

SVAOe NACHRICHTEN

3—2018 MAI / JUNI



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

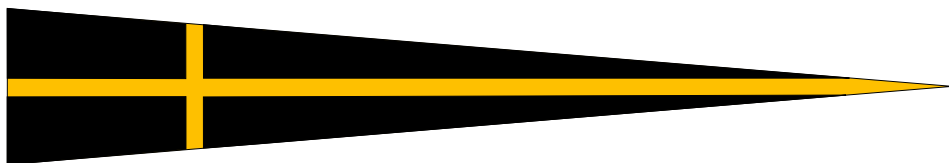
Niederlassung Wilhelmsburg, Tel.: 040 7524270

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

Mai / Juni 2018

Nr. 3

Unser Clubhaus – ein Objekt öffentlichen Interesses?



Da hält eine Gruppe von Radfahrern/innen vor unserem schönen Clubhaus und lässt sich von einer Führerin Erklärungen geben. Das ist der erste Anschein. In Wirklichkeit gilt das Interesse dem Wandgemälde „Frauen ans Ruder“ an unserer Nordostfassade, einem Werk der Künstlerin Cecilia Herrero im Zuge einer Open Air-Galerie an architekturhistorisch interessanten Gebäuden/Mauern entlang des Hafens.

Bei der Renovierung des Clubhauses wurde auch dieses Bild erneuert. Wir freuen uns, dass es einen solchen Anklang erfährt und damit die Arbeit von Frauen im Hafen gewürdigt wird.

Auch unser Haus wird dadurch zum Blickpunkt. (Foto: Ariane Gramelspacher)

In dieser Ausgabe

3 Editorial

*Dr. Stephan Lunau kündigt Veränderungen
im Umgang mit persönlichen Daten an*

Thema und Meinung

4 Gezeiten-Resonanz der Elbe

*Prof. Dr. Jan O. Backhaus stellt eine Theorie
zu den Tidehüben auf der Elbe dar*

Vereinsleben

7 Herzliche Glückwünsche!

8 Urlaub der Geschäftsstelle

8 Neuaufnahme

8 Helmut Brannaschk †

8 Klaus Stichling †

9 Die Mitgliederversammlung im April

Schöne und schreckliche Eindrücke aus der Karibik

12 Gründungsfest – Jedes Jahr um ein Jahr älter

16 Die Ehrung der Jubilare – Eine angemessene und würdige Veranstaltung mit etwas Neuem

19 Die Mitgliederversammlung im März *Schönes Reisen in Norwegen*

20 Die SVAOe-Altjunioren lieben es „Klassisch und mit Rum“ – Ein Besuch in Flensburg mit seinen Sehens- und Trinkenswürdigkeiten

23 Informationen aus dem Hamburger Yachthafen *Die Winterlager-Hallenausschuss-Sitzung und die Jahreshauptversammlung*

Regatten, Sport und Wettkämpfe

25 Pünktlich heißt noch lange nicht zur rechten Zeit – Am Elbe-Auftakt- Wochenende gelangen drei Wettfahrten



27 Auftakt in unsere 11. Saison!!

Die Juelssand-Damen auch bei Kälte eisern aktiv

Jugend

28 Opti-C Kinder erfolgreich in die Saison gestartet *Der Seehund Cup des BSC diesmal auf dem Oortkatener See*

Fahrtensegeln

30 Stationsmeldungen

30 Tour d'Atlantique *Aus dem Blog der „Rode Zora v. Amsterdam“ von ihrer großen Rundreise 2017/18*



Aus Behörden und Verbänden

36 Medem-Fahrwasser jetzt betonnt

37 Dialog mit den Behörden

*Der wichtige jährliche Gedankenaustausch
zwischen Freizeit- und Berufsschifffahrt*

40 Goetz-Ulf Jungmichel verlässt den DSV zum Jahresende

40 Wir dürfen wieder bezahlen

Im Nord-Ostsee-Kanal endet die gebührenfreie Zeit

Historisches

41 Das Loch im Pott



Dies und Das

44 Die Müllsammler im Auwald am Hamburger Yachthafen

45 Gute Nachrichten aus Borsfleth

45 „Milan“ erhält German Offshore Award als beste deutsche Hochseeyacht

46 Zu unserem Titelbild

47 Das Bücherschapp *Rezensionen von Michael Albrecht*

48 Zu guter Letzt

Liebe Mitgliederinnen

Stellenanzeige in eigener Sache

Gesucht: SPORTFACHLICHE KRAFT

Beilagen (nur für Mitglieder)

Terminkalender 2. Halbjahr

Einladung zum Sommergrillen

Umschlagillustration

*Impressionen von der Schleuse Brunsbüttel,
Radierung von Jochen Peschke*

Liebe Mitglieder und Freunde der SVAOe,

ich beginne dieses Editorial mit dem bereits in der vorigen Ausgabe angesprochenen Thema „Datenschutz“. Als Teilnehmer/in an den letzten Veranstaltungen der SVAOe dürfte es Ihnen nicht entgangen sein, dass wir mangels vorliegender, entsprechend allgemein verfasster Einwilligungen zunächst für jede Veranstaltung einzeln um Ihre Einwilligung zur Veröffentlichung personenbezogener Daten bitten. Dies betrifft z.B. die Veröffentlichung der Namen der Gewinner der Fahrtenpreise inklusive eventuell erstellter Fotos in den SVAOe Nachrichten.

Dies ist eine erste Maßnahme, die wir im Sinne der Europäischen Datenschutz Grundverordnung, kurz „DS-GVO“, umsetzen. Um dieses etwas umständliche Prozedere künftig zu umgehen, erarbeiten wir derzeit im kleinen Kreis neben anderen Dokumenten und Verfahren eine generelle Einwilligung zur Veröffentlichung personenbezogener Daten, die den Anforderungen der DS-GVO entsprechen wird.

Ein Formular zu dieser Einwilligungserklärung werden Sie baldmöglichst erhalten, mit der Bitte, es bei Zustimmung zu unterzeichnen. Die Aufnahmeanträge für neue Mitglieder werden in gleicher Weise den Anforderungen des Datenschutzes angepasst. Auch werden wir eine Datenschutz-Grundsatzerklärung der SVAOe herausgeben, die unsere bisherigen Datenschutzrichtlinien ablöst.

Denjenigen, die sich aus bestimmten Überlegungen heraus dazu entschließen, diese Einwilligung nicht zu unterzeichnen, droht selbstverständlich nicht die Exkommunikation oder gar Schlimmeres wie z.B. der Besuch des Kla-

bautermannes an Bord Ihres Schiffes. Entscheidungen über Anträge zur Mitgliedschaft bleiben durch ggf. nicht erteilte Einwilligungen unbeeinflusst. Diese Entscheidungen haben wir seitens des Vorstandes und insbesondere seitens der Redaktion des Nachrichtenblattes und der Web-Redaktion selbstverständlich zu respektieren.

Sie sehen, dass wir dieses vom Segeln meilenweit entfernte Thema ernst nehmen, und ich bitte alle Mitglieder vorab um ihr Verständnis, wenn wir teils bereits jetzt und zukünftig bestimmte Dinge anders handhaben werden als bisher. Dies hat auch einen weiteren Grund: Als Vorsitzender der SVAOe hafte ich, neben anderen rechtlichen Vorgaben, persönlich für die Einhaltung datenschutzrechtlicher Anforderungen. Sie werden sicher verstehen, dass ich mich überdies nicht à la Mark Zuckerberg mit seinem sogenannten sozialen Netzwerk vor dem hamburgischen Datenschutzbeauftragten oder schlimmer, vor den Mitgliedern der SVAOe, blamieren möchte.

Ihr Vertrauen in die korrekte Handhabung Ihrer persönlichen Daten seitens der SVAOe wird es uns auch künftig ermöglichen, die SVAOe Nachrichten und unsere Internetauftritte in der gewohnten Form zu gestalten.

Ich wünsche Ihnen/euch eine angenehme Lektüre und eine schöne Segelsaison 2018. Sie werden wieder viel Interessantes in diesem Heft finden. Im Übrigen freue ich mich darauf, Sie/euch demnächst auf dem Wasser zu sehen.

Ihr/euer Stephan Lunau



Gezeiten-Resonanz der Elbe

Vorbemerkung: Wir Sportbootleute, die wir fast alle keine Ozeanographen oder ähnliche Wissenschaftler sind, sondern lediglich mit offenen Augen regelmäßig die Elbe befahren, beobachten seit langem eine Zunahme der Tidewasserstände, der Stromgeschwindigkeiten und der Sedimentablagerungen in den Nebenarmen und Yachthäfen. Wir lesen auch, was Zeitungen darüber schreiben, wie sich Umweltverbände äußern und was Gerichte zu den Streitigkeiten sagen. Uns ist klar, dass es in dieser Hinsicht keine unangefochtene Wahrheit gibt. Nun haben wir zwei Fachleute in unserer Vereinigung, die das Gebiet der Tide-Elbe über Jahre erforscht haben. Der eine ist Marcus Boehlich, Dipl.-Ozeanograph und verantwortlich für das Gutachten der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) zu den Wasserstands- und Strömungsauswirkungen infolge der beabsichtigten Fahrrinnenanpassungen der Tideelbe. Der andere ist Dr. Jan O. Backhaus, Dipl.-Ozeanograph, Professor für Schelfmeer-Ozeanographie, Emeritus der Universität Hamburg, der den nachfolgenden Beitrag verfasst hat. Er betrachtet dabei ein Phänomen, das nach seiner Auffassung deutlicher berücksichtigt werden sollte. Beide Fachleute schippern seit früher Jugend auf der Elbe. (Red.)

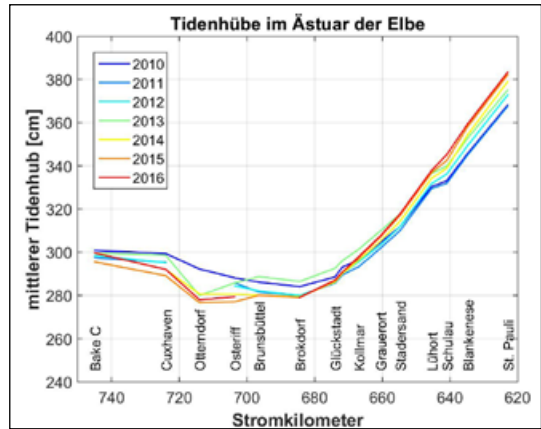
Der Große Vogelsand an der Mündung der Elbe, einst mächtiges und berüchtigtes Schifffahrtshindernis und Schiffsfriedhof und Schutz der Küste vor den Wellen der Nordsee, ist heute nur noch ein Schatten seiner selbst. Millionen Tonnen Sand sind in den letzten 50 Jahren verschwunden. Der mittlere Tidenhub (Differenz von Hoch- und Niedrigwasser) in Hamburg ist heute um gute 80 Zentimeter hö-

her als in Cuxhaven. Noch in den Sechziger Jahren lag er deutlich darunter. Normalerweise wird Energie durch Reibung in einem Flusslauf vernichtet. Die Elbe jedoch, zwischen Mündung und Hansestadt, gewinnt Energie. Die Gezeitenerscheinungen Flut und Ebbe werden durch hunderte von Kilometern lange Gezeitenwellen erzeugt, die entlang einer Küste fortschreiten, wobei jeweils ein Wellental einem Wellenberg folgt. Die Wellen regen Buchten und Flüsse zum Mitschwingen an. In der Fundy Bay in Nova Scotia im Osten Kanadas wird ein Tidenhub von 18 Metern beobachtet. In Europa treten Tidenhöbe um 12 Meter in der Bucht von St. Malo am Ärmelkanal und von 10 Metern in der Bristol Bay auf. In allen Fällen, es gibt noch mehr im Weltozean, herrscht ein Phänomen vor, das Fachleute mit „Resonanz“ bezeichnen. Diese tritt in vielfacher Form auf, nicht nur im Ozean. Eine Trompete ist so gebaut, dass sie die Schwingungen des Mundstücks resonant verstärkt. In jedem Fall, ob Trompete oder Gezeitenfluss, antwortet ein Schwinger auf eine anregende Schwingung mit einer Verstärkung der Amplituden. Die Schwingung kann als Welle aufgefasst werden. Die Verstärkung resultiert aus der Überlagerung von anregender und am Ende reflektierter Welle. Resonanz tritt ein, wenn die Wellenlänge eines Resonators einem Viertel der anregenden Wellenlänge entspricht. Dann verstärkt der Schwinger die Amplitude der Anregung maximal. In der Fundy Bay wird die aus dem Atlantik einlaufende Gezeitenwelle um ca. 600 % verstärkt. Auch wenn das Viertel-Wellenlängen-Kriterium nicht exakt erfüllt wird, kann bereits Verstärkung in abgeschwächter Form durch Resonanz eintreten. Gegenüber der Mündung erhöhte Amplituden der Gezeit am

Ende eines reibungsbehafteten Flusses sind ein untrügliches Indiz für Gezeiten-Resonanz.

Der Tidenhub bei Hamburg hat über die letzten siebzig Jahre zugenommen. Die Erhöhungen fanden jedoch nicht stetig sondern stets nach so genannten „Fahrinnenanpassungen“ statt. Die Anregung der Gezeit an der Mündung blieb konstant, der Tidenhub bei Cuxhaven unverändert. Somit kommen nur die Manipulationen im Inneren des Flusses in Frage. Sie dienten in erster Linie der Vertiefung des Fahrwassers. Die Geschwindigkeit der Gezeitenwelle im Fluss hängt direkt von seiner Tiefe ab. Jede Vertiefung wird nicht nur ihre Geschwindigkeit sondern auch die Wellenlänge erhöhen. Damit verändert sich aber das Verhältnis zwischen einlaufender und reflektierter Welle, welches die Resonanz bewirkt. Von den Sechziger Jahren bis heute ist die Resonanz der Elbe schrittweise verstärkt worden. Offenbar ohne, dass die mit den „Fahrinnenanpassungen“ befassten Behörden es bemerkten.

Am Institut für Meereskunde der Universität Hamburg wurden in Zusammenarbeit mit der Hamburg Port Authority (HPA) und der Bundesanstalt für Wasserbau, Außenstelle Rissen (BAW), umfangreiche Studien zur Elbe mit einem hochauflösenden numerischen Gezeitenmodell angefertigt (Hartwig 2016). Die Untersuchung belegt eindeutig die Anwesenheit von Resonanz im Fluss und ihr Anwachsen mit der Zeit. Die Elbe befindet sich heute im Zustand beginnender Resonanz (Backhaus 2015), die noch nicht so weit entwickelt ist wie jene in der Fundy Bay.



Veränderung der Tidenhübe

(Quelle: Finn Hartwig: Resonanz in Tide-Flüssen mit Anwendung auf die Elbe, Diplom-Arbeit am Institut für Meereskunde der Universität Hamburg 2016)

Benötigt man ein Gezeitenmodell, um Resonanz zu diagnostizieren? Nein, denn ein resonanter Gezeitenfluss ist eindeutig durch drei Symptome gekennzeichnet. Da ist erstens die bereits erwähnte Zunahme des Tidenhubes am Flussende gegenüber der Mündung. Zweitens gibt es einen Knotenpunkt, ein Minimum des Tidenhubes im Inneren des Flusses, wo einlaufende und reflektierte Welle sich teilweise auslöschen. Verlagert sich der Knotenpunkt seewärts zur Mündung, tritt maximale Resonanz ein. Drittens verstärkt zunehmende Resonanz die Ebbströmungen an der Mündung.

Allen Seeleuten, Lotsen und Sportbootfahrern an der Küste ist bekannt, dass die Ebbströmungen in der Elbmündung erheblich zugenommen haben. Dieser Befund lässt vermuten, dass der Große Vogelsand mit der Zeit durch resonant verstärkte Ebbströmungen erodiert wurde. Hamburg investiert alljährlich Millionen für Baggerarbeiten, um seinen ständig verschlickenden

Hafen für Containerriesen schiffbar zu halten. Das Modell der Uni Hamburg liefert Hinweise, dass der zunehmende, elbaufwärts gerichtete Sedimenttransport der anwachsenden Resonanz zuzuschreiben ist. Er macht nicht nur dem Hamburger Hafen, sondern auch kleinen Sportboothäfen an der Unterelbe schwer zu schaffen.

Jede weitere Vertiefung des Flusses wird seine Resonanz anwachsen lassen u.a. mit der Folge, dass dann irgendwann der heutige Hochwasserschutz entlang der Elbe und in Hamburg nicht mehr ausreichen wird. Obendrein wird sich zu den anthropogenen Vertiefungen des Flusses zukünftig eine weitere, ebenfalls anthropogene, gesellen: der klimabedingte Anstieg des Meeresspiegels. Nach neuesten Vorhersagen soll er bis zum Ende dieses Jahrhunderts um mindestens einen Meter anwachsen. Dann wird die Elbe zur Zeitbombe.

Noch ist die Resonanz der Elbe nicht so spektakulär wie jene der Fundy Bay. Allerdings bewirken derzeitige Manipulationen am Fluss, dass wir auf dem besten Wege dahin sind. Die BSH-Gezeitenkalender weisen zwischen 2017 und 2018 einen Anstieg des mittleren Tidenhubes bei St Pauli um 10 Zentimeter von 3,70 auf 3,80 Meter auf. Der Anstieg setzt sich in der Oberelbe bis zum Wehr bei Geesthacht fort und erreicht dort, wie bei vier weiteren Pegeln der Oberelbe, sogar einen Wert von 20 Zentimetern. Offenbar wurde in der jüngeren Vergangenheit das Schwingungssystem des Flusses nachhaltig und in kurzer Zeit verändert. Dies macht sich in signifikanter Weise am Knotenpunkt der Elbe bemerkbar, der bis vor kurzem noch bei Brunsbüttel und Sankt Margarethen lag. Laut Tidenkalender von 2018 haben sich von Brunsbüttel über das Oste-Riff bis Otterndorf die

Tidenhübe systematisch um 10 cm verringert. Die sprunghaften Änderungen des Tidenhubes in nur einem Jahr sind vermutlich eine Folge des Berechnungsverfahrens und von Rundungen. Der Verlauf des Tidenhubes entlang des Flusses über die Jahre 2010 bis 2016 (siehe Graphik) zeigt eher eine kontinuierliche Entwicklung auf, die jedoch den Anstieg bei St. Pauli und die Abnahme des Tidenhubes im Bereich um Otterndorf bestätigt. Aus der Graphik zeichnet sich ebenfalls eine Abnahme des (bisher über 50 Jahre stabilen) Tidenhubes bei Cuxhaven ab. Die signifikanten Änderungen westlich vom Oste-Riff deuten darauf hin, dass sich der Knotenpunkt der Elbe seit 2010 deutlich seewärts verlagert hat (siehe Graphik).

Die Verschiebung des Knotenpunktes und der erhöhte Tidenhub bei St. Pauli sind untrügliche Indizien für wachsende Resonanz in der Elbe. In der jüngeren Vergangenheit wurde sie signifikant verstärkt, was nur eine Vertiefung des Flusses bewirkt haben kann. Diese bisher unbemerkte Vertiefung erfolgte offenbar vor der noch anstehenden und gerichtlich begleiteten Fahrrinnenanpassung.

Was bedeutet die Anwesenheit von Resonanz in einem Fluss? Die Elbe wirkt wie ein Verstärker, der die Amplituden der aus der Nordsee einlaufenden Gezeiten-Welle im Fluss erhöht. Die Gezeit ist das dominante Phänomen in der Nordsee. Daher können wir die Resonanz an ihr ausmachen. Es gibt aber noch andere Phänomene in der Nordsee, z.B. lange Wellen meteorologischen Ursprungs, die durch Stürme fern der deutschen Küste erzeugt wurden. Sollten diese in die Elbe einlaufen und resonant verstärkt werden, kann es ohne Sturm anomale Fluten oder Niedrigwasser geben.

Jan O. Backhaus

Herzliche Glückwünsche!

Unsere Grüße und Glückwünsche gehen an alle, die in diesem Frühjahr/Sommer 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 Juli/August 2018

04.07.	Dirk Selter	50 Jahre	03.08.	Heinz Gehrmann	75 Jahre
12.07.	Hans-Helmut Pohle	75 Jahre	03.08.	Ole Wittenberg	30 Jahre
12.07.	Ulrike Körner	50 Jahre	08.08.	Elisabeth Kemm	65 Jahre
15.07.	Sebastian Schäfers	60 Jahre	09.08.	Andreas Sasse	55 Jahre
23.07.	Volkart Koch	80 Jahre	11.08.	Klaus Sperber	80 Jahre
24.07.	Amelie Bublitz	10 Jahre	14.08.	Jörg Schildt	80 Jahre
25.07.	Jens-Peter Bergstädt	80 Jahre	14.08.	Sven Lütgen	50 Jahre
			14.08.	Svenja Schüßler	40 Jahre
			17.08.	Dirk Nordmann-Bromberger	80 Jahre
			19.08.	Rainer Peters	75 Jahre
			19.08.	Antje Mohr	75 Jahre
			21.08.	Jan Thorsten Mohr	65 Jahre
			21.08.	Axel Griepenburg	50 Jahre
			22.08.	Karsten Christian Witt	60 Jahre
			29.08.	Helga Schliephacke	80 Jahre
			29.08.	Dieter Behl	70 Jahre

Was nimmt der Segler oft in die Hand?

Natürlich sein Fernglas!

Und wenn der Segler dann noch der älteren Generation angehört, nimmt er das Fernglas noch öfters in der Segelsaison zur Hand. Warum? Weil unsere Augen nicht besser werden. Deshalb ist es sehr wichtig, nur das Beste an Optik an Bord zu haben, was möglich ist. Der letzte Test in „Yacht“ zeigt doch, dass die meisten Ferngläser im unteren Preissegment außer dem Steiner 7x50 ungeeignet sind, weil diese einfach nicht robust genug sind.

Ein preiswertes Fernglas ist eine teure Investition, weil man dann doch über kurz oder lang ein besseres kauft. Bei uns können Sie vor der Tür unseres Geschäftes alle Ferngläser vergleichen und sich von Qualitätsunterschieden überzeugen. Ob Ferngläser von Steiner, Leica, Zeiss, Swarovski, Kowa, Canon mit Stabilisator und andere, testen Sie es selbst und bringen Sie Ihr altes Fernglas mit. Oft werden wir gefragt, warum es die Preisunterschiede bei den Ferngläsern gibt. Es ist ganz einfach, sehen Sie durch! Helligkeit, Brillanz und Schärfe sind die Merkmale moderner Fernglasoptik.

Wir haben auch vor Spritzwasser geschützte Kameras von Panasonic schon ab 169,- Euro für dramatische Aufnahmen an Bord während des Segelns! Robust und unempfindlich.

Betriebsferien vom 16. Juli bis 5. August 2018



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

Urlaub der Geschäftsstelle

Die SVAOe-Geschäftsstelle ist
wegen Urlaubs von Frau Jule Lysewski
in der Zeit vom

**9.6. – 18.6.2018 und
7.7. – 30.7.2018**
nicht besetzt.

Neuaufnahme

März/April 2018

Wir heißen unser neu in die SVAOe aufgenommenes Mitglied herzlich willkommen und hoffen, dass es sich in unserem Kreis wohlfühlen und viele Gelegenheiten zum Segeln finden wird.

Vollmitglied:

Thorsten Schulz, 25560 Schenefeld

Helmut Brannaschk

23.3.1934 – 9.4.2018

Mitglied seit 1969

Träger der Silbernen Ehrennadel
Ehemals Eigner der SY „Kühleborn“

Unser langjähriges Mitglied Helmut Brannaschk ist im Alter von 84 Jahren verstorben. Die Trauerfeier fand im engsten Familienkreis statt. Wir trauern mit seinen Angehörigen und Freunden.

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

Klaus Stichling

1934 bis 2018

Eigner der Segelyacht „Jóia“

Klaus Stichling war es vergönnt, seit früher Jugend zu segeln, denn schon seinen Vater Helmut Stichling zeichneten mehrere Jahre Besatzung der „Schwalbe“ meines Vaters auf ihren legendären Langfahrten und Regatten zwischen den Kriegen aus. Für Klaus waren es später die drei „Jóias“ (port. Juwel) seines Schwiegervaters,



*Klaus Stichling, wie er sich an Bord wohlfühlte
(Foto: Jürgen Schaper)*

der unter NRV-Stander segelte und diese Mitgliedschaft auch von Klaus erwartete. Erst 1976 wechselte Klaus den Stander, nunmehr Eigner einer 13 m A&R-„Rabbit“.

Viele Jahre unternahmen Klaus und seine Frau Anke bedeutende Langfahrten. Sie war dabei

für die Navigation zuständig. Marlies und ich hatten als Gäste auf der letzten „Jóia“ mehrfach Gelegenheit, süditalienische, westgriechische und nordspanische Küsten und Häfen kennen zu lernen, wobei sich der pensionierte Richter am Landgericht nicht nur als kenntnisreicher Schipper, sondern auch als ausgesprochener Gourmet erwies.

Von 1992 bis 2011 hatten Marlies und ich das außergewöhnliche Glück, 20 Winter das gleichnamige Haus „Jóia“ der Familie in Caniço de Baixo/Madeira zu bewohnen.

Mit der Zunahme einer unheilbaren Nervenkrankheit musste Klaus das Ruder von Haus und Schiff an seine Anke abgeben. Von Anke liebevoll aber vergeblich versorgt und gepflegt, suchte Klaus in dem Haus auf Madeira noch mehrere Jahre Linderung, bis ihm jetzt auch dort das Ruder aus der Hand genommen wurde.

Nun ist für Klaus Stichling ein langes und erlebnisreiches Seglerlog abgelaufen. Die SVAOe trauert um ihn. Seiner Ehefrau Anke und den vier erwachsenen Kindern gilt unser Mitgefühl.

Jürgen und Marlies Schaper

Die Mitgliederversammlung im April

Schöne und schreckliche Eindrücke aus der Karibik

In interessierter Erwartung dessen, was als Vortrag angekündigt war, kamen am Dienstag, dem 18. April, beachtlich viele Mitglieder und Gäste zur Mitgliederversammlung ins Clubhaus. Als es zu früher Stunde noch ziemlich leer im Saal war, erschienen die vorbereiteten Platten mit belegten Brötchen noch überdi-

mensioniert. Aber das gab sich bald. Der Lärm aus Begrüßungen und Rufen nach Getränken nahm zu, und auf den Platten wurde es übersichtlicher.

Der Vorsitzende Dr. Stephan Lunau begrüßte die Gekommenen zur letzten Mitgliederversammlung vor der Sommerpause. An Vereinsinternem hatte er wenig zu berichten: Er vermeldete, dass die Ausschreibung für die neu zu besetzende Stelle einer sportfachlichen Kraft in der Jugendarbeit nun in den SVAOe-Medien erscheinen wird. Der Beschluss zur Einstellung einer solchen Kraft war nach längeren Diskussionen zwischen einem Arbeitskreis, den Eltern, den ehrenamtlichen Trainern und dem Vorstand von diesem getroffen worden, nachdem die Satzung in den vergangenen Jahren diesbezüglich geändert worden war.

Stephan wies auf die vom 15. bis 17. Juni stattfindende Otterndorf-Wettfahrt mit Sommerfest in Otterndorf hin und regte gute Teilnahme an. Schließlich berichtete Stephan über den Stand unserer Vorarbeiten zum Inkrafttreten der Europäischen Datenschutz-Grundverordnung am 25. Mai 2018. Ein Arbeitskreis sei derzeit fleißig tätig. Die DS-GVO wird große Änderungen im Umgang mit persönlichen Daten bei uns zur Folge haben. Zwar besteht bereits eine Datenschutzrichtlinie in der SVAOe, aber die Vorgehensweise wird sich in Vielem ändern. Jede/r Einzelne wird aktiv einwilligen müssen, wenn und wie ihre/seine Daten verarbeitet werden. Das wird viel systematisches Denken und Arbeit in der Geschäftsstelle und bei den ehrenamtlich Tätigen zur Folge haben. Aber es dient dem Schutz unserer Mitglieder. Wir sollten es positiv sehen. Eine entsprechende Datenschutzerklärung der SVAOe wird rechtzeitig verab-



*Dagmar Ibe und Dietmar Segner nach ihrem Vortrag
(Foto: Tomas Krause)*

schiedet und veröffentlicht werden und die alte Datenschutzrichtlinie ablösen. Zurzeit wird auf jeder Versammlung, auch auf dieser, eine Einwilligungserklärung von den Teilnehmern/innen abverlangt. Das soll später einfacher werden. Eindeutig zum Höhepunkt des Abends wurde der Vortrag von Dietmar Segner und Dagmar Ibe. Beide waren vor sechs Jahren schon einmal vor einer Mitgliederversammlung aufgetreten, als sie über ihre damalige Reise mit „greyHound“ in die Karibik berichteten. 2017 brachen sie erneut in diese Richtung auf. Dietmar erläuterte einführend, dass sie diesmal nicht so viel über das Segeln, schon gar nicht über die Atlantiküberquerung berichten wollten, sondern mehr über die karibischen Inseln, über Ankerbuchten und Marinas, über Bevölkerung und Behörden, über Einkaufsmöglichkeiten, arme und reiche Inseln sowie die Folgen der letztjährigen Hurrikane. Das versprach viel und wurde gehalten.

Dagmar begann dann aber mit einer Vorgeschichte. Ein halbes Jahr vor der Abreise, als das Schiff 2016 noch im Winterlager im Hamburger Yachthafen lag, wurde dort ein Einbruch

festgestellt. Die gesamte Elektronik war sorgsam ausgebaut und entfernt worden. Offenbar hatte es den Dieben dort gefallen, denn sie hatten vom eingemachten Proviant gegessen und Zigarettensammel liegen lassen. Aber die Sache ging für die Übeltäter nicht gut aus. Ein Fahrzeug mit Diebesgut unbekannter Herkunft wurde an der östlichen Bundesgrenze bei einer Stichprobenkontrolle auffällig. Bei Nachforschungen stieß die Polizei auf den Einbruch in Wedel. Mithilfe einer DNS-Untersuchung der Zigarettensammel gelang es, die Fahrzeuginsassen als die Einbrecher zu identifizieren. Das Diebesgut ging an die rechtmäßigen Besitzer zurück. blieb natürlich noch der aufwendige Wiedereinbau und die Beseitigung der Vandalismusfolgen. Die Verhandlungen mit dem Versicherer waren ebenfalls nicht erfreulich.

Dietmar und Dagmar wechselten sich nun in ihrem Vortrag ab. „greyHound“ ist eine 48 Fuß (14,7 Meter) Aluminium Sloop, ein Berkemeyer Design von 2008. Die beiden Eigner segelten großenteils allein, hatten aber abschnittsweise immer mal wieder Freunde an Bord. Nachdem sie dem Berufsleben adjüs gesagt hatten, war ihr Plan, auf unbestimmte Zeit zu segeln, d.h. mit offenem Ende. Wie man weiß, sind solche Pläne schon öfter gescheitert, manche schon in Borkum, manche in der Südsee, manche durch vollständiges Verschwinden. Bei Dietmar und Dagmar ist so etwas nicht zu befürchten. Sie haben ein hervorragend geeignetes Schiff, genügend Erfahrung und sind gut ausgerüstet.

„greyHound“ wurde vor der Abreise einem gründlichen Werft-Refit unterzogen. Der Rumpf ist in naturbelassenem, jedoch geschütztem Aluminium sehr tropentauglich. Die Aufbauten wurden neu lackiert. Der Decksalon erhielt

einen abnehmbaren Himmel, die Sanitärzelle wurde erneuert, eine zusätzliche Elektrowinsch montiert und ein Passatsegelsatz angeschafft. Schließlich mussten die letzten beruflichen Dinge abgewickelt und Versicherungen abgeschlossen werden. Dann galt es, von Familie und Freunden Abschied zu nehmen.

Die Hinreise führte über Bayona/Spain und Porto Santo zu den Kanarischen Inseln. Hier schloss man sich der ARC+ Organisation an. Über die Kapverden ging es nach Rodney Bay/St. Lucia. Die Atlantik-Überquerung wurde als easy bezeichnet. Beide Eigner wollten sicher ankommen und wählten vorsichtiges Segeln. Nachts wurden klassische Passatsegel gesetzt. Die karibischen Inseln wurden ausgedehnt besucht, ohne dass über die einzelnen Segeletappen erzählt wurde. Stattdessen kamen Erfah-

rungen zur Sprache: Der Kühlschrank wurde defekt, ein Spi-Baum-Beschlag versagte, der Outborder gab seinen Geist auf, das mit einem Gummiboden ausgestattete Dinghi hielt den Druck nicht, und die LED-Posilampen hielten entgegen den Zusagen des Verkäufers nicht ihre Lebensdauer ein. Probleme gab es mit dem elektrischen Strom, zunächst mit den verschiedenen Steckerformen, dann mit der amerikanischen 60-Hertz-Wechselspannung, den die in Europa neu eingebaute Waschmaschine nicht vertrug. Auch die Telekommunikation ist nicht problemlos. Die Mobilfunkkosten sind, außer auf den französischen und damit an Europa angebundenen Inseln sehr hoch. Aber, sagte Dietmar: „Ein Leben ohne Internet ist (fast) nicht möglich.“ Selbst so banale Dinge wie das Haarschneiden bergen Überraschungen. Entweder findet

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

man keinen Frisör, oder er hat horrenden Preise. Sie entschieden sich zu der Methode „Mach es selbst“.

Erschütternd waren die Bilder von den Folgen, die die tropischen Wirbelstürme „Maria“ und „Irma“ hinterlassen hatten. Die ohnehin extrem armen Inselstaaten mussten teilweise völlige Zerstörung hinnehmen. Die Wälder waren verwüstet, Wanderwege unpassierbar. Überall lagen Wracks, teils auf Klippen, größtenteils aber auf das Land geworfen. Dietmar sagte: „Katamarane haben gute Flugeigenschaften.“ Man sah sie über Kopf weit im Innern liegen. Viele Bars und Restaurants hatten noch geschlossen. Behördengebäude, z.B. für das Einklarieren, waren nicht mehr vorhanden. Es wird davon berichtet, dass im Charterparadies Karibik 3000 bis 5000 Charterschiffe zerstört wurden. Auf St. Martin, British Virgin Islands und Guadeloupe ist das Chartergeschäft um 20 bis 70 Prozent eingebrochen, dagegen auf dem verschonten Martinique um 99 Prozent und auf den Bahamas um 135 Prozent angewachsen.

Sonne und Salzwasser fordern ihren Tribut. Dietmar und Dagmar mussten einmal monatlich ihr Unterwasserschiff tauchend mit dem Spachtel reinigen. „Jedes Metall korrodiert, jeder Kunststoff wird von den UV-Strahlen zerfressen“, sagten sie. Sonnenschutz über dem Cockpit ist unerlässlich. Das Rigg muss immer wieder gecheckt werden.

Dramatisch waren die Bilder vom Schwell in den Ankerbuchten. Im Winter erzeugen die von West nach Ost ziehenden Sturmtiefs im Nordatlantik hohen Seegang, der als Dünung bis zu den karibischen Inseln weiterläuft. Dort bricht er im Flachwasser und läuft als gefährlicher Schwell auf die Strände und in die Buchten, selbst auf

der Rückseite der Inseln. Häufig ist ein Anlanden gar nicht möglich.

Dietmar und Dagmar berichteten auch von manchen gelinde gesagt Unschönheiten im Paradies. Die Bürokratie beim Ein- und Ausklarieren sei nicht zu überbieten. Outborder sollte man sehr gut sichern, sonst würden sie gerne mal geklaut. Von Überfällen wird immer wieder berichtet. In Puerto Rico sind gerade die schönsten Plätze wegen extrem lauter Partymusik nicht zu ertragen. Die Zuhörer waren von Dietmars und Dagmars lockerem und informativem Vortrag begeistert. Sie führen zwar kein weblog, aber man kann ihren Weg auf www.sy-greyhound.de verfolgen. Nach ihrer Rückkehr an Bord wird es über Turk und Caicos Islands zu den Bahamas, später nach New York, New England und bis zum Ende der Hurrikansaison in die Chesapeake Bay gehen. Den Winter werden sie in der Karibik verbringen. Wie es dann weitergeht, ist noch offen. Wir werden es erfahren und wünschen viel Glück und gute Reise.

GAN

Gründungsfest

Jedes Jahr um ein Jahr älter

Die meisten Menschen begehen ihren jährlichen Geburtstag auf irgendeine besondere Weise. Meistens laden sie Freunde zu einer Feier ein. Bei der SVAOe ist das nicht anders. Am 5. April 1905 wurde die Seglervereinigung Altona-Oevelgönne von 12 Herren in der Wirtshaft „Zur Erholung“ in Oevelgönne ins Leben gerufen. Das war ihre Geburt. In diesem Jahr ist sie also 113 Jahre alt geworden. Sie ist nicht nur größer geworden, sie besitzt auch ein eigenes Haus, und sie zeigt keinerlei Alterser-

scheinungen. Ihren Geburtstag zu feiern, hat sie also allen Grund.

Der Vorsitzende Dr. Stephan Lunau hatte zur Feier am Freitag, 6. April, ins Clubhaus eingeladen. Es sollte gut gegessen und getrunken werden, Reden sollten gehalten und die Fahrtenauszeichnungen sollten vergeben werden. Ein schönes, nicht überfrachtetes Programm stand an. Eine große Beteiligung an Gästen hätte erwartet werden können. Aber es kam etwas anders. Bereits beim Eintreten in den Saal bemerkte man, dass die Tische zwar sehr hübsch dekoriert, aber auch „auf Lücke“ gestellt waren. Das war geschickt gemacht, täuschte aber nicht darüber hinweg, dass die Zahl der Angemeldeten und Gekommenen übersichtlich war. Vorsichtshalber hat der Berichterstatter nicht die Köpfe gezählt. Dass der Abend dennoch ein angenehmer wurde, ist den sich rege austauschenden Gästen und dem Gebotenen zuzurechnen.

Stephan begrüßte die Anwesenden mit einer launigen Rede. Insbesondere begrüßte er als Ehrengäste Werner Trapp und Frau. Werner ist Vorsitzender des Segelclubs Eckernförde und als solcher der Verpächter unserer dortigen Hafen- und Reede-Anlage. „Nebenbei“ ist er seit bald 50 Jahren Mitglied in der SVAOe und vielen aus früheren Jahren in bester Erinnerung. Er hatte Stephan zum Neujahrsempfang des SCE eingeladen, was jener damals leider nicht wahrnehmen konnte, sich aber dennoch mit der jetzigen Einladung zum Gründungsfest revanchierte. Stephan hoffte, dass die geringe Zahl der Teilnehmer/innen die Fröhlichkeit nicht beeinträchtigen möge. Sein Wunsch ging in Erfüllung. Weiterhin kündigte er als Gast Jens Cornelsen an, der einige kleine Filme von den J-Boat-Regatten mitgebracht hatte. Das war uner-



Stephan Lunau eröffnet das Gründungsfest

wartet und führte später zu großer Begeisterung. Es gab zunächst Getränke, dann eine wunderbare vegetarische Suppe und ein Fisch- oder Fleischgericht. Die Tischgespräche kamen nicht zu kurz. Wie bereits gewohnt, waren es Mitglieder der Jugendabteilung, die den Service übernommen hatten und die Gäste mit Freundlichkeit und Aufmerksamkeit bedienten. Das wurde mit großer Anerkennung aufgenommen. Auch wurde mit Freude bemerkt, dass die gewohnte Barfrau Sabine wieder hinter dem Tresen wirkte, obwohl sie inzwischen in Blankenese ein eigenes Café übernommen hat. Sie hat dort jedoch einen Partner und nimmt sich für uns gerne frei. Stephan hatte nach dem Hauptgang eine Pause verordnet. Da sollten die Fahrtenpreise vergeben werden, und so geschah es. Allerlei Silber war auf der Anrichte aufgebaut. Zunächst kamen die „normalen“ Fahrtenpreise an die Reihe. Das sind die Auszeichnungen für Fahrten, die in irgendeiner Weise etwas Besonderes darstellen und nicht für festgelegte Wanderpreise in Betracht kommen.

Fahrtenpreise erhielten Elske und Hartmut Pflughaupt („Ratokker“) für ihre Tour nach Ostschweden bis Arholma, Cathrin und Thomas



Ehregast aus Eckernförde: Werner Trapp (li.)



Ein seltener, aber gern gesehener Gast: Jens Cornelsen (re.)



Ein Fahrtenpreis für Hartmut Pflughaupt...



... einer für Thomas Schaper...



... einer für Birke Hartl und Wolfgang Mackens



Wolfgang zeigt den neuen „Fotogen-Preis“



Der „Niederelbe-Preis“ geht endgültig an Georg Pulver



„Lofoten-Rudi-Preis“ für „Penguin Café“

Schaper („(T)Raum“) für eine sportliche Reise nach Norwegen und Schweden und Birke Hartl und Wolfgang Mackens („Wikinger“) für ihre Hollandfahrt. Als Wanderpreise gingen der Niederelbpreis für die weiteste Reise eines Bootes unter acht Metern an Georg Pulver („Spanvogel“), der Lofoten-Rudi-Preis für die weiteste Reise innerhalb eines normalen Urlaubs an Achim Müntzel, Till Pomarius und Nils Haack („Penguin Café“) und der Kommodore-Preis für die größte seeseglerische Leistung an Tobias Haas („Rode Zora v. Amsterdam“). Der Motorbootpreis wurde nicht vergeben. Dagegen war plötzlich ein neuer Preis in der Welt. Wolfgang Mackens, der gern mit seiner Kamera auf Motivsuche geht, hatte sich den „Fotogen-Preis“ ausgedacht für die sich am fotogensten darstellende Yacht, die er auf die Platte bannen konnte. Das war diesmal die „Luise“ von Stephan Lunau. Es gab viel Beifall und eine unangekündigte Rede. Achim Müntzel ließ eine Eloge über die SVAOe von Stapel. Er freute sich, in einem so tollen Verein zu sein, der seit Jahrzehnten seinen Grundsätzen treu bleibe, in dem großartige seglerische Leistungen erbracht würden und Geselligkeit, Anerkennung und Austausch stattfänden. Immer wieder würden sich Nachfolger für die Ehrenämter finden, so dass Kontinuität gegeben sei. Auch für diese Worte gab es Beifall. Man hört sich ja gerne selber gelobt werden. Nach den Fahrtenpreisen wurde zum Nachtschisch gebeten. Ralph Rainsborough hatte ihn angefertigt und stieß auf rege Nachfrage. Obwohl der Hunger gestillt war, gingen diese Leckereien noch rein. Danke, Ralph! Und dann kam so etwas wie ein Höhepunkt. Unser jüngst mit der goldenen Ehrennadel gekürtes Mitglied Jens Cornelsen war mit ein paar



Die Jugend nach ihrem Einsatz: Philine, Paul und Peter (v.li.) (Fotos: Tomas Krause)

kleinen Filmen im Gepäck gekommen, um uns in die ganz große Welt des extravaganten Segelns mitzunehmen. Geld alleine reicht nicht, um dieser Welt anzugehören. Man muss schon eine J-Class-Yacht besitzen. Davon gibt es nur sieben auf unserem Planeten, und alle sind entweder in England als Wracks aus dem Schlick geborgen und zu neuem Glanz erstanden oder in den USA nach alten Plänen neu erbaut. Die unvergleichliche Elizabeth Meyer hatte als erste den Mut, mit unvorstellbarem Aufwand die alte „Endeavour“ wieder erstehen lassen. Ursprünglich war die J-Class in der Nachfolge der gigantischen Gaffelschoner entstanden, die bis dahin um den America's Cup stritten. 1934 schlug „Rainbow“ (US) „Endeavour“ (GB), 1937 „Ranger“ (US) „Endeavour“ (GB). Damit war auch schon die Zeit dieser gewaltigen, 39 bis 43 Meter langen Einmaster beendet, die nach einer Konstruktionsformel entworfen wurden. Heute mag es mehr Boote dieser Klasse geben, als damals gleichzeitig in Betrieb waren. Aber mehr dürften es auch wohl nicht werden. Es ist ein höchst exklusiver Club. Man trifft sich jährlich zu einer Regattaserie an den berühmtesten

Segelsportplätzen der Welt. Bei einer Besatzung von 30 Profis, alles weltbekannte Namen, werden bis zu fünf Gäste mitgenommen. Jens, der mit seiner vor 40 Jahren begründeten Consulting- und Managementfirma für große Yachten weltweite Kundschaft pflegt, nimmt an solchen Regatten auf „Topaz“ teil. Seine drei Filme waren aus St. Barth, Bermuda und Newport/Rhode Island. Man kann nicht annähernd beschreiben, welchen Eindruck diese riesigen, durch äußerste Eleganz geprägten Segelyachten beim Betrachten hinterlassen.

Die Zuschauer waren entsprechend beeindruckt und spendeten reichlich Applaus. Wenn auch sonst der Abend mit Mühe und Sorgfalt vorbereitet, aber ein wenig wie üblich abgelaufen war, so erhielt er durch die J-Class-Filme den Anspruch des Außergewöhnlichen. Die Bilder hielten vor, die Gespräche darüber wohl auch.

GAN

Die Ehrung der Jubilare

Eine angemessene und würdige Veranstaltung mit etwas Neuem

Früher war alles anders. Zum Beispiel wurden langjährige Vereinsmitglieder für ihre Treue auf dem Gründungsfest ausgezeichnet. Dieser Anlass passt natürlich durchaus für so eine Ehrung, aber es wurde doch in erster Linie mit langen Reden der eigene Verein geehrt, es wurde ausführlich gegessen, und man hatte sich immer sehr viel zu erzählen. Die Würdigung der Jubilare kam etwas kurz.

Seit einigen Jahren hat der Vorstand das Verfahren geändert. Es wird ein gesonderter Abend ausgesetzt, der zwischen der Jahreshauptver-

sammlung und dem Gründungsfest liegt, um nur die Jubilare zu ehren und sie nicht „am Rande“ in eine Tagesordnung zu zwängen. Das war eine weise Entscheidung. Wer über Jahrzehnte unserer Vereinigung die Treue gehalten hat, dem gebührt zum Ehrentag auch eine besondere Würdigung.

Am 23. März, einem Freitag, trafen sich die eingeladenen Jubilare/Jubilareinnen samt ihrer Begleitung mit Vorstandsmitgliedern, Mitgliedern des Ältestenrats und Freunden, die gerne dabei sein wollten. Lassen wir es 40 Personen gewesen sein; der Berichterstatter hat nicht nachgezählt. Festlotsin Dörte hatte den Clubhaussaal angenehm locker mit Tischen zu je sechs Stühlen ausgestattet und geschmackvolle, frühlinghafte Tischdecken aufgelegt. Als Appetitanreger war für verlockende Dipsps gesorgt. Das Redepult (man beachte, dass der Berichterstatter die aktuellen Wendungen geschlechtsneutraler Sprache verstanden hat. Rednerinnen traten übrigens nicht ans Pult) war wiederum an die Mitte der Südwand platziert. Dadurch waren alle „näher dran“.

Zur Begrüßung wurde ein Glas Sekt gereicht; wer sich an den Tischen noch nicht kannte, machte sich bekannt; den Dipsps wurde zugesprochen. Als dann mehr und mehr Teilnehmer/innen eintrafen, gefiel doch einigen die separate Sitzordnung nicht. Was tun Deutsche in solchen Fällen? Sie rücken Tische zusammen. So geschah es auch hier. Was zusammen gehört, soll auch zusammen sitzen. Das schön vorbereitete Bild wurde zwar gestört, aber letztlich gefiel die spontane, unordentliche Platzwahl allen besser. Der Vorsitzende Dr. Stephan Lunau begrüßte die Gekommenen und freute sich, dass die meisten Jubilare der Einladung gefolgt waren. Er überraschte weiterhin die Anwesenden mit einem

neuen Vorgehen, das er erläuterte. Am 25. Mai erhält die Europäische Datenschutzgrundverordnung Gesetzeskraft. Zum Schutz persönlicher Daten sind dann ungewohnte Maßnahmen im Umgang mit den Mitgliedern und bei der Berichterstattung von Veranstaltungen erforderlich. Eine Arbeitsgruppe in der SVAOe erarbeitet gerade einen Vorgehenskatalog. Heute wolle man schon mal mit Neuem beginnen, sagte Stephan. Es werde eine Liste herumgehen mit einem Eingangstext, wie mit Fotos und Namensnennungen bezüglich von Veröffentlichungen in den SVAOe Nachrichten und auf der Homepage umgegangen werde. Jede/r, die/der damit einverstanden sei, möge bitte unterschreiben. Wer es unterlasse, bleibe unerwähnt.

Kaum hatte man sich von dieser Ankündigung erholt und wohl auch die Liste unterschrieben, als Dörte und Elske Platten mit appetitlichen Häppchen an die Tische brachten. Ralph, man hatte ihn schon mit roter Schürze in der Küche hantieren sehen, hatte meisterhaft vorbereitet. Es schmeckte, stärkte, hinderte nicht bei der Unterhaltung und beförderte den Genuss von Getränken. Sehr angenehm.

Endlich war es soweit. Die Verleihung der Ehrennadeln konnte beginnen. Zunächst kamen die „**Silbernen**“: Wiebke Kristina Kaiser, Klaus Riecken, Felix Schnor, Ute Zabel (geb. Gallbach).

Dann folgten die „**Goldenen**“: Gustaf Adolf L. Bursch, Jens Cornelsen, Henning Heuer, John



WEGENER JACHTWERFT

IHRE YACHT IN GUTEN HÄNDEN

NEUBAU · REPARATUR · RESTAURIERUNG · WINTERLAGER

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



Vor den Ehrungen: Gespräche



Der Kommodore und Ehepaar Bursch



Zu Beginn: Häppchen zum Appetitanregen



Dann: Schnittchen zum Sättigen



Stephan Lunau eröffnet die Ehrungsfeier



25 Jahre: Klaus Riecken



25 Jahre: Ute Zabel (Gallbach)



25 Jahre: Wiebke Kristina Kaiser



25 Jahre: Felix Schnor



50 Jahre: Gustaf Adolf L. Bursch



50 Jahre: Jens Cornelsen



50 Jahre: Henning Heuer



50 Jahre: John Carsten Heuer



50 Jahre: Norbert Suxdorf



50 Jahre: Kai Jancke

Carsten Heuer, Kai Jancke, Norbert Suxdorf. Sechs Jubilare/Jubilarinnen konnten leider nicht erscheinen und erhalten ihre Ehrennadeln auf dem Postweg.

Für jeden der Jubilare/Jubilarinnen war vom Ältestenrat ein Laudator ausgesucht worden, der die/den zu Ehrende/n gut kannte und gemeinsame oder bekannte Erinnerungen, häufig gewürzt mit Anekdoten, und den seglerischen Lebenslauf vortrug. Man staunte mehrfach, wohin das Segeln manche geführt hatte. Bekanntes und Unbekanntes tat sich auf. Alle hörten gespannt zu, und man darf sagen, dass es sowohl den zu Ehrenden als auch den Zuhörenden gefallen hat. Es war eine angemessene und würdige Veranstaltung. GAN

Die Mitgliederversammlung im März

Schönes Reisen in Norwegen

Schon auf der vorangegangenen Jahreshauptversammlung und auch auf dieser „normalen“ Mitgliederversammlung war das Wetter ungemütlich. Es kamen weniger Mitglieder als üblich. An den Filmen der Märzversammlung, so meint der Chronist, hätten mehr Zuschauer ihr Vergnügen finden können. Aber das weiß man ja erst hinterher, bzw. man weiß es gar nicht, da man ja nicht dabei war. Aber der Reihe nach. Stephan Lunau eröffnete die Versammlung mit der Bemerkung, dass es außer der routinemäßigen Ansetzung zwei Anlässe für die Zusammenkunft gäbe: einen satzungsgemäßen und einen interessanten. Der satzungsgemäße Anlass bezieht sich auf den Passus, dass die Besetzung der

nicht zu wählenden Obleute und Beiräte in der auf die Jahreshauptversammlung folgenden Mitgliederversammlung bekanntgegeben werden muss. Stephan verkündete, dass die Besetzung fast unverändert zum Vorjahr sei. Ausnahmen: Im Regattaausschuss folgt Jutta Behl auf die ausgeschiedenen Kersten und Gunda Lembcke, und im Geselligkeitsausschuss ist Ralph Rainsborough hinzugekommen. Er hat ja ohnehin schon länger dort mitgewirkt.

Der Erste-Hilfe-Kurs am 27.3.18 würde die Schwerpunkte Sofortmaßnahmen und Reanimation betreffen. Dabei würde auch die Anwendung des Defibrillators, der neuerdings im Haupttreppenhaus angebracht ist, geübt werden. Einige zusätzliche Teilnehmer am Kurs seien noch erwünscht. Dieser Tagesordnungspunkt wird hier nur der vollständigen Berichterstattung halber erwähnt, denn zum Erscheinen dieser Nachrichten ist der Termin längst verstrichen.

Dann leitete Stephan zum zweiten Anlass des Abends, dem interessanten, über. Unser Ehrenmitglied Achim Müntzel, Eigner einer Yacht vom Typ Colin Archer, hatte seinen jungen Mitsegler/Mitseglerinnen mehrfach sein Schiff für Reisen nach Norwegen überlassen. Das war nicht nur großzügig, sondern zeugt auch von Vertrauen. Allerdings weiß Achim natürlich, wem er sein Schiff zur Verfügung stellt. Sie segeln nicht nur einfach bei ihm mit, sondern sind auch erfolgreiche Regattasegler/innen auf J/24-Booten.

Achim stellte zunächst mit Worten und Bildern seine „Penguin Café“ vor. Der für seine charakteristischen, schwerwettertauglichen Rettungs-Segelboote berühmte Colin Archer hatte auch einige Segelyachten entworfen, die seinen Rettungsbooten zumindest über Wasser



Die Mannschaft der „Penguin Café“

ähnlich waren. Nach dem Riss einer solchen Yacht, die 1896 gebaut worden war, aber im 20sten Jahrhundert in einem Hurrikan in der Karibik verloren ging, ließ sich Achim 1996 ein eigenes Schiff bauen. Es ist 15,30 Meter lang und trägt 110 Quadratmeter Segelfläche. Man konnte schöne Bilder des stabilen Rumpfs vom Bau in Gauensiek sehen. Im Hamburger Yachthafen war lange sein Liegeplatz. Achim segelt es mit meist jüngeren Mitseglern dort, wo es hingehört, nämlich auf der Nordsee.

Till Pomarius, Achims „Bestmann“, berichtete daraufhin zusammen mit Mitsegler Nils Haack von zwei Reisen in Norwegen mit der „Penguin Café“. Beide Reisen, die erste ging von Risør/ Norwegen nach Mels/Dänemark, die zweite von Kragerø/Norwegen nach Kristiansand, wurden im Wesentlichen mit selbst gedrehten Filmen dargestellt. Jeweils vier junge Leute unter Tills Führung waren an Bord. Selten hat man so lustiges, junges Volk ein doch recht großes und Kraft und Kenntnis erforderndes Schiff mit so viel Lockerheit in teils engsten Gewässern

segeln gesehen. Die Filme waren „aus der Hüfte geschossen“ und zeigten im Wesentlichen das unbeschwerte Leben an Bord. Das machte Spaß zuzusehen. Feriensegeln auf einem Klassiker mit Petroleumherd, Gaffelsegel, Bindereff und langem Klüverbaum, Festmachen an Schären mit Heckanker, Grillen und Baden. Man konnte neidisch werden.

Die Zuschauer dankten mit kräftigem Applaus. Fragen ergaben sich nicht, so selbsterklärend wurde alles dargestellt.

GAN

Die SVAOe-Altjunioren lieben es „Klassisch und mit Rum“

Ein Besuch in Flensburg mit seinen Sehens- und Trinkenswürdigkeiten

Am Mittwoch dem 14. März 2018 machten sich ab S-Bahnhof Klein Flottbek 35 Altjunioren und Freunde auf, der Rum-Stadt Flensburg einen Besuch abzustatten. Wir hatten uns vorgenommen, dem Holzbootbau auf der Werft von Robbe & Berking mit dem angeschlossenen „Yachting Heritage Centre“ näher zu kommen, rustikal zu speisen und natürlich etwas über Rum zu erfahren.

Es war ein Bus gechartert worden, und so ging es um acht Uhr morgens fröhlich los. Der Ausstellungsleiter Martin Schulz empfing uns freundlich. Dann erlebten wir eine große Überraschung. Herr Oliver Berking stand plötzlich da und übernahm die Führung. Besseres hätte uns nicht passieren können. Nicht unerwähnt möchte ich lassen, dass man seitens der Museumsführung der SVAOe sehr zugetan war wegen der Zurverfügungstellung von vier A-Klasse-

Modellyachten zu Ausstellungszwecken, die in der Eingangshalle sehr präsentabel aufgestellt waren (siehe SVAOe Nachrichten 1-2018).

Dann legte sich Oliver Berking ins Zeug. Seine Leidenschaft gilt den „klassischen“ Yachten, d.h. den in Einzelbauweise handwerklich in Holz gebauten und vor der Computerzeit entworfenen Booten. Insbesondere sind es die 12m R-Yachten, die es ihm angetan haben.

Zunächst erläuterte Oliver den Gründungsgedanken seines „Yachting Heritage Centres“. Hier ist ein Ausstellungsgebäude für den klassischen Yachtsport entstanden. Es ist bewusst kein Museum, sondern dient laufenden Ausstellungen rund um das Thema. Boote werden kaum mal zu sehen sein, sondern Dokumente aller Art, Bilder, Filme usw. Im Obergeschoss befindet sich die nach seinen Worten weltgrößte Sammlung yachtsportlicher Bücher und Zeitschriften. Neben den erwähnten Modellbooten sah man tatsächlich nur eine und die nur vorübergehend ausgestellte Original-Segelyacht. Es war die wunderbar instandgehaltene Hansajolle aus dem Besitz von Günter Ahlers, dem ehemaligen Chefvermesser des DSV. Es ist ein Schmuckstück ersten Ranges, regelmäßig auf Regatten zu sehen, allerdings in moderner Bauweise, was nur auf den zweiten Blick zu sehen ist. Der Grund der Präsentation war der, dass den Deutschen nach dem Krieg von den Siegermächten der Bau von Booten mit mehr als sechs Metern Länge nicht erlaubt war. Henry Rasmussen entwarf daher die „Hansajolle“ mit genau diesem Grenzmaß.

Dann erklärte Oliver die Entwicklung der Vermessungsformel der 12m R-Rennyachten, die Ende der Dreißigerjahre zum Bestreiten der „America's Cup“-Wettfahrten gewählt wurden,

nachdem die J-Class-Yachten zu teuer geworden waren (siehe den Bericht „Gründungsfest“ in diesen Nachrichten).

Dann erlebten die Altjunioren ein Feuerwerk an Enthusiasmus von Oliver, das nicht zu überbieten war. Zu jedem Boot auf den ausgestellten Fotos gab es eine Geschichte, und es sickerte durch, dass die Amerikaner inzwischen neidisch sind, dass so viele Zwölfer hier in Deutschland segeln. Wir wurden nur so bombardiert mit Namen berühmter Zwölfer aus vergangenen Jahren. Wir wurden durch drei Hallen geführt, die eigentlichen Werfthalle und die Winterlagerhallen. Am interessantesten war ein über Kopf liegender Neubau eines Zwölfers in der Werfthalle. Neubau? Oliver erläuterte, dass er die Reste der „Jenetta“, eines Alfred Mylne Designs von 1939, einschließlich der Zeichnungen in Vancouver erworben habe, um das legendäre Schiff neu entstehen zu lassen. An ihm wurde gerade ge-



Peter Kaphammel verteilt Osterhasen im Bus



In der Halle des YHC mit Hansajolle „Circe“



Im YHC: Die (frühere) Konstruktionsformel der Zwölfer



In der Werfthalle: Die legendäre „Vim“



„Jenetta“ entsteht neu



Der geschäftete Mast



Die Bibliothek in der oberen Halle



In Hansens Brauerei



Auf dem Hof: Johannsens Rumfabrik (Fotos: Tomas Krause)

arbeitet. Der Bau stand in seinem Gerippe aus Holz- und Metallspanten. Man sah schon die endgültige Form vor Augen. Als Nächstes würde man mit der Beplankung beginnen. Das Holz dazu, der aufgeschnittene Mahagonistamm, lag daneben. Es war ein Genuss, dieses Holz zu sehen und anzufassen. Von einem Podest aus konnten wir dann die Schmuckstücke in der Halle auch von oben betrachten, eindrucksvoll im Stil des vorherigen Jahrhunderts mit Charme, Klassik und Ästhetik. Wo gibt es – dank Oliver Berking – eine solche Ansammlung und Bewahrung von Zwölfern noch irgendwo?

Ein weiteres Highlight war die Demonstration des Erhalts eines gebrochenen Zwölfer-Masts aus kanadischer Fichte („Silver Spruce“). Er war so sauber geschäftet, dass man alt von neu nicht unterscheiden konnte. Mit viel Ehrfurcht vor den Zwölfern ging es dann zum Mittagstisch in „Hansens Brauerei“ auf der gegenüberliegenden Seite der Förde.

So hatten wir eine gute Grundlage, um uns in das nächste Abenteuer zu begeben, die Rum-Verkostung. Ein kleiner Verdauungsspaziergang brachte uns zu Johannsens Rumfabrik, eine der letzten verbliebenen Fabriken in der Rumstadt. Wir enterten in einem Hinterhof eine Wendeltreppe hoch und kamen in einen kleinen Raum für 32 Personen. Eine Propagandistin für Rum empfing uns, die uns in launiger Weise die Entstehungsgeschichte des karibischen Rums erklärte, uns zwischendurch mehrere Rumsorten kredenzte und letztlich die verschiedenen Produkte von Johannsen vorstellte.

Flensburg wurde groß durch das „Verschneiden“ von Rum. Aus der Karibik kam der Rum mit 80 % Alkoholgehalt, jedoch nach dem Ersten Weltkrieg wegen der hohen Zölle nur in sehr ge-

ringen Mengen. So wurde er stark verdünnt und mit Monopolsprit wieder auf Trinkstärke heraufgesetzt. Daran gewöhnten sich Flensburger und tranken „Verschnitt“, auch als die Zölle sanken. Nach dem dritten Gläschen wurde die Stimmung der Altjunioren/innen fröhlich, und so gingen wir in die Produktion. Hier sahen wir den Chef Martin Johannsen selber bei der Arbeit mit seinen Angestellten, die jährlich etwa 95.000 Flaschen Rum erzeugen. Eindruck machten die Holzfässer, die für die Nachreife verschiedener Sorten benutzt werden.

Anschließend wurden die Altjunioren/innen zur eigenen Freizeit entlassen, für einige der schnelle Weg ins Café, für andere ins Schiffahrtsmuseum/alte Werft. Alle fanden sich um 18:00 Uhr wieder rechtzeitig zur Rückfahrt gen Hamburg ein. Ein ereignisreicher Tag, rundum voll mit Eindrücken, ging zu Ende.

Peter Kaphammel

Informationen aus dem Hamburger Yachthafen

Die Winterlager-Hallenausschuss-Sitzung und die Jahreshauptversammlung

Jedes Jahr im März treffen sich die Hallenbeauftragten der Vereine mit dem Geschäftsführer Herrn Waage und den Hafenmeistern zu einer Informationssitzung. Im April findet die Jahreshauptversammlung der Mitglieder der HYG statt, also der Vereinsvorstände. Hier werden Entscheidungen getroffen. Wir fassen die Ergebnisse beider Sitzungen zusammen: Der Yachthafen wurde im Winter wie in jedem Jahr mit Hilfe des Hydroinjektions-Verfahrens durch die „Akke“ auf Solltiefe gebracht. Der in den letzten Jahren beobachtete verstärkte Sedi-



Der neue Kiosk beim Tankponton (Foto: Pflughaupt)

menteintrag an einigen Stellen im Hafen wird von der HYG sehr genau beobachtet, dokumentiert und bei HPA angezeigt.

Es wurden weitere Handkarren angeschafft, so dass jetzt insgesamt rund 100 Karren zur Verfügung stehen.

Bei den Hafenwarten kann auf der Kranbrücke jetzt ein Starthilfe-Booster und ein Kompressor ausgeliehen werden.

Das Yachthafenfest soll wieder am 1. September-Weekend in Halle 2 mit Flohmarkt in Halle 4 stattfinden.

Vor der Halle 3 stehen jetzt drei Container. Zwei dienen den Jugendabteilungen der Vereine als Umkleieräume. Im dritten Container stehen den Seglern in der Saison Münzwaschmaschine und Müntztrockner zur Verfügung.

Die „Mastwiese“ westlich der Halle 2 wurde gepflastert. Der ausschlaggebende Gedanke für diese Maßnahme war, dass die Rasenfläche immer sehr vom Regen durchweicht war und die Mastkarren sich schlecht bewegen ließen. Ebenfalls wurde so die Standfestigkeit der Böcke erhöht.

Der große Mastkran hat ein neues Stellrad und ein neues Getriebe erhalten.

Es wurde ein zweites Arbeitsboot für schnelle Hilfe, Rettung und Reparatur angeschafft.

Bei dem extremen Niedrigwasser im März wurden die Pfähle an den Stellen begutachtet, die normalerweise immer unter Wasser sind. Leider sind sie mittlerweile arg mitgenommen, so dass hier in naher Zukunft Handlungsbedarf besteht. Gleiches gilt für eine ganze Reihe von Schlengeln. In der Woche vor Ostern ging auch prompt schon mal ein Schlengel der Ostanlage fast auf Tiefe, konnte aber von den Hafenmeistern noch gesichert werden und wurde am Ostersonnabend mit Hilfe eines Tauchers in zwei Teile zerlegt und an Land geholt.

Bei der Tankstelle gibt es jetzt einen Kiosk für Waren des täglichen Bedarfs. Frische Brötchen und Brot gibt es am Wochenende auf Vorbestellung am Vortag bis 19:00 Uhr.

Nachdem die Mitgliedsbeiträge und Mieten für die Wasserliegeplätze seit 1994 unverändert sind, hat die Jahreshauptversammlung der HYG am 26.4.2018 folgenden Erhöhungen einstimmig zugestimmt: Jährlicher Mitgliedsbeitrag in 2019 = 95,- € (Erhöhung 17,30 €), ab 2020 = 117,60 € (weitere Erhöhung um 22,60 €). Liegeplätze mit einem Stromanschluss von 6 Ampere ab 2019 = 17,44 €/m² (Erhöhung um 1,34 €/m²). Liegeplätze mit einem Stromanschluss von 10 Ampere ab 2019 = 19,40 €/m² (Erhöhung um 1,50 €/m²). Liegeplätze mit einem Stromanschluss von 16 Ampere ab 2019 = 21,82 €/m² (Erhöhung um 1,72 €/m²).

Die Erhöhung der Beiträge und Liegeplatzgebühren ist aus Sicht der HYG notwendig, da in den nächsten zehn Jahren auf Grund des Alters der Anlage ca. 1 bis 1,5 Mio € in die Instandhaltung für Schlengel und Pfähle investiert werden müssen. Außerdem wird angestrebt, dass die

HYG innerhalb der nächsten 12 Jahre schuldenfrei sein soll.

Alle anderen Aufnahmegebühren, Investitionsumlagen, Mietvorauszahlungen und Winterlagerplatzmieten bleiben unverändert.

Die Parkplätze im Polder werden zunehmend von Touristen genutzt, die diese Fläche gegenüber den kostenpflichtigen Parkplätzen der Stadt Wedel am Strandbaddamm bevorzugen. Dieses Problem wurde von der SVAOe auf der Jahreshauptversammlung angesprochen und erhielt sofort Unterstützung von Vertretern anderer Vereine. Der Vorstand der HYG hat dieses Thema als „Hausaufgabe“ mitgenommen.

Die Einrichtung eines WLANs scheitert an der mangelhaften Infrastruktur: Bis zum Hafen wären ca. 1,5 km Glasfaserkabel zu verlegen (Kosten 100,- €/m). Dieser Aufwand erscheint unverhältnismäßig hoch, insbesondere angesichts leistungsfähiger Mobilfunknetze. Hartmut Pflughaupt (nach Berichten von Michael Albrecht und Dr. Stephan Lunau)

Pünktlich heißt noch lange nicht zur rechten Zeit

Am Elbe-Auftakt-Wochenende gelangen drei Wettfahrten

Sonnabend früh, 28. April. Die Sonne schien, und es wehte eine passable südwestliche Brise, die einen Op-un-dool-Kurs bis nach Juelssand und zurück versprach. Pünktlich zum Regattastart aber verschwand die Sonne hinter den Wolken.

Besonders pünktlich wollten die Regattateilnehmer des ersten Starts über die Linie. Aber deren Uhren gingen wohl etwas anders als die Uhr der





Wettfahrtleitung, und so durften alle Teilnehmer dieses Starts noch einmal ihre beste Startposition einnehmen. Beim zweiten Mal klappte es dann auch.

Pünktlich zum Regattastart kam dann auch die „Bürgermeister Weichmann“ nebst „WS62“ und begleitete uns die ganze Wettfahrt. Gegen die Tide ging es an der Nord elbab zur Tonne 110 vor Juelssand und von dort aus auf die andere Elbseite zur Tonne 107 auf der Twielenfleth-Reede. Pünktlich kam ein großes Handelsschiff just in diesem Moment elbab. O-Ton Marcus Boehlich: „Vor den Augen der Wasserschutzpolizei einem 300m-Schiff vor den Bug laufen zu wollen, ist keine gute Idee! Danke, dass der Hinweis des Schlauchbootes angenommen wurde.“ Nach einem kleinen Schlenker vor Twielenfleth segelte das Feld ohne weitere Behinderungen elbauf ins Ziel vor dem Hamburger Yachthafen.

Pünktlich zum Ende der Regatta klarte der Himmel wieder auf und die Sonne schien. Die Fotografen auf den Begleitbooten hätten sich lieber eine umgekehrte Reihenfolge des Wettergeschehens gewünscht. Dann meldete sich die Waschpo noch einmal über Funk. Wieder O-Ton von Marcus: „Die Waschpo hat eben noch einmal angerufen und sich für die hervorragende Regattaorganisation bedankt. Das Lob geht in Wirklichkeit an euch, die ihr euch beim Queren des Fahrwassers umsichtig verhalten habt. Das heißt nicht, dass ihr morgen übermütig werden sollt!“

Sonntagvormittag, 29. April. Heute wehte es zunächst recht schwach aus nordöstlichen Richtungen. Der Wind nahm im Verlauf der beiden Wettfahrten jedoch erfreulicherweise etwas zu. Wieder verschwand die Sonne pünktlich zum Regattastart hinter den Wolken.

Fotos: Tomas Krause

Pünktlich zum Regattastart kam ein großes Handelsschiff die Elbe herunter, und so gab es erst einmal eine Startverschiebung um 15 Minuten. Pünktlich starteten dafür aber alle Teilnehmer ohne Frühstart auf den Kurs elbab mit anschließender Kreuz bis hinter Hanskalbsand und dann ins Ziel. Pünktlich nach der ersten Wettfahrt startete Lui die zweite Wettfahrt. Auch sie verlief unspektakulär.

Pünktlich schien zum Ende der Wettfahrten wieder die Sonne. Nun ja, immerhin konnten sich die Teilnehmer bei der anschließenden Preisverteilung – dieses Jahr erstmals an der überdachten Grillanlage im Ostteil des Yachthafens bei Würstchen und Bier – an dem schönen Wetter erfreuen.

Zu Teilnahme und Ergebnissen: Von 34 gemeldeten Regattateilnehmern starteten 32, davon 11 aus der SVAOe. Über alle drei Wettfahrten Schnellste nach gesegelter Zeit war „Edelweiß“ (Thomas Reinecke, SCOe). Nach Yardstick siegte „turbemus“ (Jürgen Raddatz, SVAOe). Nach ORC (sieben Teilnehmer) lag nach den drei Wettfahrten „turbemus“ vorn. Die vollständigen Ergebnisse findet man auf unserer Homepage unter www.svaeo.de. Hartmut Pflughaupt

Auftakt in unsere 11. Saison!!

Man könnte meinen, wir hätten die Reise nach Jerusalem gespielt, und als die Musik ausging saßen Laui am Lenker, Caren an den Genuaschoten, Annka an der Taktik und Nita auf dem Vorschiff. Nur Lisa und Janne hatten weiter die Hoheit über Spi und Pit. Tatsächlich haben uns Klausurtermine und die viel zu wenigen Urlaubstage zu ein paar Positionswechseln be-

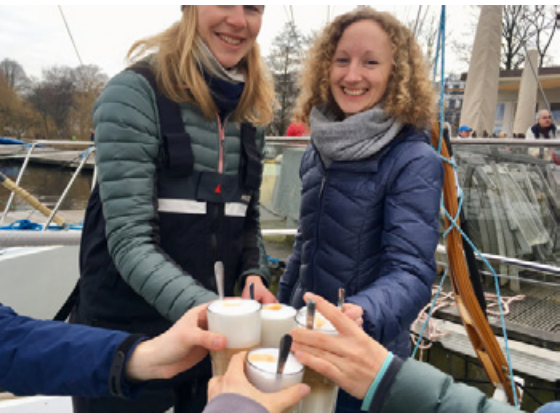
wogen, die wir nun testen konnten. Bei leichtesten Windverhältnissen fuhren wir mit 17 anderen Crews hinaus auf die endlich eisfreie Alster, segelten ein paar Schläge und starteten dann zur ersten Wettfahrt in 2018. Ein guter Start, die richtige Seite, Zweite an der Tonne. Der Wind drehte und wurde immer streifiger; auf der Zielkreuz verloren wir auf der falschen Seite noch ein paar Gegner und huschten als fünfte ins Ziel.

Die zweite Wettfahrt verlief sehr ähnlich; der Wind ließ weiter nach, und so war es ein Glücks-



Schon Segeln? Brrr!

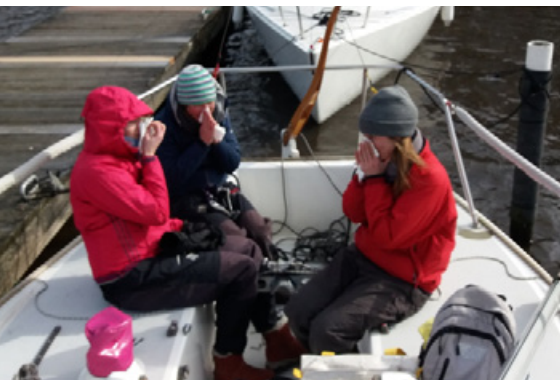
spiel, ob der Windstrich, den man erwischte, bis zur nächsten Tonne durchhielt oder einen vorher wieder verließ. Zwischen den Wettfahrten wurde sehr lange gewartet, und der Wind schlief zwischenzeitlich ganz ein, kam nochmal mit einem Hauch zurück, und so wurden wir noch ein drittes Mal ins Windroulette geschickt. Dieses Mal wurden wir von den nach uns startenden J/70 umzingelt und hatten keine Chance mehr zu manövrieren. So trieben wir als dichter Pulk von einer Tonne zur nächsten und bis ins Ziel.



Heißer Milchkaffee tut dann gut!

Wir waren sehr zufrieden mit unseren Abläufen; trotz der langen Winterpause und der Positionswechsel lief alles reibungslos.

Die Wettervorhersage für Sonntag behielt leider Recht. Bei spiegelglatter Alster gab es erstmal einen Kaffee im Cockpit, und man vertrieb sich die Zeit mit Warten und Fachsimpeln mit den anderen Crews. Hier und da wurden schon mal ein Block abgebaut und eine Schot angeknötet. Als kurz vorm eigentlichen Start AP hochging, war die Hälfte der Boote schon abgebaut und lag



*Die Kälte macht's: Drei Damen läuft die Nase
(Fotos: Juelssand Crew)*

unterm Kran. Wir ließen uns Zeit und genossen noch ein bisschen die Sonne, bevor wir unser Boot kranten und für die Fahrt fertig machten. Wir gratulieren Frank Schönfeldt zum souveränen Sieg und unseren Freunden vom „Wolf“ zum dritten Platz!

Weiter geht's im Mai in Berlin, dann hoffentlich ohne gefütterte Ölhosen. Bis dahin wird noch ein bisschen gebastelt, und weitere Regatten werden geplant. Bis bald, eure Juelssanderinnen

Opti-C Kinder erfolgreich in die Saison gestartet

Der Seehund Cup des BSC, diesmal auf dem Oortkatener See

Die lange Kälteperiode von Februar bis April hat dieses Jahr nicht nur bei den Yacht-Eigern für Verzögerungen in der Winterarbeit gesorgt: Auch bei den Optimisten konnten die Arbeiten erst Anfang April in Angriff genommen werden. Und das sorgte auch gleich für Terminkonflikte: Während die einen an den Booten polierten, mussten die anderen schon auf die Regatta-Strecke. Am 7. und 8. April fand der schon fast traditionelle Seehund-Cup des BSC statt: Eine Regatta für Regatta-Anfänger bei den C-Optimisten. Schon in den vergangenen Jahren hatten SVAOe-Kinder daran teilgenommen. Und bei vielen der Teilnehmer war der Seehund-Cup ein großer Motivationschub für das Regatta-Segeln. Der Grund dafür ist das inzwischen verfeinerte Konzept mit Unterricht zu Regatta- und Regel-Theorie sowie praktischen Übungen zum Starten. Das Mühlenberger Loch eignete sich in diesem Jahr zum festgesetzten Termin der Tide wegen

nicht für die Wettfahrten. Deshalb stellte der SC Vierlande die Infrastruktur.

Bei strahlendem Sonnenschein trafen wir uns also am Morgen des 7. April am Oortkartener See. Mit dabei waren Thore Taschendorf, Mathis Kaiser, Nis Daniel, Samuel Haack Witt, Jakob Doerffer und Amelie Bublitz. Die Optimisten wurden noch einmal durchgesehen, die Segel aufgeriggt und für die mäßige und in Böen frische Brise getrimmt. Vier Windstärken sind für Regattaanfänger eine echte Herausforderung, aber die Kinder konnten sich damit beruhigen, dass allesamt großen Respekt vor dem ersten Segeln des Jahres hatten. Es ging sogar das Gerücht, dass einige Kinder daheim noch in Tränen aufgelöst waren und gar nicht starten wollten. Gegen Mittag waren die Optis fertig und die Kinder in die Trockenanzüge verpackt. Es war also Zeit für die in zwei Gruppen aufgeteilten Theorie-Blöcke. Dann noch schnell einen Happen essen und ab aufs Wasser. Der Einfachheit halber war neben dem Startgate nur eine Luv-Tonne ausgelegt, ein einfacher Up- und Down-Kurs. Jetzt konnten die Kinder zeigen, dass sie die Theorie verstanden hatten; es wurden

ungewertete Starts gefahren: Jeder Start mit 5-4-1-Minuten-Signal, Am-Wind-Kurs und dann vor dem Wind durchs Ziel. Ganz einfach also. Mit jedem Start wurden die Kinder besser, kamen näher an die Startlinie heran und wurden sicherer beim Ausweichen im Gewusel. Hier und da kenterte mal ein Kind, was aber bei der guten Vorbereitung durch das Kentertraining kein Problem darstellte.

Nach fünf Probestarts war es Zeit für ein Mittagessen und danach gab es noch eine echte Wettfahrt auf dem bereits bekannten Kurs: zweimal Up und zweimal Down und wie bei den Probestarts vor dem Wind durchs Ziel. Die Teilnehmer der SVAOe schlugen sich wacker und konnten zum Teil Plätze im vorderen Drittel ersegeln. Zum Abschluss des Tages wurden die Optimisten wieder abgeriggt und verpackt. Aaron hat dann die Wettfahrt ausführlich nachbesprochen. So haben die Kinder das praktisch Gelernte noch einmal vertieft. Mit dem Ratschlag, viel zu trinken und zu schlafen, ging es dann nach Hause. Am Sonntag war eine schwache bis mäßige Brise vorhergesagt, es sollte also etwas anfan-gerfreundlicher werden. Und so ging es um kurz



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

BECKERBILLET

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

nach zehn Uhr wieder aufs Wasser. Für die Eltern und Betreuer war es eine Freude zu sehen, dass die Kinder am zweiten Tag schon viel sicherer waren und viel mehr Selbstvertrauen hatten. Und dieses Selbstvertrauen schlug sich auch in den Ergebnissen nieder: In der vierten von sechs Wettfahrten belegten SVAOe-Kinder die Plätze 1 und 2 (Amelie, Samuel). Abgerechnet wird aber immer zum Schluss. Und der Schluss war diesmal erfreulich. Unsere Kinder ersagelten unter 28 Teilnehmern die Plätze 3 (Amelie), 8 (Jakob), 9 (Samuel), 17 (Nis), 18 (Thore) und 19 (Mathis).

Die starke Präsenz und die guten Platzierungen zeigen, dass sich die kontinuierliche Arbeit mit den Anfängern auszahlt. Der Dank der Eltern geht an Aaron, unseren FSJ-ler, der seine ganze Regatta-Erfahrung, seinen Elan und sein Einfühlungsvermögen mit einbringt! Arno Bublit

Stationsmeldungen

Wie bekannt, haben sich die drei SVAOe-Yachten „greyHound“, „Lili“ und „Rode Zora v. Amsterdam“ in diesem Frühjahr (teils schon länger) in der Karibik aufgehalten. Von Dagmar Ibe und Dietmar Segner erhielten wir einen interessanten Bericht, als sie im April auf Kurztrip in Hamburg waren (siehe „Die Mitgliederversammlung im April“ in diesen Nachrichten). Ihr Schiff „greyHound“ liegt z.Zt. in St. Martin vor Anker. Von der „Rode Zora v. Amsterdam“ können Sie Auszüge aus ihrem Blog ebenfalls in diesen Nachrichten lesen. Von den Virgin Islands sind sie nach Bermuda aufgebrochen und Ende April dort eingetroffen. „Lili“ ist am 23.4.2018 von Marsh Harbour, Bahamas, eben-

falls nach Bermuda gestartet und dort am 28. April eingetroffen. Beide sind also auf dem Weg in die Heimat, wobei „Zora“ noch einen interessanten Umweg machen wird. Allen wünschen wir glückliche Reise! GAN

Tour d'Atlantique

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

Tobias Haas und seine Frau Gesa segeln in der Karibik, gelegentlich mit Freunden und Bekannten. Das Ziel ist, noch vor der Hurrikansaison wieder gen Europa unterwegs zu sein. Aber vorher kann man noch viele schöne Plätze besuchen. Wer Dietmar Segner und Dagmar Ibe von der „greyHound“ auf der Mitgliederversammlung im April gehört hat (oder den Bericht in dieser Ausgabe gelesen hat), dem wird manches bekannt vorkommen. (Red.)

23.2.2018 – Schlag nach Norden

Wenn der NE-Passat im karibischen Winter auf den kleinen Antillen gut etabliert ist, dann folgen auf Perioden mit Winden zwischen drei und fünf Beaufort regelmäßig mehrere Tage mit Starkwind, der in Böen 30 Knoten erreicht, also Windstärke 7. An den Kaps der hohen Inseln ist der Wind durch Eckeneffekte verstärkt. Zusammen mit dem Strom, der mit 0,5 bis 2 Knoten durch die Passagen läuft, entstehen Bedingungen, die man durchaus als sportlich bezeichnen kann. Die kleine Crew der „Zora“ findet das wenig attraktiv und wartet deshalb die ruhigeren Perioden ab, um weiter nach Norden zu segeln. Allerdings gibt es nicht auf allen Inseln geeignete Ankerplätze, um während der

Starkwindperioden sicher und komfortabel zu liegen und abzuwarten. Dadurch wird die Reiseplanung zum Puzzlespiel: Wann soll man wo losfahren und wo kann man dann sicher und attraktiv abwarten? Ende Februar wollen wir gerne auf den Virgin Islands sein, um sowohl dort als auch für Puerto Rico ausreichend Zeit zu haben.

So entsteht der Plan, einen längeren Schlag nach Norden zu segeln und dann auf St. Barts oder St. Martin auf angenehme Bedingungen für die Anegada Passage hinüber zu den Virgins zu warten.

4.3.2018 – Westwind

„Zora“ und Crew sind gut über die Anegada Passage von St. Martin zu den British Virgin Islands, oder BVIs, wie alle hier sagen, gelangt. Wind und Welle waren moderat, die Crew hat regulär Wachen gemacht und dem Skipper ordentlichen Schlaf gegönnt.

Auf Virgin Gorda in Spanish Town wird eingeklärt, wobei neben allerlei Papierkram auch gleich ordentlich Gebühren fällig sind. Wir erfahren also gleich zu Anfang, dass die Virgin Islands ein teures Pflaster sind. Der Gang in den kleinen Ort offenbart uns dann, dass auch hier Hurrikan „Irma“ furchtbar gewütet hat. Im Vergleich zu Dominica und St. Martin scheint der Wiederaufbau allerdings noch schleppender voran zu gehen.

Am kommenden Tag besuchen wir „The Bath“ an der Südwestspitze von Virgin Gorda, wo man zwischen gigantischen Findlingen herumklettern kann. Die konnte selbst „Irma“ nicht wegschubsen. Leider darf man dort nicht übernachten. Wir verholen in den Gorda Sound ganz im Norden der Insel, wo wir unerklärlicherweise während der Nacht furchtbar durchgeschüttelt



Die Lagune von St. Martin

werden. Wo die Welle herkommt und wie sie in den Sound gelangt, können wir uns nicht erklären.

In Sopers Hole erwartet uns das gleiche Bild wie überall hier auf den Inseln: Häuser ohne Dächer, Boote ohne Masten am Strand verstreut, weggerissene Piers, enthauptete Palmen. Gesa ist deprimiert und möchte gleich wieder weg. Aber wir haben keine Wahl: Hier können wir während der nächsten Tage mit dem unsicheren Wetter gut liegen, und für die benachbarten US Virgin Islands fehlt uns das Visum. Wir kaufen in Road Town noch einmal im Supermarkt ein. Das Angebot ist mäßig, die Preise dafür astronomisch. Bei 16 Dollar für 250 Gramm Kaffee sattelt der Skipper erst einmal auf die Ostriesenmischung um, die sich noch reichlich an Bord befindet.

23.3.2018 – Ponce

Ponce liegt auf der Südseite Puerto Ricos auf halbem Weg zwischen Punta Tuna im Osten und Cabo Rojo im Westen. Ponce wollen wir besuchen, zumal der Führer von Pavlidis die historische Altstadt als sehenswert anpreist. Außerdem soll man vor dem Ponce Yacht- und Fishing Club ankern können und dann für eine geringe Ge-



„Zora“ vor The Bath auf Virgin Gorda

büht Zugang zu den Annehmlichkeiten dieses privaten Segelclubs bekommen. Auf dem Weg von Salinas nach Ponce wird eine Zwischenstation auf der Isla Caja de Muertos empfohlen, die einige Meilen vor der Küste liegt. Von Salinas ist sie nur 12 Meilen entfernt. Das ist eine ideale Entfernung für Wellness Sailing: Nur der Klüver wird ausgerollt. Bei 10–15 Knoten Wind reicht das für 4–5 Knoten Geschwindigkeit.

Die Insel trägt ihren Namen wohl aufgrund ihrer Form und ist von weitem sichtbar. Ohne erwähnenswerte Ereignisse segeln wir zwischen zwei Cays hinaus auf das Karibische Meer und rollen in 3 Stunden gemütlich auf die Insel zu. Schließlich runden wir die südliche Spitze und lassen unseren Anker im Lee der Insel mit Blick auf den Leuchtturm auf dem höchsten Punkt fallen. In Sichtweite ankern bereits eine neuseeländische, eine niederländische und eine weitere deutsche Yacht. Bisher hatten wir den Eindruck, im Süden Puerto Ricos ganz allein unterwegs zu sein. Leider ist der Ankerplatz sehr unruhig. Die ganze Nacht rollen wir hin und her und das Klappern in den Schränken hält uns wach. Die „Locals“ kennen das wohl, denn sie waren alle

kurz vor Sonnenuntergang wieder verschwunden. Wir hauen nach dem Frühstück ab und bringen die letzten sieben Meilen nach Ponce hinter uns. Dort bietet sich uns eine farbenfrohe fröhlich-laute Kulisse.

Vor dem Yachtclub trainieren die Jollen, vom Boardwalk Malecon schallt laute Musik herüber, und die Polizei dreht Runden und verteilt Knöllchen an Jetskis. Wir gehen beim Yachtclub an Land. Die Anlage ist riesig, menschenleer und wirkt, als habe sie schon bessere Zeiten gesehen. Der Wächter am Tor lässt uns nicht vom Gelände. Wir versuchen unser Glück deshalb bei den Fischern gegenüber, wo mehr los zu sein scheint und wir fröhlich empfangen werden. Hier ist nun wirklich Volksfest: Die Fischer verkaufen Sardinen, mit denen die Kinder Fische und Vögel füttern. Am Boardwalk reiht sich ein Kiosk an den nächsten und jeder scheint seine eigene Live-Musik zu haben. Familien mit Kindern promenieren auf und ab, die Kinder meistens auf irgendwelchen fahrbaren Untersätzen, vom Kinderwagen über Roller zum Skateboard bis zum elektrisch angetriebenen, knall-pinken Einhorn.

25.3.2018 – Regen

Am Abend hat die Crew der „Zora“ die letzte Flasche Rotwein an Bord geköpft und ist dann in einen tiefen, ruhigen Schlaf gefallen. Es war auch mal nicht so warm unter Deck, gerade mal 27 Grad. Nun dämmt das erste Licht durch das Skylight im Vorschiff und der Skipper will sich genüsslich wieder umdrehen, denn im Hintergrund hört man Geräusche, die dem Unterbewusstsein nur allzu vertraut sind. Es trappelt auf Deck, als ob tausend Mäuse darüber hinweg liefen. Doch halt! Was ist das? Ist das etwa Regen? Das muss erst einmal beguckt werden. Im Halbdunkel klettert der Skipper aus der Koje und

geht an Deck. Tatsächlich: Langsamer, nord-deutscher Landregen. So etwas hatten wir bisher noch nicht erlebt. Auf den Windward Island hat es geregnet, und zwar kräftig, mal mit Wolke und mal ohne, meistens aber nie mehr als 10 Minuten lang fiel Wasser vom Himmel, als hätte jemand eine Pütz über uns ausgekippt, das ganze begleitet von ordentlichen Böen. Aber alles schnell wieder vorbei. Die salzigen Badehandtücher wurden auf diese Weise regelmäßig gespült und das Deck war immer sauber, ohne dass es je geschrubbt worden wäre. Im Sonnensegel sammelte sich dabei so viel Wasser, dass man sich damit problemlos die Haare waschen konnte.

Der Skipper braut sich einen Kaffee und setzt sich dann unter die Sprayhood. Es wird langsam hell. Die Pelikane sind Frühaufsteher und haben mit ihrer Morgenmahlzeit begonnen. Auf einer vor Anker liegenden Motoryacht haben sie ihren Ansitz aufgeschlagen. Immer wieder hebt einer von ihnen ab, dreht eine Runde über der Bucht und stürzt sich dann halsbrecherisch ins Wasser. Fast jedes Mal sieht man den Erfolg dieser Kunststücke in der großen Tasche unter dem Schnabel zappeln. Dann gibt's eine kurze Fresspause und das Spiel beginnt erneut. Wie die Pelikane die Fische aus der Luft finden bleibt ein Rätsel, denn das Wasser ist bräunlich trübe. Das liegt zum einen an den Mangroven, die das Ufer der Bucht bilden, aber sicher auch am kleinen Ort Puerto Real, wo man die Regeln von Marpol nicht kennt oder nicht ernst nimmt.

8.4.2018 – Mona Passage

Puerto Rico und die Dominican Republic trennen die etwa 100 Meilen der Mona Passage, auf Spanisch „Canal De La Mona“. Segler sprechen über dieses Stück Wasser mit einer gewissen Ehrfurcht. Vor der Küste Puerto Ricos liegt der

Puerto Rico Trough, mit 9000 m die tiefste Stelle im Atlantik. Dieser Unterwassercanyon bündelt den Nordäquatorialstrom und schickt ihn gegen den Sockel von Hispaniola. Im Nordwesten vor Cabo Engano liegen die Tiefen nur noch bei etwa 100 Metern. Selbst bei moderaten Passatwinden kommt es dort zu gefährlichem Seegang. Verständlicherweise wünschen wir uns für die Reise durch diese Gegend ruhige Bedingungen. Am Morgen des Ostersonntag werfen wir die Leinen los. Cano, Faktotum in der Marina, hilft beim Ablegen und düst dann zur Tankstelle, die wir noch aufsuchen wollen. Für 150 Dollar bekommen wir 180 l, welch ein Schnäppchen. Dann tuckern wir langsam hinaus auf die Mona. Es regt sich kein Lüftchen, während wir die ersten Meilen bei spiegelglattem Wasser hinter dem Arrecife Tourmaline nach Norden motoren. Gegen 11:00 Uhr kommt der Seewind aus SW, angetrieben von der kräftigen Thermik über Puerto Rico, und wir segeln am Wind auf Steuerbordbug in Richtung Isla Desecheo. Außerhalb des Riffs bekommen wir die langsame und ruhige Dünung aus Norden zu spüren, die vielleicht 2 Meter hoch aber enorm lang und angenehm ist.



Überbleibsel von „Irma“ am Strand von Tortola

Pünktlich wie im Drehbuch der Meteorologen kommt dann der Wind aus NE und frischt auf, wir sind aus dem Windschatten Puerto Ricos heraus. Das erzeugt erst einmal ziemliches Wellenchaos und Geschaukel. Aber je weiter wir vom Land weg kommen, desto ruhiger wird der



*Meister Karela bearbeitet Ersatzteile
(Fotos: Tobias Haas)*

Seegang. „Zora“ segelt mit 6–7 Knoten auf Kurs 330 Grad und mit Windsteuerung.

Mit Einbruch der Dunkelheit gehen wir dann reguläre Wachen im 3-Stunden-Rhythmus. Gesa hat die Wache nach Mitternacht und kann im Westen den Lichtschein von Punta Cana sehen. Aus Beschreibungen von Seglern wussten wir schon, dass es hier im Nordosten von Hispaniola sehr schön ist. Aber was wir zu sehen bekommen ist überwältigend. Dunkelgrün liegen hohe Berge um die Bucht. An weißen Stränden stehen Kokospalmen wie in einem Reiseprospekt, und zur Krönung sehen wir in der Ferne eine Gruppe Buckelwale. Auch ein Begrüßungskomitee von zwei Delfinen kommt vorbei und erteilt uns die Einreisegenehmigung in die Bucht.

12.4.2018 – Motorenkunde auf Dominikanisch

Beim Ankermanöver läuft die Maschine im Leerlauf, als auf einen Schlag entsetzliche Geräusche einsetzen. Gesa ist im Cockpit und stellt die Maschine sofort ab. Es klingt nach einem schweren mechanischen Problem. Immerhin ist Wind in der Bucht, so dass wir gut segeln können. Vor der Hafeneinfahrt der Marina nehmen wir das Groß weg und schleichen nur mit Klüver durch die Hafeneinfahrt. Mit Restschwung kommen wir bis ans Fuel Dock, wo wir erst einmal festmachen. Kaum ist das Schiff fest, reicht uns einer der Helfer in der Marina sein Handy: „I heard you have an engine problem. I will come tomorrow at 7 to have a look at it“, tönt es aus dem Lautsprecher. Wir fühlen uns überrumpelt, aber in der aktuellen Situation wollen wir das Angebot auch nicht ausschlagen.

Am nächsten Morgen steht tatsächlich Luis pünktlich vor unserem Schiff und will sich die Maschine ansehen. Der Motor wird noch einmal kurz gestartet aber auf Anweisung von Luis sofort wieder abgestellt. Er spricht von „broken valve, pull off cylinder head, send to Santo Domingo“ und davon, dass er um 10:00 Uhr mit einem Helfer wiederkommen will um den Zylinderkopf auszubauen. Der Skipper ist erleichtert, denn was Luis erzählt, erscheint fachkundig und die Sache kommt rasch voran. Bei einem solchen Schaden werden Ersatzteile besorgt werden müssen. Der Skipper versucht sich vorzustellen, wie Volvo-Penta-Teile in diese ferne Ecke der Dominikanischen Republik gelangen sollen. Wenn das überhaupt funktioniert, wird es bestimmt lange dauern. Die gesamte Zeitplanung der folgenden Atlantiküberquerung ist auf einmal in Frage gestellt.

Der Skipper geht noch einmal ins Büro, um sich bei Eduardo, dem Chef der Marina, für das Organisieren der raschen Hilfe zu bedanken. Der weiß von nichts und reagiert besorgt, als er den Namen unseres Helfers erfährt. Kurz darauf trifft Luis mit seinem Helfer im Schlepp ein. Es kommt zu einer heftigen Auseinandersetzung zwischen Luis und Eduardo auf Spanisch. Das Ergebnis: Luis muss abziehen und Eduardo erklärt, dass er ihm die Reparatur nicht zutraue. Er habe aber einen sehr guten Mechaniker, den er gleich anrufen werde. Nun streiten sich also die Leute hier, wer unseren Motor reparieren darf... Das hilft nicht dabei, die Stimmung zu bessern.

Am folgenden Montag steht dann Morito vor dem Schiff und stellt sich vor: Er ist der Lehrling des Mechanikers, den uns Eduardo organisiert hat. Morito hört sich ebenfalls noch einmal unseren Motor an und befiehlt sofort abzustellen. Danach beginnt er sofort mit der Demontage des Zylinderkopfes. Schon beim Öffnen des Ventildeckels ist der Schaden erkennbar: Eine gebrochene Ventilsfeder. Nach vier Stunden harter

Arbeit ist der gesamte obere Teil der Maschine zerlegt und der Zylinderkopf ausgebaut. Der Schaden ist erheblich: Eine gebrochene Ventilsfeder, das Ventil in den Zylinder gefallen, drei weitere Federn angebrochen und eine Stößelstange verbogen. Ob dieser Motor wohl noch einmal laufen wird? Die Teile bleiben erst einmal an Bord, denn der Meister selber will sich erst einmal am folgenden Tag alles sorgfältig anschauen. Dann verschwindet Morito.

Am folgenden Morgen kommt Karela, der Meister, und begutachtet die ausgebauten Teile und den Rest der Maschine. Die gute Nachricht: Auf dem Kolben des betroffenen Zylinders ist zwar der Abdruck des betroffenen Ventils zu sehen, aber Karela meint, Kolben, Kolbenringe und Pleuel seien nicht beschädigt. Selbst das abgestürzte Ventil ist unbeschädigt. Aber der Zylinderkopf muss repariert werden, und dazu bedarf es neuer Ventilsfedern.

Der Zylinderkopf kommt ins Mietauto und Meister und Skipper fahren los. Letzterer hat keine Ahnung, wohin die Fahrt gehen soll, denn die Verständigung auf Spanisch ist schwierig. Die



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

Vermutungen schwanken zwischen Santo Domingo, Boca Chica und Nagua, teilweise bis zu 200 km entfernt. Aber Karela zeigt an der Ausfahrt der Puerto Bahia erst einmal in die entgegengesetzte Richtung ins Zentrum von Samaná. Schon wenige Kilometer weiter deutet er an den Straßenrand: Wir sollen anhalten. Er steigt aus und verschwindet zwischen zwei Häusern. Wenig später kommt er strahlend wieder mit vier kleinen Ventilfedern. Er wirkt ganz euphorisch, dass es ihm so rasch gelungen ist, die ersten fehlenden Teile zu finden.

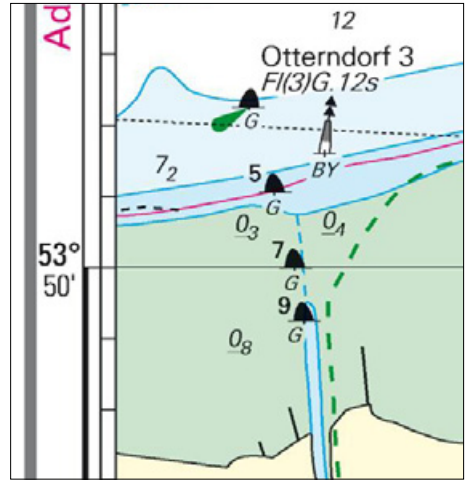
Schließlich werden wir bei unserer Suche etwas außerhalb auf dem Weg nach Nagua bei einem Teilehändler fündig. Der hat hunderte von Motoren hinter dem Haus liegen und kistenweise Ventilfedern. Die Beute ist zwar oberflächlich angerostet, aber die Dimensionen stimmen. Der Skipper entrichtet den geforderten Preis, etwa 12 Euro für 4 Federn. Dann fahren wir in die Werkstatt.

Tobias Haas

Fortsetzung folgt

Medem-Fahrwasser jetzt betonnt

Das Medem-Fahrwasser, also die Zufahrt nach Otterndorf, ist, wie in der BfS 33/18 des WSA Cuxhaven vom 12.4.2018 nachzulesen, nun betonnt. Liebhaber des idyllischen Marschenhafens Otterndorf erinnern sich, dass auf der Zehnmeterlinie an der Südseite des Elbfahrwassers vor Otterndorf früher ein markanter Pfahl stand, der den Weg in den Hafen ankündigte. Von da ab führten zunächst eine Doppelpricke und danach eine Reihe von Besenpricken, also Steuerbord-Seezeichen, zur Einfahrt.



Medem-Mündung betonnt

(Quelle: NV-Verlag)

Eines Tages war der Pfahl weg, und an seiner Stelle befand sich eine grüne, beleuchtete Spitztonne „Otterndorf 3“. Die Steuerbordtonne 45 des Hauptfahrwassers der Elbe, etwas oberhalb der Medem-Mündung gelegen, erhielt den Zusatz „Otterndorf 1“. Die Pricken in der Rinne blieben.

Nun hat das WSA Cuxhaven die Pricken durch weitere grüne Spitztonnen ersetzt mit den Namen „Otterndorf 5“ bis „Otterndorf 9“, alle unbeleuchtet. Nun gut. Das Fahrwasser ist sehr eng. Tonnen brauchen einen Schwoibereich. Das Fahrwasser wird dadurch vielleicht noch enger. Was mag der Grund für die Änderung sein? Pricken zu setzen ist eigentlich nicht teuer. Aber es erfordert Tätigkeiten, die aus dem Rahmen des routinemäßigen, halbmaschinellen Tonnenverlegens fallen: Passende Stangen müssen im Gehölz geschnitten und angespitzt werden, Besen müssen gebunden und befestigt werden, eine Fachkraft muss mit kleinem, offenem Motorfahrzeug, das mit Wasserpumpe und Schlauch

ausgerüstet ist, die Pricken bei Niedrigwasser am sichtbaren Rand des Priels einspülen, bis sie standfest sind. Alles ist traditionelle Handarbeit. Die wollte man wohl einsparen und durch ein paar Routinemanöver des Tonnenlegers ersetzen. Wieder ist ein landestypisches Stück Identität verloren gegangen. GAN

Dialog mit den Behörden

Der wichtige jährliche Gedankenaustausch zwischen Freizeit- und Berufsschifffahrt

Es ist der Hamburger Seglerverband, insbesondere in Person seines Vorsitzenden Andreas Völker, der in jedem Frühjahr Vertreterinnen und Vertreter der beruflich mit der Schifffahrt auf der Elbe Befassten und der Freizeit-schifffahrt zu einem Konvent zusammenruft. Die Größe des Verkehrsaufkommens und die Schwierigkeiten des Revierts sind Grund genug, sich regelmäßig gegenseitig auszutauschen, Sorgen vorzutragen und um Verständnis zu werben.

Differenziertheit und Ungleichmäßigkeit des Schiffsverkehrs auf der ansonsten sehr sicher geregelten und organisierten Elbe führen immer wieder zu kritischen Situationen. Und unbezweifelbar ist es die Freizeitschifffahrt, die zahlreiche (nicht immer triftige) Gründe hat, vom Regelverkehr (rechte Fahrwasserseite einhalten) abzuweichen: Der Wind zwingt zum Kreuzen, günstiger Strom muss genutzt, Abkürzungen wollen genommen, kleine Häfen und Nebenarme sollen besucht werden. Da kann es schon mal zu einer Fehleinschätzung kommen, zumal nicht alle Skipper langjährige Erfahrung

haben, und schon regt sich auf der Brücke eines vorfahrtberechtigten Schiffes Unmut oder mehr. Zum Glück haben alle mehr oder auch weniger am Verkehr auf der Elbe Beteiligten Interesse und guten Willen, an dem Gedankenaustausch teilzunehmen. Der TuS Finkenwerder stellt sein schönes und gut geeignetes Clubhaus zur Verfügung, in dem an die hundert Personen gut Platz finden und bei dem auch noch Parkmöglichkeit vorhanden ist. Nur ein Stau im Elbtunnel kann zu Verzögerungen führen.

Andreas eröffnete die Sitzung daher mit einer 20 minütigen Verspätung. Die Liste der eingeladenen und auch erschienenen Institutionen war lang: Hamburg Port Authority, Wasserschutzpolizei, Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt, Lotsenbruderschaften Elbe und Hafen, Bundesstelle für Seeunfalluntersuchungen, Seewetteramt, Forum Tideelbe, Maritime Landschaft Unterelbe, Stiftung Elbefonds, Gruppe Nedderelv, Landesseglerverband Schleswig-Holstein, Deutscher Segler-Verband, Hamburger Motorbootverband, Kreuzer Yachtclub Deutschland,



„Offizielle“ im Clubhaus des TuSF (Foto: HgSV)

Hamburger Sportbund. Dazu kamen natürlich zahlreiche Vorstände von Vereinen sowie deren interessierte Mitglieder. Alle, die zu Wort kamen, begannen ihre Ausführungen mit der Feststellung, für wie wichtig sie die Veranstaltung hielten und wie gerne sie teilnahmen. Das war eine gute Voraussetzung für das Gelingen der Veranstaltung.

Hier können nur einige ausgewählte Informationen und Ergebnisse mitgeteilt werden, zu umfangreich war die gesamte Agenda:

Hafenkapitän Brummermann berichtete, dass der Verkehr im Hafen im letzten Jahr gut verlaufen sei. Sportboote müssen sich allerdings wie alle anderen an die Hafenverkehrsordnung halten. Wenn sie z.B. aus dem Köhlbrand kommen und westwärts wollen, sollten sie sich nicht unter dem Athabaskakai halten, sondern nach Verkehrslage das Fahrwasser queren und dann am nördlichen Fahrwasserrand fahren. Segler ohne Maschine seien im Hafen ungeeignet. Die größte Baustelle im Hamburger Hafen beginnt in diesem Jahr am Grasbrook. Dort wird es hektisch werden mit vielen Transporten und Shuttleverkehr. Die extrem niedrigen Wasserstände dieses Frühjahrs (anhaltende Ostwindlage!) haben gezeigt, dass dann starke Strömungen an den Hafentons aufzutreten können, so dass Sportboote Abstand halten sollten.

Wasserschutzpolizeichef Witt sprach von einem „verdammt guten Verhältnis“ zwischen Sportbooten und Berufsschiffahrt. Das gegenseitige Verhalten werde von der jeweils anderen Seite respektiert. Das hören wir gerne. Allerdings war von 17 Vorfällen im vergangenen Jahr auf der Elbe die Rede; 15 Segler waren beteiligt. Das ist ein hoher Anteil und gibt zu denken. Im Wesentlichen handelte es sich um Verkehrsre-

gelverstöße. Auch bei jeder vierten bis fünften Kontrolle von Sportbooten wurden Regelverstöße festgestellt, z. B. Ausrüstungsmängel oder Alkoholkonsum. Auf die Frage von Andreas, wie es um den Nachwuchs bei der Wasserschutzpolizei stünde, erklärte Herr Witt, dass die bisherige Praxis, aus der Berufsschiffahrt geeignetes Personal zu gewinnen, nicht durchzuhalten sei. Man werde wohl vermehrt Schulabgänger „mit Affinität zum Wasser“ einstellen.

Der Ältermann der Hafenlotsen Kulisch wies auf die immer größeren Frachtschiffe hin. Die Lotsen hätten inzwischen eine Augenhöhe von 60 Metern über Wasser, was das Sichtfeld nicht unbedingt vergrößert. Passagierschiffe haben heute Bug- und Heckstrahlruder mit 15000 kW Leistung bei entsprechenden Strömungswirkungen. Sportboote sollten sich bei Manövern weiträumig freihalten.

Der Ältermann der Elblotsen Lodemann eröffnete mit der schönen Feststellung „Wir teilen das gleiche Wasser. Wir haben nur andere Zielrichtungen.“ Auch er hob die Besonderheiten der Großschiffahrt mit ihrer Sichteinschränkung hervor. Sportboote sollten, wenn sie das Fahrwasser queren wollen, stets sichtbar auf das Heck der Berufsschiffe zuhalten, um Verwirrung zu vermeiden. Interessanterweise wies er auf den „Kapeffekt“ bei großen Schiffen hin, d.h. auf die plötzliche Erhöhung der Windgeschwindigkeit an deren Enden, vor der sich Segelyachten hüten sollten.

Der Leiter des Wasserstraßen- und Schiffsahrtsamtes Hamburg, Wittmüß, berichtete, dass 2018 wohl noch keine Aktivitäten zur Fahrrinnenanpassung der Elbe erfolgen würden. Aber man näherte sich dem Ende der gerichtlichen Vorgänge. Auf der Elbe verlief mit Sportbooten alles ohne

größere Unstimmigkeiten. Bei Rhinplate Nord und Süd werden gelbe Stangen zur besseren Kenntlichmachung der Leitdämme gesetzt. Die Richtfeuerlinie Glückstadt wird erneuert. Beide Leuchttürme haben das Ende der Nutzungszeit erreicht und werden ersetzt.

Der Leiter des Seewetteramtes Hamburg, Hartig, wies zunächst darauf hin, dass vor 150 Jahren die Norddeutsche Seewarte gegründet worden sei, die Keimzelle des Deutschen Wetterdienstes. Er bewarb die Warnwetter-App des DWD, die nun aus Konkurrenzgründen einmalig 1,99 Euro kostet, aber viel bietet. Bei der Seewettervorhersage im Hörfunk werden für die Kurzwellenübertragung Verbesserungen an den Sendeanlagen vorgenommen. Empfangsbestätigungen von Seglern sind nützlich.

Der Leiter der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchungen, Kaspera, bestätigte, dass Sportboot-

unfälle normalerweise nicht mehr untersucht würden. Auf deutschem Gebiet wurden im letzten Jahr 45 Sportbootunfälle verzeichnet, davon 16 auf der Elbe. Die Zahlen gehen aber zurück. Immerhin gab es drei tödliche Unfälle, davon zwei mit unbemerktem Überbordgehen. Beide Verunglückten trugen keine Rettungsweste. Das sollte zu denken geben.

Staatsrat a.D. Schwenke von der Stiftung Elbefonds wurde mit besonderer Spannung erwartet, denn seine Stiftung soll Sportboothäfen unterstützen, die von Auswirkungen der Fahrrinnenanpassung betroffen wurden. Er verwies darauf, dass Hilfen nur erfolgen können, wenn Schädigungen gerichtsfest nachgewiesen worden seien. Die Stiftung wird sich dann zu 30 % an der Entschlickung beteiligen. Das erste Jahr von Ausschüttungen wird 2019 sein.

**DIREKT
AM HAMBURGER
YACHTHAFEN!**



YACHTPROFI.DE

Gute Teile, guter Service.

Ausrüstung von A-Z • Farben • Drahtverarbeitung
Beschlüge • 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

Die Zeit war bei der Fülle von Vorgetragenem rasch verlaufen. Der Berichterstatter durfte die letzte Fähre nicht verpassen und verließ die Veranstaltung vor ihrem Schluss. Sicher kam noch Interessantes. Aber auch so hatte sich die Teilnahme gelohnt. Es war ein gelungener „Dialog mit den Behörden“.

GAN

Es kam in der Tat noch Interessantes, wie hier nachzutragen ist:

Mit dem Ziel einer nachhaltigen Entwicklung der Tideelbe arbeiten die Länder Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein sowie der Bund, die Kreise, Kommunen, Verbände und Organisationen aus der Region in der Kooperationsstruktur „Forum Tideelbe“ zusammen. Unter dem Motto „Die Zukunft der Elbe gemeinsam gestalten“ ist das „Forum Tideelbe“ 2016 angetreten, die vielfältigen Probleme der Tideelbe zu analysieren und geeignete Lösungsmöglichkeiten zu erarbeiten.

Grundlage der Arbeit sind die in jahrelanger Arbeit vom Forum „Strombau und Sedimentmanagement Tideelbe“ erarbeiteten Erkenntnisse zur Situation der Elbe. Der Leiter der Geschäftsstelle, Manfred Meine, stellte uns die Arbeit des Forums in der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit vor. Umfassende Informationen zu diesem Thema bietet die Website des Forums unter www.forum-tideesbe.de.

Zum Abschluss der Veranstaltung stellte sich der im vergangenen November neu gewählte DSV-Vizepräsident für Breitensport und Fahrtensegeln Clemens Fackeldey vor. Gerne haben wir die Bereitschaft des DSV zur Kenntnis genommen, bei Fragen insbesondere kleinerer Vereine zur Vereinsentwicklung Hilfestellung zu leisten.

AV

Goetz-Ulf Jungmichel verlässt den DSV zum Jahresende

Goetz-Ulf Jungmichel, Generalsekretär des Deutschen Segler-Verbandes (DSV), scheidet nach nur zwei Jahren aufgrund unterschiedlicher Auffassungen über die zukünftige Ausrichtung des Verbandes zwischen ihm und dem Präsidium einvernehmlich aus dem Verband aus.

„Es waren spannende und herausfordernde zwei Jahre, in denen wir den Grundstein für die Neuausrichtung des Verbandes gelegt haben“, sagt Jungmichel. „Goetz-Ulf Jungmichel hat viel frischen Wind in den DSV gebracht und uns geholfen, alte Strukturen zu überdenken und neu zu definieren. Ich danke ihm im Namen des gesamten Präsidiums für die vertrauensvolle Zusammenarbeit. Unser Hauptaugenmerk liegt nun darauf, einen Nachfolger zu finden“, erklärt Mona Küppers, Präsidentin des DSV.

(Quelle: DSV News)

Wir dürfen wieder bezahlen

Im Nord-Ostsee-Kanal endet die gebührenfreie Zeit

Pünktlich zu Saisonbeginn am 1. April endete für Sportboote die Periode der de facto Gratis-NOK-Nutzung. Es werden wieder Gebühren erhoben.

Aus der Pressemitteilung des WSA Kiel vom 22.3.18:

Für das Erheben der Sportbootabgaben am Nord-Ostsee-Kanal (NOK) wurden neue Bezahlstellen eingerichtet, die am 1. April 2018 in Betrieb genommen werden. Grundlage für diese Gebührenerhebung ist die Verordnung

über die Befahrungsabgaben auf dem Kanal (NOKBefAbgV).

Anstelle der bisherigen Bezahlmöglichkeiten auf den Schleusenanlagen Kiel-Holtenau und Brunsbüttel werden die Abgaben jetzt in Kiel an zwei Kassenautomaten sowohl bar als auch mit EC- und Kreditkarte erhoben:

- auf der Fördeseite an der Sportbootliegestelle in Kiel-Holtenau und
 - im Nord-Ostsee-Kanal vor der Kieler Schleuse an der Schwimmsteganlage auf der Nordseite.
- Außerdem kann an der Gieselausschleuse zu den Betriebszeiten beim Schleusenmeister und in Brunsbüttel an der Sportbootliegestelle im Nord-Ostsee-Kanal beim Kontrolleur bar bezahlt werden.

An den Zahlstellen erhalten die Sportbootfahrer eine Quittung, die während der Fahrt zu Kontrollzwecken mitzuführen ist. Die Quittung ist drei Tage gültig.

Um das Bezahlen der Sportbootabgaben künftig noch einfacher zu machen, wird derzeit in der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) auch ein Internetbezahlportal vorbereitet. Damit kann dann vor Antritt der Reise eines

Sportbootes durch den NOK auf elektronischem Weg ein Ticket gebucht werden.

Auf der Homepage der WSV gibt es noch sehr gut aufbereitete Hinweise zum Thema Nord-Ostsee-Kanal.

Andreas Gustafsson und

Hartmut Pflughaupt

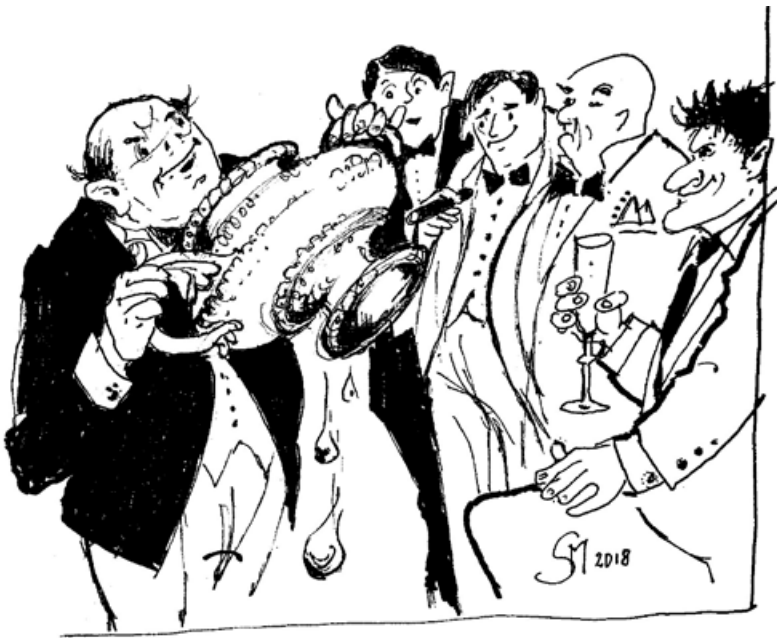
Das Loch im Pott

Mein Freund Dietmar T. war gern in England. Manchmal hatte er dort geschäftlich zu tun. Manchmal segelte er dort. Am liebsten aber war er auf Gesellschaften und Empfängen feiner Leute, deren Namen er dann bei seiner Rückkehr im Gespräch mit schlichteren Gemütern gern en passant einfließen ließ. Da wimmelte es von Lords, Earls und Sirs, darunter tat er es nicht. Gern machte er Bemerkungen wie „Mein Freund Lord W. meinte...“ oder „Bankier X. erwähnte auf unserer letzten Zusammenkunft...“. Da man aber den Hamburgern einen gewissen Hang zur Anglophilie nachsagt, fiel das hier nicht weiter auf. Wem seine Art nicht gefiel, der konnte ja weggehen. Es ging aber keiner weg. Dietmar war nämlich ein begnadeter Erzähler. Ob das immer alles stimmte, was er so von sich gab, spielte keine Rolle. Außerdem kannte man ja Dietmar T. Sein Vater besaß schon eine große Segelyacht, war ein bekannter Segler und begründete so eine gewisse Tradition, die der Sohn später, wenn auch mit etwas kleinerer Bugwelle fortsetzte. Dietmar ist ein netter Kerl, ein guter Segler und, was noch mehr zu seiner Beliebtheit beiträgt, eben ein amüsanter Schnacker.

Neben London war Dietmar am liebsten in Cowes, natürlich nur während der entsprechenden „Week“ und besonders zu den Regatten um den



Die Bezahlstelle auf neuer Schwimmsteganlage in Holtenau (Foto: Heidi Barthodzie)



Der leckende Pott (Zeichnung von Marlies Schaper)

legendären „Admiral's Cup“, zu denen sich die Elite der Seesegler alle zwei Jahre versammelte. Der Cup selbst, um den dort hochkarätig besetzt gesegelt wurde, war bis zur Jahrtausendwende in der internationalen Seeseglertszene eine begehrte Trophäe. Der hässliche Pott, wohl noch aus der viktorianischen Zeit stammend, sah einer Punschbowle nicht unähnlich. Er war allerdings nicht aus Silber, sondern aus der in England gern verwendeten billigeren Silber-Zink-Legierung. Gut geputzt zeigte es genauso viel, ja vielleicht noch mehr her als Silber.

Freunde eines bekannten britischen Seglers hatten den Preis in den Fünfzigerjahren aus Anlass von dessen Erhebung in den Adelsstand und seinem gleichzeitigen Aufstieg vom Kommodore seines Clubs zu dessen Admiral gestiftet und auf einen mit schön gravierten Silberschildern verzierten Holzsockel gestellt. Weiß der Teufel, bei welchem Londoner Trödler das Ding jahrzehntelang verstaubt und unbeachtet herumgestanden hatte, bis die Herren die Scheußlichkeit zur Ikone

der Regattawelt hoben. Anfang der Siebziger hatte zum ersten Mal ein deutsches Team von drei Yachten diesen Pott gewonnen. Die Freude war groß, und wie beim Fußball hieß es nun auch beim Segeln auf einmal „Wir haben den Pokal gewonnen“, obwohl die meisten mit der Szene des internationalen Regattaseglens wenig am Hut hatten. Aber nun hatten „wir“ ihn. Wir

hatten ihn alle gewonnen und jeder Segler durfte sich im Glanze des Erfolges sonnen. Der Preis wurde herumgereicht und ausgeliehen um ihn, zusammen mit Dias oder Filmen des Regattaspektakels herumzuzeigen.

Später gewannen deutsche Yachten den Cup noch mehrfach. So kam er abermals in die Clubs. Zuvor, auf den festlichen Preisverteilungen in der feinen Royal Yacht Squadron, war auch Dietmar T. wieder dabei. Zurückgekehrt erzählte er genüsslich davon. Keine Einzelheit ließ er aus. Wie der Pott mit Champagner gefüllt herumgereicht wurde und sich der Herzog von Edinburgh – oder war es Prinz Charles? – beim ersten royalen Schluck aus einem versteckten winzigen Leck einen feinen Strahl des Inhalts über den erlauchten Körper schüttete. Wie dann irgendwann, natürlich nach mehrmaligem Nachfüllen, und nachdem sich fast die ganze feine Versammlung inzwischen den Blazer bekleckert hatte, auch der in der Rangordnung ziemlich hinten stehende Dietmar T. die Bowle an den Mund setzen durfte. „Aber ich

war schlauer“ erzählte er verschmitzt, „Der Eimer hatte in einer seiner wulstartigen Ausbuchtungen irgendwo ein winziges Leck. Er durfte nicht zu voll sein, und man musste ihn auf eine bestimmte Seite drehen, dann verschüttete man nichts.“ So blieb Dietmars Blazer zur Überraschung aller Umstehenden trocken, und er wurde als Held fast so gefeiert wie die Gewinner des Preises.

Was bis heute niemand weiß, ist die Antwort auf die Frage: „Wie kam das Loch in den Cup?“ Es wurde schon erwähnt, dass der Cup nach dem ersten deutschen Gewinn 1973 in vielen Veranstaltungen herumgereicht wurde. Einmal gelang es auch mir, damals Vorsitzender eines Segelvereins, den gefragten Cup für die Mitglieder zu ergattern. Wegen der zu erwartenden großen Beteiligung wählte man als Veranstaltungsort den großen Saal im „Haus des Sports“ am Rande der Innenstadt. Wer die Örtlichkeit kennt, weiß, dass es an einer von allen Seiten stark befahrenen Kreuzung liegt und Parkplätze in der Nähe schon damals knapp waren.

Es war ein regnerischer und stürmischer Dezemberabend, als ich mich, nach einem anstrengenden Bürotag wie immer viel zu spät, mit der Schachtel voller Dias in der einen und dem „Cup“ in einer Plastiktüte in der anderen

Hand anschickte, die vierspürige Fahrbahn, wie immer 50 Meter neben der Ampel, zu überqueren. Die sprang im falschen Moment auf Rot, und schwer bepackt begann ich, um mein Leben zu rennen. Da geschah es: Die Plastiktüte riss auf und der Cup rollte glitzernd wie ein Sputnik über den regennassen Asphalt vor die Meute der heranrasenden Autos. Ich sah den inzwischen so wertvoll gewordenen Pott schon plattgewalzt und höchstens noch als Wanddekoration verwendbar. Die ersten Autos kamen mit kreischenden Bremsen zum Stehen. Der Cup rollte noch ein paar Meter und blieb dann, vom Bordstein scheppernd gebremst, im Rinnstein liegen. Mehr angstschweiß- als regennass sammelte ich den Topf ein und verschwand schnell im Eingang des Versammlungshauses, in dem die Veranstaltung der „Wir-haben-ihn-gewonnen-Segler“ dann für alle außer mir einen fröhlichen Verlauf nahm. Sekt wurde im „Haus des Sports“ aus dem Pott nicht getrunken. Mein Abenteuer behielt ich für mich. Bis heute, über 40 Jahre nach dem Ereignis, habe ich es in meiner Brust bewahrt.

Wieder zu Hause sah ich die Bescherung. Der Cup stand etwas schief und war – nur mit größter Mühe erkennbar – an einer Stelle ein bisschen eingedrückt. Mit grobem Werkzeug habe



**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.

ich dann auf meiner für Bootsarbeiten im Keller eingerichteten Werkbank versucht, die kleinen Schäden mehr zu kaschieren als zu beseitigen. Auf die Idee, eine Wasserprobe zu machen, bin ich nicht gekommen. Es eilte, denn am nächsten Tag sollte die Trophäe schon wieder woanders gezeigt werden. Niemand hat je etwas bemerkt, offenbar war der Preis zu hässlich oder wurde künftig zu sicher aufbewahrt, als dass ihn sich je einer einmal genauer angesehen hätte. Nur bei den Preisverteilungen alle zwei Jahre gab es die böse Überraschung, wenn der Cup, mit zu viel Champagner gefüllt, herumgereicht wurde. Aber da war ich nie dabei, das ließ ich mir lieber von meinem Freund Dietmar erzählen, wobei ich selbst wohlweislich den Mund hielt. Bis jetzt. Die Regatten um den Cup sind längst aus der Mode gekommen. Der Pott teilt jetzt das Schicksal vieler Trophäen und verstaubt auf irgendeiner Kommode der Royal Yacht Squadron. Und möglicherweise hat er in seinem bewegten Leben inzwischen noch weitere Dellen bekommen, befürchtet

Klecks

Die Müllsammler im Auwald am Hamburger Yachthafen

Alles bekommt man eben nicht hin. Trotz rechtzeitigen Trommelrührens, einem Termin vor dem Vegetationsbeginn (damit man den Schrott auch sieht!) und herrlichen Sonnenscheins war es am Sonabend, dem 17. März, jedoch saukalt mit steifem Nordostwind. Dennoch erschienen zehn Hartgesottene zum Kampf gegen den Müll und versammelten sich nach einer guten Stunde strammer Arbeit durchgefroren wieder im Regattaraum des Hamburger Yachthafens



Die Sammelmannschaft mit Karren, Säcken und Behältern



*Die Beute wird präsentiert
(Fotos: Tomas Krause)*

zum Aufwärmen. In geselliger Runde gab es Tee, Rotwein, Kekse und einen wunderbaren Marmorkuchen, gebacken von Marina Janssen. Dem Aufruf gefolgt und der Kälte getrotzt hatten Tomas und Andrea Krause, die Kuchenbäckerin mit Ehemann und zwei Kindern, Birke und Wolfgang Mackens sowie der Ideengeber mit seiner besseren Hälfte. Ideal wäre es, wenn das Glück uns noch bei „Hamburg räumt auf“ zwei Eintrittskarten der vielen Sponsoren gewinnen ließe! Auf ein Neues im März 2019! Das hofft jedenfalls

euer Michael Albrecht

Gute Nachrichten aus Borsfleth

Nach der erfolgreichen Crowdfunding-Aktion im vergangenen Jahr war der SSV Borsfleth in diesem Jahr wieder in der Lage, den Hafen auf Tiefe zu bringen. Ostern war die „Njörd“ im Hafen und hat „gebaggert“. Herzlichen Glückwunsch an Ludger Walterbusch und sein Team, dass es wieder geklappt hat, den schönen Hafen wieder gästefreundlich zu machen!

Wir freuen uns, dass dadurch auch in dieser Saison wieder viele Yachten aus der SVAOe den beliebten Hafen leicht anlaufen können. Übrigens – das Sommergrillen soll am 25. August wieder in Borsfleth stattfinden.

Hartmut Pflughaupt



Spüler „Njörd“ in Aktion

(Foto: Barbara Reisemann, SSVB)



Diesen schönen Anblick wollen wir wieder genießen

(Foto: Hartmut Pflughaupt)

„Milan“ erhält German Offshore Award als beste deutsche Hochseeyacht

Als beste deutsche Hochseeyacht der vergangenen Saison wurde am 27.2.2018 im Kaisersaal des Hamburger Rathauses die STP 65 „Milan“ für ihre Leistung als Gesamtsieger nach ORC beim Budweiser Cup Helgoland-Edinburgh ausgezeichnet. Das 420 Seemeilen lange Rennen findet in den ungeraden Kalenderjahren direkt im Anschluss an die traditionelle Nordseewoche zu Pfingsten auf Helgoland statt und führt über die offene See und die Doggerbank bis in die schottische Hauptstadt.

Ein Tiefdruckgebiet über der Nordsee mit heftigen Sturmböen machte den Regattateilnehmern 2017 zu schaffen, so dass nur ein Drittel der gemeldeten Yachten tatsächlich das Ziel unter Rennbedingungen erreichten. Die „Milan“ absolvierte das stürmische Rennen in rund 40 Stunden. Eigner Uwe Lebens nahm die Auszeichnung, die von Staatsrat Christoph Holstein übergeben wurde, sichtlich bewegt an. „Dass wir mit einem Schiff dieser Größe den Titel des ‚first ship home‘ öfter sicher haben, wissen wir“, sagt er. „Aber dass es diesmal gereicht hat, auch berechnet über alles zu gewinnen, hat uns sehr überrascht und gefreut.“

Die übrigen nominierten Yachten waren die Elliot 52 „Outsider“ (Tilmar Hansen) für den Sieg beim RORC Transatlantik Race in der Wertungsgruppe ORC, die X-41 „Halbtrocken 4.0“ (Michael Berg-horn) für den Sieg beim Sydbank Cup von Kiel nach Kopenhagen und zurück, die 35 Jahre alte Albin Stratus „Sagitta“ (Tilmann Frank) für einen 6. Platz in ihrer Wertungsgruppe beim Rolex Fastnet Race und der Mini „Lilienthal“ mit dem



Staatsrat Hollstein übergibt die Auszeichnung
(Foto: GOOA)

Solosegler Jörg Riechers beim Mini Transat 2017 in der Klasse der Protoypen
Highlight des Abends war der Vortrag des britischen Soloseglers und „Popstars“ der Imoca 60

Klasse Alex Thomson. Mit beeindruckenden Entertainer-Qualitäten verriet der zweimalige Vendée Globe Finisher den über 300 Zuhörern sein Erfolgsgeheimnis: „Versuch immer zu lächeln, dann siehst du alles viel positiver und bist mental gestärkt.“

Der German Offshore Award ist ein Senatspreis der Freien und Hansestadt Hamburg und wird traditionell von einem Vertreter des Hamburger Senats im großen Kaisersaal übergeben. Er wird veranstaltet von der German Offshore Owners Association (kurz GER-OO), die 2005 von dem passionierten Hamburger Hochseesegler Volker Andreae gegründet wurde.

(Quelle: Pressemitteilung der GER-OO)

Zu unserem Titelbild

Unser Mitglied Jochen Peschke ist den meisten nicht nur als Segler, sondern auch als Verleger des nautischen Werks „Die Elbe – von Helgoland bis Schnackenburg“ bekannt (auch „Elbe-Atlas“ genannt). Kenner wissen aber, dass er von eigentlicher Profession Grafik-Designer und vielseitiger Künstler ist. Seine Tätigkeiten umfassen Ölmalerei, Radierungen, Zeichnungen und Aquarelle. Er betreibt das „Druckwerk“, ein Atelier für künstlerische Drucktechniken und gibt dort Kurse und Wochenend-Workshops. Für die SVAOe hat er schon häufiger etwas von seinem Schaffen beige-steuert, nahe liegender Weise mit maritimem Bezug.

Auf unserem Titelbild hat er Impressionen von der Schleuse Brunsbüttel zusammengestellt. Besonders fallen da die beiden Leuchttürme auf den Molenköpfen 1 und 2 der alten Schleusen ins Auge. Sie stammen unzweifelhaft noch aus

der Zeit der Kanaleröffnung 1895, sind genietete Metallkonstruktionen, schön anzusehen und die Technik der damaligen Zeit darstellend. Eiffelturm, Crystal Palace in London oder die Fischauktionshalle in Altona kommen einem in den Sinn. Die später erbauten Leuchttürme auf den Molen der großen Schleusen sind dagegen modern und reizlos. Ein wenig gestalterischer Aufwand hätte ihnen an dieser exponierten Stelle gut getan. Zwischen beiden Türmen hat Jochen als Detail eine der barock wirkenden Turmhauben herausgehoben mit Himmelsrichtungs-Anzeige und Wetterfahne.

Als der Molenkopf 2 vor etlichen Jahren abgängig war, hat man den eisernen Turm als Ganzes abgehoben und seitwärts gelagert. Nach dem Neubau des Molenkopfes wurde der Turm wieder aufgesetzt. Diesen Respekt hatte man noch. Mal sehen, was auf dem Molenkopf der im Bau befindlichen fünften Schleuse eines Tages zu sehen sein wird.

GAN

Das Bücherschapp

Lofoten-Rudi

Rudolf Neumann, „Lofoten-Rudi“, Szenen eines Seglerlebens, BoD – Books on Demand, ISBN: 9783746079349, € 9,95

Nicht viele bei uns in der SVAOe können solch eine Segler-Vita aufweisen: 260 000 gesegelte



Seemeilen auf Nord- und Ostsee, Mittelmeer, Schwarzes Meer, Nordatlantik, Karibik und Pazifik. Die Rede ist von Rudolf Neumann, Spitzname „Lofoten-Rudi“, der bestimmt nicht mehr so sehr vielen im Verein ein Begriff ist, weil er sich nach Ende seiner

Dienstzeit bei der Bundesmarine vor geschätzten 30 Jahren als Segellehrer und Schiffsführer nach Mallorca verabschiedete und danach nur selten bei uns in Hamburg zu sehen und zu begrüßen war. Schon damals kursierten abenteuerliche Geschichten, z.B. über eine Bootsüberführung von Finnland nach Kiel im November bei Sturm und Schneetreiben.

Meine persönlichen Erfahrungen mit Rudi waren dagegen eher kurios: Nachdem wir bei mir an Bord einen langen, vergnüglichen Abend verbracht hatten, meinte er, die Nacht wäre doch zu schade zum Schlafen, und da Wind und Tide günstig seien, ideal für einen Nachttörn nach Glückstadt mit unseren Yachten! Etwas zögerlich stimmten meine Frau und ich zu, und es ging nur gut, weil meine Frau mit einem starken Handscheinwerfer alle unbeleuchteten Tonnen im Kartoffelloch fand und mich warnen konnte.

Nun hat Lofoten-Rudi alle seine alten Freunde überrascht, indem er ein 150-seitiges Paperback mit 40 Seglergeschichten drucken ließ. Es ist in dem für Rudi so typischen, lakonischen Stil geschrieben, der ihn dem Leser sehr lebensnah und plastisch vor dem inneren Auge erscheinen und auch seinen Humor zum Ausdruck kommen lässt. Ich kann (nachträglich) seinen guten Freund und häufigen Mitsegler Bernd Gallbach nur bewundern, der mit Rudi mehrere Wahnsinnstörns gesegelt ist und in einigen der Kurzgeschichten „verewigt“ wird. In den SVAOe Nachrichten wurden bereits ein paar der Geschichten abgedruckt.

Unser guter, alter Elbe-Atlas in Neuauflage erschienen

Wohl jeder von uns kennt ihn aus seinen Segelanfängen auf der Elbe, und er hatte uns immer gute Dienste geleistet. Er war handlich, gut zu verstauen, nicht teuer, und bis auf den Tidenkalender enthielt er alles, was man zum Segeln auf der Elbe brauchte.

Dann kam die Erweiterung unseres Segelhorizonts mit BSH-, NV-Verlag-, Delius-Klasing- und neuerdings Kartenwerk-Seekarten und drängte den Elbe-Atlas etwas in den Hintergrund. Aber auch er hat sich – für viele von uns vielleicht unbemerkt – weiterentwickelt: Außer unserer Elbe von Cuxhaven bis Schnackenburg weist er uns den Weg im ganzen nassen Dreieck zwischen Wilhelmshaven über Helgoland bis Büsum, die Eider bis Gieselau, den NOK, Elbe-Lübeck-Kanal, Elbe-Seiten-Ka-



nal, die wichtigsten Wasserstraßen nach Berlin, Pläne des Hamburger Hafens und der Alster. Dazu kommen Gebots- und Verbotszeichen, Lichterführung und Notsignale, Schallsignale und Warn- und Hinweiszeichen u.v.m. Nett anzuschauen sind auch vier Aquarelle von Jochen Peschke. Und das Beste kommt zum Schluss: das alles für € 39,80 bietet kein anderer Verlag. Testurteil: sehr empfehlenswert! Michael Albrecht

Zu guter Letzt

Liebe Mitgliederinnen

Die SVAOe Nachrichten sind keine Plattform für die Reinheit der deutschen Sprache. Gleichwohl bemüht sich die Redaktion stets, für ordentliches und richtiges Deutsch zu sorgen. Auch halten wir eine gendergerechte Ausdrucksweise für selbstverständlich, sofern sie nicht zur Unleserlichkeit verkommt.

Aber nun sticht uns der Leitartikel des Magazins März/April 2018 des Lübecker Yacht-Clubs ins Auge. Seine Überschrift lautet: „Liebe Mitgliederinnen und Mitglieder, liebe Segelfreunde!“. Da stockt einem der Atem. Der Verfasser (es ist ein Mann) scheint die Gendergerechtig-

keit nicht verstanden zu haben. Das Wort „das Mitglied“ hat das grammatische Geschlecht Neutrum, wenn es auch biologisch männliche und weibliche Mitglieder gibt. In scheinbarer Zeitgemäßheit versucht der Verfasser nun, die neuen Wörter „der Mitglied“ und „die Mitgliederin“ zu schaffen, um das grammatische und das natürliche Geschlecht zur Übereinstimmung zu bringen. Selbst das gelingt ihm nicht, denn es müsste, wenn schon, im Singular „die Mitgliedin“ heißen (pl. die Mitgliedinnen). Würde er auch „der Kind“ und „die Kindin“ sprachschöpferisch erfinden? Selbst bei hartgesottenen Feministen/innen würde er wohl nur Kopfschütteln hervorrufen.

Der Verfasser jenes Leitartikels vergisst übrigens schon in der anschließenden Anrede „liebe Segelfreunde“, dass es ganz korrekt und zeitgemäß auch Segelfreundinnen gibt. Sein Bemühen um Gendergerechtigkeit hat er damit ad absurdum geführt.

Liebe Leserinnen, erwarten Sie bitte nicht, dass wir so etwas mitmachen.

GAN

Umschlagseite 4:

Schnappschüsse von der Elbe-Auftakt-Regatta, Sonnabend, 28.4.2018.

Fotos: Kay Rothenburg

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.

Gesucht: SPORTFACHLICHE KRAFT

Die Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne (SVAOe) sucht ab sofort eine segelbegeisterte sportfachliche Kraft (m/w) für die Jugendarbeit in Teilzeit (20 Std. / Woche). Bei uns kannst du dich im Segelsport engagieren, mit Kindern und Jugendlichen arbeiten und ihnen die Freude am Segeln und Leistungswillen vermitteln..

Deine Hauptaufgaben sind:

- Planung, Organisation und Sicherstellung des Trainingsbetriebs zu Wasser und an Land
- Koordination der ehrenamtlichen Trainer und des FSJlers
- Abhalten von Trainings als Unterstützung der Trainer
- Planung und Unterstützung bei der Durchführung von Regatten, Ausfahrten und Trainingslagern
- Koordination der Reparatur- und Instandhaltungsarbeiten der Boote
- Organisation von Elternabenden im Team der Obleute
- Verwaltung der Boote in Abstimmung mit den Jüngsten- und Jugendobleuten
- Kontaktpflege zu Verbänden und den anderen Vereinen

Du solltest über folgende Qualifikationen verfügen:

- Teamfähigkeit
 - Trainer-C Lizenz Breitensport, idealerweise Trainer-C Lizenz Leistungssport
 - Sportbootführerschein-See
 - UKW-Sprechfunkzeugnis (SRC)
 - Fachkundenachweis Seenotsignalmittel
 - Führerschein Klasse „BE“ (PKW + Anhänger) oder mindestens „B“ (PKW)
- } Kann bei uns erworben werden

Wenn du Freude daran hast, im Team zu arbeiten, Verantwortung übernehmen und deinen Sport zum „Beruf“ machen möchtest, erwarten wir gespannt deine Bewerbung.

Sende sie an die Geschäftsstelle der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne e.V. (info@svaoe.de) oder informiere dich vorher über uns unter **www.svaoe.de**.

Dann kannst du vielleicht schon bald bei uns beginnen.

