



SVAOe NACHRICHTEN

3-2019 MAI / JUNI



Hydraulik mit System

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

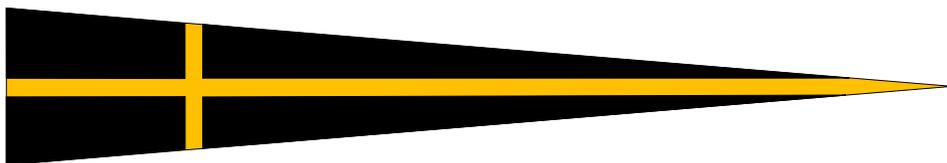
Mit unseren 400 Niederlassungen sind wir stets in der Nähe unserer Kunden. Weltweit bieten wir das komplette Programm der Hydraulik aus einer Hand – persönlich, schnell und zuverlässig. Unsere 280 Einsatzfahrzeuge des Hydraulik-Sofortservice sind stets nur einen Anruf entfernt – und das rund um die Uhr.

HANSA-FLEX AG
5 x im Großraum Hamburg:

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

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

HANSA/FLEX
Systempartner für Hydraulik



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

97. Jahrgang

Mai / Juni 2019

Nr. 3

DIE SAISON HAT BEGONNEN



Den ganzen Winter über besucht man sein Boot in der Lagerhalle, schleift, lackiert, poliert, träumt von der kommenden Saison und macht Pläne. Überraschend plötzlich ist dann der Krantermin da. Gleich darauf soll der Mast gesetzt werden. Es geht wieder los! Ein befreiendes Gefühl.

Dieses stimmungsvolle Bild aus dem Hamburger Yachthafen machte Tomas Krause.

IN DIESER AUSGABE

3 Editorial

Thema und Meinung

- 4 Ein Jahr Datenschutz in der SVAOe
Leben mit einem Bürokratie-Monster?

Vereinsleben

- 8 Neuaufnahmen
- 8 Die Mitgliederversammlung im April
Viel Interessantes über Seekarten
- 10 „Albis“ wurde getauft
Eine neue J/70 für die 
Junioren-Regattagruppe
- 13 Das Gründungsfest 2019
114 Jahre SVAOe
- 16 Die Jugendkutter
„Neumühlen“ und „Teufelsbrück“ werden 50
Das Jubiläumsjahr startet im Vereinshaus der SVAOe
- 19 Aus der Blütezeit der Jugendwanderkutter
Ein ehemaliger Kutterführer und Jugendleiter
erinnert sich
- 21 Die SVAOe hat viele treue Mitglieder
Die Ehrung der Jubilare
- 24 Die Mitgliederversammlung im März
Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser
- 26 Die Altjunioren und das
Trinkwasser 
Ein lehrreicher Ausflug zu
Hamburg Wasser

Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 28 Die SVAOe-Segelbundesligakampagne 2019
Nun also doch: „Wir“ sind drin und wünschen unserem
Team viel Erfolg!
- 30 SVAOe Klassenfahrt zum Wannsee
Die Rupenhorn-Regatta für Kielboote und Jollenkreuzer
nach Yardstick und die Berliner Meisterschaft der J/24
am 13.-14. April
- 32 Berliner Meister 2019
der J/24 
„Hungrier Wolf“ hat es
geschafft

- 34 Rupenhorn Regatta in Berlin mit der neuen „Albis“
- 35 Frühjahrsverbandsregatta auf der Alster
Ein erster Start der neuen
J/70 „Albis“ 
- 37 J/70 Saisonstart beim Bud-
weiser Budvar Cup 2019

Seglergeschichten

- 38 Outer Gabbard (1965)
Alte Erlebnisse holen einen unerwartet wieder ein

Aus Behörden und Verbänden

- 40 Glameyer Stack jetzt beleuchtet
- 41 Sperrgebiete auf der Unterelbe
- 42 Stell Dir vor, Satellitennavigation funktioniert
nicht mehr

Dies und Das

- 42 Facebook und der Schnee von gestern
- 43 Wintersegeln
Manches geht auch im Wohnzimmer
- 43 Lütte Hex
Keine Taufe, aber eine Umbenennung
- 44 Revierbericht vom
Indischen Ozean 
Und auch etwas aus Europa
- 45 Wer möchte mitarbeiten?
Redakteure gesucht
- 46 Zu unserem Titelbild

46 Das Bücherschapp

Michael Albrecht empfiehlt

47 Zu guter Letzt

Beilagen (nur für Mitglieder)
Terminkalender 2. Halbjahr
Einladung zum Sommergrillen

Umschlagillustration

Farbzeichnung von Norbert Suxdorf

Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

bereits zu Beginn der Segelsaison 2019 können wir auf mehrere herausragende Ereignisse zurückblicken: Am 30. März begann das Jubiläumsjahr unserer beiden Jugendwandraketter „Neumühlen“ und „Teufelsbrück“ mit einer Festveranstaltung im Clubhaus. Beide Schiffe werden in diesem Jahr 50 Jahre alt. Sie befinden sich dank kontinuierlicher Pflege durch ihre Mannschaften und guter Bootsbauerarbeit in bestem Zustand. Das Jubiläum der beiden Kutter wird während der Saison 2019 noch mit weiteren Veranstaltungen gebührend gefeiert werden; dies natürlich auch, um weitere Jugendliche für das Kuttersegeln zu begeistern. Die sozialen und seemannschaftlichen Kompetenzen, die den Jugendlichen bei diesem nur scheinbar aus der Zeit gefallenem Konzept vermittelt werden, sind mehr denn je aktuell.

Im Rahmen der Festveranstaltung wurden der Jugendabteilung zwei neue 420er übergeben und stilgerecht getauft. Damit haben wir für die Jugendabteilung einen weiteren Schritt zur Modernisierung der Flotte getätigt. Auch für die Jüngsten haben wir wieder etwas getan. Anfang Mai wurden an der Alster fünf neue Optimisten getauft. Außerdem wurde ein weiteres Schlauchboot für die Trainingsgruppen angeschafft.

Während der Frühjahrsverbandsregatta auf der Alster erprobte die Crew der ebenfalls neuen vereinseigenen J/70 „Albis“ ihr Boot und maß sich dabei u.a. mit der J/70 „Tinto“.

Die Beteiligung von gleich fünf SVAOe-Booten mit 22 Seglerinnen und Seglern an der Regatta für Kielboote und Jollenkreuzer in Berlin Rupenhorn wurde mit durchweg guten bis sehr guten Ergebnissen belohnt. J/24 „Hungriker Wolf“ ge-

wann dabei die Berliner Meisterschaft ihrer Klasse. „Chapeau! Besonders hat mich die Aussage von Besatzungsmitglied Moritz Böök gefreut: „Die gute Atmosphäre ist das, was das Segeln in der SVAOe ausmacht“.

Die Crew der „Tinto“ wird in der Saison 2019 für die SVAOe an den Wettkämpfen der 2. Segelbundesliga teilnehmen. Es sei darauf hingewiesen, dass die Bundesligakampagne der „Tinto“ allen interessierten Mitgliedern offensteht; gut segeln sollte man/frau allerdings schon können. Näheres ist dem Artikel von Max Bischof in dieser Ausgabe zu entnehmen. Die aktuellen Ergebnisse der „Spiektage“ werden regelmäßig auf der Internetseite der Segelbundesliga veröffentlicht. Auch auf unserer Homepage wird darüber berichtet. Verfolgen Sie, wie sich unsere Mannschaft schlägt!

Wir gehen davon aus, mit dem Engagement in der J/70-Klasse und der Segelbundesliga die Attraktivität der SVAOe insbesondere für die jungen Menschen zu erhalten bzw. zu erhöhen, die die Zukunft (nicht nur der SVAOe) gestalten werden.

Noch etwas hat mich gefreut: Nach längerer Regatta-Abstinenz hat unser Jugendboot „Scharhörn“ bei der Elbe-Auftakt-Regatta den zweiten Platz nach Yardstick erzielt.

Beim „leidigen“ Thema Datenschutz befindet sich die SVAOe im Endspurt bei der Fertigstellung des entsprechenden Managementsystems. Danach werden es alle umsetzen müssen, die in unserer Vereinigung eine Verantwortung tragen. Lesen Sie dazu bitte den Leitartikel. Ich wünsche Ihnen/euch eine angenehme Lektüre und eine schöne Segelsaison 2019. Ihr/euer Stephan Lunau



THEMA UND MEINUNG

Ein Jahr Datenschutz in der SVAOe**LEBEN MIT EINEM
BÜROKRATIE-MONSTER?**

Von Götz-Anders Nietsch ■ Diese Überschrift ist natürlich falsch. Seit einem Jahr gilt zwar die Europäische Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) in allen Staaten der Europäischen Gemeinschaft, sogar – aber wie lange noch? – in Großbritannien. Personenbezogene Datenschutzrechte in anderer Form waren dagegen zumindest in Deutschland und somit in der SVAOe bereits seit über 100 Jahren zu beachten. Wie das, wo man doch erst jetzt von allen Seiten mit Datenschutz- und Vertraulichkeitserklärungen, Einwilligungen oder Informationen über Betroffenenrechte bombardiert wird?

Es war 1898, als Bismarck in Friedrichsruh starb. Zwei Fotografen (damals schrieben sie sich noch mit doppeltem „ph“) erschlichen sich den Zugang zum Totenzimmer und machten Aufnahmen, die sie teuer verkaufen wollten. Das löste Empörung in der Bevölkerung aus und führte zu einer Verurteilung wegen Hausfriedensbruchs, weil ein passenderes Recht nicht vorlag. Obwohl es bereits seit Mitte des 19. Jahrhunderts juristische Diskussionen über den Schutz von Persönlichkeitsrechten und auch schon einzelne Bestimmungen wie die zur ärztlichen Schweigepflicht sowie zum Steuer- und Postgeheimnis gab, dauerte es noch bis 1907, möglicherweise angeregt durch den Vorgang an Bismarcks Totenbett, bis das „Kunsturheberrechtsgesetz“ (KUG) eingeführt wurde. Es war das erste Gesetz in Deutschland, das das „Recht am eigenen Bild“ und so etwas wie ein Persönlichkeitsschutzgesetz war. Überlegungen zu einem umfassenden

Datenschutz nahmen in den 1960er Jahren in den USA ihren Anfang und gingen einher mit der Entwicklung der Computertechnologie und den damit verbundenen Gefahren für die Privatsphäre (englisch: privacy). 1977 entstand die erste Fassung des Bundesdatenschutzgesetzes (BDSG), das 1990 nach vom Bundesverfassungsgericht geforderten Korrekturen eine neue Form bekam.

Also alles uralte? Nein, das nun auch wieder nicht. Am 25. Mai 2018 wurde in Europa die DSGVO eingeführt. Das war keine Richtlinie der Europäischen Kommission, die die Beitrittsländer in nationales Recht umzusetzen hatten, sondern ein Gesetzgebungsakt des Europäischen Parlaments und des Rates, der unmittelbar für alle Mitgliedsstaaten Recht schuf. Allseits, auch bei der SVAOe, herrschte große Aufregung, wie man mit dem neuen Recht umgehen sollte, obwohl eigentlich ein volles Jahr Vorbereitungszeit gegeben war. In den SVAOe Nachrichten 4-2018 wurde eine DSGVO-konforme Datenschutzerklärung der SVAOe veröffentlicht, ein wenig schnell gestrickt, aber immerhin ein Anfang.

Das Kunsturheberrechtsgesetz hat mit der Einführung der DSGVO seine Bedeutung verloren. Es ist zwar nicht außer Kraft gesetzt, aber wohl nicht mehr wirksam, da dem Sinne nach ersetzt. Das Bundesdatenschutzgesetz wurde am 25.5.2018 „runderneuert“ in Kraft gesetzt. Dabei entfielen die Abschnitte, die nun durch die DSGVO geregelt sind und andere, die in Deutschland zusätzlich oder verschärfend gelten, wurden eingeführt. Mit anderen Worten: Datenschutz wurde mit jenem Tag europaweit (ziemlich) einheitlich auf eine neue, moderne und zeitgemäße Basis gestellt und verpflichtet jede Behörde, jedes Unternehmen, jede Organisation, also auch Vereine wie uns, Regeln einzuhalten,

wie wir sie in dieser strengen Form noch nicht kannten und deren Verletzung mit erheblichen Bußgeldern belegt werden kann. Zuständig für die Einhaltung der Verordnung ist in der SVAOe der Vorstand, dem damit eine neue Verantwortung zugewachsen ist.

Eine zentrale Änderung besteht mit der Einführung der DSGVO darin, dass eine „Rechenschaftspflicht“ eingeführt worden ist. Diese verlangt von den Verantwortlichen, dass sie „die Einhaltung des Gesetzes nachweisen können“. Im Vergleich zur bisherigen Regelung des Bundesdatenschutzgesetzes bedeutet das aber, dass es nicht mehr ausreicht, sich bei der Verarbeitung personenbezogener Daten an die gesetzliche Regelung zu halten, so dass die Aufsichtsbehörden dem Unternehmen einen Verstoß nachweisen müssen, um Sanktionen verhängen zu dürfen. Seit dem 25.5.2018 gilt eine Umkehr der Beweislast: Organisationen, also auch Vereine, müssen jederzeit in der Lage sein, die Rechtmäßigkeit der von ihnen durchgeführten Verarbeitungen personenbezogener Daten nachzuweisen. Bereits das Fehlen der notwendigen Dokumentation stellt einen Verstoß dar und kann zu einem Bußgeld führen.

Seit Anfang 2018 besteht in der SVAOe ein Arbeitskreis, der zunächst die Anforderungen der DSGVO identifizieren und sodann die erforderlichen Maßnahmen erarbeiten sollte. Dieser Arbeitskreis besteht aus dem Vorsitzenden Dr. Stephan Lunau, dem 2. Vorsitzenden Gerrit Rampendahl, dem Webredakteur Hartmut Pflughaupt und dem Redakteur des Nachrichtenblattes Götz-Anders Nietsch. Es wurde schnell erkannt, dass Laien eine solche Arbeit nicht alleine leisten können. Daher wurde ein professioneller externer Berater zu Hilfe geholt, der mit seiner Rou-

tine für erheblichen Anschub sorgte und Fehler zu vermeiden half. So wurden alle Tätigkeiten, bei denen personenbezogene Daten verarbeitet werden, identifiziert und in einem Verzeichnis zusammengestellt, technisch-organisatorische Maßnahmen zum Schutz und zum richtigen Umgang mit Daten wurden erstellt, Risikoprüfungen wurden vorgenommen, Vertraulichkeits- und Verpflichtungserklärungen wurden entworfen, Verträge mit Auftragsverarbeitern wurden geschlossen. Nicht zuletzt wurde eine neue Fassung der Datenschutzerklärung erarbeitet, die konkret, transparent und im Detail die Vorgehensweise in der SVAOe beschreibt. Durch die intensive Beschäftigung mit den einzelnen Vorgängen im Verein haben wir auch so manche Schwachstelle in der bisherigen Organisation entdeckt und beseitigt und so die SVAOe für die Zukunft besser aufgestellt. Nachdem schrittweise alle notwendigen Maßnahmen in die Tat umgesetzt wurden, kann man sagen, dass nun, etwa ein Jahr nach Einführung der DSGVO, das gesamte System zu ihrer Befolgung bei uns eingerichtet ist, was noch nicht heißt, dass es bei allen Mitgliedern „angekommen“ ist und „gelebt“ wird. Zur Sicherstellung der Einhaltung der neuen Ordnung ist auch noch ein Management-System zu schaffen. Nachdem der Berater seine Aufgabe erfüllt hat, wird ab jetzt ein Datenschutzbeauftragter (DSB), ebenfalls von außerhalb engagiert, bei der Umsetzung der Maßnahmen helfen und sie stichprobenartig überprüfen.

Geld auszugeben für einen Datenschutzbeauftragten wirft Fragen nach der Notwendigkeit auf. Auf ersten Blick hat bisher keiner der großen Segelvereine Norddeutschlands einen DSB benannt. Die Rechtslage ist aber klar: Ab zehn Personen (sagt das BDSG verschärfend zur DSGVO), die

personenbezogene Daten in einer Organisation verarbeiten, muss ein DSB bestellt werden. Aber schon jeder Funktionär, der E-Mails an Mitglieder versendet, der eine Liste von Teilnehmern seiner Trainings- oder Unterrichtsgruppe führt, der eine Regatta organisiert, um nur einige Beispiele zu nennen, verarbeitet personenbezogene Daten. In der SVAOe kommen wir dabei ganz schnell auf über 40 Personen.

Lohnt sich denn das ausgegebene Geld für externe Berater? Das ist schwer zu beantworten. Es ist hoffentlich nicht anzunehmen, dass eines unserer Mitglieder den Verein verklagt, weil ihm Nachteile durch fehlenden Datenschutz entstanden sind. Denkbar ist allerdings, dass eine Beschwerde Dritter beim Landesdatenschutzbeauftragten zu einem Bußgeld führen könnte. Auch kostenpflichtige Abmahnungen sind denkbar. Keinem verantwortlichen Vereinsvorstand ist zuzumuten, dieses Risiko zu übernehmen. Dem beugen wir durch professionelle Hilfe vor.

Was bedeutet nun die Befolgung der DSGVO für jeden von uns? Ein paar Dinge sind augenfällig: Es gibt keine Mitglieder- und Yachtliste mehr. Im Nachrichtenblatt werden die Kontaktdaten der Neumitglieder sowie die Glückwünsche zu „runden Geburtstagen“ nicht mehr veröffentlicht. Schon im Aufnahmeantragsformular muss man die Kenntnisnahme der Datenschutzerklärung der SVAOe bestätigen. Bei Mitgliederversammlungen soll man schriftlich bestätigen, dass man mit der Veröffentlichung von Fotos einverstanden ist (wer das nicht tut, dessen Fotos werden ausgesondert, also ein Mehraufwand für die Redakteure). Führerscheinurteilnehmer, die untereinander Kontakt halten wollen, erhalten E-Mail-Adressen und Telefonnummern anderer Teilnehmer nur noch über den Kursleiter, wenn alle Teilnehmer schrift-

lich zugestimmt haben. Dasselbe gilt für Trainer und Obleute. E-Mails im Namen der SVAOe an Gruppen von Mitgliedern dürfen nur noch mit „verdecktem Verteiler“ versandt werden (das war übrigens schon früher angebracht). Alle, die ein „Amt“ in der SVAOe übertragen bekommen haben, müssen eine Vertraulichkeits- und eine Verpflichtungserklärung unterschreiben und beispielsweise zusichern, dass sie personenbezogene Daten auf ihrem eigenen PC oder mobilen Gerät gesichert verwalten. Diese paar Beispiele mögen genügen. Es gibt noch reichlich mehr zu beachten. Eine Schulung aller Betroffenen hat begonnen.

Wie stellen wir uns zu Aufwand, Kosten und Auswirkungen in der Folge der neuen Datenschutzgesetzgebung? Keine Frage: Es ist ein Bürokratie-Monster zu beklagen. Es kostet Geld und Mühe, wird nie vollkommen einzuhalten sein, stört die gewohnten Abläufe, verhindert liebgewonnene Gewohnheiten und sieht wie ein Muster überflüssiger und hemmender Regulierung aus. Man könnte meinen, dass da wirklichkeitsfremde Beamte in Brüssel und wählerferne Abgeordnete in Straßburg sich etwas ausgedacht haben, das gegen das Abfischen unserer privaten Spuren beim Surfen im Internet und damit gegen das Geschäftsgebaren gigantischer Datenkonzerne wirken sollte, aber uns alle trifft. Denn was hat insbesondere die SVAOe damit zu tun, ein Verein, in dem doch nur harmlose Menschen zusammenkommen, die Sport treiben möchten. Daten schützen? Wir wollen doch nur segeln!

Die Wirklichkeit ist ganz anders. So wie kein Mensch ganz für sich allein lebt, so erst recht kein Verein. Wir sehen täglich vermehrt, wie unsere persönlichen Hinterlassenschaften im Netz gesammelt und teils zu unserem Nachteil, teils zu unserem Vorteil, zum größten Teil aber,

ohne dass wir es überhaupt bemerken verwendet werden. Nichts geht verloren. Bewegungsprofile werden aufgezeichnet, personalisierte Werbung, Statistiken, Meinungsbilder und Kaufinteressen werden erstellt. Jeder, der ein Selfie-Urlaubsfoto auf seinem Instagram-Account postet, mag tun, was er will. Aber ein Verein steht für alle Mitglieder und darf sich nicht erlauben, Daten, die auf eine Person zurückführen, ohne deren Einwilligung zu verbreiten.

Was aber ist erlaubt? Da gibt die DSGVO durchaus praktische Anweisungen. Wenn es dem Zweck der Institution dient, das ist bei der SVAOe die „Förderung des Sports“, wie es in der Satzung heißt, dürfen auch (angemessene) personenbezogene Daten verarbeitet bzw. veröffentlicht werden, denn damit stellt sich der Verein als Sportveranstalter dar. So dürfen

beispielsweise Ergebnislisten von Regatten, also öffentlichen Veranstaltungen, und Personenfotos in Wettkampf-Szenen oder bei der Siegerehrung auch ohne Einwilligung veröffentlicht werden.

Ohne ein System, in dem alle, die personenbezogene Daten verarbeiten, eingebunden sind und ohne bürokratischen Aufwand, um sicherzustellen und nachzuweisen, dass das System funktioniert, ist ein moderner Datenschutz leider nicht denkbar. Das fordert von allen Beteiligten erhöhte Sorgfalt und Verantwortung. Lassen Sie es uns mit gutem Willen versuchen! Andere werden es uns nachmachen.

(Zur Historie des Datenschutzes hat der Verfasser sich bei Wikipedia bedient. Nur aus Gründen besserer Lesbarkeit dieses ohnehin schon langen Textes wurde allein die männliche Form bei Personen gewählt.)

Was macht ein Segler am 15./16. Juni 2019?

Natürlich segeln! Aber wenn das Wetter nicht gut ist und die Frau keine Lust hat zum Segeln, was ja mal vorkommt, dann einmal einen Besuch auf die Elbinsel Kaltehofe einplanen.

Gut mit dem Auto zu erreichen oder der mit S-Bahn S23, von da gibt es einen Bus direkt auf das Veranstaltungsgelände! Hier findet die HanseBird 2019 statt (www.hansebird.de)! Es ist eine Ausstellung auf dem Gelände des ehemaligen Hygienischen Instituts, das 1892 hier gegründet wurde, mit 22 Wasserbecken zur Trinkwasseraufbereitung für Hamburg. Es gibt eine Bilderausstellung und eine Abteilung mit den Modellen von sämtlichen Hamburger Brunnen, sehr informativ. Auch lernen Sie einen ganz anderen Teil von Hamburg kennen. Heute wird diese Anlage als Wasserkunst bezeichnet und ist ein Museum. In einem 400qm großen Zelt auf dem Gelände sind Hersteller mit hochwertigen optischen Geräten vertreten, wie ZEISS, LEICA, SWAROVSKI, KOWA. Denn Segler sind doch auch Naturfreunde. Besonders interessant auch für Segler, Sie können alle Ferngläser und Spektive ausleihen und in freier Natur probieren. Hier gibt es stündliche Vorträge über Reisen, Fernglastechnik, Fotografieren mit Handys und Spektiven und vieles mehr. Immer von 10–18 Uhr. Und auch für die Kinder gibt es Überraschungen, z.B. Wasserflöhe unter dem Mikroskop beobachten, Malkurse und andere Aktivitäten. Auch für Gastronomie ist gesorgt.



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

VEREINSLEBEN

März/April 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:

Marcel Platz, 24354 Kosel
 Anna Pätzelt, 22589 Hamburg
 Lars Ruttmann, 22609 Hamburg
 Franziska Wilckens, 25348 Glückstadt
 Olaf Kuhnigk, 22529 Hamburg
 Adalie Hemme, 20253 Hamburg

Lebenspartnerschaft:

Kristin Mertner, 22765 Hamburg

Probemitgliedschaft:

Kristina Sieling, 20357 Hamburg

Die Mitgliederversammlung im April**VIEL INTERESSANTES
ÜBER SEEKARTEN**

GAN ■ 25 Mitglieder strömten am 16. April in das Clubhaus, um sich einen Vortrag über ein hochinteressantes Thema anzuhören. Nun gut, Jollen-, Kutter- und J/24-Seglerinnen und -Segler mögen abgewinkt haben, da sie Wichtigeres zu beschicken haben. Aber von der breiten Mehrheit der Fahrtensegler hätte der Berichterstatter erwartet, dass sie sich gerne über die moderne Entwicklung der „alten“ Seekarte informieren würde. Der Ansturm hielt sich in Grenzen.

Der Vorsitzende Dr. Stephan Lunau begrüßte den Gast des Abends, Sören Zopf von „NV

Charts“, wie sich der Verlag „Nautische Veröffentlichungen“ in Eckernförde angesichts seiner internationalen Tätigkeit heute nennt, und die Gekommenen. Sodann gab er ein paar aktuelle Informationen. Wie sich schon herumgesprachen hat und wie auch in dieser Ausgabe der Nachrichten berichtet wird, ist das SVAOe-Team, das nicht ganz erfolgreich um den Aufstieg in die Segelbundesliga gekämpft hatte, durch Rücktritt des Schweriner Yachtclubs in die 2. Bundesliga nachgerückt. Team-Manager ist Till Pomarius, Kommunikationschef und Ansprechpartner für Interessierte zur Aufnahme in das Team ist Maximilian Bischof.

Am 6. April wurde die neue Vereins-J/70 an der Anlage Alsterufer auf den Namen „Albis“ getauft. Unter Tania Tammling wird sich nun ein Damen-Team intensiv einsegeln und das Boot auf Regatten bewegen.

Schließlich und nicht zuletzt gab Stephan bekannt, dass fünf (!) J/24- und J/70- Boote aus der SVAOe am gerade vergangenen Wochenende zu einem Regatta-Ereignis beim Klub am Rupenhorn am Wannsee gefahren seien. Alle haben gut gesegelt und „Hungriger Wolf“ wurde unter Fabian Damm Berliner Meister der J/24. Großer Applaus.

Dann erhielt Sören Zopf das Wort. Er ist – natürlich – selber Segler und seit 2018 bei HanseNautic tätig, einer seit 1882 bestehenden traditionsreichen Hamburger Firma für Seekarten und nautische Bücher, zuletzt am Herrengaben ansässig, dann in englische Hände übergegangen und seit letztem Jahr von NV Charts übernommen. Von der ersten Minute seines Vortrags an sprang ein Funke des Interesses auf die Zuhörer über. Freier Vortrag, Zwischenfragen, Antworten, Ergänzungen aus dem Publikum wechselten sich ab. Da war ein kenntnisreicher Mann mit einem Thema,

von dem die Anwesenden etwas verstanden, und der ihnen doch viel Neues erzählen konnte. Der Abend wurde spannend.

Zu Beginn fragte Zopf in den Raum, wer denn ein Tablet zur Navigation benutze. Ganze drei Meldungen waren zu sehen. Das sah noch nicht so fachkundig aus, aber man merkte bald, dass dennoch viel Wissen vorhanden war. Zopf stellte die technische Entwicklung der Hochseeravigation in folgender Reihenfolge dar: Papierseekarte – Terrestrische und Astronavigation – Funkpeilung und satellitengestützte Ortung – elektronische Seekarte und Kartenplotter – Navigation mit Bord-PC und Laptop – Navigation auf Telefon und Tablet – Wetter- und Polardaten für Routenoptimierung.

Er erklärte, dass Papierseekarten die Basis aller sicheren Navigation seien, und zwar aus folgenden Gründen: unübertroffene Übersicht, Ausrüstungspflicht, wöchentliche Berichtigung bei amtlichen Seekarten, weltweite Abdeckung. Nach der Schiffssicherheitsverordnung müssen alle seegehenden Schiffe und Yachten mit aktuellen Karten ausgerüstet sein.

Bei elektronischen Seekarten sind Raster- und Vektorkarten zu unterscheiden. Rasterkarten werden von Kartographen gestaltet und bearbeitet, um die Übersichtlichkeit zu verbessern. Sie sind für detailreiche Gewässer sehr geeignet. Vektorkarten sind die Darstellung einer Datenbank. Ihr Vorteil ist, dass sie stufenlos zu zoomen sind. Die Schrift ist in jeder Zoomstufe scharf und groß. Die Informationsdichte ist einstellbar. Überlagerungen von Symbolen und Schriften ist aber manchmal nicht zu vermeiden.

Beim Navigieren in der elektronischen Seekarte müssen gegenüber der Papierseekarte besondere Vorsichtsmaßnahmen beachtet werden:

Urlaub der Geschäftsstelle

Die SVAOe-Geschäftsstelle ist wegen Urlaub von Frau Jule Lyssewski in der Zeit vom 17.06. – 21.06.2019 und 08.07. – 29.07.2019 nicht besetzt.

Details werden erst nach Zoomen sichtbar. Eine bessere Passagenplanung ist erforderlich.

Zopf brachte dazu mit plastischem Bildmaterial die Strandung des VO-Racers „Vestas“ im Indischen Ozean, die offensichtlich infolge nichtgenutzter Zoomstufe geschah, so dass ein Riff nicht erkannt wurde. Das war ein klassisches Beispiel von Risiken beim Gebrauch von Vektorkarten.

NV Charts hatte aus Überzeugung bisher nur Rasterkarten im Angebot, wird aber ab sofort beides, Raster- und Vektorkarten, anbieten (natürlich nicht beides zugleich auf einem Bildschirm). Der Nachteil von Vektorkarten ist beispielsweise, dass Sektoren von Feuern auf dem Kartenausschnitt des Displays nicht zu sehen sind, wenn die zugehörigen Feuer nicht ebenfalls zu sehen sind. NV-Vektorkarten werden diesen Mangel beheben. „Die Features der Rasterkarte sollen auch in der Vektorkarte enthalten sein“, sagte Zopf. Das hörte sich gut an, denn einfache Vektorkarten sind nicht umfassend zu gebrauchen.

Über die Kartenproduktion bei NV Charts wurde ebenfalls viel Interessantes berichtet. Die Vermessungsdaten der Tiefen und Küstenlinien werden kostenpflichtig von der WSV beschafft bzw. aus anderen Ländern von den dortigen Stellen. Vom BSH kommen die nautischen Daten (z.B. Tonnen, Befeuerung, Radarlinien usw.) hinzu. In Ländern, in denen das Vermessungswesen schwach ausgebildet ist, stellt NV eigene

Vermessungen an. Bei jeder Übernahme von Daten in das Kartenwerk gilt das Vieraugen-Prinzip, so dass Kartographie und Nautik beteiligt sind. Allein in das Kartenwerk der westlichen Ostsee fließen jährlich über 4000 Änderungen ein.

Wie bekannt hat das BSH die Herstellung von Sportbootkarten eingestellt. Für die Großschifffahrt gibt es Karten im A0-Format heraus, in denen alle Angaben vom Tiefwasser bis zur 5-m-Kartentiefe-Linie enthalten sind. Für die Sportschifffahrt sind sie kaum zu gebrauchen. Ab 2018 gibt es auch Karten für die Regionalschifffahrt im A1-Format als „print on demand“-Version heraus, d.h. sie werden am Tag der Bestellung in Rostock nach neuestem Stand gedruckt und dann verschickt. Sie sind von Größe, Übersichtlichkeit und Aktualität das Beste, was man sich vorstellen kann. Dafür kostet ein Blatt auch 15 €. Natürlich warb Zopf für die von NV Charts herausgegebenen Sportbootkartensätze, die ganze Regionen in einem Atlas zusammenfassen und wesentlich billiger sind.

Die ungeheure laufende Arbeit und die erforderliche Sorgfalt bei der Erstellung von Seekarten sowie der richtige Umgang mit ihnen durch die Nutzer wurden uns einleuchtend und in lebhafter Vortragsweise dargestellt. NV Charts und Sören Zopf seien sehr herzlich gedankt. Seine Aussage „Es gibt keine Seekarte ohne Fehler“ wurde mit Verständnis hingenommen und zwingt zu eigener Sorgfalt.



Eine neue J/70 für die Junioren-Regattagruppe

„ALBIS“ WURDE GETAUFT

Von Tania Tammling ■ Am 6. April war es soweit und unsere J/70 wurde getauft. Nachdem wir schon drei Wochen fleißig trainiert hatten und auch schon die erste Regatta hinter uns lag, war es höchste Zeit, dem Boot einen Namen zu geben.

Bei sommerlichen Temperaturen und Sonnenschein luden wir Freunde, Familie, Unterstützer unseres Projekts und Vereinsmitglieder an den SVAOe-Steg am Alsterufer ein, um gemeinsam mit uns zu feiern.

In der Taufrede berichteten wir von der Entstehungsgeschichte unseres J/70-Projekts, welches im November 2018 mit einem Anruf eines Vereinskollegen begann, der mich fragte, ob ich nicht Lust hätte, J/70 zu segeln und mir dafür eine Crew zusammenzustellen. Klar hatte ich Lust und begab mich auf die Suche nach Crewmitgliedern, mit denen ich mir vorstellen konnte, solch ein ambitioniertes Projekt zu starten.

Es gibt sehr großzügige Vereinsfreunde. Dieser griff tief in die Tasche und kaufte ein neues Boot, das gerade im Angebot war. Das stellte er mir und meinem Team zum Regattasegeln zur Verfügung. Wir sind sehr dankbar und wollen alles tun, um das Vertrauen in uns zu rechtfertigen.

Schon im Dezember kamen wir zu einem ersten Crewtreffen zusammen. Dabei steckten wir unsere Saisonziele fest und stellten unter anderem einen Trainings- und Regattaplan auf. Heraus kamen 12 Regatten und fast genauso viele Trainingswochenenden 2019. Unsere beiden Saisonhöhepunkte werden die Europameisterschaft am Gardasee in Italien Ende Juni und die Internationale Deutsche Meisterschaft in Travemünde im Juli sein.

Im Januar konnten wir die ALBIS PLASTIC GmbH mit CEO Philip Krahn als weiteren großzügigen Spender gewinnen, womit wir wichtige Ausrüstungsgegenstände wie Segel, Motor usw. beschaffen konnten, um das Boot in einen konkurrenzfähigen Zustand zu bringen. Wir Seglerinnen und Segler sind sehr dankbar für diese Unterstützung und freuen uns, dass uns jungen und ehrgeizigen Sportlern der kostenintensive Segelsport dadurch ermöglicht wird. Nicht nur als Zeichen unserer Dankbarkeit taufen wir das neue Boot auf den Namen „Albis“. Traditionsgemäß erhalten die Vereinsschiffe der SVAOe einen Namen mit Bezug zur Elbe. Da unser Team nur aus Vereinsmitgliedern besteht, wollten auch wir uns in diese Tradition einreihen, denn es passte so gut: „Albis“ ist nicht nur der Unternehmensname des Spenders, sondern auch das lateinische Wort für „Elbe“.

Seit dem 16. März schwimmt „Albis“ nun schon auf der Alster und wir haben angefangen, ein Unglücks-Tagebuch zu führen. Glücklicherweise sind wir immer glimpflich davongekommen, doch hier ein kleiner Ausschnitt:

Am ersten Tag ist uns das Boot samt Straßen-trailer fast umgekippt. Beim ersten Aufbauen haben wir die Pinne falsch herum an das Ruderblatt geschraubt. Unser erster Sonnenschuss endete 50 Meter vom Land entfernt. Vor der ersten Regatta haben wir unseren Tiefgang unterschätzt und sind in der Alster aufgelaufen. Beim ersten Start unserer ersten Regatta waren wir so spät dran, dass wir mit Gennaker gestartet sind.

Im Anschluss an unsere Taufrede begann der offizielle Teil der Taufe, welche von Martha Dingeldein (Optiseglerin der SVAOe) vollzogen wurde. Bevor sie die „Albis“ mit Sekt begoss und

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



Tania bringt den Taufkranz an, geschenkt von Susann und Martha



Das Bootsteam: oben v.l. Henrike, Lotta, Franzi, Kristin, unten v.l. Tania, Ragna



Martha tauft das Boot

alle Gäste darauf angestoßen hatten, hielt sie die nachfolgende Rede.

„Liebe „Albis“, liebe Crew, liebe Taufgäste, ich saß gerade am Frühstückstisch und lernte Physik, als ich die Einladung bekam, dich, liebe „Albis“, zu taufen. Als ich den Termin im Kalender eintragen wollte, musste ich feststellen, dass an diesem Wochenende leider eine Regatta auf dem Wannsee eingetragen war. Ich hab bei dem Verein meine Meldung zurückgezogen und natürlich für die Taufe zugesagt.

Liebe „Albis“, laut der J-Homepage bist du eine Kombination aus gekonntem Design und großer Leistung. Du siehst super aus und im Hinblick auf einen der Spender endlich mal ein Stück Plastik, das auf jeden Fall ins Wasser gehört. Außerdem habe ich gelesen „Segel setzen und genießen“. Naja, für dich wird das nur ein Genuss, wenn du gerne über Regattafelder gejagt werden magst, weil deine Crew sehr viel von dir erwarten wird. Bald wirst du wohl auf seltsamsten Kursen gleiten müssen, aber als Entschädigung wird sich deine Crew liebevoll um dich kümmern.

Wir drücken natürlich alle die Daumen, dass du vor all deinen Schwesterschiffen die Ziellinie überquerst. Allerdings, Daumendrücken und Hoffen ist bei so einem tollen Schiff wie dir und so einer tollen Crew gar nicht nötig. Das schafft ihr auch so! Damit ihr auf Regatten auch immer ein kleines bisschen Glück an Bord habt, habe ich ein kleines Maskottchen mitgebracht. Wichtig: Sein Name ist, wie die Herkunft des Bootes, französisch. Er heißt Maxime. Und er würde natürlich gerne bei euch mitsegeln. So, und jetzt noch der allbekannte Spruch: „Ich wünsche euch allzeit gute Fahrt und immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel!“

Nach der tollen Taufe von Martha nutzten wir die Gelegenheit, unsere Gäste zu einem kleinen



Die Jüngsten dürfen schon mal an die Pinne

Büfett und zu Getränken einzuladen und einander von unseren Segelplänen für die kommende Saison zu berichten. Ahoj, Eure „Albis“

Steuerfrau: Tania Tammling

Taktik: Ragna Thönnessen

Trimm: Carlotta Mewes

Trimm: Kristin Mertner

Pit: Henrike und Franziska Wilckens

IG: @j70_albis



Die Tauf-Gäste plündern das Büfett



„Albis“ im Flaggenschmuck (Fotos: Valentina Härter)

Das Gründungsfest 2019

114 JAHRE SVAOE

GAN ■ Der Tag der Gründung unserer Vereinigung war der 5. April 1905. An einem geeigneten Wochentag, der in der Nähe dieses Datums liegen soll, wird jährlich der Gründung gedacht, und zwar nicht in einem großen, feierlichen Rahmen mit Abendkleidung und Reden, sondern ungezwungen und fröhlich. Alle freuen sich, dass der Schwung der ersten Jahre bis heute angehalten hat und die Vereinigung bei bester Gesundheit ist. Das ist ein guter Anlass, um sich zu treffen, gemeinsam etwas zu sich zu nehmen und über das Wichtigste überhaupt zu sprechen: das Segeln.

Am Freitag dem 5. April 2019 fiel der Tag des Festes des 114ten Jubiläums der Gründung exakt auf den Gründungstag, ein gelegentlich wiederkehrender Zufall ohne tiefere Bedeutung. Also konnte man auch nicht erwarten, dass besonders viele oder hohe Gäste kommen oder besonders tiefeschürfende Reden gehalten werden würden. So kam es dann auch. Angesichts der Vitalität unserer Vereinigung mag man 50 vielleicht für eine etwas zu kleine Zahl an Feiernden im Club-



Gut gelaunte Gäste auf der einen ...



...und auf der anderen Seite des Saals



Fahrten- und Wanderpreise ...



...warten auf die Vergabe



Vor dem Ansturm: Ein reichhaltiges Büffett



... und wie es auf dem Teller aussieht



Das Nachtisch-Büffett: Alles geht noch rein



Eine adrett gekleidete Jugendmannschaft bediente die Festgäste

haus halten, aber bei guter Stimmung geht auch das. Der Vorsitzende Stephan Lunau begrüßte die Gekommenen mit einer bemerkenswert kurzen Rede. Er verwies mit wenigen Worten auf das Vergangene wie auf Bedeutesendes in der Gegenwart. Er wollte aber nicht viel Gewese machen. Das wichtigste Ereignis des Abends sollte die Vergabe der Fahrtenpreise sein. „Vor dem Nachtsch“, meinte Stephan, wäre der geeignete Zeitpunkt dazu. Sollte das heißen, dass man nicht allzu viel erwarten sollte? Wie sich zeigte, war das nicht gemeint.

Festlotsin Dörte moderierte die Speisen vor jedem Gang. Zu Beginn wurde eine Gemüsesuppe angesagt, die von Dörte und Ralph gekocht worden war. Sie entschuldigte sich, dass die Suppe etwas zu rot ausgefallen sei, da das Gemüse des Hauptgerichts, lila Möhren, in derselben Brühe gekocht wurde. Das machte aber keinem etwas aus und wäre wohl ohne ihre Worte keinem aufgefallen. Die Suppe schmeckte.

Als Hauptgericht konnte man zwischen Fisch und Fleisch wählen. Die meisten nahmen von beidem. Jeder kam angenehm und gesättigt zu seinem Recht. Dazu passten verschiedene Getränke und an keinem Tisch schien der Gesprächsstoff auszugehen. Im Gegenteil, denn als Stephan mit der Fahrtenpreisvergabe beginnen wollte, musste er sich erst deutlich durchsetzen.

Fahrtenpreise, sozusagen die Auszeichnungen für den Breitensport in der SVAOe, werden in unterschiedlichen Kategorien für seglerische Leistungen des vergangenen Jahres vergeben. Begonnen wurde mit den Fahrtenpreisen für besondere Leistungen, ohne dass ein Auslobender Bedingungen zur Vergabe daran knüpft: Elske und Hartmut Pflughaupt segelten 1308 Seemeilen mit ihrer „Ratokker III“ vier Monate

im Götakanal und angrenzenden weitläufigen Gewässern und nahmen dabei wechselnde Familienmitglieder mit. Der Jugendwanderkutter „Teufelsbrück“ unter Kutterführer Paul Körner segelte die „klassische“ Tour rund Fünen und durch das Smaalands Fahrwasser. Die „Rode Zora v. Amsterdam“ wurde für die Rückfahrt ab den Azoren ihrer großen Rundreise in die Karibik ausgezeichnet, die allseits große Beachtung gefunden hat.

Der „Niederelbe-Preis“ für die weiteste Reise eines Bootes unter acht Metern wurde an die Juniorenyacht „Scharhörn“ und ihre junge Mannschaft vergeben, die eigentlich nur in die dänische Südsee führen sollte, aber mit sich mehrenden Schäden doch bis Aalborg und zurück führte.

Der „Lofoten-Rudi-Preis“ für die weiteste Reise innerhalb eines normalen Urlaubs ging an



Stephan Lunau vergibt die Fahrtenpreise ...



... an „Ratokker“ mit Hartmut Pflughaupt



Dörte zeigt den neu gestifteten „Niederelbe-Preis“



Der „Lofoten-Rudi-Preis“ geht an Ralph mit Annette und Dörte (Fotos: Tomas Krause)

„Havkarlen“ von Ralph Rainsborough mit Dörte Stryi und Annette Damm als Mitseglerinnen für ihre Fahrt gegen den Wind nach Aalborg, durch den Limfjord, in einem Schlag nach Helgoland und zurück nach Wedel.

Den „Kommodore-Preis“ für die größte seemannische Leistung des Jahres ging an Britta und Jens Harms für ihre Rückreise mit der Fairby 396 „Lili“ von den Bahamas über die Azoren nach Portugal. Für alle Auszeichnungen gab es großen Applaus.

Wie versprochen wurde danach ein Nachtisch-Büfett eröffnet. Dörte und Ralph hatten sich mächtig ins Zeug gelegt und ein Kuchen- und Keks-Sortiment erster Güte aufgebaut. Trotz guter Sättigung zuvor war der Andrang groß. Ein köstlicher Abschluss eines insgesamt recht würdigen Jubiläumfestes.

Das Jubiläumsjahr startet im Vereinshaus der SVAOe

DIE JUGENDKUTTER „NEUMÜHLEN“ UND „TEUFELSBRÜCK“ WERDEN 50

Von Peter Mendt ■ Es kommt nicht häufig vor, dass Jugendboote ein solches Alter erreichen. Die Jugendabteilung meinte zu Recht, dass dieses Jubiläum gewürdigt werden müsse, und zwar mit mehreren Veranstaltungen im Laufe des Jahres. Zum Auftakt am Sonnabend, 30. März, war ein Plakat angefertigt worden, auf dem der Ablauf des Tages angekündigt wurde.

Der Vorsitzende Stephan Lunau und der Jugendleiter Sven Becker richteten Begrüßungsworte an die Schar der Gekommenen. Danach bekam Peter Mendt als ehemaliger Kuttersegler, Kutter-

führer, Admiral, Jugendleiter von 1968–1971 und Bestmann das Wort und referierte über die Sechzigerjahre und wie es damals auf den Kutter zuging (siehe auch den folgenden Beitrag).

Er berichtete über die damalige Jugendwandrutter-Flotte der SVAOe (fünf Kutter), wovon zwei Neubauten 1959 und zwei Neubauten 1969 entstanden und ausgemusterte Schiffe ersetzten. Peter nannte Zahlen über damalige Mannschaftsstärken (12–20 Jugendliche), Altersstrukturen (Mannschaften 14–19 Jahre, Kutterführer 18–21 Jahre) und zitierte die damals geltende Satzung der SVAOe. Er berichtete über die Kutterabende (wöchentlich), die so genannte 6. Mannschaft als Ausbildungsmannschaft für Einsteiger, die Winterarbeit (jedes Wochenende). Es gab einen reinen Mädchen- und reine Jungenkutter. Gemischt wurde nicht gesegelt. Er erwähnte auch die damalige Kooperation mit der Kirchengemeinde Osdorf des Vereinsmitglieds Pastor Dieter Schelhorn. Es gab Pflichtveranstaltungen (An- und Absegeln, alle Regatten) und eine Kleiderordnung für Kuttersegler zu besonderen Anlässen (Takelbluse weiß oder blau, Jeans blau). Fahrtgebiete waren vom Vorstand



Vorsitzender Rudolf Mager hält die Taufrede 1969



Wer erkennt sich wieder unter den Zuschauern?



*Peter Mendt trägt aus seinen Erinnerungen vor
(Foto: Jürgen Ruhl, Yacht Club Noris)*

im Sommer (Standard rund Fünen) vorgegeben. Kuttersportfeste gab es seit 1949 jährlich. Peter sprach auch von den Problemthemen der damaligen Zeit und nicht zuletzt von seemännischen Fehlleistungen. Die Kenterungen, das waren im Wesentlichen die seemännischen Fehlleistungen, wurden damals vor dem so genannten Kutterausschuss verhandelt. Das führte zu entsprechenden Maßnahmen.

Ausführlich beschrieben wurden die gemeinsamen Aktivitäten auf den Sommertouren. Dazu gehörten Geländespiele, Kutter-Einhandsegeln, Training des Kutter-Kenterns und Wieder-Aufrich-



Taufpatin Brigitte Mendt arbeitet am Vorsteven der „Neumühlen“

tens, Lagerfeuer, Wasserskifahren auf einem Bodenbrett hinter dem Kutter und festgeschriebene Elb- und Ostseetaufen aller Kuttersegler.

Auch über Aufsehen erregende Untaten der Kuttersegler wurde berichtet. Das waren z.B. grober Unfug oder auch die Verletzung vorgegebener Fahrtgebiete. So etwas kam ebenfalls vor den Kutterausschuss und wurde mit entsprechenden Konsequenzen geahndet.

Danach bekam Andreas Gustafsson, Jugendleiter von 1988 – 1994, die Gelegenheit, die Zeit nach den Sechzigern zu beleuchten. Er berichtete locker und launig über den zeitlichen Wandel aller von Peter Mendt genannten Punkte, der Veränderung der Fahrtgebiete, der seemännischen Fehlleistungen, auch des groben Unfugs etc. Sein Vortrag wurde ausgeschmückt mit schönen Dias vom Kuttersegeln, an die Leinwand geworfen mit einem Projektor. Das allein löste ein hörbares Staunen der Jugend aus.

Den Bogen zur heutigen Zeit spannte dann Sven Becker, Jugendleiter seit 2008. Er berichtete über den heute sehr guten Zustand der beiden Kutter, die einer werftseitigen Überholung 2014 und 2015 bei Wegener und 2018 bei Jensen unterzogen wurden.

Er zeigte sich sehr zufrieden über die Aktivitäten seiner derzeit nur einen Kutter-Mannschaft, die jetzt im Winter zwei Kutter aufarbeiten musste und dieses bewundernswert geleistet hat.

Dieser Sonnabendnachmittag war eine schöne die Start-Veranstaltung des Jubiläumsjahres der Jugendkutter „Neumühlen“ und „Teufelsbrück“. Aber das soll ja noch nicht alles gewesen sein!



Gratulation nach dem Taufakt, der Steven blieb heil



Abslippen mit Muskelkraft



Vor der Erstwasserung

Sven Becker sagte demgemäß die weiteren Termine des Jubiläumsjahres an: Hafenfest in der Anlage Alsterufer mit Wettpullen am Freitag dem 24. Mai um 19.30 Uhr. Segeln um den „Kutter-Generations-Race-Pokal“ mit Start und Ziel im Hamburger Yachthafen und anschließender Feier in der Tonne 122, voraussichtlich im September.

Näheres wird noch bekannt gegeben.

Ein ehemaliger Kutterführer und Jugendleiter erinnert sich

AUS DER BLÜTEZEIT DER JUGENDWANDERKUTTER

Von Peter Mendt ■ Am 22. Mai 1969 wurden die beiden neuen Jugendkutter „Neumühlen“ und „Teufelsbrück“ im Yachthafen in Wedel getauft. Taufpatinnen waren Barbara Lindemann geb. Rieck für die „T“ und Brigitte Rieck für die „N“, beides Töchter unseres angesehenen Vereinsmitglieds Heinz Rieck. Rudolf Mager, unser damaliger Erster, hielt die Rede für den Vorstand. Kutterführer waren Christian Schlott für die „N“ und Ulrich Dahm für die „T“. Die beiden Kut-



„Neumühlen“ in ihrem Element (Fotos: SVAOe-Archiv)

ter wurden mit menschlicher Kraft, Hand über Hand, dem nassen Element zugeführt. Anschließend gab es Würstchen und Kartoffelsalat für die große Taufgesellschaft.

„N“ und „T“ waren DSV-Einheitsklasse-Jugendwanderkutter (JWK) und wurden auf der Werft Ernst Burmester in Bremen-Burg gebaut. Für die Bauzeit waren Teams organisiert, die alle 14 Tage nach Bremen fuhren. So konnten Fehler sofort erkannt, beanstandet und zügig nachgebessert werden. Der Transport nach Wedel wurde über die Landstraße organisiert. Die Abnahme erfolgte mit nur kleinen Mängeln.

Die SVAOe-Jugendabteilung segelte in den Sechzigern insgesamt fünf Jugendkutter: „Helgoland“ (ein Marinekutter), die alte „N“ und die alte „T“ (beides so genannte HJ-Kutter aus der Zeit vor dem 2. Weltkrieg, die Ende 1968 verkauft wurden) sowie die „Scharhorn“ und die „Oevelgönne“, zwei JWK-Neubauten, die 1959 auf der Werft Martin v. Cölln in Finkenwerder gebaut worden waren.

Die „SH“ und die „Oe“ waren die ersten nach dem Entwurf unseres Mitglieds Schiffbau-Ingenieur Hans-Peter Hülsen gebauten Jugendwanderkutter. Beide segelten sehr erfolgreich

<h2 style="text-align: center;">MESSBRIEF</h2> <p style="text-align: center;">für JUGENDKUTTER des D.S.V.</p> <p style="text-align: center;">JUGENDHÄNDERKUTTER (JWK) MARINENKUTTER KL. II (KII)</p> <p style="text-align: center;">1/4 Unterzeichnung: Nr. Unterzeichnung: Nr.</p>		<p>Leichter Fock (LFW)</p> <p>Vorliek: LEV: 4,36 m Achterliek: LEA: 4,06 m Unterliek: LEU: 2,99 m</p> <p>Fock I</p> <p>Vorliek: FV: 4,34 m Achterliek: FA: 4,02 m Unterliek: FU: 2,90 m</p>	<p style="text-align: center;">SEGELMASSE</p> <p>Großsegel</p> <p>Vorliek: GV: 2,08 m Goffenliek: GG: 5,20 m Achterliek: GA: 2,30 m Unterliek: GU: 3,19 m Diagonale (Klau-Schoot) GD: 4,52 m</p>	<p>Besän</p> <p>Vorliek: BV: 1,90 m Goffenliek: BG: 4,39 m Achterliek: BA: 5,20 m Unterliek: BU: 3,19 m Diagonale (Klau-Schoot) BD: 3,50 m</p>
<p>NAME DES BOOTES: <u>Teufelsbrück</u></p> <p>EIGNER: <u>Segler-Vereinigung Altesa Cere</u></p> <p>ANSCHRIFT: <u>2 Hamburg 52</u> <u>Cerelegänne 10</u></p> <p>VEREIN: <u>S. V. A. Oe</u></p> <p>HEIMATHAFEN: <u>Wedel</u></p> <p>BAUWERFT: <u>Burmeister</u></p> <p>BAUJAHR: <u>1969</u></p>				<p>ERKLÄRUNG DES ERBAUERS</p> <p>Ich erkläre, daß ich Erbauer dieses Jugendkutters bin. Mir sind die für diese Klasse erlassenen Vorschriften bekannt, ich versichere, daß ich beim Bau dieses Kutters die erlassenen Vorschriften nach bestem Wissen und Können beachtet habe und dieser Kutter den gestellten Anforderungen entspricht.</p> <p>Yacht- und Bootswerft Burmeister 282 Bremen-Burg Telefon 0330 44. 40. Postfach 228 28001 Wedel</p> <p>Stempel: </p>
<p style="text-align: center;">RUMPF-MASSE</p> <p>Länge d. Alles L_A: <u>3,540</u> m</p> <p>Breiten gemessen an Ok-Dallbord u. Uk-Rundselbord:</p> <p>Am Spiegel B-0: <u>1,439</u> m Auf Konst.-Spd. 6 B-6: <u>2,139</u> m Auf Konst.-Spd. 10 B-10: <u>1,658</u> m</p> <p>Tiefe auf Konst.-Spd. 6 von Ok-Kiel bis Ok-Rundselbord T: <u>0,526</u> m</p> <p>Höhe des Spiegels mittschiffs von Ok-Spiegel bis Uk-Kiel H: <u>1,540</u> m</p> <p>Schwertradius SR: <u>1,240</u> m Schwertbreite SB: <u>0,975</u> m</p> <p>Abstand d. Drehpunkts d. Schwerthebels bis Mitte Griff (KIIK) SH: <u>0,526</u> m</p> <p>Ruderbreite bzw. Ruderflossbreite RB: <u>0,405</u> m Ruderflossradius (JWK) RR: <u>1,540</u> m Ruderliefe unter Kiel (NIIK) RT: <u>0</u> m</p> <p>Gewicht ohne Ausrüstung <u>1,190</u> kg</p>				<p>ERKLÄRUNG DES VERMESSERS</p> <p>Ich bescheinige hiermit, daß ich diesen Kutter nach den erlassenen Vorschriften gemessen und die Zeichnungen gefertigt und für richtig befunden habe.</p> <p>• 0 5 7 Rüdiger Schneiderholl Vermesser D.S.V.</p> <p>Stempel: </p> <p>Datum: <u>23.3.1992</u> Unterschrift: <u>[Signature]</u></p>
				<p>BESITZWECHSEL-ERKLÄRUNG</p> <p>Ich erkläre, daß ich an diesem Kutter keine Veränderungen vorgenommen habe, die gegen die Vorschriften dieser Klasse verstoßen.</p> <p>Datum: Unterschrift:</p> <p>Neuer Eigener:</p> <p>Anschrift:</p> <p>Name des Bootes:</p> <p>Verein:</p> <p>Eingetragene: <u>Stau</u> den <u>24.4.</u> Nr. <u>1528</u></p> <p>Stempel: </p>

Messbrief der „Teufelsbrück“

und bewährten sich in hohem Maße in der Praxis, sodass der Riss vom DSV übernommen und zur Einheitsklasse erklärt wurde. Alle weiteren Kutter-Neubauten gehörten dieser Einheitsklasse an. Zunächst gab es nur Holzrumpfe. In späteren Jahren wurden auch Kunststoffrumpfe auf Kiel gelegt. Insgesamt wurden über 40 JWK gebaut. Zur Blütezeit der JWK waren knapp 20 allein auf der Elbe unterwegs, eine wahre Erfolgsgeschichte ihres Konstrukteurs Hans-Peter Hülsen. Die Finanzierung der Neubauten erfolgte über Spenden.

Die Crew bestand damals aus jeweils ca. 20 Jugendlichen. Diese Zeiten sind vorbei. Heute haben wir nur einen Kutter in Fahrt. Für den zweiten hofft man in naher Zukunft eine Mannschaft zusammenstellen zu können. In den anderen Elbvereinen verlief die Entwicklung ähnlich wie bei uns.

Schon 1949 fand das erste Kuttersportfest statt. 1989, zum 40. Jubiläum, wurde zusätzlich zu einem Ehemaligen-Treffen eingeladen, das überaus große Resonanz auslöste. Aus allen norddeutschen Kutterstandorten kamen begeisterte frühere Kuttersegler und -seglerinnen zum Segeln und Feiern. Von der SVAOe wurden seither mehrere Oldie-Treffen organisiert. Es gab immer eine große Beteiligung, auch über Hamburgs Grenzen hinaus. Immer wieder wurde gesagt, dass das Kuttersegeln alle Kuttersegler nicht unwesentlich geformt habe und auch auf dem späteren Lebensweg hilfreich war. Vermittelt wurden neben Seemannschaft und handwerklichen Fähigkeiten während der Winterarbeit im Wesentlichen auch soziales Denken, Kameradschaft, Teamfähigkeit, Toleranz und ein gewisses Maß an Leidenschaft.

Diese Erfahrungen lassen wünschen, dass die Ausbildung auf Kuttern ein fester Bestandteil des Ausbildungskonzepts der SVAOe bleibt.

Die SVAOe hat viele treue Mitglieder DIE EHRUNG DER JUBILARE

GAN ■ Vereine sind eigentlich auf eine lange Mitgliedschaft angelegt. Das trifft in Sonderheit auf Segelvereine wie die SVAOe zu. Die Jüngsten sollen an das Segeln herangeführt werden, Bootsbeherrschung lernen und Regattaerfahrung sammeln. Das alles soll eine lebenslange Begeisterung für das Segeln wecken. Von der Jugend erhofft man sich, dass sie für ihren Sport brennt, sich mit starken Gegnern misst, Ehrgeiz entwi-

ckelt, die Leistung verbessert, unterschiedliche Bootstypen erkundet und überhaupt die ganze Freude am Segeln und an der Kameradschaft erfährt. Erwachsen geworden können Segler dann nicht mehr von ihrer Leidenschaft lassen, frönen ihr jeder und jede auf jeweils eigene Art, geben ihr Wissen an die Jüngeren weiter und übernehmen, so sollte es wenigstens sein, Aufgaben in der Vereinigung, damit diese weiter funktionsfähig und attraktiv bleibt. Im Alter, wenn die Kräfte nicht mehr alles hergeben, betreiben viele ihren Sport in eingeschränkter Form oder zumindest nehmen sie Anteil und interessieren sich für das Geschehen der Aktiven.

So wenigstens ist der Idealfall. Nicht allen gelingt es, ihr Leben dauerhaft so wie beschrieben einzurichten. Häufig wird auch der Lebensmittel-




WEGENER JACHTWERFT

IHRE YACHT IN
GUTEN HÄNDEN

NEUBAU · REPARATUR · RESTAURIERUNG · WINTERLAGER

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



25 Jahre: Michael Rolle



25 Jahre: Dr. Michael Slevogt



25 Jahre: Dr. Klaus Pauly



25 Jahre: Michael Rüter



25 Jahre: Dr. Johannes Rüter



25 Jahre: Inken Lippek



50 Jahre: Otto Abegg



50 Jahre: Jürgen Kröger

punkt an einen anderen Ort verlegt. Aber selbst dort halten einige ihre Mitgliedschaft aufrecht und verfolgen, was in der Heimat abläuft. Erinnerungen, Freundschaften und Kameradschaft sind große Bindungskräfte. Nicht zuletzt stützt eine lange Vereinszugehörigkeit die Mittel, die den gemeinschaftlich betriebenen Sport möglich machen. Kein Wunder, dass jeder Verein, in unserem Fall die SVAOe, langjährige Mitgliedschaften ehrt und somit zeigt, dass die Treue anerkannt wird.

Am Freitag, 23. März, fand die diesjährige „Ehrung der Jubilare“ statt. Der Vorstand hatte 15 Mitglieder eingeladen, die bis zu diesem Tag 25 oder 50 Jahre der SVAOe und dem schwarz-gelben Ständer zugehörig waren. Zehn von ihnen konnten es einrichten zu kommen, meist mit Angehörigen. Der Ältestenrat, der seit einigen Jahren die Organisation übernommen hat, war natürlich größtenteils vertreten sowie Mitglieder des Vorstands, das Kommodore-Ehepaar und ein paar andere, die gerne dabei sein wollten. Insgesamt füllten gut 50 Menschen den Saal im Vereinshaus bei locker verteilten Tischen.

50 Jahre in der SVAOe: Otto Abegg, Wolfgang Keweloh (n.a.), Jürgen Kröger, Peter Maylandt, Dr. Gerhard Meyer-Gerhards (n.a.), Eggert Schütt.

25 Jahre in der SVAOe: Michael Rolle, Jörg Weiberg (n.a.), Stephan Thiele (n.a.), Dr. Michael Slevoigt, Dr. Klaus Pauly, Inken Lippek, Michael Rüter, Dr. Johannes Rüter, Swantje Jacobsen (n.a.).

Der Vorsitzende Dr. Stephan Lunau begrüßte die Gekommenen mit freundlichen Worten und bedankte sich bei den Jubilaren für ihre Treue. Die Tische waren von der Festlotsin und ihren Helfern einladend eingedeckt. Zum Knabbern und gegen den allergrößten Hunger standen Schalen mit Brot, Quark und Rohkoststücken bereit. Natürlich gab es Sekt und Saft. Die Stim-



50 Jahre: Peter Maylandt



50 Jahre: Eggert Schütt (Fotos: Hartmut Pflughaupt)

mung war erwartungsvoll. Es war vorgesehen, dass die seglerischen Leben der zu Ehrenden wechselnd von Mitgliedern aus Ältestenrat und Vorstand gewürdigt werden sollten. Doch gleich der erste in der Reihe, Michael Rolle, machte es anders. Er beschrieb seine Beziehung zur SVAOe selber. Das war ein munterer Auftakt. In Kassel zu Hause und seit seinem zehnten Lebensjahr dem Wassersport verbunden, hatte er nie auf Binnenseen segeln wollen. Ihn zog es an die Küste und er fand zur SVAOe. Sein Segelleben weist beachtliche Höhepunkte auf, z.B. die Teilnahme am Silverrudder.

Hier können nun nicht alle Lebensgeschichten der Jubilare nachgezeichnet werden. Es

kamen erstaunlich vielfältige Verläufe am, auf und mit dem Wasser und dem Segeln zutage. Die Laudatoren machten ihre Sache abwechslungsreich und dem Anlass angemessen, nicht zu ausführlich, aber doch ausführlich genug, dabei immer locker, mit Anekdoten und Geschichten versetzt. Eggert Schütts „Bornholmer Banane“ war eine davon. Auch aus dem Publikum gab es Zwischenbemerkungen und natürlich viel Beifall und Gelächter. Stephan Lunau überreichte jedem männlichen Jubilar einen Clubschlips (Inken, die einzige Dame, ging leer aus; da hätte man sich etwas einfallen lassen sollen.) und allen die silberne oder goldene Anstecknadel.

Zwischendurch wurden Platten mit belegten Broten aufgetragen. Nicht nur die Sinne, auch die Mägen wurden zufriedengestellt. Man konnte feststellen, dass alle den Abend genossen. Es war eine würdige Veranstaltung, keineswegs eine Pflichtübung.

Die Mitgliederversammlung im März

VERTRAUEN IST GUT, KONTROLLE IST BESSER

GAN ■ Gut 30 Mitglieder fanden am 19. März den Weg ins Clubhaus, um zu hören, was es Neues gibt und um von Hartmut Pflughaupt etwas über Vorteile und Risiken elektronischer Navigation zu erfahren. Wie immer war diese Mitgliederversammlung ein Gewinn. Erfreulicherweise waren wie immer auch seltener gesehene Gesichter zu sehen.

Der Vorsitzende Stephan Lunau begrüßte die Gekommenen, nachdem die meisten erstmal ein Getränk zu sich genommen und bei den ansprechend angerichteten Platten zugehört hatten.



Hartmut Pflughaupt: Elektronische Navigation und ihre Tücken (Foto: Nietsch)

Punkt eins der Tagesordnung war die Bekanntgabe der Besetzung der Ausschüsse nach der Neuwahl der Obleute im Februar. Dabei ergab sich nicht viel Neues. Stephan erklärte, dass alle bisherigen Ausschussmitglieder ihre bisherigen Aufgaben weiter behalten mit Ausnahme von zwei Wechseln im Ausschuss für Navigation und Fahrtensegeln. Dr. Lutz v. Meyerinck wird das Ressort Schifffahrtsrecht und Lars Hauschildt Yacht- und Bootsbau übernehmen.

Weiterhin berichtete Stephan über die sog. „Alsterrunde“, eine Informationsveranstaltung der Wasserschutzpolizei. Ab sofort ist das Magnetangeln auf der Alster verboten. Zu viele Sprengkörper aus dem Zweiten Weltkrieg liegen noch im Grund. Die Polizei sollte umgehend benachrichtigt werden, wenn dieses Angeln beobachtet wird. Die Gefahr einer Explosion ist zu groß. Die Polizei weist ferner auf die korrekte Lichterführung auf der Alster bei Dunkelheit hin. Außerdem wurde berichtet, dass ein Wasserrettungszentrum gebaut werden wird, das die Feuerwehr betreiben soll. Hier wird allerdings noch viel Wasser die Alster hinunterfließen, bis das Zentrum in Betrieb gehen wird. Michael Evensen verschickte eine „Kleine schriftliche Anfrage“ an

den Senat, deren Antwort im Wesentlichen mit dem Spruch zusammenzufassen ist: „Die Nacht ist schwarz, die Löwen lauern, es wird hier noch sehr lange dauern.“

Unsere Jugendwanderkutter „Teufelsbrück“ und „Neumühlen“ sind im Mai 1969 bei der Burmester-Werft in Bremen-Burg fertiggestellt und getauft worden, werden also jetzt 50 Jahre alt. Sie sind dank des Jugendleiters und der Jugendabteilung Einsatz in sehr gutem Zustand. 2019 ist für sie ein „Jubiläumsjahr“. Ein Programm wird noch bekannt gegeben.

Stephan wies auf das Gründungsfest am 5. April hin und bat um rege Beteiligung.

Der „inoffizielle Teil“ wurde von Hartmut Pflughaupt bestritten. Er ist uns allen nicht nur als unermüdlicher Arbeiter für die Webredaktion, sondern auch für die Technik im Clubhaus und für diverse Sonderaufgaben bekannt. Beruflich ist er seit über 30 Jahren mit dem Verkauf und der Installation von Yachtelektronik befasst. Er kennt also alle Vorteile und Risiken dieser Technik und die Zuhörer warteten gespannt auf seinen Beitrag. Den stellte er unter das Motto „Vertrauen

ist gut, Kontrolle ist besser.“, eigentlich Lenin zugeschrieben, aber für vieles zutreffend.

Hartmut stellte viele Fragen: Was kann man alles haben? Was kann man alles kalibrieren? Wie schnell bin ich? Wie tief ist es? Wohin fahre ich? Wo bin ich? Wer ist in meiner Nähe? Woher weht der Wind? Als Antwort auf diese Fragen schüttete er das Füllhorn seiner Erfahrung aus. Zu jedem Thema führte er die verschiedenen technischen Möglichkeiten, die Fehlerquellen, die Einstellungsmöglichkeiten, die Fremdeinwirkungen und die Einsatzgrenzen vor. Es gab wohl keinen Eigner unter den Zuhörern, dem nicht bewusst wurde, dass er noch viele Lücken bezüglich seiner Bordelektronik hat. „Steckst Schiet rin, kümmt Schiet rut“, sagte Hartmut.

Zum Schluss widmete sich Hartmut den Seekarten, und zwar den elektronischen wie denen auf Papier, denn beide basieren ja auf denselben Vermessungen. Er demonstrierte an verschiedenen Beispielen, wo Tiefenangaben an einigen (weniger befahrenen) Stellen noch auf Handlotungen und deren Lage auf Kreuzpeilungen beruhen. Das BSH gebe z.B. an, dass die



JENSEN
Bootsbau **WERFT**
aus
Meisterhand

JETZT
Hamburger
Yachthafen

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

Positionsgenauigkeit bei Wassertiefen kleiner 60 Metern ± 5 m bis ± 8 m bei 95% aller Angaben betrage. Somit sind 5% aller Positionsangaben ungenauer. Das gibt zu denken. Als drastisches Beispiel führte Hartmut die Grundberührung seines eigenen Bootes an, bei der die GPS-Position des Schiffs und die in der Karte eingetragene Lage des getroffenen Steins um ca. 50 Meter auseinanderlagen. Es ist also dringend angeraten, in schwierigen Gewässern der GPS-Position nicht höhere Genauigkeit beizumessen, als wenn die Ortsbestimmung mit herkömmlichen Mitteln erfolgt wäre und Vorsicht walten zu lassen..

Die Teilnehmer der Versammlung hatten zunächst noch allerlei am Tresen zu erörtern. Dann gingen sie nachdenklich nach Hause.

Die Altjunioren und das Trinkwasser

EIN LEHRREICHER AUSFLUG ZU HAMBURG WASSER

Von Peter Kaphammel ■ Der Betriebsingenieur Sascha Jensen, Wasserwerke Bereich Mitte/Ost, hatte diesen Besuch ermöglicht. Die Führung selber übernahm Herr Althoff, der uns mit Elan und Überzeugung die Herstellung unseres Hamburger Trinkwassers nahe brachte.

In der zentralen Leitwarte für das Leitungswassernetz erfuhren wir, wie es zur Entwicklung des Wasserrohrnetzes in Hamburg kam.

Nachdem bis in den Beginn des 19. Jahrhunderts sowohl das Trinkwasser aus der Elbe und den Fleeten entnommen wurde als auch das Abwasser in Elbe und Fleete eingeleitet wurde, erkannten die Stadtväter die unhygienischen Zustände und beauftragten den englischen Ingenieur William Lindley, der ein neuzeitliches

Hamburger Trinkwassernetz entwarf und umsetzte. Nach dem großen Brand 1842 entstand ein Plan zum Wiederaufbau der Stadt, in den sich 1843 der erste Sielplan für Hamburg einfügte. 1844–1848 wurde unter Lindleys Leitung die Stadt-Wasserkunst (Trinkwassergewinnung) in Rothenburgsort erbaut. Das war ein großer Schritt voraus, verhinderte jedoch nicht den Ausbruch der Cholera-Epidemie 1892. Erst danach begann man, auf die Entnahme von Wasser aus der Elbe zu verzichten und ging zur Grundwasserentnahme über.

In den 16 Wasserwerken Hamburgs wird heute jeweils aus in der Nähe befindlichen Brunnen Grundwasser entnommen, das durch das Durchströmen des Untergrunds bereits vorgereinigt ist. Dem Rohwasser wird zunächst Sauerstoff zugesetzt. Bei diesem Vorgang und dem Versprühen des Wassers verflüchtigen sich Kohlensäure und Schwefelwasserstoff. Das Rohwasser trübt sich ein, Eisen und Mangan oxidieren, flocken aus und werden mit großen Filtern extrahiert. Dann wird eine geringe Menge Chlor beigelegt, um mikrobielle Verunreinigungen zu vernichten.

Auf dem Rothenburgsorter Gelände ist auch das Wasserlabor beheimatet. Hier wird mittels kontinuierlicher Beprobung die Qualität des Hamburger Wassers überwacht. Dies gilt sowohl für das Rohwasser als auch für das Trinkwasser. Gesamt 61000 Wasserproben werden zwischen Wasserförderung und dem Verbraucher abgenommen und analytisch nach 150 Parametern untersucht. Ferner existieren 27 Regel-Messstellen.

Vom Haupt-Pumpwerk in Hamburg-Rothenburgsort oder von den einzelnen Wasserwerken direkt wird das nun freigegebene Trinkwasser in das ca. 5400 km lange Rohrleitungsnetz zu den Verbrauchern geschickt. Dieses geschieht bei ei-



Treffen vor Hamburg Wasser, Billhorner Deich 2



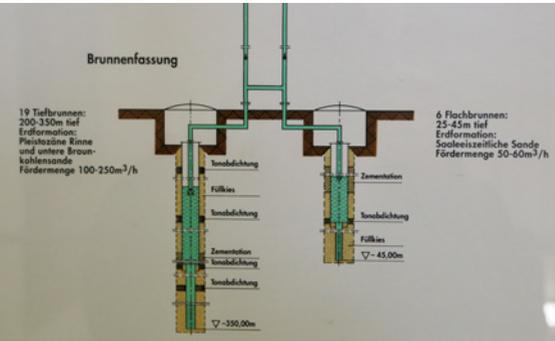
Herr Althoff erklärt uns das Hamburger Wassernetz



In der (fast) vollautomatischen Schaltwarte



Belüftung des Brunnenwassers



Schematischer Brunnenaufbau



Einer will es ganz genau wissen



Dabei ist es so einfach zu verstehen



In der Pumpenstation



Jeder muss das köstliche Nass probieren



Gruppenbild mit Rohrleitungen (Fotos: Tomas Krause)

ner Temperatur von +10 bis +11 Grad C und mit ca. 2–7 bar, d.h., das Wasser erreicht etwa den 4. Stock jedes Hauses ohne weitere Förderpumpen.

Insgesamt wird eine mittlere Tagesmenge von 295000 m³ gefördert. Pro Einwohner und Tag werden im Mittel 139 Liter Trinkwasser verbraucht. Gesteuert werden die Pumpleistungen je nach Tagesbedarf automatisch und durch die „Zentrale Leitwarte“ Rothenburgsort. Die Gesamtumstellung auf Brunnen war 1964 abgeschlossen.

Es wurden uns noch viele hochinteressante Zahlen über Wassergewinnung, -behandlung, -transport und -verbrauch vermittelt. Uns wurde deutlich, was für ein ungeheurer und verantwortungsvoller Aufwand dahinter steckt, eine

Millionenstadt wie Hamburg kontinuierlich mit sauberem Trinkwasser zu versorgen. Wir waren beeindruckt.

Abschließend gab es im Mitarbeiter-Casino ein leckeres Mittagessen, sodass wir das Erlebte diskutieren konnten. Herr Althoff und der Betriebsingenieur Herr Jensen gaben dazu noch weiteren Input für die vielen noch offenen Fragen.

Ein gelungener Ausflug der Altjunioren.

REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE

Nun also doch: „Wir“ sind drin und wünschen unserem Team viel Erfolg!

DIE SVAOE-SEGELBUNDESLIGA-KAMPAGNE 2019

Von Max Bischof ■ Die SVAOe hat sich für die Teilnahme an der Segelbundesliga-Saison 2019 qualifiziert. Eine Gruppe von Mitgliedern wird diese Chance wahrnehmen und damit für die SVAOe etwas Neues ausprobieren.

Wie bereits in der Januar/Februar Ausgabe der SVAOe Nachrichten berichtet, hat die Crew der J/70 „Tinto“ um Steuermann Till Pomarius die SVAOe im vergangenen Herbst auf der Pokalregatta der deutschen Segelbundesliga vertreten. Durch die Beteiligung an dieser Regatta können sich Segelvereine für die Teilnahme an der zweiten Segelbundesliga qualifizieren. Das Ergebnis im Mittelfeld reichte zu dem Zeitpunkt leider nicht für die Qualifikation aus. Durch das Zurücktreten von mehreren Teams aus der zweiten Segelbundesliga ist die SVAOe durch ein Nachrückverfahren aber nun doch qualifiziert.

Die Nachricht über die Qualifikation erreichte uns kurz vor dem Meldeschluss (1.4.2019) für die Regattaserie. Deswegen musste sehr kurz-



Die „Tinto“-Mannschaft als Vertreter der SVAOe auf dem DSL-Pokal im November (Foto: Deutsche Segel-Bundesliga)

frühestens innerhalb einer Woche die Frage geklärt werden, ob die SVAOe teilnehmen möchte, wie dies finanziert werden kann und wie die SVAOe-Bundesligakampagne gestaltet werden soll. An dieser Stelle möchten wir uns ganz herzlich beim Vorstand und unserem Vorsitzenden Stephan Lunau für ihren Einsatz für das Projekt und das Vertrauen in uns bedanken.

Um die Kampagne auf die Beine zu stellen, hat sich eine Planungsgruppe aus aktiven J/70-

SeglerInnen der SVAOe zusammengefunden, da die Segelbundesliga ebenfalls diesen Schiffstyp nutzt. Max Bischof wurde als „Team-Manager“ von der Gruppe gewählt. Der Begriff „Team-Manager“ stammt von der Segelbundesliga und bezeichnet die Person, die als Ansprechpartner für die Segelbundesliga im jeweiligen Verein agiert. Max wird somit auch die Schnittstelle zwischen SVAOe und Kader bilden und Ansprechpartner sein für alle Mitglieder, die Interesse an der Se-



Seemann

& Söhne

Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG

Schenefeld
Dannenkamp 20
22869 Schenefeld
Tel.: 8660610

Blankenese
Dormienstraße 9
22587 Hamburg
Tel.: 866 06 10

Rissen
Ole Kohdrift 4
22559 Hamburg
Tel.: 81 40 10

Groß Flottbek
Stiller Weg 2
22607 Hamburg
Tel.: 82 17 62

www.seemannsoehne.de

**Bestellungen
aller Art und
Bestattungsvorsorge**

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

gelbundesligakampagne haben. Der SVAOe-Bundesligakader stellt eine Crew-übergreifende und vereinsweite Initiative von SeglerInnen dar und ist offen für alle interessierten Mitglieder. Dies folgt dem Konzept der Segelbundesliga, dass der Vereins-Segelbundesligakader den teilnehmenden Verein repräsentieren soll.

Die Segelbundesliga ist aus unserer Sicht eine sinnvolle Ergänzung zu dem bestehenden Angebotsportfolio der SVAOe. Im Junioren- und jungen-Erwachsenen-Bereich segeln viele Mitglieder sportliche kleine Kielboote auf Einheitsklassenregatten. Seit vielen Jahren besteht um die Vereinsschiffe „Juelssand“, „Hungrier Wolf“ und „Luv“ sowie die private J/70 „Tinto“ eine Gruppe von mindestens 30 engagierten Mitgliedern. Bei mehr als zehn gesegelten nationalen und internationalen Regatten pro Saison wurde in diesem Bereich über die Jahre viel Kompetenz und Erfahrung aufgebaut. Die Segelbundesliga ist in Deutschland zurzeit das Format, in dem auf höchstem Niveau Kielbootregatten veranstaltet werden. So findet man hier auch eine Auswahl der aktuell besten und aufstrebendsten Segler Deutschlands wieder. Es ist folglich sehr reizvoll, ein Allstars-Team aus unseren Mitgliedern zu bilden, um die SVAOe bei dieser Regattaserie zu vertreten. Sicherlich werden wir nach der ersten Saison das Projekt kritisch hinterfragen müssen und uns gemeinsam ansehen, ob die Vorteile dieses Projekts den finanziellen und organisatorischen Aufwand für die SVAOe rechtfertigen.

Bis dahin werden wir unser Bestes geben. Wir werden neben dem Team, welches tatsächlich zu den Regatten fährt, auch eine Trainingsgruppe aufbauen und so eine bessere Anbindung des Kielbootbereichs an die Kutter- und Jollensegler

ermöglichen. In benachbarten Vereinen wie MSC, BSC und NRV konnten wir bereits beobachten, wie eine tolle Gruppendynamik und erfolgreiche Projekte entstanden sind. Diese Vision möchten wir hiermit anstoßen und versuchen, sie auch für die SVAOe umzusetzen.

Im Mai wird das SVAOe-Bundesligateam an den ersten beiden „Spieltagen“ in Starnberg und Konstanz teilnehmen. Derzeit bereiten sich Till Pomarius, Christian Warnecke, Ole Wittenberg und Max Bischof auf den ersten Spieltag vor.

Wir rufen alle SVAOe-Mitglieder und -Freunde auf, die spannenden Segelbundesliga-Ereignisse auf <https://segelbundesliga.de/> zu verfolgen. Dort finden Sie auch alle Termine.

Die Rupenhorn-Regatta für Kielboote und Jollenkreuzer nach Yardstick und die Berliner Meisterschaft der J/24 am 13.–14.April

SVAOE-KLASSENFAHRT ZUM WANNSEE

Von Till Pomarius ■ Warum machen sich 22 junge Menschen mit fünf Schiffen aus Hamburg auf den langen Weg nach Berlin? Die Wettervorhersage mit 9 Grad und Regen war es jedenfalls nicht. Vielmehr lädt alljährlich ein kleiner Segelclub von der Oberhavel für ein sagenhaft günstiges Meldegeld in Höhe von 40 Euro zur Regatta für J/24, J/70 und Yardstick-Schiffe: der Klub am Rupenhorn.

Zwei Tage mit 6 Wettfahrten für die J/24 und 12 Wettfahrten für die J/70 mit Böen bis zu 15 Knoten forderten das Können der Crews. Der Wannsee ähnelt der Alster und bietet selten eine konstante Windrichtung. Dazu kommen noch die



Die Teilnehmerinnen der „Klassenfahrt“ (Foto: Tania Tammling)

Flussschiffe, die stur Kurs halten und denen tunlichst auszuweichen ist!

„Hungriger Wolf“ bot im Feld der J/24 eine sensationell gute Leistung und dominierte das Feld mit Ergebnissen, die nicht schlechter als Platz drei ausfielen. Auf Platz drei insgesamt fand sich die J/70 „Tinto“ am Ende des ersten Tages wieder, die nur gegen zwei Segelbundesligateams den Kürzeren zog. „Juelssand“ und „Albis“ (die neue J/70 um Steuerfrau Tania) konnten am ersten Tag gute Ergebnisse im Mittelfeld erzielen.

Der Sonntag sollte dann zeigen, welche Crew die gute Leistung des Vortages verteidigen konnte. Hier schlug die Stunde von „Hungriger Wolf“, der bei Niesel und eisigem Wind nach einem dritten Platz bereits so viel Vorsprung

hatte, dass er im 6. und letzten Rennen nicht mehr antreten musste. Während „Juelssand“ und „Albis“ ebenfalls schöne Leistungen zeigten, wollte „Tinto“ wohl zurück in den Winterschlaf. Am Ende des Tages standen respektable Platzierungen auf der Tafel und die Verkündung der Ergebnisse wurde dominiert vom Verlesen der SVAOe-Ergebnisse. Der Klubraum des KAR war bis in die letzte Ecke gefüllt, denn das Beste kommt hier immer zum Schluss: ein Kuchenbüfett mit Umfang und Güte, dass selbst Kuttersegler Ihre Freude hätten!

Herzlichen Glückwunsch zum Gewinn der Berliner Meisterschaft 2019 an „Hungriger Wolf“!

Unter dem Stander der SVAOe nahmen teil: „Hungriger Wolf“ (Damm, J/24), Platz 1; „Juelssand“ (Hatje, J/24), Platz 5; „Tinto“ (Pomarius,

J/70), Platz 4; „Albis“ (Tammling, J/70), Platz 6; „Just for fun“ (Thiermann, J/70), Platz 8.

Es folgen die Berichte einzelner SVAOe-Boote auf dieser Regatta. Bitte nicht daran stören, dass sich einiges wiederholt. Die „Klassenfahrt“ ist ein Beispiel, was für ein leistungsstarker Kern von Seglerinnen und Seglern und was für ein Gemeinschaftsgefühl sich bilden können, wenn gleiche und ähnliche wettbewerbsfähige Boote zur Verfügung stehen (Red.)

Berliner Meister 2019 der J/24

„HUNGRIGER WOLF“ HAT ES GESCHAFFT

Von Moritz Böök ■ Am 13. und 14. April trat das Team von „Hungriker Wolf“ zur Berliner Meisterschaft der J/24 an. Berlin empfing uns mit 0 bis 5 Grad Celsius bei leichtem Schnee und Regen. Also noch schnell das Boot ins Wasser kranen, den Mast stellen und dann nichts wie ab in die warme Wirtschaft direkt am Hafen. Glücklicherweise wurde uns kurzfristig eine Unterkunft im Klub am Rupenhorn (KAR) angeboten – für ein entspanntes Frühlings-Wochenende im Zelt war es dann doch etwas zu frisch.

Erster Wettfahrttag

Der Wannsee liegt einige Kilometer vom Hafen des Klub am Rupenhorn entfernt. Auf der Havel ging es vorbei an Grau- und Silberreihern Richtung Süden. Die Anreise war gemütlich. In rund 45 Minuten gelangten wir erst unter Motor, später unter Spi zum Regattagebiet. Einzelne Schneeflocken begleiteten uns spielend im Wind. Wir waren voller Vorfreude auf diesen eisigen



Am Sonnabend auf dem Weg zum Regattagebiet

Segeltag. Beim Segeln schützten uns warme Socken, Mütze, Handschuhe, Underlayer, Midlayer und Fleece nur bedingt vor der Kälte. Als nach



Zufrieden nach dem ersten Regattatag



Am Sonntag Regen auf dem Weg zum Regattagebiet
(Fotos: Thorsten Paech)

ca. 25 Halsen allen wieder warm geworden war, machten wir uns mit den Bedingungen vor Ort vertraut. Wir fanden uns schnell zurecht, da wir



Glückliches Team von „Hungrier Wolf“: v.l. Moritz Böök, Fabian Damm, Thorsten Paech, Jannik Dühren, Jonas Lyssewski (Foto: Luise Boehlich)

das Regattagebiet bereits aus dem letzten Jahr kannten. In der darauffolgenden Startvorbereitung maßen wir mehrfach die Windrichtung, Start- und Ziellinie wurden gepeilt, die Gates vermessen und natürlich auch die Konkurrenz begrüßt und unter die Lupe genommen.

Im Regatta-Modus sind die Verantwortungsbereiche an Bord klar verteilt. Dabei ist die Informationsweitergabe für eine gute Taktik das A und O: Jeder hält Augen und Ohren offen und liefert alle relevanten Informationen an unseren Taktiker. Dazu gehören Windböen, Dreher, Aktionen anderer Boote, unsere Kurse und alle situationsrelevanten Infos. Dieses Netz an Informationen bildet die Basis für die taktischen Entscheidungen. Auf einem Revier wie dem Wannensee entscheidet häufig das Finden und Nutzen der richtigen Windfelder und -dreher über Sieg oder Niederlage.

Sehr skurril und für andere unterhaltsam: Ein 60 Grad-Dreher auf der Kreuz sorgte für eine ruppige Wende und bei allen, die nun in Lee auf der Kante saßen, für nasse Füße. Hier profitierte „Juelssand“ direkt hinter uns und nutzte den Dreher für eine schnelle Wende. Soviel also zum frühen Erkennen und Einschätzen der Winddreher.

Für den ersten Wintersport- äh... Wettfahrttag waren vier Rennen angesetzt. Wir segelten sehr erfolgreich bei winterlichen Bedingungen. Mit gefrorenen Fingern und eiskalten Ohren freuten wir uns über jedes Manöver, das etwas Bewegung und Wärme versprach. Schlussendlich setzten wir uns in einem Feld von 11 Booten am ersten Tag mit zwei ersten und zwei zweiten Plätzen durch. Mit insgesamt 6 Punkten (ohne Streicher) erlangten wir die Führung im Feld und fuhren am frühen Nachmittag gut gelaunt zurück zum KAR. Dort erwartete uns die ansässige Gas-

tronomie mit einem leckeren Angebot an Essen und Getränken. Den Abend ließen wir vor Ort bei Gesprächen mit anderen Seglern ausklingen.

Zweiter Wettfahrttag

Der Sonntag begrüßte uns mit Wasser von oben. Das kümmerte uns erstmal nicht, denn unser Ziel ist zunächst das leckerere Frühstück: Mit Brötchen, Rührei und Müsli starteten wir in den zweiten Wettfahrttag.

Da uns der Regen noch eine ganze Weile begleitete stellte sich die Frage, warum im Wort „Wassersport“ nicht definiert ist, dass sich das Wasser nur unter dem Boot zu befinden hat? Naja... vielleicht waren wir vom letzten Sonnenjahr einfach zu verwöhnt.

Wir segelten am Sonntag erfolgreich und konnten uns bereits im ersten Rennen mit einem dritten Platz den Gesamtsieg und Titel „Berliner Meister 2019“ sichern. Da uns dieser nun nicht mehr zu nehmen war, entschieden wir uns für die Rückkehr in den Hafen. Auf dem Weg takelten wir das Boot ab und bereiteten alles vor, damit wir rasch den Mast legen und anschließend das Boot aus dem Wasser kranen konnten. Wir hatten ja noch die rund 300 Kilometer Autofahrt nach Hamburg vor uns und wollten uns frühzeitig auf den Weg machen.

Abgerundet wurde die Regatta im KAR mit der Siegerehrung und einem leckeren Kuchenbuffet: Die SVAOe war mit fünf Booten vertreten und sorgte für viel Applaus: „Hungriger Wolf“ (J/24, 1. Platz), „Tinto“ (J/70, 4. Platz), „Juelssand“ (J/24, 5. Platz), „Albis“ (J/70, 6. Platz), „Just for fun“ (J/70, 8. Platz).

Insgesamt nahmen über 20 Seglerinnen und Segler der SVAOe an der Regatta teil. An dieser Stelle gratulieren wir den anderen Crews zu ihren

sensationellen Platzierungen! Mit euch macht es sehr viel Spaß und wir freuen uns bereits auf das nächste Event! Es ist toll, so viele liebe und motivierte Leute im Verein zu haben. Die gute Atmosphäre ist das, was das Segeln in der SVAOe ausmacht.

Wir freuen uns sehr über das Ergebnis!

RUPENHORN REGATTA IN BERLIN MIT DER NEUEN „ALBIS“

Von Tania Tammling ■ Am Wochenende 13./14. April fand in Berlin auf der Havel die Rupenhorn Regatta für die J/70- und J/24-Klasse statt. Von den insgesamt 20 teilnehmenden Mannschaften gingen fünf von der SVAOe bei winterlichen Temperaturen an den Start.

Für uns war es die zweite Regatta mit unserer neuen J/70 „Albis“, und wir konnten schon einen deutlichen Lernfortschritt im Vergleich zur ersten Regatta vor zwei Wochen feststellen. Die Wettfahrten wurden nach dem Bundesligaformat gesegelt, sodass in den zwei Tagen insgesamt 12 Kurzwettfahrten durchgeführt wurden. Bei drehigen Windverhältnissen und moderater Windstärke konnten wir von Wettfahrt zu Wettfahrt immer besser ganz vorne mithalten und beendeten die Regatta sogar mit einem ersten Platz im letzten Lauf. Am Ende erreichten wir den 6. Platz von 9 Booten. Unsere Einzelergebnisse waren 8,8,6,6,7,3,5,4,7,8,3,1.

Besonders schön war, dass so viele SVAOe-Segler dabei waren und wir alle gemeinsam den Abend im Clubhaus verbrachten. Wir nutzten das nette Beisammensein aber auch dazu, uns mit erfahrenen J/70-Crews auszutauschen und bekamen wertvolle Tipps zum Bootshandling und Trimm, die wir am nächsten Tag direkt umsetzen



Ein Selfie von Bord „Albis“ auf dem Wannensee
(Foto: Tania Tammling)

konnten. Trotz eines langen und anstrengenden Segeltages war die Stimmung sehr gut und das von dem ausrichtenden Klub ausgeschenkte Bier schmeckte allen Seglern.

Insgesamt war die Regatta ein voller Erfolg für die SVAOe. So konnte „Hungrier Wolf“ mit Steuermann Fabian Damm den Sieg in der

J/24-Klasse holen. „Juelssand“ um Laura Hatje belegte den 5. Platz. Bei den J/70 erreichte „Tinto“, gesteuert von Till Pomarius, den 4. Platz und „Just for fun“ mit Corinna Thiermann den 8. Platz.

Wir sind begeistert von der Gastfreundschaft des Klub am Rupenhorn, bei dem es nach der Siegerehrung noch ein großes Kuchenbüfett gab, bevor wir uns wieder auf den Heimweg nach Hamburg machten.

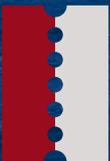
In vier Tagen geht's für unser „Albis“-Team schon wieder ins Ostertrainingslager auf der Alster, worauf wir uns sehr freuen.

Ahoi, Eure „Albis“ (Kristin, Ragna, Henrike, Franzi und Tania) IG: @j70_albis

Frühjahrsverbandsregatta auf der Alster

EIN ERSTER START DER NEUEN J/70 „ALBIS“

Von Tania Tammling ■ Am Wochenende des 30./31. März fand in Hamburg auf der Alster die Frühjahrsverbandsregatta für die Bootsklassen Star, J/24 und J/70 statt. Von der SVAOe



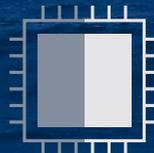
TICKET-DRUCKEREI

Herstellung attraktiver, funktioneller Eintrittskarten



SOUVERÄN SOFTWARE

Software für die Verwaltung von Museen



TECHNIK EXZELLENZ

Kassen, Thermodrucker, Kontrollsysteme, Infoterminals



KONTAKT HERSTELLER

Webshops für Online- und Mobile-Ticketing

 **BECKERBILLETT**

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

waren „Tinto“, „Just for Fun“ und „Albis“ im Starterfeld der J/70 dabei, während bei den J/24 „Juelssand“ und „Hungriger Wolf“ an den Start gingen. Insgesamt wurden fünf Wettfahrten bei mittleren, aber – wie es für die Alster bekannt ist – drehenden Winden durchgeführt. Für uns war es die erste Regatta in der neuen Bootsklasse, weshalb wir sehr gespannt darauf waren, wie wir zurecht kommen würden.

Am Ende des ersten Tages hatten wir eine Antwort auf diese Frage, die ganz klar mit „nicht so gut“ beantwortet werden konnte. Es lief alles noch ein wenig chaotisch bei uns an Bord ab. Zwar hatten wir schon vier Trainingstage mit dem neuen Boot, doch die Handgriffe der einzelnen Positionen an Bord waren noch nicht verinnerlicht und auch zu den Trimmeinstellungen fehlte uns noch das Know-how. Dennoch waren wir sehr motiviert und liefen frühzeitig vor dem ersten Start aus dem Hafen des Hamburger Segel-Clubs aus, um uns einzusegeln. Bei einem Gennaker-Drop nahe der Uferkante verlor die „Albis“ plötzlich komplett an Fahrt, und wir mussten feststellen, dass wir mit unserem 1,40 Meter Kiel auf Grund gelaufen waren. Neben uns fuhren gerade zwei Kerle in ihrem Tretboot an uns vorbei, und wir fragten die beiden, ob sie uns abschleppen können. Die Reaktion auf unsere Frage war etwas verhalten, sodass Kristin noch einmal nachlegte: „Wir meinen es ernst! Könnt ihr uns bitte abschleppen?“ Glücklicherweise kam in dem Moment eine Windböe und wir schafften es mit Krängung, das Boot selber frei zu bekommen. Es dauerte ein bisschen, bis uns bewusst wurde, was wir von den Jungen verlangt hatten, und dass die beiden unter „abschleppen“ etwas anderes verstanden hatten als wir.

Nach der Aktion segelten wir schnell Rich-



*Noch winterlich kalt auf der Alster:
erstes Segeln mit „Albis“ (Foto: Tania Tammling)*

tung Startlinie, doch der Wind flaute ab. Das 5-Minuten-Signal wurde schon gegeben, als wir noch weit in Luv der Linie waren, sodass wir beschlossen, den Gennaker zu ziehen. Wir schafften es, genau beim Startsignal von Luv in die Linie einzutauchen, zogen den Gennaker herunter und legten einen perfekten Start hin. Leider gab es einen allgemeinen Rückruf, da der



*Ein starkes Team: Die Damen von „Albis“ und „Juelssand“
(Foto: Laura Hatje)*

größte Teil des Startfeldes einen Frühstart hatte. Beim zweiten Startversuch unter „Black Flag“ machten wir leider einen Frühstart und wurden für die 1. Wettfahrt disqualifiziert.

Die zweite und dritte Wettfahrt durften wir wieder mitsegeln, hatten es jedoch schwer, mit dem erfahrenen Starterfeld mitzuhaltten. Mit den Einzelergebnissen BFD, 21 und 19 von 25 teilnehmenden Crews beendeten wir den ersten Regattatag.

Zurück im Hafen erwartete uns schon Freibier und ein wunderschöner Sonnenuntergang. Wir nutzten die Gelegenheit, uns mit anderen J/70 Crews auszutauschen, um wertvolle Tipps zum Bootshandling zu bekommen.

Am Sonntag fanden die letzten zwei Wettfahrten statt. In der ersten lief es gut für uns, sodass wir als 10. ins Ziel kamen. In der zweiten Wettfahrt waren wir bei der engen Startlinie und den Tonnenmanövern allerdings noch überfordert und belegten den 19. Platz.

Insgesamt beendeten wir die Frühjahrsverbandsregatta als 21. von 25 Teams, was uns deutlich macht, dass wir noch viel mehr üben müssen. Das Leistungsniveau in der J/70-Klasse ist extrem hoch, was uns aber nicht abschreckt, sondern motiviert, besser zu werden. Zusammengefasst lässt sich sagen, dass wir an diesem Wochenende extrem viel über die J/70, das J/70-Starterfeld und uns als Team gelernt haben, was wir als Erfolg für uns verbuchen.

„Albis“ wird noch eine Woche in der Alster liegen bleiben, sodass wir auch während der Woche nach Feierabend die Zeit zum Trainieren nutzen werden, um uns auf unsere nächste Regatta in zwei Wochen in Berlin vorzubereiten. Ahoi, Eure „Albis“ (Kristin, Ragna, Lotta, Franzl und Tania)
IG: @j70_albis

Ergebnisse der SVAOe-Boote:

J/24 „Hungrier Wolf“ (Fabian Damm)	Platz 5
J/24 „Juelssand“ (Laura Hatje)	Platz 7
J/70 „Tinto“ (Till Pomarius)	Platz 8
J/70 „Just for fun“ (Corinna Thiermann)	Platz 11
J/70 „Albis“ (Tania Tammling)	Platz 21

J/70 SAISONSTART BEIM BUDWEISER BUDVAR CUP 2019

Von Till Pomarius ■ Für die „Tinto“ begann die Segelsaison am 23./24. März auf der Alster beim Budweiser Budvar Cup. Diese J/70-Regatta wird vom NRV mit der Intention der Vorbereitung und des Trainings für die Segelbundesliga-Saison veranstaltet. Neben Wettfahrten im Bundesligaformat werden für die J/70 auch Wettfahrten nach den Klassenregeln veranstaltet. Der Ausschreibung folgten die nord- und mitteldeutschen Bundesligateams, wodurch sich mit 28 Crews eine Flotte mit hoher Leistungsdichte an der Startlinie versammelte. Am Sonnabend wurden fünf Wettfahrten im Fleetrace mit allen 28 Schiffen gesegelt.

Für die SVAOe starteten an diesem Wochenende Till Pomarius, Bele Schütt, Jannik Dühren und Max Bischof mit der „Tinto“. Nach einer Wettfahrt zum Warmwerden und einer weiteren, in der sich die Crew langsam eingespielt hatte, verletzte sich der Taktiker Max Bischof leider am Knie. Damit blieb der Sonnabend für ihn der einzige Segeltag. Er wurde am Sonntag sehr gut durch Jan-Eike Schulz aus der „Luv“-Crew vertreten. Am zweiten Wettfahrttag wurde die Flotte auf Grundlage der Ergebnisse vom Sonnabend in Gruppen von sechs Booten aufgeteilt, um die Starts und Rennen im Bundesligaformat möglichst effizient trainieren zu können.



„Tinto“ (roter Gennaker) zum Budvar Cup auf der Alster (Copyright Sven Jürgensen)

„Tinto“ konnte in ihrer Gruppe einen zweiten Platz, hinter dem klar dominierenden Florian Jakobtorweihen vom Flensburger Segel-Club erreichen.

SEGLERGESCHICHTEN

Outer Gabbard (1965)

ALTE ERLEBNISSE HOLEN EINEN UNERWARTET WIEDER EIN

Von Götz-Anders Nietsch ■ Manchmal prüft einen die See so hart, dass man um eine Auszeit bitten möchte. Nur einmal für eine Nacht Ruhe haben, sich in die warme Koje verziehen, nichts mehr hören und sehen. Morgen früh sind wir dann wieder bereit. Aber wem sagt man das? Es nützt nichts, seine Bitte in den Wind hinauszuschreien; es hört keiner.

Man kann natürlich auf einen Ausweg verfallen. Beiliegen ist so einer. Wenn alle Reffs im

Großsegel eingebunden sind und vorne nur noch die Sturmfock steht, dann geht man über Stag, ohne die Fockschot loszuwerfen, bindet das Ruder hart zu Luv fest, und auf dem anderen Bug herrscht plötzlich Ruhe. Das Schiff treibt schräg zur See, reitet sozusagen auf ihr und lässt sie schadlos unter sich hindurchlaufen. Vorausgesetzt, der Konstrukteur hat das Beiliegen für eine notwendige Eigenschaft gehalten und den Linien- und Segelriss so eingerichtet.

Einmal ist uns eine andere Möglichkeit eingefallen. Wir hatten uns bei sechs Beaufort aus West von der Deutschen Bucht Schlag für Schlag bis zum Feuerschiff Terscellingerbank vorgekämpft und waren ziemlich bedient. Alles war nass. Anfangs hatten wir nichts essen mögen, am Ende hielt sich der Topf nicht auf dem Herd. Wir waren übermüdet. Aber jetzt sollte es besser werden. Wir würden auf Südwestkurs abfallen und in die Südwestliche Nordsee hineinrauschen. Vielleicht würde der Wind sogar ein wenig in Rich-

tung Nordwest drehen. Dann würde unsere Stimmung im Handumdrehen in Hochlage klettern.

Aber es kam ganz anders. Der Wind drehte zurück auf Südwest und nahm an Stärke zu. Es wurde schlimmer als zuvor. Ich weiß nicht, wo wir die Reserven noch hernahmen, aber das Schiff hielt alles aus und letztlich auch wir. Wir kreuzten in langen Schlägen, denn jede Wende kostete Überwindung. Sollte die andere Wache doch wenden! Aber das sagten die sich auch. Wir wussten nur sehr grob, wo wir waren. Wer war schon in der Lage, Kurs, Geschwindigkeit, Abdrift und Strom genau genug zu schätzen, so dass das Aneinanderkoppeln der Schläge zu einem verlässlichen Ort führte? In unserem Fatalismus meinten wir, dass wir schon irgendetwas in Sicht bekommen würden, um uns zu orientieren. Diese Hoffnung trog endlich einmal nicht. Nach anderthalb Tagen bekamen wir in der Abenddämmerung ein Feuer voraus in Sicht. Dafür waren wir dankbar und hielten darauf zu. Nachdem wir dichter herangekommen waren, konnten wir einen Blitz in Gruppen zu vieren ausmachen, der alle dreißig Sekunden wiederkehrte. Das schien das Feuerschiff „Outer Gabbard“ zu sein. Es lag weit draußen vor der Themsemündung etwa in Höhe Harwich. Wie froh wir waren! Wir hatten einen genauen Ort. Als wir schließlich ganz nah herangekommen waren, war es Nacht geworden, aber im Schein des Feuers konnten wir sogar die Aufschrift lesen. Es gab keinen Zweifel mehr.

Man hatte uns gesehen. Ein Mann kam auf die Brückennock und winkte. Wir winkten wie wild zurück. Da war ein Mensch wie wir. Er hatte es zwar nicht so nass und bekam regelmäßig seine warme Mahlzeit, aber die See beutelte ihn genauso wie uns, wenn nicht mehr. Das Feuerschiff war nicht groß und arbeitete schwer. Offenbar

war Ebbstrom, denn es lag nicht genau im Wind, sondern schräg dazu und stampfte und schlingerte heftig. Die Kette riss es jedes Mal zurück, wenn es sich quer legen wollte. Die Leute dort hatten es nicht leicht, das konnten wir ihnen nachfühlen. Es war, als ob es uns plötzlich etwas besser ging. Wir fassten neuen Mut.

Doch wohin nun? Auf Steuerbord-Bug hätten wir nicht allzu lange weitersegeln können. Dann wären wir auf die äußeren Flachs der Themse geraten. Das Kreuzen hatten wir endgültig satt. Auch wollten wir nicht wieder die Gewissheit unserer Position verlieren. Da fasste unser Schipper einen weisen Entschluss.

„Wir gehen über Stag“, verkündete er „und segeln auf Backbord-Bug bei halbem Wind, bis das Feuer von „Outer Gabbard“ fast verschwindet. Dann wenden wir und halten ebenfalls mit halbem Wind wieder auf das Feuerschiff zu. Das schont unsere Kräfte und wir wissen immer, wo wir sind. Morgen früh bei Tageslicht können wir eine neue Entscheidung treffen.“

Der Vorschlag gefiel uns und so machten wir es. Das Schiff lag bei kleinen Segeln relativ ruhig, ließ sich gut steuern und wir hatten nach achteraus immer eine sichere Peilung. Es wehte mit acht Beaufort, aber wir fühlten uns ganz wohl. Manchmal brach querab eine See und überschüttete uns mit Gischt und Wasser. Was machte das schon. Nasser konnten wir nicht werden.

Nach anderthalb Stunden war es soweit, zurück zu segeln. Da sahen wir aber genau voraus ein anderes Feuer auftauchen. Das identifizierten wir als das Feuerschiff „Noord Hinder“. Es lag auf unserem Kurs. „Das macht es ja noch einfacher“, sagten wir uns, „dann segeln wir zwischen zwei Feuerschiffen hin und her.“ Also liefen wir weitere anderthalb Stunden in die alte

Richtung, rundeten „Noord Hinder“, und zurück ging es nach „Outer Gabbard“.

Zweimal haben wir in dieser Nacht den Weg zwischen zwei Feuerschiffen zurückgelegt. Was sich deren Besatzungen gedacht haben, wissen wir nicht. Aber für uns war es eine sichere Methode. Am nächsten Vormittag ließ der Wind nach und wir konnten wieder nach Süden halten. Die Schrecken der letzten Tage waren schnell vergessen und auch unsere Sachen trockneten wieder. Die beiden Feuerschiffe behielten wir in dankbarer Erinnerung.

Das war alles lange her, zwar nicht vergessen, aber unter Schonbezügen und Spinweben im Gedächtnis weit hinten aufbewahrt. Nun ergab es sich, dass ich meine Arbeitskollegen zu einem Geburtstag einladen wollte, der ein sogenannter „runder“ war, das heißt, die Jahreszahl ließ sich durch fünf und durch zehn teilen und in diesem Fall auch noch durch zwölf. Zu so einer mathematischen Besonderheit gehört auch noch eine Besonderheit des Ortes, dachte ich mir.

Im Hamburger Hafen liegt schon seit langem eins dieser ausgemusterten englischen Feuerschiffe. Die Zeit, dass sie an den Brennpunkten der Seeschiffahrtsstraßen zur Orientierung ihre Signale gaben, ist lange vorbei. So dienen sie in verschiedenen Häfen als museale Attraktion. Andere, gerade ehemalige deutsche Feuerschiffe, die, anders als die englischen, nach Segelschiffslinien erbaut worden waren, wurden zu Traditionsseglern hergerichtet und machen Reisen mit zahlenden Gästen. Dieses englische Feuerschiff im City-Sporthafen liegt nicht nur da und lässt sich bewundern, man kann auch in der umgebauten Laterne herrlich zechen oder achtern, wo früher die Mannschaftsräume waren, wunderbar speisen. So habe ich es also für mein Fest ausge-

wählt und allen Gästen hat es gefallen.

Um welches der zahlreichen englischen Feuerschiffe es sich handelte, wusste ich nicht, denn es steht nichts dran. Unter Deck hängt zwar ein Generalplan der ehemaligen Herstellerwerft mit der Typbezeichnung „LV No. 13“, aber kein Name oder der Ort des Einsatzes. Darüber machte ich mir auch keine Gedanken. Feuerschiffe werden häufig mal ausgewechselt.

Aber plötzlich fiel mein Blick auf eine Stelle, die ich vorher nicht beachtet hatte. Mein Atem stockte. „Outer Gabbard“ stand da eingraviert. Ich war wie elektrisiert. Dies war doch das Schiff, bei dem wir damals ... Ja, tatsächlich, es gab keinen Zweifel. Die Spinweben waren wie weggefegt, die Schonbezüge verschwunden, so klar lagen die Ereignisse wieder vor meinen Augen. Die Vergangenheit war wieder da, der Sturm, die hohen Seen, die Nässe. Und darin lag wild stampfend und schlingernd dieses rote Schiff. Ein Mann kam auf die Brückennock und winkte uns zu.

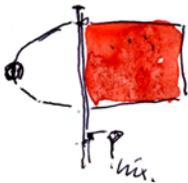
Ein wenig benommen aber dennoch glücklich ging ich wieder zu meinen Gästen zurück. Erzählen konnte ich meine Entdeckung und meine Erinnerungen nicht. Aber an diesem Abend habe ich mehr getrunken als üblich.

AUS BEHÖRDEN UND VERBÄNDEN

GLAMEYER STACK JETZT BELEUCHTET

Das WSA Cuxhaven teilt in seiner BfS 24/19 vom 20.3.19 mit, dass die bisherige unbeleuchtete Nord-Kardinaltonne zur Absicherung und Kennzeichnung des Glameyer Stacks durch eine gleichartige beleuchtete mit der Kennung SFkl

und der Beschriftung „Glameyer Stack“ ersetzt wurde. Segler wird das freuen, denn es kommt immer wieder vor, dass elbabwärts segelnde Yachten den letzten Ebbstrom zwischen der Oste und Cuxhaven „an der Süd“ suchen, also noch südlich des grünen Tonnenstrichs. Das ist aus Sicherheitsgründen nicht zu empfehlen, da dort sehr wenig Platz vorhanden ist und elbauf fahrende Fahrzeuge verwirrt werden können. Aber es kommt vor. Wenn in einem solchen Fall bereits Dunkelheit herrscht, kann das Glameyer Stack gefährlich werden. Durch die beleuchtete Kardinaltonne wird die Situation entschärft.



Im Zuge der Fahrrinnenanpassung

SPERRGEBIETE AUF DER UNTERELBE

Die Fahrrinnenanpassung der Elbe hat begonnen. Dazu gehören verschiedene Maßnahmen. Unter anderem werden in der Medemrinne und vor dem Neufelder Watt Ablagerungsflächen geschaffen. Dort soll Baggergut verklappt werden, wodurch gleichzeitig die Gezeitenströme an dieser Stelle reduziert werden. Zur Absicherung der Baumaßnahmen für die Errichtung der Unterwasserablagerungsflächen wurden Sperrgebiete eingerichtet.

Nach BfS 32/19 des WSA Cuxhaven vom 2.4.19 wird der Ostteil der Medemrinne zwischen Medemgrund und Neufelder Watt vollständig für alle Fahrzeuge mit Ausnahme von

DIREKT
AM HAMBURGER
YACHTHAFEN!



YACHTPROFI.DE

Gute Teile, guter Service.

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

P&K
products

Hochwertige
Produkte für
die Pflege
Ihrer Yacht:

Reiniger
Polituren
Winschenfett
Frostschutz

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

Bau- und Zubringerfahrzeugen gesperrt. Bis auf weiteres wird also keine Durchfahrt durch die Rinne möglich sein. Nach Abschluss der Arbeiten wird die Durchfahrt wieder freigegeben.

Nach BFS 30/19 vom 29.3.19 des WSA Cuxhaven wird auch das gesamte Gebiet nördlich Neufeld Reede Ost, also zwischen den Tonnen Neufeld Reede 6 bis 14 und der Wattkante für die Dauer der Bauarbeiten für Nicht-Arbeitsfahrzeuge gesperrt. Die Fahrzeuge mit Bestimmung Neufeld und die Fahrzeuge von Neufeld ausgehend, dürfen das Sperrgebiet entlang der Wattkante (gesetzte Pricken) östlich des Neufelder-Prickenweges mit äußerster Vorsicht durchfahren.

Stell Dir vor,

SATELLITENNAVIGATION FUNKTIONIERT NICHT MEHR

Von Hartmut Pflughaupt ■ Gut – verantwortungsbewusste Skipper haben immer noch Papierseekarten an Bord (und einen Magnetkompass und eine Peileinrichtung, das verlangt übrigens SOLAS V, Regel 19.2). Aber was passiert, wenn die satellitengestützte Navigation, sprich Plotter, Smartphones, Tablets und PC-Seekartenprogramme wegen Ausfalls des GPS-Signals ausfällt? Gerade in Zeiten, in denen unkalkulierbare Politiker vielleicht an den Sendeknopfen drehen könnten. Eine unangenehme Vorstellung. Was passiert uns dann auf See, wenn die satellitengestützten Systeme plötzlich nicht mehr funktionieren?

Im Oktober 2017 ist das EU-Projekt R-Mode Baltic unter der Federführung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) gestar-

tet. Experten entwickeln ein bodengebundenes Ersatzsystem, auf das maritime Verkehrsteilnehmer im Ernstfall zurückgreifen können.

Zu diesem Zweck werden zunächst die an den Ostseeküsten in Dänemark, Schweden, Polen und Deutschland vorhandenen differentiellen GNSS Referenzstationen (auch unter dem Begriff D-GPS bekannt) sowie landfeste AIS Stationen so modifiziert, dass sie auch die R-Mode Signale aussenden können.

Das System funktioniert derart, dass das Schiff die Entfernung zu verschiedenen R-Stationen misst und damit seine geographische Position errechnen kann.

In der Ostsee wurde für praktische Erprobungen ein Testfeld eingerichtet. Nachdem die schwedische Seefahrtsbehörde in der Region von Blekinge ein erfolgreiches Experiment durchgeführt hat, sollen jetzt Versuche mit zwei Stationen in Schweden und je einer Station in Deutschland, Dänemark und Polen durchgeführt werden.

DIES UND DAS

Facebook

UND DER SCHNEE VON GESTERN

Von Hartmut Pflughaupt ■ Für viele Menschen – gerade der älteren Generation – ist Facebook ja immer noch ein undurchschaubares Gebilde, und so recht weiß niemand, was mit den dort veröffentlichten Daten passiert.

Die SVAOe hat seit einigen Jahren eine „offizielle“ Facebookseite, auf der jedoch nur in sehr unregelmäßigen Abständen Beiträge gepostet werden. Außerdem vertritt zumindest der Hamburgische Beauftragte für Datenschutz und Informationsfreiheit die Ansicht, dass das Betreiben

einer Facebook-Fanpage – und darum handelt es sich bei unserem Facebookauftritt – in der derzeitigen Form mit den Bestimmungen des Datenschutzes nicht in Einklang zu bringen ist. Derzeit ist rechtlich nicht geklärt, ob sich Facebook an die europäische Datenschutzgrundverordnung und das deutsche Bundesdatenschutzgesetz hält.

Die SVAOe hat keinen Einfluss auf die Datenerhebung und eventuelle Verwendung der Daten durch Facebook. Andererseits ist nichts so uninteressant wie die Nachricht „Der Schnee von gestern“. Eine zeitnahe Pflege unserer Facebookseite und das regelmäßige Posten von Beiträgen übersteigen die Kapazitäten unserer Webredakteure. Damit sind auch laufende interessante Inhalte nicht gesichert. Nach reiflicher Überlegungen haben sich Vorstand und Webredaktion daher entschlossen, die SVAOe-Facebookseite nicht weiter zu betreiben. Sie wird gelöscht.

Wintersegeln

MANCHES GEHT AUCH IM WOHNZIMMER

Von Thomas Lysewski ■ Im Sommer wird gesegelt. Das ist klar. Die Gruppe „Erwachsene lernen Segeln“ trainiert mit den Kieljollen C55 regelmäßig mittwochs auf der Alster. Im Winter werden die Boote repariert und poliert. Soweit ist alles normal. Aber manche Vorbereitung geht auch im Wohnzimmer. Wir treffen uns zu Hause und sehen uns z.B. die neuen Regattasegel an. Es wird Segelkunde betrieben. Mit Veränderungen in der Spannung des Achter-, Unter- und Vorlieks wird demonstriert, wie sich die Form des Segels ändert. Auf dem Küchentisch üben wir Starts mit



Wintersegeln im Wohnzimmer (Foto: Thomas Lysewski)

Hilfe von Gläsern und Bechern, die die Boote und Tonnen darstellen sollen. Natürlich wird dabei auch geklönt. So vergeht die Winterzeit am schnellsten und man lernt dabei auch noch. Am 31. März, schneller als gedacht, ist Slipptermin.

Lütte Hex

KEINE TAUFE, ABER EINE UMBENENNUNG

GAN ■ Wenn eine junge Familie mit Kindern heutzutage ein Segelboot erwirbt, dann hat das schon einen gewissen Seltenheitswert und erfreut die Älteren. Am 27. April fand im Hamburger Yachthafen ein solches Ereignis statt. Telse und Daniel Rüter hatten zur Bootstaufe eingeladen. In seiner Rede stellte Daniel klar, dass es sich nicht eigentlich um eine Taufe handele, denn die läge wohl schon 20 Jahre zurück. Es sei vielmehr eine Umbenennung. Wie man es nun auch nennt, für die neuen Eigner ist es ein neues Boot mit neuem Namen und ihre Kinder werden damit aufwachsen. Auch Arne Moritz wird sein Vergnügen daran haben, denn er wird es mitnutzen. Seine kleine Tochter ergänzt die Rüter-Mädchen



„Lütte Hex“ im Flaggenschmuck

zum Dreiergespann. „Lütte Hex“ heißt die aus Holland gekaufte X 332 und sieht für ihr Alter noch richtig gut aus. Die Eigner haben sie schon eine Weile auf Regatten gesegelt. Nun ist sie zum Familienboot umgebaut. Wir wünschen den beiden Familien viel Spaß mit ihrem neuen Boot und immer ausreichend Wasser unter dem Kiel. Mögen die drei Mädchen zu eifrigen Seglerinnen heranwachsen!



Jella, Yella und Levke beim Taufakt
(Fotos: Wolfgang Mackens)

Revierbericht vom Indischen Ozean UND AUCH ETWAS AUS EUROPA

Vorbemerkung: Unser Mitglied Peter König lebt mit Ehefrau und zwei klassischen Yachten auf den Seychellen. Bei den dortigen Regatten räumt er gerne und zum Missvergnügen der Einheimischen die Pokale ab. Neuerdings wirft er auch schon wieder mal ein Auge auf europäische Gewässer. (Red.)

Von Peter König aus 4° Süd ■ Wie angekündigt war 2018 „Everglow“, mein Mälär-30-Schärenkreuzer, dran, an den Regatten um die Inseln teilzunehmen. Meine liebe Frau Jenny drohte und machte es deutlich, dass ich nicht wieder den Saisonsieg ersegeln durfte. Gesagt getan. Ein paar Zweite und Erste und sonst letzte Plätze stellten das sicher. Auch waren wir zwei Mal längere Zeit in Europa, so dass einige Regatten ausgelassen wurden. Ich war eingeladen, die Schwedische Meisterschaft der Mälär 30 mitzusegeln, bekam ein Schiff gestellt und hatte einige außergewöhnlich schöne Tage im schwedischen Schärengarten vier Stunden außerhalb von Stockholm auf der Schäre Ekholmen. Immerhin nicht Letzter geworden und wunderbare Gastfreundschaft genossen.

Auf gleicher Reise im Juli nach Europa (immer über Hamburg natürlich) haben wir in Holland das 1906 in Katwijk gebaute 24m fahrende Wohnschiff „Eva“ gekauft. Es soll ein Ersatz für meine verkaufte Hamburger Wohnung sein, das neue Zuhause in Europa zum Erforschen der Kanäle und Flüsse, die ja nahezu unendlich zur Verfügung stehen.

September/Oktober waren wir wieder im Norden und haben vier Wochen bei allerschönstem, strahlend blauem wenn auch frischem Herbstwetter in den Niederlanden die Kanäle unsicher gemacht. Zuvor hab ich natürlich mein Binnen-



„Eva“ in Groningen



„Eva“ mit SVAOe-Stander



Jenna auf der „Veranda“ (Fotos: Peter König)

schifferpatent (<25m) bestanden. Man wird schnell zum Motorbootfahrer.

Traurige Nachricht von den Seychellen: „True Love“, meine Hansajolle, wurde an ihrer Boje von einem schweren Fischerboot gerammt und nicht unerheblich beschädigt. Das Achterstag war gerigt und der bekannte Täter (natürlich flüchtig und unangreifbar) war darin verheddert und hat den Mast im Topp abgebrochen. Sie steht nun hier oben am Berg an Land und wartet auf meine Reparatur, um für die nächste Saison wieder fit zu sein. Zum Glück sind unsere Boote kräftig gebaut, so dass ich zwar ein paar Spunde setzen muss, aber es ist kein Spant gebrochen. Auch der Balkweger ist intakt. Die Püttinge haben sich nicht gerührt, auch wenn die leichten Achterstagbesläge abgerissen sind. Vier Plankennähte sind im Lack gerissen, das Deck über drei Meter zum Cockpit und Aufbau hin gestaucht. Aber alles „reparierbar“.

2019 segelt „True Love“ zum 60sten die Regatten, aber es werden viele ausfallen müssen, da wir natürlich unser neues Heim-auf-dem-Wasser intensiv bewegen und bewohnen werden.

Wer möchte mitarbeiten?

REDAKTEURE GESUCHT

Liebe SVAOe-Mitglieder,

Sie wissen, dass wir eine große Vereinigung sind, in der ständig Neues geschieht. Unser Zentrum ist unser Clubhaus in Neumühlen in Hamburg-Altona. Unsere Boote liegen im Hamburger Yachthafen in Wedel, in der Anlage Alsterufer, in Mühlenberg und im Stützpunkt Eckernförde sowie in Marinas an der Ostsee. Unsere Mitglieder segeln vorwiegend auf Elbe und Ostsee, aber auch weltweit und wohnen größtenteils im Großraum Hamburg,

aber auch in Deutschland und der Welt verstreut.

Uns verbindet die Freude am Segeln und am Wassersport, darüber hinaus unsere Geschichte, die Summe unserer Aktivitäten, die Freundschaften, die sich gebildet haben, die Ausbildung des Nachwuchses, das Interesse an gegenseitigen Erlebnissen und der Wille, gemeinsam etwas zu schaffen. Wir sind ein lebendiger Verein.

Alles, was bei uns geschieht, kommunizieren wir über verschiedene Medien, um Mitglieder, Freunde und Interessierte zu informieren. Dazu gehören diese Nachrichten, die SVAOe-Homepage (der wir gerade ein neues Kleid verpassen), die E-Mail-Rundschreiben des Vorstands und natürlich die Mitgliederversammlungen. Es gehört

eine Menge Arbeit dazu, Sie zu informieren und Ihnen Interessantes zu vermitteln. Aber es macht auch Spaß. Der Kreis unserer Redakteure ist sehr klein, sogar zu klein. Wir möchten gerne die Zahl der Mitarbeiter/innen vergrößern, zumal wir selber merken, dass der Stil in unseren Publikationen einer Auffrischung bedarf.

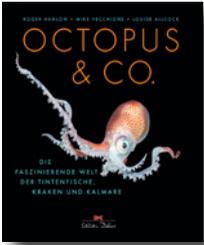
Wer hat Lust, in der Redaktion mitzuarbeiten? Sie können langsam hineinwachsen. Teilaufgaben können übernommen werden, wie z.B. die Berichterstattung über Regatten, Jüngste, Jugend, Versammlungen und Veranstaltungen. Auch der Schriftleiter dieser Nachrichten möchte mal abgelöst werden. Melden Sie sich über redaktion@svaoe.de.

ZU UNSEREM TITELBILD

Es sieht so einfach aus. Eine Backbord-Seitenlaterne, noch aus dem Petroleum-Zeitalter, ein Netzschwimmer, eine Muschel, Wolken, Wasser, in der Ferne die Andeutung eines Leuchtturms. Mehr gehört nicht dazu, ein Stillleben zu zeichnen. Aber jeder würde aus diesen Utensilien etwas anderes machen. In der Leichtigkeit liegt jedoch die Kunst. Norbert Suxdorf hat scheinbar flüchtig zu Papier gebracht, was in sein Blickfeld geriet. Und schon sind wir berührt. Ein beiläufiges Foto mit dem Smartphone könnte nie dieselbe Wirkung haben. Das Ergebnis wäre immer ein Stück Realismus, vielleicht langweilig, vielleicht unscharf, vielleicht schlecht beleuchtet. Aber wer nicht die Technik zu Hilfe nimmt, sondern seine Augen, einen Stift und ein paar Farben, der drückt ein bisschen von sich selbst aus. Andere freuen sich darüber.

DAS BÜCHERSCHAPP

Von Michael Albrecht ■ Es ist ein bekanntes Paradox, dass die Oberfläche des Mondes gründlicher erforscht und uns bekannt ist als die Vielfalt des Lebens in den Ozeanen. Die Faszination, die Süß- und Salzwasserbewohner in uns auslösen, hat zu einem Boom von Aquarien geführt. Nun gehören die von mir in der letzten Ausgabe der SVAOe Nachrichten beschriebenen Quallen nicht zu unseren Lieblingswesen; aber als zur Fußballweltmeisterschaft der Krake Paul – war es nicht in einem Berliner Aquarium? – sämtliche Spielausgänge mit deutscher Beteiligung richtig vorhersagte, wurden er und seine Gattung enorm populär und als intelligent anerkannt. Im gleichen Format wie der Band über Quallen ist bei **Delius-Klasing „Octopus & Co.“ von dem Autorenteam Hanion/Vecchione/Allcock zu € 29,90** erschienen mit dem sehr berechtigten Untertitel: **Die faszinierende Welt der Tintenfische,**

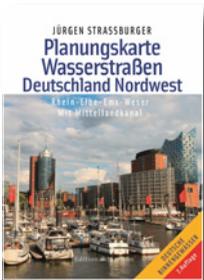


Kraken und Kalmare. Da ich mich, als ich das Buch in der Hand hielt, sofort noch gut an die Verfilmung von Jules Vernes Roman „20.000 Meilen unter dem Meer“ erinnerte, in dem das

Tauchboot „Nautilus“ von Kapitän Nemo befehligt, von Riesenkraken angegriffen wird, schlug ich als erstes das Kapitel über Architeuthis dux auf. Wer von meinen Lesern schon einmal in dem ausgezeichneten Naturkundemuseum „Natureum“ bei Neuhaus an der Oste-Mündung war, hat dort vielleicht gelesen, dass diese Kraken bis zu 30 cm große Narben mit ihren Saugnäpfen auf der dicken Haut ihrer Jäger, der Pottwale, hinterlassen haben. Dem Verhalten (sie sind findige Jäger und Meister der Tarnung) und ihrer Intelligenz und Lernfähigkeit sind ganze Kapitel gewidmet. Ein absehbar heikles Kapitel bezieht sich auf das Verhältnis zwischen Kopffüßlern und Menschen, denn bekanntlich landen sie sehr häufig auf unseren Esstellern! Last but not least möchte ich die ausgezeichneten Fotografien der Tiere in ihren natürlichen Lebensräumen hervorheben!

Im Frühjahr habe ich gedanklich auch immer die Binnengewässer im Blick – schon, weil mein Boot im Winterlager hinter Peter Kaphammels Riesen-Motoryacht liegt. Ich stelle daher die 7.

Auflage der **Planungskarte Wasserstraßen Deutschland Nordwest** vor, **Edition Maritim im Delius-Klasing Verlag, € 24,90.** Hiervon gibt es drei Ausgaben: NW, NE und S, die zusammen alle deutschen Gewässer abbil-



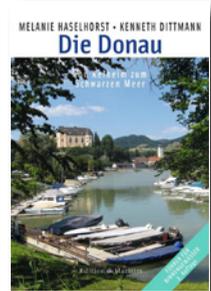
den. Die Nützlichkeit dieser Publikation besteht in der schnellen Information zu den wichtigsten relevanten Daten wie Länge, Wassertiefe, Durchfahrts Höhe, Höchstgeschwindigkeiten, Tabellen zu Schleusen mit UKW-Kanälen und Telefonnummern, Betriebszeiten und Tankstellen. Eine Planungskarte 1:500 000 liegt bei.

In der Yacht 3-19 las ich einen sehr interessanten Artikel über eine Binnenreise von Holland über Rhein – Main – Donau bis ins Schwarze Meer (und weiter nach Venedig). Dazu mein Buchtipp:

M.Haselhorst / K. Dittmann „Die Donau“

Von Kehlheim (Einmündung des Main-Donau-Kanals) zum Schwarzen Meer **Edition Maritim, € 34,90.**

Wer per Boot diese Reise macht, besucht zehn Länder und vier Hauptstädte. Die praktischen Flusskarten mit Detailplänen unterstützen die Navigation und zeigen Schleusen, Tankstellen, Liegeplätze und Brücken mit Mindesthöhe. Der touristisch Interessierte findet eine Fülle von Fotos aller wichtigen Sehenswürdigkeiten entlang der 2800 Kilometer. Eine perfekte Ergänzung für den Törn! Also Peter2 und Renate, macht es mal und berichtet im Winter den Altjunioren!!!



ZU GUTER LETZT

„Regattasegeln ist der bewusste Wegfall von Seemannschaft“

(Sören Zopf von NV Charts auf der SVAOe-Mitgliederversammlung im April)

Anmerkung der Red.: Das ist sehr zugespitzt ausgedrückt.

Interesse am FSJ - Freiwilliges Soziales Jahr?



Die **Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne (SVAOe)** - hat für das FSJ 2019/2020 einen Platz frei.

Über uns: Die SVAOe ist ein ca. 900 Mitglieder zählender Verein, der sich stark in der seglerischen Ausbildung von Kindern und Jugendlichen engagiert. Für die Unterstützung dieser Arbeit möchten wir auch weiterhin einen „FSJler“(m/w) einsetzen. Die Laufzeit des FSJ ist vom **1.9.2019** bis zum **31.8.2020**.

Welche Voraussetzungen sollte der Bewerber mitbringen?

- **Neugierde für den Segelsport, evtl. Segelkenntnisse**
- **Interesse an der Arbeit mit Kindern und Jugendlichen**
- **Die Fähigkeit zum selbstständigen Arbeiten**
- **Organisationstalent**

Interessiert?

Dann melde dich bitte **bis zum 15.7.2019** in unserer Geschäftsstelle oder gern auch per E-mail, Ansprechpartner ist unser Jugendobmann Sven Becker. Wir freuen uns auf deine aussagekräftige Bewerbung!

Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne e.V.

Dr. Stephan Lunau – Vorsitzender

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.

ZU VERKAUFEN

Aus Altersgründen verkaufe ich meine
"OURAGAN."

Mahagoni Yacht, gebaut bei Matthiesen und Paulsen an der Schlei 1974

- 10,75 x 3,20 Meter, 1,75 Meter Tiefgang
- Motor 4 Zylinder Nanni Diesel 30 PS
- Leergewicht 6,1 tons, Bleikiel
- Erstklassige Segelgarderobe: Groß 25 m² (2017 neu), Genua 30 und 40 m² und eine Fock mit 19 m², Spinnacker und Blister mit allen Tauen
- Ausrüstung mit Rettungsinsel, Schwimmwesten
- Erstklassiger Zustand
- 49.500 Euro (Neupreis heute 800.000 Euro)

Bei Fragen zu dem Boot:

E-Mail: foto-wannack@t-online.de



Umschlagseite 4: Bilder von der Elbe-Auftakt-Regatta (Fotos: Tomas Krause)

Die besten Tipps für Euren Landgang haben wir!



Jetzt portofrei bestellen!

Beide Magazine erhalten Sie direkt vom
LAND & MEER-Verlag Hamburg,
Tel.: 040/390768-1,
Fax: -2, mail@landundmeer.de
und auf www.landundmeer.de

