



SVAOe NACHRICHTEN

2—2019 MÄRZ / APRIL



Hydraulik mit System

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

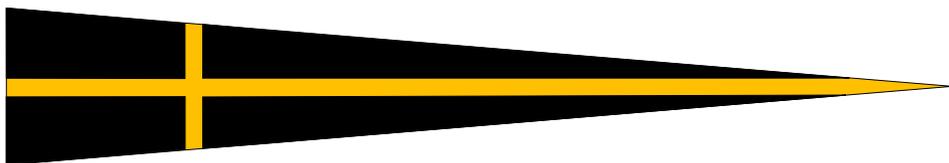
Mit unseren 400 Niederlassungen sind wir stets in der Nähe unserer Kunden. Weltweit bieten wir das komplette Programm der Hydraulik aus einer Hand – persönlich, schnell und zuverlässig. Unsere 280 Einsatzfahrzeuge des Hydraulik-Sofortservice sind stets nur einen Anruf entfernt – und das rund um die Uhr.

HANSA-FLEX AG
5 x im Großraum Hamburg:

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

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

HANSA/FLEX
Systempartner für Hydraulik



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

97. Jahrgang

März / April 2019

Nr. 2

WIE ES EINMAL WAR UND WOHL NICHT WIEDERKOMMT



Acht Jugendwanderkutter von der Elbe treffen sich 1999 auf der Sommertour in einem dänischen Hafen, vielleicht Årøsund oder Snaptun, liegen im Päckchen und die Besatzungen freuen sich ihres Lebens. Was für ein schönes Bild, das heute so kaum noch möglich ist. Dirk Feldhusen, damals Kutterführer auf der „Teufelsbrück“ (6. von rechts), hat die Stimmung eingefangen. Auch die „Neumühlen“ war dabei (4. von rechts).

IN DIESER AUSGABE

3 Editorial

Thema und Meinung

- 4 Schnelle Yachten
Geschwindigkeit, Seetüchtigkeit, Eleganz, Komfort – ein weites Feld

Vereinsleben

- 6 Neuaufnahmen
6 Dank für Spenden 2018
7 Beitragsordnung 2019
8 Nachruf Uwe Petersen
8 Jahresbericht des Vorsitzenden
Baustellen, DSGVO, Personaleinstellung – alles gut bewältigt

- 13 Die Jahreshauptversammlung
Ein gutes Jahr, aber Beitragserhöhung

- 15 Die Altjunioren und das Wetter
Ein informativer Besuch beim Seewetteramt

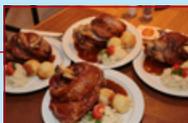
- 18 Die Mitgliederversammlung im Februar
Ein langer Abend und viel Wissen zur Bootsreparatur

- 20 Die Altjunioren wollten „an die Brassens“
Film und Vortrag über den Flying P-Liner „Peking“

- 23 Die Altjunioren frischen Notfallhilfe-Kenntnisse auf!
Was können Ältere in bestimmten gefährlichen Situationen tun?

- 25 Die Mitgliederversammlung im Januar
Gutgelaunte Vorstellung der Mädchen aus der Jugendabteilung

- 27 Das Eisbein ist auf dem Rückzug
Aber das traditionelle Essen feiert fröhliche Urstände



Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 29 Golden Globe Race
Trotz aller Entwicklung der Rennyachten hat Altes noch sein Recht

- 32 Manfred Jacob und die J-Jollen
Die Liebhaber der klassischen Holzboote sind europaweit aktiv
32 Wie alles anfang
Die Wettfahrtleitung muss alles richtig machen, sonst gibt's Ärger

Jugend

- 36 Styx
Filmmatinee mit starkem Tobak

Fahrtsegeln

- 37 Göta-Kanal 6.0 –
Wie kann man nur?



Seglergeschichten

- 41 Ein geselliges Tier
Überraschung in West Palm Beach, Florida

Aus Behörden und Verbänden

- 42 Hans-Joachim Fritze
Der ehemalige DSV-Präsident ist gestorben
42 Am Nordostseekanal tut sich eine Menge
Jahresbilanz der WSV
43 Medem-Fahrwasser wieder bepreckt

Dies und Das

- 44 „Kallisto“ ist 50 Jahre alt
Kein Alter für ein Schiff?
45 Was macht der Segler im Winter...?
46 Alte Nachrichtenblätter gesucht!
47 Der Falke kann wieder genutzt werden
47 Zu unserem Titelbild
47 Das Bücherschapp

Zu guter Letzt

- 48 Der Frühling ist da!

Beilagen (nur für Mitglieder)

- Ausschreibung Otterndorf Regatta
Yachtwerft Lütje
Ausschreibung Elbe-Auftakt-Regatta
Opti- und erwachsene Regattasegler beachten bitte Umschlagseite 4

Umschlagillustration

- Fotoverfremdung von Dr. Michael Slevogt

Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

in diesem Editorial fokussiere ich auf Themen rund um unser Heimatrevier:

Auf der Frühjahrversammlung der Gruppe Nedderelv wurde intensiv über unser Heimatrevier, die Unterelbe und ihre Nebenflüsse, gesprochen. So wurden die Einwendungen des DSV sowie verschiedener Segelvereine, darunter auch der SVAOe, aufgenommen und werden in einer geänderten Verordnung veröffentlicht. Dazu gehört insbesondere die Befahrensregelung, die entsprechend der Bundes- bzw. Landeswasserstraßengesetzes geändert wird. Die ursprünglich vorgesehenen Einschränkungen für die Schifffahrt sind somit aufgehoben. Das Trockenfallen nebst Sicherungsrundgang ist uneingeschränkt möglich. Das Betreten der Ufer bleibt dagegen weiterhin verboten. Dies wurde in sogenannten Abwägungsmittelteilungen mitgeteilt, die allerdings nicht an die SVAOe versandt wurden.

Wie vielleicht nicht allen bekannt ist, wurde im Zuge der Fahrinnenanpassung der Elbe die „Stiftung Elbefonds“ eingerichtet. Sie soll Mittel für die Sportboothäfen bereitstellen, die durch die Baumaßnahmen erhöhte Aufwendungen für die Tiefhaltung leisten müssen. Derzeit ist man sich uneins, wie der aus Sicht der betroffenen Betreiber der Sportboothäfen dilettantisch formulierte § 14 des Elbefondsgesetzes („ElbefondsG“) auszulegen ist. Daher ist die Ausschüttung der Mittel bis zur Klärung derzeit nicht möglich. Dies, obwohl bekanntermaßen bereits seit mehreren Wochen Baumaßnahmen vorgenommen werden. Insbesondere die Hamburgische Wirtschaftsbehörde scheint auf Zeit zu spielen. Jedoch zeichnet sich Unterstützung

seitens einzelner Bürgerschaftsabgeordneter bzw. Bürgerschaftsfraktionen ab, die entsprechende Anträge an die Hamburger Bürgerschaft gestellt haben, um die Situation zu klären und die Ausschüttung der Mittel schnellstmöglich herbeizuführen.



Von anderen Segelvereinen wurde berichtet, dass die Einbindung der lokalen Politiker offensichtlich der erfolgversprechendste Weg ist, um den Belangen der Segler Gehör zu verschaffen. Die Kommunikation mit den zuständigen Behörden erweist sich i.d.R. als wenig erfolgreich. Da hilft nur der Rechtsweg, wie sich im Falle der Mehrwertsteuererhebung für Sportboothäfen zeigte. Die Segler Vereinigung Cuxhaven (SVC) konnte in dieser Frage per Klage beim Bundesfinanzhof eine Klärung erreichen, wonach für Sportboothäfen genauso wie für Campingplätze lediglich der verminderte „Regelsteuersatz für Beherbergungsbetriebe“ von 7 % statt 19 % zu erheben ist. Hier steht allerdings die Bestätigung des EuGH hinsichtlich der Deckungsgleichheit des Urteils mit europäischen Gesetzen noch aus; bis dahin sollte die Mehrwertsteuer in Höhe von 19 % nur unter Vorbehalt gezahlt werden. Zitat aus der Monatsversammlung der SVC vom 3.12.2018: „Merke: auch gesunder Menschenverstand hat manchmal eine Chance“. Diese neue Situation wird alle Vereine, die Einnahmen aus der Vermietung von Gast-Liegeplätzen erzielen, im positiven Sinne betreffen.

Ich wünsche Ihnen / euch eine angenehme Lektüre und einen schönen Start in die Segelsaison 2019. Ihr/euer Stephan Lunau

Schnelle Yachten

GESCHWINDIGKEIT, SEETÜCHTIGKEIT, ELEGANZ, KOMFORT – EIN WEITES FELD

Von Götz-Anders Nietsch ■ Bei Segelyachten gibt es wahrscheinlich ähnlich viele Varianten wie, sagen wir mal, bei Vögeln: Langkieler, Kurzkieler, Flossenkieler, Schwenkkieler / Amsel, Drossel, Fink, Star. Diese Auswahlen sind natürlich willkürlich herausgegriffen aus einer jeweils schier endlosen Menge an unterschiedlichen Merkmalen ihrer Gattungen. Bei beiden gibt es merkwürdige Besonderheiten: Manche Vögel können nicht fliegen, manche Yachten nicht segeln („as een Bund Stroh“). Manche Vögel können schwimmen, manche Yachten können fliegen. Allen aber ist gemeinsam, dass sie einer Evolution entsprungen sind. Der Evolution der Vögel wollen wir hier nicht nachgehen. Aber es lohnt schon, einen Blick auf die Evolution der Yachten zu werfen.

Wer am Schloss Gottorp vorbeikommt, sollte nicht versäumen, wenigstens an der Nydamhalle anzuhalten. Das dort ausgestellte tausend Jahre alte Wikinger-Langboot zieht den Segler in den Bann. Die Linien sind bestechend elegant und versprechen Schnelligkeit. Die Seetüchtigkeit ist nach heutigen Vorstellungen begrenzt, wenn auch etliche Boote bis nach Neufundland gekommen sind; davon mögen einige auf See geblieben sein. Der Komfort ist gleich Null. Natürlich waren die Seeleute damals anspruchslos. In „Röde Orm“ sagt Toke, dass er die Seefahrt nur mit Bier ertragen könne. Die heutigen Vorstellungen über Komfort sind andere, wenn auch die Sache mit dem Bier ..., na ja, lassen wir das.

Die Geschichte der Yachtentwicklung offen-

bart, dass der Wunsch nach Schnelligkeit immer die Triebfeder gewesen ist. Das zeigt schon der Begriff „Yacht“, von „jagen“, niederländisch „Jagd“, daraus die englische Entlehnung „Yacht“, im 19. Jahrhundert rückentlehnt ins Deutsche (Bartz, Seemannssprache). Es hat wohl noch nie einen Auftraggeber gegeben, der zu seinem Konstrukteur gesagt hat: „Ich möchte ein langsames Schiff haben.“ Wohl gibt es Forderungen nach hoher Seetüchtigkeit oder leichter Bedienbarkeit oder großem Komfort. Dann wird das Thema Schnelligkeit wohlweislich nicht erwähnt, sondern stillschweigend trotzdem erwartet. Denn jeder Eigner kennt das ärgerliche Gefühl, das entsteht, wenn ein anderer Segler an einem vorbeizieht. „Der hat die Maschine mitlaufen!“, wird dann schnell gesagt.

Boote allein zum Zweck des Vergnügens am Segeln zu bauen („Lustsegeln“ hieß es früher, im Dänischen noch heute), begann irgendwann im 18. oder Anfang des 19. Jahrhunderts. Unmittelbar und unweigerlich kam damit auch das Wettsegeln auf. „Ein Segel ist ein schöner Anblick, zwei Segel sind eine Regatta“, heißt es aus gutem Grund. Folglich sprach sich auch sehr schnell herum, wer ein guter Bootsbauer schneller Schiffe war, welcher Segelmacher schnelle Segel nähte und welcher Steuermann „den Wind roch“. Der Wettbewerb begann. Ebenso begann das Geld eine Rolle zu spielen. Ein schnelles, elegantes Schiff, mit dem Trophäen zu gewinnen waren, erhöhte das Ansehen des Eigners.

Aber wie entwirft man ein schnelles Schiff? Es ist ja kein Gemälde, dessen Leinwand nur die Farbe tragen soll und dessen Rahmen dem Aufhängen an der Wand dient. Es muss den Kräften aus Wind und Seegang standhalten, dem Wasser in Längsrichtung geringen, in Querrichtung

großen Widerstand bieten, stabil sein, d.h. sich wieder aufrichten und Menschen Aufenthalt geben. Andererseits soll es auch elegant aussehen, Bewunderung erregen, ein Augenfänger sein. Da widerspricht sich manches. Wer aus allen Anforderungen den besten Kompromiss machte, war der gefragteste Konstrukteur. Handwerkskunst, Erfahrung und Genie führten zu großartigen, eindrucksvollen und schnellen Yachten ihrer Zeit. Namen wie George Steers („America“), Nathanael Herreshoff („Gloriana“), Francis Herreshoff („Landfall“), Charles Nicholson („Flame“), Starling Burgess („Niña“), Olin Stephens („Dorade“), Henry Gruber („Helgoland“), William Fife („Rosemary“), G. L. Watson („Britannia“), um nur einige Beispiele aus der Zeit bis zum Zweiten Weltkrieg zu nennen, sind unvergessen. Schnelligkeit, Eleganz, Seetüchtigkeit und Wohnlichkeit gehörten zu einem gelungenen Entwurf. Allen jenen Yachten eigen war die geplankte Holzbauweise, die mit S-Spant und Langkiel einherging, da andere Konstruktionen für Seeschiffe bautechnisch nicht möglich waren. Einzelne weitsichtige Entwürfe waren schon damals ihrer Zeit um Jahrzehnte voraus, z.B. „Wenonah“ von Nathanael Herreshoff oder das Starboot von Francis Sweisguth. Die Konstrukteure lernten dazu, die Evolution lebte.

Nach dem Krieg kamen andere Baustoffe auf, Sperrholz, formverleimtes Holz, Stahl, Aluminium, faserverstärkte Kunststoffe. Damit ergab sich auch die Möglichkeit, andere Tragstrukturen zu wählen, größere Kräfte auf kleineren Flächen abzutragen, leichtere und steifere Bauteile und fast beliebige Formen zu entwickeln. Außerdem wurden die Yachten wieder etwas kleiner, da auch viele Vermögen geschrumpft waren. Aber immer noch war der Konstrukteur, der „Desig-

ner“, wie er im Englischen heißt, mit seinen Visionen, seinem Gefühl, seiner Erfahrung der ausschlaggebende Faktor. Seine Entwürfe prüfte und verbesserte er im Schlepptank und im Windkanal. Die Evolution ging weiter.

Noch nicht gesprochen haben wir von den Vermessungsformeln. Seit Beginn des Regattasegelns, also seit etwa 200 Jahren, wurden die sehr unterschiedlichen Eigenschaften der als Einzelentwürfe und in Einzelbauweise entstandenen Yachten mit einem „Rennwert“ versehen, einer Vergleichszahl mit der Dimension einer Länge, die das Geschwindigkeitspotential darstellen sollte. Die Vielzahl der die Geschwindigkeit beeinflussenden Parameter wurde damit auf einen einzigen Wert heruntergebrochen. Klar, dass das nur eine grobe Annäherung sein konnte. Unterschiedliche Auffassungen und Manipulationen waren die Folge. Kommissionen von Fachleuten erarbeiteten in einzelnen Ländern verschiedene „Vermessungsformeln“, mit denen der Rennwert aus einigen praktikabel gewählten Form-, Gewichts-, Rigg-, Segel-, und Stabilitätswerten errechnet wurde. Natürlich basierten diese Formeln nur auf erfahrungsbegründeten Einschätzungen und einigen „Zielen“ der Kommissionen, z.B. extreme Konstruktionen zu bestrafen oder landestypische Überlieferungen zu fördern. Jede Formel bildete für sie charakteristische Formen aus, in denen sich die „Ziele“ niederschlugen. Yachten aus den USA sahen anders aus, als die aus Großbritannien. Um einen günstigen Rennwert zu erzielen, wurden Yachten „in die Formel gebaut“, was manchmal zu „Betrügerschiffen“ führte, aber auch mal daneben ging. Raffinierte Konstrukteure erfanden unmotiviert erscheinende Beulen und Knicke. Gelegentlich wurden auch echte Fortschritte erreicht, z.B. der

getrennte Lateralplan oder die Leichtbauweise, aber dann halfen Neuerungen bei Material und Technik mit. Eine Evolution allein aus Vermesungsformeln gab es nicht, jedoch wurden die Formeln, wenn es eine Evolution aus anderen Gründen gegeben hatte, angepasst.

Etwa 1980 (übrigens ungefähr gleichzeitig mit der Erfindung des PC, jedoch nicht in Zusammenhang damit stehend, denn es gab ja schon Großrechner) entwickelte sich eine Revolution. Kanadische Wissenschaftler erforschten die Geschwindigkeit von Segelyachten in Abhängigkeit von allen nur denkbaren Einflüssen (im Wesentlichen der Rumpfform, des Riggs, der Segel, der Massenverteilung, des Windeinfallswinkels und der Windstärke) mit wissenschaftlichen Methoden, d.h. mit belegbaren Messungen aus Labor und Praxis. Eine unglaublich hohe Zahl an Messwerten wurde benötigt. Zur Auswertung entstand ein umfangreicher Algorithmus, die IMS-Formel, die nur mit dem Computer aufgelöst werden konnte. Die Vorstellungskraft wurde nicht mehr benötigt. Plötzlich waren alle bisherigen Vermesungsformeln überholt. Man konnte die erreichbare Geschwindigkeit jeder im Entwurfsstadium befindlichen Yacht in Abhängigkeit von Windstärke und -richtung präzise vorherberechnen und solange durch Änderung der Entwurfparameter variieren, bis ein Optimum erreicht war. Im Rennen hatten die Trimmer die Aufgabe, die Segel millimetergenau so einzustellen, dass die vorherberechnete Geschwindigkeit erreicht war. Die Zeiten des Gefühls waren vorbei.

Damit verlor die „Handschrift des Konstrukteurs“ ihre Bedeutung. Die Evolution stoppte. Jeder Entwurf führte am Ende zu gleichem Ergebnis, wenn die Randbedingungen gleich waren. Überall entstanden fast gleichförmige Yachten,

die sich nur noch durch Zierstreifen unterschieden. Die industrielle Massenfertigung tat ein Übriges. Der Automobilbau hat es vorgemacht: Auch hier ist die Evolution am Ende. Nur neue äußere Bedingungen können noch etwas verändern, z.B. ein politisch gefordertes neues Antriebskonzept. Ähnlich ist es im Yachtbau. Nur Mehrumpffboote und Foils versprechen einen Sprung in der Geschwindigkeit. Das wird nicht jeder wollen. Wir sind gespannt, wie es weitergeht.

Januar/Februar 2019

NEUAUFNAHMEN

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

Vollmitglieder:

Kirsten Geest, 22589 Hamburg
Joachim Hüppe, 22607 Hamburg

Lebenspartner:

Thomas Zantz, 22589 Hamburg

Wiedereintritt:

Thomas Gibson, 22607 Hamburg

DANK FÜR SPENDEN 2018

Der Vorstand ■ In jedem Jahr helfen uns zahlreiche Mitglieder sowie befreundete oder wohlgesonnene Personen, Vereine und Unternehmen, die unsere Sache für unterstützenswert halten, mit kleinen und großen Spenden. Damit können wir kurzfristig auftretende dringliche Aufgaben finanzieren, die zur Zeit der Aufstellung der

BEITRAGSORDNUNG DER SVAOE 2019 (Stand 27.2.2019)

1. Hauptverein und Modellabteilung

	Beitrag	Umlage Geselligkeit	Haus- und Hafenfonds	Verbands- Beiträge	Gesamt
Vollmitglieder	130,00 €	12,80 €	5,00 €	20,46 €	168,26 €
Auswärtige Mitglieder	77,00 €	6,40 €	2,50 €	20,46 €	106,36 €
Ermäßigter Beitrag	77,00 €	6,40 €	2,50 €	20,46 €	106,36 €
Jugendliche	70,00 €	6,40 €	2,50 €	8,51 €	87,41 €
Kinder	70,00 €	6,40 €	2,50 €	8,51 €	87,41 €
Lebenspartner	60,00 €	6,40 €	2,50 €	20,46 €	89,36 €
Familienbeitrag	262,00 €	25,60 €	12,80 €	57,94 €	358,34 €

Das Vorstehende ist eine Kurzfassung.

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

Dein Fernglas guckt ja doppelt!

Bring es doch einfach zu Foto-Wannack, beim Michel, die können so etwas reparieren!

Haben Sie auch den letzten Yacht-Test über Ferngläser gelesen? Wie kann man ein Fernglas mit einer 10fachen Vergrößerung und einem Sehfeld von 110 Meter auf 1000 Meter für den Segelsport empfehlen? Wir empfehlen Ferngläser mit 7 bis 8facher Vergrößerung und einem Sehfeld auf 1000 Meter von 130 bis 150 Meter! Die 10fache Vergrößerung eignet sich an Land, um Vögel zu beobachten, aber auf See?? Das große Sehfeld ist wichtig, um beim Beobachten ein ruhiges, großes Sehfeld zu haben, wenn Sie eine Hafeneinfahrt oder eine Tonne suchen.

Wir senden Ihnen gern unsere kleine Broschüre „Die Merkmale guter Ferngläser“: Da wird die Technik einmal ausführlich erläutert. Und wenn Sie Interesse an modernster Optik haben, besuchen Sie uns und wir zeigen gern, was es heute Neues gibt. Bringen Sie Ihr altes Fernglas mit, um mit Blick auf den Hamburger Michel zu vergleichen. LEICA – ZEISS – SWAROVSKI – CANON – KOWA Ferngläser und andere, für jeden Geldbeutel haben wir das Richtige! Auch wenn Sie für eine ältere Kamera Zubehör suchen, können wir helfen.

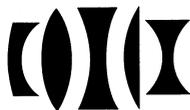


FOTO-WANNACK

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

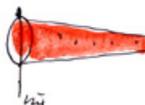
Jahreshaushaltsplanung noch nicht zu erkennen waren. Die Gewinn- und Verlustrechnung unserer Vereinigung ist in der Regel nur mit diesen Spenden ins Gleichgewicht zu bringen. Im Geschäftsjahr 2018 erreichten die Geldspenden die stattliche Gesamtsumme von € 16.989,85. Vorstand und Mitglieder danken sehr herzlich für alle Zuwendungen.

Wer Geld für eine gute Sache gibt, hat das Recht zu erfahren, was mit der Spende geschieht. Unsere Schatzmeisterin Monica Dennert hat in der Jahreshauptversammlung dargelegt, wofür das Geld verwendet worden ist. Der größte Posten dabei ist die Jugendarbeit, mit der wir die Zukunft unserer Vereinigung sichern möchten, aber auch unser Clubhaus erforderte mehrere Instandhaltungen.

Für Geld- und Sachspenden danken wir: Elimar Heinz Beilcke, Marcus Boehlich, Michael Evensen, Dr. Rolf Felst, Jan Hauschildt und Birgit Rothe, Hilka und Hans-Jürgen Heise, Eric Huber, Manfred Jacob, Jürgen Kluth, Thomas und Ulrike Körner, Ulrich Körner, Dr. Gerd Lau, Günter Werner Lehfeldt, Ursula Maßberg, Hans-Otto Noack, Gisela Riedle, Michael Rüter, Jürgen Chr. Schaper, Norbert Schlöbohm, Ulrich und Susanne Sommerfeld, Theo Urbach GmbH, Kantstein Architekten Busse + Rampendahl Partnerschaftsges.

Wir danken auch allen Spendern, die ungenannt bleiben möchten.

Zusätzlich kamen die Ergebnisse von Spendensammlungen beim Helferessen, Gründungsfest und Herbstfest der Jüngsten-, Jugend- und Juniorenabteilung zugute.



UWE PETERSEN

16.5.1932 bis 18.2.2019

Mitglied seit 1966

Träger der goldenen Ehrennadel

Früher Eigner der Segelyacht „Smirre“, einer Drabant 30

Unser langjähriges Mitglied Uwe Petersen ist im Alter von 86 Jahren verstorben. Beruflich war er als Diplomingenieur für Elektrotechnik im BSH mit der Prüfung und Zulassung elektronischer Navigationsgeräte betraut und gab aufgrund seiner vertieften Kenntnisse auf diesem Gebiet privat einen jährlichen Informationsbrief an Freunde zum Stand der Satelliten-Navigation heraus, in dem er immer wieder auf deren Risiken hinwies. Er war leidenschaftlicher Fahrtensegler.

Wir trauern mit seinen Angehörigen und Freunden.

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

JAHRESBERICHT

**des Vorsitzenden Dr. Stephan Lunau
für das Jahr 2018**

Liebe Mitglieder der SVAOe,

ich begrüße Sie herzlich zu unserer diesjährigen Jahreshauptversammlung, zu der wir fristgerecht eingeladen haben. Es sind weit mehr Mitglieder ($n \geq 30$) anwesend, als gemäß Satzung erforderlich wären, um die Beschlussfähigkeit sicherzustellen; diese ist somit gegeben.

Ich bitte Sie zunächst, sich zum Gedenken der 2018 Verstorbenen zu erheben:

Prof. Wolfgang Treu, 01.01.2018, 87 Jahre
Mitglied seit 1969

Bodo Jaath, 17.01.2018, 91 Jahre,
Mitglied seit 1967

Klaus Stichling, 26.02.2018, 83 Jahre,
Mitglied seit 1976, Eigner der SY „Joia“

Helmut Brannaschk, 09.04.2018, 84 Jahre,
Mitglied seit 1969

Kurt Viercke, 29.05.2018, 90 Jahre,
Mitglied seit 1976

Peter Gast, 05.06.2018, 89 Jahre,
Mitglied seit 1947

Karl-Heinz Streber, 05.06.2018, 85 Jahre,
Mitglied seit 1965, Eigner der SY „Pütz“

Jørg Schildt, 14.08.2018, 80 Jahre,
Mitglied seit 1965, Eigner des MB „Lumme“

Helmut Pätz, 08.09.2018, 86 Jahre,
Mitglied seit 1976, Eigner der SY „Momo“

Ich danke Ihnen. Zu Beginn weise ich darauf hin, dass mein Bericht die Anforderungen an eine gendergerechte Sprache nicht erfüllen wird. Dies dient ausschließlich der besseren Verständlichkeit; ich bitte dafür um Verständnis.

Auch im Jahre 2018 mussten wir uns mit einer dem Segeln extrem fernen Angelegenheit, dem Datenschutz, beschäftigen. Dieses an sich nicht neue Thema gewann durch das Inkrafttreten der Europäischen Datenschutz-Grundverordnung eine (scheinbar) neue Bedeutung. Zumindest war entsprechender Handlungsbedarf gegeben, nicht nur für die SVAOe.

Diese Verordnung ist auch für Vereine zwingend umzusetzen und der jeweilige Vorsitzende haftet im Falle eines Verstoßes persönlich. Im Gegensatz zu anderen Ländern, z.B. auf der anderen Seite des Atlantiks, ist Europa in Sachen Datenschutz übrigens weit voraus.

Sie können sicher sein, die Verordnung dient ausschließlich dem Schutz Ihrer persönlichen Daten, auch wenn ihr unsere geliebte Mitgliederliste zum Opfer fiel oder wenn Sie hier und da um Ihre Einwilligung zur Verwendung Ihrer Daten für Vereinszwecke gebeten werden.

Am Clubhaus wurden in 2018 weitere Renovierungsarbeiten durchgeführt, so dass sich das Haus bis auf die Heizungsanlage in gutem Zustand befindet. Die Arbeiten sind im Bericht der Obleute aufgelistet.

Die Installation eines barrierefreien Zugangs zum Clubhaus werden wir aus verschiedenen Gründen leider erst in 2019 realisieren können.

Am Alsterufer, der Keimzelle der Jüngstenausbildung, ist der Bau eines neuen Gebäudes derzeit noch nicht absehbar. Das Planungs- und das Genehmigungsverfahren gestalten sich als extrem langwierig; das Verhalten der beteiligten Behörden hat sich leider in keiner Weise gebessert.

Ich erwähnte es bereits in meinem letzten Bericht:

Man führe sich nur vor Augen, welche Art von Bauvorhaben ansonsten rund um die Alster oder in Hamburg allgemein genehmigt werden. Wir geben die Hoffnung dennoch nicht auf, dass zumindest im Jahre 2019 die Planung mit den Behörden final abgestimmt werden kann und Fortschritte erzielt werden können.

Als größte Neuerung im Bereich der Jugendarbeit konnten wir die Anstellung unserer sportfachlichen Kraft, Roger Redmond, zum September 2018 bekanntgeben. Mit Roger haben wir eine äußerst wirksame Unterstützung unserer ehrenamtlichen Trainerinnen und Trainer erhalten. Wie dem Bericht unserer Jüngstenobfrau, Wiebke Kaiser, zu entnehmen ist, war die positive Auswirkung bereits auf Anhieb zu spüren.

Um die Jugendarbeit zusätzlich zu unterstützen, hatten wir bereits in früheren Jahren „FSJler“ für die Mitarbeit in der SVAOe gewinnen können. Zur Erläuterung: FSJler sind junge Menschen, die sich im so genannten „freiwilligen sozialen Jahr“, FSJ, engagieren.

Im September 2018 begann Mandy Löwe als Nachfolgerin von Aaron Barnitzke ihr FSJ bei uns. Leider musste sie jedoch inzwischen aus persönlichen Gründen das FSJ vorzeitig beenden.

Für das Jahr 2019 werden wir erneut eine entsprechende Ausschreibung veröffentlichen, so dass wir davon ausgehen, auch künftig wieder einen FSJler in der Jugendarbeit einsetzen zu können. Dies unter der Voraussetzung, dass sich geeignete Interessenten bewerben werden.

Falls Sie junge Menschen in Ihrem Bekanntenkreis kennen, die in Frage kommen, so empfehlen Sie die SVAOe doch bitte weiter.

Für die Jugendabteilung und die Jüngstengruppe haben wir im Herbst 2018 beschlossen, durch die Beschaffung neuer Optimisten und 420er den entstandenen Investitionsstau aufzulösen, um damit die Attraktivität der Ausbildung des seglerischen Nachwuchses in der SVAOe für die Zukunft sicherzustellen. Die Boote wurden im Februar 2019 geliefert und stehen damit rechtzeitig zum Saisonstart zur Verfügung. Falls Sie sich fragen sollten, ob das alles notwendig ist: Bekanntermaßen genügt für den Anfang durchaus ein älteres Boot. Sobald der Nachwuchs jedoch gewisse Fähigkeiten entwickelt hat, zeigt sich die Notwendigkeit, diese auch durch die Bereitstellung geeigneter Boote kontinuierlich auszubauen.

Nach der Teilnahme an den Marinekutterregatten während der Kieler Woche ging unsere „Teufelsbrück“ gemeinsam mit den Kuttern

anderer Vereine wie gewohnt auf Sommertour.

Unser Juniorenboot, die „Scharhörn“, ging ebenfalls auf Sommerreise, im Laufe derer sich leider ein gewisser Instandsetzungsbedarf abzeichnete, der inzwischen abgearbeitet wurde. Wir haben uns seitens des Vorstands nach Abwägung von pro und contra für die notwendige Investition in die „Scharhörn“ entschieden. Ein Ersatz wäre möglicherweise zu beschaffen, würde jedoch ebenso kostenintensive Instandsetzungsarbeiten erfordern. Bei der „Scharhörn“ wissen wir jedoch, woran wir sind. Die ausführlichen Berichte über die beiden Sommertouren sind im Nachrichtenblatt 06/2018 und 01/2019 zu lesen.

Die Diskussion um die „richtige Bootsklasse“ für die Junioren, also J/24 oder J/70, hat uns im letzten Jahr wieder eingeholt, obwohl wir sie 2017 zunächst für beendet erklärt hatten. Auch derartige Entscheidungen bedürfen zu gegebener Zeit einer Überprüfung und notfalls einer Revision. Wir haben uns daher nach erneuter, reiflicher Überlegung dazu durchgerungen, ein Boot der Klasse J/70 zu beschaffen.

Hintergrund ist, dass diese Bootsklasse aufgrund ihrer zunehmenden Verbreitung und dem damit verbundenen attraktiven Regattageschehen das Potential hat, anderen Bootsklassen den Rang abzulaufen und somit für unsere Junioren-Mannschaften bessere Entwicklungsmöglichkeiten bietet. Eine Mannschaft hat sich gefunden und es ist ihr bereits gelungen, Mittel einzuwerben. Die Beschaffung eines geeigneten Bootes gestaltet sich angesichts eines limitierten Gebrauchboot-Marktes allerdings schwieriger als erwartet. Marcus Boehlich hat sich daher bereiterklärt, zunächst in Vorleistung zu gehen, um ein neues Boot zu beschaffen. Es ist geplant,

dass die SVAOe das Boot Ende 2019 übernimmt. Das lässt uns Zeit, Sponsoren zu motivieren, dieses Projekt zu unterstützen.

Die vorhandenen J/24 werden wir weiterhin betreiben, soweit das Interesse der Mannschaften besteht. Diese konnten, wie bereits an anderer Stelle ausführlich berichtet, in der letzten Saison auch auf internationalen Regatten beachtliche Erfolge erzielen. Für 2019 ist die Beteiligung an bedeutenden Regatten vorgesehen.

So plant die Mannschaft der J/24 „Hungriger Wolf“ die Teilnahme an der WM 2019 in Miami und benötigt unsere Unterstützung für dieses Projekt. Eine Liste, in die sich interessierte Sponder unverbindlich eintragen können, wird von der Crew erstellt.

Das Heimatrevier der SVAOe, die Unterelbe, bereitet nach wie vor Kopfschmerzen:

Sofern es um Beeinträchtigungen nicht nur des Wassersports auf der Unterelbe, den Nebengewässern sowie in den Häfen durch Strombaumaßnahmen geht, wird die Anwendung des Verursacherprinzips seitens der Politik und der Behörden nach wie vor verweigert.

Das gilt insbesondere dann, wenn es um die Folgekosten der von HPA oder WSV durch die Baggermaßnahmen im Hauptstrom verursachte Verschlickung der Sportboothäfen geht. Die Vereine bleiben auf den Kosten sitzen.

Wie bereits bekannt, leidet auch der Hamburger Yachthafen in den letzten Jahren erheblich unter zunehmenden Volumina des Baggergutes. Eine ausreichende Wassertiefe ist zumindest bei Niedrigwasser nicht mehr überall gewährleistet.

Der Jollenhafen Mühlenberg ist davon genauso betroffen; dort wird das Baggergut direkt vor

TOPLICHT

Schiffsausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten • Werftausrüstung

**Notkestraße 97
22607 Hamburg**

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

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



„Der kleine Braune“

Kostenlose Katalog-
bestellung und Webshop
www.toplicht.de

dem Hafen verklappt. Dies hat entsprechende Folgen, siehe den Bericht unseres Obmannes Marcus Boehlich.

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

Offenkundige Schnellschüsse der Verwaltungsbehörden, wie die am 21. Dezember 2018 unter Umgehung der Auslegungsfristen in Kraft getretene „Verordnung über das Naturschutzgebiet Elbe und Inseln“ werden uns nicht von unserem Kurs abbringen. Die für dieses NSG festgelegten Befahrensregeln verstoßen übrigens gegen das Bundeswasserstraßengesetz.

Immerhin wurde uns seitens des Naturschutzamtes Stade zugesichert, dass im Rahmen der Erstellung des so genannten „Managementplanes“ für das Gebiet Gespräche mit „Vertretern des Segelsports“ geführt werden sollen. Es bleibt abzuwarten, was dabei herauskommen wird.

Als Nachfolgerin der „hanseboot“ fand 2018 erstmalig die „Hamburg Boat Show“ statt. An dieser neuen Messe hat sich neben dem DSV, dem „Freundeskreis Klassische Yachten“ sowie einigen Klassenvereinigungen die SVAOe als einziger Segelverein beteiligt.

Wie in den letzten Jahren auf der „hanseboot“, hat sich der Messeauftritt für die SVAOe wieder bewährt. Allein wegen des bereits erwähnten Werbeeffekts für unsere Führerscheinkurse ist es sinnvoll, dass die SVAOe auch zukünftig als Aussteller an der Messe teilnimmt. Entsprechende Planungen wurden bereits begonnen. Seitens der SVAOe werden wir andere Vereine ansprechen,

um diese ebenfalls zur Teilnahme zu motivieren.

Ich komme zum Schluss: Wie Sie der Einladung zu dieser Versammlung entnehmen können, entfällt der Bericht des Obmannes der Jugendabteilung, Sven Becker, aus persönlichen Gründen, die hier nicht weiter zu erörtern sind. Deshalb nutze ich diese Gelegenheit, um Sven meinen besonderen Dank auszusprechen: Er hat unsere Jugendlichen so ausgebildet und angeleitet, dass sie, wenn auch mit teilweiser Unterstützung, während Svens Abwesenheit die Winterarbeit an unseren beiden Jugendwanderkuttern „Neumühlen“ und „Teufelsbrück“ weitestgehend eigenständig fortführen und die Schiffe für die Saison 2019 vorbereiten. Das spricht für unsere Jugendlichen. Sie sind motiviert, wissen sich zu helfen, und wir können uns auf sie verlassen.

Unserem Festausschuss danke ich für die immer wieder hervorragende Organisation unserer Veranstaltungen und für die stets gelungene Verköstigung.

Mein besonderer Dank gilt allen Vorstandsmitgliedern, Beiräten und Sabine (Jule) Lysewski, die mich stets großartig unterstützt haben. Ohne euch hätte ich dieses Amt nicht wahrnehmen können.

Ob nun diese erste Amtsperiode unter meinem Vorsitz erfolgreich und zur Zufriedenheit der Mitglieder abgelaufen ist, mögen andere beurteilen.

Ich bitte um Verständnis, dass in diesem Bericht nicht alle Mitwirkenden und nicht alle Aktivitäten explizit erwähnt wurden. Daher sei hiermit ausdrücklich den nicht genannten Mitwirkenden noch einmal herzlich gedankt.

Wie immer stoßen der Bericht, die Redezeit des Vorsitzenden sowie die Aufnahmefähigkeit des Auditoriums auch dieses Mal an ihre natürlichen Grenzen. Dr. Stephan Lunau

Die Jahreshauptversammlung

EIN GUTES JAHR 2018 – ABER MÄSSIGE BEITRAGS- ERHÖHUNG

GAN ■ Die Jahreshauptversammlung war rechtzeitig angekündigt, ein Wahlausschuss war tätig geworden, die Einladung mit Tagesordnung versandt, sogar das Wetter war erstaunlich freundlich. Nichts außer Terminzwängen oder Lustlosigkeit hätte die Mitglieder hindern können, ins Clubhaus zu kommen, um ihrer Ehrenpflicht zu genügen, dem alten Vorstand bei seinem Leistungsbericht zuzuhören, ihm durch Entlastung Dank auszusprechen, an der anstehenden Wahl teilzunehmen und über Mitgliedsbeiträge und Haushaltsvoranschlag abzustimmen. Es fanden sich immerhin 87 Mitglieder, also etwa 10 % aller, zu dieser wichtigen Sitzung ein, darunter war eine ganze Reihe jugendlicher Gesichter zu sehen. 20 weitere Teilnehmer/innen hätte der Saal noch fassen können. Aber alle Nichtgekommenen können hier nachlesen, was geschehen ist.

Vorsitzender Dr. Stephan Lunau begrüßte die Versammlung und erstattete den zweiten Jahresbericht seiner zweijährigen Wahlperiode. Man



Dr. Stephan Lunau trägt seinen Jahresbericht vor



Das Jahr 2018 – vom Vorsitzenden umfassend dargelegt



Rechnungsprüfer Michael Hampe „hat nichts zu meckern“

kann ihn an anderer Stelle in dieser Ausgabe der SVAOe Nachrichten lesen. Offenbar hatte er seine Arbeit und die des Vorstands verständlich und umfassend dargelegt, denn Fragen wurden nicht gestellt. Die Berichte der Obleute der einzelnen Fachgebiete lagen der Einladung in gedruckter Form bei, sodass sie jeder/jede vorher hätte lesen können. Das hatten die 87 Anwesenden wohl getan, denn sie hatten keine Anmerkungen und stellten keine Fragen. Man soll einen gut funktionierenden Apparat ja auch weiter laufen lassen.

Dann trat Monica Dennert ans Rednerinnenpult und vertrat in gewohnter Souveränität die Sache der Schatzmeisterin. „Wie alle Jahre wieder“, wie sie sagte, hatte sie die Zahlen aufbe-



Monica Dennert erläutert den Haushaltsvoranschlag



Alle Kandidaten wurden fast einstimmig gewählt

reitet. Man kannte das Schema und fand sich leicht zurecht. Es begann mit der Gewinn- und Verlust-Rechnung einschließlich einer Abgleichung zum Haushaltsvoranschlag. Hier offenbarte sich schnell, dass eine nicht unbedeutende Unterdeckung vorhanden war. Rund 38 000 € fehlten in der Jahresabrechnung, selbst unter Berücksichtigung der außerordentlichen Erträge, wie z.B. der Spenden. Man ahnte, was nachher kommen würde.

Natürlich ist die SVAOe darum kein armer Verein. Die Bilanz schließt mit einem Vermögen von über einer Million Euro, was aber nicht dazu verleiten darf, dieses fröhlich auszugeben. Die „Schatzmeisterin“ trägt daher ihren Namen zu Recht. Es wurden einige Fragen gestellt, die aber

von Monica routiniert und befriedigend beantwortet wurden.

Michael Hampe vertrat die Rechnungsprüfer. Er berichtete, dass Kasse und Bücher am vergangenen Freitag von ihm und Inken Lippek geprüft worden waren. Er sprach von ihrer großen Freude, wie sauber geführt sie alles vorfanden. Es gab „nichts zu meckern“. Er schlug daher die Entlastung der Schatzmeisterin vor. Michael endete mit einem persönlichen Wort. Er habe nun 18 Jahre dieses Amt ausgeführt und würde es gerne in andere Hände übergeben.

Noch einmal trat Monica Dennert vor das Publikum, diesmal, um den Haushaltsvoranschlag für 2019 vorzutragen. Natürlich decken sich dabei die Einnahmen und die Ausgaben, denn so ist es geplant. Dass das am Ende nicht immer so bleibt, hat man am vergangenen Jahr gesehen. Ein gutes Spendenaufkommen ist dabei sehr hilfreich. Fragen wurden nicht gestellt, jedoch warf Achim Müntzel ein, dass er mit einer Arbeitsgruppe an einer Neugestaltung der Homepage arbeite, wodurch Kosten entstehen würden. Ihm wurde entgegnet, dass der Vorstand darüber nach konkreter Vorlage entscheiden würde.

Nun musste noch der Gesamtvorstand entlastet werden. Dieser Vorgang war offenbar nicht richtig geplant. Keiner fühlte sich berufen, das Wort zu ergreifen. Leichtes Gemurmel erhob sich. Bevor merkbliche Unruhe entstand, sprang Marcus Boehlich in die Bresche, bedankte sich im Namen der Mitglieder für die geleistete Arbeit und beantragte Entlastung. Sie wurde gerne und einstimmig mit Enthaltung des Vorstands erteilt.

Dann standen die Neuwahlen an. Zu wählen waren der 1. Vorsitzende, der Vorstand, der Ältestenrat und ein Rechnungsprüfer/eine -prüferin.

Alle bisherigen Personen in SVAOe-Funktionen mit Ausnahme des Rechnungsprüfers Michael Hampe stellten sich erneut zur Wahl. Als neuer Rechnungsprüfer kandidierte Hans-Jürgen Heise. Während der Stimmenauszählung kam es bei nachgefüllten Gläsern zu lautstarkem Gedankenaustausch im Saal. Wie es schien, ging es meistens um Boote. Die vernommenen Zahlen waren wohl nicht so wichtig.

Norbert Schlöbom, Chef der Auszählgruppe, trat dann ans Rednerpult zur Verkündung der Ergebnisse. Meist hat er an dieser Stelle sarkastisch zu vermerken, welche kleinen Patzer sich Wählerinnen und Wähler leisten. Diese Freude war ihm diesmal nicht vergönnt. Die wahlberechtigten, abgegebenen, Ja-, Nein- und Enthaltungs-Stimmen passten immer zusammen. Verständlicherweise wurden alle zur Wahl Stehenden mit überwältigender Mehrheit gewählt, was als Vertrauen in ihre Arbeit zu werten ist. Norbert nahm noch die Gelegenheit wahr, aus alten Nachrichtenblättern zu zitieren, wie viele Teilnehmer damals zu Versammlungen kamen und wie lange diese dauerten. Das Vereinsleben war früher anscheinend sehr viel reger.

Monica Dennert trat abermals nach vorn, um ihren Vorschlag für die Mitgliedsbeiträge für das Geschäftsjahr 2019 vorzutragen. Normalerweise ist das ein ganz heißes Eisen. Aber sie hatte gut vorbereitet, als sie die Unterdeckung des vergangenen Haushalts erläuterte. Sie schlug eine mäßige Erhöhung der Beiträge vor. Das Schweigen in der Versammlung bedeutete Zustimmung, wie dann auch bei der Abstimmung klar wurde, als keine Gegenstimme und keine Enthaltung gezählt wurden. Eine Kurzfassung der neuen Beitragsordnung ist in diesen SVAOe Nachrichten zu finden.



Norbert Schlöbom verkündet die Ergebnisse
(Fotos: Hartmut Pflughaupt)

Wie man erkennt, hatte der Vorstand gute Gründe für seine Entscheidungen im vergangenen und für die Weichenstellungen im kommenden Jahr. Das lag an der guten Vorbereitung für die Versammlung und an den verständnisvollen Teilnehmern. So kann die SVAOe weitermachen. Wünschenswert wären sowohl ein paar Mitglieder als auch ein paar Spender mehr.

Die Altjunioren und das Wetter

EIN INFORMATIVER BESUCH BEIM SEEWETTERAMT

Von Peter Kaphammel ■ Am 20. Februar besuchten 29 Altjunioren das „Seewetteramt“. So wird die Niederlassung Hamburg des Deutschen Wetterdienstes (DWD) genannt. Kai Biermann, Leiter Geschäftsbereich Wettervorhersage, Vertriebsaußenstelle Hamburg, stellte uns das Amt vor, zunächst mit seiner geschichtlichen Entwicklung:

- 1867 Gründung aus privater Initiative als „Norddeutsche Seewarte“ unter der Leitung Wilhelm von Fredens.
- 1875 Umwandlung zum Reichsinstitut „Deutsche Seewarte“ als Zentrum für maritime Meteorologie.



Das schöne Gebäude des Seewetteramtes



Die Informationstafel am Eingang



Peter Kaphammel stellt Herrn Kai Biermann vor



Informationen im Vortragsraum



Die Meteorologen erläutern ihre Arbeit



Blick vom Dach auf den Hafen



Auf dem Turm mit seinen Messeinrichtungen



Herr Biermann erläutert ein Messgerät
(Fotos: Tomas Krause)

- 1945 erfolgte auf Veranlassung der britischen Behörden daraus die Aufteilung in „Deutsches Hydrographisches Institut (DHI)“ für nautische und ozeanographische Aufgaben und „Deutsche Seewarte“ für Wetter- und Klimaaufgaben.
- 1952 wurde der „Deutsche Wetterdienst (DWD)“ in Offenbach gegründet mit seiner Niederlassung „Seewetteramt“ in Hamburg.
- 1953 zog das Seewetteramt nach gründlicher Renovierung in das Haus Bernhard-Nocht-Str. 76.

Anschließend erläuterte Herr Biermann die wesentlichen Aufgaben seiner Dienststelle:

- Wettervorhersagen, Warnungen vor gefährlichen Ereignissen
- Sicherung von See- und Luftfahrt und der Energieversorgung allgemein
- Klima-Überwachung/Auswirkung/Analyse/ Umweltberatung
- Besetzung von Forschungsschiffen und Forschungsstationen
- Internationale Zusammenarbeit

Er machte uns die Unterschiede der Begriffe Wetter und Klima klar und zeigte an Beispielen auf, welche weltweiten Erscheinungen Einfluss auf unser hiesiges Klima nehmen: Das Azoren-Hoch lenkt die atlantischen Tiefdruckgebiete auf ihrem Weg nach Osten. Das Genua-Tief entsteht im Golf von Lyon, breitet sich dann an der Ligurischen Küste weiter aus und wandert nach Nordosten. Die Rocky Mountains leiten Stürme aus der Karibik nach Nordosten. Die Alpen verhindern, dass zu viel feuchtwarme Luft des Mittelmeeres unseren Raum erreicht.

Seine Erläuterungen stießen auf großes Interesse bei uns. Nach diesen theoretischen Erläuterungen suchten wir die Wettervorhersage-Zentrale auf. Dort sahen wir die Tätigkeit der

Meteorologen bei ihrer täglichen Arbeit. Aus 182 hauptamtlich und 1800 ehrenamtlich betriebenen Wetterstationen, 17 Wetterradarstandorten, 2 meteorologischen Observatorien, 540 Wetterstationen auf Handelsschiffen, 10 Radiosondenstationen mit tausenden von Ballonaufstiegen und der Nutzung mehrerer Wettersatelliten werden laufend Daten gewonnen, die in globale numerische Modelle einfließen. Daraus entstehen ca. 90 000 Wettervorhersagen pro Jahr.

Auf Großrechnern laufen vier verschiedene Wettermodelle bzw. werden die Ergebnisse anderer Rechnerstandorte eingespielt: ein deutsches, ein europäisches, ein internationales und das EZMW-Modell für mittelfristige Vorhersagen. In allen Modellen wird die Erdkugel in ein Rasternetz mit unterschiedlicher Maschenweite je nach Siedlungsdichte oder anderer Bedeutung eingeteilt, dessen Gitterpunkten auch die Daten aus etlichen Höhenschichten zufließen. So hat das europäische Wettermodell 88 Millionen Gitterpunkte bei 60 Höhenschichtungen. Alle sechs Stunden werden die Modelle mit neuen Daten durchgerechnet. Die diensthabende Meteorologin erklärte uns ausführlich, wie aus diesen Modellen/Daten die Vorhersagen für das lokale Wetter in Norddeutschland erzeugt werden.

Die Schiffsrouten-Beratung war die nächste Position unseres Besuches. Uns wurde durch den Meteorologen erläutert, zu welchem Zweck verschiedene Schiffe beraten werden, z.B. für das Vermeiden hohen Seegangs (Gefahr des Verlustes von Containern), das Warnen vor Stürmen oder Eisbergen, das Empfehlen von wirtschaftlichen Routen, die Beratung bei Transport von verderblichen Waren (Laderaum-Klima bei Temperatur-Schwankung). Die individuelle Beratung von Einzelschiffen nimmt jedoch ab.

Zum Abschluss erlebte die Gruppe noch ein Highlight. Wir durften mit Herrn Biermann auf das Dach des DWD mit dem herrlichsten Blick auf Elbe und Hafen bei extra bestelltem Sonnenwetter.

Wir bedankten uns bei einer Abschluss-Diskussion bei Herrn Biermann für seine Ausführungen herzlich und mit großem Beifall. Für uns war es ein eindrucksvoller, dreistündiger Nachmittag, der bei den meisten Teilnehmern die Erkenntnis reifen ließ, sich wieder einmal mehr mit dem anspruchsvollen Thema Wetter zu beschäftigen.

Die Mitgliederversammlung im Februar

EIN LANGER ABEND UND VIEL WISSEN ZUR BOOTSREPARATUR

GAN ■ Wer am Abend des 12. Februar kurz nach 18 Uhr zum Klönschnack in den Clubhaussaal kam, wählte sich auf der falschen Veranstaltung. Der Saal war leer. Nur Sabine werkelte hinter dem Tresen und prachtvoll aussehende Platten mit belegten Brötchen lockten zum Verzehr. Dabei sollte doch ein hochinteressantes Thema auf dem Programm stehen. Helge v. d. Linden war angekündigt, in seiner bekannt lockeren Vortragsweise Wissen zur Bootsreparatur mit den von seiner Firma vertriebenen Produkten zu verbreiten. Irgendetwas war wohl schief gelaufen mit der Terminkommunikation. In der Tat ist der Februar ein besonderer Monat. In seiner letzten Woche findet stets die Jahreshauptversammlung statt, und 14 Tage vorher muss eine Mitgliederversammlung stattfinden, um die Wahlvorschläge bekanntzugeben. Vielleicht überfordert das die Mitglieder.



Helge v. d. Linden erläutert die Reparaturarbeiten

Wie dem auch sei, der Saal blieb längere Zeit fast leer. Die wenigen Unverdorssenen nahmen sich umso mehr der Brötchen an. Dann tröpfelten langsam die wenigen Teilnehmer herein. Knapp 30 waren es am Ende. Die Weggebliebenen können hier nachlesen, was sie versäumt haben.

Vorsitzender Dr. Stephan Lunau begrüßte die Versammlung und den Gast des Abends. Satzungsgemäß sind auf dieser Veranstaltung die zur Wahl auf der Hauptversammlung vorgeschlagenen Kandidaten bekannt zu geben. Der zu diesem Zweck berufene Wahlausschuss, bestehend aus Norbert Schlöbhorn und Andreas Völker, waren verhindert. So gab Stephan bekannt:

Alle bisherigen Amtsträger erklären sich zur Wiederwahl bereit. Nur Michael Hampe als 1. Rechnungsprüfer möchte nach langen Jahren aufhören. An seiner Stelle stellt sich Hans-Jürgen Heise zur Verfügung. Weitere Wahlvorschläge sind nicht eingegangen.

Anschließend trat Helge v. d. Linden vor das leider schwach besetzte Publikum. Er weckte bereits mit seinen ersten Worten Interesse. Unter der Überschrift „Das Loch muss weg“ hatte er sich vorgenommen, Wissen zu vermitteln, wie Bootseigner Reparaturen an Kunststoffbooten (Löcher, Risse, tiefe Schrammen usw.) selber



„Das Loch muss weg“ – die Demonstration beginnt

vornehmen können. Die Mehrheit aller Rumpfe besteht aus Polyesterharz und Glasfasern, die älteren aus Voll-Laminat, die jüngeren in Sandwichkonstruktion. Zunächst wies er darauf hin, dass Polyester nicht dauerhaft wasserundurchlässig ist. Boote müssten also immer von innen gut belüftet werden. Baulich vorteilhafte Innenschalen seien dabei hinderlich. Für Reparaturen empfiehlt sich Epoxidharz mit Glasfaserverstärkung. Während Polyester bei der Aushärtung schrumpft (Lösungsmittel entweicht), bleibt Epoxid raumbeständig. Es hat weitere Vorteile: Es hat eine bessere Anbindung an angeschliffene Untergründe, ist elastischer als Polyester und

dampfdurchlässig, hat höhere Dauerfestigkeit (keine Ermüdung), keine Geruchsbelästigung, ist universal einsetzbar (lässt sich spachteln, kleben, laminieren) und wird von Klassifizierungsgesellschaften empfohlen. V. d. Linden wählte das „West-System“ als Beispiel für die besprochenen Anwendungen.

Zur Auswahl der Verstärkungsfasern stellte der Vortragende verschiedene Gewebearten (Körper, Leinwand usw.) vor mit ihrer unterschiedlichen „Drapierfähigkeit“, um sich an Körper mit verschiedenen Radien anpassen zu können. Auch Multiaxialgelege und Abreibgewebe wurden erläutert. Mit Bildern stellte er die notwendigen Vorbereitungsarbeiten an der Reparaturstelle vor, das schräge Anschleifen (Schäften) sowie den Zuschnitt der Glaslaminat und Folien. Die Zuhörer hatten viele Fragen, die überzeugend beantwortet wurden und fühlten sich für die eigene Arbeit gerüstet.

Aber es kam noch besser. V. d. Linden zog sich einen Schutzanzug an und begann mit einer praktischen Vorführung. Er erklärte, wie wichtig ein aufgeräumter Arbeitsplatz und der Schutz der Hände und der Kleidung sei, wie eine



Schutzhandschuhe nicht vergessen



Zuschneiden von Gewebestücken



Der Härter wird im Messbecher portioniert (Fotos: Tomas Krause)

Schere beschaffen sein müsse und was ein im Handel erhältliches Reparaturset alles enthalte. An einem vorbereiteten Musterstück führte er schrittweise die einzelnen Tätigkeiten vor, dabei stets witzig und treffend auf viele kleine Tricks hinweisend.

Zum Schluss machte er noch den Klarlack am Beispiel des Fabrikats Epifanes zum Thema. Er erläuterte den grundsätzlichen Aufbau von Lacken, der Harzsysteme, Zusätze und Lösungsmittel, der Untergrundvorbereitung und der UV-Beständigkeit. Der Abend hätte noch eine Stunde länger dauern können, so interessiert waren die Teilnehmer dabei. Aber nach 22 Uhr war die Ermüdung doch schon zu merken, reichte aber noch zu einem kräftigen Applaus. Ein lehrreicher Abend ging zu Ende, der einen vollen Saal gut vertragen hätte.



„Peking“ interessierte ein großes Auditorium



Stephan leitet den Abend mit Humor ein

Die Altjunioren wollten „an die Brassens“

FILM UND VORTRAG ÜBER DEN FLYING P-LINER „PEKING“

Von Peter Kaphammel ■ Die „Flying P-Liner“ waren schnelle Segler der Reederei Laeisz, die hauptsächlich in der Salpeterfahrt nach Chile von Hamburg aus eingesetzt wurden. Alle fingen im Namen mit dem Buchstaben P an wie „Padua“, „Peking“, „Pamir“, „Passat“, „Pommern“ etc. Diese Schiffe bildeten den Höhepunkt in der technischen Entwicklung und Leistungsfähigkeit der Großseglerzeit, bevor sie von der wirtschaftlich erfolgreicheren Schifffahrt mit Maschinenantrieb abgelöst wurden.

Am 2. Februar 2019 war es soweit. Die Altjunioren hatten Mathias Kahl, einen der kompetentesten Vertreter der „Peking“-Kenner, Vorsit-

zender der „Freunde der Viermastbark PEKING e.V.“, zu ihrem offenen Clubabend eingeladen.

Der Ansturm von SVAOe-ern, -erinnen und Freunden war riesig. 93 Personen besuchten diesen interessanten Abend, so viel wie lange nicht mehr bei einer derartigen Veranstaltung. Der Saal war fast bis zur Grenze gefüllt.

Herr Kahl zeigte zunächst den Film „Mit der „Peking“ um Kap Horn“, gedreht von Capt. Irving Johnson, der diese Reise 1929 mit seiner Einfachkamera unter „feindlichsten“ Bedingungen begleitete.

Gleich nach dem Start Ende November erlebte die „Peking“ in der Nordsee – Großsegler wurden damals immer bis Helgoland rausgeschleppt, denn einen eigenen Motor gab es und gibt es auch bis heute nicht – auf dieser Reise ihren

ersten großen Sturm. Allein für die Bewältigung der Nordsee wurden 17 Tage benötigt. Es war der schlimmste Orkan der letzten 50 Jahre mit ständigem Wind aus westlichen Richtungen, bis schließlich ein Ostwind einsetzte und man gut vorankam.

Eine durchschnittliche Reise nach Chile dauerte ca. drei Monate. Die Jungfernfahrt der „Peking“ vom 22. Juni bis 14. September 1911 entsprach diesem Durchschnitt. Wir lernten aus dem Film und der Reisedauer der Flying P-Liner, welche Anstrengungen die gesamte Mannschaft meistern musste. Die Ausführungen von Herrn Kahl, dessen Vater die gefilmte Reise als Student/Schiffsjunge mitmachte, waren besonders eindrucksvoll. Schiffsführer auf dieser Reise war der bekannte Kapitän Jürs aus Elmshorn.

Die neue Mannschaft bekam vor Reisebeginn eine Grundausbildung an Land, insbesondere um fit für das Aufentern in die Masten zu sein. Man kann kaum glauben, dass an Laternenpfählen geübt wurde. Im Film sah man dann, wie schnell der Besatzung das Aufentern an Bord gelang. Alles erfolgte ohne Personensicherung, auch auf den „Fußpferden“ entlang der Rahen bis an die Nocken. Heutzutage geht es anders zu, wie die Vorfälle auf der „Gorch Fock“ zeigen. Es erstaunte, welche Akrobatik die Kadetten der „Peking“ auf den Rahen zeigten, ja man sah sogar, wie sie sich an den Seitenlieken der Rahsegel herunter hangelten, und das sowohl bei gutem wie bei stürmischem Wetter. Eine Seeberufsgenossenschaft gab es zwar schon, aber wohl noch nicht so viele Unfallverhütungsvorschriften. Als nächs-




WEGENER JACHTWERFT

**IHRE YACHT IN
GUTEN HÄNDEN**

NEUBAU · REPARATUR
RESTAURIERUNG · WINTERLAGER

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



Matthias Kahl berichtet von der Reparaturphase

te Bewährungsprobe, nach Wechsel von Leicht- zu Schwerwettersegeln, Laschen der Anker etc. zeigte der Film die Rundung von Kap Horn. Man glaubt gar nicht, wie die „Peking“ überholte und wie die Seen über das Deck liefen. Es war immer eine ganz harte Bewährungsprobe für Schiff und Mannschaft bei den vorherrschenden starken westlichen Winden.

Schließlich wurde Chile erreicht. Die Reede von Valparaíso musste natürlich ohne Schlepper angelaufen werden, bevor der schwere Anker fallen konnte. Schon vorher mussten die lebenden Hühner und Ferkel ihr Leben für frischen Proviant lassen. Es war ein großartiger Film, ein letztes Zeugnis aus der Großsegler-Ära.

Im zweiten Teil des Abends schloss sich der



Matthias Kahl und sein Publikum



Die Zuhörer bekamen viele Informationen

Vortrag von Herrn Kahl an.

In Kurzform die Chronik der „Peking“:

25.02.1911 Stapellauf

16.05.1911 Ablieferung an die Reederei Laeisz

22.06.1911 Erste Fahrt nach Chile, Salpeterladung auf der Rückreise

28.08.1914 Internierung in Chile zum Beginn des 1. Weltkriegs

1920 Überführung nach London als Kriegsprise

1923 Reederei Laeisz kauft „Peking“ aus England zurück

Wieder Salpeterfahrten

1932 Verkauf an England als stationäres Schulschiff Umbenennung in „Arethusa“

1939–1945 Requirierung durch die Royal Navy Rückbenennung in „Peking“



Adjé Hauschildt liefert fachliche Ergänzungen



Peter 2 bedankt sich bei Matthias Kahl
(Fotos: Tomas Krause)

1974 Verkauf an das South Street Seaport Museum in New York, Schleppfahrt über den Atlantik
2015 Bundestag beschließt, dass „Peking“ nach Hamburg kommen soll

18.07.2017 „Peking“ wird per Dockschiff zur Peterswerft in Wewelsfleth nach Deutschland geholt. Dort bis 2020 Fertigstellung zum Museumsschiff für Hamburg.

Es folgten Fotos vom Werftaufenthalt bei der Peterswerft: Der schwimmende schwarze Rumpf ohne Masten, das von Löchern durchsiebte Deck und der Rumpf im Dock mit neu eingesetzten Stahlplatten. Den Schluss bildete die Diskussion über den zukünftigen Liegeplatz im Hafen Hamburg. Hier ist das neue Schifffahrtsmuseum am kleinen Grasbrook im Gespräch oder das Hafenumuseum im Hansahafen. Alles ist noch offen, da eine EU-Bestimmung es verbietet, ein Museum in der Nähe von Gefahrgut-Umschlag anzusiedeln.

Es gab großen Applaus für die Ausführungen von Herrn Kahl. Der Verfasser überreichte Köstlichkeiten für Zunge und Gaumen an den Vortragenden. Peter Mendt übergab zwei Sammelbüchsen mit Inhalt für die Stiftung zum Erhalt der „Peking“ an Herrn Kahl.

Es war ein wunderbarer Abend für die Altjunioren und ihre Gäste.

Die Altjunioren frischen Notfallhilfe-Kenntnisse auf!

WAS KÖNNEN ÄLTERE IN BESTIMMTEN GEFÄHRLICHEN SITUATIONEN TUN?

Von Peter Kaphammel ■ Diese und viele andere Fragen stellten sich die Altjunioren und trafen sich dazu am Sonnabend, 2. Februar, um neun Uhr in unserem Clubhaus zu einem Grundkurs der Ersten Hilfe speziell für Senioren. Die Leitsätze lauteten:

- Wir müssen im Notfall uns und anderen helfen können.
- Wir wollen nicht unwissend zusehen, wenn jemand Hilfe benötigt oder wenn wir selber in Not sind.
- Was können wir in bestimmten gefährlichen Situationen tun?

Wir wissen, dass unsere Kenntnisse über die Notfallversorgung schon Jahre zurückliegen, aber gerade bei Älteren liegt die Gefahr nahe, dass mal etwas passiert. Darauf sollten wir vorbereitet sein. Hierzu engagierten wir Frau Anne Erdmann von der Johanniter-Unfallhilfe, um uns das Wichtigste nahezubringen oder aufzufrischen. Sie referierte, steuerte, übte mit uns den Tag über bis 16:30 Uhr. Die Hauptthemen des Kurses waren:

- Notruf – welchen Inhalt muss er haben
- Lebenswichtige Funktionen kontrollieren/erhalten
- Kreislaufstillstand erkennen
- Herzdruckmassage, Atemspende
- Benutzung des Defibrillators (Defi) – auch im Clubhaus vorhanden
- Schlaganfall erkennen
- Erkrankung oder Unfall
- Psychische Erste Hilfe



Peter Kaphammel stellt die Referentin Frau Anne Erdmann vor



Noch sieht es nicht nach einer Notlage aus



Eine täuschend echte Probandin



Einsatz des Defibrillators



Jeder muss mal ran



Der fertige Verband



Scheint gar nicht weh zu tun



*Frau Erdmann hat offenbar niemandem wehgetan
(Fotos: Tomas Krause)*

- Stabile Seitenlage
- Herzdruckmassage und Atemspende an der Übungspuppe
- Maßnahmen bei Atemstörungen und Bewusstlosigkeit
- Notfallpass/Erste-Hilfe-Dose
- Trainings -und Rollenspiele

Die Referentin hat uns mit ihrer angenehmen Art und Weise so für die Materie begeistert, wie man es nicht besser erleben konnte. Das Seminar war mit Steigerungen bis zum Ende des Kurses sehr gut gegliedert. Wir konnten gut folgen. So erarbeiteten wir uns zunächst die einzelnen Themen, untermauert mit Vorführungen. Dann forderte die Leiterin uns in einzelnen Gruppen anhand von Fotos heraus, schnell Entscheidungen für Sofortmaßnahmen zu benennen, wobei teilweise inhaltsreiche, kontroverse Diskussionen bei den Altjunioren hervorgerufen wurden.

Es folgten Gruppenübungen mit verschiedenen Beispielen unterschiedlicher Notfälle, die den Teilnehmern viel Spaß machten, alles unter Supervision von Frau Erdmann. Wir mussten nun alles selber in die Wege leiten und Maßnahmen bei unterschiedlichen Notlagen erarbeiten. Die Teilnehmer stellten Fragen und arbeiteten mit. Den Schluss bildete das Durchspielen einer Notlage (Nagel durch den Handrücken gebohrt) unter Beteiligung eingeteilter Gruppen mit speziell zugeordneten Aufgaben.

Besonders auffallend war die angenehme Art des Vortragens, das Eingehen auf Einwände der Teilnehmer und die Atmosphäre, die Frau Erdmann während des Lehrganges verbreitete. Sie machte uns dann noch den „Notfall-Pass“ und die „1.-Hilfe-Dose“ zur evtl. „Aufbewahrung im Kühlschrank“ bzw. sofortigen Grifffähigkeit schmackhaft. Beides gibt für Notfälle wieder:

- Persönlichen Daten mit Krankenkasse, Krankenkassen-Nummer
- Blutgruppe
- Medikamente
- Vorerkrankungen
- Patienten-/Betreuungs-Verfügung, Vorsorgevollmacht
- Medikamenten-Unverträglichkeiten, wenn ja welche etc.

Diese Dokumente erleichtern bzw. beschleunigen im Ernstfall den Ersthelfern die Arbeit erheblich. Fazit: Für die Teilnehmer war der Kurs ein absoluter Gewinn, an den wir uns noch lange erinnern werden! So hatten wir sehr viel Spaß/Freude/Lachen mit Frau Erdmann und beschlossen den Nachmittag mit einem zünftigen Kaffee, den Hartmut Pflughaupt spendierte. Abschließend konnten alle Teilnehmer ihre Urkunden „1. Hilfe Grundschulung“ über den absolvierten Kurs stolz entgegennehmen.

Die Mitgliederversammlung im Januar

GUTGELAUNTE VORSTELLUNG DER MÄDCHEN AUS DER JUGENDABTEILUNG

GAN ■ Der Vorstand hat zu den Mitgliederversammlungen meist nicht so viel zu berichten, dass ein voller Abend daraus wird. In einem gut geführten Verein, in dem alles seinen geplanten Gang läuft, ist das sogar von Monat zu Monat ziemlich wenig. Daher bietet der Vorstand den Mitgliedern gerne interessante Vorträge an, damit sie kommen, der Saal gefüllt wird und sich ein „Vereinsleben“ entwickeln kann. Für den Monat Januar fehlten große Themen wie Berichte über weite Segeltörns, technische Neuerungen,

Regatta- oder Revierfragen. Was kommt dann infrage? Richtig, die Jugend. Sie sollte über ihre Kutteraktivitäten berichten. Schon seit Vorzeiten pflegt die SVAOe das Segeln im Jugendwandrutter. Generationen von Jugendlichen, heute meist ergraute Männer und Frauen, haben darauf mit Begeisterung ihre jungen Jahre verbracht und zehren noch heute von ihren Erlebnissen und Erfahrungen. Sie haben sogar die Gruppe der sich so nennenden „Altjunioren“ begründet, um die Erinnerungen weiter zu tragen und am Leben zu halten. Noch immer, trotz der sich rasant entwickelnden Bootstypen und Segeltechniken stellt die SVAOe zwei Jugendwandrutter, die „Teufelsbrück“ („T“) und die „Neumühlen“ („N“) ihrer Jugend zur Verfügung, hervorragend in Schuss unter des Jugendobmanns Sven Becker wachsamem Auge und dank seiner Mithilfe.

Die Jugend sollte also berichten, wie die Kutter heute genutzt werden. Das hätte viele Ältere interessieren müssen, vor allem diejenigen, die selber darauf groß geworden waren, insbesondere die „Altjunioren“. Aber die Neugier war verhalten. Ca. 20 bis 30 Erwachsene und etwa 10 Jugendliche waren gekommen. Der Saal hätte mehr vertragen und wohl keiner hätte es bereit, dabei gewesen zu sein. Um es vorweg zu sagen: Die drei jungen Mädchen, die ihre Mannschaft vertraten, machten ihre Sache locker und zu aller Freude.

Unser Vorsitzender Stephan Lunau begrüßte die Versammelten. Er verwies zunächst auf die bevorstehende Jahreshauptversammlung. Obwohl ein Wahlausschuss mit der Aufgabe, die Wahlvorschläge zu sammeln und Wahllisten vorzubereiten, in der Satzung verankert ist, wurde er bisher noch nie tätig. Alles regelte sich zu aller Zufriedenheit von alleine. Diesmal soll

nun satzungsgemäß vorgegangen werden. Der Vorstand hat Andreas Völker und Norbert Schlöbbohm als Wahlausschuss berufen, an die man sich wenden möge, um Vorschläge zu machen. Weiterhin verwies Stephan auf das Eisbein-/Entenessen am 1. Februar, zu dem man sich noch anmelden könne. Die „Scharhörn“, von der man in Nachrichten 1-2019 gelesen hatte, dass sie Schäden an Rumpf und Rigg hätte, sei wieder instand gesetzt, und ein neuer Mast werde bestellt. Dann rief Stephan drei jugendliche Jollen- und Kutterseglerinnen nach vorne, damit sie vom Jugendsegeln berichteten.

Emma, Linea und Mieke stellten sich vor und erklärten, dass sie alleine gekommen seien, da der Rest ihrer Kuttermannschaft mit der Schule oder schon mit dem Studium zu tun habe. Dafür brächten sie reichlich Fotos mit. Charmant und gutgelaunt berichteten sie abwechselnd vom Wintertraining auf der Alster, das bis zum Advent geht, von den Theoriekursen im Clubhaus und von der Winterarbeit an den Kuttern. Im Sommer wurde eifrig gesegelt. Der „Kutterzirkus“, eine alljährliche Veranstaltung der an der Elbe beheimateten Jugendwandrutter, hat sich inzwischen auf drei teilnehmende Boote reduziert, schade drum. Die „T“ errang den ersten Platz. Bei der Kieler Woche kamen immerhin sechs JWK zusammen, von denen die „T“ den Zweiten machte. Dann folgte die Sommertour rund Fünen, ins Smålands Fahrwasser und um Falster, über die schon in Nachrichten 1-2019 berichtet, aber hier um viele Fotos erweitert dargestellt wurde. Schöne Bilder waren auch zu sehen vom Eckernförde-Wochenende mit anderen Jugendlichen, die sich mal das Kuttersegeln ansehen wollten, vom Jugendseglerreffen auf der Alster, von der Herbsttour auf der Elbe und von der Pagensand-Regatta.

Den drei Mädchen war ihre Begeisterung anzumerken. Aus ihren Antworten auf die Fragen Ehemaliger ging hervor, dass sie bestimmt ebenso viele dauerhafte Eindrücke vom Mannschaftsegeln auf dem Kutter gewonnen haben, wie ihre Vorgänger. „Man lernt für das Leben“, sagten sie, und auch, wenn es etwas altklug klang, fand es doch Zustimmung bei den Zuhörern. Schade sei nur, wurde festgestellt, dass die „N“ zur Zeit ungenutzt wegen nicht ausreichender Besatzungsstärke und mangels eines Kutterführers/einer Kutterführerin sei. Von diesem/dieser fordert die SVAOe auf der Elbe und in Küstennähe den Sportbootführerschein-See, auf weiteren Touren den Sportküstenschifferschein. Das sollte Anreiz sein, diese Befähigungen zu erwerben.

Die Zuhörer dankten für das Gebotene mit Applaus.

Das Eisbein ist auf dem Rückzug

ABER DAS TRADITIONELLE ESSEN FEIERT FRÖHLICHE URSTÄNDE

GAN ■ Es wäre eine Aufgabe für den SVAOe-Archivar, in den staubigen Unterlagen festzustellen, wann das Eisbein-Essen seinen Anfang als wiederkehrendes Ereignis genommen hat. Sehr alte Mitglieder wissen zu berichten, dass es zu Beginn der Fünfzigerjahre war, als unser Mitglied Kurt Wagner, seines Zeichens Inhaber der Stadtschlachterei, das Eisbein-Essen mit der Zulieferung der Eisbeine belebte. Folgerichtig fand das Essen auch im Schlachterinnungshaus statt. Den Erzählungen zufolge kamen jedes Mal mehr als 100 Teilnehmer. Es wurde nicht nur kräftig gegessen, sondern auch kräftig getrunken. Und

 <p>DIREKT AM HAMBURGER YACHTHAFEN!</p> <h1>YACHTPROFI.DE</h1> <p>Gute Teile, guter Service.</p> <p>Ausrüstung von A-Z • Farben • Drahtverarbeitung Beschlüge • VA-Schrauben • Sanitär • Elektrik</p>	 <p>Hochwertige Produkte für die Pflege Ihrer Yacht:</p> <p>Reiniger Polituren Winschenfett Frostschutz</p>
<p>DEICHSTRASSE 1 • 22880 WEDEL • TEL.: + 49 (0) 4103 - 884 92 e-mail: info@yachtprofi.de</p>	



Getränke sind schon da, die Nahrung kommt noch



Eisbein und Riesenhaxe



Vier Teller für großen Appetit



*Rege Unterhaltung nach gutem Mahl
(Fotos: Tomas Krause)*

man war unter sich, d.h. unter Männern. Die hohe Teilnehmerzahl zeigt, dass das vielen ein besonderes Bedürfnis war. Wenn man den Legenden über die Verläufe der Abende glauben darf, war das verständlich.

Die heutige Generation hält sich mit dem Vertilgen von Fleischbergen etwas zurück. Da gibt es Gesundheitsbedenken, Sorgen über die Massentierhaltung und den Verbleib der Gülle sowie abstoßende Bilder aus den Schlachthäusern. Andererseits ist so ein gemeinschaftliches Essen aber eine sehr gesellige Angelegenheit. Man trifft alte Freunde und lernt neue kennen, es geht ungezwungen zu, und die Gleichberechtigung hat Einzug gefunden. Frauen sind schon längst „zugelassen“. Anfangs veranstaltete man am Tag des Eisbein-Essens verschämt noch ein paralleles „Enten-Essen der Damen“ an anderem Ort, dann saßen die Damen im selben Restaurant wie die Herren, jedoch in einer separaten Ecke und heute sitzt man in bunter Reihe. Das Ergebnis ist positiv: Die Herren benehmen sich besser, die Damen sind nicht ausgegrenzt.

Allerdings ist die Zahl der Teilnehmer gegenüber früher deutlich gesunken. 38 waren es diesmal. Fraglich ist aber, ob ein leichtes Gericht wie Hähnchenrisotto mit Feldsalat an einem Hauch von Ananasschaum eine größere Menge Gäste zusammengebracht hätte. Man soll alte Regeln nicht vollkommen auf den Kopf stellen. Man kann sie ein wenig variieren. So wird seit einigen Jahren Eisbein, Haxe und Ente zur Wahl angeboten, jeweils mit den klassischen Beilagen. Und siehe da, es wurden 11 Eisbeine, 12 Haxen und 15 Enten (es waren wohl nur halbe) verzehrt. Das Eisbein ist also tatsächlich auf dem Rückzug, wenngleich die Haxe nichts grundsätzlich Anderes ist, sondern nur eine süddeutsche

Variante, ein modischer Einschlag, vielleicht nur eine vorübergehende Erscheinung.

Das Essen, welche Variante auch bevorzugt wurde, war gut und überreichlich. So mancher ließ sich übriggebliebenes einpacken, um es nicht in den Drank zu geben. Das Gröninger Brauhaus stellte sein sehr süffiges Hausbier zur Verfügung, und dann gab es auch noch ganz kleine Gläschen mit klarer Flüssigkeit, von der behauptet wird, dass sie der Verdauung dient. Allem wurde zugesprochen.

Über die Tischgespräche muss und kann nichts berichtet werden. Der Ort des Geschehens, das Zippelhaus, verfügt über eine so schlechte Akustik, dass man einander ohnehin nicht verstehen kann und zum Brüllen verleitet wird, was Brüllen von der Gegenseite hervorruft. Offensichtlich verringerte sich der Gedankenaustausch dadurch keineswegs. Es wurde allseits von Herzen begrüßt. Es kam aber keine/r zu Schaden und von Nachwirkungen ist nichts bekannt geworden. Am nächsten Tag, einem Sonnabend, wurden mehrere schon wieder an ihren Booten bei der Winterarbeit gesehen.

Golden Globe Race

TROTZ ALLER ENTWICKLUNG DER RENNYACHTEN HAT ALTES NOCH SEIN RECHT

GAN ■ Nach 212 Tagen auf See ging am 29. Januar der Franzose Jean-Luc van den Heede in Les Sables d'Olonne als Erster durchs Ziel, nachdem er 28 175 Seemeilen im Kielwasser gelassen hatte. Die Regatta, um die es sich handelte, war in mehrfacher Hinsicht Aufsehen erregend. Die meisten Leser dieser Nachrichten werden den

Fortgang auf der website goldengloberace.com oder in anderen Publikationen verfolgt haben oder es noch tun, daher hier nur in Stichworten das Wesentliche, während der Sinn dieses Beitrags in eine andere Richtung geht.

Das Sunday Times Golden Globe Race 1968/69 wurde einst ins Leben gerufen, um erstmals eine Nonstop-Einhand-um-die-Welt-Regatta durchzuführen, nachdem Chichester gezeigt hatte, dass man so segeln kann. Die Bedingungen waren einfach. Die Schiffe, die keinen Beschränkungen unterlagen, sollten zwischen dem 1. Juni und 31. Oktober 1968 aus irgendeinem englischen Hafen auslaufen und dorthin zurückkehren, nachdem sie das Kap der guten Hoffnung, Kap Leeuwin und Kap Horn gerundet hatten. Für den, der (Frauen hatten nicht gemeldet) als erster wieder einlief, sollte es einen goldenen Globus als Preis geben und für die schnellste Reise 5000 £. Das Ergebnis ist bekannt: Es siegte Robin Knox-Johnston mit „Suhaili“, einem 9,80 Meter Colin Archer in 308 Tagen. Donald Crowhurst betrog die Welt, führte zwei Logbücher und verschwand, Bernard Moitessier („Joshua“) gab auf, nachdem er Kap Horn hinter sich gelassen hatte und suchte sein Glück in der Südsee. Andere blieben weit zurück, die meisten gaben auf. Alle waren Amateure.

Der erste, der vorher bereits einhand nonstop um die Welt gesegelt war, war Francis Chichester mit „Gipsy Moth IV“, einer 16,20 Meter langen Ketsch. Er startete am 28. August 1966 in Plymouth und kehrte am 28. Mai 1967 nach 273 Tagen zurück. Das überwältigende Interesse an dieser Tat und die entzündete Begeisterung mag der Anlass für die Sunday Times gewesen sein, eine Regatta auszuschreiben. Sie fand nur einmal statt, gebar einen neuen britischen Seehelden,

der geadelt wurde und hinterließ im Übrigen wegen der Begleitumstände einen zwiespältigen Eindruck. „Gipsy Moth IV“s Zeit blieb ungeschlagen.

Die Entwicklungsgeschichte von Segelyachten ging danach rasant weiter (siehe den Beitrag „Schnelle Yachten“ auf Seite 4 f. in diesen Nachrichten). Philippe Jeantot regte die Vendée Globe an, eine Regatta für Profis, die in Les Sables d'Olonne an der französischen Atlantikküste starten und enden und ebenfalls solo um die drei Kaps um die Welt führen sollte, allerdings mit zeitgemäßen Yachten publikums- und werbewirksam der Weltöffentlichkeit präsentiert. Gewählt wurden Open 60s, eine Einrumpf-Konstruktionsklasse. Seit 1989 findet dieses Rennen alle vier Jahre statt, und immer wieder fallen neue Rekorde. Schnellster war 2016/17 Armel Le Cléac'h mit „Banque Populaire VIII“ (mit Foils) in 74 Tagen, 3 Stunden, 35 Minuten, unvorstellbar für den Normalsegler.

Noch unvorstellbarer ist allerdings das Ergebnis von François Gabart bei seinem Rekordversuch 2017 solo um die Welt mit dem 30 Meter langen Trimaran „Macif“ in 42 Tagen, 16 Stunden und 40 Minuten. Wo sind die Grenzen? Früher ankommen als lossegeln geht nicht.

Es war eine Referenz an Robin Knox-Johnston und „die guten alten Zeiten“, 50 Jahre nach dem ersten Golden Globe Race eine Jubiläums-Nonstop-Einhand-um-die-Welt-Regatta nach den alten Bedingungen auszuschreiben und hatte nichts zu tun mit irgend so einem Glamour-Medienspektakel gleichen Namens. Die Boote mussten vor 1988 als Serientyp in GFK entworfen und mindestens 20 Stück mussten aus einer Form gebaut worden sein. Die Rumpflänge musste zwischen 32 und 36 Fuß liegen. Es

mussten Langkieler sein mit mindestens 6,2 Tonnen Verdrängung. Es waren nur Amateure mit ausreichender Erfahrung zugelassen. Andere melden sich für so ein Abenteuer auch nicht. Die nautische Ausrüstung musste dem ersten Rennen von 1968 entsprechen, d.h. keine elektronische Navigation, kein Wetter-Routing, nur Sextant, Uhr und Papierseekarte. Allerdings war Sicherheitsnavigation an Bord verschlossen montiert, wie ein GPS-Sender, der der Regattaleitung und der Weltöffentlichkeit den jeweiligen Standort anzeigte. Die Skipper mussten einmal wöchentlich ein Sicherheitstelefonat führen. Kommunikation mit Familie, Freunden, Sponsoren und Wettbewerbern war erlaubt, wenn keine Wetterinformationen oder Kurseempfehlungen dabei waren. Darüber hinaus wurde jeder Kontakt mit der Außenwelt mit einer Zeitstrafe geahndet. Verglichen mit dem, was sonst unter Segeln schnell unterwegs ist, schien diese Ausschreibung eine Zumutung und absolut retro zu sein. Und doch fanden sich 18 Wettbewerber, darunter eine Frau. Auf Rekord war die Regatta nicht angelegt, doch schien spannend, wie sich die etwa 30 Jahre alten Yachten mit Uralt-Navigation im heutigen Vergleich machen würden. Ob K-J oder gar Chichester zu schlagen wären?

Das Golden Globe Race 2018/19 lief unter den aufmerksamen Augen der Seglerwelt ab. Es gab frühzeitige Ausfälle. In den südlichen Breiten wurden mehrere Yachten von den Seen überrollt und z.T. entmastet. Bisher sind nur noch fünf Teilnehmer übrig geblieben, davon sind zwei im Ziel. Der Sieger („Matmut“ mit van de Heede), der Zweite („Ohpen Maverick“ mit Marc Slats) sowie weitere Teilnehmer hatten eine Rustler 36 gewählt, eine konventionelle, 10,77 Meter lange, 7,6 Tonnen schwere Langkiel-Konstruktion mit

angehängtem Ruder aus dem Konstruktionsbüro Holman & Pye. Chichester wurde um 61, Knox-Johnston um 96 Tage geschlagen.

Was ist dazu zu sagen? Klar ist, dass man einen Vergleich der Golden-Globe-Yachten mit den Open 60 oder den Maxi-Trimaranen nicht ziehen darf. Dazwischen liegt neben dem Größenunterschied ein technologischer Entwicklungssprung, der auf wissenschaftliche Erkenntnisse bezüglich Formgebung und Material zurückgeht. Aber es gibt noch weitere Entwicklungen, z.B. eine moderne Meteorologie und Wetterrouting, ausgeklügelte Ernährung, Trinkwassergewinnung an Bord und optimierte Wetterschutzkleidung. Schließlich ist nicht zu unterschätzen, dass schnelle Boote, wenn sie professionell gesegelt werden, auch sicherer sind, als die Verdränger alten Typs. Von einem Überrolltwerden ist von modernen Konstruktionen noch nicht berichtet worden, da sie so schnell sind, dass sie den Seen davonlaufen können.

Warum aber sind die beiden Rustler 36 aus den Achtzigerjahren, die nun als Erste das Golden Globe 2017/18 beendet haben, so viel schneller gewesen als Chichester und Knox-

Johnston 1969? Nun, auch dafür gibt es mehrere Erklärungen. Chichester befand sich nicht in einer Regatta. Er wollte als erster einhand nonstop die Welt umsegeln und hat Sicherheit an erste Stelle gesetzt. Die Rustlers sind immerhin ca. 20 Jahre jünger in Entwurf und Bau, als die Sechzigerjahre-Boote des ersten Golden Globe. Viele Kenntnisse und Erfahrungen sind hinzugekommen, wenn auch noch nicht die ganz moderne Entwicklung. Sodann war das GGR 2017/18 ein extremer Ausleseprozess. Von 18 Startern/-innen sind 13 ausgeschieden. Die noch im Rennen befindlichen drei Boote werden noch 30 Tage und mehr als die Sieger bis ins Ziel benötigen. Nachfolger sind in der Regel besser als ihre Vorläufer. Es ist also alles erklärbar, keine Sensation und doch ein Ergebnis von höchstem Interesse und ein großartiger Erfolg, zu dem man alle Beteiligten beglückwünschen muss. Nicht zuletzt gibt das Ergebnis den Vielen, auch in der SVAOe, die ebenfalls mit Freude noch Yachten aus den Achtzigern oder noch ältere segeln, Auftrieb, ihr eigenes Boot in Ehren zu halten. Weiteren Auftrieb sollte uns das Alter des Siegers van den Heede geben. Er ist 73.

**TICKET-
DRUCKEREI**

Herstellung attraktiver,
funktioneller Eintrittskarten

**SOUVERÄN
SOFTWARE**

Software für die
Verwaltung von Museen

**TECHNIK
EXZELLENZ**

Kassen, Thermodrucker,
Kontrollsysteme, Infoterminals

**KONTAKT
HERSTELLER**

Webshops für Online-
und Mobile-Ticketing

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

Manfred Jacob und die J-Jollen

DIE LIEBHABER DER KLASSISCHEN HOLZBOOTE SIND EUROPaweIT AKTIV

Unser Mitglied Manfred Jacob, Eigner der zwei annähernd 100 Jahre alten J-Jollen „Fram“ GER 287 und „Woge“ und Chef der 22 m² Rennjollen-Klassenvereinigung schickt uns jedes Jahr, was sich auf seinem Feld so zugetragen hat. Dafür danken wir ihm, denn die Binnenjollen liegen in Hamburg ein wenig aus dem Fokus (Red.)

Von Manfred Jacob ■ Das Jahr 2018 verlief vergleichsweise ruhig. Es gab keine spektakulären Überraschungen, weder neue Entdeckungen in der Historie unserer Klasse noch neue Bootsfunde. Die Europameisterschaft wurde diesmal in Österreich innerhalb der Atterseewoche des Union Yacht Clubs im August ausgetragen. Der gefühlt nicht aufhörende Sommer bescherte uns tropische Temperaturen und leichten Wind. Nach vier Wettfahrten gewannen Matthias Poell vom Attersee mit seinen Brüdern Johannes und Sebastian wie in den Vorjahren die Meisterschaft. Zweite wurden Oliver Beetz mit Michi Ehrhard und Patrick Wittmann, die auf dem Ammersee zuhause sind. Eine ganz große Gratulation an die Sieger! Wir Hamburger wurden diesmal bei Punktgleichheit Dritte. Der Ausblick auf 2019 jedoch hat es in sich: Nach langer Zeit segeln wir dieses Jahr wieder auf der Alster. Der Norddeutsche Regatta Verein hat uns dazu für die drei Tage von Freitag, 20. Juni bis Sonntag, 23. Juni 2019 eingeladen. In Hamburg war die Wiege der J-Jollen. Hier haben wir wunderschöne Tage erlebt, während wir unseren ersten EURO-Cup 2002 austragen.

Neben der Europameisterschaft haben wir 2018 in Österreich auf dem Attersee die „Lange

Wettfahrt“ für Jollen aller Art nach Yardstick gesegelt. Mit „Fram“ wurden wir mit 08:36 Stunden gesegelter Zeit 21. von ca. 70 Booten, berechnet immerhin Achte. Dann wurde dort noch der „Möwe-Preis für 22 m² Rennjollen“ ausgesegelt mit einer etwas merkwürdigen Berechnungsmethode. Bewertet wurde die Gleichmäßigkeit der Ergebnisse aus vier Wettfahrten. Dazu wurde die Summe der Quadrate der Abweichungen vom eigenen Mittelwert herangezogen, ein Verfahren, das man aus der Statistik kennt, das aber nichts über die Reihenfolge der Ergebnisse aussagt. Wer vier achte Plätze segelt, kann damit Erster werden. Wir wurden mit 4-2-5-4 Dritte, während die Ersten 9-9-8-9 segelten.

Beim Kaiserpokal im September auf dem Wannsee sowie auf dem Schweriner See bei der Holzbootregatta wurden wir Zweiter. Zusätzlich waren wir wieder – als Frühjahrs Training – beim Pflingstcup in Röbel auf der wunderschönen Müritz und auf der Holzboot-Classic beim HSC auf der Alster. Unsere Leistungen 2018 wurden vom Freundeskreis Klassische Yachten mit dem zweiten Rang für den Binnenpreis gewürdigt.

Liebhaber unserer schönen, klassischen J-Jollen rufe ich auf, zur diesjährigen Europameisterschaft zum NRV an die Alster zu kommen. Es wird dort auch um die Plätze gesegelt, nicht um Mittelwerte.

Wie alles anfang

DIE WETTFAHRTLEITUNG MUSS ALLES RICHTIG MACHEN, SONST GIBT'S ÄRGER

Von Marcus Boehlich ■ Bei der Preisverleihung zur letzten Elbe-Ausklang Regatta beim Herbstfest berichtete ich von einem Brief, den ich 1988

an den damaligen „Segelausschuss“ der SVAOe geschrieben hatte und folgerte daraus, dass ich nun schon 30 Jahre für die SVAOe-Regatten mitverantwortlich sei. Bei genauerem Hinsehen ist das nicht richtig gewesen, das wurde ich erst 1991. Der Vorgang ist aber trotzdem berichtenswert. Hier mein Brief von damals:

„Anmerkungen zur Hindenburg-Wettfahrt der SVAOe 1988

Nachdem es in der Vergangenheit bei SVAOe-Regatten wiederholt zu Mängeln in der Durchführung gekommen ist, meine ich, dass dies besser werden muss. Ich bitte daher das Folgende als konstruktive Kritik aufzufassen:

■ Am 1.10.88 war die vorherrschende Windrichtung umlaufend und die vorherrschende Windstärke Null. Mit anderen Worten: Es war totenflau! Da es Regattasegeln und nicht Regattatreiben heißt, hätte die Wettfahrt unter diesen Umständen nicht gestartet werden dürfen. Das Argument, die Teilnehmer hätten sich sowieso elbabwärts zum Absegeln bewegen müssen, zieht überhaupt nicht. Entscheidungen der Wettfahrtleitung müssen unabhängig von einem am selben Tage stattfindenden Ereignis (hier Absegeln) getroffen werden.

■ Da die Regatta trotzdem gestartet wurde, hätte sie unter den gegebenen Umständen bei erster Gelegenheit verkürzt werden müssen, denn es war absehbar, dass man es bis Glückstadt nicht schaffen konnte. Das Programm bot hierzu Gelegenheit bei Tonne 100. Leider wurde diese Gelegenheit nicht genutzt. Ich frage mich, wie wenig Wind (-1, -2 ?) wohl hätte sein müssen, um die Regatta hier zu beenden (Das Programm bot ja ausdrücklich diese Möglichkeit).

■ Nachdem die Regatta nicht bei Tonne 100 beendet wurde, läutete die Wettfahrtleitung das

abschließende Fiasko ein: Sie entschloss sich zur Bahnverkürzung! Der Klarheit halber zitiere ich aus dem Programm:

„Bahnverkürzung:

Bahnverkürzung wird durch Setzen der Flagge „S“ auf den Begleitbooten angezeigt. Das Zielschiff hat in diesem Fall die Flagge „blau“ und Flagge „S“ gesetzt. Das Zielboot legt sich dann einer Bahnmarke gegenüber. Ziel ist zwischen Bahnmarke und Zielschiff.“

Was wollen uns diese Worte sagen?

a. Flagge „S“ wird auf den Begleitbooten gesetzt. Also auf allen. Oder auf den meisten. Ich habe zufällig ein kleines Begleitboot mit Flagge „S“ gesehen, das sich am Rand des Regattafeldes bewegte. Die „Lady W“ hingegen, welche sich unmittelbar in meiner Nähe befand, hatte keine Flagge „S“. So war es wohl mehr Zufall, dass die meisten Teilnehmer die Bahnverkürzung bemerkten.

b. Hatte ein Teilnehmer die Bahnverkürzung bemerkt, so konnte er im Programm lesen, wo das Ziel sein sollte: „Das Zielboot legt sich dann einer Bahnmarke gegenüber. Ziel ist zwischen Bahnmarke und Zielschiff.“

Bahn:

Elbabwärts bis zur Tonne 100, diese ist an Bb zu lassen, weiter zu Tonne 86, diese ist ebenfalls an Bb zu lassen, dann zum Ziel.“

Es gab also nur zwei Bahnmarken, Tonne 100 und Tonne 86. Da Tonne 100 bereits passiert war (obwohl man dort das Ziel hätte hinlegen können), konnte das Ziel nur bei Tonne 86 sein. Besitzer eines Fernglases konnten aber sehen, dass bei Tonne 86 kein Zielboot lag. Es war nämlich alles ganz anders: Bei Tonne 92 lag ein Boot vor Anker, das die Flaggen „blau“, „S“ und „SVAOe“ führte. Ein Zielschiff? Ein als Zielschiff

verkleidetes Schiff? Gegenüber diesem Schiff lag die Tonne 92. Wo sollte nun das Ziel sein? Nach Programm ja eigentlich zwischen Zielschiff und Tonne 86. Die Ziellinie wäre dann ca. 2,5 Seemeilen lang gewesen. Da dies unüblich ist, haben einige Teilnehmer ihre bei SVAOe-Regatten schon so oft strapazierte Phantasie eingesetzt und haben die Strecke Schiff – Tonne 92 zur Ziellinie gemacht. Beim Durchtreiben dieser Linie erklangen dann auch vom Schiff ein Ton und Musik, was wohl bedeuten sollte, dass man gezeitet war. Nun führte der Weg von Tonne 100 zu Tonne 86 nicht notwendigerweise östlich von Tonne 92 vorbei, so dass sich einige Teilnehmer in der Mitte des Fahrwassers oder gar auf der Westseite aufhielten, als sie das „Zielschiff“ bei Tonne 92 bemerkten. In dieser Situation wurden sie unweigerlich vom Ebbstrom am „Ziel“ vorbeigetrieben. Andere machten lange Schläge in Richtung Ost und verloren dabei jede Menge Plätze. Ein vorbei getriebener Teilnehmer protestierte und klagte auf Wiedergutmachung. Das Schiedsgericht entschied, dass der Teilnehmer an der Stelle zu werten sei, an der er die Verlängerung der Linie Schiff – Tonne 92 passiert hat. Daraus ergeben sich für mich drei Folgerungen:

1. Die Strecke Schiff-Tonne 92 war nicht die Ziellinie.
2. Also gab es keine Ziellinie.
3. Also ist die Wettfahrt nicht beendet worden. Warum das alles?

Weil die Wettfahrtleitung nicht die richtigen Entscheidungen getroffen hat. Sie hätte

- a. die Wettfahrt nicht starten dürfen,
- b. als sie sie dann gestartet hatte rechtzeitig verkürzen müssen und
- c. als sie sich zu spät dazu entschloss, sich an ihr eigenes Programm halten müssen. (Anmerkung:

man kann ein Programm so gestalten, dass der Wettfahrtleitung erheblich mehr Möglichkeiten bleiben)

Da die Wettfahrt durch die Wettfahrtleitung nicht ordnungsgemäß durchgeführt wurde, empfehle ich, den Teilnehmern das Meldegeld (das für eine Regatta bezahlt wurde) zurückzuzahlen. Einige Leute haben mir schon gesagt „Bei der SVAOe sehen wir das nicht so eng“ (Typischerweise übrigens Leute, die keine Regatten segeln). Dazu ist zu bemerken, dass es mit dem Regattasegeln genauso ist, wie mit einer Schwangerschaft: Ein bisschen schwanger geht eben nicht!

Ich hoffe, dass damit klar ist, dass es so nicht weiter gehen kann und verbleibe mit einem freundlichen Dilettanten ole'."

Soweit mein Brief von damals, zu dem ich inhaltlich auch heute noch stehe, den Ton aber wohl anders wählen würde.

Natürlich gab es auf diesen unbotmäßigen Brief eine ungehaltene Antwort des damaligen Segelausschusses, die alle Entscheidungen als richtig und unvermeidbar darstellte. Sie zeigte, dass dieser das Wesen der Wettfahrtregeln (damals IWB) nicht verinnerlicht hatte. Der Schlusssatz lautete: „Im Übrigen laden die Dilettanten des Segelausschusses Herrn Marcus Boehlich ein, ihnen bei der Ausführung der nächsten Regatten der SVAOe tatkräftig unter die Arme zu greifen, damit sie etwas lernen können. Sachliche Kritik wird gerne angenommen, Polemik weisen wir auf das schärfste zurück.“

Es hat dann noch etwas gedauert, bis im Frühjahr 1991 Tönnies Hagelstein zum Obmann des Segelausschusses gewählt wurde. Fortan heißt der Ausschuss wie er heißen soll: Regattaausschuss. Tönnies holte mich neben anderen

in eben diesen, der fast ausschließlich aus Regattaseglern bestand. Leider bis auf einen, den Wettfahrtleiter (Leiter des Wettfahrtkomitees, wie es heute heißt), der derselbe geblieben war, und über den ich damals urteilte, dass er vom Regattaseglern so viel Ahnung hätte wie ein Fisch vom Fahrradfahren. Klingt überheblich nach Marcus Boehlich in jungen Jahren, war aber auch aus heutiger Sicht leider so.

In den SVAOe Nachrichten 6-1992 erschien ein Beitrag von mir mit dem Titel „Was könnte der Wettfahrtleiter denken?“, wo wieder das Fehlverhalten der Wettfahrtleitung (Wettfahrtkomitee), diesmal während der Elbe-Ausklang Regatta 1992 (immerhin hieß sie jetzt nicht mehr Hindenburg-Wettfahrt!) Thema war. Es war ein kräftiger Seitenhieb auf den Wettfahrtleiter (Leiter des Wettfahrtkomitees), der sinngemäß in der Feststellung gipfelte: Obwohl ich hier jetzt mitmache und mir alle Mühe gebe, war es wieder nur eine Bauernregatta! Bis Ende 1994 klammerte er sich noch an seine Funktion, bis zur Elbe-Auftakt Regatta 1995 ein neuer Name auftauchte: Ulrich Dahm, besser bekannt als „Lui“. Mit ihm, Tönnies und dessen Nachfolgern Jörn

Wille und Jürgen Raddatz ging es endlich so, wie ich es wollte: regelgerecht!

Die SVAOe Regatten genießen seitdem hohes Ansehen bei den Teilnehmern. Leider gibt es ein Problem: Wir sind nun auch alle schon ziemlich alt und rufen daher jüngere, interessierte Mitglieder der SVAOe auf, im Regattaausschuss mitzumachen, damit wir die SVAOe-Regatten in ein paar Jahren ohne harten Bruch in jüngere Hände legen können.

Wie auf der letzten Preisverleihung gesagt: So einen Brief, wie ich ihn damals geschrieben habe, möchte ich nicht bekommen!

Nachbemerkung: Nicht nur der Verfasser möchte, dass alles regelgerecht zugeht, sondern auch die Redaktion. Es gibt seit 2016 neue „Wettfahrtregeln Segeln“. Da sind einige Begrifflichkeiten eingeführt worden, die zum Teil verwundern (siehe auch „Warum? Wettfahrtregeln Segeln mit zweifelhafter Übersetzung“ in SVAOe Nachrichten 2-2018), zum Teil unnötig erscheinen. Aber sie sind nun mal da. Der DSV in seiner Weisheit hat entschieden. „Wind von Steuerbord“, „Wettfahrtleitung“, „Schiedsgericht“ gibt es nicht mehr, sondern „Steuerbord-Schlag“,



JENSEN
Bootsbau **WERFT**
aus
Meisterhand

JETZT
Hamburger
Yachthafen

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

„Wettsegelkomitee“, „Protestkomitee“. Damit müssen wir leben. Am besten ist es, sich schnell daran zu gewöhnen. Der SVAOe wäre zu raten, ihren Regattaausschuss in „Wettsegelausschuss“ umzubenennen. Die Redaktion hat im voranstehenden Beitrag die aktuellen Begriffe in Klammern und kursiv dazugesetzt (nicht im Brief von 1988; der ist Historie). Red.

Styx

FILMMATINEE MIT STARKEM TOBAK

GAN ■ Für Sonntag, 6. Januar, hatte die Jugendabteilung ins Elbe-Kino zur Filmmatinee geladen. Das ist ein traditionelles Ereignis, bei dem die Jugendmitglieder Brötchen belegen, Getränke auschenken und Einlasskarten verkaufen.

Man traf sich eine halbe Stunde vor Filmbeginn im Vorraum, um einander zu begrüßen, Neujahrswünsche zu wechseln und schon mal das Dargebotene zu probieren. Wie viele mögen es gewesen sein? Wohl ein knappes Hundert. Schön, dass auch Gäste aus anderen Vereinen da waren. Jeder fand ohne großes Suchen angenehm Platz. Was würde geboten werden? Aus der Einladung ging hervor, dass eine Alleinseglerin auf ein Flüchtlingsboot trifft. Aber der Titel „Styx“? Nicht jeder hat den Homer gelesen, aber manche erinnerten sich vielleicht aus ihrer Kindheit an Schwabs Heldensagen, wie Herkules über den Fluss Styx in die Unterwelt stieg, um den dreiköpfigen Hund Cerberus zu besiegen. Genaueres konnte sich wohl keiner vorstellen. Sven Becker, der Jugendobmann, machte es noch spannender. Er begrüßte die Gekommenen und erklärte, dass sich die Jugendabteilung Gedanken gemacht hät-

te, ob man diesen Film zu einem solchen Anlass überhaupt zeigen solle. Offenbar war ein positiver Beschluss gefallen, aber, ungewöhnlich genug, verkündete Sven, dass der Erlös der Veranstaltung einer Flüchtlingshilfe-Organisation gespendet werden würde. Man merkte, etwas Besonderes stand bevor.

Die Handlung des Films soll hier nicht detailliert wiedergegeben werden. Sie ist auch ziemlich einfach. Eine junge Notärztin, gut anzusehen und sportlich, von ihrem Dienst in Deutschland grässliche Verletzungen, Tod und professionelle Distanz zu Opfern gewohnt, will eine Weile Abstand von den Schrecken des Alltags gewinnen. Sie besitzt oder chartert eine komfortable Zwölfmeter-Grand-Soleil in Gibraltar (der Heimathafen ist ausgerechnet Westerland) und beabsichtigt, allein nach Ascension zu segeln, einer tropischen Insel im Südatlantik. Sie führt großformatige Bücher mit, in denen der dortige Urwald dargestellt ist, ihr Traumziel. Ein wenig ungewöhnlich für eine voll im modernen Leben stehende Frau, aber nicht unglaubwürdig, wenn man sieht, was sonst so alles über die Weltmeere segelt. Überhaupt zeichnet Susanne Wolff, die SchauspielerIn, ihre Figur überzeugend. Der segelkundige Zuschauer findet natürlich immer etwas, was ihm komisch vorkommt. Im Nordostpassat auf dem Weg nach Süden stehen die Schoten auf Backbord. Unter Deck klappern ständig im Seegang die Türen. Man selbst hätte sie gesichert. Als ein Sturm von 8–9 Bft über die Yacht herfällt (eigentlich überflüssig, diese Sequenz; hat mit dem Kommenden nichts zu tun.), ist gerade mal ein Reff ins Großsegel ein-



gebunden, das lose Tuch flattert wie wild und mit nur drei Umdrehungen ist die Genua verkleinert. Als die Skipperin etwas auf dem Vorschiff machen muss, geht sie unangeleint in Lee (!) nach vorne. Aber das nimmt man lässig hin. Viel Schlimmeres ist in anderen Segelfilmen zu sehen. Ansonsten beherrscht die Protagonistin ihr Schiff gut, ist souverän im Funken (wer von uns beherrscht die Notrufroutine auf Anhieb so gekonnt?) und glaubwürdig sowohl in ihrer Freude am Segeln als auch in ihrer Erschöpfung. Aus dem Kinosessel hätte man manches etwas besser gemacht, aber eigentlich findet sie unsere Anerkennung. Gut, dass Hollywood nicht Regie geführt hat.

Etwas nördlich der Kapverden, wieder in ruhigem Wasser, sichtet sie ein von Flüchtlingen überladenes, manövrierunfähiges Fischerboot, einem Wrack ähnlicher als einem betriebsfähigen Trawler. Klar, dass da eine Segelyacht nicht viel tun kann. Aber gerade eine Notärztin weiß, dass hier professionelle Hilfe erforderlich ist. Die Küstenwache erweist sich beim Dringlichkeitsruf der Skipperin routiniert und warnt sie, sich dem Flüchtlingsboot zu nähern; sie würde ein Chaos verursachen, aber keinem helfen können. Hilfe sei unterwegs. Aber nichts passiert. Die Ruferin spürt, dass sie nur hingehalten wird. Der Kapitän eines Frachtschiffes, den sie über Kurzwelle erreicht, antwortet sogar, dass er von seiner Reederei gehalten sei, bei Flüchtlingsbooten nicht einzugreifen. Das glaubt natürlich keiner, denn das Hilfegebot bei Seenot gilt international, wenn auch vorstellbar ist, dass manchmal die Augen geschlossen werden. Angesichts der Unwilligkeit der Außenstehenden und des Dramas vor ihren Augen sendet die Skipperin SOS; ihr Schiff sinke. Nun endlich kommt die Küstenwache und tut ihre Pflicht, birgt fast nur noch Leichen. Die Seglerin

soll Formblätter ausfüllen. Man teilt ihr mit, dass gegen sie ermittelt würde. Ernüchternde Bürokratie.

Der Schluss ist eindrucksvoll und niederschmetternd. Der Traum von der Tropeninsel ist dahin. Die Erkenntnis der Ohnmacht bleibt. Die Skipperin ist traumatisiert und selbst ein Notfall. Derweil läuft im Abspann, wie viele Flüchtlingsboote mit wie vielen Flüchtlingen in der letzten Zeit vor der Westküste Afrikas verloren gegangen sind. Starker Tobak. Man ist aufgerüttelt und will es nicht glauben. Gerade da, wo die ARC jährlich hunderte von Segelyachten zu Sport und Spaß entlang schickt, deren gutsituierte Mannschaften gerne mal in leichter Kleidung den Atlantik überqueren möchten, entfliehen Menschen den desolaten Zuständen in ihren zusammengebrochenen Staaten. Es ist der Jugendabteilung zu danken, dass sie diesen Film gezeigt hat und verständlich, dass sie die Einnahmen der Flüchtlingshilfe spendet.

Ach ja, wie war das nochmal mit dem Styx? Karl Philipp Moritz, Autor der „Götterlehre“, schreibt: „Auf seinem morschen Kahne fährt Charon die Toten über den Fluss Styx, den keiner je zurückschiff.“ Ein schreckliches Bild, täglich wieder vor unseren Augen.

Göta-Kanal 6.0

WIE KANN MAN NUR?

Von Elseke Pflughaupt ■ Als wir im Freundeskreis erzählten, dass wir uns entschieden hätten, das sechste Mal durch den Göta-Kanal zu fahren, erteten wir mitleidige Blicke. Diese ließen Rückschlüsse zu wie „da kann man nicht segeln, sondern nur motoren“, „na ja, die motoren ja sonst auch viel!“ oder „so viele Schleusen, wie kann

man sich das antun?“. Das alles beeindruckte uns wenig, denn wir wollten noch einmal in unserem Leben Schwedens „Blaues Band“ mit aller Zeit der Welt genießen. Immer dort, wo es uns besonders gut gefiele, wollten wir lange bleiben und auf den großen Seen endlich mal nicht nur den direkten Weg nehmen.

1978 sind wir das erste Mal mit Freunden durch den Kanal gefahren, in vier Wochen von Rendsburg nach Wedel, davon in fünf Tagen von Mem nach Göteborg. Dabei mussten bis auf die Schleusentreppe in Berg noch in allen Schleusen die Tore und Schieber im Handbetrieb betätigt werden. 1981 mit Hartmuts Eltern, die die Reise schon mal per Göta-Kanal-Dampfer gemacht hatten, ging es etwas geruhsamer zu, aber trotzdem sorgten ein Kabelbrand in der Motorelektrik zwischen zwei Schleusentritten mit einem im Ergebnis defekten Anlasser und eine kaputte Wellenkupplung in Mariestad für reichlich Aufregung.

1997 verbrachten wir mit unseren drei Töchtern immerhin zehn Tage im Kanal und 2004 mit Muchacho und Helga Zeiher 13 Tage. Wie man sieht, brauchten wir immer länger. 2016 war unsere Ausgangslage ähnlich wie im letzten Jahr, aber wir waren in Göteborg bzw. in Trollhättan mit unserer ältesten Tochter samt Enkelkindern verabredet, und so nahmen wir letztendlich windbedingt wieder den direkten Weg über den Väneren und zählten schon 28 Kanaltage.

Warum nun nochmal mit Zeit so viel wir wollten? Man muss sagen, dass die Landschaften auf dem Kanal von Ost nach West ungeheuer vielseitig sind und man sich an den unterschiedlichen Ausblicken kaum sattsehen kann. Die Schleusen sind zu zweit problemlos zu händeln. Es gibt aufwärts inzwischen vor den Schleusen kleine Anleger, an denen das landseitige Crewmitglied

ohne Schwierigkeiten übersteigen kann, um Vor- und Achterleine über große Ringe auf der Schleusenmauer zu legen. Wir hatten uns schon 2016 angewöhnt, dass Hartmut die fest belegte Achterleine mit einer Wurfleinen-Affenfaust im Vorbeifahren auf die Schleuse wirft. Dann hatte ich genug Zeit, nach dem Festmachen der Vorleine nach achtern zu gehen und die Achterleine dort über einen großen Ring auf der Schleusenmauer zu hängen. Wer aber Unterstützung braucht oder mal den Absprung verpasst, kann problemlos Assistenz vom hilfsbereiten Schleusenpersonal bekommen.

Auf dem Vättern-See fuhren wir diesmal nach eindringlichem Tipp schwedischer Nachbarn („nicht nach Süden, nach Norden müsst ihr“), die uns mit einem örtlichen Schären-Handbuch versorgt hatten, in die Nordspitze des Sees. Dort gibt es eine bezaubernde Süßwasser-Schärenlandschaft mit wunderbaren Ankerplätzen oder man liegt auch direkt an den Steinen.

Die sehenswerte Festung im gleichnamigen Karlsborg hatten wir schon 2016 besichtigt. Dieses Mal legten wir einen Hafentag ein, um an der immer freitags im Juli stattfindenden Veranstaltung „Allsång vid kanalen i Karlsborg“ teilzunehmen. Bei diesem eintrittsfreien Ereignis treten lokale Künstler, verstärkt durch einen in ganz Schweden bekannten Künstler, auf und singen volkstümliche Lieder, die von den mehreren Hundert Besuchern begeistert mitgesungen werden (für Interessierte: www.allsangkarlsborg.se).

Ein weiterer Stopp lohnte aber wenige Meilen weiter: Das Industriemuseum in Forsvik. Forsvik liegt strategisch an den Stromschnellen, wo drei Seen ihre Mündung in den Vättern haben. Es ist diese Wasserkraft, die die Grundlage für den 600-jährigen Betrieb auf Forsvik Bruk bil-



Oberhalb der Schleusen in Berg



Heda



Die praktische Wurfleine für die Achterleine



Borenhult



Riksberg



Halverud



Akersvass



Göta Aelv



Schleuse Berg (Fotos: Hartmut Pflughaupt)

dete. Heute ist Forsvik einer von Schwedens interessantesten und am besten erhaltenen Industriekomplexen, der in einem kleinen Dorf über Generationen die Mitarbeiter des Betriebes beherbergte. Von dem Liegeplatz vor einer der engsten Kanalstrecken schwärmen alle, die sich dort die Zeit genommen haben, um dieses Industriedenkmal zu besuchen.

Der Vänern-See trägt seinen Namen zu Unrecht, denn er ist eigentlich ein Binnenmeer, wo sich bei wechselnden Windverhältnissen schnell eine ruppige, steile See aufbaut. 2018 war natürlich auch hier Jahrhundertsommer mit lauen Winden und so zog es uns auch hier gen Norden. Wieder einmal begeisterten uns hier viele landschaftlich reizvolle Süßwasserschären. Insofern

ist es für uns nicht mehr verwunderlich, dass Freunde schon mehrfach dort von Göteborg kommend ganze Urlaube verbrachten.

Um die Anzahl der bewältigten Schleusen noch zu steigern, bogen wir auf der Westseite des Vänern in den Dalsland-Kanal ab. Aufgrund des Tiefgangs unseres Bootes konnten wir leider nur bis zur zweiten Schleuse auf eigenem Kiel fahren und machten dann mit unseren Fahrrädern einen Ausflug zu der beeindruckenden Schleusenanlage in Håverud mit einem Aquädukt von 1865.

Erst bei dieser sechsten Kanalpassage gelang es uns, die Wasserfälle von Trollhättan zu bestaunen. Dort werden die Sperrwerke im ursprünglichen Flussbett des Göta-Älv, das neben der Schleusenstrecke verläuft, im Sommer täglich um 15 Uhr (das war früher nur am Wochenende) geöffnet und die Wassermassen donnern zu Tal. Ein beeindruckendes Schauspiel! Auch die alten Schleusenanlagen mit einem traumhaften, kostenlosen Liegeplatz unterhalb der letzten Schleuse sollte man sich nicht entgehen lassen.

Die Schweden sagen zum Göta-Kanal übrigens „Scheidungs-Kanal“. Schließlich hat man 66 Mal die Chance, sich in einer der Schleusen „in die Wolle zu kriegen“ und eine Scheidung zu provozieren. Aber nach 45 Ehejahren haben wir auch dieses Mal alle Schleusenvorgänge mit Bravour und mittlerweile viel Routine gemeistert. Wir haben es rundherum genossen und werden – allen Unkenrufen zum Trotz – weiterhin gemeinsam segeln. Und wer weiß, war dies wirklich unser letzter Besuch im Göta-Kanal?

Übrigens: wer mehr über unsere Reise 2018 erfahren möchte, schaue doch einmal im April auf die Homepage der SVAOe, wo wir unseren kompletten Bericht veröffentlichen werden.

Ein geselliges Tier

ÜBERRASCHUNG IN WEST PALM BEACH, FLORIDA

Von John Carsten Heuer ■ Tatort: SORC-Regatten Mitte Februar 1979 in der Florida-Straße. Teilnehmer: 40' IOR-Slup „Vineta“, ein Britton-Chance-Design, in formverleimtem Sperrholz bei Goetz Custom Sailboats in Bristol, Rhode Island, gebaut, Eigner Felix Scheder-Bieschin (NRV). Tage zuvor hatten wir mit einer semi-professionellen Crew, bestehend aus Teilen der deutschen Stammcrew und drei Amerikanern, das 2. Ocean Triangle von Miami aus gesegelt. Bei starkem Nordwestwind mit 1,5 oz Spi, Stagsegel und einem Reff im Groß ging es quer über die Florida-Straße zu den Bahamas. In „close action“ mit „Imp“, einem pfeilschnellen Ron-Holland-Zweitonner flogen wir die 68 Seemeilen bis Great Isaac Light in weniger als 4½ Stunden nach Osten. Schwerstarbeit an der Pinne!! Kurz vor der Bahama-Bank verabschiedete sich der Ruderkopf vom Ruderschaft. Alle Versuche mit einem Hilfsruder schlugen fehl, so dass nur ein Beiliegen unter Genua IV übrigblieb. In den nächsten 18 Stunden vertrieb das Boot im Golfstrom 70 Seemeilen nach Norden, bis ein Coast-Guard-Kutter uns aufpickte und nach West Palm Beach einschleppte. Bei der dortigen Werft musste das Ruder nun repariert werden. Ich entschied mich, es im Wasser zu ziehen. Also Badehose, Fangleine, BADELEITER bereit gelegt und ab in das warme Golfstromwasser! Mit dem Kopf dicht unter dem Heck des Bootes und den Augen in Wasserspiegelhöhe versuchte ich, eine Fangleine um den Ruderschaft zu legen. Ein flüchtiger Blick zur Seite ließ mir jedoch das Blut in den Adern gefrieren. Eine mindestens 30 Zentimeter

lange Rückenflosse fürchte seelenruhig auf mich zu. Niemand, der einmal neben einem Boot im Wasser schwamm, ist jemals schneller wieder an Bord gekommen. Mit heftig schlagendem Puls beruhigte sich mein Atem nach einiger Zeit. Die Luft jedoch war erfüllt von lautem, haltlosen Gelächter.

Der „Keeper“ der „Gaspier“, an der wir vorübergehend lagen, einer Kopfpier mit Tankstelle für Diesel, Benzin und Icecubes, Bob Patton, richtig, so wie der berühmte Panzergeneral, aber nicht derselbe, nur ein Namensvetter, der als Rentner seine Tage nützlich damit verbrachte, sein Angebot an die Wassersportler zu verkaufen, hatte bereits Atemnot vor Lachen. Mühsam zu Atem kommend rief er mir zu, dass ich in keinerlei Gefahr gewesen wäre. Ich wüsste nur nicht, dass die Bewohner der floridaischen Unterwasserwelt vegetarische Manatees seien. Diese geselligen Tiere, immerhin bis zu 2,50 Meter lang, sind richtig liebeshungrig. Trotzdem wollte ich aber nicht das Objekt ihrer Begierde werden. Ein langer Abend mit Grillen, viel Bier und noch mehr Gelächter ließ mich den Schock dann verkräften.

Nach Abschluss der SORC-Regatten wurde das Boot per Seefracht nach Deutschland transportiert, wo es an den Admiral's Cup-Ausscheidungsregatten teilnahm, wegen eines weiteren Schadens leider erfolglos.

Nachbemerkung: Der Verfasser schrieb in seinem Begleitbrief: „Warum sollen nur immer die „anderen“ von ihren Großtaten und amüsanten Erlebnissen erzählen? Einige unter uns haben gewiss auch Stories und Begebenheiten aus ihrem Segelerleben auf Lager. Sie reden nur nicht so häufig darüber. Oft kommt mit großem Erstaunen in einem Gespräch in einem Nebensatz heraus: Alle Achtung, solche Segelerfahrung ist auch nicht alltäglich! Hier also

mein Erstlingswerk. Kann sein, dass mir noch ein paar mehr einfallen. Wenn man schon auf dem Sofa sitzen muss, dann doch zumindest produktiv.“ Das findet die Redaktion vorbildlich und ruft die Leser zum Nachahmen auf.

Hans-Joachim Fritze

DER EHEMALIGE DSV-PRÄSIDENT IST GESTORBEN



Hans-Joachim Fritze prägte von 1993 bis 2001 als Präsident die Geschicke des Deutschen Segler-Verbandes. Nun ist „Hajo“, wie er in der Seglerwelt genannt wurde, im Alter von 89 Jahren gestorben.

Hajo Fritze begann seine ehrenamtliche Karriere mit einer Provokation: Es war Mitte der sechziger Jahre, er war Mitglied in einem großen nord-deutschen Verein, und dort lag das Regattasegeln im Argen. Um auf diese Misere aufmerksam zu machen, stellte der Finn-Segler Fritze einen Antrag: Man möge doch bitte das „R“ für Regatta aus dem Vereinsnamen streichen – was natürlich abgelehnt wurde.

Der hanseatische Kaufmann Hans-Joachim Fritze hat für den deutschen Segelsport viel erreicht. Die Liste seiner Ehrenämter ist lang und gipfelt in seiner Wahl zum DSV-Präsidenten. Er löste Hans-Otto Schümann ab, der den Verband von 1985 an geführt hatte. „Es muss eine Freude sein, Mitglied im DSV zu sein“ – mit dieser Ambition trat er sein Amt an. Damals war er 63 Jahre alt.

„Mit Hajo Fritze verliert die Segelwelt einen außergewöhnlichen Menschen“, sagte DSV-Präsidentin Mona Küppers. „Mit seinem Engagement, seiner Weitsicht und seinen hanseatischen Tugenden hat er den deutschen Segelsport entscheidend vorangebracht. Im Namen des gesamten DSV-Präsidiums verabschiede ich mich in tiefer Dankbarkeit von einem großen Hanseaten und Segler. Unsere Gedanken sind bei seiner Familie und seinen Angehörigen.“ (Quelle: DSV)

Am Nordostseekanal tut sich eine Menge JAHRESBILANZ DER WSV

Insgesamt wurden im vergangenen Jahr 87.489.053 Tonnen Ladung auf dem Nord-Ostsee-Kanal transportiert – ein Prozent mehr als im Jahr 2017. 30.009 Schiffe haben den Kanal 2018 insgesamt befahren. Das sind ca. 280 Schiffe weniger als im vergangenen Jahr. Damit setzt sich der Trend hin zu größeren Schiffen, die mehr Ladung durch den Nord-Ostsee-Kanal transportieren, kontinuierlich fort. Ein Drittel aller Schiffe im Nord-Ostsee-Kanal zählt zu den größten Verkehrsgruppen, die den Kanal befahren. Dies sind Schiffe mit Längen von 120 m bis 235 m und mit Tiefgängen von in der Regel über sechs Metern. Rund 12.000 Sportboote nutzen jährlich den Nord-Ostsee-Kanal.

In der Nacht vom 19ten auf den 20ten Februar 2018 ereignete sich in Kiel-Holtenua eine schwere Havarie. Das Containerschiff „Akacia“ beschädigte das südliche fördeseitige Schleusentor. Dies führte bis zum Einsetzen des Ersatztores Anfang April zu Einschränkungen für die Schifffahrt.

Im November 2018 wurde der Auftrag für den Bau von drei umweltfreundlichen Kanalfähren

erteilt. Die erste neue Fähre wird voraussichtlich 2020 in Betrieb genommen.

Folgende Meilensteine wurden 2018 bei den Investitionsmaßnahmen am Nord-Ostsee-Kanal gesetzt: Im August 2018 wurden in den Weichen Breiholz und Oldenbüttel die letzten Holzbündel dalben durch Stahlmonodalben ersetzt. Diese halten die höheren Belastungen durch die größer gewordenen Schiffe besser aus und sind wirtschaftlicher.

Schleusenanlage Brunsbüttel: Die Schleusen-kammerwände der fünften Schleusen-kammer wurden weitgehend eingebracht. Derzeit erfolgt deren Rückverankerung. Die erste große Nass-baggerkampagne zur Abgrabung der Schleuseninsel wurde abgeschlossen. Demnächst wird die Unterwasserbetonsole des Außenhauptes hergestellt und anschließend das Wasser aus der Baugrube gepumpt.

Schleusenanlage Kiel-Holtenau: 2018 wurde der Bau des neuen Mitteldükers unter der Schleusenanlage abgeschlossen. Dieser Versorgungstunnel stellt die neue „Schlagader“ der Schleusenanlage dar und nimmt alle Ver- und Entsorgungsleitungen auf. Als Voraussetzung für den Ersatzbau wurde mit dem Bau der sog. Fangedämme und dem Verfüllen der kleinen

Schleusen-kammern begonnen (Sicherungsmaßnahme). In diesem Jahr soll das notwendige Planfeststellungsverfahren für den Ersatzneubau der kleinen Schleuse eingeleitet werden.

Ausbau der Oststrecke: Die Ausschreibungsunterlagen für die Lose 4 + 5 (Großkönigsförde bis Schinkel) wurden erstellt. Die Bauarbeiten werden in Kürze ausgeschrieben.

Schwebefähre Rendsburg: 2018 wurde der Auftrag für den Bau der neuen Schwebefähre vergeben.

Insgesamt wurden in die Infrastruktur des Nord-Ostsee-Kanals im vergangenen Jahr rund 155 Mio. Euro investiert. (Aus der Pressemitteilung der WSV vom 25.1.2019)

MEDEM-FAHRWASSER WIEDER BEPRICKT

GAN■ In Ausgabe 3-2018 der SVAOe Nachrichten hatten wir berichtet und kritisiert, dass die Beprickung des Medem-Fahrwassers (Einfahrt nach Otterndorf) durch eine Betonung ersetzt worden sei. Offenbar führte unser und anderer Unmut dazu, dass diese Maßnahme korrigiert worden ist. In BfS 15/19 des WSA Cuxhaven heißt es lakonisch:



Seemann

& Söhne

Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG

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

www.seemannsoehne.de

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

„Das Fahrwasser der Medem-Einfahrt wird wieder mit Pricken gekennzeichnet. Die unbeleuchteten Spitztonnen „Otterndorf 7“ und „Otterndorf 9“ wurden ersatzlos eingezogen. Die grüne beleuchtete Spitztonne „Otterndorf 3“ – Kennung FI (3) 12s / Blz. (3) 12s – und die grüne unbeleuchtete Spitztonne „Otterndorf 5“ verbleiben an ihren Orten.“ Damit können wir Segler sehr zufrieden sein.

„Kallisto“ ist 50 Jahre alt

KEIN ALTER FÜR EIN SCHIFF?

GAN ■ Klassische Yachten können 100 Jahre und noch viel älter werden. Die Verehrer dieser Gruppe haben aber sehr genaue Vorstellungen, was erfüllt sein muss, um als „klassisch“ zu gelten. Alter alleine reicht nicht. Solche Yachten müssen aus Holz und auf Spanten geplankt sein. Der Baustoff Stahl wird auch akzeptiert. Unabdingbar ist, dass es sich um handwerkliche Fertigung in Einzelbauweise handelt und nicht um industrielle Serienproduktion.

Genau so, in industrieller Serienproduktion aus glasfaserverstärktem Kunststoff, werden heute 99% aller Yachten hergestellt. Sie werden nie



„Kallisto“-Spiegel mit Ehrenzeichen (Foto: Roland Gnass)

„Klassiker“ sein, auch wenn sie noch so alt sind und es sich um schöne, elegante und stilvolle Entwürfe handelt. Anfang der Sechzigerjahre des vorigen Jahrhunderts begann diese Technik. Man musste den richtigen Umgang mit dem Werkstoff noch lernen. Fehler wurden gemacht. Aber der Vorteil, beliebig viele identische Rümpfe aus einer einmal hergestellten Form zu fertigen, setzte sich durch.

Nun begeht unser Mitglied Roland Gnass in aller Unauffälligkeit in diesem Jahr ein Jubiläum besonderer Art. Seine „Kallisto“, eine Swan 36, erbaut 1969 von der Nautor-Werft in Pietarsaari/Finland, ist 50 Jahre alt geworden. Sie gehört damit zu der ersten Generation von Yachten in GFK. Ein „Klassiker“? Wohl nicht nach der Definition des Freundeskreises dieser Gattung. Aber „Klassiker-ähnlich“ ist sie schon. Der Entwurf stammt aus der Feder von Olin Stephens. Für die 1965 in Le Havre erstmals nach Neustiftung stattfindenden Wettfahrten um den „Eintonner-Pokal“ für Yachten mit einem Rennwert von 22 Fuß nach RORC (später wurde auf 27,5 Fuß IOR umgestellt) hatte er für einen dänischen Eigner die siegreiche „Diana“ entworfen. Nach geringfügigen Umwandlungen wurde daraus die Vorlage für Nautor und der Anfang von dessen weltbekanntere „Swan“-Serie. Die Linien sind schlank, mit elegantem Deckssprung und niedrigem Freibord. Roland hält den Pflegezustand top. Das Schiff ist eine Augenweide. Man kann ohne Übertreibung sagen, dass es heute in besserem Zustand ist, als bei der Auslieferung.

Als kleines Zeichen seines Stolzes hat Roland seinem Schiff im Winterlager eine goldene, von Ranken umgebene „50“ an den Spiegel geheftet. Wir gratulieren ihm sehr herzlich und wünschen ihm weiterhin glückliche Fahrt!

WAS MACHT DER SEGLER IM WINTER...?

Von Dirk Selter ■ Diese Frage wird von Laien oft gestellt. Dabei gibt es drei mögliche Antworten.

- a) Er optimiert sein Boot für die nächste Saison
- b) Er sieht sich betrübt Segelvideos aus besseren Zeiten oder wärmeren Gefilden an
- c) Er geht trotzdem Segeln...

Nein, nicht in der Karibik. Und auch nicht auf der einsamen Ostsee. Meine liebe Frau Claudia verlegte heimlich den jährlichen Skiurlaub nach Polen, an die masurische Seenplatte, der Heimat von Karol Jablonski. Zum Eissegeln.

Die Anreise war bequem und schnell. Wir flogen von Hamburg nach Warschau und genossen zwei Tage lang die herrliche Altstadt. Am Sonntag holte uns der Veranstalter mit dem Wagen ab und brachte uns nach ca. drei Stunden in ein nettes Hotel an der masurischen Seenplatte. Montagmorgen fuhr uns der Trainer Juri dann zum Eis. Nachdem er hörte, dass wir bereits Segelerfahrung haben, gab er uns eine schnelle Einweisung in die Besonderheiten des Eissegelns und setzte uns auf die DN Boote. Der Rausch der Geschwindigkeit kann beginnen...dachten wir. Der Wind wehte aber mit max. 1 Bft. Das Eis war etwas weich, es passierte – nichts, es sein denn, du läufst und schiebst, und das sehr viel und sehr schnell mit dem Boot bzw. Schlitten. So lange, bzw. so schnell, bis eine laminare Strömung anliegt. Und dann etwas Fingerspitzengefühl, und es geht los...30 Meter. Und wieder von vorne. Nach zwei Stunden waren wir schweißgebadet. Dann kam etwas mehr Wind und mehr Gefühl. Ab 2 Bft geht es wirklich los. Du wirst immer schneller und bildest dein eigenes Windsystem, irre. So funktionieren wohl auch die brandneuen



*Insgesamt war das Wetter recht wechselhaft
(Foto: Dirk Selter)*

Foils? Nur dass die DN Boote das schon seit 1930 können.

Der Trimm und das Handling unterscheiden sich nach dem Start gar nicht mehr so sehr vom Jollensegeln, die Geschwindigkeit aber schon. Am ersten Tag erreichten wir Geschwindigkeiten um die 60 km/h. Zwar saßen wir noch etwas verkrampft im Boot, aber glücklich. Claudia stellte sich dabei am geschicktesten an und kam deutlich vor der Männergruppe ins Gleiten.

Sehr schnell hängte Claudia uns alle ab, ihr Luvschwimmer flog ebenfalls vor Glück. Allerdings nur sehr kurz, dann kenterte der Kahn recht hart auf dem Eis. Das Resultat war bemerkenswert: Rausgerissenes Pütting, rausgerissener Mastfuß und gerissener Rumpf. Lektion 2 nach dem Laufen: Eis ist härter als Wasser.

Nachdem wir am ersten Tag viel laufen durften und uns auf den Segeltrimm konzentrieren konnten, waren Tag 2 und 3 geprägt durch Segeln an der Windkante. Im Schnitt wehte es mit 13 bis 17 Knoten, in Böen um die 30 Knoten. Unser Trainer war recht entspannt. Zuerst sagte er, das sei wohl zu viel Wind, dann gab er uns einen stabilen DX 2-Sitzer im Ferrari-Look. Im Anschluss an die ersten Probeschläge nahmen wir uns dann doch die DN Boote. Wir verbrachten beide Tage

damit, die Boote in den Griff zu bekommen und nicht weiteren Bruch zu produzieren. Beides gelang uns, dafür waren wir voller blauer Flecken. Das Sperrholzcockpit ist auf dem Eis im wahrsten Sinne des Wortes brethhart. Nach dem dritten Tag hatten wir wenige Stellen, die nicht blau waren oder schmerzten.

Die Boote geben eine direkte Rückmeldung. Jeder Schotzug wird sofort umgesetzt, jede Böe muss ausbalanciert werden, sonst hebt das Boot ab. Das ist Segeln pur, dazu ein irres Tempo. Wir sind begeistert. Ebenso begeistert war Juri von Claudia. Frauen sieht man dort eher selten, schon gar keine Frauen bei Schneesturm und Eisregen.

Insgesamt war das Wetter recht wechselhaft. Wir hatten sonnige Abschnitte und echte Schauerböen mit Eis und Schnee. Eine Unwetterfront, die über das Eis zieht, fühlt sich ähnlich schlecht an, wie auf der Nordsee. Reffen geht nicht, am besten parkst du das Boot in den Wind ein.

Am letzten Tag war das Eis wieder einmal völlig anders. Es stand ca. 3 bis 4 cm Wasser über dem Eis, der Wind wehte schwach, das Eis war weich. Die alten Leihboote kamen kaum in Fahrt und fraßen sich im Eis fest. Ich hatte Glück, mein altes Boot war defekt, und als Ersatz bekam ich das Boot vom Sohn des Trainers. Mit Carbonrig, Segel mit korrektem Profil sowie Auslegern aus Carbon und geschliffenen Kufen. Ein klein wenig Anlauf, und das Boot ging in Gleitfahrt über. Bei 7 bis 8 Knoten Wind erreichte ich am Ende 58 km/h. Das Wasser spritzte unter mir vorbei. Im Laufe des Vormittags kam dann noch genug Wind auf. Auch die anderen Boote kamen in Fahrt und somit beendeten wir die vier Tage Eissegeln mit einem breiten Grinsen im Gesicht. Das war ganz sicher nicht unser letzter Ausflug in das Eis der masurischen Seen.

ALTE NACHRICHTENBLÄTTER GESUCHT!

Von Norbert Schlöbhm ■ Hier meldet sich der Tatortreiner! Es wird nur wenigen aufgefallen sein, aber seit einem knappen Jahr ist unsere Ablage alter Nachrichtenblätter in Sitzungszimmer und Archiv etwas übersichtlicher geworden. Das konnte erreicht werden durch Kürzung der „Rückstellmuster“ auf höchstens vier Exemplare. Dem vorausgegangen war allerdings eine Sichtung der Bestände an zum Teil sehr ansehnlichen, gebundenen Jahrgängen. Diese stehen jetzt bevorzugt im Sitzungszimmer. Der „Rest“ lagert im Archiv, und zwar chronologisch und nicht „irgendwie“. Zugegeben, es sind einige Kilogramm in den Papiermüll gegangen. Ich finde nämlich, dass der Erkenntniswert einer bestimmten Ausgabe nicht dadurch steigt, dass man vierzig Exemplare davon verwahrt und am Ende den Wald vor lauter Bäumen nicht mehr sieht. Aber gemacht, nicht aufregen: Von den ohnehin selteneren Ausgaben vor der Währungsreform bis zurück zu Nachrichtenblatt Nummer Null (anno 1926) sind noch alle da, wenn auch angeengt, mit Stockflecken und/oder mit Muffgeruch. Aber warum bringe ich das hier zu Papier? Weil mir beim Umwälzen des gesamten Bestandes auffiel, dass es eben doch unschöne Bestandslücken gibt! Jahrgang 1938 ist zum Beispiel doppelt und dreifach im Körbchen, Jahrgang 1939 hat Lücken, im Jahr 1940 ist gar nichts erschienen, ab 1941 sind wieder einige Hefte da.

Also: Wenn es bei Ihnen noch Nachrichtenblätter von vor 1949 gibt, von denen Sie sich trennen möchten, dann bringen Sie diese Exemplare in die Geschäftsstelle. Sie können sicher sein, dass sie (die Blätter) und Sie (der Bringer) mit Entzücken aufgenommen werden.

DER „FALKE“ KANN WIEDER GENUTZT WERDEN

Unser hübsches, kleines Motorboot „Falke“ ist aus dem Winterlager wieder in den Hamburger Yachthafen gekommen und kann privat genutzt



Der „Falke“ auf der Kranplattform
(Foto: Werner Plaumann)

werden, soweit keine Ausbildungsfahrten damit anstehen. Fragen Sie in der Geschäftsstelle nach Terminen und Bedingungen. Werner Plaumann gibt, falls erforderlich, eine Einweisung.

ZU UNSEREM TITELBILD

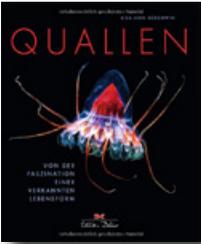
GAN■ Man sieht natürlich auf den ersten Blick, worum es sich hier handelt. Es ist das Dampfschiff „Schaarhorn“ auf der Elbe, ein eleganter, luxuriöser Zweischraubendampfer von 42 Metern Länge, erbaut 1908 in Hamburg, der als Schiffsdenkmal von einem Freundeskreis gepflegt und betrieben wird. Rumpf und Aufbauten sind schneeweiß, wogegen sich die lackierten Hölzer der Masten, der Brücke, der Fensterrahmen und der Relinge abheben. Der Schornstein ist gelb, am Bug weht die Hamburger Flagge als Gösch, achtern die schwarz-rot-goldene Nationale.

In diesem Fall müssen die farblichen Selbstverständlichkeiten einmal ausgesprochen werden, denn unser Bild zeigt ganz andere Farben. Der Fotograf, unser Mitglied Dr. Michael Slevogt, hat die realen Farben ins Gegensätzliche vertauscht. Nichts ist so wie in Wirklichkeit. Der Himmel ist tiefschwarz, der weiße Rumpf ist gelb, das Wasser goldglitzernd. Die Flaggen sind nicht zu deuten. Das Gewohnte wirkt fremd. Nur die Konturen des Schiffs sind eindeutig. Man reibt sich verwundert die Augen.

Darf man die Natur so verfremden? Natürlich darf man das. Der Künstler öffnet dem Betrachter die Augen für ein ganz anderes Sehen, für einen anderen Eindruck. Er hat einige Schieberegler in seinem Fotobearbeitungsprogramm bewegt, und schon sieht die Welt vollkommen anders aus.

DAS BÜCHERSCHAPP

Von Michael Albrecht■ Heute möchte ich eine wenig beachtete – uns beim Schwimmen im Meer eher lästige oder unangenehme – marine Lebensform thematisieren, die eine fast unglaubliche Formen- und Farbenvielfalt besitzt: **„Quallen“** **Von der Faszination einer verkannten Lebensform. Lisa-Ann Gershwin, Delius-Klasing, 224 Seiten, 260 Farbfotos, € 29,90.** In fünf Kapiteln wird der Leser umfassend über Quallen informiert, ihre ausgefallene Anatomie von winzig klein bis größer als ein Blauwal, ihre Lebenszyklen, die sie unsterblich erscheinen lassen und dann die Evolutionsgeschichte dieser Wesen, die seit 500 Millionen Jahren die Weltmeere bevölkern. Ich zitiere aus dem Abschnitt



über Feuerwalzen: „Sie gehören zu den bekanntesten leuchtenden Organismen der Erde. Bei Berührung einer Kolonie kommt es zu einer Welle aus blauen Lichtblitzen, die an die Rippeln erin-

nern, welche bei einem Steinwurf in einen Teich entstehen. Durch das Licht wird jedes der Zooide wiederum angeregt, selbst Lichtblitze auszusenden, sodass sich die Lichtwelle über die gesamte Kolonie ausbreitet. Kommt die Welle wieder an ihren Ausgangspunkt zurück, können die ersten Zooide erneut zu Lichtblitzen angeregt werden. Eine der Arten kann über 20 Meter lang werden. Ihre Kolonien bilden so große Zylinder, dass ein Mensch hineintauchen kann. Wenn Taucher in der Tasmansee zwischen Australien und Neuseeland auf eine solche Feuerwalze treffen, warten sie, bis es dunkel ist, positionieren sich in der Öffnung und bringen die Kolonie durch sanfte Berührung zum Leuchten.“

In unserem ökologischen Zeitalter darf ein Kapitel wie „Unsere Beziehungen zu Quallen“ nicht fehlen, denn die menschliche Nutzung der Meere zerstört das natürliche Gleichgewicht und begünstigt paradoxerweise die Lebensbedingungen für Quallen. Ebenso begünstigt die Überfischung der Meere die Vermehrung der Quallen, weil Fische und Quallen Nahrungskonkurrenten sind. Auch der Klimawandel begünstigt Quallen, weil wärmeres Wasser ihren Stoffwechsel ankurbelt und ihre Vermehrung beschleunigt. Auch die zunehmende Versauerung der Meere durch Eintrag von CO₂ beeinträchtigt Quallen nur marginal. Müll im Meer bietet Quallenpolypen (=Jungform) neue Flächen zur Ansiedlung und Verbreitung. Ebenso kann die Belastung des Wassers mit Chemikalien Quallen

nicht sehr schaden, weil ihre Lebensspanne zu kurz ist zur Entwicklung von Krankheiten. Auch Eutrophierung (= Belastung des Wassers durch Düngemittel mit der Folge Sauerstoffmangel) schadet Quallen nicht, da sie entweder oberhalb der Todeszone bleiben und durch ihren niedrigen Stoffwechsel und die Fähigkeit, in ihrem Gewebe Sauerstoff zu speichern, auch zeitweise in der Todeszone überleben können. Sie können daher die Rolle des Spitzenräubers von den Haien übernehmen. All diese beunruhigenden Fakten erschlossen sich mir erst durch eingehende Lektüre, nachdem die hervorragenden Fotos mein Interesse geweckt hatten. Ich hoffe, dieser Mechanismus funktioniert auch bei meinen Lesern.

P.S. Wer von Euch sich noch an Frank Schätzings Bestseller „Der Schwarm“, vor etlichen Jahren erschienen, erinnert, weiß, dass Quallen dort eine katastrophale Rolle spielten!

Zu guter Letzt

DER FRÜHLING IST DA!



Sonnabend, 23. Februar 2019,
Navigationsunterricht im Vereinshaus:
Unser fleißiger SKS-Kurs etwa 30 Sekunden nach Beginn der Mittagspause (mitgeteilt von Andreas Gustafsson)

NEUES BEI DER WEGENER JACHTWERFT GMBH

Gerd Wegener verlässt die Geschäftsführung der Wegener Jachtwerft GmbH und gibt diese an seinen schon seit vielen Jahren beteiligten Neffen Karsten Fligg und den langjährigen Mitarbeiter Julien F. Hoeritzsch ab.

Gerd Wegener hat sich aus der Geschäftsführung der Wegener Jachtwerft GmbH zurückgezogen, führt aber weiterhin das Bootslager der Werft. Für Kontinuität sorgt Karsten Fligg (40), seit acht Jahren in der Geschäftsführung, und neu hinzu kommt Julien F. Hoeritzsch (28). Die beiden Bootsbaumeister verfolgen mit ihrem Team natürlich weiter die bestehende Philosophie des Unternehmens: Handwerk in höchster Qualität.

Der Übergang in der Führung der Wegener Jachtwerft vollzog sich so, wie es sich wohl jede Firma wünscht: In Ruhe, aber Zug um Zug.

Karsten Fligg, Neffe von Gerd Wegener, repräsentiert die 1888 gegründete Werft nun in fünfter Generation. Gemeinsam mit Julien F. Hoeritzsch, der 2008 nach Wedel an die Elbe kam, werden nun neue und die alten Ziele der Werft verfolgt.

Mit insgesamt neun Kräften kümmert sich die Crew der Wegener Jachtwerft um nahezu alles, was schwimmt. Von der hölzernen Meterklassen-Yacht über Tuckerboote bis hin zu den modernen



Julien F. Hoeritzsch (li.) und Karsten Fligg

Yachten heutiger Zeit. Vom Masttopp bis zum Ballast, von der Bugrolle bis zum Achterstagspanner.

Die Bootsbauer der Wegener Jachtwerft arbeiten nicht nur an den rund 100 Booten im eigenen Winterlager in den Hallen an Nordeuropas größtem Wassersporthafen, sondern auch darüber hinaus wird stets versucht jeglichen Wünschen nachzukommen.

Um Reparaturen an Rigg, Rumpf und Deck, um Wartung von Motor und Ausrüstung, ums Malen und Lackieren und alles, was sonst noch so an Arbeiten anliegt, kümmert sich die Wegener-Crew.

Die SVAOe wünscht der neuen Geschäftsleitung viel Erfolg und freut sich über weiterhin gute Zusammenarbeit!

Bitte beachten Sie die Ausschreibungshinweise für die SVAOe-Regatten Elbe-Auftakt-Regatta und Optimale auf der hinteren Umschlagseite

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.



SVAOe Frühjahrsregatten

Elbe-Auftakt Regatta

Traditioneller Saisonauftakt
am 27. und 28. April 2019
auf der Elbe zwischen
Blankenese und Stadersand
nach Yardstick, ORC-Club
und für Einheitsklassen.



Optimale 2019

Die alljährliche beliebte Regattaserie für Optimisten auf
der Alster am 4. und 5. Mai 2019



Ausschreibungen und Meldung auf www.svaoe.de