SEGLER-VEREINIGUNG ALTONA-OEVELGÖNNE e.V.

SVAOe NACHRICHTEN

1–2019 JANUAR/ FEBRUAR

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.

97. Jahrgang | Januar / Februar 2019 | Nr. 1

WINTERSTIMMUNG IN ECKE

Ein Ausflug nach Eckernförde lohnt immer, selbst im Winter. Wenn dann noch eine so schöne Stimmung herrscht wie hier auf dem Bild, sollte man auch das Nordufer mit unserer eingewinterten Anlage besuchen. Es sieht kühl und frisch aus, aber es herrscht klare Sicht. Grund genug, auf den Auslöser zu drücken, den Moment festzuhalten und sich auf die nächste Segelsaison zu freuen. So tat es Undine Schaper und lässt uns an ihren Eindrücken teilhaben.

IN DIESER AUSGABE

Editorial

3 Aufruf zur Jahreshauptversammlung

Thema und Meinung

4 Ist Segeln Sport?
Eine alte Frage und eine Antwort von heute

Vereinsleben

7 Neuaufnahmen

7 Preisverleihung der Elbe-Ausklang-Regatta
Und Grünkohl gab es auch

10 Die Mitgliederversammlung im November
„Hungriger Wolf" präsentierte sich hervorragend

13 Die Altjunioren studieren das Seerecht
Ein Besuch beim Internationalen Seegerichtshof

Regatten, Sport und Wettkämpfe

15 Die 46. Tannenbaumregatta
Im Hamburger Yachthafen wurde bei kühlem Ostwind gesegelt, Grill und Glühweinkessel fanden guten Absatz

17 DSL Pokal 2018
Zum Aufstieg hat es nicht gereicht, aber es gibt keine hängenden Köpfe

Jugend

19 Allen Widrigkeiten zum Trotz – 420er-Segeln ist super!
Als Anfängerin darf man sich nicht den Mut nehmen lassen

20 Glückwunsch!
Jüngstenschein- und SPOSS-Prüfungen an der Alster

20 Sommertour auf der „Teufelsbrück"
Selten so viel gebadet und doch gut gesegelt

24 Wintertraining der Jugend
Warum im Spätherbst schon hinter den Ofen kriechen?

Fahrtensegeln

26 Hochseeseglerabend in Bremen
Eine Auszeichnung in außergewöhnlicher Atmosphäre

26 Fast bis Oslo
Fortsetzung und Schluss des Reiseberichts der „Fierboos"

32 Berichtenswertes aus 2018?
Schreiben Sie es auf!

Seglergeschichten

32 Wenn der Motor plötzlich stehen bleibt
Vertraue bei deinem Motor nicht auf die Wahrscheinlichkeit

Historisches

36 Die Elbekarte von 1905
Ein neues, historisches Schmuckstück in unserem Clubhaus

38 Neuenschleuse 1944
Auch hier zeigen alte Bilder, was sich alles verändert hat

Dies und Das

40 Eckernförde
Liegeplatzgebühren 2019

41 Was einem beim Stöbern so in die Finger gerät

42 Zu unserem Titelbild

42 Das Bücherschapp

Zu guter Letzt

44 Große Wellen – kleine Wellen

Beilagen (nur für Mitglieder)
Einladung Gründungsfest
Einladung zur Jahreshauptversammlung

Umschlagillustration
Aquarell von Marlies Schaper

Liebe Mitglieder,
liebe Leserinnen und Leser,

ich hoffe, Sie haben den Übergang ins Neue Jahr gut überstanden und freuen sich bereits auf die nächste Segelsaison. Für manche Menschen liegt der Sommer noch in weiter Ferne, aber eben nicht für Seglerinnen und Segler. Deswegen erlaube ich mir, ein Thema anzusprechen, dessen Ursprung zwar noch im alten Jahr liegt, dessen mögliche zukünftige Auswirkungen auf den Wassersport an der Unterelbe jedoch zu beachten sind.

Kurz nach Ende der vergangenen Saison sorgte das Naturschutzamt des Landkreises Stade mit der Bekanntmachung eines Verordnungsentwurfes für das „Naturschutzgebiet (NSG) Elbe und Inseln" für Aufregung unter den Wassersportlern an der Elbe.

Mit Verwunderung nahm, neben anderen Wassersporttreibenden, das segelnde Volk zur Kenntnis, dass die zuständige Behörde es offenbar nicht für nötig hielt, gesetzliche Vorgaben einzuhalten:

Die Frist zur öffentlichen Auslegung wurde nicht gewahrt. Damit war es nicht möglich, Einwendungen fristgerecht einzureichen. Dessen ungeachtet hat der DSV eine wohlbegründete Stellungnahme zum Entwurf der Verordnung eingereicht, die wir seitens der SVAOe vollumfänglich unterstützen. Ein entsprechendes Schreiben des Vorstands wurde der zuständigen Behörde zugesandt.

Der Grund für die gelinde gesagt überstürzte Ausweisung des NSG liegt wohl darin, dass man offensichtlich bei der Umsetzung der europäischen FFH-Richtlinie (Richtlinie 92/43EWG) erheblich in Verzug geraten ist und nun zur Vermeidung eines Vertragsverletzungsverfahrens seitens der EU kurz vor Ultimo Vollzug melden möchte. Außer diesem eklatanten formalen Fehler weist die Verordnung (VO) selbst inhaltliche Mängel auf: So stehen die in der VO vorgesehenen Befahrensregeln in Widerspruch zu geltendem Recht, nämlich dem Bundeswasserstraßengesetz, wonach das Befahren nach wie vor bis zur MTHW-Grenze zulässig ist. Das Ankern und das Trockenfallen nebst Sicherungsrundgang gehören ebenso zum Befahren. Die nun in der VO vorgesehenen Befahrensregeln würden zu erheblichen Beeinträchtigungen des Wassersports im Bereich des NSG führen, ohne dass damit ein erkennbarer Nutzen für die Natur bzw. deren Schutz entstünde. Sie gehen über die Regelungen hinaus, die z.B. im Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer gelten. Wozu das gut sein soll, ist der VO nicht zu entnehmen.

Zumindest aus Sicht der Segler besteht m.E. ausdrücklich kein Widerspruch zwischen Segeln und Umwelt- bzw. Naturschutz. Welche Segler würden schließlich in Kauf nehmen, dass durch ihre Aktivitäten ausgerechnet das Schaden nimmt, was sie, neben der sportlichen Herausforderung, mit ihrem Sport suchen? Insofern ist von den Behörden zu fordern, das Ausweisungsverfahren gesetzeskonform zu wiederholen und die o.g. Mängel sowie weitere, hier nicht genannte Mängel in der finalen Fassung der Verordnung im Sinne der Stellungnahme des DSV abzustellen.

Zum Schluss bleibt mir, auf die am 26. Februar 2019 anstehende Jahreshauptversammlung hinzuweisen; über Ihr/euer zahlreiches Erscheinen würden sich alle Mitglieder des Vorstandes sowie die Beiräte freuen.

Ich wünsche Ihnen/euch eine angenehme Lektüre. Ihr/euer Stephan Lunau

Eine alte Frage und eine Antwort von heute

IST SEGELN SPORT?

Von Götz-Anders Nietsch Es liegt schon so lange zurück, dass außer mir keiner erinnern wird, was 1955 auf dem Norddeutschen Jugendseglertreffen in Louisenlund an der Schlei geschah. Christoph Bertram, ein etwas älterer Schüler meines Gymnasiums und Mitglied der Jugendabteilung meines Heimat-Segelclubs führte an einem geselligen Abend einen Sketch auf, in dem er den damals sehr bekannten Radioreporter Peter von Zahn wahnsinnig übertreibend imitierte, ja karikierte. Christoph als Peter von Zahn behandelte in einem imaginären Radiobeitrag eben diese Frage „Ist Segeln Sport?" auf eine so abgedrehte Weise, dass des Reporters scheinbare Bedeutungstiefe zur Komik reduziert wurde und wir jungen Jollensegler uns vor Lachen nicht halten konnten. Der Sketch war ein großartiger Erfolg. Den echten Peter von Zahn mit seinen Sendungen nahmen wir nicht mehr ganz für voll. Christoph wurde übrigens später Leiter des Instituts für Strategische Studien in London, was aber nichts mit dieser Lachnummer zu tun hatte. Aber es zeigt, was für ein Potential manchmal in komischen Leute stecken kann.

Ich hole dieses Ereignis aus meinem Langzeitgedächtnis, weil mir ein Beitrag im „Segel Journal" (Leitsatz „Alles, was Segler bewegt") auffiel, der unter der Rubrik „Travel" den Titel „Gourmetshopping statt Inselhopping" trägt. Wir gehen über den Inhalt hinweg. Er ist schön bebildert. Aber es gibt darin Infos zur Segelyacht, mit der da getravelt wurde. Die muss man gelesen haben:

- Ausgestattet mit 5 Doppelkabinen, 3 Nasszellen
- Viele Liegeflächen an Deck vor und hinter dem Mast
- Großzügiges Cockpit mit großem Tisch und vielen Sitzplätzen
- Ein Teil der Cockpitsitzbank kann zu einer größeren Liegefläche verwandelt werden
- Lattengroß Segel (tatsächlich, so steht's da) sorgt für optimale und sportliche Eigenschaften

Damit ist die Titelfrage beantwortet. Nicht Segeln ist Sport, sondern die Yacht sorgt für sportliche Eigenschaften. Sie sind von der Werft so eingebaut. Vor allem durch ein „Lattengroß Segel". Da braucht man selber nichts mehr zu tun. Die Menschen an Bord genießen ihren kostbaren Erholungsurlaub durch Gourmetshopping und räkeln sich auf den vielen Liegeflächen „vor und hinter dem Mast".

Damals, 1955 mit unseren Piraten auf dem Jugendseglertreffen auf der Schlei, haben wir nicht darüber nachgedacht, ob Segeln Sport ist. Wir haben alles gegeben, gekämpft, meistens verloren, selten gewonnen. Mein ganzes Leben mit Booten auf dem Wasser ist so verlaufen. Ohne ständiges Arbeiten, ohne Trimmen, ohne Wettkampf, ohne Üben, ohne Durchhalten, ohne Wissen, ohne Geschick macht es keinen Spaß. Auch jetzt, wo ich keine Regatten mehr mitsegele, ist das nicht anders geworden. Nach einem Wochenende auf der Elbe komme ich abgekämpft und glücklich nach Hause zurück. Sport? Die Frage wird nicht gestellt. Segeln ist eben so.

Mein Stegnachbar, vielleicht nicht der sportlichste Typ, aber einer, der durchaus anspruchsvoll segelt und gerne auf dem Wasser ist, erzählte mir zu Beginn der vergangenen Saison, dass er in diesem Jahr einmal nicht auf die Ostsee gehen, sondern mit seiner Familie das schöne

Wetter und die schönen Gewässer in Kroatien mit einer Charteryacht genießen wolle. Im Spätsommer, als ich ihn wiedertraf, fragte ich ihn, wie es denn gewesen sei. Er guckte in die Luft, zögerte und sagte dann „heiß". Das war es ja auch hier und konnte nicht die ganze Antwort sein. Dann kam es langsam aus ihm heraus: „Wir bekamen ein nagelneues 50-Fuß-Schiff, das im Frühjahr erstmals zu Wasser gekommen war, alles Rollsegel und sehr komfortabel. Nur der Mast kam mir ein wenig kurz vor. Als wir zu Beginn aus dem Hafen motorten, sagte ich meinem Sohn, er solle mal das Großsegel ausrollen. Er ist wirklich nicht schwächlich, schaffte es aber nicht. Erst mit vereinten Kräften und über eine Winde gelang uns unter hässlichen Geräuschen das Ausrollen. Dasselbe geschah mit der Genua. Sie waren wohl noch nie bewegt worden. Wir stellten fest, dass die Rolleinrichtungen völlig verkrustet waren. Schließlich segelten wir tatsächlich, allerdings bei leichtem Wind. Ein eleganter Daysailer kam auf und fuhr in Lee freundlich grüßend unter uns durch. Da reichte es mir. Mal abgesehen von den unvorstellbar hohen Marina- und sogar Muringtonnengebühren war mir der Spaß vergangen. Zurück beim Vercharterer stellte ich tatsächlich fest, dass der Mast unserer Yacht kürzer war als der von Booten gleichen Typs privater Eigner. Der Vercharterer wollte wohl seinen Kunden nicht zu viel sportlichen Einsatz abverlangen."

Der Deutsche Segler Verband teilt Segeln in zwei Kategorien ein: Breitensport und Leistungssport. Unter Breitensport versteht man dort Fahrtensegeln und (übliches) Regattasegeln, unter Leistungssport olympisches und Kadersegeln. Das ist gut gewählt und zutreffend, denn sportliches Segeln umfasst ein sehr breites Spektrum. Für nichtsportliches Segeln fühlt sich der DSV zu Recht nicht zuständig. Aber Segeln geht eben auch ohne Sport. Das wäre die dritte Kategorie, für die sich vielleicht ein neuer Verband finden müsste, etwa unter dem Namen „Travel und Gourmetshopping". Diese Kategorie nimmt zu. Ihre Fahrzeuge müssten zwar einen Mast haben, denn das macht etwas her. Aber zu hoch darf er nicht sein, und ob Segel gesetzt werden können, ist nicht so wichtig. Ein „Lattengroß Segel" wäre eine sportlich wirkende Variante, so wie Sportfelgen an einem Pkw. Viel wichtiger sind Liegeflächen an Deck „vor und hinter dem Mast" und im Cockpit.

Um nicht missverstanden zu werden: Hier wird nichts gegen die Charterbranche gesagt. Sie hat ihre Bedeutung. Da gibt es viele gute Firmen, und ihre Wirtschaftskraft ist beachtlich. Aber natürlich richtet sie sich mit ihrem Angebot nach dem Markt, und der verlangt wohl in zunehmendem Maß „Travel und Gourmetshopping". Die Frage „Ist Segeln Sport?" kann man nur für zwei Kategorien von dreien mit „Ja" beantworten. Besser wäre die Frage „Macht Segeln Spaß?". Auf die antworten alle mit einem „Ja".

BEITRAGSABBUCHUNG

Anfang April werden die gemäß Beschluss der Jahreshauptversammlung vom 26.2.2019 festgesetzten Beiträge der SVAOe von Ihrem Konto abgebucht!

NICHT VERGESSEN!

JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG DER SVAOE

Jedes Jahr wieder, aber immer neu, immer wichtig, immer notwendig: die Jahreshauptversammlung. Einmal im Jahr wird die demokratische Mitwirkung der Vereinsmitglieder gefordert. Das verlangt nicht nur das Gesetz, es ist auch die beste Gelegenheit, sowohl die geleistete Arbeit von Vorstand und Ausschüssen zu bewerten als auch mit Diskussion, Kritik und Vorschlägen die im bevorstehenden Jahr für die Gemeinschaft handelnden Personen auszuwählen und ihnen durch Wahl ihr Amt zu übertragen. Bitte beachten Sie auch, dass in diesem Jahr neben anderen Positionen u.a. der erste Vorsitzende turnusgemäß zur Wahl steht. Bitte denken Sie daran, eventuelle Wahlvorschläge dem Wahlausschuss spätestens 14 Tage vor der Jahreshauptversammlung einzureichen.
Kommen Sie und wirken Sie mit! Denken Sie nicht, dass es ausreicht, wenn andere für Sie abstimmen. Nutzen Sie Ihr demokratisches Privileg, Ihr eigenes Votum abzugeben und die Geschicke der SVAOe mitzubestimmen.
Und nicht nur das. Die JHV ist die Gelegenheit, dem Vorstand und allen am Vereinsgeschick Mitarbeitenden einen Dank abzustatten, dass sie sich im vergangenen Jahr für Sie engagiert haben. Das können Sie am besten mit Ihrer Teilnahme ausdrücken. Außerdem wird vor, während und nach der Versammlung reichlich Zeit sein, alte Freunde zu treffen und neue Bekanntschaften zu schließen. Freuen Sie sich, dass Sie teilhaben an einem so lebendigen Verein wie dem unseren, und gestalten Sie ihn mit!

DIENSTAG, 26. FEBRUAR 2019

Einlass zum Klönsnack und Imbiss 18:00 Uhr
Beginn des offiziellen Teils pünktlich um 19:00 Uhr

SVAOe-Clubhaus, Neumühlen 21, 22763 Hamburg
Bus 112 bis Lawaetzhaus, Schnellbus 36 bis Hohenzollernring-Süd,
HADAG-Fähre 62 bis Neumühlen/Oevelgönne. Parkplätze ab 18:00 Uhr
bei der Firma Potenberg (erster Platz nach dem Neubau Neumühlen 1).

Wenn Sie in Ihrer Bewegung eingeschränkt sind und Hilfe benötigen,
rufen Sie bitte in der Geschäftsstelle an.
Eine schriftliche Einladung mit Tagesordnung und den Berichten
der einzelnen Ausschüsse liegt diesen Nachrichten bei.

Jürgen Schaper, Kommodore Dr. Stephan Lunau, Vorsitzender

NEUAUFNAHMEN

Wir heißen die im November und Dezember neu in die SVAOe aufgenommenen Mitglieder herzlich willkommen und hoffen, dass sie sich in unserem Kreis wohlfühlen werden!

Vollmitglieder:
Onno Kleist, 20357 Hamburg
Hans-Jürgen Seidel, 22455 Hamburg
Dominik Feltes, 22767 Hamburg

Lebenspartner:
Simon Braun, 70191 Stuttgart

Jüngste:
Christina Ehrl, 22049 Hamburg
Rebecca Rieboldt, 22609 Hamburg
Frederik Rieboldt, 22609 Hamburg

Und Grünkohl gab es auch

PREISVERLEIHUNG DER ELBE-AUSKLANG-REGATTA

GAN Übliche Preisverleihungen folgen im Anschluss an ein Regattaereignis noch am selben Tag, wenn die Boote aufgeklart sind. Bei der Elbe-Ausklang-Regatta macht es die SVAOe ein wenig anders. Im November wird zur Preisverleihung im Clubhaus geladen und dazu wird, um für eine ausreichende Zahl von Teilnehmerinnen und Teilnehmern sowie möglichst viele SVAOe-Mitglieder und Gäste zu sorgen, ein herbstliches Grünkohlessen angeboten. Das zieht immer.

So auch diesmal. Der Clubhaus-Saal war festlich geschmückt und bis auf den letzten Platz eingedeckt mit hell- und dunkelgrünen Tischtüchern und dekorativen Mandarinen in orange.

Die längste Nacht ist vorbei!

Und es wird Frühling!!

Ich hoffe, Seemann, alle Reparaturen sind erledigt. Auch das Bordfernglas einmal in die Hand genommen? Schon gereinigt nach dem wunderbaren letzten Sommer? Das ist sehr wichtig, weil das Seesalz die Vergütung der Objektive angreift und die Qualität stark leidet. Und wenn Sie mit Ihrem Bordglas nicht mehr zufrieden sind, kommen Sie zu Foto-Wannack. Kostenlos überprüfen wir Ihr Fernglas auf Achsengleichheit (kann durch Stoß oder Fall nicht mehr gewährleistet sein) und wenn Sie möchten, zeigen wir Ihnen gern vor der Tür unseres Geschäftes mit Blick auf den Hamburger Michel, was es Neues gibt. Sie werden staunen, was heute optisch alles möglich ist. Wir haben Ferngläser von STEINER–LEICA–ZEISS–SWAROVSKI–KOWA–CANON (mit Bildstabilisator), auch andere und für jeden Geldbeutel das Richtige! Und Seemann, denken Sie daran, unsere Augen werden nicht besser, aber immer besser werden unsere Ferngläser!! Auch wenn Sie für Ihre analoge oder digitale Kamera Zubehör brauchen, wir haben ein großes Angebot! Gern senden wir Ihnen auch unsere kleine Broschüre „Die Merkmale guter Ferngläser".
Betriebsferien vom 4. März bis 17. März 2019

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

Das sah schon sehr einladend aus. Die Gäste kamen, begrüßten sich und standen zunächst in Gruppen, wohl jeder ein Getränk haltend. Neben Kommodore Jürgen Schaper mit Frau Marlies sollen drei weitere besondere Gäste erwähnt werden, über deren Erscheinen man sich gefreut hat: Günter Buschmann, von weither aus dem Teutoburger Wald angereist, kam erstmalig nach einem schweren Schicksalsschlag. Jan Behnke kam mit Frau Heidi trotz seiner zunehmenden Krankheit. Schließlich erschien Jens Cornelsen aus Glückstadt, der nach Jahrzehnten weltweiter Aktivitäten im Yachtgeschäft es nun ein wenig ruhiger angehen lassen möchte und für seinen Stammverein etwas Zeit findet.

Der Vorsitzende Stephan Lunau begrüßte die Gekommenen mit amüsanten Worten, in denen er auch nochmal die angezeigte Flagge zur Bahnverkürzung der Regatta ansprach. Er wünschte gute Gespräche und guten Appetit. Der war vorhanden, jedoch ließen die Schüsseln auf sich warten. Gesprächsstoff dagegen lag reichlich vor, was man am hohen Geräuschpegel im Saal empfindlich wahrnahm. Doch dann trat das Ersehnte ein: Fünf junge Leute aus der Jugendabteilung in weißen Blusen trugen die Platten und Schüsseln auf, die mit reichlich Nahrhaftem gefüllt waren. Das sah in jeder Hinsicht gut aus, und der Jugend sei nicht nur gedankt, weil sie zum Wohlbefinden der Älteren beitrug, sondern auch, weil sie sich zu dieser Dienstleistung bereitgefunden hatte.

Nach ausgiebigem Mahl wurden die Tische von den Resten befreit. Vor Hinnerk Bodendiecks großem Wandgemälde waren die Regattapreise aufgebaut. Die Preisverleihung konnte beginnen. Marcus Boehlich, zwar nicht der Regattaleiter, aber Mitglied des Regattaausschusses und begnadeter Moderator, nahm das Wort. Er begann mit einer, wie er sagte „wahren Geschichte". Vor Jahrzehnten hätte er an einer Wettfahrt teilgenommen, die wegen des einschlafenden Windes nicht ausschreibungsgerecht verkürzt und gewertet worden war. Er war sauer und warf der Regattaleitung in einem Brief Dilettantismus vor. Die war daraufhin ob der unbotmäßigen Kritik ebenfalls sauer und antwortete „Mach's doch selber!". Also wurde Marcus Mitglied im Regattaausschuss und ist es bis heute. Auf dieser Elbe-Ausklang-Regatta passierte es wieder, dass der Wind einschlief, jedoch wurde nicht abgebrochen, sondern das Feld wurde auf Wettfahrtleiter Luis Anweisung auf kürzestem Weg zur Ziellinie geschickt. Wieder meckerte Marcus, der als Mannschaftsmitglied auf „Pax" mitsegelte, sah dann aber die Weisheit der Entscheidung ein. Er ist ja auch älter geworden.

Es wurden erst die Gruppenpreise und dann die Wanderpreise vergeben. Schade war, dass die Preisträger aus anderen Elbvereinen nur in geringer Anzahl erschienen waren. So blieben etliche Preise zurück. Das sollte ein Anlass sein, darüber nachzudenken, was bei den Einladungen besser gemacht werden kann. Wenn schon die Meldezahlen zurückgehen, so sollte doch die Preisverleihung nicht mit Missachtung bestraft werden, sondern zu einem Fest werden.

Die siegenden Boote in den einzelnen Gruppen und ihre Steuerleute waren:
YS < 94: „Tinto", Till Pomarius, SVAOe; YS 94–99 + X-79: „Planlos", Kai Petermann, SVN; YS 100–106: „Swift", Andreas Gustafsson, SVAOe; YS > 106: „Trojka", Andreas Sasse, SVAOe; ORC (ORC Club): „Pax", Klaus-Uwe Stryi, RVE
Die Wanderpreise gingen an:
Mia-Lisa-Preis: Andreas Sasse, SVAOe
Marcus-Preis: Lynn Wolgast, MSC

Ein Teil der Preise wartet auf die Verleihung…

…und ein Teil der Gäste wartet auf den Grünkohl

Der Vorsitzende Stephan Lunau begrüßt die Teilnehmer

Lockerer Moderator: Marcus Boehlich

Der „Mia-Lisa"-Preis wird vorgestellt…

…und der „Marcus"-Preis

…und der „Sabrinas last Order"-Preis (mit Rumflasche)

Stephan bedankt sich bei den jugendlichen Service-Helfern
(Fotos: Hartmut Pflughaupt)

Folkeboot-Preis: Klaus Pollähn, SVAOe
Sabrinas Last Order-Preis: Andreas Gustafsson, SVAOe
Bulli-Preis: Matthijs Plokker, AYC
Roy-Preis: Thomas Reineke, SCOe
Radde-Preis: Jens Wrede, SCOe

Alle Ergebnisse findet man auf der SVAOe Homepage. Auch die Wettfahrthelfer wurden zum Dank für ihre Hilfe mit kleinen Geschenken bedacht. Schließlich meldete sich noch Jürgen Raddatz, der Obmann des Regattaausschusses, zu Wort. Für die Wettfahrt Hamburg-Cuxhaven, die im Rahmen der Nordseewoche von einer SVAOe-Mannschaft geleitet wird, wird noch ein größeres Motorboot für die Begleitung gesucht. Wer so etwas besitzt und es einrichten kann, sollte diese Veranstaltung unterstützen. Der Vorsitzende rief noch zu einer Sammlung für die Jugendabteilung auf, die die Bedienung an diesem Abend gestellt hatte. Es kam ein ansehnlicher Betrag zusammen.

Der Abend klang nur langsam aus. Sehr zögerlich fanden die Teilnehmer den Weg nach Hause, gesättigt, teilweise mit Preisen beladen und voller anregender Gedanken.

„Hungriger Wolf"
präsentierte sich hervorragend

DIE MITGLIEDER-VERSAMMLUNG IM NOVEMBER

GAN Mitglieder und deren Gäste kommen zu den Versammlungen, um zu hören, was sich in unserer Vereinigung abgespielt hat, was noch kommen wird und nicht zuletzt, um zu klönen und in entspannter Atmosphäre Gleichgesinnter ein Bier oder einen Rotwein zu trinken. Der Tag des Geschehens war der 20. November, der erste Tag zu Ende des Jahres mit scharfem Ostwind und frostähnlichen Temperaturen. Vielleicht ließ das ein paar zu Hause bleiben. Sie haben etwas versäumt. Die anderen wurden dagegen belohnt.

Der Vorsitzende Stefan Lunau begrüßte die Gekommenen, es waren schließlich doch an die 40, und gab ein paar wenige Hinweise. Die Preisverleihung für die Elbe-Ausklang-Regatta mit Grünkohlessen am 30. November sei durch Voranmeldungen voll belegt und verspräche damit, eine lebhafte und natürlich nahrhafte Veranstaltung zu werden. Wer noch kommen möchte, solle in der Geschäftsstelle anfragen, ob Plätze freigeworden seien. Am dritten Advent, 16. Dezember, finde ab 12:00 Uhr die alljährliche Tannenbaumregatta und Modellboot-Regatta im Hamburger Yachthafen in Wedel statt. Die Umsetzung der Europäischen Datenschutzgrundverordnung habe dazu geführt, dass ein Aushang über Film-, Foto- und Tonaufnahmen im Clubhaussaal und künftig an allen Orten von den SVAOe-Veranstaltungen angebracht wurde und werde, die nicht unmittelbar dem Vereinszweck „Förderung des Sports" dienen. In ihm werde auf die Möglichkeit zur Einwilligung bzw. Ablehnung von z.B. Fotos der Teilnehmer/innen verwiesen.

Dann begrüßte Stefan noch einmal besonders die gekommenen Mannschaftsmitglieder des „Hungrigen Wolfs", gratulierte ihnen im Namen aller zu ihrem hervorragenden siebten Platz in der J/24-Weltmeisterschaft auf dem Gardasee und übergab ihnen das Wort.

Steuermann Fabian Damm und Mannschaftsmitglied Jannik Dühren konnten nicht kommen, da Fabian in Kopenhagen lebt und arbeitet und Jannik gerade ein Schiff überführt. Aber „der Rest" der Mannschaft, Jonas Lyssewski, Moritz

Böök und Thorsten Paech, waren gekommen, um ihre Segelsaison mit dem „Hungrigen Wolf" und insbesondere ihre Weltmeisterschaftsteilnahme darzustellen. Um es schon mal vorweg zu sagen, sie machten ihre Sache glänzend.

Im Jahr 2018 nahm der „Wolf" an acht bedeutenden J/24-Regatten teil: Frühjahrsverbandsregatta auf der Alster, Rupenhornregatta auf dem Wannsee, German Open auf dem Wannsee, Kieler Woche, Swedish Open in Vejbystrand/Westschweden, Europameisterschaft in Glücksburg, Weltmeisterschaft auf dem Gardasee und „Väterchen Frost" auf der Alster. Insgesamt wurden zwei Erste, ein Dritter, zwei Vierte und drei Siebente ersegelt und zeigen eine überzeugende Leistungskonstanz. Am bedeutendsten war sicher der siebente Platz in der Weltmeisterschaft unter 89 sehr leistungsstarken Konkurrenten. Die SVAOe Nachrichten berichteten in den Ausgaben 4, 5 und 6 des Jahres 2018. Darin wurde ausführlich über die Regatta-Erlebnisse der Weltmeisterschaft berichtet, wie sie von „Hungriger Wolf", „Juelssand" und „Derbe Kerle" empfunden wurden. Daher an dieser Stelle keine weiteren Einzelheiten.

Höchstes Interesse fanden aber einige Themen, die von den Vortragenden ausführlicher behandelt wurden. Da war z.B. die extrem scharfe Vermessung, die der „Wolf" glatt überstand. Da war auch das Problem einer 700 Meter langen Startlinie für 89 Boote, das mit dem Signalboot und zwei Begrenzungsbooten etwas fragwürdig gelöst wurde. Da waren die Gewichtsbegrenzung der Mannschaft auf 400 Kg. Wie startet man gegen 88 Top-Konkurrenzmannschaften, von denen die Führenden aus Profiseglern bestehen? Wie

TOPLICHT
Schiffsausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten • Werftausrüstung

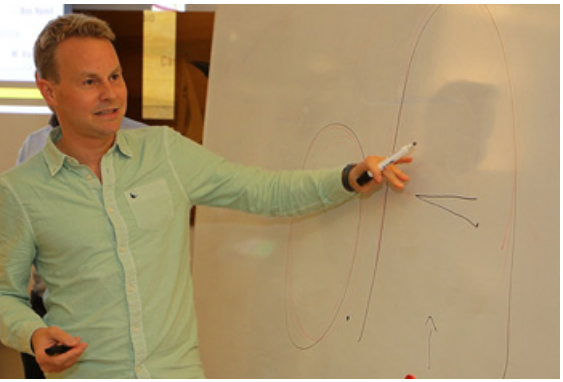
Notkestraße 97
22607 Hamburg

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 Katalogbestellung und Webshop
www.toplicht.de

Stephan eröffnet die Versammlung, die Vortragenden warten auf ihren Einsatz



Thorsten erläutert die Verhältnisse auf dem Gardasee

wird man mit den täglich zeitgenau wiederkehrenden Winden fertig, wenn sie eine Seeseite begünstigen und alle dorthin wollen? Was ist, wenn unerwartet ein anderer Wind weht? Wie folgenreich kann eine Entscheidung zwischen Fock und Genua sein?

Jonas, Moritz und Thorsten stellten diese Probleme so spannend dar, dass die Versammlungsteilnehmer/innen gepackt waren und viele Fragen stellten. Man merkte, dass etliche selber an ihre Regattajahre zurückdachten. Wenn auch banal wirkend, so hat doch die Lehre, die die Vortragenden aus dieser Wettfahrtserie zogen, tiefere Bedeutung: „Vermeide Streicher bis zum letzten Tag." Man musste lachen angesichts der Schwierigkeit, diese Lehre einzuhalten.

Zum Schluss kam noch die Frage, ob denn der zeitliche Einsatz bei einem solchen Regattasommer von einer Mannschaft von fünf jungen Männern, alle Studenten oder in den ersten Berufsjahren, überhaupt hinzubekommen sei. Es ist der Enthusiasmus, der so etwas möglich macht, und der wird aus dem Erfolg gespeist. Wenn einer mal wirklich unabkömmlich ist, wird Ersatz mitgenommen, wie z.B. Lisa Raschdorf bei den Swedish Open. Zum Glück verfügt die SVAOe über drei J/24, sodass mal ausgeholfen werden kann. Auch nach den Kosten wurde gefragt. Allen war klar, dass der Etat von € 2000 pro Boot, den die SVAOe jährlich zur Verfügung stellt, für einen so engen Regattaterminkalender nicht ausreichen kann. Da gibt es großzügige Spender, die mal ein neues Segel oder das Startgeld zur Verfügung stellen. Aber zum großen Teil tragen die Crews ihre Kosten selber, die Reisen, die Transporte, die Unterkünfte, die kleinen Reparaturen. Da ist er wieder, der Enthusiasmus. Die SVAOe kann stolz darauf sein, dass sie so begeisterungsfähige Segler/innen herangezogen hat.

Die Zuhörer lassen sich von den Problemen fesseln

Thorsten, Moritz und Jonas (v.li.) mit einem Pokal, noch von der Swedish Open (Fotos: Tomas Krause)

Die „Hungriger Wolf"-Crew will 2019 weitermachen. Sieben wichtige Regatten stehen auf dem Programm, darunter die Europameisterschaft in Patras/Griechenland und die Weltmeisterschaft in Miami/USA. Aus Zeit- und Geldgründen wird man wohl eins dieser Events streichen müssen. Zeit kann man nicht spenden, aber Geld schon. Vielleicht findet sich da jemand. Diese Mannschaft wäre es wert.

Ein Besuch beim Internationalen Seegerichtshof

DIE ALTJUNIOREN STUDIEREN DAS SEERECHT

Von Peter Kaphammel ▮ Am 30. Oktober um zehn Uhr trafen sich 35 SVAOe-Altjunioren/Freunde, um sich über den Internationalen Seegerichthof in Hamburg informieren zu lassen. Zunächst einige Rahmendaten:
21.08.1981 ▮ UN-Beschluss, dass Hamburg Standort des „Internationalen Seegerichtshofs" wird
16.11.1994 ▮ Seerechtsübereinkommen tritt in Kraft (Basis für internationale Rechtsprechung)
01.08.1996 ▮ Die ersten 21 Richter werden gewählt
13.11.1997 ▮ Erster Streitfall wird verhandelt
03.07.2000 ▮ Offizielle Übergabe des Gebäudes an UN-Generalsekretär Kofi Annan

Frau Ritter, Pressechefin des Seegerichtshofs, gab uns zu Beginn einen Überblick über die Zusammensetzung des Gerichts, die 21 Richter, die Art des Tagens und die Art der Behandlung der vorgebrachten Fälle gemäß Seerechtsübereinkommen von 1994 mit 168 Vertragsparteien.

Ferner wurden uns die „Maritimen Zonen im Seerecht" nähergebracht, also Hoheitsgewässer, Anschlusszone, Ausschließliche Wirtschaftszone und internationale Gewässer (Hohe See).

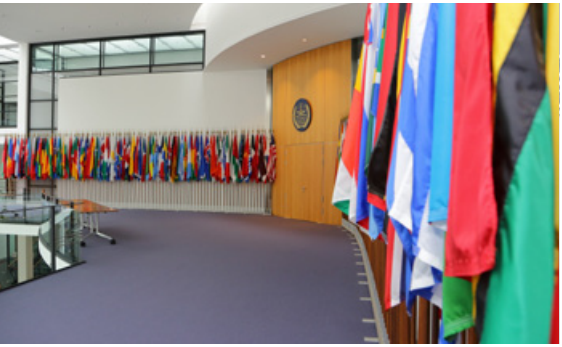
Insgesamt wurden bis heute 25 Fälle verhandelt. Der Gerichtspräsident und 36 Mitarbeiter aus 15 Ländern arbeiten ständig in Hamburg, alle anderen Richter reisen zu den jeweiligen Sitzungen aus diversen Ländern an.

Frau Ritter „zog uns den Zahn" über unsere mitgebrachte Meinung, der Seegerichtshof würde normale See-Unfälle/Kollisionen verhandeln. Es handelt sich mehr um politisch geprägte See-Auseinandersetzungen. Als Beispiel wurde uns ein Streit zwischen Singapur und Malaysia genannt, in dem es um Landerweiterung in dem Gebiet der Straße von Malakka ging.

Der Eingang zum Seegerichtshof

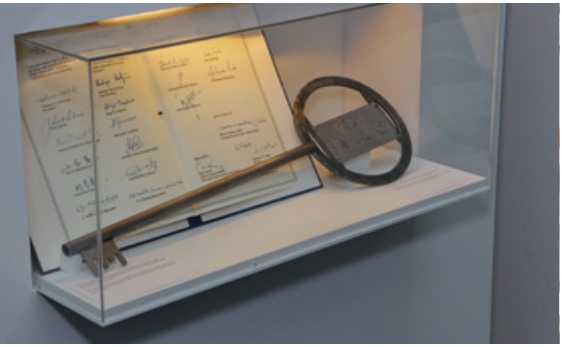
Frau Ritter gibt einführende Erläuterungen

Im Foyer mit Konvoyschiff „Wapen von Hamburg"



Dekorativ: Die Flaggen der Unterzeichnerstaaten

Moderne Architektur im Lichthof



Der symbolische Schlüssel für den Präsidenten

Der Lichthof: Modern und freundlich

Im Gerichtssaal

Gruppenbild und viel Symbolik (Fotos: Tomas Krause)

Das Emblem des Seegerichtshofs: Justitia fehlt, die Waage nicht

Die Richter des Seegerichtshofes versuchen u.a., Länder/Regierungen miteinander zu einen und zu gegenseitigem Verständnis zu bringen. Bestimmte Fälle, bei denen z.B. Schiffe arrestiert wurden, sind innerhalb von 30 Tagen zu behandeln. Das Gericht hilft dabei, die Höhe von Sicherheitsleistungen/Kautionen festzulegen, damit die Schiffe wieder zügig in Fahrt kommen.

Die Gruppe besuchte nach dem Vortrag die wunderschönen, modernen Räumlichkeiten inklusive des Sitzungssaals. Hier erfuhren wir auch, dass die Sitzungen öffentlich sind.

Fast alle Altjunioren versammelten sich anschließend zu einem gemeinsamen Mittagessen im „Jools" bei Hausmacher Sülze mit Kartoffelpuffer bzw. Pasta, um Erlebtes zu „verdauen".

Nachbemerkung: Das auf dem Foto aus der Eingangshalle des Seegerichtshofs gezeigte Segelschiffsmodell stellt die „Wapen von Hamburg" dar. Sie war kein Kriegsschiff, sondern ein bewaffnetes „Konvoyschiff", das ein von der Stadt Hamburg und der Hamburgischen Kaufmannschaft erbautes und 1669 in Dienst gestelltes Begleitschiff für die Hamburger Handelsschifffahrt war. Ihr Kommandant war Admiral Berend Jacobsen Karpfanger. „Bestimmung der „Wapen von Hamburg" war Ausweitung der Handelsbereiche wie auch der Kampf gegen Überfälle durch muslimische Korsaren, die zahlreiche christliche Seeleute in die Sklaverei verschleppten und hohe Lösegelder erpressten.", so Wikipedia.

Das Modell der „Wapen von Hamburg" passt also einerseits sehr gut in einen Seegerichtshof, da es symbolisiert, wie man das Recht früher in die eigenen (bewaffneten) Hände genommen hat gegenüber heute mit einer internationalen Rechtsprechung. Andererseits sieht man, dass über 300 Jahre später Überfälle und Lösegeldforderungen noch immer vorkommen und bewaffnete Begleitschiffe nicht überflüssig geworden sind. (Red.)

Im Hamburger Yachthafen wurde bei kühlem Ostwind gesegelt

DIE 46. TANNENBAUMREGATTA

Von Thomas Lyssewski

Grill und Glühweinkessel fanden gute Nachfrage. Zwischen dem Ende der Segelsaison und Weihnachten finden in vielen Vereinen nochmal Regatten unter meist martialischen Namen („Eisarsch", „Letzte Helden") ob des eisigen Wetters statt, und zwar in kleinen Booten und mit vermummten älteren Seglern, die ihre Härte beweisen. Die von der SVAOe veranstaltete „Tannenbaumregatta" im Hamburger Yachthafen für Erwachsene in Optis, während die Kinder in den Begleitbooten als Schiedsrichter fungieren, zählt auch dazu. Nur ist der Name friedfertig.

Am 16. Dezember, dem dritten Advent, war es bei null bis ein Grad und leichtem Ostwind von zwei Beaufort doch recht frisch. 14 gemeldete Teilnehmer konnten bei optimalen Bedingungen zwei Wettfahrten erfolgreich absegeln. In diesem Jahr war das Feld der Teilnehmer sehr erlesen, denn es waren zwei Italiener am Start, und die ganze Alters-Bandbreite von 21 bis 79 Jahren war vertreten.

Preisverleihung beginnt, hinten das Schiedsgericht, vorne der Mentor

Tannenbaumpreis für Thomas Schulz (Fotos: Hartmut Pflughaupt)

Mit kalten Fingern: Die Kapelle

Zuschauer auf der Kranbrücke warten auf die Optis

Groß und Klein, getrennt durch die Mole

Guter Wind zwischen den Dalben

Auch die Wettfahrtleitung hat Spaß

Auf dem Weg zum Ziel (Fotos: Tomas Krause)

Wettfahrtleiter Thomas Lyssewski und die Schiedsricher Bjarne, Nis, Nils und Jonn hatten ein leichtes Spiel, da alle Teilnehmer regelkonform segelten. Verdienst daran hatten neben den erfahrenen Seglern und Seglerinnen auch die Bedingungen mit einem gleichmäßigen Ostwind. Es siegten Thomas Schulz (SSC) vor Matthias Düwel (ASC-HBG) und Birte Daniel (SSC). Eine angekündigte RC-Modellbootregatta kam leider nicht zustande.

Während auf dem Wasser eifrig gekämpft wurde, erscholl von oben Old Time Jazz. Vor Halle 1 hatten die Veranstalter ein Zelt aufgebaut, in dem gebratene Würste, Pfannkuchen und Glühwein angeboten wurden. Gegen den Ostwind war das Zelt geschlossen, und in der Mitte war ein Ofen angezündet. Musik, appetitliche Düfte und der Wetterschutz lockten viele an. Trotzdem hätten es ein paar mehr Segler und auch Zuschauer sein können. Für den Nachmittag war Schnee angekündigt. Vielleicht schreckte der ab.

Die Siegerehrung wurde von den Optikindern vorgenommen. Der namengebende Tannenbaum als Wanderpreis ging an Thomas Schulz, und auch etliche andere Preise wurden verliehen. Es war ein schönes, vorweihnachtliches Regattafest, an dem alle ihr Vergnügen hatten.

Zum Aufstieg hat es nicht gereicht, aber es gibt keine hängenden Köpfe

DSL POKAL 2018

Wie wir in Ausgabe 6-2018 berichteten, hatte das erfolgreiche ehemalige J/24 „Tinto"-Team im letzten Sommer mit einem neuen Boot, der wiederum von Rosi Eckhoff zur Verfügung gestellten J/70 „Tinto" nach intensivem Training und Regattasegeln die Zulassung zur Teilnahme an den Aufstiegskämpfen zur 2. Segelbundesliga als „SVAOe"-Team erreicht. Es war der DSL-Pokal auf der Alster, auf dem die Entscheidung um den Aufstieg fallen sollte. Nach Redaktionsschluss konnten wir noch mitteilen, dass das Ergebnis leider nicht genügt hatte. Nun soll das Team noch ein Schlusswort haben. (Red.)

Von Till Pomarius, Maximilian Bischof, Ole Wittenberg, Christian Warnecke Der Segelbundesliga-Pokal 2018 liegt hinter uns. Die Erfahrungen und Emotionen lassen sich kaum in ein paar Sätzen wiedergeben – die gesegelten 13 Starts und unzähligen taktischen Entscheidungen sind ein Pensum, das wir so selbst in einer ganzen Regattawoche eines typischen Großevents noch nicht erlebt haben. Dazu kommt, dass auch die Zuschauer anhand des SAP-Tracking-Systems in

SVAOe links

Nach einem Start (SVAOe 3. v. links)

„Unsere" Jungs raumschots...

...und auf der Kante...

...und mit enger Konkurrenz (SVAOe rechts)

So ist Hamburg: Himmel, Türme, Boote, Wasser (SVAOe 2. v. links)

Zieldurchgang (SVAOe links)

Strahlend: Till, Max, Ole, Christian (v.li.) (Fotos: Lutz Wittenberg)

die Lage versetzt wurden, die Rennen sekundengenau verfolgen und analysieren zu können. So entstehen konstruktive Diskussionen und ein intensiver Lernprozess, die nicht nur das Team voranbringen, sondern auch die beteiligten Zuschauer und Unterstützer. Aufgestiegen sind wir mit der SVAOe leider nicht, aber das Event lässt uns mitnichten mit hängenden Köpfen nach Hause fahren, denn wir wissen, wo wir die fehlenden acht Punkte verloren haben. Dazu haben wir das hohe Niveau der Ligateams hautnah erlebt, haben Direktstrafen auf dem Wasser erfahren, haben auch mal Top-Platzierungen ersegelt und können trotz allem mit gutem Gewissen behaupten, dass wir uns und die SVAOe gut präsentiert haben. Wir werden in 2019 weiterhin mit unserer J/70 „Tinto" an den Klassenregatten teilnehmen und stehen gerne bereit, um die J/70-Ambitionen der SVAOe zu unterstützen.

Wir bedanken uns ganz herzlich bei Marcus und der SVAOe für die Unterstützung und das Vertrauen.

Das Tracking-System verhilft jedem, sich auch im Nachgang noch einen Eindruck verschaffen zu können. Anhand der Pairing-Liste ist ersichtlich in welchen Rennen wir angetreten sind.

Pairing-Liste: http://segelbundesliga.de/content/uploads/2018/11/Pairing_DSL_Pokal_2018.xlsx.pdf

Tracking und Ergebnisse: https://dsl-pokal2018.sapsailing.com/gwt/Home.html?#/regatta/races/:eventId=fc4ca7c9-5d11-4444-9f80-462a3e536e08

Fotos und Film: http://segelbundesliga.de/events/dsl-pokal-2/

Als Anfängerin darf man sich nicht den Mut nehmen lassen

ALLEN WIDRIGKEITEN ZUM TROTZ – 420ER-SEGELN IST SUPER!

Von Mieke Kaiser Zum ersten Mal eine 420er-Regatta? Zum ersten Mal Spi segeln? Ein erstes Mal in Travemünde segeln? Klar, warum nicht! Als meine Freundin mich fragte, war ich schnell überzeugt und mit dabei! Ich war schließlich nicht alleine vom 31.8. bis 2.9.2019 in Travemünde bei der diesjährigen LJM (Landes Jugend- und Jüngsten-Meisterschaft) Schleswig-Holstein, sondern mit meiner Freundin (SVWS), mit der ich zwar auch erst zwei Mal vorher 420er gesegelt bin, doch die ich aus Opti-Zeiten von den Regatten und Trainingslagern kannte.

Es fing schon heiter an am Freitagabend: unser Spifall war durchgerauscht, und wir haben drei Stunden lang versucht, es wieder reinzuziehen – keine Ahnung wie …; irgendwann hat es dann im Dunklen funktioniert. Wir haben uns davon aber nicht unsere Motivation nehmen lassen, denn wir freuten uns ja, morgen bei schönem Wind und Sonne zu segeln.

Allerdings war am nächsten Tag so wenig Wind, dass wir die Hälfte des Tages mit Startverschiebungen verbracht haben. Die gewonnene Zeit konnten wir dann jedoch gut zum Üben nutzen, und uns wurde sogar Hilfe von Trainern aus anderen Vereinen angeboten, die mit uns unser Boot erst einmal durchgetrimmt haben. Am Ende des Tages hatten wir drei Wettfahrten geschafft.

Am Sonntag war dagegen sehr viel Wind. Leider sind wir nur noch zwei Wettfahrten gesegelt. An diesem Tag hat es sehr viel Spaß gemacht,

und wir sind letztendlich auf den 23. Platz von 24 Booten gekommen. Es klingt vielleicht schlecht, aber bei einem so starken Feld, ohne Training und als unsere erste 420er-Regatta, finde ich dieses Ergebnis in Ordnung und ausbaufähig.

Insgesamt fand ich diese Regatta sehr schön, und ich freue mich, dass es danach direkt mit Roger auf der Alster weiterging. Wir konnten sogar mehrmals in der Woche am Training teilnehmen. Und es hört gar nicht auf: Inzwischen ist es ein samstägliches Wintertraining und wird immer kälter. Ich freue mich schon auf die nächste Saison!

Jüngstenschein- und SPOSS-Prüfungen an der Alster

GLÜCKWUNSCH!

Von Wiebke Kaiser ▮ Auch dieses Jahr haben wieder acht Kinder den Jüngstenschein bestanden. In der Regel nach zwei Jahren haben die Jüngsten im Training gelernt, sicher eine Wende und Halse durchzuführen, beherrschen die ersten Knoten und können sich auf dem Wasser und in der Theorie nach Wettfahrt- und Wegerechtsregeln und -kursen bewegen, so dass sie selbstsicher zu den fortgeschrittenen Optiseglern umsteigen können. Ihre erste Regatta gesegelt und den Schein bestanden haben: Friedrich Düwel, Clara Emani, Nils Kaiser, Benjamin Niemeier, Finn Pönicke, Milla Rödenbeck, Fenja Sofie Schacht und Lotta Marie Schacht. Wir gratulieren!

Von Thomas Lyssewski ▮ Am 17.11.2018 haben acht SVAOe-Jugendliche und spät eingestiegene Erwachsene ihre praktische Prüfung zum Sportsegelschein (SPOSS) auf der 420-er Jolle und der Kieljolle C55 auf der Alster abgelegt. Die beiden Prüfer Ralf Preuß und Thomas Lyssewski hatten für beste Segelbedingungen mit Sonnenschein und Wind SE 2–3 Bft gesorgt. Die Teilnehmer hatten bereits im April die theoretische Prüfung mit Erfolg bestanden. Beim praktischen Teil mussten zunächst Seemannschaft mit Bootsauf- und -abbau sowie Knotenkenntnisse nachgewiesen werden. Anschließend wurde die Beherrschung von Segelmanövern vorgeführt: Rettungsmanöver, Aufschießer am Begleitboot und das Absegeln eines Dreieckskurses. Alle Prüflinge haben die ihnen gestellten Aufgaben erfolgreich gemeistert. Herzlichen Glückwunsch!

Vier weitere SPOSS-Aspiranten werden die praktische Prüfung im April 2019 antreten.

Übrigens: Der SPOSS wird ausschließlich in den DSV-Vereinen und nicht in Segelschulen ausgebildet, geprüft und erteilt. Der Sportsegelschein bescheinigt dem Inhaber die für die Ausübung der Sportart Segeln notwendigen Segel- und Regattakenntnisse.

Selten so viel gebadet und doch gut gesegelt

SOMMERTOUR AUF DER „TEUFELSBRÜCK“

Von Linea Zwirner, Jonas Wolf und Paul Körner ▮ Unsere Kutter-Sommertouren in der Ostsee machen wir möglichst immer zusammen mit Jugendwanderkuttern aus anderen Vereinen. So verlangt es aus Sicherheitsgründen der Vorstand, aber auch uns bringt es Spaß. Dieses Jahr ging unsere Tour wieder auf der Kieler Förde los, genauer gesagt in Mönkeberg. Hier hatten wir

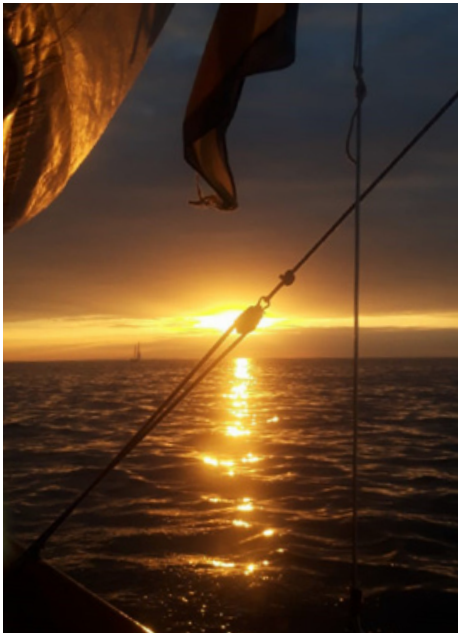
die „Teufelsbrück" (im Nachfolgenden „T") nach der Kieler Woche liegen lassen, um direkt in den Sommer starten zu können. Die „Möwe vom Köhlfleet" (SCOe) und die „Finkenwerder" (TuS Finkenwerder) waren dabei, außerdem noch ein 15er Jollenkreuzer aus der SVAOe, die „Ronja".

Nach dem obligatorischen Großeinkauf ging es noch am Mittwoch auf einen Schlag nach Lippe in der Hohwachter Bucht. Der Plan war eigentlich, nach einem Hafentag weiter nach Heiligenhafen zu laufen, um unserem großen Ziel Kopenhagen schnell näher zu kommen. Aus einem wurden dann nach einem abgebrochenen Auslaufversuch auf Grund von Wind und Welle drei Hafentage. Dafür vervollständigte sich hier unsere Crew von vier auf sieben. Drei Tage später ging es endlich weiter, windbedingt allerdings nach Bagenkop. Auch hier wieder ein Hafentag wegen des Windes. Dafür konnten wir hier in einem Seglerraum übernachten, da es tatsächlich, man mag es bei diesem Sommer nicht glauben, kalt war. Außerdem vergrößerte sich unsere Flotte durch die Albin Expressen „Jux" und „Unterelbe Express" (beide SCU) welche mit uns auf Tour gehen wollten.

„Teufelsbrück" aus Quallenperspektive

FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN
T. 040.328 101-4701
firmenich-yacht.de

Eine Länge voraus.



In die Abendsonne!

Tags darauf nahmen wir Lohals an der Nordspitze Langelands als Tagesziel, immer mit dem Generalplan Kopenhagen. Bei Rudkøbing kamen dann allerding Wind und Welle so von vorne, dass wir uns entschieden, in den Svendborg Sund nach Troense abzulaufen. Damit einher ging auch, dass wir nun keinen generellen Plan mehr hatten, sondern sehr viel spontaner waren. In Troense gibt es, zumindest unserer Meinung nach, den ältesten Hafenmeister Dänemarks. Dieser konnte sich natürlich eine solche Gelegenheit nicht entgehen lassen und holte sich weibliche Unterstützung von unseren Booten, damit er so mit viel Tamtam abends die Flagge direkt in seinen Oldtimer herablassen konnte. Weiter ging es am nächsten Morgen an Svendborg vorbei nach Lyø. Hier besonders zu erwähnen ist, dass wir mit der „Balu" (JugendKutterWerk Bremen) einen vierten JWK trafen.

Jetzt mit sieben Booten ging es nach Årø, wo wir eine Erfahrung der dritten Art mit etwas uneinsichtigen Elbseglern machten. Im Hafen lag die „Möwe" bereits an einem kleinen Steg mit einem anderen Vereinsmitglied. Auf die Frage, ob sie sich nicht verholen könnten, damit wir alle zusammen liegen können, kam ein Nein. Wir boten auch unsere Box im sonst vollen Hafen an, die sie hätten belegen könnten. Stattdessen meinten sie, sie würden sich beim Hafenmeister beschweren, falls wir längsseits kommen sollten. In dem Wissen, dass Jugendboote generell einen schlechten Ruf haben, versuchten wir den Hafen wieder zu verlassen, was aufgrund von Wind und Welle aber nicht mehr möglich war. Dafür wies uns der Hafenmeister dann Plätze außen am Fähranleger zu, sodass wir zumindest für die Nacht sicher liegen konnten. Mit schönem Wind von der Seite ging es am nächsten Tag weiter nach Middelfart, wohin die „Balu" allerdings nicht mehr mitkam. Außerdem gab es einige Uneinigkeiten, welcher Hafen denn nun derjenige welcher sei, sodass die „Ronja" am Ende gute acht Meilen mehr auf der Logge hatte, als der Rest.

Der Plan für den folgenden Tag war ursprünglich, hinter Æbelø zu ankern und vorher in Bogense eine achte Mitseglerin abzuholen. Bogense wollten wir auf jeden Fall zur Übernachtung vermeiden, da gut die Hälfte von uns vor zwei Jahren für knapp eine Woche dort eingeweht war. Lange Rede kurzer Sinn, im Endeffekt sind wir doch in Bogense geblieben, dieses Mal wegen zu wenig Wind. Am nächsten Tag ging das gute Wetter so richtig los. Wir badeten gleich mehrfach während des Segelns, als sich der Wind dringend mal Pausen gönnen musste. So ergab es sich, dass wir erst relativ spät in Korshavn an-

kamen, dafür aber beim Segeln so viel Spaß wie lange nicht mehr hatten. Am nächsten Morgen mussten wir wegen der „Möwe" nach Kerteminde, da auch bei ihnen ein Crewwechsel anstand. An dem schönen, aber leider stark überfüllten Strand haben wir am Abend eine Gruppe junger Schweden kennengelernt, welche mit einem Camper quer durch die dänische Südsee fahren wollten. So haben wir die Zeit damit verbracht, uns über alle möglichen deutschen und schwedischen Eigenheiten auszulassen, und am Ende des Abends hatten sie von uns auch noch ein Spiel gelernt, welches uns schon so manchen Abend vergnügt hatte.

Eine gänzlich neue Erfahrung verdanken wir der Mannschaft der „Balu", die wärmstens davon geschwärmt hatte, dass sie den Kutter häufig einfach auf den Strand ziehen und dann so die Nacht verbringen würden. Nachdem wir uns also mit Hilfe modernster Kartenprogramme (Google Maps) sowie allerlei dummer Sprüche für einen Ort entschieden hatten, machten wir uns am nächsten Tag auf zu der ominösen Landzunge Risinge Hoved. Dort, ganze fünf Seemeinen südlich von Kerteminde, haben wir alle Boote eingesandet und verbrachten tatsächlich mehr oder weniger alleine die Nacht. In jedem Fall war es eine lohnenswerte Erfahrung. Morgens ging es zurück wieder in die Zivilisation, genauer gesagt nach Lundeborg, wo auch die Expressen wieder zu uns stießen, die natürlich nicht mit an den Strand konnten.

Omø mit seinem kleinen Inselhafen war unser nächstes Ziel. Wir erreichten es tatsächlich auch mal ohne Zwischenfälle. Ursprünglich hatten wir vor, in den Sonnenaufgang nach Vordingborg zu segeln, aber nachdem wir uns das Wetter und den Wetterbericht angesehen hatten, beschlossen wir doch lieber, bei drei Windstärken aus raumer Richtung, als bei vier bis fünf von vorne zu segeln und liefen erst im Laufe des Vormittags aus. Die „Ronja" brach hier wieder Richtung Heimat auf.

In Vordingborg feierten wir das Bergfest mit einem „All you can eat" und Burgspielen sowie drei weiteren Hafentagen. Schon nach dem ersten allerdings verließen uns auch die beiden Expressen, da auch sie schon früher wieder in Hamburg sein mussten. Die Kutter nutzten die Tage

„T" und „Möwe" machen Badefest

Hier verbrachten wir einen der schönsten Abende: Der Strand südlich von Kerteminde

Unsere Hauptbeschäftigung während der ganzen Tour, hier in Gedser

Nach gut acht Stunden Segeln und 42 sm kommen wir genau zeitgleich mit der „Möwe" in Eckernförde an (Fotos: Paul Körner)

dann auch, um einmal Bilgewäsche zu machen. Also alles komplett ausräumen, saubermachen und wieder einräumen. Trotzdem ging es auch nach Vordingborg erstmal noch weiter Richtung Osten, wenn auch nur minimal. Hesnæs, an der Ostspitze von Falster gelegen, hieß unser nächstes Ziel, das wir auch gut erreichten, allerdings mit erstaunlich vielen Spinnen im Gepäck. Woher die genau kamen, weiß bis heute keiner. Wobei ebendiese in Hesnæs auch nicht weniger wurden. Nach einer kurzen Nacht ging es dann früh morgens los. Wir mussten ja schließlich noch in den Sonnenaufgang segeln.

Richtung Süden ging es in den wunderschönen Fährhafen Gedser, der ungefähr den Charme einer großen Zufahrtsstraße und eines Fährterminals hat. Nichtsdestotrotz haben wir auch hier wieder drei sehr schöne Hafentage verbracht, welche zu großen Teilen aus hohen Temperaturen und dementsprechend vielem Baden bestanden. Weiter ging es in den einzigen Hafen, der Gedser noch überbieten kann, das Industriehafen-Fähranleger-Modell Rødby. Hier verbrachten wir eine weitere kurze Nacht mit der Feier eines 18. Geburtstags, bevor es über den Fehmarn-Belt nach Heiligenhafen ging. Auch hier wieder Hafentage, einen jedoch mit dem relativ großen Sturm, der in ganz Norddeutschland für Chaos sorgte. Zum Ende unserer Tour stand jedoch nun der mit Abstand längste Schlag an, 42 Meilen von Heiligenhafen nach Eckernförde. Früh morgens um 11:00 Uhr liefen wir dann auch aus, doch der Wind ließ noch bis 12:00 Uhr auf sich warten, kam dann aber mit vier aus Südost, also sehr angenehm. Und mit in den Spitzen zehn Knoten ließen wir die Tour so seglerisch mit einer Rauschefahrt enden. So schnell sogar, dass es zum Abschluss für alle Mannschaften noch Döner zum Abschluss einer wunderbaren Sommertour mit unvergleichlich gutem Wetter gab.

Warum im Spätherbst schon hinter den Ofen kriechen?

WINTERTRAINING DER JUGEND

GAN Eine globale Erwärmung der Erdatmosphäre um 1,5°C infolge der menschlichen Tätigkeiten sollte nicht überschritten werden, sagen die Wissenschaftler. In Kattowitz haben die Politiker sich immerhin darauf geeinigt, welche einheitlichen Messverfahren zur Überprüfung angewendet werden und welche Gelder den benachtei-

Vorbereitungen in der Anlage Alsterufer

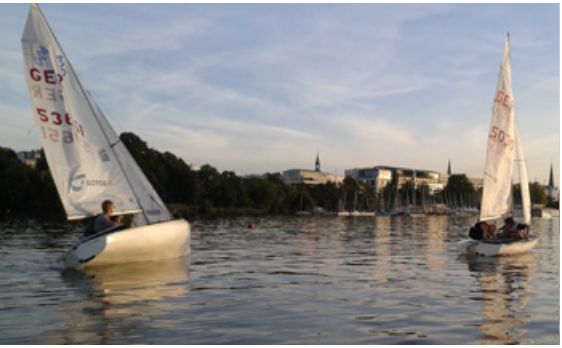
Alles muss geübt werden: Spinnaker, ...

...Segeln ohne Ruder,

...Steuern durch Gewichtstrimm,

...Flautensegeln,

...Segeln bei leichtestem Zug,



...alles ausprobieren,

...und Gennakersegeln (Fotos: Roger Redmond)

ligten Ländern zufließen sollen. Ein Stillstand oder gar Rückgang der Temperaturentwicklung ist dagegen noch nicht zu verzeichnen. Das ist auch viel schwerer. Werden wir künftig vielleicht auch im Winter segeln? Die Jugend trainiert das jedenfalls bereits, heißt es von der Alster.

Die Gründe sind natürlich andere. Wenn es nicht friert oder schneit oder zu scheußliches Wetter ist, müssen die Jollen noch nicht ganz so früh ins Winterlager. Das Training kann man dann auch im November noch fortsetzen. Und wie man an den Bildern sieht, kann es an manchen Tagen noch so warm sein, dass dicke Kleidung nicht vonnöten ist. Unser Cheftrainer Roger Redmond hat eine Reihe von Fotos vom „Wintertraining" gemacht, die wir hier auszugsweise wiedergeben. Man sieht, dass gerade bei wenig Wind der Bootstrimm oder Segeln ohne Ruder gut geübt werden können.

Eine Auszeichnung in außergewöhnlicher Atmosphäre

HOCHSEESEGLERABEND IN BREMEN

GAN Am Sonnabend, 3.11.2018, fand in Bremen der traditionelle Hochseeseglerabend der Segelkameradschaft „Das Wappen von Bremen" statt. Es ist ein eindrucksvolles Ereignis, zu dem jedes Jahr gut 300 Seglerinnen und Segler in das altehrwürdige Bremer Rathaus eingeladen werden (mehr passen nicht in den Saal), die an internationalen Hochseerennen oder bedeutenden Langfahrten teilgenommen haben. Es werden Reden und Vorträge gehalten und wertvolle Wanderpreise vergeben. Natürlich wird auch gut und ausdauernd gegessen (Bremer Schlicksuppe, Bremer Braunkohl und Pinkel, Rote Grütze) und getrunken (auch da gibt es genaue Vorgaben, man kann sie sich vorstellen). Wer einmal da war, wird diesen Abend nicht vergessen. Zu besonderen Anlässen werden sogar Hamburger Segler/innen eingeladen. So traf es dieses Mal, wohlgemerkt neben einer Reihe anderer Hamburger, unser Mitglied Tobias Haas mit Ehefrau und Tochter. Mit ihrer „Rode Zora v. Amsterdam", wir hatten in Fortsetzungen in den SVAOe Nachrichten aus ihrem Blog berichtet, hatte das Ehepaar teils mit ihren Kindern und deren Freunden eine sportliche Rundreise von Wedel über die Kanaren, in die Karibik und die Bahamas zurück über die Azoren nach Wedel in zwölf Monaten absolviert. Für diese Leistung wurde ihnen der Tanja-Pokal verliehen. Tobias schrieb in aller Bescheidenheit: „Es war eine sehr schöne Veranstaltung mit vielen hervorragenden Beiträgen und einer außergewöhnlichen Atmosphäre." Wir gratulieren sehr herzlich!

Fortsetzung und Schluss des Reiseberichts der „Fierboos"

FAST BIS OSLO

Von Ulrich Körner Der Regen hört auf. Der leichte Wind auch. Wir laufen weiter bis Frederikstad. Die stadtnahen Liegeplätze zwischen den großen Klappbrücken wirken wenig einladend. Wir finden aber in einem kleinen Nebenarm beim Bootsklub einen unbelegten Platz. Man ist nicht auf Gäste eingestellt. Es findet sich auch niemand, der Auskunft über Liegegeld geben könnte, geschweige ein solches annehmen möchte.

Mit dem Strom laufen wir Norwegens längsten Fluss, die Glomma, abwärts und nehmen wieder

das innere Schärenfahrwasser. Hier in Norwegen heißt es besonders aufmerksam zu navigieren, denn die Seezeichen bestehen teilweise nur aus kleinen, kaum auszumachenden Eisenstangen. Das legendäre Segelzentrum Hankø ist wie verwaist. Als einziges bewohntes Boot machen wir fest und genießen die Natur auf der Insel.

Erst am späten Nachmittag hat der Fjord sein weißes Kleid abgelegt. Neues Ziel ist Holmestrand. Segeln! Gegen die hohen Berge, hinein in die tief stehende Abendsonne. Spät fallen vor dem Hafen die Segel. Der Motor aber gibt nach wenigen Augenblicken die absonderlichsten Geräusche von sich. Der erste Platz ist unser. Klappe auf. Taschenlampe, auf die Knie! Anschließend tagt der Krisenrat. Zwei Probleme können festgestellt werden, die sich mit Bordmitteln nicht werden beheben lassen.

Hektische Aktivitäten am anderen Morgen. Die meisten Plätze im Hafen sind in Privatbesitz; nur an wenigen Stellen dürfen Gastboote liegen. Wir müssen verholen. Bei Flaute, wie früher, mit Bootshaken und Pinnewriggen.

Die erforderlichen Motorteile sind hier nicht aufzutreiben. Es liegen aber welche auf dem

Noble Häuser in Frederikstad

heimischen Dachboden. Eine Hand am Telefon wird Norbert dort fündig. Um Rat angegangen, erklärt Michael Thönnessen spontan, Toplicht könne einen Expressversand tätigen. Aufatmen. Ein Problem ist offenbar lösbar. Jetzt heißt es abwarten. Im Hafen stoße ich auf Hans-Peter, der am Glühkopfmotor seines alten Fischerboots herumwerkelt. „A good friend of mine" sei die Hilfe, die wir im technischen Betrieb der örtlichen Getreidemühle aufsuchen. Statt eines Notbeschlages gibt es eine perfekte Schweißung! Das zweite Problem gelöst.

Es ist Mittsommer und Ferienbeginn. Wir liegen in einem nicht endenden Strom von Motor-

JETZT Hamburger Yachthafen
JENSEN Bootsbau WERFT aus Meisterhand
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

Åstol im Regen

Schärenfahrwasser nach Bastholmen

booten aller Größen; zudem befindet sich vis á vis eine gut frequentierte Selbstbedienungstankstelle. Die Party im Hafen geht bis in den frühen Morgen und setzt sich auch am Sonntag fort. Ich träume von einer idyllischen Ankerbucht und sehne das Paket aus Hamburg herbei. Abends verholen wir in einen etwas ruhigeren Teil des Hafens. Zum Schutz vor stechender Sonne ist das Boot tagsüber unter diversen Persenningen versteckt. Trotzdem findet es rege Beachtung. Offenbar verirren sich nur höchst selten ausländische Schiffe hierher. Solche aus Holz schon gar nicht. „You are from the foreign boat, aren't you?" werden wir auf offener Straße angesprochen, um dann ungläubig gefragt zu werden, ob wir ganz von Hamburg hierher gesegelt seien und wie lange man für eine solche Reise benötigen würde. Und „what a wonderful boat!"

Zur Abwechselung steht ein Landausflug nach Oslo auf dem Programm. Wir erleben das andere Norwegen mit seiner neuen Infrastruktur. Holmestrand besteht aus wenigen Straßenzügen, die sich zwischen Fjord und hoher Felswand zusammendrängen. Reste einer ehemaligen Eisenbahnstrecke sind unübersehbar. Es soll aber in diesem Kaff einen Bahnhof geben. Und der erweist sich als futuristischer Eingang in eine tief im Fels verborgene hochmoderne Tunnelwelt. Automatische Zugluftschleusen, pieksaubere Bahnsteige und Expresszüge in viergleisiger Halle, wie eine Kathedrale in den Berg gehauen. Fahrstühle aufs „Oberland". Wir sind sprachlos.

In Oslo geht's natürlich zur Marmorpracht der neuen Oper, zum Rathaus, aber auch mit den historischen Fährschiffen zu den Museen auf Bygdøy, wo Norwegens maritimer Stolz erhalten ist: Heyerdals „Kon-Tiki" und „Ra II", Nansens „Fram" und jetzt Amundsens „Gjøa".

Zurück in Holmestrand. Warten. Das kleine Paket hat „Zewa" noch am Montag auf Reise geschickt – als „Priority"-Sendung. Es wird nichts ausgelassen. Der norwegische Zoll schlägt jetzt zu und verzögert die Zustellung. E-Mails und Telefonate schier ohne Ende. Eine neue Erfahrung für uns, denen der Segen des europäischen Binnenmarkts so selbstverständlich geworden ist. SMS von Rüdiger: „Die Leute wollen doch alle keine EU mehr. So ist das dann!" Wohl wahr. Freitag sitze ich morgens in Bahn und Taxi auf dem Weg zu FedEx. „Hätte man doch nur gleich den Flieger nach Hamburg genommen…" geht

es durch den Kopf. Zufrieden nehme ich die Teile in Empfang und auch dank des von Hans-Peter geliehenen Kettenzuges und diverser Pallhölzer läuft abends der Motor wieder. …sei's gedankt, getrommelt und gepfiffen. Eine geschlagene Woche Holmestrand reicht.

Fahrt bei Flaute beinahe bis zum Ende der Welt. „Verdens Ende" heißt der Hafen am Westausgang des Oslo-Fjords. Wir aber finden kurz vorher eine lauschige Ankerbucht, fast ohne rasende Boote. Und dann der Schlag zu den schwedischen Koster-Inseln. Welch ein Genuss! SW 3 bis 4 Bft, Sicht bis zum Horizont („… bis zu den Polkappen", wie Freund Tom zu sagen pflegt). Mittelgenua und wieder freies Wasser.

Es folgen Tage an Reedetonnen und vor Anker zwischen Felsen und lichtem Wald. Steine, hier rund geschliffen vom ewig anstürmendem Wetter. Kantig, mit Resten der von Pressluft hineingetriebenen Bohrlöcher einstigem Steinbruchs dort. Weiter im Inneren von Heide erobert und baumgekrönt. Nächtliche Stille dringt an das großstadtgewohnte Ohr. Der abendliche Blick schweift über die Bucht, über das Zusammensein von menschlicher Gesellschaft und Natur. Die tief stehende Sonne versetzt lange Konturen in die Felsen. Das in sanfte Farben getauchte Ufer offenbart jetzt seine ganze Schönheit. Hatte doch zuvor helle Tagessonne Schatten und Struktur zunichte gemacht. Dem perfekten Bild fehlen lediglich Tupfer und Wolkenberge am Himmel. Wir sehen ja seit Tagen nur nichtssagendes, unauffälliges Blau.

Norwegen holt uns ein. Die schwedischen Schären sind voll mit Schiffen aus diesem Teil Skandinaviens. Alles in extra-großer Ausführung, als stamme es aus einem „XXL-Land" und alles wie nagelneu. Nur wenige Male treffen wir Boote, an denen unser Auge hängen bleibt. Mit unserem KR-Schiff sind wir jetzt nahezu überall Kleinster im Hafen.

Wir liegen in einem Nebenarm in Frederikstad

Die Glomma kann so friedlich sein, …

… wenn kein Speedboot kommt

Hans-Peter in Holmestrand

Kunst in Hunnebostrand

Seit Wochen bestimmt der 6. Juli unseren Fahrplan. Wir sind eingeladen zum Treffen der Holzboote in Skärhamn. „Träbåtsfestival" der „Vestkustens Träbåtsforening", ein großes Spektakel mit Booten aus Schweden, Norwegen, Dänemark und „the German boat". Es sind die typischen Vertreter der Westküste, die hier zusammenkommen. Fast 100 Schiffe, alle in bemerkenswert gutem Zustand, frisch geputzt, der Lack geledert, bilden in einem abgesperrten Hafenteil die Kulisse für eine touristische Attraktion. Erwartet werden über 30.000 „Sehleute".

Südlich der Göteborger Schären endet der Strom skandinavischer Motorboote abrupt. Die See bietet wieder ihr gewohntes Bild: Leer, nur vereinzelt ein Segel oder ein Fischer. Verwöhnt von den Tagen in bezauberndster Natur bietet die Küste hier wenig. Unser Ziel ist der Øresund. Das neue Schifffahrtsmuseum in Helsingør übt magische Wirkung auf uns aus. Wir werden nicht enttäuscht. Versteckt im ehemaligen Trockendock kommt der mit vielen Auszeichnungen versehene Bau im Inneren mit faszinierenden Präsentationen daher. Es ist wahrlich einen Besuch wert!

Wir haben ein wenig „Luft" im Reiseplan und begeben uns für einige Tage Badeurlaub ins Smålands-Fahrwasser. Gerne laufen wir Femø an. „Willems Hus" steht noch immer am einstigen Sommerhaus unseres früheren Mitglieds Dinklage. Mit dem letzten einlaufenden Boot endet die friedliche Idylle. Entnervt werfen wir los und erreichen bei einbrechender Dunkelheit das Ankerfeld östlich der Insel. Welche Wohltat!

Für Susanne endet die Reise nach acht Wochen. Der Kopenhagen-Hamburg-Express mit seinem Halt in Næstved lässt uns Karrebæksminde ansteuern. Der idyllische Hafen wartet bei dieser Wetterlage mit einer eigenen Atmosphäre auf; zweifellos ein Leckerbissen für die Anhänger permanenter Beschallung und des Partylebens, die jetzt voll auf ihre Kosten kommen dürften.

Der Hochsommer, seit Reisebeginn unser treuer Begleiter, hält an. Die Ostsee (jetzt möchte man wirklich der Ostsee sagen) ist warm wie nie. Das Leben an Bord verlangt nach Umstellungen. Unser Kühlschrank ist seit Jahrzehnten die Bilge. Dort herrschen allerdings inzwischen 26°. Der Verzicht auf kaltes Bier soll ja bekömmlich sein, hinsichtlich anderer Lebensmittel werden die Einschränkungen allmählich drastischer. DWD legt noch eine Schaufel nach und droht für die kommenden Tage mit wenig Wind, dafür aber mehr

als 30°. Die Querung des Großen Belts – eigentlich ein Garant für kühles Wasser – verschafft keine Linderung. Es geht nicht mehr: In Kappeln wird erstmals nach 35 Jahren ein elektrisch betriebenes Kühlgerät an Bord kommen. Damit reihen wir uns ein in die bisher so gerne bespöttelte Schar derer mit dem „schwarzen Festmacher". Die Errungenschaft selbst bewährt sich an den folgenden heißen Tagen. Eckernförde lockt für einige Tage mit einem Platz am Steg unserer Anlage. Als schwere Schauer- und Gewitterböen vorhergesagt sind, erscheint ein Liegeplatz beim benachbarten SCE auch sehr attraktiv. Nachts bläst es „aus allen Rohren". Morgens ist das Wasser um über einen Meter gefallen! Auch an unserem Steg lassen trockengefallene Boote eher an verkorkste Ankermanöver vor Freiburg als an stille Buchten der Ostsee denken. Das morgendliche Frühstück auf unserer Terrasse aber zeigt wieder einmal: mehr Ostsee geht kaum.

Schifffahrtsmuseum Helsingör

Zum Schluss steht bald Laboe auf dem Plan. Das große Treffen der klassischen Yachten geht nicht ohne uns. Mit dem schwarz-gelben Stander sind dabei: „Agena" (Thönnessen), „Fierboos" (Körner), „Germania III" (Kolbe), „Juno" (Zwir-

DIREKT AM HAMBURGER YACHTHAFEN!

YACHTPROFI.DE

Gute Teile, guter Service.

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

P&K products

Hochwertige Produkte für die Pflege Ihrer Yacht:

Reiniger
Polituren
Winschenfett
Frostschutz

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

Das Wasser fiel in Eckernförde um über einen Meter (Fotos: Ulrich Körner)

ner), „Kronprinzessin Ute" (Bodendieck) und „Lord Jim" (Lyssewski). Das bewährte Regatta-Team mit Marcus und Gesche Boehlich, Jürgen Raddatz sowie Kai Jancke bringt die seglerischen Aktivitäten souverän über die Bahn.

Dass auch dieser Ausnahmesommer zu Ende gehen könnte, deutet sich erst am allerletzten Wochenende der Reise an. Wieder auf der heimischen Elbe, zum „Sommergrillen" der Vereinigung in Borsfleth, zeigt Petrus einen ersten Vorgeschmack auf herbstlichere Tage.

Schreiben Sie es auf!

BERICHTENSWERTES AUS 2018?

GAN■ Alle Formen des Segelns finden in der SVAOe statt: Fahrtensegeln, Wettsegeln und auch Leistungssegeln. Über alles wird in unseren Medien berichtet. Es fällt aber auf, dass das Fahrtensegeln dabei ein wenig kurz kommt. Das nimmt wunder, denn die schönsten Geschichten werden gerade da erlebt, wie winters beim Grog oder anderen Getränken zu hören ist. Um ihnen Dauerhaftigkeit zu geben, muss man sie jedoch aufschreiben. Auch ein paar Bilder schaden nicht. Das hört sich leicht an, ist aber offenbar schwieriger, als gedacht. Zwar haben wir auf unserer Homepage eine vorzügliche Sammlung von Fahrtenberichten von 1925 bis heute zusammengestellt, darunter wahre Meisterwerke. Bezogen auf die Zahl der Segeltouren, die jedes Jahr gemacht werden, ist das allerdings nur eine kleine Ausbeute. Wenn sich mehr fänden, die zur Tastatur griffen, um aufzuschreiben, was sie erlebt haben, würden sich viele Leser freuen.

Das ist es, worum die Redaktion ihre Leser bittet. Geben Sie sich einen Stoß und halten Sie schriftlich fest, was sie ohnehin im Kreis Ihrer Freunde von sich geben. Dann haben alle etwas davon. Und kommen Sie nicht mit der Ausrede, Sie hätten nichts erlebt. Weder Schiffbruch noch Mann-über-Bord noch Orkan sind zu überbieten. Nichts ist zu überbieten. Aber jeder hat Erlebnisse, von denen andere gerne hören. Gutes Erzählen macht schon mal die Hälfte aus. Die andere Hälfte entsteht im Kopf des Lesers.

Wir halten Ihr Erlebtes in diesen Nachrichten und auf der Homepage fest. Darüber hinaus freut sich der Vorsitzende, wenn er auf dem Gründungsfest Preise dafür verleihen kann. Ein kleiner Einsatz mit großem Effekt also. Nutzen Sie die dunkle Jahreszeit!

Vertraue bei deinem Motor nicht auf die Wahrscheinlichkeit

WENN DER MOTOR PLÖTZLICH STEHEN BLEIBT

Von Götz-Anders Nietsch■ Wir wollten am Sonnabend auf Sommertour gehen. Freitags hatten wir das Schiff gesäubert, Proviant gestaut, Wasser gebunkert, die nautischen Unterlagen geprüft und in die richtige Reihenfolge entsprechend

dem Reiseplan gelegt. Am Nachmittag war alles vorbereitet, morgen früh konnte es ohne Hast und mit Freude bei Hochwasser losgehen. Nur noch eben den Reservekanister Diesel in den Tank füllen, um ihn dann auf dem Weg nach Hause an einer Tankstelle wieder vollzumachen. Es ist beruhigend zu wissen, dass genügend Treibstoff an Bord ist.

Abends machten wir es uns zu Hause gemütlich und sahen uns noch einen Fernsehkrimi an. Es fing an zu regnen, wie wir am Fenster hörten. Da durchfuhr mich plötzlich ein Schrecken: „Hast du eigentlich nach dem Auftanken den Deckel des Einfüllstutzens wieder zugeschraubt?" Ich konnte mich nicht genau erinnern, aber die Unruhe war da. Sollte ich mich noch einmal ins Auto setzen, an Bord fahren und nachsehen? Dagegen sträubte sich die Bequemlichkeit. Schnell fielen mir auch gute Gründe ein, zu Hause zu bleiben: Die Chancen, dass der Deckel doch verschlossen war, betrugen 50 Prozent (glaubte ich). Die Öffnung des Einfüllstutzens befand sich etwa sechs bis acht Millimeter über dem Deck; Regenwasser würde also um die Öffnung herumfließen. Nur die paar Tropfen, die direkt in die Öffnung von 38 Millimeter Durchmesser fielen, würden in den Tank gelangen. Ich fing an zu rechnen: Bei etwa 700 Millimeter durchschnittlichem Jahresniederschlag würden in einer Nacht also nur zwei Millimeter niedergehen. Das bedeuteten 3,3 Kubikzentimeter Wasser im Tank. Lächerlich! Das schafft der Wasserabscheider leicht. Ich blieb getrost zu Hause.

Am nächsten Morgen fuhren wir mit dem wieder gefüllten Reservekanister aber sonst leichtem Gepäck erwartungsfroh an Bord. Es regnete nicht mehr, aber auf den Straßen waren Pfützen. Hatte es etwa doch stärker geregnet? An Bord angekommen, stellte es sich heraus, dass die ungünstigen 50 Prozent Wahrscheinlichkeit eingetreten waren: Der Einfülldeckel war offen. Meine Frau wurde unruhig. Ich strahlte Ruhe aus: „Wir lassen erstmal die Maschine eine halbe Stunde im Stand laufen. Dann sehe ich mir das Vorfilter an. Im Glaskörper sieht man die Trennung von Wasser (unten) und Diesel (oben). Das Wasser kann man abscheiden. Dann nochmal kurz laufen lassen, und wenn kein Wasser mehr kommt, ist alles klar. Technik ist eine Sache der Logik." Wer nicht überzeugt war, war meine Frau.

Die Maschine sprang sofort an. Wir kramten ein wenig unter Deck, und nach einer halben Stunde stoppte ich den Motor, öffnete den Maschinenraum und besah mir das Vorfilter. Keine Trennung zwischen zwei Materien zu sehen, alles eine homogene, klare Flüssigkeit. Also, auf geht's! Ab in die Ferien!

Es herrscht leichter Ostwind. Wir motoren aus dem Hafen, setzen das Groß und wenden den Bug elbab. Das Vorsegel bleibt an Deck liegen, der scheinbare Wind reicht nicht, es zum Tragen zu bringen. Die Maschine übernimmt das Vorankommen. Es ist sommerlich angenehm im Cockpit. Gleich haben wir die Tonne 118 passiert. Die Chefin fragt von unten, ob ich einen Wunsch habe. Da wird mir schon was einfallen. Aber bevor ich antworten kann, bleibt von einer Sekunde auf die andere der Motor stehen. Mir entfährt ein Fluch.

Es hilft nichts, das Vorsegel muss vorgeheißt werden, und wir gehen an den Wind. Gut, dass gerade keine durchgehende Schifffahrt in der Nähe ist. Plötzlich ist auch mehr Wind da als vorher, und wir legen uns über. Schlag auf Schlag kreuzen wir gegen den Ebbstrom zurück. Das große Vorsegel macht Mühe beim Wenden.

Schließlich haben wir den Yachthafen wieder erreicht, schießen mit etwas zu viel Fahrt durch die Molenköpfe, drehen im Vorhafen in den Wind und lassen die Genua fallen. Unter Groß suchen wir uns einen geeigneten Platz zum Anlegen, lassen es fallen und beenden das Manöver, indem wir mit letzter Fahrt in eine freie Box eindrehen. Die Aufregung klingt ab.

Nun gilt es, die Ursache des Maschinenausfalls zu finden. Heute werden wir wohl nicht mehr unsere Tour fortsetzen können, also mit Ruhe und Gründlichkeit vorgehen. Ich vermute, dass mein Optimismus, die Wassermenge im Tank sei minimal gewesen, unberechtigt war. Also öffne ich den Maschinenraum. Noch ist er heiß und muss erstmal ein wenig abkühlen. Dann halte ich eine leere Konservendose unter das Vorfilter, öffne die Ablassschraube und prüfe die aufgefangene Flüssigkeit. Ich sagte „Flüssigkeit", denn Diesel ist es nicht, wie sofort zu merken ist. Es ist Wasser, vielleicht mit ein paar Fettaugen. Damit ist auch geklärt, was ich nach dem halbstündigen Probelauf gesehen hatte. Auch da war schon alles voller Wasser, das man, wenn keine Trennschicht zu sehen ist, bei schlechter Beleuchtung von Diesel nicht unterscheiden kann. Wahrscheinlich stand die Trennschicht Wasser/Diesel bei der Kontrolle nicht mehr im Schauglas, sondern in Höhe des undurchsichtigen Filterkörpers darüber. Die Maschine lief solange, bis das Wasser bis zu den Düsen vorgedrungen war. Ich war ein Trottel, das nicht in Betracht gezogen zu haben.

Nun also muss das Wasser aus Tank, Leitungen, Pumpen und Filtern entfernt werden, und zwar in Richtung vom Tank bis zu den Düsen. Zunächst nehme ich die Ölabsaugpumpe, führe den Saugschlauch durch den Inspektionsdeckel des Tanks in den Dieselvorrat, bis die Saugöffnung sich an der tiefsten Stelle des Tanks befindet. Dann wird gepumpt, das Gepumpte in einem Behälter aufgefangen und nach einigen Hüben inspiziert. Am Boden ist nur eine geringe Menge Wasser feststellbar, der Rest ist klarer Diesel. Also ist der Tank jetzt wasserfrei. Auch Verschmutzung ist nicht zu erkennen. Tankdeckel wieder schließen. Erster Teil erledigt.

Ich wende mich wieder dem Vorfilter zu. Der wird auseinander genommen. Ich trockne den Glaskörper des Wasserabscheiders, entferne das wassergesättigte Vorfilter, setze ein neues Filter ein (gut, dass Reserve an Bord vorhanden) und baue die Einheit Filter/Wasserabscheider wieder zusammen. Zweiter Teil erledigt.

Dann trenne ich den Kraftstoffschlauch von der Förderpumpe, schließe etwas provisorisch die Ölabsaugpumpe an den Schlauch an und fange an zu saugen. Zunächst kommt ein Wasser-Luft-Gemisch, dann füllt sich der Filter/Wasserabscheider langsam von unten mit Diesel, schließlich strömt reiner Diesel in den Auffangbehälter. Den Schlauch schließe ich wieder an die Förderpumpe an. Dritter Teil erledigt.

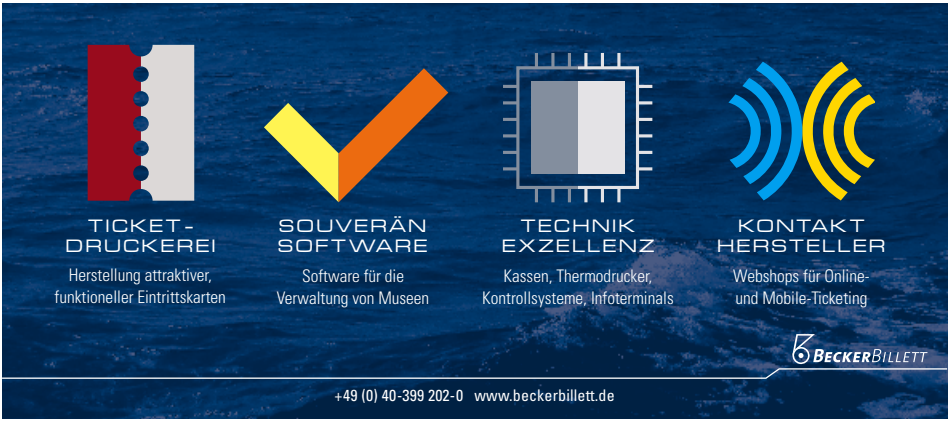
Als nächsten Schritt öffne ich das Feinfilter, lasse das Wasser auslaufen, entferne das wassergesättigte Filter, wische soweit möglich trocken, setze ein neues Filter ein (gut, dass Reserve an Bord vorhanden) und baue wieder zusammen. Ich öffne die Entlüftungsschraube am Feinfilter und versuche, mit der kleinen Handhebelpumpe an der Förderpumpe Diesel zu pumpen. Aus der Entlüftungsöffnung kommt ein Luft-Wasser-Gemisch, dann ein paar Luftblasen, dann Luft-Diesel-Gemisch, bis daraus klarer Diesel wird. Das kann man fühlen. Entlüftungsschraube schließen. Vierter Teil erledigt.

Kurz vor der Einspritzpumpe befindet sich eine weitere Entlüftungsschraube. Sie wird eigentlich nie benötigt. So weiß ich auch nicht, welche es ist und muss erst länger das Handbuch studieren. Aber es klappt. Auch hier drücke ich das Wasser mit der Handpumpe aus der Leitung.

Jetzt kommt der letzte und schwierigste Teil. Von der Einspritzpumpe führen Stahlleitungen zu den Einspritzdüsen. Hier müssen die Überwurfmuttern von den Düsen gelöst und die Leitungen ein wenig von den Eintrittsöffnungen entfernt werden. Das ist schwerer getan als gesagt, denn die Stahlleitungen kann man kaum bewegen, so starr sind sie. Dann lege ich die Dekompressionshebel auf den Zylindern um, so dass kaum Widerstand beim Drehen der Maschine entsteht. Ich drücke den Startknopf, der Anlasser bewegt die Kurbelwelle, damit kommt die Einspritzpumpe in Gang und aus den Enden der Stahlleitungen vor den Düsen fängt das eingeschlossene Wasser an, herauszuspritzen. Weiter den Starterknopf betätigen, bis offensichtlich Diesel aus den Öffnungen fließt. Ende des Startvorgangs. Stahlleitungen wieder an die Düsenköpfe heranwürgen und die Überwurfmuttern mit einer Windung anziehen. Hört sich einfach an, ist aber ein Kraftakt. Dann nochmal starten. Außer Diesel kommen zunächst noch Luftblasen aus den Gewinden der Überwurfmuttern. Schließlich fließt reiner Diesel. Starten beenden, Überwurfmuttern anziehen, Dekompressionshebel umlegen, nochmal starten. Rrrums, läuft die Maschine. Die Chefin ist begeistert, das hätte sie mir nicht zugetraut. Mir gelingt eine lässige Geste. Verhaltener Stolz. Ganz der Fachmann.

In Wirklichkeit war alles ganz anders. Alleine hätte ich das nicht geschafft. Ein Freund mit guten Motorenkenntnissen kam vorbei und half mir mit Rat und Tat. Ich hatte Schrammen an den Händen, meine Sachen waren verschmutzt, die Maschinenbilge musste gründlich gesäubert werden, und alles stank noch lange nach Diesel. Zudem dauerte die Angelegenheit mehrere Stunden. Die verbrauchten Filter mussten nachgekauft werden. Wir kamen erst einen Tag später los.

Eine Lehre habe ich gezogen: Vertraue bei deinem Motor nicht auf die Wahrscheinlichkeit. Mache es gleich richtig.



Ein neues, historisches Schmuckstück in unserem Clubhaus

DIE ELBEKARTE VON 1905

Jedem Besucher geläufig hängt in unserem Clubhaus-Saal an der Nordwand eine lange, gerahmte, dekorative Elbekarte (keine Seekarte, aber eine kolorierte, sehr detaillierte Karte der Strom- und Hafenbauverwaltung) aus dem Jahr 1928. Ein Vergleich mit der heutigen Situation lohnt. Nun hat unser Mitglied Dr. Rolf Felst bei sich zu Hause aufgeräumt und eine weitere, sehr ähnlich aufgebaute Elbekarte, diesmal aus dem Jahr 1905, beiseite genommen und sie der SVAOe geschenkt. Sie muss noch ein wenig repariert werden, wird dann aber ebenfalls unser Clubhaus schmücken. Ein Vergleich mit der Gegenwart lohnt noch mehr. Man sieht, was die Natur verändert hat und was zwei Weltkriege und eine explosionsartige Entwicklung der Schifffahrt unserem Strom angetan haben. Andererseits muss man auch sehen, dass die gigantischen Umwälzungen nicht nur die Elbe, sondern die ganze Welt verändert haben. (Red.)

Rolf Felst gibt folgende Erklärungen zu seinem Geschenk:

Von Rolf Felst■ Die Elbekarte von 1905 wurde im Gründungsjahr der SVAOe vom „Bureau für Strom- und Hafenbau" unter Wasserbaudirektor J. F. Bubendey in Form einer ca. zwei Meter langen Papierrolle herausgegeben. Auf ihr ist die Elbe im Maßstab 1:100.000 von der Flutgrenze, die damals bei Geesthacht lag, bis zur See, einschließlich Helgoland, dargestellt mit Richt- und Quermarkenfeuern, Stacks und Feuerschiffen. Anders als heute üblich liegt das Südufer oberhalb des Nordufers, also ist die Karte süd- statt nordorientiert. Eine Kompassrose ist leider nicht eingezeichnet. Zu dieser Zeit muss die Elbe für Schwertboote ein herrliches Revier gewesen sein. Nur hatten damals wohl nur wenige genügend Zeit und Geld, es mit Sportbooten zu befahren; auch war die Idylle, aus heutiger Sicht, ihnen früher alltäglich gewohnte Umgebung.

Die Karte stammt aus dem Besitz von Johann Hinrich Mählmann (1873 – 1959) dem Großva-

Die Frontansicht des Hauses Neuenschleuse 22 (Fotos: Rolf Felst)

Die Elbekarte von 1905 (die Nordsee ist rechts)

ter meiner verstorbenen Frau Erika, geb. Lühders. Als junges Mädchen hatte Erika Lühders auf der „Helgoland", dem Mädchenkutter der SVAOe, gesegelt und war stolz auf ihren 1955 erworbenen, von W. Burmester und Dr. E. Pollähn unterschriebenen B-Schein. Sie meinte jedoch, nie so richtig dazugehört zu haben, weil sie auf elterliches Geheiß nicht auf den Sommertouren mitfahren durfte.

Hinrich Mählmann war Obstbauer am Elbdeich in Neuenschleuse im Alten Land. Sein Name prangt noch über der Tür des heute unter Denkmalschutz stehenden Hauses Neuenschleuse 22. Die Obstbauern im Alten Land hatten früher eine enge Verbindung zur Elbe. Das Land wurde durch Gräben in 20–30m breite Stücke aufgeteilt.

Diese Gräben dienten zur Entwässerung. Sie mündeten in breitere, tiefere Gräben, sogenannte Wettern, deren Wasser dann durch Sieltore im Deich bei Niedrigwasser in die Elbe oder ihre Nebenflüsse floss. Diese Sieltore öffneten sich von selbst, wenn das Wasser in den Wettern höher stand, als in der Elbe und schlossen sich automatisch, wenn das Elbwasser stieg. Durch manuell bedienbare Klappen in den Toren konnte man Elbwasser in die Wettern laufen lassen. Das geschah regelmäßig zur Zeit der Obstblüte. Dann wurden die Gräben bis zum Rand gefüllt, um die jungen Knospen vor Frost zu schützen.

Lasten, wie das geerntete Obst, wurden in Grabenkähnen auf diesen Wassern transportiert. Hinrich Mählmann war wohl der letzte im Alten Land, der seinen Grabenkahn benutzte. Trecker durften seine Stücke nicht befahren, da deren Räder zu tiefe Spuren hinterließen. Die Photographie zeigt ihn im hohen Alter, wie er mit seinem Knecht Hannes Quast Bienenkörbe in seinem Kahn transportiert. Meine Frau hat nach der Auflösung des Obsthofes diesen Grabenkahn dem Altonaer Museum vermacht. Dort stand er, nach einer von der Altländer Sparkasse gesponserten Renovierung, lange Zeit aus.

Hinrich Mählmann in seinem Grabenkahn, Bienenkörbe transportierend. (Aufnahme aus dem Altländer Archiv)

In Neuenschleuse konnte man früher mit den Grabenkähnen auf der Wettern durch einen gemauerten Kanal, der unter der schmalen Straße und dem Deich hindurchführte, in die Sielschleuse und weiter in den Hafen fahren. Dort wurde das Obst dann in größere Schiffe verladen. In umgekehrter Richtung wurde das Heu vom Vordeichland zum Hof transportiert. Der alte, von der Sturmflut 1962 durchbrochene Deich verlief entlang der heutigen Straße B 39, die zur Lühe-

mündung führt. An der Borsteler Mühle ist noch ein kleines Stück des alten Deiches zur Erinnerung erhalten. Landeinwärts neben dem Deich führte eine schmale, mit tiefblaurot gebrannten Ziegelsteinen gepflasterte Straße.

Das Bild des alten Neuenschleuser Hafens wurde vermutlich an einem Sommerwochenende in den späten 1930iger Jahren vom Deich aus aufgenommen. Man hat noch freien Blick auf Schulau und die Wedeler Kirche. Der jetzt hochbewachsene Hanskalbsand ist nur eine Sandbank, die von den Einheimischen „Swat Tünnen" genannt wurde. Links im Vordergrund unter dem Geländer mündet die Wettern über die Sielschleuse in den Hafen. Davor liegen der Appelkahn „Heinrich" und andere Berufsfahrzeuge. Auch Sportboote sind zu erkennen. Mit gesetzten Segeln liegen dort ein Jugendwanderkutter, vermutlich die „Graf Spee" der SVAOe, daneben die Elb-H-Jolle H-333 „Teddy VII" von Th. Lohmann, SVAOe, dahinter H-336 „Olaf" von E. Kolitz ,SVAOe, und an der Pier mit halbgesetzter Gaffel die Mutter aller Elb-H-Jollen H-340 „Moi Bris" von Th. Tetzen, BSC, heute unter dem Namen „Wirbelwind" im Besitz von J. Eckhoff, BSC. Die im Vordergrund gestapelten, aus Weidenzweigen rundgeflochtenen, henkellosen Körbe, die sogen. Siften, wurden zum Obsttransport genutzt. Die Siften sind mit den Initialen ihres Eigentümers beschriftet, der sein „Leergut" dann zur Wiederverwendung am Hafen abholte.

Der alte Hafen ist durch den nach 1962 neu errichteten, das ehemalige Vorland und auch den Hannöversand umschließenden Deich zu einem Binnengewässer geworden, das zu Entwässerungszwecken noch über eine Sielschleuse mit der Elbe verbunden ist. Der vor dem neuen Siel angelegte Yachthafen dient heute nahezu ausschließlich der Sportschifffahrt.

Neben der Wettern hinter dem alten Deich lag das urige, vor einigen Jahren leider abgebrannte Gasthaus von Jan Wehrt. Auf dessen großer Diele fand so manches An- und Absegelfest statt. Schwertboote lagen dann im Hafen und Kielboote ankerten davor, und deren Besatzungen ruderten oder wriggten mit ihren Dinghis in den Hafen. Es wurde damals so manche Geschichte kolportiert von Seglern, die nach der Feier nicht mehr unbeschadet an Bord ihres Schiffes gekommen sind. Wer im Frühjahr als erster Segler der Saison Neuenschleuse anlief, wurde von Jan Wehrt mit einer Flasche Rum beehrt.

Im 19. und frühen 20. Jahrhundert war Hamburg neben Berlin noch nicht der Hauptabnehmer vom Altländer Obst. Vieles wurde zu der Zeit nach England exportiert, insbesondere Zwetschen und Pflaumen, die dort zu Marmelade verarbeitet wurden. Frachtsegler brachten einst das Obst zur Ostküste Englands. In jungen Jahren hatte Hinrich Mählmann einige dieser Fahrten mitgemacht. Vermutlich in Erinnerung daran hatte er sich die Elbekarte angeschafft.

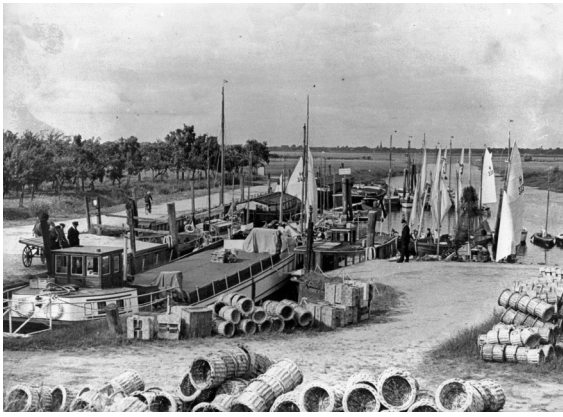
Auch hier zeigen alte Bilder, was sich alles verändert hat

NEUENSCHLEUSE 1944

GAN■ Anlässlich der Übereignung der Elbekarte von 1905 an die SVAOe hat der Stifter Dr. Rolf Felst auch einiges über die Geschichte des Hafens Neuenschleuse berichtet (siehe den vorangehenden Beitrag). Neuenschleuse, schon im Hannoverschen gelegen, war für Hamburger Segler immer ein Ziel, besonders, als sie noch

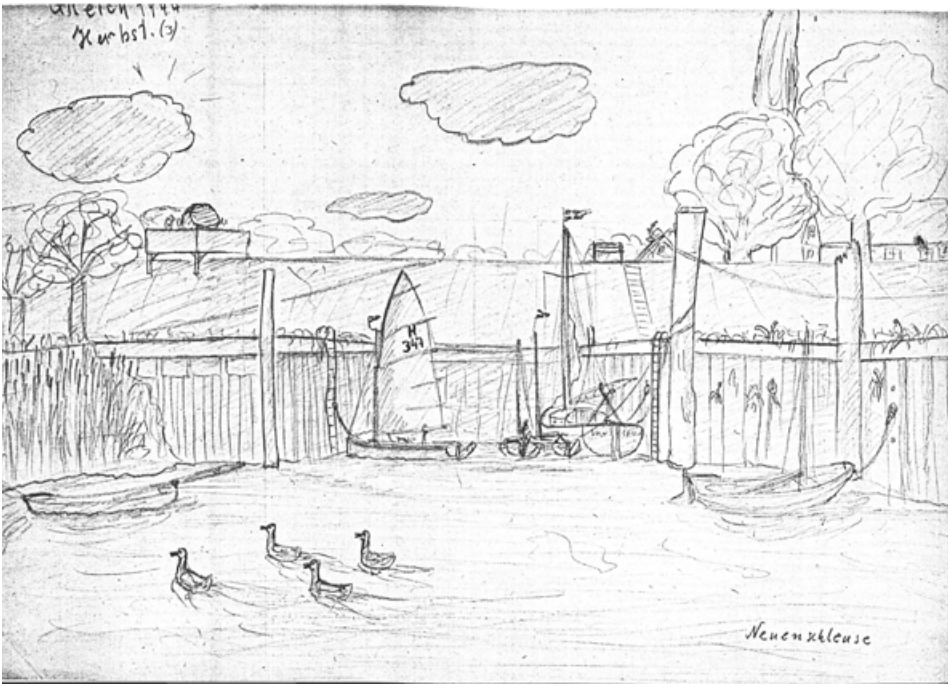
ihren Yachthafen am Seemannshöft hatten. Über viele Feste und ausufernde Gelage wird noch heute berichtet.

Es war im Jahr 1944, also gegen Ende des Krieges, aber für die deutschen Städte und auch Hamburg die schlimmste Zeit mit verheerenden Bombenangriffen, als man meinen dürfte, dass nicht mehr gesegelt werden würde. Aber falsch gedacht. Der legendäre Bootsbaumeister Jürgen Heuer, damals wohl Schüler oder Bootsbaulehrling, erzählte, dass, wenn die Sirenen für einen Bombenangriff ertönten und alle in die Bunker strömten, er sich sein Boot genommen und auf der Elbe gesegelt hätte. Gerhard E. Reich (1929–2015), älterer Bruder unseres Mitglieds Reimund Chr. Reich, war in jenen Jahren ebenfalls noch



Ein Sommertag im Hafen Neuenschleuse aufgenommen in den späten 1930er Jahren (Altländer Archiv)

Schüler und segelte auf der Elbe. 1944 fertigte er eine Bleistiftskizze des damaligen Hafens Neuenschleuse an, die an diese Redaktion ge-



Neuenschleuse 1944, gezeichnet von Gerhard E. Reich

Reimund Chr. Reich 1958 in Neuenschleuse (Foto: Wolfgang K. Reich)

langt ist. Von Kriegszerstörungen ist nichts zu bemerken. Im Gegenteil, es spricht eine friedliche Idylle aus der Zeichnung. Nur auf dem Deich ist ein Flakscheinwerfer auf seinem Fundament zu sehen. Ein Boot erregt unsere Aufmerksamkeit. Es ist die Elb-H-Jolle 347, die mit vorgeheißtem Großsegel festgemacht hat. Es ist die „Diabolo".

Wie Adje Hauschildt mitteilte, entstand die Jolle zunächst als D-Jolle in Eigenarbeit durch Willi Röger auf der Th.-Buschmann-Werft am Reiherstieg, ging danach an Heinz Bente (HSC) über, dann an H.C.H. Tiedemann und wurde etwa 1940 von der SVAOe als Jugendboot gekauft. Adje segelte sie 1941–42, bis er zum Kriegsdienst eingezogen wurde. Es ist also sehr wahrscheinlich, dass sie danach von anderen SVAOe-Jugendlichen gesegelt wurde und 1944 auch in Neuenschleuse war. Sie wurde an Dieter Grassy verkauft, der sie später an Fritz Heise weiterverkaufte. Ihren Namen behielt sie.

Da wir zwei Brüder Reich erwähnt haben, soll auch der dritte nicht fehlen: Es ist Wolfgang K. Reich, der begeistert Schiffe und Häfen fotografiert und eine sehr große Sammlung zusammengetragen hat. Als „Maritime Schlaglichter" veröffentlicht er sie unter https://maritime-photographie.de/ und fügt auch erläuternde Texte bei. Es lohnt sich, dort zu stöbern.

Der Hafen Neuenschleuse war übrigens damals, 1944, noch der alte, d.h. er lag hinter der heutigen Deichlinie. Erst nach der schweren Sturmflut 1962 wurde ein neuer, der heutige Deich gezogen und der Hafen davor gelegt. Zwei Fotos von Wolfgang K. Reich zeigen Neuenschleuse 1958 mit Reimund Chr. Reich auf seiner H-Jolle und den jetzigen Zustand 2016.

Neuenschleuse 2016 (Foto: Wolfgang K. Reich)

Liegeplatzgebühren 2019

ECKERNFÖRDE

Der Vorstand Interessenten an einem Liegeplatz 2019 wenden sich bitte ausschließlich an die SVAOe-Geschäftsstelle. Die Liegeplatzgebühren konnten wir dank der Eigenhilfe der Jahreslieger seit vielen Jahren und auch in diesem Jahr gleich halten.

Jahreslieger	/Jahr
Yachten bis 8 m	395,90 €
Yachten bis 9 m	460,10 €

Yachten bis 10 m	524,30 €
Yachten bis 11 m	599,20 €
Yachten bis 12 m	663,40 €
Yachten > 12 m	727,60 €

Gastliegeplätze	bis 10 m /Nacht	> 10 m /Nacht
Stegliegeplatz für Mitglieder *	8,50 €	11,00 €
Stegliegeplatz für Gäste	11,00 €	13,00 €
Bojenliegeplatz für Mitglieder *	6,50 €	8,50 €
Bojenliegeplatz für Gäste	8,50 €	11,00 €

SVAOe-Mitglieder liegen in der ersten Nacht kostenfrei.
Alle Gebühren mit Ausnahme von * sind inkl. 7% MwSt.
Der Obmann für die Anlage ist Thomas Schaper, Tel.: 0170/906 64 76, t.schaper@ileb.de

WAS EINEM BEIM STÖBERN SO IN DIE FINGER GERÄT

Dankenswerter Weise hat Norbert Schlöbohm in der Sammlung alter SVAOe Nachrichten aufgeräumt, Doubletten ausgesondert und anderes geordnet. Dabei bleibt das Auge naturgemäß auf manchen Beiträgen hängen, die aus heutiger Sicht merkwürdig erscheinen. Das ist gelinde ausgedrückt. Noch besser, wir lachen darüber. Ein solches Fundstück bringen wir hier. Die Rechtschreibung haben wir belassen. (Red.)

SVAOe Nachrichten 9-1925

BETRACHTUNGEN ÜBER DIE JUGEND VON EINST UND JETZT

Von M. Behrens, Obmann der Jugendabteilung

Die Frage, ob die Jugend von heute besser oder schlechter ist als die von einst, erscheint eigentlich müßig. Wenn aber trotzdem Tausende diese Frage aufwerfen, und viele noch dazu aus stiller Herzensangst, so muß eine redliche Antwort gegeben werden.

Daß unsere Jugend von jeher voll verwunderlicher Widersprüche war, wird jeder Mensch aus seinen eigenen Erlebnissen heraus bestätigen können. Der gärende Most im Menschen hat sich immer erst durch Lebenserfahrungen klären müssen. Deshalb behaupte ich, die Jugend von heute ist nicht besser oder schlechter als die frühere. Sie ist nur anders infolge anderer Erziehungsmethoden. Wer hat bei unseren 13 und 14jährigen früher etwas von Schulveranstaltungen: wie Klassenbälle mit Bier und Tanz usw. gekannt? Und heute, wo wir durch Sport, Körperertüchtigung, Licht und Luft die schweren Schäden der Kriegszeit gerade am Körper dieser Jahrgänge ausgleichen, bessern wollen, wuchern solche Schmarotzergewächse am jungen Wuchs. Ich hatte die Jungen an einem Sonntagmorgen zu um 7 Uhr morgens an den Steg zur Bootsfahrt bestellt. Dreiviertel fehlten. Am Sonnabend war Sekundanerball gewesen, bis 4 oder 5 hatte er gedauert. Unsere Jungen haben im allgemeinen bei uns schon etwas Tüchtiges gelernt, ihr Körper ist gestählt. Wenn sie dann mal eine solche Dummheit mitmachen durften, hätten Eltern und Erzieher ihnen auch sagen müssen: Nun aber auch raus an die Arbeit! Da aber hat's gemangelt.

Die Zukunft Deutschlands soll nicht aus Weizenmehl und Zucker gebacken, sondern muß aus Stahl und Eisen zurecht geschmiedet werden. Auch in unserer Sportschmiede wird kräftig hantiert, aber es klingen zuviel leichte Reden und Tändeleien von draußen herein, wir wollen mehr vom wuchtigen Hammerschlag hören, unter dem Leib und Seele gehärtet und geschweißt

werden. Mehr schwellende Kraft und aufjauchzende Freude an hohen und höchsten Leistungen müssen wir sehen und gesunde rechtschaffende Müdigkeit am Abend. Stolz müssen die Jungen auf ihren abgehärteten Körper und ihre Fäuste sein. Darin müssen uns alle die unterstützen, die es angeht. Der Verein tut sein möglichstes. Man danke es ihm, indem man die Jungen dazu anhält, daß sie tüchtige Kerle werden.

ZU UNSEREM TITELBILD

GAN Es gibt sie noch, die regattasegelnden Yachten mit Dreiviertelrigg, Spinnakern und Standern im Topp, nicht nur in der Klassiker-Szene. In den übrigen Feldern hat sich das Bild in den letzten Jahren ein wenig gewandelt zu 9/10-Rigg, Gennaker, Code Zero und Werbung, dazu eckige Rumpfformen, alles hochtechnisiert und weniger ästhetisch. Da freuen wir uns, diese farbenfrohe und dramatische Aquarell-Darstellung einer Regattaszene zu sehen, wie sie einmal war und gelegentlich immer noch vorkommt. Marlies Schaper ist die Künstlerin. Seit Jahrzehnten liefert sie immer wieder ihre unverkennbaren Beiträge für die Titelseite unserer SVAOe Nachrichten. Sie hat in einem langen Leben in ihrem Beruf als Graphikerin und Illustratorin viel Vergnügliches und Nachdenkliches geschaffen, was uns noch immer und immer wieder in Büchern, Zeitschriften, Plakaten, in den alten Ausgaben der Nachrichten und in handgemalten (und aufbewahrten) Postkarten von Segeltörns und Urlaubsreisen begegnet. Über ihr Leben mit Booten und auf dem Wasser, von der Liebe zum Segeln und nicht zuletzt zu ihrem Mann Jürgen („Fiffi") hat sie ihre Erinnerungen aufgeschrieben. In Heft 5-2016 der SVAOe Nachrichten wurden sie abgedruckt. Liebe Marlies, wir hoffen noch auf einiges von dir!

AUS MEINEM BÜCHERSCHAPP

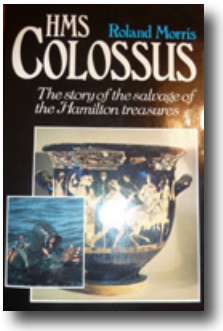
Von Michael Albrecht Was macht ein Schreiberling, wenn ihm nichts Thematisches einfällt? Er lässt seine Augen und Gedanken wandern. Und da ich keine interessante Neuerscheinung auf dem Schreibtisch hatte, ließ auch ich meine Augen zu Hause die Bücherborde entlang wandern. An einem Buch blieben sie haften, da ich sofort wusste, dass es in mehrfacher Hinsicht berichtenswert war: 1. Der Erwerb war höchst ungewöhnlich. 2. Der Inhalt in kulturgeschichtlicher (klassisches griechisches Altertum), seehistorischer (Seekriege der napoleonischen Zeit) und gesellschaftspolitischer Hinsicht (die Liaison von Admiral Lord Nelson mit der skandalumwitterten Lady Emma Hamilton war das Dauerthema in allen vornehmen englischen Salons um 1800) eine einmalige Melange. Und 3. ist der Ort der Handlung – die Scilly Islands – für Segler schon ein Sehnsuchtsort. Doch der Reihe nach:

Im Frühjahr 2009 plante ich als Sommertour eine Fahrt durch den Caledonian Canal rund England. Da meine Frau Nachtfahrten nicht liebt und gleich zwei hintereinander schon gar nicht, blieb nur der längere Weg an der ostenglischen Küste entlang nach Norden. Karsten Möller mit seiner „Bottle Imp" segelte zwei Wochen nach uns los, hatte guten Wind und schaffte es in drei Tagen bis Inverness. Wir hatten strammen NE 5-Wind

und drehten in Harwich um. (Seitdem bemühe ich mich, Karsten immer als erster zu grüßen!) Um das Beste aus dem geplatzten Traum zu machen, segelten wir die englische Südküste entlang über Ramsgate, Dover (Dover Castle), Brighton (Royal Pavillion), Portsmouth („Victory" und „Warrior"), Yarmouth, Weymouth, Dartmouth, Plymouth und Falmouth. Da der Wind weiter stramm aus Ost blies, schlug meine Frau die Scillies vor, und am nächsten Nachmittag lagen wir in St. Mary's Pool geschützt in Lee der Insel vor Anker.

Gleich auf dem ersten Landgang durch den kleinen Ort Hugh Town führte mich meine Nase in einen urigen, nach geteertem Hanf duftenden Nautiquitätenladen. Hier erstand ich eine Karte der Scillies, die die wichtigsten Wracks um die Inseln und Riffe herum verzeichnete, und als altem Bücherwurm fiel mir das Buch von **Roland Morris „HMS Colossus", Hutchinson of London 1979,** in die Hände. Die Lektüre dieses Buch sollte meine nächsten Nächte vor Anker bei böigem Ostwind gedanklich beunruhigen, weil auch das Linienschiff „HMS Colossus" bei Oststurm in der Nähe geankert hatte, das altersschwache Ankertau aber gebrochen war und das Schiff auf dem Southward Well Rock strandete und versank, ca. eine Seemeile von unserem Liegeplatz entfernt.

Der Autor Roland Morris war seit seiner Jugend fasziniert gewesen von der Geschichte der HMS „Colossus", einem von Nelsons älteren Linienschiffen, das 1798 in einem Dezembersturm in den Scillies verloren ging. Mit ihr ging eine einzigartige Ladung verloren, die Creme von Sir William Hamiltons zweiter Sammlung von antiken griechischen Vasen. Seine erste Sammlung war an das Britische Museum verkauft worden und ist der Grundstock der gegenwärtigen Museumssammlung, der schönsten weltweit. Da er durch den Vormarsch der Armeen Napoleons von seinem Posten als Gesandter am Hofe Neapels vertrieben wurde, hatte er gehofft, sein Vermögen durch eine



Auktion seiner Schätze retten zu können, wenn er nach England zurückkehrte. Diese Tongefäße, die von griechischen Künstlern erschaffen wurden während des Höhepunkts der athenischen Kultur im Zeitalter des Perikles, hatten noch zusätzlichen Ruhm gewonnen als Dekoration für Lady Emma Hamilton, Sir Williams Ehefrau und Nelsons angebeteter Geliebten, während ihrer berühmt-dramatischen Posen für Maler, Gäste und Verehrer.

Fast 200 Jahre hatten die Vasen zerschmettert auf dem felsigen Meeresgrund bei den Scillies gelegen, und niemand hatte sich erträumt, dass Roland Morris und seine Taucher eines Tages nach langen Jahren anstrengender Suche die Scherben und Fragmente wieder ans Tageslicht bringen würden. Über 35.000 Stücke wurden in Roland Morris' Labor in der alten Kneipe „Admiral Benbow" bei Penzance zur Reinigung und vorläufigen Konservierung gebracht, bevor die Experten des Britischen Museums die fast vollständige Restaurierung einer Anzahl von Vasen begannen, die dort 1978 ausgestellt wurden. Sehr erleichtert wurde ihre Arbeit durch die ausgezeichnet exakten Zeichnungen Wilhelm Tischbeins, eines Zeichners und Malers, der 1787 in Goethes Begleitung in Neapel die Vasen besichtigen konnte. Goethe selbst hat die Szene in seiner „Italienischen Reise" beschrieben, wie Lady

Emma in griechischen Gewändern, nur spärlich bekleidet, mit den Vasen als Deko die Zuschauer in dramatischen, faunischen oder koketten Posen in Verzückung versetzte.

Das Abenteuer der Rettung der Schätze der „HMS Colossus" wird von Roland Morris äußerst eindringlich geschildert und wird abgerundet durch Zeichnungen und Fotos. Für den Seehistoriker interessant ist auch das Kapitel über die Kriegsgerichtsverhandlung über den Verlust des Schiffes.

Ein Wermutstropfen zum Schluss: das Buch ist in englischer Sprache, und daher muss der Leser einigermaßen flüssig Englisch lesen und verstehen können. Da unsere Buchhandlungen es bestimmt nicht führen, verleihe ich es gern.

HABEN SIE ES GEMERKT?

Red. Ab dieser Ausgabe haben die SVAOe Nachrichten ein neues Erscheinungsbild im Innern. Wir wurden von einer Leserin darauf hingewiesen, dass die bisherige Schrift nicht so gut lesbar gewesen sei. Das möchten wir mit der jetzt gewählten, klareren und moderneren Type verbessern. Das Segeln ändert sich, und das Erscheinungsbild der SVAOe Nachrichten gelegentlich auch. Der Redaktion ist wichtig, dass ihr Produkt gerne gelesen wird. Dazu trägt die Aufmachung sicher auch ein wenig bei. Auch sonst haben wir ein paar grafische Neuerungen eingeführt. Wir hoffen, dass wir Ihren Geschmack getroffen haben.

Zu Guter Letzt

GROSSE WELLEN – KLEINE WELLEN

Von Brigitte und Peter Mendt Der Törn ging nach Brunsbüttel. Den abendlichen Liegeplatz fand die kleine Mannschaft, Tochter, Schwiegersohn, zwei Enkel und Opa, im Hafen der Kreuzerabteilung hinter der Schleuse. Die letzten Kreuzschläge am Nachmittag waren vor Brunsbüttel wie gewohnt etwas ruppig. Der Wind wehte aus W 4–5, mehr 5. Die Tide lief noch ab. Das Groß hatte bereits ein Reff. Die beiden Enkel waren unter Deck, fühlten sich beide nicht so ganz wohl, überstanden aber alles ohne besondere Vorkommnisse.

Am nächsten Morgen fragte die Enkelin, drei Jahre, den Opa: „Opa, wo fahren wir heute hin?" Opa antwortete: „Nach Büdelsdorf". Die Enkelin setzte fragend nach: „O P A??? Sind da große Wellen???" Opa beschwichtigend: „Nein, im Kanal sind keine großen Wellen, höchstens ein paar Kleine." Darauf die Enkelin ganz bestimmt: „O P A !!! Zu großen Wellen, da sag ich N E I N !!!" Und als Opa sehr verdutzt guckte, kam der Nachsatz der Enkelin, dann aber im Ton doch etwas leiser und auch verbindlicher: „Zu kleinen Wellen, da sag ich ----- Na J a a a !!!"

Darauf musste und konnte sich Opa nun einstellen.

Zu verkaufen:

TUCKERBOOT / WAJER KAPITEINSSLOEP

Sehr schönes und geräumiges holländisches Tuckerboot mit klassischen Linien von der bekannten Wajer Werft in Heeg/Friesland. Rumpf GfK, Innenausbau Teak. Hydraulikunterstützte Radsteuerung, hervorragend gekapselter laufruhiger und leiser Motor. Ganzpersenning neu 2015, bootsbauergepflegt, Liegeplatz Winterlager Grödersby/Kappeln.
Baunummer 27, Baujahr 2002, Länge: 7,20 m, Breite: 2,65 m, Tiefgang: 0,65 m, Gewicht: ca. 1,4 t. Motor: Volvo Penta MD 2020, 13,7 kW/19 PS. Preis: € 32.000,–
Kontakt: 0152 3439 5155
Lutz.kettmann@t-online.de

DIE SVAOE-JUGEND SUCHT:

420er-Trainer/in
Wer hat Lust und ist bereit, für unsere jugendlichen Jollensegler/innen die Aufgabe eines Trainers/einer Trainerin an einem oder zwei Tagen in der Woche ab 17:00 Uhr an der Anlage Alsterufer zu übernehmen?

Kenntnisse in Bordelektrik
An unserem Juniorenboot, der Albin Express „Scharhörn", sind einige kleinere Änderungen/Erneuerungen an der Bordelektrik vorzunehmen. Der Aufwand ist begrenzt, aber die Arbeit soll fachgerecht erfolgen. Wer kann helfen?

420er-Segelgruppenleitung
Wir suchen ein Mitglied der Jugend- oder Juniorenabteilung, das Lust hat, bei den 420ern ein bisschen die Führung und Organisation zu übernehmen. Kann auch gleichzeitig Trainer oder Trainerin sein, muss aber nicht.

Schlauchboot
Für das Jugendtraining an unserer Anlage Alsterufer suchen wir ein kleineres Festrumpf-Schlauchboot von etwa 3–4 Meter Länge. Wer hat noch so eines und benutzt es nicht mehr? Hier käme es zu einem guten Einsatz.

Outborder
Für die Trainingsarbeit an der Anlage Alsterufer wäre ein weiterer Außenbordmotor im Leistungsbereich zwischen 8 und 15 PS sehr hilfreich. Hat noch jemand einen, den er nicht mehr nutzt?

Die Jugendabteilung wäre dankbar für jedes Interesse oder Angebot. Rückfragen zu Einzelheiten oder Konditionen über die Geschäftsstelle unter
Tel. 040 / 88 11 440.

Umschlagseite 4: Schnappschüsse von der Elbe-Ausklang-Regatta (Bilder 1 und 2 von Tomas Krause, 3 bis 9 von 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.

116

Azurra

GER
6585

GER
122

Rasy