ungarn. Diese Clubs gehören zu den ältesten in Europa. Als Präsident – seit nunmehr fünfzehn Jahren – der 22-m²-Rennjollen-Klasse, auch J-Jolle (gesprochen I-Jolle) genannt, bin ich dafür zuständig, unsere kleine Flotte für dieses doppelte Ereignis zu sammeln.

Die J-Jolle ist die älteste Jollenklasse in Zentraleuropa. Sie wurde 1909 auf Initiative von Hamburger Seglern in Berlin gegründet. Auch Roland Schaper, der Onkel unseres Kommodore Jürgen Chr. Schaper, segelte eine J-Jolle (J-103 „Picanini“). Vor dem Krieg galt das Drei-Mann-Boot als die anspruchsvollste Regattaklasse für Jollen. Ab 1932 wurden darin Europameister-



Havel Klassik 2017 mit Manfred Jacob, Thomas Lyssewski und Udo Lang (Foto aus dem Buch „Kleine Klassiker“, © www.nico-krauss.de)

schaften – auf Initiative von Ungarn – ausgetragen.

Die Jolle ist etwa sechs Meter lang, 1,70 m breit und mit 22 m² Segelfläche vermessen. Mit Genua kommen wir auf sportliche 26 m² am Wind. Das bedeutet schon ab zwei Bft Druck in der Jolle. Die Takelage mit Holzgaffel wiegt schwer. Ich bezeichne das Boot auch als Adrenalinspritze. Besonders bei Wind werden Halsen zu Kunstwerken. Bei Flaute kommt die wahre Kraft der Übertakelung zum Vorschein. Eine Windstärke und die J-Jolle fängt an zu rennen. Besonders bei flauen, heißen Winden bringt das etwas Kühlung. Das ist ein Hochgenuss! Die Jolle kann, bedingt durch das hohe Mannschaftsgewicht auf der Kante, auch extrem schnell sein. So haben wir schon 16 Knoten Speed in einer Hagelbö auf der Müritz gemessen. Das Boot steuert sich dann wie ein Go-Cart, mit dem Bug immer vor der nächsten Wellenfront. Am Luv Backstag ist dann so viel Power, dass es Musik macht wie ein Kontrabass, wenn man daran zupft.



„Fram“ 2010 auf dem Plattensee, „kurz mal ausschöpfen, gleich geht es weiter“ (Foto: BYC)

Dank unserer besonderen Geschichte sind wir mit vielen alten, großen Clubs gut vernetzt. Das war nicht immer so. Insbesondere die Berliner taten sich lange schwer mit uns. So wie für Boris Becker Wimbledon das Wohnzimmer ist, ist für uns der Wannsee in Berlin das Zuhause. Der historisch wichtigste Club für die J-Jollen ist der Verein Seglerhaus am Wannsee (VSaW). Unser Kommodore rümpfte die Nase, als ich ihn vor Jahren fragte, ob er mir helfen könne, Beziehun-



„Fram“, SVAOe, Baujahr 1924, auf dem Balaton. Marek Jacob fährt den Spi, Manfred Jacob steuert, Udo Lang trimmt nach vorne (Foto: BYC)

gen dorthin aufzubauen. Auf meine Initiative hin konnten wir unsere Klassenvereinigungs-Hundertjahrfeier 2009 beim Potsdamer Yachtclub, der nur 500 Meter entfernt liegt, durchführen. Man muss wissen, dass der Potsdamer YC und der VSaW wie HSC und NRV auf der Alster zueinander sind. Man hat das gleiche Ziel und konkurriert freundschaftlich. Man bot uns sogar eine Führung durch die Heiligtümer des VSaW – Otto-Protzen-Zimmer, silberne Sonderklasse-Yachten vom Kaiser oder den berühmten Seglerhauspokal von 1922 –, der in unserer Klasse dort jährlich ausgetragen wurde. Stolz wurde auch der Mucki-Raum präsentiert. Sportliches Ziel des VSaW sind Segler, die Olympiamedailen nach Hause bringen.

Die Ungarn kamen extra mit einer hochrangigen Delegation und einer J-Jolle. Sie wollten unbedingt wieder eine Europameisterschaft der 22m²-Binnenjolle austragen. Dazu kam es dann tatsächlich 2010. Diese EM hatte den Balatonfüredi Yachtclub (BYC) von seinem 70 Jahre währenden Trauma erlöst. Die geplante Europameisterschaft 1939 fiel wegen Beginn des 2. Weltkriegs aus. Die 15 speziell für die EM gebauten J-Jollen kamen dafür nicht mehr zum Einsatz. Sie wurden, sofern sie den Krieg überlebten, auf Regatten weitergesegelt, gewannen zweimal das legendäre Blaue Band vom Balaton. 2014 endlich bat uns der VSaW, den Europapokal, unsere Klassenmeisterschaft, auf dem Wannsee auszutragen. Die Rennen wurden anlässlich des 100. Geburtstags des Seglerhauspreises durchgeführt. Am Start waren etwa 50 Rennjollen, davon 17 J-Jollen!

Interessant ist die Aura, die unsere Klasse immer noch umgibt. So haben sich in Brandenburg Segler dafür bedankt, dass sie eine J-Jolle segeln

sehen konnten. Sie hätten von den Altvorderen gehört, dass es auf der J-Jolle Strecker gäbe, die mit Kurbel und Ketten geholt würden. Auch auf dem Balaton in Ungarn scheint unsere Klasse mit einem Heiligenschein umgeben zu sein. Leider konnten wir diesmal keine segelfähige ungarische J-Jolle zu Gesicht bekommen. Einige sind in Restaurierung. Die Vollendung erfordert sehr viel Einsatz und Geld sowie spezielles Knowhow, das dort kaum noch vorhanden ist. Deshalb war meine Freude 2015 riesig, als aus Ungarn die Anfrage kam, ob wir zu Ehren des 150sten Jubiläums des Balatonfüredi Yacht Clubs die Europameisterschaft 2017 erneut auf dem Plattensee austragen möchten. Natürlich sagten wir zu.

Im August machten wir uns auf die lange Reise: 1.200 km in 16 Stunden. Zu dritt wechselten wir uns ab und kamen morgens um zwei Uhr am See an. Endlich eine Woche Sommerwetter! Acht J-Jollen aus Deutschland und Österreich nahmen teil. Zu der Jubiläumsfeier wurden auch einige J-Jollen-Veteranen aus ganz Ungarn eingeladen. Die Geschichte des Clubs ist, bedingt durch die politischen Umstände, sehr bewegt.

Windverhältnisse von zwei bis fünf Windstärken ließen viele von uns am Limit der übertakelten Jollen segeln. Mit Winden bis zu 21 Knoten musste heftig gekämpft werden.

Wir (Manfred und Marek Jacob, SVAOe, und Udo Lang, SCA) wurden mit J 287 „Fram“ wie in den beiden Jahren zuvor Vize-Meister. Gerne hätte ich mal den Ersten gemacht, aber irgendwie klappt das bei dieser Veranstaltung nicht. Neuer Europameister wurde J-OE 12 „Pan II“ mit den Gebrüdern Poell. Die J-Jollen-Segler waren die Stars der Feierlichkeiten!

Im Frühsommer 2016 kam die zweite Einladung: Der VSaW wird 150! Totale Freude darüber bei uns J-Jollen-Seglern – wir fühlten uns sehr geehrt! Unsere Flotte ist so klein, dass wir eigentlich nur zu einer einzigen überregionalen Regatta aufrufen wollen, das ist der Europokal der 22 m² Rennjollen. Doch diese nette, interessante Einladung konnten wir nicht ablehnen. Noch 2016, mit einer Rekordbeteiligung von 20 J-Jollen am Starnberger See beschlossen wir, zu beiden Veranstaltungen für 2017 zu mobilisieren, in dem Wissen, dass 2017 viel weniger Boote je Regatta an den Start gehen würden.



TICKET-DRUCKEREI
Herstellung attraktiver, funktioneller Eintrittskarten

SOUVERÄN SOFTWARE
Software für die Verwaltung von Museen

TECHNIK EXZELLENZ
Kassen, Thermodrucker, Kontrollsysteme, Infoterminals

KONTAKT HERSTELLER
Webshops für Online- und Mobile-Ticketing

BECKERBILLETT

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



2017 auf dem Balaton, nach dem Zieleinlauf.

Die erste Regatta der European Championship 2018 konnten wir gewinnen. Udo Lang vorne, Marek Jacob in der Mitte, Manfred Jacob an der Pinne (Foto: BYC)

Zum Plattensee kamen acht, auf den Wannsee sechs – Durchschnittsbaujahr der Jollen: 1926! Aus Anlass seines besonderen Vereinsgeburtstags veranstaltete der VSaW vom 13. bis 15. Juli



Manfred Jacob (Mitte) gratuliert dem Balatonfüredi Yachtclub zum 150sten und bedankt sich bei den Organisatoren für die perfekt durchgeführte Veranstaltung (Foto: BYC)

2017 eine Serie von historischen Regatten unter dem Motto „20stes trifft 21stes Jahrhundert“. Gemeldet waren 26 Boote u.a. der Typen 5.5m R, 6m R, 8m R, 22 m² und 40 m² Schärenkreuzer, Drachen, 22 m² Rennjollen (J-Jollen), 45 m², 60 m² und 75 m² Nationale Kreuzer, 50er Seefahrtskreuzer, Sonderklasse, 20er Jollenkreuzer und noch einige andere, sowie moderne Skiffs wie 49er und 29er. Diese Wettfahrten spiegelten die Segelgeschichte Deutschlands wider, an deren Entwicklung der VSaW maßgeblich beteiligt war. Das vielseitige Regattafeld hat ein großartiges Bild abgegeben. Was möglicherweise manchen überraschte – die modernen Boote hatten keine Chance gegen die Klassiker. Sieger wurde Andreas Haubold (VSaW) mit der 6m R-Yacht „Marianne“, Zweiter wurde Dr. Michael Gubi mit der J-Jolle „Noris“.

Die nächsten Europameisterschaften finden 2018 auf dem Attersee und 2019 auf der Alster statt. Wer unsere Boote einmal im Wettkampf sehen möchte, der sollte sich den zweiten Termin schon mal merken.

Die weiteren Holzbootregatten von Manfred 2017 mit der „Fram“:

Havel Klassik (23.–25. Juni) mit Thomas Lyszewski, Udo Lang: 10. Platz

Hamburg Summer Classics (8.–9. August) mit Marek Jacob, Arndt Schmidt: 7. Platz

Holzbootregatta Schwerin (2.–3. September) mit Kai Witt, Bernhard Beetz: 2. Platz

Manfred Jacob

Die Redaktion gratuliert Manfred und seiner Mannschaft sehr herzlich zu den erfolgreichen Regattateilnahmen, speziell zum Zweiten Platz der European Championship der 22 m² Rennjollen 2017!

SVAOe-Sommer-Ostsee-Treffen in Minde

Seit drei Jahren hat sich ein geselliges Treffen der SVAOe-Ostseesegler an der Flensburger Förde eingespielt, das noch nicht genügend bekannt geworden ist. Die Organisatoren schreiben:

Auch in diesem Jahr wollen wir wieder einen Sommer-Grill-Abend mit möglichst vielen SVAOe-Mitgliedern an der Ostsee veranstalten.

Wie geht das? Ganz einfach:

1. Am 9. Juni 2018 in die Marina nach Minde kommen.
2. Nationale, Gastlandflagge und Stander zeigen
3. Grillgut sowie Getränke für die eigene Crew mitnehmen
4. Ulli Jensen und Hannes Langer sorgen für Grill, Tische, Bänke und Liegeplätze
5. bei schönem Wetter werden die Grillplätze auf dem Rasen genutzt, bei schlechtem Wetter können wir im großen Unterstand sitzen
6. Und los geht's ab 18 Uhr – bis open end!
7. Die Möglichkeit eines geselligen Frühstücks am nächsten Morgen ist natürlich auch gegeben!

Wir hoffen auf zahlreiche Teilnahme!

Ulli Jensen und Hannes Langer

Stationsmeldungen

In den SVAOe Nachrichten 1-2018 hatten wir berichtet, dass sich z.Zt. die drei SVAOe-Yachten „Lily“, „Greyhound“ und „Rode Zora v. Amsterdam“ in der Karibik aufhalten. Von der „Zora“, Tobias Haas, bringen wir in Abschnitten Auszüge aus ihrem Blog, so auch in diesen Nach-

richten. Von „Lily“, Britta und Jens Harms, lese man <http://sylily.blogspot.de>. Auf der Mitgliederversammlung am 17. April werden Dagmar Ibe und Dietmar Segner von ihrer Reise mit „Greyhound“ persönlich berichten. Jeder kann also auf irgend eine Weise dabei sein. Bei Redaktionsschluss dieser Nachrichten befanden sich „Zora“ in Marigot, Saint Maarten, östliche Karibik, „Greyhound“ in Anguilla, östliche Karibik und „Lily“ auf Great Inagua, Bahamas.

Wir wünschen weiterhin gute Fahrt! GAN

Tour d'Atlantique

Aus dem Blog der

„Rode Zora v. Amsterdam“

von ihrer großen Rundreise 2017/18

Am 8.12.2017 war die „Rode Zora v. Amsterdam“ mit Jakob Haas und seiner Mannschaft nach der Atlantik-Überquerung in Bridgetown, Barbados, eingetroffen. Sie überführten die „Zora“ noch nach Martinique. Zu Weihnachten waren sie wieder in Deutschland. Im Januar 2018 lösen Vater und Eigner Tobias Haas mit Ehefrau Gesa die jungen Leute ab und kreuzen eine Weile in den Kleinen Antillen. Dabei begleiten wir sie mit Auszügen aus ihrem Blog <http://haas-altona.de/atlantik/>. (Red.)

Nächstes Kapitel

8.1.2018 Die nächste „Zora“-Crew verbringt die Zeit bis zum 6. Januar mit Vorbereitungen für eine längere Abwesenheit von Hamburg und dem Besorgen von Dingen, die während mehrerer Monate an Bord unverzichtbar erscheinen. Und dann hat da die Passatwind-Crew noch eine längere Reparaturliste mitgebracht. Aus Glückstadt werden zwei Lattenrutscher geholt, aus



Zum Einstauen in Martinique



Gesa und Tobias mit Susan Bridoux

Wedel kommen 6,4 mm Monel Nieten und eine vom Schlosser handgefertigte Halterung für den Spibaum, von Indenor-retro kommen als Paket eine Seewasser- und eine Dieselförderpumpe für die Maschine und schließlich von Toplicht allerlei Kleinkram. Zwei Solarpaneele reisen mit UPS nach Martinique, weil Condor sie nur für einen absurden Aufpreis mitnehmen wollte. Für die im Atlantik-Squall ausgelösten Rettungswesten werden bei Condor und bei Lufthansa fünf CO₂ Patronen angemeldet. In der Nacht vor der Abreise wird bis in den frühen Morgen gepackt, ge-E-Mailed, aufgeräumt und sogar noch eine Klausur korrigiert. Es bleibt sogar Zeit für eine Stunde Schlaf!

Die Crew kann es schließlich kaum fassen, dass sie um 07:30 Uhr im Flugzeug sitzt und noch am selben Tag, 14 Stunden später, in Fort-de-France aussteigt... noch mit Pudelmütze auf dem Kopf. Die verschwindet allerdings schnell im Rucksack angesichts von 27 Grad Außentemperatur.

Un Rendez-Vous après 39 ans

13.1.2018 Facebook ist faszinierend! Es wird geschimpft über Hetze im Netz, Mobbing, Verzerrung von demokratischen Prozessen, Hassreden. Und dann das: Eine Klassenkameradin hat Tobias auf Facebook aufgespürt. Und so schreibt sie Tobias an.

Der erzählt von seinen Reiseplänen und dass er im Januar auf Martinique sein will. Es stellt sich heraus, dass sie mit ihrer Familie über Weihnachten dort sein wird. Bereits seit 30 Jahren kommt sie regelmäßig dorthin. Sonst lebt sie in Montpellier mit ihrem Mann. Der ist nebenbei der Sohn unseres gemeinsamen gehasst-bewunderten Französischlehrers, M. Bridoux. Sie wohnen in einem Haus am Strand mit zugehöriger Festmacherboje und laden uns herzlich ein, sie zu besuchen. So wird ein Treffen zunächst im kleinen Örtchen Case Pilote vereinbart, wo es einen Hafen und eine Ankermöglichkeit gibt.

Am 9. Januar macht sich die „Zora“ unter Segeln von der Halbinsel Pointe du Bout am Eingang der Bucht von Saint Pierre auf nach Norden unter der Küste von Martinique. Es wird unser erstes Karibiksegeln, halbwind unter einem strahlenden Himmel über türkisblauem Wasser. Am Abend treffen wir uns dann zum allerersten Mal seit dem gemeinsamen Abitur im Jahr 1979 in Karlsruhe. Case Pilote – Karlsruhe sind etwa 8000 Kilometer entfernt und 39 Jahre sind vergangen. Es gibt eine Menge Geschichten zu erzählen über Klassenkameraden, Lehrer, Kinder,

Enkelkinder. So verbringen wir zwei Tage zusammen und erfahren viel über Martinique, das die beiden sehr gut kennen. „Zora“ liegt derweil an der Festmacherboje, während der Pendelverkehr zum Land per Beiboot oder schwimmend erledigt wird.

Der goldene Käfig

18.1.2018 Die „Zora“ verlässt St. Pierre am Montagmorgen kurz nach 09:00 Uhr. Erst um 08:00 Uhr macht das Office de Tourisme auf, in dem man ausklariert kann. Bei stetigem Ostwind und Kurs SSE geht es unter der Küste von Martinique nach Süden in Richtung St. Lucia. Dort wollen wir erst einmal die Marina in Rodney Bay ansteuern und uns über St. Lucia erkundigen. Südlich der Pointe du Diamant mit dem eindrucksvollen Roche du Diamant beginnen wir die Atlantikdünung zu spüren. Der Passat ist heute eher mild gestimmt, und ohne den Druck im Rigg werden die ersten Meilen im St. Lucia Channel etwas holprig. Gesa findet das gar nicht witzig und begibt sich mit einer Tablette Tavor unter Deck. Als wir schließlich frei sind von Martinique, nimmt der Wind wieder zu, wird stetiger und die Welle gleichmäßig. Gegen 17:00

Uhr laufen wir in die Rodney Bay ein und mit Sonnenuntergang sind wir in der Marina fest. Am nächsten Morgen ist Einklarieren angesagt: Ausfüllen unzähliger Formulare mit Durchschlägen und klassischem Blaupapier. Dann Stempel, Stempel, Stempel, und wir dürfen uns auf St. Lucia frei bewegen.

Beim Spaziergang zurück zur Marina schlendern wir durch das farbenfrohe Gros Islet Village, um dann wieder durch das bewachte Gate in die Marina zurück zu kehren. Die ist in der Tat ein goldener Käfig mit Pool, Restaurants, Cafés, Schiffsausrüster, Bootsreinigern, Wäschefrauen und natürlich saftigen Preisen.

Einen weiteren Teil dieser Wirklichkeit bekommt dann auch die „Zora“ am nächsten Tag beim Einlaufen in Marigot Bay zu spüren: Wir werden von Boat Boys und Obstverkäufern in ihren Schlauchbooten drangsaliiert, die uns beim Festmachen helfen wollen, ihre Ware andrehen und allerlei Ratschläge erteilen. Alles natürlich gegen EC\$, versteht sich.

Boat Boys or Bad Boys

21.1.2018 Kaum läuft die „Zora“ in Marigot Bay ein, hat sie schon eine Schlauchbooteskorte, die



JENSEN
Bootsbau **WERFT**
aus
Meisterhand

JETZT
Hamburger
Yachthafen

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



Vor Anker vor St. Anne



Abendstimmung auf der Reede von St. Anne

sich auch durch hartnäckiges Ignorieren nicht abschütteln lässt. Ob wir eine Mooring wollen, oder ein Taxi, oder Brot, Gemüse... Eigentlich wollen wir nur die angebliche Postkartenidylle bewundern, eventuell ankern, oder vielleicht auch weitersegeln. Doch daraus wird nichts. Der Bursche in seinem Radiergummi lässt nicht locker, bis er uns an einer Boje fest hat; das Fruchtpaket zum Sonder-(Wucher)-Preis und die Brotbestellung für den nächsten Morgen natürlich mit dazu.

Aber Marigot Bay ist besser als die Schilderungen, und der Fruchtpunsch direkt am Wasser ist köstlich. Am nächsten Tag geht's weiter nach

Souffrieres zu den Pitons. Dort wiederholt sich das Spielchen, nur eine Nummer aggressiver. Nun sollen wir auch gleich eine Taxifahrt zu den heißen Schwefelquellen buchen für lockere 300 Karibikdollar. Und für das am Morgen gelieferte Klebstoffbrot will der Boat Boy 20 Dollar. Jetzt reißt dem Skipper die Geduld. Der nächste schwimmende Trödler bekommt eine Beschimpfung statt Dollars für seinen Thunfisch und die „Zora“ nimmt Reißaus.

Vive la France

26.1.18 Die Kleinen Antillen liegen in der Form eines Halbmondes vor dem Karibischen Meer. Ganz im Osten, etwa 80 Meilen diesem Halbmond vorgelagert, befindet sich Barbados. Von den übrigen Inseln ist Martinique die östlichste. Der Passatwind weht beständig mit 15 bis 25 Knoten aus NE und pendelt dabei um die 30 Grad hin und her. Zwischen den Inseln kann es durchaus zu Bedingungen kommen, die man im Englischen als „boisterous“ bezeichnet, im Deutschen etwas weniger poetisch hieße das dann „ruppig“.

Der Rückweg von St. Lucia nach Martinique bedeutet also einen Am-Wind-Kurs, insbesondere, da die „Zora“ an die Südspitze der Insel will, nach St. Anne, von dem Jakob geschwärmt hatte. Die Bedingungen sind günstig. Das sehr detaillierte französische Wettermodell sagt 15 bis 20 Knoten voraus. Mit einem Reff im Groß nimmt die „Zora“ die 20 Meilen nach Martinique in Angriff. Die Crew findet das anfangs ganz akzeptabel, zieht dann aber doch vor, mit dem iPod im Ohr auf dem Fußboden im Salon abzuwettern. Der Skipper hängt die verlässliche Windpilot-Selbststeueranlage ein und setzt sich auf die hohe Kante um das Segeln zu genießen. Eine große Ketsch, die parallel mitläuft, findet

die Bedingungen wohl zu „boisterous“ und dreht nach drei Meilen wieder um. Zahllose Charter-Kats kommen mit Minimalbesegelung entgegen. Aber „Zora“ liebt diese Bedingungen. Eigentlich könnte sie auch noch mehr Segel vertragen, aber mit Rücksicht auf die Crew bleiben das Reff im Groß und das Stagesegel in der Last. So klettert unser schwerer Kutter mit sieben Knoten mühelos über den heranrollenden Atlantikschwellig, der etwa zwei Meter hoch ist. Einzelne Wellen sind bis zu zweimal höher.

Schon am frühen Nachmittag erreichen wir so Martinique und gehen vor dem kleinen Ort St. Anne vor Anker. Hier wird dicht an dicht geankert: Gesa meint, der ganze Wedeler Yachthafen sei vor Anker gegangen. Kein Wunder: Hier gibt's Baguettes an Land, köstlichen frischen Fisch, keine Boat Boys, Euros, EU-Roaming. Sozusagen Europa unter Palmen. Vive la France!

Einzigerm Vermouth-Tropfen ist der bis ins Gigantomische gesteigerte Chartertourismus. Fast alle Schiffe sind 40 bis 60 Fuß große Kats mit acht bis zehn Personen an Bord. Die ankern hier alles zu und nehmen dabei mächtig Platz weg. Dazwischen einige wenige Schiffe, die auf eigenem Kiel hierher gelangt sind. So z. B. die „Acapulco“ mit MSC- und SCU-Ständer unter der Saling. Deren Crew besucht uns schwimmend, und wir trinken sehr nett einen Espresso im Cockpit.

Man against Machine

28.1.2018 Wenn man von St. Lucia nach Martinique möchte, dann muss man in St. Lucia ausklariieren.

Der Skipper ist mit dem Beiboot gegen den Wind ca. eine Meile vom Ankerplatz in den Hafen gepullt, im Gepäck die Schiffspapiere. Was der Skipper allerdings übersehen hatte: Der strenge



Vor Anker in Marigot Bay auf St. Lucia

Offizielle will sich mit seinen Stempeln auch in den Pässen der Crew verewigen: „That's common sense!“, sagt er ohne mit der Wimper zu zucken. Und die Pässe sind noch an Bord! Da hilft kein trauriger Blick und kein Appell an die Gutmütigkeit des Vertreters der Staatsgewalt von St. Lucia. Der Skipper muss die Meile zum Schiff zurück und dann mit Pässen wieder eine Meile gegen den Wind in den Hafen. Etwa 40 Minuten später und um einige Schweißperlen auf der Stirn reicher, ist die leidige Prozedur dann erledigt, die Pässe sind gestempelt, das Ausreiseformular unterschrieben, die Crewliste in dreifacher Ausführung in den Akten abgelegt und die „Zora“ frei zu segeln, wohin sie möchte. Das tut sie dann auch schleunigst, kehrt



„Zora“ auf der Werft in Point-à-Pitre



*Vor Anker in den Isles des Saintes
mit Blick auf den „Pain de Sucre“*

St. Lucia den Spiegel zu und verschwindet nach Norden in Richtung Martinique.

Immer mehr drängt sich die Erkenntnis auf, dass das Dinghi vielleicht doch einen Außenborder braucht. Über Jahrzehnte waren wir unterwegs in Nord- und Ostsee und haben das lärmende Utensil nie vermisst. Diese Philosophie sollte uns auch auf der Westseite des Atlantiks begleiten. Aber wir müssen eingestehen, dass die Umstände hier ganz andere sind: Gute Ankerplätze sind oft weit von Häfen und Einkaufsmöglichkeiten entfernt.



*Ian und Tobias haben das Unterwasserschiff gemalt
(Fotos: Tobias Haas)*

Die Gelegenheit, bzw. Versuchung, bietet sich dann schon zwei Tage später in der Marina von Marin. Bei einem der Ausrüster steht ein kleiner Honda mit 2,5 PS im Schaufenster. Der wäre genau das Richtige, und selbst der Preis ist gerade noch akzeptabel. Über den Einkauf diskutiert die Crew einen Abend und wirft dann die alten Vorbehalte über Bord. Am nächsten Morgen marschiert der Skipper geradewegs zum Verkäufer und erklärt, er wolle das Motörchen kaufen und auch gleich mitnehmen.

Als das Motörchen schließlich läuft, fällt die Crew um ein Haar ins Wasser, denn der Gasgriff steht auf Vollgas und das Ding hat eine Fliehkraftkupplung, die das Boot schlagartig losschießen lässt...

Knistern in der Bilge

11.2.2018 An unserem ersten Tag an Bord Martinique war uns aufgefallen, dass man in ruhigen Momenten, z. B. am Abend vor Anker, ein eigenartiges Knistern aus der Bilge hören konnte. Ein solches Geräusch hatten wir an Bord bisher nicht gehört. Der Skipper hatte sich darüber eine Weile den Kopf zerbrochen und das Knistern dann als das Ergebnis des Bewuchses erklärt. Denn in der Tat begann sich unser Schiff einen Bart zuzulegen, der schneller zu wachsen schien als der im Gesicht des Skippers.

15 Tonnen Schiff haben eine ziemlich große Oberfläche und unsere blinden Passagiere außenbords hatten auch gar nicht die Absicht, sich einfach mit Schrubben vertreiben zu lassen. So reifte der Plan, an einem geeigneten Ort an Land zu gehen und die Unterwasserfarbe zu erneuern. Der Hafen in Point-à-Pitre schien für diese Übung ideal. Denn dort gibt es eine ordentliche Werft mit viel Infrastruktur und gleich eine ganze Reihe Ausrüster, bei denen wir Material

erwerben wollten. Einziges Hindernis: In der Capitainerie erklärte man uns, die Werft sei auf Wochen ausgebucht. Man wolle uns allenfalls auf die Warteliste setzen.

Nach zwei Tagen Warten hatte sich an der Warteliste nichts verändert, allerdings bekamen wir den Rat, doch mal direkt mit dem Vorarbeiter zu reden. Vielleicht ginge da ja was. Und in der Tat: Nach etwas Klönschnack, gutem Zureden auf Französisch und der Versicherung, dass wir tatsächlich nur acht Stunden benötigten, hieß es: Kommt morgen früh um acht. Einen Helfer zum Kärchern müssten wir aber selber organisieren.

Dieser Helfer war schnell gefunden, denn am Hafen hatten wir bereits mit Ian aus Dominica gesprochen, der sich mit allerlei Gelegenheitsarbeiten an Schiffen über Wasser hielt. Um 10:00 Uhr stand „Zora“ dann tatsächlich sehr sorgfältig aufgepallt an Land. Und zur Überraschung der meisten neugierigen Mitstreiter der umliegenden Schiffe war „Zora“ auch tatsächlich rechtzeitig fertig, um pünktlich wieder zu Wasser zu gehen. In nur etwas unter sechs Stunden hatte die Crew der „Zora“ zusammen mit Helfer Ian das Schiff gekärchert, trocken lassen, mehrere Stellen grundiert, den Propeller gebürstet, die Anoden gereinigt, die Ruderlager abgeschmiert und dann komplett gemalt. Die Zeit reichte sogar noch, um mittags eine Pizza zu essen und am Nachmittag gemütlich mit Ian im Cockpit einen Kaffee zu trinken und den anderen beim Arbeiten zuzuschauen.

Ach ja, das Knistern: Das ist nun tatsächlich nach dem Reinigen und Malen verschwunden! Jetzt haben wir einige Tausend blinde Passagiere weniger.

Tobias Haas

Fortsetzung folgt

Höchstgeschwindigkeit auf der Elbe

Eine neue Regelung steht bevor und wie sie kontrolliert werden soll

Keine Angst: Wenn Sie sich ein neues Schiff vom Typ Volvo Ocean 65 oder einen Trimaran vom Typ Macif oder ein Rennpowerboot anschaffen, um damit auf der Elbe mit einer Geschwindigkeit von 30 Knoten einmal richtig anzugeben, dann werden Sie zwar Erstaunen erzielen, aber wenn Sie die Vorschriften einhalten (z.B. Regel 6 KVR „Sichere Geschwindigkeit“ oder §3 SeeSchStrO „Grundregeln für das Verhalten im Verkehr“), dann wird man Ihnen das nicht verbieten.

Auf der Elbe gibt es bisher keine verbindliche Höchstgeschwindigkeitsregelung, wohl aber Richtgeschwindigkeiten. Wer im Übrigen, z.B. infolge erhöhter Geschwindigkeit, erheblichen Schwell erzeugt und anderen damit einen Schaden zufügt, wird natürlich strafrechtlich verfolgt. Übliche Sportboote haben mit all dem nichts zu tun. Sie sind weder gefährlich schnell, noch erzeugen sie übermäßigen Schwell. Wenn man sie belangt, hat das andere Gründe.

Nun steht aber offenbar eine neue Regelung bevor. In der Bekanntmachung für Seefahrer (T)76/17 des WSA Hamburg bzw. (T)119/17 des WSA Cuxhaven wird angekündigt:

„Ab dem 02.01.2018 beginnt, im Zuge der Einführung einer Höchstgeschwindigkeitsregelung zwischen der Kugelbake in Cuxhaven und Tinsdal bei der Tonne 125, der Probetrieb für die Geschwindigkeitsüberwachung. Die Überwachung der Geschwindigkeiten wird durch Verkehrszentralen Cuxhaven und Brunsbüttel durchgeführt.“



Warntafel am Elbstrand: Schwall und Sunk sind gefährlich

Zwar ist es für ein Fahrzeug auf der Elbe einfach, am Log seine FdW abzulesen und entsprechend dem zulässigen Wert zu begrenzen. Aber eine Regelung ist unvollständig, wenn sie nicht überwacht und bei Überschreitung geahndet wird. Die Verkehrszentralen sind zwar mittels Radar und AIS in der Lage, die jeweilige FÜG eines Fahrzeugs festzustellen, aber

Dabei gibt es zwei Dinge zu beachten: 1. Es wird eine Höchstgeschwindigkeitsregelung eingeführt werden, die aber nur für Schiffe ab 90 Metern Länge gelten wird (beachte: der besonders viel Schwell erzeugende Hopperbagger „Francesco di Giorgio“ ist 92 Meter lang; er ist inzwischen von der Elbe verschwunden.). 2. Die abschnittsweise einzuhaltenden Höchstgeschwindigkeiten sind „Fahrt durchs Wasser“. Der zweite Wert, „Fahrt durchs Wasser“ (FdW) lässt zunächst verwundern. Erscheint es nicht viel sinnvoller, die Fahrt über Grund (FÜG) zu begrenzen, analog der Geschwindigkeitsbegrenzung auf den Straßen? Aber das ist wohl nicht das Ziel.

zum Vergleich mit der zulässigen FdW müssten sie zu jeder Zeit an jeder Stelle des Fahrwassers die tatsächliche Gezeitenstromgeschwindigkeit berücksichtigen. Das wird schwerfallen und im Streitfall unmöglich oder sehr aufwendig sein. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung hat daher in der vorgenannten BfS lange Tabellen veröffentlicht. Für bestimmte Fahrwasserabschnitte sind darin für definierte Zeiträume des Tideverlaufs Strömungswerte in 15-Minuten-Abständen rechtsverbindlich festgelegt. Damit kann von einer Verkehrszentrale unter Verwendung der durch Radar/AIS beobachteten FÜG ein Wert „FdW“ ermittelt werden, und schon wäre der Kapitän dran, wenn letzterer überschritten ist, ohne sich herausreden zu können, dass ihn gerade der Gezeitenstrom übermäßig geschoben hätte.

Beim Nachdenken wird einem klar, dass es die Fahrt durchs Wasser ist, die es zu begrenzen gilt, denn durch sie werden Schwell und Verdrängungsströmungen erzeugt, die für Ufer, Strände und Wasserbauten gefährlich werden. Offenbar sind diese Gefahr und die Schäden so groß, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen eingeführt werden müssen. Insbesondere ist es wohl die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig zur Fahrinnenanpassung, zu der man Auflagen und Hinweise erfüllen muss.

Ein Beispiel: Zwischen Kugelbake und Tonne 47 (vor Belum) wird eine Höchstgeschwindigkeit durchs Wasser von 15 Knoten zulässig sein. Ein über 90 Meter langes Schiff darf dort im Zeitraum von 4:45 Stunden bis 5:00 Stunden nach Hochwasser Cuxhaven (es herrscht stärkster Ebbstrom, angesetzt zu 2,9 kn) in Richtung Hamburg eine maximale FÜG von 12,1 kn fah-

ren, in Richtung See von 17,9 kn. Diese Werte ändern sich alle paar Seemeilen und alle Viertelstunde. Kapitän und Lotse müssen also sehr aufpassen. Wie eingangs gesagt, handelt es sich z.Zt. um einen Probetrieb. Aber dem wird wohl die harte Realität folgen.

Und wir Freizeitschipper? Uns plagen andere Sorgen, zum Beispiel die Verschlickung unserer Häfen und die der Nebenflüsse der Elbe. Auch dafür würde sich eine Geschwindigkeitsbegrenzung positiv auswirken. Aber könnten uns die Tabellen mit viertelstündigen Gezeitenstromangaben auf den Abschnitten der Elbe vielleicht eine Hilfe sein? Wohl kaum. Zwar sind die uns bisher als Hilfsmittel geläufigen Gezeitenstromtabellen („Rauten“) auf den Seekarten nur in

stündliche Abstände geteilt, aber dafür ist nach dem Alter der Gezeit (Spring-bzw. Nippzeit) unterschieden. Sie sind also hinreichend realistisch. Für die Tabellen der BfS hat man den Gezeitenstrom genormt. Die Werte sind rechtlich verbindliche Angaben, um die Einhaltung einer Höchstgeschwindigkeit sicherzustellen. Für uns sind die Tabellen interessant, aber auch nicht mehr. Die Angaben in den Papierseekarten, noch mehr die in den elektronischen Karten, sind uns hilfreicher.

Sehr detailliert für Spring- und Nippzeit sind auch die Ausarbeitungen unseres Mitglieds Marcus Boehlich unter http://wiki.baw.de/de/index.php/Tidedynamik_der_Ästuar

GAN

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

Werftqualität von A-Z

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

seit
22 Jahren



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

Ein Gentleman

Vorbemerkung: Unser Mitglied Peter Voß fand beim Stöbern in „Köhlers Flottenkalender“ den in einer alten Ausgabe abgedruckten Brief von Johnny Johnson alias Harry Brosdom. Der Brief ist für Peter insofern interessant, als sein Großvater vor über 100 Jahren Kapitän auf der in der Geschichte erwähnten Viermastbark „Edmund“ der Reederei Siemers war.

Einmal in meinem Leben wurde ich ein Gentleman genannt, aber das ist in der Tat schon lange her. Ich war noch nicht 17 Jahre alt. Es geschah auf meiner zweiten Reise an Bord der Viermastbark „Edmund“ von Wales nach Iquique, Chile, auf der ich vom Decksjungen zum Leichtmatrosen befördert worden war mit einem beachtlichen Zuwachs meiner Heuer von einem Shilling auf sechs Shilling pro Monat.

Wir waren 24 Mann im Forecastle (Mannschaftslogis): 12 Vollmatrosen, 8 Leichtmatrosen und 4 Deckjungen, verteilt auf zwei Wachen zu vier Stunden und vier Stunden Freiwache, dabei oft „Alle Mann“ an Deck. Ein paar Tage, nachdem wir Land's End passiert hatten, verkündete einer der Vollmatrosen, dass der Kapitän ihn informiert hätte, dass, wenn irgendjemand einen Brief nach Hause schreiben möchte, er an der Postboje im Nordatlantik stoppen würde. Ein paar von den Jungen fingen emsig an zu schreiben. Einer von ihnen hätte aber die Seefahrt als Beruf besser nie angefangen. Er war nicht stark und hart genug. Die Romantik, die sieben Meere mit einem Windjammer zu besegeln, war sein Ziel gewesen, aber während jeder freien Stunde schrieb er. Eines Nachts, während er bei der matten Petroleumlampe schrieb, fühlte ich Mitleid und sagte ihm, dass er lieber etwas Schlaf

finden solle, als Briefe zu schreiben, die in eine nicht existierende Postboje im Nordatlantik geworfen werden sollten. Er sah mich an und sagte: „Jedermann auf diesem Schiff sagt mir, dass da eine Postboje ist. Was erwartest du, wem ich glauben soll?“ Ein paar Tage später während meines Rudertörns ging er auf das Achterdeck, wo der Kapitän auf- und abging und händigte ihm einen Stapel Briefe aus, die in die Postboje geworfen werden sollten.

Der Alte musste in schlechter Stimmung gewesen sein, denn er brüllte ihn an, ein Dummkopf zu sein, der an Märchen glaubt. Das war zu viel für meinen jungen Bordkollegen und er erregte sich: „Jeder hier an Bord ist ein Lügner“, rief er, „jeder“. Aber indem er auf mich zeigte, sagte er: „Er ist der einzige Gentleman hier an Bord. Er sagte mir, es gäbe keine Postboje im Nordatlantik, aber ich habe ihm nicht geglaubt.“ Damit warf er seine Briefe über Bord und zog ab. Der Kapitän kam zum Ruder und sagte: „So bist du der einzige Gentleman auf diesem Schiff?“ „Yes, Sir“, antwortete ich. Der Kapitän ging nach unten und eine kurze Zeit später kam der Steward nach achtern zum Ruder mit einer großen Platte mit äußerst delikaten Käse- und Salami-Sandwiches und einer großen Kanne Kaffee mit Zucker und Sahne. „Mit Empfehlung vom Kapitän“, sagte er.

Das war eine noble Geste und schmeckte besser als Bohnen, Schiffszwieback und Salzfleisch. Ich ließ ein paar für meinen niedergeschlagenen Bordkollegen übrig. Er aber sah nicht mehr viel von der Welt. Die harte Tour rund Kap Horn und der Winter waren zu viel für ihn. Er wurde schwächer; bei etwa 40 Grad Breite starb er, und wir bestatteten ihn im tiefen Pazifik.

Johnny Johnson alias Harry Brosdom

Wir haben aufgerüstet Die SVAOe hat in ihrem Clubhaus jetzt einen Defibrillator

Die Sicherheit unserer Vereinsmitglieder und Gäste ist unser Anliegen. Daher haben wir jetzt einen „Automatisierten Externen Defibrillator“ (AED) angeschafft. Der AED und als Ergänzung ein Erste-Hilfe-Verbandskasten befinden sich an der Wand im Treppenhaus im 1. Stock (damit ist nicht der Treppenaufgang vom Foyer mit dem „Schiller“ in den Saal gemeint). Wir haben dafür Sorge getragen, dass vom Saal her jederzeit Zugang zu diesen Komponenten besteht.

Der AED ist ein medizinisches Gerät zur Behandlung von defibrillierbaren Herzrhythmusstörungen durch Abgabe von Stromstößen. Im Gegensatz zu Defibrillatoren aus dem Rettungsdienst oder Kliniken ist unser AED wegen seiner Bau- und Funktionsweise besonders für Laienhelfer geeignet. Über eine Sprachausgabe wird genau vorgegeben, was der Helfer tun soll. Eine leicht verständliche Bedienungsanleitung befindet sich auf dem Gerät.

Der Einsatz eines automatisierten externen Defibrillators (AED) durch Laien im Rahmen der Ersten Hilfe ist rechtlich unbedenklich.



So sieht der Defibrillator
von außen aus...



...und so nach Abnahme
der Schutzhülle



Standort von Defi und Verbandskasten
im Treppenhaus (Fotos: Pflughaupt)

Interessierte finden die Bedienungsanleitung des Gerätes auch auf unserer Homepage unter dem Menüpunkt Download – Clubhaus.

Die Clubhaus Obleute
Elske und Hartmut Pflughaupt

„Falke“ auch privat Das schicke Motorboot kann genutzt werden

Unsere kleine, in Wedel stationierte Barkasse „Falke“ erfreut sich eines guten Pflegezustandes und wird auch 2018 wieder für unterschiedliche Vereinszwecke genutzt werden. Dazwischen steht sie unseren Mitgliedern für die eine oder andere Ausfahrt auf der Elbe zur Verfügung.

Zum Übernachten ist das offene Boot nicht geeignet, aber es gibt eine Sprayhood zum Schutz der Passagiere vor Regen und Spritzwasser. Für eine Picknickfahrt oder eine Erkundung der Elbe-Nebenarme an einem ruhigen Frühlings-



Vier Erwachsene und ein „Falke“ – das geht
(Foto: SVAOe)

oder Sommertag allein, zu zweit oder zu viert ist das Boot perfekt geeignet.

Die Chartergebühr beträgt 25 EUR pro Tag, hinzu kommt das Wiederauffüllen des Dieseltanks. Ein Bootsführerschein SBF-See ist obligatorisch. Seefunk hat das Bötchen nicht. Für Erstbenutzer erfolgt eine Einweisung durch den Bootswart. Bei Interesse buchen Sie Ihre Ausfahrt bitte in der Geschäftsstelle! AG

75 Jahre Nordisches Folkeboot und 44 Jahre „Lord Jim“ FG 316

Vorbemerkung: Zum dritten Mal in kurzer Folge bringen wir hier ein Loblied auf das Nordische Folkeboot. Kein Wunder: Seine Liebhaber, unsere Autoren, besitzen und segeln seit vielen Jahren ihre eigenen Boote und kennen nichts Schöneres. Der Werbespruch der Klassenvereinigung „Folkeboot – Mehr Boot braucht kein Mensch“ hat viel Wahres (Red.).

Der unter Folkeboot-Kennern legendäre Bootsbauer Thorkild Lind aus Middelfart/Dänemark baute seit 1950 an die 100 Holz-Folkeboote. Als die Zeit des Holzbootbaus sich bereits dem

Ende näherte, wurden 1973 noch vier Holz-Folkeboote gebaut, 1974 ein weiteres und das letzte 1982.

Das am 18. April 1973 für einen Herrn Steinhäuser gebaute und fertig gestellte Boot erhielt von ihm den Namen „Lord Jim“ nach einem Roman von Joseph Conrad. Herr Steinhäuser musste aus beruflichen Gründen nach Afrika und verkaufte die wenig gesegelte „Lord Jim“



Unter Deck: schier und edel

an die Familie Pollähn, SVAOe, in Hamburg. Deren Wunsch nach einem Neubau von Lind war nicht mehr in Erfüllung gegangen, als der plötzlich hinschmiss und sagte: „Ich baue keine Folkeboote mehr, auch nicht für euch!“

1980 begann ich als junger Kerl mit 18 Jahren, Folkeboote zu segeln. Mit meinem Zwillingenbruder besaß ich FG 155, einen Børresen-Bau aus dem Jahre 1962. Später folgten noch 1980 FG 424, von LM in Kunststoff gebaut und 1982 das von Brandt-Møller gebaute FG 493.

Zu der Zeit lernte ich Pollähns FG 316 „Lord Jim“ in Hamburg kennen und sagte zu meiner damaligen Freundin, meiner heutigen Frau: „Ein bisschen Farbe, und das könnte mal mein eigenes Boot werden“. Das hat dann aber noch etwa 28 Jahre gedauert.

Die Familie Pollähn hat „Lord Jim“ auf einigen deutschen Meisterschaften und Goldpokalen bis Anfang der achtziger Jahre gesegelt und daneben an deren Mitsiegler Norbert Schlöbohm verliehen, der sich danach mit FG 501 selbständig machte.

1987 wechselte „Lord Jim“ den Eigner und kam in den Besitz von Claus-Burkhardt Schmidt, SVAOe. Der segelte das Boot 12 Jahre lang hauptsächlich auf der Elbe mit einigen Sommertörns auf der Ostsee.

Ende 1998/Anfang 1999 wurde „Lord Jim“ nach Travemünde an die Familie Neumann verkauft. Hier sah ich mir das Boot ein zweites Mal näher an. Inzwischen war die Decksfarbe nicht mehr rot, sondern grün. Nach bekanntem Spruch sind grüne Schiffe langsam. Das stimmt für „Lord Jim“ allerdings nicht, wie mir wohl bekannt war.



*Blick ins Cockpit von „Lord Jim“.
Da ist die grüne Decksfarbe wohl
noch nicht ganz verschwunden
(Fotos: Thomas Lyssewski)*

Familie Neumann segelte das Schiff etwa fünf Jahre und verkaufte es dann an die Familie Hennig

N
NORTH SAILS
S
GO BEYOND™

**GEHEN SIE AN IHRE
GRENZEN!**

Entwickelt für Langlebigkeit und Performance.

NP^C
RADIAN™
COASTAL™

NP^L
SPORT™
TOUR™

3Dⁱ
RAW™
ENDURANCE™

northsails.com

NORTH SAILS

nach Schwerin. Sie segelten einige Ostseetörns und rüsteten es mit diversen Ergänzungen aus. Am 28. Dezember 2007 sahen wir uns „Lord Jim“ in Schwerin zum dritten Mal an und kauften es am 2. Januar 2008.

Seit 2014 hat „Lord Jim“ einen neuen Mast und Baum. In kleinen Schritten haben wir dann die Decksfarbe endlich mal „maritim grau“ gestaltet und auch neue Sitzbänke an Backbord und Steuerbord in die Scheuerleiste integriert. Auch hatte „Lord Jim“ noch ein traditionelles Leinen-Kajütdach, das wir mit Epoxy erneuert haben. Weiterhin wurden neue Handläufe aufgesetzt. Seit 2017 hat „Lord Jim“ eine neue, abgezogene Außenhaut.

Wir segeln „Lord Jim“ auf der Elbe bis nach Helgoland und Amrum. Seit zwei Jahren liegt „Lord Jim“ auf der Schlei bei der Werft Stapelfeldt in Grauhöft. Auf Elbe und Ostsee segeln wir verschiedene Ranglistenregatten sowie die Regatten des Freundeskreises Klassische Yachten. Im Sommer segeln wir bis Anholt und Göteborg, und als die Kinder noch kleiner waren, hatten wir im Schlepp auch noch einen selbst gebauten Holz-Opti. 2016 transportierten wir „Lord Jim“ wie erwähnt nach Helsinki zum Goldpokal, wo wir ganz erfolgreich abschnitten und noch Ferien in den finnischen Schären anhängten.

Ob wir uns von dem Boot noch einmal trennen werden? Wer weiß. Ein Drang dazu besteht nicht. Nach nunmehr 44 Jahren ist die Geschichte von „Lord Jim“ mit seinen wechselnden Eignern, seinen Regattaerfolgen und Tourenerlebnissen ein Musterbeispiel für ein mit guter Handwerkskunst erbautes, langlebiges Holzboot, ein „Nordisches Folkeboot“ nach dem genialen Entwurf von 1941. Es ist uns ans Herz gewachsen. Thomas und Jule Lyssewski

Zu unserem Titelbild

Wer schon einige Jahre SVAOe-Mitglied ist, sieht auf den ersten, flüchtigen Blick, welche Künstlerin hier am Werk war: Es war Marlies Schaper, Ehefrau unseres Kommodore Jürgen Schaper, Illustratorin, Graphikerin, Malerin, nicht zuletzt Seglerin. Aber sie ist auch Mutter und Großmutter, und als solche hat sie hier zu einem Motiv gegriffen, mit dem sie ihrer Enkelin Maris eine Freude zu einem Geburtstag machen wollte. Undine, Tochter von Marlies und Mutter von Maris, besitzt ein rotes Folkeboot, dem sie den vielleicht nicht sehr tief sinnigen Namen „Folke rot“ gegeben hat. Aber man beobachtet ja häufig, dass jemand seinem/seiner Liebsten einen eher banalen Namen gibt und damit doch die größte Zuneigung ausdrückt. Und einem Folkeboot kann man in größter Zuneigung verbunden sein, das wissen viele und auch der Unterzeichner.

Aber zurück zu Maris. Auch sie ist natürlich Seglerin, wie es sich in einer solchen Familie gehört und segelt häufig mit jungen Freundinnen und Freunden auf „Folke rot“. Obwohl kein Portrait beabsichtigt ist, wird sie es doch sein, die mit Rettungsweste hinter der Fock hervorguckt. Man ahnt, dass sie zu diesem Bootstyp ebenfalls eine Zuneigung entwickelt hat. Daher wird sie sich über das Bild gefreut haben.

Marlies hat einer Regattaszene mit großzügigem Aquarellpinsel den strengen Naturalismus genommen, aber mit kräftigen Farben die Dramatik erhalten, vielleicht noch gesteigert.

GAN

Das Bücherschapp

Im Sommer 2016 segelten Astrid und Wilfried Erdmann mit ihrer „Kathena Nui“ über Skagen, Mandal, Tananger, die Shetlands zu den Färöern und zurück über die Orkneys, die inneren Hebriden, den Caledonian Canal, Peterhead, Helgoland und den NOK nach Hause. Aus dem auf dieser Segelreise geführten Logbuch entstand Erdmanns neuestes Buch: „**Kathena und mein Logbuch nach Norden**“. Delius-Klasing € 22,90. Jeder von uns Wassertouristen weiß, dass die Götter vor den Segelspaß die Winterüberholungsarbeit gesetzt haben. Bei Erdmanns war es ähnlich, nur noch umfangreicher: Nach 14 Jahren aufgepallt an Land musste „Kathena“ gründlich an Deck und Unterwasserschiff im Sommer 2015 überholt werden, dazu kamen bisher nie benötigte Festmacherklampen und

der Einbau eines 14 PS Yanmar – eine für Wilfried ungewöhnliche Konzession an das angepeilte Seegebiet.

Wie ein roter Faden zieht sich ein Hauch von Wehmut durch das ganze Buch, da Kälte, widrige Winde bis Sturmstärke und übler Seeegang den Autor und seine sehr seekrankheitsanfällige Frau plagten. Dazu kamen ein ungewöhnlich kühler und windiger Sommer auf der Nordsee, der Wilfried auch körperlich zusetzte, so dass er seine frühere Lust am Kreuzen ganz verlor. Nun würden wir Normalsegler nicht ganz so spartanisch an Bord leben. Wir würden nicht mit nur einer 80Ah Batterie auskommen, wir würden Rollfock, Großsegelrefften aus dem



DIREKT
AM HAMBURGER
YACHTHAFEN!



YACHTPROFI.DE

Gute Teile, guter Service.

Ausrüstung von A-Z • Farben • Drahtverarbeitung
Beschläge • VA-Schrauben • Sanitär • Elektrik

P&K
products

Hochwertige
Produkte für
die Pflege
Ihrer Yacht:

Reiniger
Polituren
Winschenfett
Frostschutz

DEICHSTRASSE 1 • 22880 WEDEL • TEL.: + 49 (0) 4103 - 884 92
e-mail: info@yachtprofi.de

Cockpit, Kühlschrank, Backherd mit -ofen, Plotter mit Bootsinstrumentarium, selbstholende Winschen, E-Ankerspill und Heizung installieren – also alle Helferlein, die die „Yacht“ für segelnde Senioren für unumgänglich hält. Da Wilfried immer nach der Devise: „Was du nicht an Bord hast, kann auch nicht kaputtgehen!“ segelte, war es für ihn ein etwas zögerlich akzeptierter Entwicklungssprung, dass Astrid mit einem Tablet die Navigation übernahm. Seine so sympathische Selbstironie veranlasste ihn, sich als „unverbesserlichen Steinzeitsegler“ zu bezeichnen. Auch, dass der auf den Färöern von ihren Bewohnern weiterhin praktizierte, blutige Grindwal-Fang in Rest-Europa wenig Zustimmung findet, so dass TUI Cruises die Inseln aus dem Programm strich, bleibt nicht unerwähnt. – Überrascht waren beide, dass sie fast überall von Seglern erkannt und mit Hilfsbereitschaft begrüßt wurden. Seine treue Lesergemeinde wird sicherlich aus dem Schlusssatz Trost ziehen: „Wir sind angekommen (und) wir werden wieder aufbrechen.“

Michael Albrecht

Zu guter Letzt

Die Segelverhinderungs-App

Die häufig kostenlos auf mobilen Endgeräten einzurichtenden „Apps“ sollen dem Nutzer stets und auf schnelle Weise Informationen liefern, die das Leben vereinfachen und effektiver machen. Dass der Nutzer im Gegenzug mit seinen persönlichen Daten bezahlt, ist eine andere Sache.

Nun erfahren wir von einer gegensätzlichen und so wohl nicht gedachten Wirkung. Werner Trapp, Vorsitzender des SC Eckernförde und

langjähriges SVAOe-Mitglied, schrieb im Leitartikel des Januar-Hefts 2018 der SCE-Nachrichten „Verklicker“:

Leider haben die seglerischen Aktivitäten in allen Segelvereinen abgenommen, leider auch bei uns. Ist es Bequemlichkeit? Liegt es am Wetter? Müssen wir Einfluss nehmen auf den „Windfinder“, der sich zu einer „Segelverhinderungs-App“ entwickelt hat?

Da haben wir's: eine eigentlich nützlich sein sollende App bewirkt das Gegenteil. „Windfinder“ ist speziell für Wassersportler entwickelt, zeigt stets aktuell, übersichtlich und im Dreistundentakt die Modellrechnungs-Ergebnisse der Wetterverhältnisse für fast jeden Ort. Ein sehr beliebtes Hilfswerk, auf dem Smartphone jederzeit zur Hand.

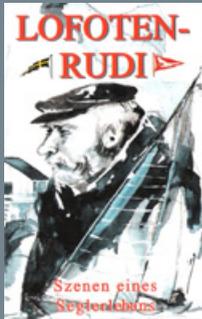
Aber, und das bemängelt Werner offensichtlich, „Windfinder“ wird, weil so bequem, alle naslang zurate gezogen. Wer lossegeln will, guckt kaum noch in den Himmel, schon gar nicht in die Wetterkarte und zieht seine Schlüsse nicht mehr nach eigenen Erfahrungen. Stattdessen kündigt „Windfinder“ immer für irgend eine Stunde der nächsten zehn Tage eine Bö mit 17 Knoten oder zwei Millimeter Niederschlag an. Wie gut, dass wir „Windfinder“ haben, sonst wären wir noch in das Schreckliche hineingesegelt. Bleiben wir doch lieber zu Hause.

GAN



Umschlagseite 4:

Abendliche Stimmung beim SVAOe-Clubhaus, eingefangen von Tomas Krause.



Lofoten-Rudi

Szenen eines Seglerlebens
Von Rudolf Neumann
BoD – Books on Demand
ISBN: 9783746079349
€ 9,95



DIE ELBE

von Helgoland bis Schnackenburg
mit Weser- und Jademündung
Ausgabe 2018, ab Frühjahr 2018 im Handel
neuer Preis € 39,80
ISBN 978-3-93041408-6

Rettungsinsel für 6 Personen Baujahr 2008 zu verkaufen



Hersteller: Seago Typ: Offshore G-Raft
Nächste Wartung: 05/2018 Serien-Nr.: G0806448
Ausstattung: Offshore-Pack

Die Insel hat die meiste Zeit in der Garage verbracht und wurde nur bei längeren Urlaubstörns mitgenommen. Der Verkauf erfolgt nur, weil die Insel nicht den ISAF-Richtlinien für Hochseeregatten entspricht, allerdings den Sicherheitsanforderungen für das Fahrtsegeln im Küstenbereich vollumfänglich genügt. Die nächste Wartung im Mai würde ich beim Verkauf gegen Erstattung der Wartungskosten durchführen lassen. VB 300,-€ zuzüglich Wartungskosten. **Kontakt: Bernd Petrick 0170-8065345**

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

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

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

Bankverbindung: Hamburger Sparkasse, IBAN DE60200505501265103992 / BIC HASPDEHHXXX

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

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

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

Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier.

