



SEGLER-VEREINIGUNG ALTONA-OEVELGÖNNE e.V.



# SVAOe NACHRICHTEN

1-2023 JANUAR / FEBRUAR



**NICHT VERGESSEN!**

---

## **JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG DER SVAOE**

Jedes Jahr wieder, aber immer neu, immer wichtig, immer notwendig: die Jahreshauptversammlung. Einmal im Jahr wird die demokratische Mitwirkung der Vereinsmitglieder gefordert. Das verlangt nicht nur das Gesetz, es ist auch die beste Gelegenheit, sowohl die geleistete Arbeit von Vorstand und Ausschüssen zu bewerten als auch mit Diskussion, Kritik und Vorschlägen die im bevorstehenden Jahr für die Gemeinschaft handelnden Personen auszuwählen und ihnen durch Wahl ihr Amt zu übertragen. Bitte beachten Sie auch, dass in diesem Jahr neben anderen Positionen der/die Vorsitzende turnusgemäß zur Wahl steht. Bitte denken Sie daran, eventuelle eigene Wahlvorschläge dem Vorsitzenden über [info@svaoe.de](mailto:info@svaoe.de) spätestens 14 Tage vor der Jahreshauptversammlung, also bis 7.2.2023 einzureichen.

Kommen Sie und wirken Sie mit! Denken Sie nicht, dass es ausreicht, wenn andere für Sie abstimmen. Nutzen Sie Ihr demokratisches Privileg, Ihr eigenes Votum abzugeben und die Geschicke der SVAOe mitzubestimmen.

Außerdem ist die JHV die Gelegenheit, dem Vorstand und allen am Vereinsgeschick Mitarbeitenden einen Dank abzustatten, dass sie sich im vergangenen Jahr für Sie engagiert haben. Das können Sie am besten mit Ihrer Teilnahme ausdrücken. Außerdem wird vor, während und nach der Versammlung reichlich Zeit sein, alte Freunde zu treffen und neue Bekanntschaften zu schließen. Freuen Sie sich, dass Sie teilhaben an einem so lebendigen Verein wie dem unseren, und gestalten Sie ihn mit!

### **DIENSTAG, 21. FEBRUAR 2023**

Einlass zum Klönschnack und Imbiss 18:00 Uhr  
Beginn des offiziellen Teils pünktlich um 19:00 Uhr  
SVAOe-Clubhaus, Neumühlen 21, 22763 Hamburg

Bus 113 von Bf Altona bis Lawaetzhaus, Bus 112 / 215 bis Hohenzollernring-Süd,  
HADAG-Fähre 62 bis Neumühlen/Oevelgönne.

Parkplätze in Neumühlen und Nähe Hohenzollernring (bis 20:00 Uhr gebührenpflichtig € 3,00/Std)  
Wenn Sie in Ihrer Bewegung eingeschränkt sind und Hilfe benötigen, rufen Sie bitte in der Geschäftsstelle an.

Eine schriftliche Einladung mit der Tagesordnung und den Berichten der einzelnen Ausschüsse liegt diesen Nachrichten bei.

Dr. Stephan Lunau, Vorsitzender



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

101. Jahrgang

Januar / Februar 2023

Nr. 1

### DIE SONNE SCHEINT, WÄRMT ABER NICHT, ...



*... denn sie steht in fast niedrigster Höhe am Himmel. Es herrschen vier Grad Frost. Trotzdem wird gesegelt, denn es ist der 4. Advent im Hamburger Yachthafen in Wedel und Tannenbaumregatta. Das gefällt uns und auch noch etwas anderes: Die Ausleger liegen zum großen Teil schon auf den Schlingeln, damit „Akke“, das von der HPA eingesetzte Spülgerät, Platz zum Manövrieren hat und möglichst viel Schlick in Bewegung bringen kann. Freuen wir uns auf die neue Saison! (Foto Tomas Krause)*

# IN DIESER AUSGABE

## 3 Editorial

### Thema und Meinung

- 4 Namensänderung
  - 1. Haben wir ein Problem?
  - 2. Einen Namen ändern?
  - 3. Klar zur Wende?

### Vereinsleben

- 8 Neuaufnahmen
- 8 Heinz Gehrmannt † 24. November 2022
- 9 Horst Moltzau † 3. November 2022
- 10 Gerhardt Fricke † 8. September 2022
- 11 Ehrung unserer langjährigen Mitglieder
  - Nachgeholte Feier für 2021*
- 17 Preisverleihung mit Grünkohl für die   
*Elbe-Ausklang-Regatta*
- 21 Die Mitgliederversammlung im November
  - Nicht viel los und doch interessant*
- 24 Korrektur

### Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 24 49. SVAOe-Tannenbaumregatta   
*Wenn Erwachsene mit Kinderbooten segeln*
- 28 Inklusionssegeln –  
*Eine Saison mit Spaß und Erfolg*

### Jugend

- 30 Herbsttour mit der „Teufelsbrück“ 

### Historisches

- 31 Strandfest auf Lühesand  
*am 14. Februar 1931 bei Groth*

### Dies und Das

- 33 Lurö bekommt Schwedens sicherste Seekarte!  
*Tiefenvermessung mit Laser*
- 36 Ausbesserung der Alsteranlagen
- 37 Ein neues Modellboot von Norbert Hanßen 
- 38 Mitsegelangebot für Elbe und Ostsee
- 38 Zu unserem Titelbild  
*Ein Bild aus einer vergangenen Welt*

### Das Bücherschapp

- 39 Aus meinem Bücherschapp  
*Kapitän Bontekoes Schiffsjungen*
- 40 Zum Lesen oder Wiederlesen  
*Quer durch die Last – drei Büchertips zum neuen Jahr*

### Zu guter Letzt

- 43 Zehn Monate Einzelhaft

### Umschlagillustration

Aquarell von Marlies Schaper

### Beilage

Einladung zur Jahreshauptversammlung

## BEITRAGSABBUCHUNG

Anfang April werden die gemäß Beschluss der Jahreshauptversammlung 2023 festgesetzten Beiträge der SVAOe von Ihrem Konto abgebucht!

## Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

ich hoffe Sie haben den Jahreswechsel allen Krisen zum Trotz unbeschadet überstanden.

Nachdem die letzten Änderungswünsche zum Entwurf einer neuen Satzung nach der Mitgliederversammlung vom 18. Oktober 2022 berücksichtigt wurden, ist die eigentliche Arbeit der der Satzungskommission getan. Die parallel zur Änderung der eigentlichen Satzung vorgeschlagene Namensänderung löste jedoch eine Debatte aus, die nun in vollem Gange ist. Dazu wurde in der vorigen Ausgabe der SVAOe Nachrichten bereits ein Artikel veröffentlicht. In dieser Ausgabe wird das Thema in drei weiteren Artikeln diskutiert. Unabhängig davon wird sich jedes Mitglied der SVAOe seine / ihre Meinung zum Thema bilden.

Dass sich weder die Gründer der SVAOe im Jahre 1905 noch die folgenden Generationen große Gedanken um die Namensgebung und die damit verbundene Einbeziehung von 50 % der Bevölkerung in den Kreis der möglichen Mitglieder machten, sollte uns im Jahre 2023 nicht davon abhalten dies zu tun. Wie heißt es doch „Die Zeiten ändern sich, und wir ändern uns in ihnen“ (der Verfasser verfügt weder über ein kleines noch ein großes Lat(r)inum, daher in deutscher Sprache).

Auffällig ist allerdings, dass seitens der jüngeren Mitglieder bisher nur vereinzelt Wortmeldungen zur vorgeschlagenen Namensänderung erfolgten. Da es hier um die Zukunft der SVAOe geht, wäre es wünschenswert, dass die jüngere Generation zumindest zahlreich an der notwendigen Abstimmung teilnehmen wird.

Selbstverständlich wurden sowohl die Änderung der Satzung als auch die Änderung des

Namens im Vorstand, der im Übrigen nicht nur aus dem Vorsitzenden, der zweiten Vorsitzenden und der Schatzmeisterin besteht, diskutiert. Eine Abstimmung im Rahmen der Vorstandssitzung am 06. Dezember 2022 ergab, dass der Vorstand die Änderung der Satzung und die Änderung des Namens der SVAOe einstimmig befürwortet.



Wie bereits im Editorial der vorigen Ausgabe der SVAOe Nachrichten erwähnt, werden ausschließlich die Mitglieder über eine eventuelle Namensänderung entscheiden; dies selbstverständlich unabhängig von der inhaltlichen Änderung der Satzung.

Zu guter Letzt:

In diesem Jahr wird die Jahreshauptversammlung erstmals seit drei Jahren wieder wie gewohnt im Clubhaus der SVAOe stattfinden; lesen Sie dazu bitte auch den Aufruf in dieser Ausgabe sowie die beigegefügte Einladung.

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



## THEMA UND MEINUNG

## NAMENSÄNDERUNG

*Vorbemerkung der Redaktion: Die vorgeschlagene Umbenennung der SVAOe (vgl. Bericht über die Mitgliederversammlung am 18.10.2022 in Heft 6-2022) schlägt Wellen. Ein erster Kommentar dazu war bereits im Heft 6-2022 zu finden, drei weitere werden nachfolgend abgedruckt. Die Abstimmung dazu wird Anfang 2023 stattfinden.*

## 1. Haben wir ein Problem?

Von Norbert Schlöbohm ■ Beim Lesen der Änderungsvorschläge für unsere Satzung hatte ich es übersehen – dass nämlich auch unser Name „angepasst“ werden soll. Der Grund dafür: Das war außerhalb meiner Vorstellungskraft.

Inzwischen bin ich etwas schlauer geworden, da ich die Mitgliederversammlung am 18. Oktober aufmerksam verfolgt habe. Mittlerweile habe ich meine Gedanken ein wenig geordnet, auch unter dem Einfluss der Pro-Namensänderungs-Argumente. Meine grundsätzliche Meinung hat sich dadurch nicht geändert, wie der Leser mühelos herausfinden wird.

Wie ist also die Entwicklung?

Bekanntlich haben sich die elf Gründer der SVAOe (alle im Juniorenalter!) anno 1905 ein für heutige Verhältnisse erschütterndes Statut gegeben. Kurz konnte es deshalb sein, weil nicht niedergeschrieben wurde, wogegen man denn so sein wollte. Offensichtlich ist diesen Seglern jedenfalls nichts Besseres eingefallen als der heute noch geltende Name. Ausgehend von diesem Statut möchte ich einen kleinen Bogen ins Hier und Jetzt spannen.

Die Texte aller im Archiv nachzulesenden Unterlagen sprechen oft von Mitgliedern, mitunter

auch Personen. Gemeint sind aber fast immer nur „die Herren“, Damen werden jahrzehntelang schwärmerisch erwähnt und gesondert eingeladen – bei Landveranstaltungen...

Laut Nachrichtenblatt Februar/März 1934 werden die ersten vier „Mädels“ nach einigem Hin und Her bei den vorangegangenen Versammlungen in die Vereinigung aufgenommen, obwohl im Jubiläumsheft „30 Jahre SVAOe“ bereits per 1.4.1933 von der Modellabteilung „mit 25 Mädels und Jungens ...sowie...älteren Modellseglern“ die Rede ist. Einer Satzungsänderung bedurfte es dazu wohl nicht. Diese „Mädels“ sind vermutlich von hinten durch die Brust ins Auge in die Vereinigung gekommen – nämlich entweder über die Modellabteilung oder in ihrer Eigenschaft als Tochter eines väterlichen Mitglieds. Zu gern hätte ich hier eine Satzungsänderung zitiert, aber bislang habe ich keine gefunden!

War es vielleicht gar nicht so aufregend, wenn nun auch Mädchen Interesse an dieser Art von Wassersport bekamen?

Unter „Aufgenommen“ werden nun Eintritte nach Herren, Jungens und Mädels sortiert. Später konnte man sich anhand des Vornamens etwas Passendes aussuchen, weil die Anrede wegfiel. Allerdings passiert nun hinsichtlich weiblicher Mitglieder lange gar nichts. Lediglich im Mai 1935 wurde ein Frl. Emmi Langer für die Damen-Abteilung vorgeschlagen...

Zeitsprung: Bei meinem Eintritt mit schlanken sechzehn Jahren war es bereits selbstverständlich, dass Männchen und Weibchen bedenkenlos Mitglieder in einer Segler-Vereinigung waren. Für mich hingegen war das schon etwas Neues, denn ich bekam als Einzelkind in einer reinen Jungens-Schule völlig neue Einblicke.

Wir alle haben Bekannte, die Mitglied in einem anderen rund hundert Jahre alten Klub sind. Mein Dunstkreis hier in Hamburg, aber auch in Berlin reagiert mit Heiterkeit und Unverständnis, wenn ich unser luxuriöses Zeitgeist-Problem anschneide. Wer glaubt denn, dass die anderen Gründer nur in weiser Voraussicht einen geschlechterübergreifenden Namen gewählt haben? Ich nicht! Denen ist, wie bei uns, nur nichts Besseres eingefallen. Im Übrigen glaube ich zu wissen, dass auch alle alten Klubs, die seit ihrer Gründung Segel-Verein heißen, anfangs gar nicht an weibliche Mitglieder gedacht haben.

Für mich ist der Verlauf über die Jahrzehnte einfach zu erklären: Erst wollten die Mädels/Fräuleins/Frauen nicht segeln, später doch (etwas Besonderes ist das nicht, es fallen mir viele andere Sportarten und auch Arbeitsfelder ein,

in denen es sich vergleichbar entwickelt hat).

Und wenn sie es heutzutage wollen, dann sollen sie es tun.

Am besten in der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne!

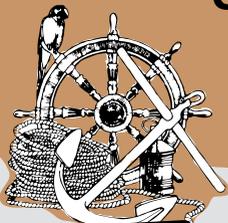
## 2. Einen Namen ändern?

*Wir wollen sein ein einzig Volk von Brüdern,  
In keiner Not uns trennen und Gefahr.  
(Schiller, Wilhelm Tell, 2. Akt, 2. Szene)*

Von Götz-Anders Nietsch ■ So beginnt der Rütli-schwur, sozusagen das Gründungsstatut oder die Gründungssatzung der Schweiz, wie sie Friedrich v. Schiller den Freiheitskämpfern von 1307 in schönen Versen in den Mund gelegt hat. Von Brüdern ist die Rede, nicht von Schwestern. Ähn-

# TOPLICHT

... alles, was das  
Segler-Herz  
begehrt.



[www.toplicht.de](http://www.toplicht.de)

**TOPLICHT**  
Schiffsausrüstung | Werftausrüstung  
Notkestraße 97, 22607 Hamburg

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

Mach dein Hobby  
zum Beruf ...



und heuere bei  
TOPLICHT an!  
Mehr findest  
du unter



[www.toplicht.de/anheuern](http://www.toplicht.de/anheuern)

liches findet man auch in der Losung der Französischen Revolution (*liberté, égalité, fraternité*) oder in dem Revolutionslied von Ernst Busch (Brüder, zur Sonne, zur Freiheit, Brüder zum Lichte empor!). Die Männer waren die Macher, Frauen kamen in deren Vorstellung nur zuhause vor. So ging es sehr lange, und kein Mensch kam auf den Gedanken, die Klassiker umzuschreiben. Als 1905, Frauen hatten noch nicht einmal das Wahlrecht, elf junge Männer einen weiteren Segelverein in Altona gründeten und nach einem Namen suchten, der sich von dem des schon bestehenden Segel-Clubs Oevelgönne unterschied, nannten sie sich „Segler-Vereinigung“, denn sie waren Segler, und von Seglerinnen war weit und breit nichts zu sehen. Keiner und keine rümpften die Nase.

Nun schlagen die Kommission zur Neufassung der Satzung und der Vorstand der SVAOe neben sehr vielen Verbesserungen, Klarstellungen und Einfügungen von offiziellen Vorgaben vor, den seit 118 Jahren bestehenden Namen „Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne“ durch Fortlassung eines und Verschiebung eines anderen Buchstabens in „Segel-Vereinigung Altona-Oevelgönne“ zu ändern. Klingt nach Marginalie, ist es aber nicht, wie die heftigen Diskussionen zeigen. Ändert man überhaupt einen Namen, schon gar einen so lange gewohnten, an dem ein guter Ruf hängt?

Natürlich kann man das. Auch Namen altern und drücken nicht mehr aus, wie man in einer neuen Zeit gesehen werden möchte. Eine Auffrischung kann dem Namensträger nur guttun. Auch der „Kaiserliche Yacht-Club“ wurde (nach einigen Umwegen) in „Kieler Yacht-Club“ umbenannt, als sich die Zeiten geändert hatten. Dagegen eine Tradition ins Feld zu führen, geht

fehl. Sie bewahrt Überholtes und verhindert neues Denken. Traditionen kann man pflegen, wenn sie an Gutes erinnern, aber sie sollen lebendige, sich weiterentwickelnde Organisationen und neue Vorstellungen nicht behindern. In diesem Sinne hätten Vorstand und Kommission auch gleich ganze Sache machen und die verzapfte „Vereinigung“ durch ein schnörkelloses „Verein“ ersetzen sollen.

Der eigentliche Stein des Anstoßes liegt aber wohl im Verdacht, es solle gegendert, also einer Zeitgeistströmung folgend mittels einer Verunstaltung der Sprache eine Diskriminierung jeglicher noch so kleiner Varianten der Geschlechtsidentität vermieden werden. Viele Medien praktizieren das derzeit bis zum Überdruß. Es ist das Gegenteil dessen, was zu Schillers und noch unserer Gründer Zeiten üblich war. Man kann natürlich darüber streiten, ob das Wort „Segler“ im Namen, wenn es allein steht, aber alle meint, bereits eine Diskriminierung der Nichtgenannten ist. Vor 30 Jahren wäre noch niemand auf den Gedanken gekommen. Heute ist in den freien Ländern das Gleichberechtigungsempfinden der Menschen gewachsen und damit die Sprachsensibilität. Genauso gewachsen ist der Unmut gegen Verstöße gegen die Menschenrechte, was sich z.B. auf der Fußball-Weltmeisterschaft zeigte, als eine eigentlich läppische Armbinde zum Politikum wurde. Kleine Dinge haben manchmal große Folgen, und Medien tragen dazu erheblich bei.

Das sollten wir bei unserer Namensänderung beachten, zumal sie ganz einfach ist. Der Vorschlag schmeißt die männlichen Segler aus dem Vereinsnamen und ersetzt sie durch den Sport, dem wir als Mitglieder alle anhängen, nämlich durch das Segeln. Aus Segler-Vereinigung wird

auf diese Weise fast unmerklich eine Segel-Vereinigung. Zwar meinen einige, sprachliche Logik anbringen zu müssen und sagen: „Segel können sich nicht vereinigen.“ Formal richtig, aber doch falsch, da es der Segelsport ist, zu dem sich Menschen vereinigen. So ist es auch bei all den Fußball-, Handball-, Tennis-, Schwimm-, Golf-, Wander-, Ski-, Box-, Ruder-, Segel- und wer weiß welchen Sportvereinen oder -Clubs. Auch die Spielvereinigung Blankenese spielt seit 1903 Fußball und Hockey, ohne dass jemand sagt: „Spiele können sich nicht vereinigen“.

Was sich die Gründer der SVAOe dachten, als sie den neuen Verein „Segler-Vereinigung“, nannten, wissen wir nicht. Sicher nichts Besonderes. Der Name entstand einfach aus einer selbstverständlichen Sprachgewohnheit. Es war nichts Abwertendes dabei und auch nichts, was Frauen ausschließen sollte, denn die Gründungssatzung lässt das nicht erkennen. Bei diesem Namen blieb es, auch nachdem weibliche Mitglieder Einzug gehalten hatten. Heute bilden übrigens zwei Frauen und ein Mann unseren geschäftsführenden Vorstand.

Über hundert Jahre dauerte es, bis eine gleiche Würdigung aller Geschlechter weitgehend Anerkennung gefunden hat. Das schlug sich auch in der Sprache nieder. Der Rat für deutsche Rechtschreibung empfiehlt, „dass allen Menschen mit geschlechtergerechter Sprache begegnet werden soll und sie sensibel angesprochen werden sollen.“ Das lässt viele Optionen offen. Sicher ist aber, dass ein Verein, dem rund 800 Mitglieder verschiedenen Geschlechts angehören, dem nicht entspricht, wenn er sich „Segler-Vereinigung“ nennt.

Was also tun? Die einfachste und allem gerecht werdende Lösung ist, den Sport nach vorne

zu stellen und sich in „Segel-Vereinigung“, noch besser „Segel-Verein“ umzubenennen, noch dazu unter Beibehaltung der weithin bekannten Abkürzung SVAOe. Keinem Mitglied wird damit unsensibel begegnet und in keiner außenstehenden Person entsteht der Verdacht, es ginge bei uns zu wie vor hundert Jahren und wir könnten uns nicht ändern. Wir wollen auch nicht, dass weibliche Mitglieder, wie es bei älteren durchaus vorkommt, sagen: „Es macht mir nichts aus, in einer Segler-Vereinigung zu sein; ich fühle mich mitgemeint.“ Wir wollen keine Unklarheiten. Bei uns sind alle Menschen gleich viel wert. So leben wir, so denken wir, so segeln wir, und entsprechend sollten wir uns auch nennen.

Enden wir, wie wir begonnen haben, mit Schiller: „Das Alte stürzt, es ändert sich die Zeit, und neues Leben blüht aus den Ruinen.“ (Wilhelm Tell, 4. Akt, 2. Szene)

### 3. Klar zur Wende?

Von Norbert Suxdorf ■ Als unsere Altvorderen – es waren elf junge Männer, alle unter 25 – am 5. April 1905 die SVAOe gründeten, gaben sie ihr den Namen Seglervereinigung Altona-Oevelgönne. Im Statut der Neugründung hieß es allerdings: „Als Vereinszeichen gilt vorläufig ein Standard (gemeint ist Stander) – schwarz mit gelbem aufrechtstehendem Kreuz...“. So zitiert es unsere Chronik „Ein Jahrhundert am Wind“. Vereinszeichen! Warum nicht Vereinigungszeichen?

Wie sonst hätten die Gründer damals ihren neuen Zusammenschluss nennen können? Segelclub? Nein, denn es gab schon den Segel-Club Oevelgönne SCOe. (Was uns nicht hindert, von unserem „Clubhaus“ zu sprechen.) Und Segel-Vereine gab es damals auch schon, zum Beispiel

den Norddeutschen Regatta-Verein. Warum also entschieden sich unsere Gründer für das etwas sperrige „Vereinigung“? Bei meinen Recherchen für unsere Chronik zum Jubiläum 2005 fand ich damals nichts darüber. Aber weitere Blicke in die Chronik zeigen, dass die Autoren fast durchgängig „Verein“ schrieben. So zum Beispiel Jürgen Schaper in seinem Grußwort: „Was sind das für Leute, die einen Verein gründen?“ Und wenn ich Außenstehenden von der SVAOe erzähle, dann spreche ich von „meinem Segelverein“. Schließlich heißt es auch Vereinsrecht und nicht Vereinigungsrecht.

Vereinigung – für mich klingt das ziemlich sperrig und altmodisch. Also: Wenn wir uns schon umbenennen (wogegen ich nichts hätte), dann sollten wir doch gleich eine Verschlingung vornehmen, einen weiteren Zopf abschneiden. Was spricht dagegen, dass wir uns von nun an Segelverein Altona-Oevelgönne nennen? Klar zur Wende?

## VEREINSLEBEN

**November/Dezember 2022**

### NEUAUFNAHMEN

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



### Vollmitglieder:

Juan Felipe Diaz Gomez, 22767 Hamburg  
 Samuel Hewel, 22767 Hamburg  
 Howe Ehlers, 21244 Buchholz  
 Lieselotte Moltzau, 22417 Hamburg  
 Rango Dietrich, 22763 Hamburg

### Lebenspartner:

Julia Meinken, 21244 Buchholz

**\* 3. August 1943 † 24. November 2022**

## HEINZ „HEINI“ GEHRMANN

**Träger der silbernen Ehrennadel  
 Eigner des Motorboots „Nicki“ und der  
 Jolle „Goldrichtig“**

Heinz Gehrman war seit Dezember 1975, also seit fast 50 Jahren, Mitglied in der SVAOe, und wenn er auch nur selten zu Veranstaltungen im Clubhaus gesehen wurde, so lebte er doch gerne mit und in unserer Vereinigung, hatte hier Freunde und half, wo er helfen konnte. Seine Familie und sein lange über das Rentenalter hinaus betriebener Service für elektrische Hausgeräte waren die Mittelpunkte seines Lebens. Die Wochenenden aber galten dem Wasser. Hier, auf seiner „Nicki“, einem 7m-langen Motorboot, das mit dem geklinkerten Rumpf seine norwegische Herkunft offenbart, hielt er sich am liebsten auf. Wenn er gebraucht wurde, war er zur Stelle. So führte er in früheren Jahren regelmäßig Regattabegleitungen durch. Freitags vor Pfingsten war er im Morgengrauen im Yachthafen und begleitete die erste Wettfahrt der Nordseewoche. Rief ihn die Wettfahrtsleitung auf UKW, kam sofort sein unvergessenes „Nicki hört“. Er blieb in der Nähe der Kutter, die früher selbstverständlich in einer

eigenen Gruppe mitsegelten, und erst, als alle in Cuxhaven lagen, lief Heinz als letztes Boot ein, oft genug bei unschönem Wetter! Ältere erinnern sich, dass Heinz auch bei Kuttersportfesten immer zu Hilfe war. Motorboote sind auf der Elbe zur Sicherung bei Regatten nicht nur polizeiliche Forderung, sondern auch eine notwendige und willkommene Unterstützung, die man gerne in der Nähe weiß.

Wer am Wochenende auf den Parkplatz beim Hamburger Yachthafen kam, sah dort meistens schon sein Fahrzeug und sagte sich: „Aha, der ist schon da!“ Dann war er an Bord, pflegte sein Boot, reparierte oder bastelte und war zu Gesprächen aufgelegt. Heinz liebte die Häfen an der Elbe. Im Sommer aber führten die Reisen auch gerne in dänische Gewässer.

Nun ist er im Alter von 79 Jahren gestorben. Wir danken Heinz Gehrman für seine jahrzehntelange Treue und Hilfe. Unser Mitgefühl gilt seiner Familie.

Vorstand, Ältestenrat und die Mitglieder der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne

**\* 20. Juni 1940 † 3. November 2022**

## HORST MOLTZAU

**Träger der silbernen Ehrennadel  
Eigner des Motorseglers „Erpel“**

Horst Moltzau, der 1987 zur SVAOe gekommen ist, gehörte zu den weniger bekannten Mitgliedern. Nicht jedem liegt es, an einem lebhaften Vereinsleben teilzunehmen, wenn man selber zurückhaltender Natur ist. Dabei war er freundlich und durchaus gesprächig, was sich besonders zeigte, wenn er an Bord seines Motorseglers „Erpel“ im Hamburger Yachthafen war. Er hatte

ein Schmuckstück daraus gemacht, das Kennerblicke auf sich zog. Aber es machte auch den Eindruck guter Küstentauglichkeit, geeignet für unsere häufig rauen Gewässer und war sehr seemännisch ausgerüstet. So kam es, dass viele ihn ansprachen, und dann konnte er erzählen. Man merkte ihm Kenntnis und Leidenschaft an.

Horst Moltzau lernte das Bootsbauerhandwerk bei Heinz Wegener in Altenwerder, auf dessen Werft er schon während seiner Lehrzeit nebenher zunächst eine Piratenjolle und anschließend ein dem Folkeboot in Karwelbauweise nachempfundenes Boot für sich selber baute. 1963 zog er mit der Wegener-Werft nach Wedel um. Auch hier baute er neben seiner Berufstätigkeit wiederum ein Boot, die wunderschöne „Kolibri“ nach einem Entwurf von Walter Schulz. Danach entschied er sich für eine etwas geregeltere Arbeitszeit, ging als Betriebshandwerker zur Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt und baute dort große Modellrumpfe für die Schleppversuche. Aber sein Schaffenswille war größer. Auf der Bootswerft von Peter Reese an der Alster bekam er einen Bauplatz und baute „Erpel“ nach eigenen Plänen. Diesem Schiff blieb er treu und machte damit zahlreiche Reisen nach Dänemark und Schweden.

Nun ist er nach einem arbeitsreichen Leben im Alter von 82 Jahren gestorben. Wir danken für seine jahrzehntelange Treue. Unser Mitgefühl gilt seiner Familie.

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

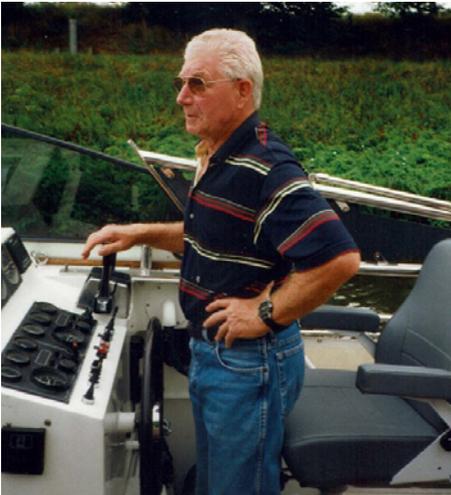


\* 15. Februar 1931 † 8. September 2022

## GERHARDT FRICKE

### Träger der silbernen Ehrennadel Eigner der Motoryacht „Pemagama“

Wer eingeladen wurde, auf „Pemagama“ an Bord zu kommen, fühlte sich sofort von großer Herzlichkeit umfassen. Gerhardt und Marianne Fricke taten für ihre Gäste alles. Sie führten ein „offenes Boot“. Über 40 Jahre war Gerhardt Mitglied in der SVAOe und hat dort seine Spuren hinterlassen. Als Kfz-Mechaniker und -Meister ließen ihn die Motoren nicht los, und so begann sein Leben auf dem Wasser mit dem Erwerb einer 8 m-Bootschale, die er selber ausbaute und motorisierte. Das Boot lag, bei Niedrigwasser trockenfallend, in der Wedeler Au, von wo er mit der Familie Naherholungsfahrten hinter die Elbinseln machte. Für die Kinder, Peter und Martina, war das ein abenteuerliches „Robinson-Crusoe-Leben“, das anhaltende Erinnerungen hinterließ.



Gerhardt Fricke † (Foto privat)

Urlaubstörns gingen über die Unter- und Oberelbe mit ihren Nebenflüssen hinaus, in den Nord-Ostsee-Kanal und in die Eider und in die nahe Ostsee. Aber der eigene Betrieb gestattete nicht, dass die Gezeiten den Terminkalender bestimmten. Ein tideunabhängiger Liegeplatz musste her, und den fand Gerhardt über den Eintritt in die SVAOe im Hamburger Yachthafen in Wedel. Damit wurden ein neuer Freundeskreis und auch neue Aufgaben erschlossen, und auch ein größeres Boot musste es sein, eine Linssen 35, die er mit der Familie von Workum in Holland über die Binnenwasserstraßen nach Wedel überführte.

Nach einigen Jahren wurde das Boot noch einmal größer. Im Hinblick auf den kommenden Ruhestand und neue Erlebnisse wurde eine Linssen 40 angeschafft. Nun erweiterte sich das Fahrtgebiet. Von Holland bis Berlin befuhren Gerhardt und Marianne damit in langen Touren Flüsse und Kanäle. Der Bootsname „Pemagama“ wurde immer beibehalten, eine harmonische Folge der Anfangsbuchstaben der Vornamen der Familie und beweist damit ein enges Zusammengehörigkeitsgefühl.

Gerhardt stellte sich und seine Boote wie selbstverständlich auch der SVAOe als Regattabegleitung zur Verfügung, wodurch er weitere Freunde gewann. Es gab Jahre, in denen der Geselligkeitsausschuss im Winter Reisen und Ausflüge veranstaltete, an denen Gerhardt und Marianne gerne teilnahmen. Die Bindung an die SVAOe war eng. Auch im Bibliothekskreis arbeitete er zeitweilig mit.

Nun ist Gerhardt im Alter von 91 Jahren gestorben. Wir danken ihm für seine jahrzehntelange Treue. Unser Mitgefühl gilt seiner Familie.

Vorstand, Ältestenrat und die Mitglieder der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne

## Ehrung unserer langjährigen Mitglieder NACHGEHOLTE FEIER FÜR 2021

CKB ■ Regelmäßig werden die langjährigen SVAOe-Mitglieder für ihre Treue zur Vereinigung ausgezeichnet, doch Corona warf auch auf diese Tradition ihren langen Schatten. Daher gab es nun Nachholbedarf: Am Freitag, 9.12.2022, wurden die Gold- und Silberjubilare des Jahres 2021 ausgezeichnet – der Festausschuss hatte dafür den großen Saal im Vereinshaus festlich geschmückt. Eine entsprechende Veranstaltung für die Jubilare des Jahres 2022 soll im Frühjahr 2023 folgen.

Zunächst stand eine ganz besondere Ehrung an: Seit dem 1.11.1947, also seit 75 Jahren, ist **Gerhard Wolf** Mitglied der SVAOe. Alles begann für ihn mit Winterarbeit am Kutter „Teufelsbrück“. Erst danach durfte er auch darauf segeln.



*75 Jahre Mitgliedschaft: Gerhard Wolf*

Er segelte auf Alster, Elbe und Ostsee, erwarb alle einschlägigen Segelscheine bis zum Sporthochseeschiffer. Er segelte dann auf bekannten Yachten wie „Hamburg VI“, „Ortac“, „Hamburg VII“, „Störtebeker“, „Germania V“ mit, oft als Navigator, und überquerte dreimal den Atlantik. Ungezählt die Erlebnisse mit Stürmen und Flauten ... Er engagierte sich auch im Verein als Kassenprüfer, in der Segelausbildung und bei der

**FIRMENICH**  
YACHTVERSICHERUNGEN

Jetzt **Angebot**  
online anfordern

firmenich-yacht.de



Organisation von Regatten. Stephan Lunau, der als Laudator fungierte, überreichte dem Jubilar einen silbernen Ehrenteller.

Eine goldene Anstecknadel für 50 Jahre Vereinszugehörigkeit erhielt **Thomas „Lothar“ Pätzel**. Auch seine Segelkarriere begann mit



*Goldabzeichen für Thomas Pätzel*

dem Kuttersegeln, wie sein Freund und Laudator Achim Müntzel berichtete. Später segelte er, der von Beruf Bootsbauer ist und eine eigene Bootswerft aufbaute, mit den selbstgebauten Yachten „Maya“ und „Norma“ lange Touren in Ostsee, Nordsee, über den Atlantik und durch die Karibik bis in die USA, wo sein Sohn zur Welt kam. Er nahm auch an verschiedenen Cowes Week-, Fastnet- und World Cup-Regatten, sowie Euro-

pa- und Weltmeisterschaften teil. In jüngerer Zeit ist er mit seinem 34ft-Plattgatter „Goodwind“ vor allem auf Touren unterwegs und findet auch noch Zeit fürs Jollensegeln auf der Alster.

Ein weiteres „goldenes“ Mitglied ist **Michael Albrecht**, der ebenfalls eine goldene Ansteck-



*Gold für Michael Albrecht*

nadel erhielt. Nach ersten Segelerfahrungen in Travemünde und bei der Segelgruppe der Uni Hamburg auf der Alster kaufte er mit seiner Frau einen hölzernen Zugvogel und stattete ihn mit Staufächern und einer Persenning zum Fahrtensegeln aus. Weil er dafür einen Liegeplatz brauchte, wurde er Mitglied der SVAOe. Wie der Laudator Ulrich Körner anschaulich schilderte, wurde der Kandidat in Ermangelung der damals



*Laudator Achim Müntzel*



*Laudator Ulrich Körner*

noch erforderlichen Bürgen allerdings zunächst zum Gespräch mit dem damaligen Vorsitzenden Walter Schöttler einbestellt, das er glücklicherweise bestand. Später konnte er sich ein holländisches Do-it-yourself-Boot leisten, mit dem, nach dem Zusammenbau, Touren in der Ostsee unternommen wurden. Schließlich wurden und werden mit der „Loop-over de-Loft“ Reisen nach England, Scilly Islands, Finnland und Baltikum, Bretagne, Algarve und Mittelmeer bis zur Rhône-Mündung unternommen. Lange und intensiv wirkte er auch im „Maschinenraum des Vereins“ als Regatta-Obmann – er kreierte die jährliche Otterndorf-Wettfahrt – und als Obmann für die Yachthafenanangelegenheiten der SVAOe.

Auch **Hans Mucke** ist schon seit 50 Jahren Vereinsmitglied. Auch er begann mit dem Kut-



*Laudator Peter Stamp und Stephan Lunau gratulieren Hans Mucke*

tersegeln, erzählte Peter Stamp in seiner Laudatio, er kam dann aber über den Vereinspiraten „Olaf“ und Heinz-Wolfgang (Mausey) Mueller-Haagen zur SVAOe. Freundschaften mit Walter Schulz, Familie Hofmann und vor allem mit Dieter Bernhard ermöglichten ihm mehr als 30 Jahre sehr aktiver Segelei auf den Regattabahnen des Nordens, Westens und Ostens. Erst in den letzten Jahren ist das Segeln gegenüber anderen



*Gold für Michael Hampe*

Interessen etwas in den Hintergrund getreten. Auch er wurde mit einer goldenen Nadel geehrt.

Weiter ging es mit **Michael Hampe**, der von Peter Mendt gewürdigt wurde. Wieder eine Segelkarriere, die im Kutter („Helgoland“ und „Neumühlen“) begann, erst als Crew-Mitglied, dann als Kutterführer, zeitweilig für eine Mädchenmannschaft auf der „Scharhörn“. Von 1977–1980 war er SVAOe-Jugendleiter. Außerdem begleitete er den Neubau der beiden Kutter „Neumühlen“ und „Teufelsbrück“ auf der Werft Burmester in Bremen. Er segelte dann auf Schiffen aller Größen, vom Großsegler „Ariadne“ (heute „Großherzogin Elisabeth“), auf einer Transatlantikreise bis in die Karibik, bis zu seiner eigenen V-Jolle „Mien Deern“, die, liebevoll restauriert, auch in der „Yacht“ und in Fachbüchern zu finden ist. Es gab dann eine längere Segelpause, aber seit 2006 ist er mit der neu erworbenen und restaurierten Yacht „Niña“ wieder unter Segeln unterwegs. Für die SVAOe war er von 2003–2018 Kassenprüfer. Als Dank auch ihm die goldene Anstecknadel!

Prof. **Hans-Jürgen Dräger**, so berichtete es Peter Mendt in seiner Laudatio, kam über seinen Hochschulkollegen Dr. Pollähn zur SVAOe, und dieser war es auch, der ihn bei der Anschaffung eines Bootes unterstützte. Die ersten segleri-



*Gold für Hans-Jürgen Dräger*

schen Erfahrungen fielen vor allem sehr nass aus, was die Familie Dräger zwar nicht verdroß, aber zum Kauf eines größeren, trockeneren ¼-Tonnens veranlasste. Mit diesem und nachfolgenden Booten wurden viele schöne Ostseetouren gesegelt; die größte Reise war ein 6-Wochen-Törn entlang der Ostküste Schwedens und durch den Göta-Kanal. Außerdem wurde an allen Wochenenden auf der Elbe gesegelt, gern in Kompanie mit Fiffi Schaper, Elimar Beilcke und Gerd Müller. Erst als nach vielen Jahren die Winterarbeiten irgendwann zu lästig wurden, wurde das letzte Segelboot verkauft. Nun fährt Herr Dräger mit dem Tuckerboot seines Sohnes. Für die SVAOe war er mehrere Jahre Beiratsmitglied für den Vorstand. Auch er bekam die goldene Anstecknadel für 50-jährige Vereinstreue.



*Laudator Peter Mendt*



*Gold für Jürgen Kluth*

Peter Mendt blieb gleich am Rednerpult, um auch **Jürgen Kluth** zu würdigen. Dieser war bereits 1948 in die SVAOe eingetreten, trat dann jedoch für eine Weile wieder aus und 1984 wieder ein, sodass nun auch 50 Jahre Mitgliedschaft zusammengekommen sind und er die goldene Anstecknadel erhielt. Seine seglerische Laufbahn begann 1945/46 mit der „Kellerkiste“, einem mit Teer und Blech schwimmfähig aufbereitetem Objekt aus einem Luftschutzkeller – man kam damit mit Paddeln und Wriggen immerhin von Teufelsbrück bis nach Finkenwerder. Glücklicherweise konnte dieses Gefährt schon bald durch eine gaffelgetakelte Blankeneser Jolle von 1906 ersetzt werden, auch wenn diese mit viel Arbeitseinsatz restauriert werden musste. Mit verschiedenen Jollenkreuzern und Kuttern und vielen guten Kameraden ging es in den späten 40er und in den 50er Jahren auf Ostseetörns und Regatten. Außerdem engagierte er sich in der Modellsegelabteilung. Später segelte Jürgen Kluth mit eigenem Kielkreuzer und dann mit seiner Luffe-Yacht in der dänischen Inselwelt und auf der Schlei. Die „Alt-Junioren“ verdanken ihm die Idee, bei jedem ihrer Treffen etwas aus der umfangreichen Literatur der Segelabenteuer vorzulesen.

Es folgte eine Pause, in der alle Teilnehmer und Teilnehmerinnen das Gehörte etwas sacken lassen, sich den appetitlichen Snacks widmen und dabei seglerische Erinnerungen austauschen konnten. Dann ging es mit den Silberjubilaren weiter.



*Ein guter Imbiss ...*



*... und weiter geht's*

Eine silberne Anstecknadel für 25 Jahre Mitgliedschaft in der SVAOe erhielt **Ragna Wilkens**, die von Ulrike Jensen gewürdigt wurde. Ragna Wilkens wurde in eine „SVAOe-Segeldynastie“ hineingeboren – ihr Vater Michael Thönnessen konnte *seine* silberne Ehrennadel seinerzeit nicht entgegennehmen, weil er wegen der Geburt seiner Tochter verhindert war. Diese war folglich schon als Kind mit den elterlichen



*Silbernadel für Ragna Wilkens*

Schiffen auf Elbe und Ostsee unterwegs, segelte Opti von 1996–2004, inklusive Teilnahme an zwei Deutschen Meisterschaften, stieg dann auf Europe- und J/24-Boote um, war 2008–2015 Steuerfrau einer Frauencrew auf der vereinseigenen J/24 „Juelssand“, nahm an vielen internationalen Regatten teil und war 2019–2020 an den Klassenregatten der J/70 „Albis“ und am SVAOe-Bundesliga-Team beteiligt. Außerdem segelt sie seit 2016 auf der 12m R Yacht „Sphinx“ im Flensburger Segel-Club (FSC) mit. Geschichte wiederholt sich: Beinahe hätte Ragna Wilkens ihre silberne Nadel nicht entgegennehmen können, weil sie zu dem ursprünglich geplanten Verleihungstermin im September 2021 durch die Geburt ihrer Tochter verhindert gewesen wäre ...



*Laudatorin Ulrike Jensen*



Wiederholte Silber-Würdigung für Michael Thönnessen

Weil nicht ganz klar war, ob **Michael Thönnessen** damals seine silberne Nadel noch bekommen hatte, wurde sie ihm jetzt sicherheits halber noch einmal angesteckt.

Ulrike Jensen ehrte auch die 25-jährige Mitgliedschaft von **Suzan Wacker**, die ebenfalls in einer Seglerfamilie auf dem Stahlkreuzer „Nike“ ihrer Eltern großgeworden ist. Nach dem frühen Tod ihres Vaters und dem Verkauf des Familienbootes konnte sie bei befreundeten Familien mitsegeln, so auf der „Nordwest“ von Walter Schulz und auf dem Kutter „Rasmus“ des Altonaer Segel-Clubs (ASC). Mitte der 90er Jahre segelte sie Wochenendtörns und Sommertouren auf einem Schwertzugvogel, meist zusammen mit Lothar und Franzi Pätzel mit ihrer Vindö. Danach war sie bei einigen Touren mit dem



Silber für Suzan Wacker



Silber für Wolfgang Balasus (Fotos © Tomas Krause)

wunderbaren, von Matthias (Zewa) Glimm selbst konstruierten und gebauten Schoner „Bonito“ dabei. Auch Suzan Wacker erhielt eine silberne Anstecknadel.

Eine silberne Anstecknadel für 25 Jahre SVAOe-Mitgliedschaft gab es auch für **Wolfgang Balasus**, der von Peter Stamp gewürdigt wurde. Wolfgang Balasus bekam während seines Studiums in Kiel Kontakt zum Segelsport, trat in die Uni-Segelgruppe ein und hat diverse Segelscheine erworben. Danach kaufte er sich ein 6-m-Boot, mit dem er auf der Elbe und der Ostsee segelte. Die Boote wurden immer größer, sodass der Liegeplatz im Haseldorfer Hafen nicht mehr ausreichte und Wolfgang Balasus in die SVAOe eintrat. Jeden Sommerurlaub verbrachte er mit Frau und Kind auf der Ostsee mit Reisen nach Dänemark und in die neuen Bundesländer. Aktuell segelt er eine Bavaria 38 und hat sich vorgenommen, mehr Zeit zum Segeln zu nutzen. Als Bürgermeister in Moorrege ist seine Zeit jedoch sehr begrenzt. An den Veranstaltungen unserer Vereinigung hat er in den letzten Jahren daher kaum teilgenommen. Er liest unsere SVAOe-Nachrichten aber immer mit großem Interesse und möchte sich auch wieder sehen lassen.

Weitere Jubilare konnten bei der Verleihungsfeier nicht anwesend sein; ihnen wurden bereits

oder werden noch die Ehrenteller und -nadeln informell übermittelt:

<b>Norbert Anbergen</b>	75 Jahre
<b>Dirk Schmiech</b>	Gold
<b>Karl-Heinz Knick</b>	Gold
<b>Jörn Kröger</b>	Silber
<b>Jens Röhrs</b>	Silber
<b>Eduard von Allwörden</b>	Silber
<b>Jens Dittmer</b>	Silber



*Ralph Rainsborough und ...*

### Preisverleihung mit Grünkohl

## FÜR DIE ELBE-AUSKLANG-REGATTA

GAN ■ Traditionsgemäß werden die Preise für die Elbe-Ausklang-Regatta nicht direkt im Anschluss an die Regatta noch im Hamburger Yachthafen verliehen, denn die Berechnungen dauern ein wenig, es kann noch Proteste zu verhandeln geben und schließlich müssen die Wanderpreise graviert werden. Ein viel besserer Grund ist aber, dass der Veranstalter, die SVAOe, die Verleihung mit einem Essen in seinem Haus verbindet. Da möchten nicht nur die



*... Dörte Stryi wirbeln in der Küche*

**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

Regattateilnehmer/-innen, sondern auch viele Vereinsmitglieder dabei sein, den Reden zuhören, die Geehrten beklatschen, ein fettes, herbstliches Essen zu sich nehmen, natürlich Grünkohl mit Nahrhaftem vom Schwein, und nicht zuletzt auch den Getränken zusprechen.

Mit dieser Absicht trafen sich am Freitag, dem 25. November, 94 Gäste im Clubhaussaal. Viel mehr hätten bei der benötigten Ellenbogenfreiheit auch kaum hineingepasst. Die Erwartung nach der Corona-Lähmung war offenbar groß. Sie sollte nicht enttäuscht werden. Alle waren frohen Mutes, gesprächsbereit, hungrig und – durstig.

Vielleicht noch ein Wort zur Garderobe. Der Berichterstatter kann sich erinnern, dass vor noch nicht allzu vielen Jahren zu Vereinsfesten so etwas Ähnliches wie eine festliche Kleidung getragen wurde. Heute hat eine internationale „Leisure“-Bewegung eingesetzt, die anfangs in der Politik mit Turnschuhen und offenen Hemden zu immerhin dunklen Anzügen erstes Aufsehen erregte. Inzwischen trägt auch der Kanzler bisweilen ein offenes Hemd und bei Firmenchefs scheint es die Regel. Nur Putin bewahrt mit konservativer Kleidung, pompös uniformierter Dienerschaft und riesigen Tischen noch altes Auftreten. Der größte Teil der Bevölkerung bevorzugt bei uns inzwischen auch zu gehobenen Anlässen „casual wear“. Beim Grünkohlessen, früher „Herbstfest“, heute „Preisverleihung“, zeigten sich noch drei Schlipse, und alle Gäste fühlten sich wohl. Zeiten ändern sich.

Der Saal war mit bunten Tischtüchern, Servietten und Dekoration gewohnt festlich geschmückt. Sehr gut kam dabei die Sitzordnung an. Festlotsin Dörte Stryi und die 2. Vorsitzende Luise Boehlich hatten für jede Tafel die Namen der dort sitzen Sollenden zusammengestellt.

Das vermied frühzeitige Belegung von Stuhlreihen und Häufung von gewohnten Gruppen. Crews aber saßen zusammen, wie es sein soll. Die Auswahl der Tischbelegungen schien gelungen, wenn die Lautstärke der Gespräche ein Maßstab ist.

Ebenso in das festliche Ambiente passend – von der erwähnten lockeren Kleidung der Gäste einmal abgesehen – war der Auftritt der Jugendabteilung, die den Service übernommen hatte. Sie trug weiße Blusen oder Hemden zu dunklen Hosen und war ständig unter der Führung des schon ein paar Jahre vorangeschrittenen Paul Körner mit Freundlichkeit und Eifer für die Gäste da. Tresenchefin Sabine hatte sich wegen der zahlreichen Durstigen extra eine Kollegin hinzugeholt, was sich als notwendig erwies.

Nach ausgedehntem Stehkonvent wurde zum Platznehmen geläutet. Der Vorsitzende Stephan Lunau begrüßte die Regattateams aus dem eigenen und aus fremden Vereinen sowie alle anderen Gäste. Er war sichtlich froh, dass man endlich wieder ohne Corona-Beschränkungen zusammenkommen konnte. Allerdings wurden Stimmen gehört, dass einigen bei der Enge im Saal trotz guter Lüftung wegen Ansteckungsrisiken nicht ganz wohl war. Zum Glück wurden in den Folgetagen keine Infektionen gemeldet.

Auch Festlotsin Dörte begrüßte die Gäste und hoffte, dass das Traditionessen allen schmecken würde. Ein neuer Lieferant sei beauftragt worden. Bei angeliefertem Essen sollte man nie zu hohe Erwartungen haben. Aber es entwickelte sich alles bestens. Ralph Rainsborough hatte die gebratenen Kartoffeln noch einmal in die Pfanne getan, damit sie richtig heiß auf die Teller kamen, und das bekam ihnen gut. Es wurde mächtig reingehauen, und man hörte von allen Seiten



*So sieht das Ergebnis aus!*



*Festlich geschmückte Tische ...*



*... und eine Lesung zum Essen*



*Preise zur Elbe-Ausklang-Regatta*



*Erik Genthe mit dem Marcus-Preis*



*Klaus Pollähn mit dem Folkeboot-Preis*



*Robert Neumann mit dem Radde-Preis*



*Gratulation allen Gewinnern! (Fotos Tomas Krause)*

Laute des Wohlbehagens. An irgendeinem Tisch konnten Nachbestellungen an Grünkohl nicht in vollem Umfang bedient werden, sonst schienen alle Wünsche befriedigt worden zu sein. Der Chronist und seine Umgebung waren rundum zufrieden, was dazu führte, dass der lecker und dekorativ aussehende Nachttisch bei ihm nur noch mit einer Probemenge hineinpasste.

Marcus Boehlich moderierte anschließend die Preisverleihung. So etwas macht er bekannt lässig, nonchalant und manchmal mit kleinen Spitzen, besonders, wenn er aus dem Begleitboot Regel-Unsicherheiten festgestellt hatte, die es zu kommentieren galt. Die junge Rebecca Rieboldt assistierte ihm bei der Übergabe der Preise. Die vergebenen Gruppenpreise lese man auf der SVAOe Homepage nach. Für die Wanderpreise hat Marcus immer ein paar abfällige Bemerkungen bereit, und zwar sowohl was deren Schönheit betrifft als auch für die Angewohnheit, dass endgültige Gewinner die sattsam bekannten Preise wiederstiften, statt sie durch neue, schönere Preise zu ersetzen.

Der **Mia-Lisa-Preis**, für die schnellste Yacht nach Yardstick über Alles (Kopie eines Holst-Gemäldes der „Passat“), ging mit 2. Anrecht an Klaus-Uwe Stryi („Pax“), RVE, entgegengenommen von Sohn Tom wegen Krankheit von Klaus-Uwe.

Der **Staats-Preis** für den/die schnellsten/schnellste Steuermann/-frau unter 22 Jahren, nach endgültigem Gewinn neu gestiftet von Marcus Rosenau, ging an Erik Genthe („Frey“), MSC.

Der **Folkeboot-Preis** – es wird langsam langweilig, aber es fehlt an Konkurrenz, die Mut genug hat, sich dem Dauersieger zu stellen – ging zum 13. Mal an Klaus Pollähn („Fun“), SVAOe.

Der **Bulli-Preis**, eine schöne Silberschale, für das nach berechneter Zeit genau in der Mitte liegende Schiff ging an Thomas Reinicke („Edelweiß“), SCOe

**Sabrina's Last Order-Preis** für die schnellste Yacht nach Yardstick größer als 9.50 m L.ü.A. auf der letzten Wettfahrt des letzten Tages der Elbe-Ausklang-Regatta ging endgültig an Andreas Gustafsson („Swift“), SVAOe. Man darf gespannt sein, ob im nächsten Jahr ein neuer Preis gestiftet wird.

Der **Schwertboot-Preis** wurde nicht vergeben

Der **Radde-Preis** für das schnellste Schiff nach Yardstick für Nicht-SVAOe-er ging an Robert Neumann („Ghost“), MSC.

Zum Schluss hatte Marcus noch einen Personenwechsel anzukündigen. Der langjährige Wettfahrtleiter der SVAOe, Ulrich (Lui) Dahm, gibt sein Amt, das er seit 1994 inne hatte aus Alters- und Gesundheitsgründen auf. Es gab Beifall für seine Arbeit. Aber ein Nachfolger stand bereit, wenn vielleicht auch ein wenig Überzeugungsarbeit stattgefunden hat. Es ist Andreas Sasse, der an vielen Regatten mit seinem Spækhugger teilnimmt. Auch ihm galt Beifall für die Bereitschaft.

Damit ging eine lange Preisvergabe-Zeremonie zu Ende. Es wurde trotzdem nicht langweilig, denn es wurde aus dem Saal kommentiert, viel gelacht und auch getrunken. Keiner weiß mehr genau, wann die letzten Gäste das Haus verließen.



## Die Mitgliederversammlung im November

### NICHT VIEL LOS UND DOCH INTERESSANT

GAN ■ Die Tagesordnung für die November-Mitgliederversammlung am 15.11.2022 war kurz. Sie enthielt nur ein Thema, den Bericht von Elske und Hartmut Pflughaupt über ihre siebente Durchfahrung des Göta-Kanals. Es wurde vielseitiger als anfangs gedacht.

Der Vorsitzende Stephan Lunau begann mit Informationen: Nach vielen Jahren als Vertreter der SVAOe in der Yachthafengemeinschaft des Hamburger Yachthafens in Wedel schied Michael Albrecht auf eigenen Wunsch aus diesem Amt aus. Ihm wurde mit Beifall gedankt. Glücklicherweise regelte sich die Nachfolge einfach. Berend Beilken erklärte sich bereit, die Aufgabe zu übernehmen. Das kam gut an, und auch Berend erhielt (Vorschuss-)Beifall. Der Hamburger Yachthafen ist einer der größten, wenn nicht der größte Yachthafen Deutschlands, und seine gemeinnützige, demokratische Organisationsform im Eigentum aller Hamburger Segelvereine ist ziemlich einmalig und funktioniert seit 1960 zu aller Zufriedenheit. Wir wünschen Berend eine glückliche Hand bei der Wahrung unserer Interessen.

Stephans Knüller aber war die Mitteilung, dass der Pachtvertrag über unsere Anlage in Eckernförde mit dem Segel-Club Eckernförde (SCE) nach langem Hin und Her endlich unter Dach und Fach und um 15 Jahre verlängert ist. Das ist eine große Erleichterung nicht nur für die dortigen Lieger, sondern für alle unsere Mitglieder, die diesen schönen Hafen gelegentlich anlaufen und auch für die Jugendabteilung, die dort Trainingstage/-wochen verbringt. Der neue Vertrag enthält allerdings Risiken. Eine geringere



*Berend Beilken (li.) vertritt uns künftig  
in der Yachthafengemeinschaft*



*Aufmerksames Auditorium*



*Hartmut und Elske Pflughaupt (Fotos © Tomas Krause)*

Anlagen-Pacht (künftig nur noch 1 €/Jahr) wurde mit der Verpflichtung erkaufte, alle Reparaturen auf eigene Kosten auszuführen. Bislang wurden Reparaturkosten mit dem SCE 50:50 geteilt. Seit einiger Zeit schon ist bekannt, dass die Steganlage saniert werden muss, und zwar sowohl der Bohlenbelag als längerfristig auch die Pfähle. Das wird teuer werden. Hinzu kommt die Wasserpacht (da die Wasserseite der Uferlinie dem Staat gehört, verlangt er für bauliche Nutzung und Bojenliegeplätze einen Pachtzins), von dem schon abzusehen ist, dass er deutlich erhöht werden wird. Reparaturmaßnahmen werden teilweise durch die eingesparte Anlagenpacht kompensiert. Die Wasserpacht-Erhöhung würde in jedem Fall anfallen. Dieser schöne Standort an der Ostsee ist aber für uns so wichtig, dass wir die Kosten in Kauf nehmen müssen.

Damit haben die Ausgaben aber noch kein Ende. Auch der Anlage Alsterufer, die für unsere Jugendausbildung eine große Rolle spielt, steht ebenfalls eine teure Sanierung bevor. Hier sind es allerdings drei Vereine, die sich beteiligen müssen.

Schließlich warf Stephan noch einen Blick voraus auf die nächsten Ereignisse des Winters. Nach den ziemlich öden beiden vergangenen Wintern stehen nun die gewohnten Veranstaltungen wieder an. Es beginnt mit der Preisverleihung für die Elbe-Ausklang-Regatta im Clubhaus, zu der wie immer Grünkohl gereicht wird. Die Tannenbaumregatta, übrigens die 49. ihrer Art, findet wie üblich am 4. Advent im Hamburger Yachthafen statt, und das Eisbein- und Entenessen im Clubhaus folgt Ende Januar. Es wird nicht langweilig werden.

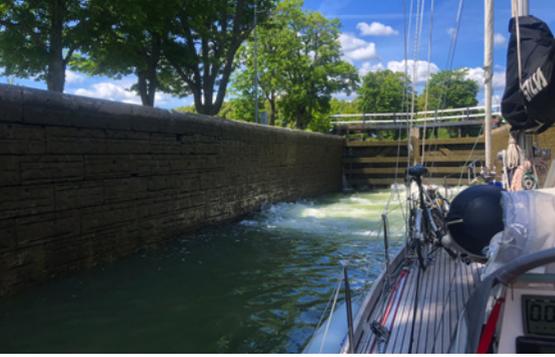
Damit war der offizielle Teil erledigt und Elske und Hartmut Pflughaupt traten an Mikrofon und

PC. Der Titel ihres Vortrags lautete „Eindrücke – Traumhafte Landschaften“. Wir wussten, dass es in diesem Jahr das siebte Mal war, dass sie den Göta-Kanal durchfahren haben. Es lag also viel Erfahrung vor, und davon zu hören, waren alle gespannt. Die meisten Zuhörer hatten die Passage wohl schon mindestens einmal gemacht, aber jeder weiß, einmal ist keinmal, denn man macht dabei Fehler und der Eindrücke sind so viele, dass man nicht alle bei einem Mal verarbeiten kann.

Nach einer allgemeinen Vorstellung des eigentlichen Göta-Kanals von Mem im Osten bis Sjötorp am Vänern und des Vänern selbst sowie des anschließenden Trollhätte-Kanals, alles zusammen 66 Schleusen, erläuterten die Vortragenden, warum es sinnvoll ist, von Osten nach Westen zu fahren, was es kostet und wie man sich vorzubereiten hat. Die anfangs hoch erscheinenden Passagekosten relativieren sich, da unbegrenzte Übernachtungen am Kanal mit guten Liegeplätzen inbegriffen sind.

Neben der Bauweise des Kanals, seiner Historie, der Schilderung der automatisierten Brückenöffnungen und immer wieder fantastischen Bildern und Videos von der Schönheit der Landschaft schilderten die Vortragenden auch, was es „am Rande“ zu erleben gibt: Das historische Industriegelände Forsvik Bruk mit eindrucksvollen Bauwerken und technischen Eindrücken sowie kulturelle Erlebnisse, z.B. die „Allsång“-Veranstaltungen, auf denen die Teilnehmer gemeinsam schwedische Lieder singen.

Es war ein schöner Vortrag mit perfekter Technik und wunderbaren Bildern. Wer schon mal durch den Göta-Kanal gefahren ist, wurde angeregt, es wieder zu tun, und wer es noch nicht getan hat, es erstmalig zu versuchen. Anhaltender Applaus.



*Brunnby-Schleuse*



*Berg: Schleusung*



*Treppenschleuse Berg*



*Idylle am Kanal*



*Hartmut kurbelt selbst*



*Fahrgastschiffe Juno und Diana*



*Spetsnaeskanal*



*Lyrestad (Fotos Hartmut und Elske Pflughaupt)*

Es war noch keineswegs Schlafenszeit, da die Vortragenden nicht ausufernd geredet hatten. Von den meisten Anwesenden wurde das wohlwollend vermerkt und zu einigen Getränken an der Bar und Gesprächen genutzt.

Nachtrag: Immer wieder gibt es unzufriedene Stimmen über die Parksituation in Clubhausnähe. Auf dem abgepollerten Bereich vor dem Clubhaus haben ca. sechs Autos Platz. Das reicht für den Caterer, geladene Gäste und notwendige Autotransporte, z.B. für Beeinträchtigte. Darüber hinaus bietet sich der öffentliche Nahverkehr an. Der Bus 113 fährt alle 10 Minuten vom Bahnhof Altona nach Neumühlen. Wer das Auto vorzieht, stößt seit einiger Zeit in der Clubhaus-Umgebung überall auf bewirtschafteten Parkraum, und zwar nicht nur in Neumühlen, sondern auch oberhalb des Elbhangs in Elbchaussee-Nähe. Die Gebühren betragen 3 €/Std, ab 20 Uhr frei. Das hat die positive Folge, dass unbelegte Plätze immer zu finden sind. Wer ab 19:00 Uhr zur Mitgliederversammlung mit dem Auto kommen möchte, zahlt also 3,00 €. Das sollte man sich das Gebotene und das Wiedersehen kosten lassen.

## KORREKTUR

Red. ■ In der Ausgabe 6-22 dieser Nachrichten haben wir einen Nachruf auf Elise Franke gebracht. Bedauerlicherweise ist uns bei ihrem Namen ein Fehler unterlaufen. Sie hieß Elise Franke geb. Kein und nicht umgekehrt. Unter ihrem Nenn-Namen Eliza und ihrem Mädchennamen war sie weithin bekannt. Wir bitten um Entschuldigung.

## REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE

### 49. SVAOe-Tannenbaumregatta

## WENN ERWACHSENE MIT KINDERBOOTEN SEGELN

Von Thomas Lyssewski und Christiane Krieger-Boden ■ Vierter Advent am 18. Dezember 2022, klirrende Kälte (-3 bis -5°C), strahlende Sonne, dünne Schneedecke an Land, kein Eis auf dem Wasser, süd-süd-östliche Winterbrise mit 2–3 Bft, die ins Gesicht beißt: traumhafte Segelbedingungen! Im Hamburger Yachthafen in Wedel findet nach zweijähriger Pause (aus bekanntem Grund) endlich wieder die beliebte Tannenbaumregatta statt, bei der Erwachsene in Optimisten um den Siegpriest, einen weihnachtlich geschmückten Tannenbaum, kämpfen. 16 Boote aus 9 Segelvereinen treten an; der jüngste Teilnehmer ist 18 Jahre und der älteste Teilnehmer 83 Jahre alt. Vorgesehen sind zwei Wettfahrten von je 25 Minuten. Die Segler und Seglerinnen samt Unterstützern sowie die „Seemannschaft“ des Organisationsteams (bestehend aus Thomas Lyssewski, Stefan Schacht, dem Schiedskomiteeobmann Marcus Boehlich und George und Paul aus der Opti-Abteilung) sind zunächst eine Weile mit den Regattavorbereitungen beschäftigt.

Währenddessen finden sich bereits einige Zuschauer in dem Zelt auf dem Hafengelände ein. Sie holen sich einen ersten Glühwein (alkoholisch oder nicht, mit Schuss oder ohne), der sowohl die Hände als auch das Innenleben wärmt. Die „Landmannschaft“ des Organisationsteams, bestehend aus Elske und Hartmut Pflughaupt, Helga Zeiher, Philippine Lunau, Sven Becker und der SVAOe-Jugendabteilung, hat alles gut vorbereitet und verkauft außer Glühwein auch noch frische Waffeln und einen wärmenden Suppen-

eintopf (zubereitet von Ralph Rainsborough). Vereinspräsident Stephan Lunau persönlich grillt Würstchen. Nur eine Jazzkapelle, die in anderen Jahren aufspielte, die gibt es diesmal leider nicht.

Pünktlich um 12:05 Uhr wird zur ersten Wettfahrt angeschossen – alle Boote kommen gut vom Start weg und segeln im großen Hafenbecken zuerst in südliche Richtung. In den vorderen und hinteren Plätzen wird sehr konstant gesegelt.

Währenddessen nimmt an Land die Zuschauerzahl immer weiter zu, es wird voll im Zelt. Man freut sich, Bekannte zu treffen, es wird geredet und erzählt. Auch unser ältestes SVAOe-Mitglied, Adje Hauschildt, 98 Jahre alt, hat die Anstrengung, bei dieser Veranstaltung dabei zu sein, nicht gescheut. Der Regatta selbst wird nicht ganz so viel Aufmerksamkeit geschenkt ...

Dort ist inzwischen die zweite Runde gestartet worden. Es wird sehr fair gesegelt, sodass der spezielle Preis für Regelverletzung am Ende nicht vergeben wird. Die Anmerkungen seitens des Schiedskomitees: 1 x Tonne berührt und entlastet, und 1 x sehr knapp und früh gestartet. Glücklicherweise ist niemand über Bord gegangen (was bei der Kälte eine sehr schnelle Rettungsaktion erfordert hätte, auf die man natürlich vorbereitet gewesen wäre).

Bei der Preisverleihung sind die Zuschauer wieder voll dabei: Alle gestarteten Optis sind auch ins Ziel gekommen. Hannes Carl Meyer (Segel-Verein Wedel-Schulau, SVWS) erwischt als Trostpreis das rote „Schlusslicht“ (ein Wanderpreis) – und lacht darüber, ebenso der Drittplatzierte, Ralf Rainsborough (SVAOe), mit dem Knotenbrett als Wanderpreis. Auf den dritten Platz

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



*Regattavorbereitungen*



*Pünktlicher Start*



*Auf Kreuzkurs*



*„Seemannschaft“*



*Jan Hauschildt*



*Verwirrung?*



*Ansturm am Essenszelt*



*Heiße Suppe*



„Landmannschaft“



Würstchen



Adje Hauschildt



Kampf an der Wendetonne



Schlusslicht Hannes Carl Meyer



Dritter Platz Jan Hauschildt



Zweiter Platz Katharina von Schleinitz



Erster Platz Matthias Düwel (Fotos © Thomas Krause, Thomas Lysewski, Hartmut Pflughaupt und Axel Sylvester)

ist Jan Hauschildt von der SVAOe gesegelt. Als zweite Siegerin wird Katharina von Schleinitz (SVAOe und Hamburger Schwerhörigen Sportverein, HSSV) zusätzlich mit einem Opti-Modell als Wanderpreis für die schnellste Steuerfrau ausgezeichnet. Den ersten Platz, und damit den geschmückten Tannenbaum, sichert sich Matthias Düwel vom Akademischen Segel-Verein (ASV), der in diesem Jahr bereits bei anderen Opti-Winterregatten auf der Alster und auf der Trave den Kalte-Kanne-Preis und den Eisarsch-Pokal gewonnen hat. Wir gratulieren allen Gewinnern!

Wir freuen uns auf die 50. Tannenbaumregatta im nächsten Jahr!

## Inklusionssegeln –

### EINE SAISON MIT SPASS UND ERFOLG

Von Felix Schnor ■ Ich möchte euch berichten, wie ich die Saison 2022 unter Segeln verbracht habe, und wie ich trotz meiner Beeinträchtigung – ich bin an den Rollstuhl gebunden und nicht frei bewegungsfähig – viel Spaß und auch Erfolg gehabt habe. Für die, die mich nicht kennen: Ich bin seit 29 Jahren in der SVAOe, habe in der Jugendabteilung segeln gelernt und war Kutterführer. Danach hat mich meine Krankheit getroffen. Mit dem Segeln wurde es weniger, bis das Inklusionssegeln auf der Alster begann und der Hamburger Segel-Verband eine geeignete Kieljolle des Typs SIV 14 anschaffte, die ich nutzen kann.

Es gibt drei Bootstypen, die für das Inklusionssegeln geeignet sind:

- 2-Personen-Kieljolle SIV 14 des Herstellers Fareast. Beide Segler/-innen sitzen hinterein-

ander auf Schalensitzen, die elektrisch in eine lotrechte Position gebracht werden können. Bei Wettfahrten muss mindestens eine Person beeinträchtigt sein; die Sitzposition (vorne oder hinten) ist egal. Es wird mit Groß, Genua und Gennaker gesegelt.

- 2-Personen-Jolle RS Venture. Für Inklusionssegeln ausgerüstet mit Hubkiel, Schalensitzen nebeneinander und Joystick-Steuerung. Besegehung mit Groß, Genua und Gennaker. Regeln wie bei SIV 14.
- 2.4 m R Kielyacht für eine Person, die tief im Rumpf sitzt und mit dem Kopf rausguckt. Anspruchsvolles Regattaboat, das auch von körperlich Beeinträchtigten gesegelt werden kann. Dabei wird in der Wertung nicht unterschieden, ob beeinträchtigt oder nicht.



Die Wanderpreise dieses Jahres: „Buch der sieben Siegel“, „Pechvogel des Jahres“ und 2. Platz beim „Venture Cup der Inklusionspiraten“ (Foto Felix Schnor)

Ich segele meistens auf der SIV 14 „Kaddi“, die für das Inklusionssegeln vom Hamburger Segelverband zur Nutzung für alle Hamburger Segelvereine angeschafft wurde, und die im Sommer in der Anlage Alsterufer liegt, im Winter in der AKJS-Halle am Schulgartenweg. Bisher wurde „Kaddi“ nur von mir gesegelt, aber mit wechselnden Vorschotern/-innen aus verschiedenen Vereinen. Mein hauptsächlicher Vorschoter ist Heiko Mertens vom FC St. Pauli Segeln, sonst sind es Frauke Neugebauer (SCOe), Alanna Clausen (SVWS), Maren Holzhauser (St.PS). Bei Transporten mit dem Hänger fährt mich Peter Bollow (ESV). Man sieht, ich habe eine lebendige Mitsegler- und Helfergruppe. Schön wäre es, wenn auch jemand aus der SVAOe dazugehörte. Wenn das Boot in der Anlage Alsterufer liegt, bleiben die Segel angeschlagen, aber aufgerollt unter der Ganzpersenning. Bei meinem Ankommen (mit dem Rollstuhl ist die Zufahrt zum Boot gut möglich) helfen mir immer einige der gerade anwesenden Segler. Dann ist das Boot in 5–7 Minuten segelklar.

Außer „Kaddi“ liegen an der Alster mindestens fünf SIV 14 beim NRV und eine beim HSC. Der St.PS hat eine RS Venture. Auch mehrere 2.4 m R sind vorhanden, aber in privater Hand. Für Konkurrenz ist also gesorgt. Bei den Mannschaften helfen die Vereine einander. Jede Woche dienstags findet mit regelmäßig drei bis sechs SIV 14 ein Training bei der Anlage des NRV statt, das von Ulf Gerlach vom HSC geleitet wird. Beim NRV organisiert Sven Jürgensen das Inklusionssegeln.

Immer Mittwochs findet das beliebte Mittwochssegeln des HSC auf der Alster statt, bei dem etwa 100 bis 150 Boote aller Klassen teilnehmen, darunter auch im Mittel drei SIV 14, und



*Felix am Lenker und Frank Schönfeldt  
(Foto © Sven Jürgensen)*

ich versuche, meistens dabei zu sein. 2022 erhielten wir als schnellste SIV 14 über alle Wettfahrten den Wanderpreis „Buch der sieben Siegel“, viel Zinn, aber scheußlich wie viele solche Preise.

Außerhalb der Alster habe ich 2022 an vier Ereignissen teilgenommen:

- Aasee-Regatta in Münster (SVAOe Nachrichten 5-22)
- Inklusionssegel-Weltmeisterschaft in Rostock
- Inklusions-Wochenende des Lübecker YC am Mövenstein mit gestelltem Trainer und Ausprobieren aller drei inklusionsgeeigneten Bootstypen
- „3. Venture-Cup der Inklusionspiraten“ der Stiftung „Meer bewegen e.V.“ auf dem Wintensee mit Nadine Löschke (St.PS), wo wir den 2. Platz belegten.

Für 2023 habe ich mehrere Regatta-Pläne:

- im Juni auf dem Aasee in Münster
- im August Teilnahme an der „Inclusion World Championship for Sailing“ in Rostock
- im September Teilnahme am „Helgahard Cup“ des NRV auf der Alster.

Bei der SIV 14 habe ich mit einem Problem zu kämpfen, das mir schon mehrfach Schwierigkei-

ten bereitet und mir auch den „Pechvogel“-Preis bei der WM in Rostock beschert hat: Die Großschot ist so angeordnet, dass ich sie mit einer Hand (die andere hält die Pinne) bei einer Bö nicht freibekomme; dann legt sich das Boot flach. Daran muss ich noch arbeiten. Die RS Venture liegt mir als Bootstyp mehr.

Auch als ziemlich stark körperlich Beeinträchtigter habe ich noch viel Spaß am Segeln. Vielleicht findet sich auch jemand aus der SVAOe, der/die mitsegeln oder einfach nur begleiten und unterstützen möchte.

## JUGEND

### HERBSTTOUR MIT DER „TEUFELSBRÜCK“

Von Freya Storbeck ■ In der ersten Woche der Herbstferien, also vom 8. bis zum 14. Oktober 2022, waren wir, eine Crew Jugendlicher, auf unserem SVAOe-Kutter „Teufelsbrück“, in Begleitung des SCOe-Kutters „Möwe von Köhlfleet“, auf Herbsttour.

Am Sonnabend trafen wir uns mittags, um einkaufen zu gehen. Nachdem wir die Vorräte für die Woche verstaut hatten, wollten wir eigentlich lossegeln. Das verzögerte sich dann etwas, da die „Möwe“-Crew sich nicht sicher war, ob sie nicht doch erst Sonntag lossegeln wollten.

Nach einer kurzen Überlegungszeit starteten wir dann aber Richtung Hetlingen. Am nächsten Tag kreuzten wir bei mäßiger Brise nach Abbenfleth bei Stade (durch das Sperrwerk hindurch und in die Bützflether Süderelbe hinein) und am Montag sogar bei frischer Brise bis in die Stör nach Borsfleth. Dort hatten wir einen kleinen Crewwechsel, da Jan leider schon nach Hause



„Teufelsbrück“ und „Möwe“ nach dem Regenschauer

fahren musste, wofür dann aber Leo zu uns gestoßen ist. Nach einem entspannten Abend machten wir uns am nächsten Tag auf nach



„Teufelsbrück“ unter Groß und Regenbogen



Friedlich in Stadersand (Fotos Freya Storbeck)

Brunsbüttel. Dafür mussten wir aber erstmal bei sehr viel Gegenstrom aus der Stör rauspullen – ziemlich anstrengend! Nachdem wir es vor das Sperrwerk geschafft hatten, ankerten wir kurz, um auf guten Wind und eine bessere Strömungsrichtung zu warten. Die „Möwe“ war, wie wir, bis vor das Sperrwerk gekommen; nur gaben sie dann auf und fuhren erstmal zurück in den Borsflether Hafen. Als wir ein paar Stunden später schon im Brunsbütteler Braake-Hafen angekommen waren, fragten wir uns, wo die „Möwe“ eigentlich blieb. Es stellte sich heraus, dass sie direkt vor dem Braake-Hafen im Schlick festsaß. Wir wanderten am Ufer zu ihnen und schauten uns das Missgeschick von Land aus an. Nach Mitternacht kamen sie dann endlich mit dem Hochwasser wieder frei.

Am Mittwoch gingen wir nochmal einkaufen und warteten auf Mieke und Paul, die uns mit dem Segelboot „Nordwest“ aus dem Hafen raus-schleppen wollten. In der Zeit ging ein sehr kleiner Teil der Crew baden, natürlich auf komplett freiwilliger Basis, um sich die Zeit zu vertreiben. Die „Möwe“ war schon vorgefahren. Im Nachhinein wäre es auch schlauer gewesen, mit ihr loszusegeln, da wir irgendwann auf halber Strecke nach Glückstadt Strom gegenan und keinen Wind mehr hatten. Wir holten uns die „Nordwest“ nochmal zu Hilfe und sie schleppte uns netterweise bis nach Glückstadt. Am Donnerstag ging es bei viel Wind weiter nach Stadersand. Dort wurde ich von meiner freundlichen Crew ins Wasser geworfen, meiner Meinung nach völlig zu Unrecht. Der nächste Tag war dann auch schon Freitag, und nach einer letzten Runde Haribo-Bärchen kamen wir wieder in Wedel an.

## HISTORISCHES

### Strandfest auf Lühesand

#### AM 14. FEBRUAR 1931 BEI GROTH

*Vorbemerkung der Red.: Feiern, denkt man, sollte ein Leichtes sein und bedarf nicht vieler Mühen. Aber was unsere Altvorderen vor 90 Jahren zustande brachten, sprengt unsere heutigen Vorstellungen von einem Vereinsfest. Norbert Schlöbohm hat aus Ausgabe 3-1931 des damaligen „Nachrichten-Blatt der SVAOe“ ein Beispiel herausgesucht, das uns erstaunt: Ein Winterfest unter dem Motto „Strandfest auf Lühesand nach der Mode des Jahres 2000“ (!). Man hätte dabei sein mögen. Leider gibt es keine Bilder, die das Dar-gebotene veranschaulichen. „Groth“ hieß die Lokalität in Oevelgönne, in der das Ereignis stattfand. Wir haben die damalige Rechtschreibung beibehalten.*

Von Kurt von Broock ■ Das war mal wieder ein echtes, rechtes SVAOe-Fest! Der Geselligkeitsausschuss kann vollauf zufrieden sein, denn die mühselige Arbeit der Vorbereitung ist durch den glänzenden Erfolg belohnt worden!

Kamen die Gäste zunächst auch etwas zögernd, so änderte sich dieses Bild schon sehr bald und als der Vorsitzende kurz nach 10 Uhr (abends! Red.) in launiger Weise die Festgesellschaft begrüßte, da füllten bereits etwa 200 Teilnehmer die Säle in froher Stimmung. Die dem Fest entsprechende Herrichtung und Ausschmückung der Räumlichkeiten, das farbenfrohe Bild der ganzen Gesellschaft, besonders der Damenwelt, die mit wahren Erfindergeschick die Mode des Jahres 2000 prächtig verkörperte, das alles ließ die Gegenwart langsam versinken und die glücklichere Zukunft des Jahres 2000 – wenigstens für einige Stunden – Wirklichkeit werden!

Entzückende Tanzdarbietungen, durch Fräulein Bosse einstudiert und ausgeführt von fünf jungen Damen in geschmackvollen, in den Vereinsfarben Schwarz-Gelb gehaltenen Kostümen lösten rauschenden Beifall aus und bildeten einen Höhepunkt des Festes. Die musikalische Begleitung hatte in wirkungsvoller Weise Fräulein Hilda Fick übernommen. Der Ansager des Abends, Herr Herm. Lisch, ließ es sich denn auch nicht nehmen, mit den Ausdrücken herzlichen Dankes jeder Dame einen freundlichen Blumenruß zu überreichen!

Zwischendurch erheiterte der Rezipator Hans Fleischer die Zeitgenossen des Jahres 2000 mit humorvollen Darbietungen. Willi Garbers warb als „der süße Onkel“ in sinnvoller Weise für den von ihm betreuten Hausbaufonds, und dann kam eine neue Spitzenleistung: Die Kurkapelle der SVAOe! In einheitlicher Bordkleidung mit blan-

ken Knöpfen, vielen goldenen Tressen und glitzernden Ordenssternen an der Brust und sogar „zum Halse heraus“ wirkte die Kapelle mit ihren märchenhaften Instrumenten geradezu überwältigend. Der Kapellmeister hob den Taktstock und – man muss der Wahrheit die Ehre geben: Die nun einsetzenden musikalischen Darbietungen waren von denjenigen der eigentlichen Festkapelle, die sich ein wenig zurückgezogen hatte, tatsächlich kaum zu unterscheiden. Reichlicher Beifall belohnte die Musikanten. Der Kapellmeister verneigte sich dankend und setzte erneut ein, um die Lühesand-Polonaise einzuleiten, die von Herrn Johs. Janßen geführt, allgemeine Freude und Heiterkeit auslöste.

Ein Schwerathlet zeigte alsdann seine Kunst auf der Bühne an unheimlich großen Gewichten, die beim Niedersetzen donnerartigen Krach verursachten; eine Bauchtänzerin folgte bald darauf und fesselte die Anwesenden durch ihre reizvollen Darbietungen und ein Seiltänzer sowie seine entzückende Partnerin führten ihre lebensgefährlichen Künste mit unvergleichlichem Geschick vor. Lachsalven und Beifallsstürme dankten für das so humorvoll Dargebotene. Eine reich besetzte Tombola, deren Ausstattung wir zu einem großen Teil der Gebefreudigkeit unserer Mitglieder und Freunde verdanken, fand ungeteilten Beifall, ebenso unsere Festkapellen, die unermüdlich zum Tanz aufspielten.

Kein Wunder, dass überall froheste Stimmung herrschte. Beim Tanz, an der Sektbar, in den Strandkörben, auf der Wasserrutschbahn usw. usw. Der allzu schnell aufkommenden Montag-Morgen hat es nicht leicht gehabt, die Festteilnehmer allmählich wieder in die rauhe Wirklichkeit und in die heimischen Mauern zurückzuführen - - -

Allen, die zu dem Gelingen des Festes in irgend einer Form beigetragen haben, spreche ich auch an dieser Stelle meinen herzlichsten Dank aus. Damit verbinde ich erneut die dringende Bitte an alle Mitglieder, auch weiterhin nicht nachzulassen, sondern kräftig mitzustreben und mitzuarbeiten.



Übersicht Lurö Skärgräben (Bild © NV Verlag)

**DIES UND DAS**

**Lurö bekommt Schwedens sicherste Seekarte!**

**TIEFENVERMESSUNG MIT LASER**

Von Hartmut Pflughaupt ■ Für die deutschen Küsten dürfen (nach längerem Ringen) neben den amtlichen Seekarten des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) auch Sportbootkarten privater Verlage herausgegeben werden. Diese haben meistens für Segler und Motorbootfahrer interessante zusätzliche Informationen, insbesondere in den flacheren, nicht von der Berufsschifffahrt genutzten Zonen. Dort, wo es von Bedeutung ist, nehmen die privaten Herausgeber auch eigene Tiefenmessungen zusätzlich zu den amtlichen vor. In Schweden sind

solche privaten „Flachwasserverbesserungen“ z.B. im Stockholmer Schärengebiet nicht erlaubt. Sicherheitsbedenken bezüglich der Landesverteidigung haben Vorrang. Aber es gibt immer noch Orte im Land, wo es für Seekarten-Herausgeber möglich ist, frei von staatlicher Regulierung zu arbeiten. Einer dieser Orte ist der Vänernsee, wo es traumhaft schöne, aber schwer zu befahrende Schärengebiete gibt. Ein Beispiel ist der Lurö-Archipel. Die amtlichen Seekarten für dieses Gebiet sind noch aufgrund von Lotreihen entstanden und lückenhaft. Eine Neuvermessung mit moderneren Methoden wie mit dem Multibeam-Echolot ist von staatlicher Seite nicht angekündigt.

Der private schwedische Seekartenhersteller Hydrographica hat sich daher entschlossen, eine



*Seemann & Söhne*

---

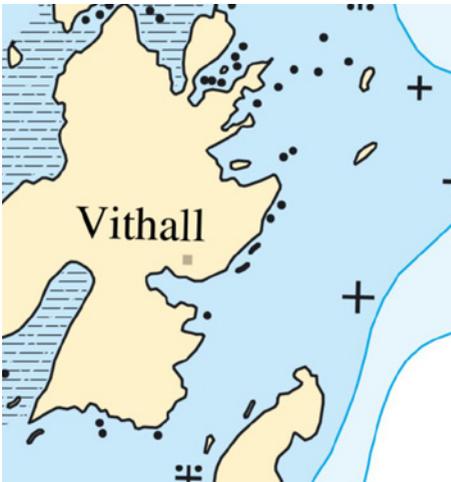
**Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG** [www.seemannsoehne.de](http://www.seemannsoehne.de)

<b>Schenefeld</b> Dannenkamp 20 22869 Schenefeld Tel.: 8660610	<b>Blankenese</b> Dormienstraße 9 22587 Hamburg Tel.: 866 06 10	<b>Rissen</b> Ole Kohdrift 1 22559 Hamburg Tel.: 81 40 10	<b>Groß Flottbek</b> Stiller Weg 2 22607 Hamburg Tel.: 82 17 62
---	--	--	--

**Bestattungen aller Art und Bestattungsvorsorge**

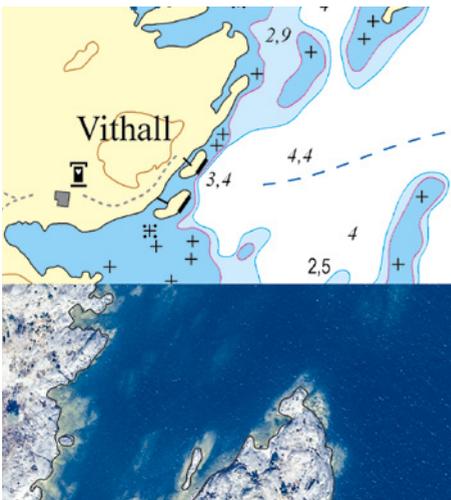
---

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



*Die aktuelle Seekarte ist sehr ungenau. Das ganze Gebiet wird als Flachwasser mit einigen Steinen dargestellt.*

Neuvermessung mit Lasertechnik in Kombination mit Echolotung und Luftbildauswertung durchzuführen. Die erste Karte ist nun fertiggestellt.



*Ein Kartenausschnitt von Bild 2 aber bereits bearbeitet. Die obere Hälfte zeigt die Kartendarstellung, die untere Hälfte die Luftaufnahme mit eingezeichneten Uferlinien.*

So funktioniert die Vermessung: Man fliegt in engen Linien mit einer Flughöhe von nur wenigen hundert Metern über das zu kartografierende Gebiet. Das Gerät sendet Laserpulse aus, die reflektiert werden. Eigentlich ist es das gleiche Prinzip wie beim Echolot, aber es geht um grünes Licht statt um Schall. Im Wasser reichen grüne Wellenlängen am weitesten, aber die Reichweite ist immer noch begrenzt. Sie beträgt 5 bis 30 Meter, je nach den örtlichen Gegebenheiten. Echolote sind immer noch das, was verwendet werden muss, wenn man größere Tiefen messen will. Aber für sicheres Freizeitschiffen sind sogar 5 Meter gut genug. Das Ergebnis der Messung ist eine Unmenge von „Laserschüssen“ nach unten. Auf nur einem Quadratmeter erhält man 8–10 Treffer, die jeweils die genaue Wassertiefe anzeigen. Und die Feuerrate ist unvorstellbar – mehrere hunderttausend Lichtimpulse pro Sekunde.

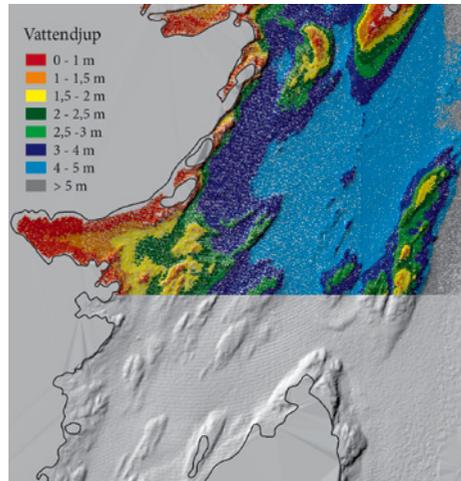
Ein anschauliches Beispiel aus der Arbeit ist Vithall im Luröskärgård. Viele Wassersportler möchten dieses Juwel besuchen, aber die offizielle Karte hält sie davon ab. Nur dunkelblau und Steine. Die neue Technik brachte angenehme Überraschungen. Die Arbeit beginnt mit einer Luftbildauswertung (eine alte Technik). Dann werden die Daten aus der Lasermessung verarbeitet, um eine kartografische Darstellung der Bodentopografie bereitzustellen. Im nächsten Schritt wird die Wassertiefe automatisch eingefärbt. Rot/Orange/Gelb-Töne zeigen die Stufen bis zu 2 Meter an, Grün 2–3 Meter und Blau für größere Tiefen als 3 Meter. Das ist die Grundlage für die Tiefenlinien. Eine nachträgliche Feldkontrolle mit Echolotung ist unbedingt erforderlich. Weder Luftbildauswertung noch Lasersdaten stehen für sich, es gilt immer beides, zusammen mit der Realitätskontrolle.

Bei dem Vergleich der Daten des Lasers mit den Feldmessungen mit Echolot und Messlatte zeigt sich, dass die Laserimpulse die flachste Stelle des Bodens finden und dezimetergenau vermessen. Aber wenn man die verschiedenen Methoden kombiniert, erreicht man eine neue Qualität bei der Kartierung von Flachwassergebieten, und zwar auch zwischen Steinen, wo das Multibeam-Fächer-Echolot versagt.

Gunnar Åberg, Skipper von Ausflugsbooten im Naturschutzgebiet Luröskärgård stellte fest: „Eine sehr tolle Karte! Sie verbessert die Zugangsmöglichkeiten und erhöht die Sicherheit in diesem schwer zu befahrenden Gebiet erheblich.“

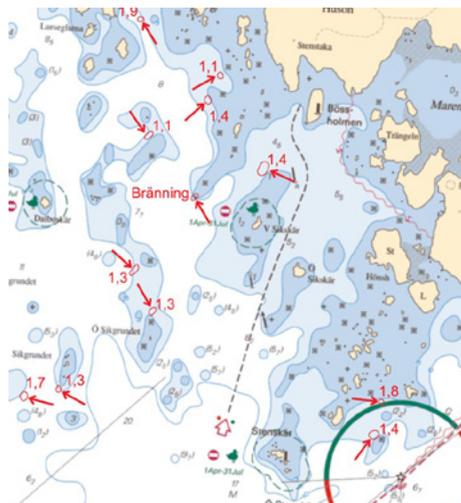
Mit der angewandten Technik kann man feststellen, wieviel in den offiziellen Seekarten tatsächlich fehlt oder falsch ist. Das ist aber kein Grund zur Aufregung, denn das ist in vielen schwedischen Gewässern so, und eigentlich ist es beeindruckender, dass die alten Meeresvermesser so gute Arbeit geleistet haben. Aber jetzt, wo wir Freizeitsegler mit GPS metergenau navigieren, reichen die bisherigen Karten nicht mehr an die Möglichkeiten der Technik heran. Viele glauben, dass ihre Karten genauso genau sind wie die Navigationsgeräte, was ein fataler Fehler sein kann. Hydrographica beabsichtigt, eine spezielle Bootssportkarte im Maßstab 1:10.000 über den gesamten Schärengarten von Ekenäs im Norden bis Lurö im Süden herauszugeben. Diese spezielle Bootssportkarte kombiniert das Beste aus zwei verschiedenen Technologien, und es ist sehr unwahrscheinlich, dass Gefahrenstellen durch das Raster rutschen.

Künftig könnte im Flachwasser die Kombination aus Lasermessung und Luftbildauswertung das Fächerecholot komplett ersetzen, allerdings müssen die Ergebnisse vor Ort verifiziert werden.



Der gleiche Kartenausschnitt wie Bild 2 und 3 als Laseraufnahme. Die untere Hälfte zeigt ein simuliertes 3D-Bild. In der oberen Hälfte sind die Tiefenstufen eingefärbt.

(Quelle: Beitrag von Lars Granath, Gründer des schwedischen privaten Seekartenverlags Hydrographica, in der Mitgliederzeitschrift „På Kryss“ der schwedischen Kreuzerabteilung SXX)



Darstellung der durch die Laservermessung gefundenen Abweichungen zur aktuellen Seekarte. (Bilder 2-5 © Lars Granath und På Kryss)

## AUSBESSERUNGSARBEITEN AM JOLLENHAFEN ALSTERUFER

Von Thomas Lyssewski und Christiane Krieger-Boden ■ Die Steganlagen des Jollenhafens an der Alster, an dem die SVAOe zusammen mit zwei weiteren Trägervereinen beteiligt ist, verrotteten zusehends und mussten erneuert werden. Schon über das ganze Jahr 2022 wurden auf einigen Stegen hier und da defekte Bohlen ausgetauscht, wobei besonders auf die Ebenheit geachtet wurde, damit sich Bootswagen und Opti-Gestelle gut über den Steg schieben lassen.

Im vergangenen Herbst wurde dann der Außensteg weitgehend abgerissen: die Bohlen, die Längs- und Querträger und die Diagonalkreuze, die auf der Unterseite des Stegs Längs- und Querträger zusammenhalten. Nur die Pfähle blieben stehen. Die Projektplanung hatte Michael T. inne,



*Der Außensteg wird demontiert ... Schraube für Schraube  
(Fotos Thomas Lyssewski)*

und die Arbeit wurde weitestgehend ehrenamtlich durch die Segler und Seglerinnen selbst geleistet. Beteiligt war auch der Zimmermann Jan. Dabei wurde das Ganze nicht etwa mit großen Äxten zusammengehauen, sondern Stück für Stück, Schraube für Schraube, gelöst und auseinander gebaut. Zunächst wurden die Diagonalkreuze demontiert, was den Einsatz von Tauchern erforderte, weil sich die Diagonalkreuze zum Teil unter Wasser befanden. Auch für diese mühselige Arbeit hatten sich Ehrenamtliche bereitgefunden. Dann folgte der Abbau der anderen Teile, die einzeln über die Innenstege an Land getragen wurden. Wenn man noch bedenkt, dass diese Stege vom Regen oft sehr rutschig waren... Nach gut drei Wochen waren alle Arbeiten erledigt.

Ab 16. Januar werden die Arbeiten zur Erneuerung des Außenstegs beginnen. Das übernehmen nun die Profis der bekannten Hafengebäude-Firma Ostseedienst. Die Pfähle werden geprüft, repariert, zum Teil ergänzt und komplett verkleidet. Längs- und Querträger und Diagonalkreuze werden gesetzt und darauf die neuen Bohlen gelegt. Des Weiteren ist geplant, mehrere Badeleitern als Sicherungsleitern zu installieren. Bis Ende März soll alles fertig sein, rechtzeitig vor Beginn der Segelsaison im April 2023 – wenn das Wetter mitspielt.

Längerfristig soll auch der Container auf dem Steg, der als Umkleidegebäude inklusive Toilette fungiert, erneuert bzw. ersetzt und dabei barrierearm gestaltet werden. Die Planungen dazu laufen; und es wird voraussichtlich im 1. Quartal 2023 eine Bauvoranfrage bei den Behörden gestellt werden.

Danke an alle, die in ehrenamtlichen Funktionen an Planung, Kampf mit der Bürokratie und Koordinierung der konkreten Arbeiten beteiligt waren, und danke an alle Helfer, die tatkräftig beim Zerlegen des Außenstegs mit angepackt haben!

## EIN NEUES MODELLBOOT VON NORBERT HANSEN

GAN ■ Schon mehrfach – zuerst in Ausgabe 1-2013 dieser Nachrichten – berichteten wir von den erstaunlichen Modellboot-Erzeugnissen, die Norbert Hansen ausgerechnet in einer Gegend anfertigt, die eher für Käse, Kuhglocken und gottgefälliges Schnitzwerk bekannt ist, als für klassische Yachten – dem Allgäu. Dorthin

verschlug es ihn, nachdem er Mitglied in der Modellsegelabteilung der SVAOe gewesen war und in Hamburg das Tischlerhandwerk gelernt hatte. Die Liebe zum Modellbootsbau, wobei er insbesondere die eleganten, großen Yachten der 12 m R-Klasse und Schärenkreuzer nachbaute, verließ ihn allerdings nicht. Heute, mit 75 Jahren, kann er auf eine stattliche Flotte aus seiner Werft blicken. In Modellbauerkreisen ist er sehr bekannt und stellte seine schönsten Stücke auf der



Modellboote (Fotos Norbert Hansen)

Bootsausstellung in Friedrichshafen 2022 aus. Aber sie stehen nicht nur in der Vitrine, sondern sie segeln auch. Man staunt und ist hingerissen von diesen Kunstwerken.

Sein jüngstes Werk ist das J-Klasse-Modell „Triage“, 162 cm lang, 12,5 kg Verdrängung, von dem er uns diese Fotos schickte. Eine echte „Triage“ hat es nie gegeben, wie man nach dem yacht-untypischen Namen schon vermutet hatte. Das Modell ist der J-Klasse „Endeavour“ nachempfunden, dem von Charles E. Nicholson entworfenen britischen Gegner der amerikanischen „Rainbow“ im America's Cup 1934. „Endeavour“ segelt übrigens wieder, nachdem ihre Reste im Schlick des Solent gefunden und von Elizabeth Meyer für viel Geld instand gesetzt wurden, d.h. praktisch ein Neubau daraus geworden war.

## MITSEGELANGEBOT FÜR ELBE UND OSTSEE AUF „MOONRAKER“ – F 275

Ich segle seit vielen Jahren auf Elbe und Ostsee, früher aufgrund beruflicher Tätigkeit in unterschiedlicher Intensität. Heute bin ich zeitlich als Rentner ungebunden. Auf der Elbe kann ich natürlich immer Törns Einhand segeln – aber immer allein ist auch nichts. Auf der Ostsee ist allein auf jeden Fall nicht so mein Ding und die langen Schläge allein sind mir zu langweilig. Ich würde mich daher über Mitsegler/-innen freuen.

Natürlich sollte es menschlich mit den Mitseglern passen. Ich bin relativ fit und vielseitig interessiert. Philosophie und Zeitgeschehen sind für mich immer ein Gespräch wert.

Das Schiff, eine Friendship 26, ist technisch in einem sehr guten Zustand (siehe Foto).



*Friendship 26 „Moonraker“ (Foto Matthias Freyberg)*

Mit freundlichen Grüßen, Matthias Freyberg  
Wer sich für das Angebot von Matthias Freyberg interessiert, wende sich bitte an die Geschäftsstelle.

## ZU UNSEREM TITELBILD

GAN■ Ein Bild aus einer vergangenen Welt. Drei Boote ankern im Dwar sloch, im Vordergrund hebt sich ein Schlickrücken gerade aus dem Wasser, im Hauptstrom zieht ein Segler elbab, links die unverkennbare Silhouette des stillgelegten Quermarkenfeuers Juelssand, allseits „Kleiner Kohn“ genannt. Brauntöne herrschen auf Wasser und Schlick vor, an den Ufern ist der Bewuchs grau. So sieht man das Dwar sloch selten, aber trotzdem oder vielleicht gerade deswegen wirkt alles vertraut. Die Sonne scheint von Nordost, also muss es ein sehr früher Morgen im Hochsommer sein. Die Boote ankern dicht nebeneinander, ohne ausreichend Platz zum Schwoien gelassen zu haben, aber das nehmen wir nicht so genau, denn die Malerin wollte es

für ihre Komposition so. Es ist die Stimmung, auf die es ankommt, und die berührt uns.

Was sagte ich? Die Malerin? Woher erkennt man, dass es eine Frau war? Nun, Eingeweihete sehen es sofort, auch wenn sie die Signatur vielleicht nicht deuten können. Es ist Marlies Schaper, typisch nach Strich und Motiv. Sie hat aus der Erinnerung geschöpft, aus den Zeiten, als sie mit ihrem Mann, unserem ehemaligen Vorsitzenden und Kommodore Jürgen Schaper jahrzehntelang die Elbe, Nord- und Ostsee besegelte. Es sind Bilder, die sich ihr eingepägt haben und immer wieder zu Papier gebracht werden wollen. Lass sie raus, Marlies, lass uns teilhaben!

Wenn man aber die Vergangenheit mit der Gegenwart vergleicht, so sieht man, wie sich unser Strom und vor allem die Nebengewässer verändert haben. Überall lagert sich der Schlick an den Ufern auf, lässt die ehemalige Fahrrinne zu einem schmalen Rinnsal werden, und die Möglichkeiten zum Anker verschwinden. Die Menschen vernichten ihre Umwelt. Die Grau- und Brauntöne können auch als das Sterben dieser unvergleichlichen Natur gedeutet werden. So bekommt das Bild auch einen gespenstischen Charakter.



## DAS BÜCHERSCHAPP

### Aus meinem Bücherschapp

## KAPITÄN BONTEKOES SCHIFFSJUNGEN

Von Michael Albrecht ■ Wenn man vom Markermeer (südl. Teil des IJsselmeers) kommend in den Binnenhafen von Hoorn einläuft, sieht man an Backbord vor dem großen, runden Turm des Hoofftores aus dem 15. Jahrhundert auf der Hafenumauer drei lebensgroße bronzene Jungenfiguren stehen und sitzen. Bei unseren vier Besuchen in Hoorn erinnerten sie mich immer sofort an das Lieblingsbuch meiner Jugend: „Kapitän Bontekoes Schiffsjungen“ von Johan Fabricius, dem die Stadtväter von Hoorn hier ein bleibendes Denkmal gesetzt haben. Dieses Buch, das in Holland wohl fast jeder Junge oder Erwachsene kennt, hatte – wie ich zurückblickend glaube – auch bei mir die Faszination für Holland und die Geschichte des Goldenen Zeitalters im 16. und 17. Jahrhunderts geweckt. Und wohl auch das Interesse am Segeln, zu dem ich auf der Trave und auf der Ostsee vor Travemünde von einem Schulfreund mitgenommen wurde.

Johan Fabricius starb schon 1924, sodass jeder, der das Buch aufschlägt, als erstes sein Vorwort liest, das ich hier wörtlich übernehme, weil ich es bestimmt nicht besser kann:

„Jungens! Hier habt Ihr die Geschichte von einem alten holländischen Seefahrer: Willem Ysbrantszoon Bontekoe, von dessen indischer Reise man sich einst in der ganzen Welt erzählte, schon weil sie die größte Unglücksreise war aus dem goldenen Zeitalter Hollands, der Zeit der ersten abenteuerlichen Indienfahrten. Die größte Unglücksreise, aber Bontekoe schlug sich hindurch. Und jetzt noch sagt man in Hol-



land, wenn irgendeine Unternehmung nach vielen Leiden und Gefahren zu glücklichem Ende geführt ist: 'Das war eine Reise des Bontekoe!' Es steht von ihm nichts in den Geschichtsbüchern. Er machte Holland nicht

reich, wie Piet Hein es tat, als er die spanischen Silbergaleonen aus Amerika erbeutete. Er schlug nicht die Engländer wie Maerten Harpenz Tromp, der einen Besen im Großmast führte, nachdem er das Meer von Feinden reingefegt hatte. Dies alles tat er nicht: seine Aufgabe war schlicht. Er umsegelte mit seinem Schiffein, mit dem man sich heutzutage nicht mehr über die Ostsee wagen würde, das Kap der Guten Hoffnung und fuhr mit der ‚Nieuw-Hoorn‘ durch Stürme und tausend Gefahren dem damals noch fast völlig unbekanntem, düster-geheimnisvollen Ost-Indien entgegen. Er war ein Kamerad, ein Vater für seine Matrosen, er wusste, wann ein Kapitän sein brennendes Schiff verlässt, und rühmte sich später seines Heldentums nicht. Wisst, so soll das Leben eines Mannes sein. Kommen Stürme, beweise, dass Du ein Seemann bist auf dem großen Lebensmeer, halte Deinen Kopf kühl, Dein Herz hoch und verlass Dein Schiff nicht, solange es nicht unter Dir versinkt! Dann kannst Du später sagen: 'Meine Reise ging durch viele Stürme!' Und lächelnd wirst Du hinzufügen: 'Doch ward sie eine Reise des Bontekoe!'

Dieser Text ist in gewisser Weise auch ein Zeitdokument. Hier weht uns ein leichtes Pathos entgegen, das uns Heutigen sehr fremd geworden ist. Genderbewegte würden schon an der Anrede

Anstoß nehmen und tadelnd fragen: „Und was ist mit segelnden Mädchen?“ Wir würden dann aber den gewaltigen technischen Fortschritt der letzten 100 Jahre außer Acht lassen, der uns Seglerinnen und Seglern das Leben an Bord so angenehm, sicher und komfortabel gemacht hat.

**Johan Fabricius. Kapitän Bontekoes Schiffsjungen. Die abenteuerlichste Fahrt aller Zeiten. Mit Zeichnungen vom Verfasser. Union Deutsche Verlagsgesellschaft Stuttgart o.J. Originaltitel: De Scheepjongens van Bontekoe. 1924.**

### Zum Lesen oder Wiederlesen

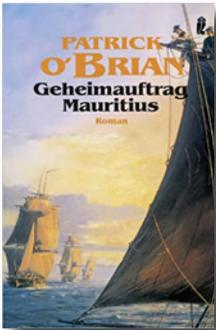
## QUER DURCH DIE LAST – DREI BÜCHERTIPPS ZUM NEUEN JAHR

Von Norbert Suxdorf ■ Ob man Unterhaltsames aus der Welt der Seefahrt und des Segelns lesen oder sich weiterbilden will in Seemannschaft, Wetterkunde, Navigation, Yachttechnik oder sich für maritime Historie interessiert – in unserer Clubhaus-Bibliothek wird man wahrscheinlich das Richtige finden.

Was sollte ich diesmal zum Lesen oder Wiederlesen vorschlagen? Auf gut Glück griff ich in die Regale und hatte schließlich, quer durch die Last, einen Bücherstapel auf dem Tisch liegen, darunter einen Seefahrtsroman von Patrick O'Brian und zwei Bücher von Robin Knox-Johnston: „Übers Segeln“ und „Allein mit dem Meer“. Für heute also diese drei.

Patrick O'Brian (1914–2000) war mir bekannt als Autor einer umfangreichen, sehr gründlich recherchierten Picasso-Biografie (auch zum Wiederlesen!), und ich war erstaunt, dass er vor

allem durch seine Geschichten um einen fiktiven britischen Seehelden berühmt wurde. O'Brians Jack Aubrey ist gewissermaßen das Spiegelbild von Foresters Horatio Hornblower. Nach einem von O'Brians Romanen – „Manöver um Feuerland“ – entstand der Blockbuster „Master and Commander“. Ausgerechnet dieses Buch von O'Brian fand ich nicht im Clubhaus, aber fünf andere aus der Reihe, darunter „Geheimauftrag Mauritius“. Das habe ich mit Vergnügen gele-



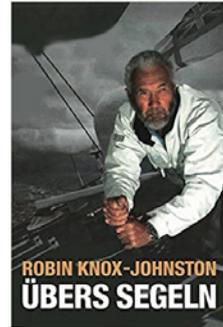
sen und eine Menge darüber gelernt, wie es damals zugeht in der nicht immer christlichen Seefahrt und speziell in der Royal Navy, auf ihren Fahrten gegen den französischen Erzfeind. Besonders in Erinnerung ist mir ein Absatz, in dem O'Brian

erzählt, wie das Schiff bei Flaute inmitten von über Bord gegangenen Abfall und Unrat dahintreibt. Meeresverschmutzung ist also nicht erst ein Problem unserer Zeit. Wer mit Jack Aubrey in See stechen möchte: In der Bücherei stehen außerdem noch „Kurs auf Spaniens Küste“, „Kanonen auf hoher See“, „Sturm in der Antarktis“ und „Verfolgung im Nebel“.

Robin Knox-Johnston wurde berühmt und geadelt, nachdem er als Erster allein und ohne Zwischenstopp um die Welt gesegelt war – 1969, mit der Ketsch „Suahili“, knapp zehn Meter lang. „Übers Segeln“ ist eine Sammlung kurzer Beiträge, die Sir Robin im Laufe der Jahre für Yachting World verfasste. Ein breites Themenspektrum, aus den Erfahrungen einer Seglerlegende: zum Beispiel die Planung eines Sommertörns, das

Vermeiden von Querschlagen im Sturm, die Freude am Einhandsegeln, die richtigen Knoten, das Anker und vieles mehr – bis zur Seefahrtsliteratur. Dazu zählt Sir Robin übrigens auch „die packenden Erzählungen“ von Patrick O'Brian.

Nun aber: „Allein mit dem Meer – Das Abenteuer der ersten Nonstop-Weltumsegelung“ (Originaltitel „A world of my own“). Robin Knox-Johnston ist 29 Jahre jung, hat sein Kapitänspatent in der Tasche. Zu dritt haben sie gerade die „Suahili“ von Indien nach England gesegelt. „Ich überlegte, was ich mit ihr anfangen sollte.“ Die erste Einhand-Nonstop-Weltumsegelung lag in der Luft, nachdem Francis Chichester die Umrundung mit nur einem Stopp geschafft hatte. Die Sunday Times schrieb einen Preis aus, den Golden Globe. Bekannte Segler, darunter Bernard Moitessier, machten sich bereit. Auch Knox-Johnston wollte dabei sein. Er plante den Neubau eines Bootes, scheiterte an der Finanzierung. So beschloss er, seine „Suahili“ fitzumachen. „Wohl das größte Problem bei der Ausrüstung der ‚Suahili‘ für eine lange Einhandreise war der Einbau irgendeiner Art von Selbststeuerung.“ Die Konstruktion, die schließlich entstand, war nicht gerade eine Zierde für das Schiff und machte unterwegs richtig Ärger. Wie der einsame Skipper überhaupt einen großen Teil der Zeit auf See mit Reparaturen verbrachte. Wenn er nicht gerade mit Segelwechseln beschäftigt war, um „Suahili“ bei jedem noch so widrigen Wind schnellstmöglich in Fahrt zu





halten. Schließlich war es ein Race.

Da ging zum Beispiel die Reffkurbel fürs Groß über Bord. Ersatz musste her. „Ich hatte alle möglichen Ideen, aber schließlich, nahm ich mir vor, eine Spannschraube, deren

innerer Umfang der quadratischen Öffnung des Reffgeschirrs entsprach, vierkantig zu machen.“ Der Primuskocher wurde zur Schmiede, es wurde gesägt, gefeilt, gehämmert – „aber dann passte das Teil genau in die Öffnung. Das Problem des Griffs löste ich, indem ich die Spannschraube bog, einen Bolzen am Ende anbrachte, und Hokuspokusfidibus... ich hatte meine Reffkurbel. Diese Arbeit bereitete mir große Genugtuung und hob meine Stimmung gewaltig.“ Manch anderer wäre an dieser Aufgabe verzweifelt. Auch als das Patentreff am Großbaum bricht, bastelt er Ersatz. Knox-Johnston ist ein harter Bursche.

Aber als 300 Meilen vor Australien ein Bruch die Selbststeuerung außer Gefecht setzte und sich die für den Betrieb des Generators wichtige Maschine festgefressen hatte – da waren das doch „Gründe, Melbourne anzusteuern und aufzugeben. Je länger ich sie mir durch den Kopf gehen ließ, desto mehr bestärkten sie mich in dem Gefühl, dass es töricht wäre, weiterzusegeln, zumal ich Kap Horn noch vor mir hatte. Ich war auch lange nicht mehr sehr frisch und lange nicht so gut in Form und kräftig wie beim Start. Aber ich hatte immer noch die Führung im Rennen... Es wäre ein Jammer, wenn die ganze bisherige Arbeit umsonst gewesen wäre... Ich beschloss, weiterzumachen, wenigstens bis Neu-

seeland, und zu sehen, ob ich nicht ohne Selbststeuerung auskommen konnte... Ich tröstete mich mit dem Gedanken, dass Joshua Slocum es geschafft hatte, die Spray durch entsprechendes Aufeinanderspielen von Schoten und Pinne auf fast jedem Kurs zu halten, den er wollte.“ Auch Knox-Johnston gelingt dies halbwegs. „Ich wusste, dass ich nicht aufgeben konnte. Ich würde es mir selbst nie verzeihen, wenn ich nicht den Versuch machte, weiterzusegeln.“

Was macht ein Alleinsegler, um nicht in Trübsinn zu versinken? Knox-Johnston liest Romane – „Krieg und Frieden“ zum Beispiel, und er lernt Gedichte auswendig. „Abgesehen davon, dass es mir Spaß machte, dachte ich auch, dass mir die geistige Disziplin, die das Auswendiglernen mit sich bringt, guttäte.“ Und weil er keine Gesprächspartner hat: „Damit meine Stimme nicht einrostete, rezitierte ich meistens, meine Anthologie englischer Dichtung in der Hand, laut vor einer verwunderten Zuhörerschaft von Albatrossen und Sturmschwalben.“ Das Weihnachtsfest 1968 feierte er auf seine Art: „Ich hockte mich aufs Kajütdach und ließ eine Weihnachtslieder-



„Suhaili“ unter Klüver, Fock, gerefftem Groß und Besan  
(Foto aus dem besprochenen Band)

mette steigen. Über eine Stunde sang ich glücklich drauflos, schmetterte alle meine Lieblingsweihnachtslieder in die Nacht hinaus.“

„Suhaili“ ging nach 331 Tagen und über 30.000 Seemeilen nicht nur als erstes, sondern als einziges Schiff über die Ziellinie vor Falmouth. Alle anderen hatten aufgegeben. „Ich hatte meine Weltumsegelung nie wirklich als Regatta im allgemein üblichen Sinn aufgefasst. Für mich war es mehr ein Wettkampf gewesen, überhaupt durchzukommen, und ich neigte dazu, eine Geschwindigkeit einzuhalten, die der 'Suhaili' und mir behagte, die von uns beiden keine überflüssigen Anstrengungen verlangte. Ich hoffte, dass das uns wohlbehalten – und als Erste – zum Ziel führen würde.“ Behagte? Überflüssige Anstrengung?

Und irgendwo in diesem großartigen Buch steht ein Satz, der mehr als verblüfft: „Ich bin kein Experte im Yachtsegeln.“ Wenn nicht Robin Knox-Johnston – wer dann?

Bei meinem Besuch in unserer Bibliothek ist mir übrigens aufgefallen, wie viele Entleih-Zettel jetzt zwischen den Büchern stecken. Dieses „Kontrollsystem“ hatte ich vor Jahren Jürgen Schaper vorgeschlagen, der sich liebevoll um unsere Bibliothek kümmerte und wesentlich zu ihrem großen Bestand beitrug. Viele der Bücher sind mit Jürgens Ex Libris „S.Y. Schwalbe“ versehen. Schön, dass die Zettelwirtschaft so gut funktioniert. In der SVAOe wird also nicht nur gesegelt, es wird auch richtig viel gelesen.

**Patrick O'Brian. Geheimauftrag Mauritius. Ein Jack-Aubrey-Roman, Band 4. Ullstein 2011. Englisch Original: The Mauritius Command. Collins, London 1970.**

**Robin Knox-Johnston. Übers Segeln. Delius-Klasen 2013. Englisch Original:**

**On Sailing. John Wiley & Sons 2010.**

**Robin Knox-Johnston: Allein mit dem Meer. Hallwag. Englisch Original: A World of My Own. The Singlehanded, non-stop Circumnavigation of the World in Suhaili. William Morrow & Co. New York NY 1970.**

## ZU GUTER LETZT

Sux. ■ 25. September 1968, am 103. Tag seiner legendären Solo-Nonstop-Weltumsegelung, der ersten überhaupt. In Sturm und Regen versucht Robin Knox-Johnston den Sextanten mit einem Hemd abzutrocknen:

„Das Hemd war wunderbarerweise trocken geblieben und roch köstlich nach Seife. Das beschwor mir Erinnerungen an ein Leben herauf, das ich beinahe völlig vergessen hatte, wo Menschen täglich in eigens dafür geschaffene Behälter eintauchen, die mit heißem Süßwasser gefüllt sind – eine merkwürdige Angewohnheit, die gar nicht gesund sein kann –, in gefederten Betten mit sauberen, weißen Laken schlafen und sich eigens dazu umziehen, und was am seltsamsten ist, wo sie ihr Essen aus dem Kochtopf auf einen Teller schöpfen, bevor sie es verspeisen!“

Und falls noch jemand mit dem Gedanken an eine Einhand-Weltumsegelung spielt – Sir Robin warnt: „Es sind zehn Monate Einzelhaft mit Zwangsarbeit.“

*Übrigens: Die abschreckenden Worte von Sir Robin haben nichts genutzt. Alle vier Jahre finden Wiederholungen der damaligen Regatta mit Booten der damaligen Art unter dem Namen „Golden Globe Race“ statt. Gerade jetzt sind wieder 16 Boote unterwegs. Sollte man im Internet verfolgen.*

**Zu verkaufen****„AMUSE-BOUCHE“  
GER-3105**

Tripp 40, Baujahr 1992

LüA: 11,98, Tiefgang: 2,40m

BüA: 3,60, Depl: ca. 5,5 t

Schnelles Touren- und Regattaboot, mehrfache Nordseewochen-Gewinnerin, sowohl berechnet, als auch gesegelt, bei Pantaenius-Rund-Skagen stets in den Top Ten. Das Schiff ist vollständig ausgerüstet. Weitere Einzelheiten siehe unter [www.svaeo.de/suchen](http://www.svaeo.de/suchen) und finden. Besichtigungstermin bitte telefonisch vereinbaren unter 0173 244 66 26. Der Kaufpreis beträgt VB Euro 89.000,00.

**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@svaeo.de](mailto:info@svaeo.de) Internet: [www.svaeo.de](http://www.svaeo.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.

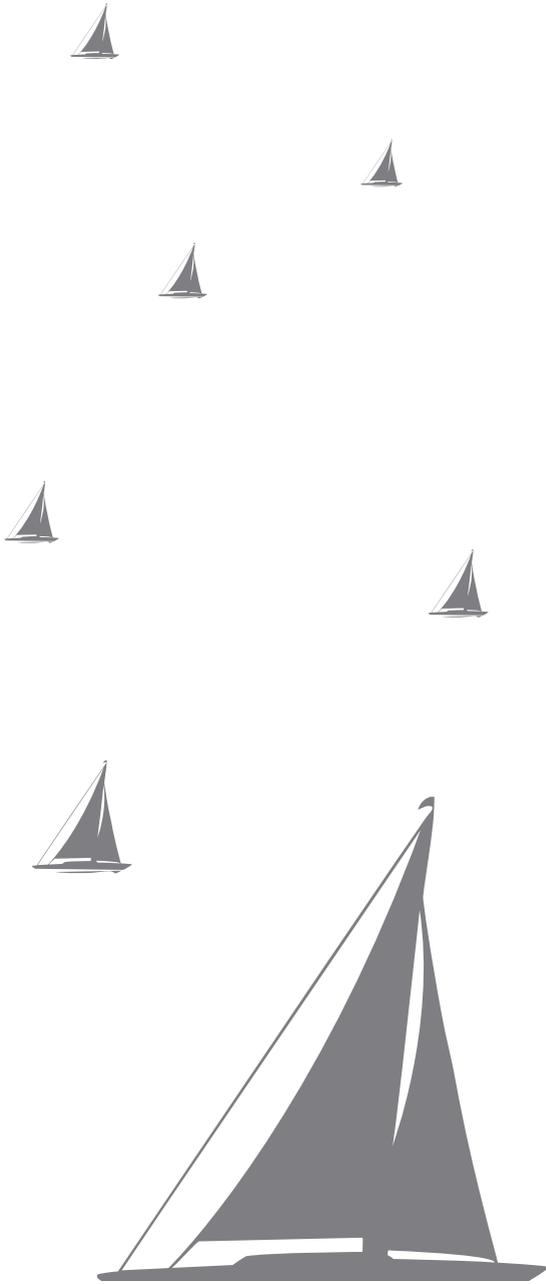
**Bankverbindung:** Hamburger Sparkasse, IBAN DE60200505501265103992 / BIC HASPDEHHXXX

**Redaktion:** Michael Albrecht, Marcus Boehlich, Stefanie Holke (Layout), Christiane Krieger-Boden, Götz-Anders Nietsch, Norbert Suxdorf, Andreas Völker

E-Mail: [redaktion@svaeo.de](mailto:redaktion@svaeo.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](mailto:info@bertheau-druck.de)

**Anzeigen:** SVAOe, Neumühlen 21, 22763 Hamburg, Tel. 040/881 1440, Fax 040/880 7341, E-Mail: [mail@svaeo.de](mailto:mail@svaeo.de)  
Die Bezugsgebühr ist im Mitgliedspreis enthalten. Die Clubnachrichten erscheinen sechs Mal im Jahr.  
Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier.



# WEGENER JACHTWERFT

