

SVAOe NACHRICHTEN

3—2023 MAI / JUNI



„Goldene Stunde“, stimmungsvoller Abend auf einer Sommertour. (Foto Luise Boehlich)



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

101. Jahrgang

Mai / Juni 2023

Nr. 3

EIN SPANNENDER MOMENT BEI DER ELBE-AUFTAKT-REGATTA 2021



Ein Boot erreicht gerade die Wendemarke, ein anderes hat schon gerundet. Mit dem Teleobjektiv schiebt sich die Situation gefährlich zusammen. Fotograf Kay Rothenburg hat die Sekunde erwischt. Und 2023? Absage der Regatta wegen zu geringer Meldezahl. Wie schade!

IN DIESER AUSGABE

3 Editorial

Thema und Meinung

- 4 Pronomenwechsel in Neumühlen
Nehmen wir den Wechsel des Vereinsnamens mit Humor und Gelassenheit!
- 5 Der Würfel ist gefallen
Wir werden künftig Segel-Verein Altona-Oevelgönne heißen

Vereinsleben

- 6 Neuaufnahmen
- 6 Werner Meyer † 20. März 2022
- 7 Christian („Ino“) Matthiessen † 30. Januar 2023
- 8 Die Mitgliederversammlung im April
Kein „glatter Gang“, aber Neufassung der Satzung beschlossen
- 12 Gründungsfest 2023
Ehrungen der schönsten und längsten Fahrten
- 14 Ehrung der Jubilare
Für das Jahr 2022 gab es viel nachzuholen
- 19 Mitgliederversammlung zur Namensänderung am 21. März 2023
Erregte, aber disziplinierte und faire Diskussion
- 24 Die Müllsammler vom Wedeler Yachthafen
Eine gute Tradition
- 25 Viel Neues in Eckernförde
Aufwendige Stegsanierung ist beendet
- 28 Die Altjunioren unterwegs
Besuch im Polizeimuseum
- 30 Besuch des Gerichtsforums

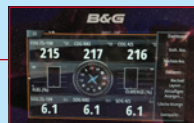


Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 33 Die Elbe-Auftakt-Regatta fand nicht statt
Was ist mit den Regattaseglern los?
- 34 Aus der Wolfshöhle erwacht
Frühjahrsverbandsregatta 2023 – J/24

Fahrtensegeln

- 35 Neues rund um die Kommunikationstechnik an Bord:
 - 1. Internet an Bord
- 36 2. Elektronische Navigation mit NKE
Überraschung – die magnetische Missweisung ist wieder da!
- 40 3. UKW-Binnen- und Seefunk
Geänderte Kanäle der Küsten- und Binnenfunkstellen



Aus Behörden und Verbänden

- 40 Wassersportgespräche zur Elbverschlickung
Begegnungsforum zwischen Sportvereinen und Behörden



Dies und Das

- 45 Zu unserem Titelbild

Das Bücherschapp

- 46 Zum Lesen und Wiederlesen
Stürmische Seiten

Zu guter Letzt

- 48 Regenerations-Systeme

Umschlagillustration

Acryl auf Leinwand von Christine Matthiessen

Beilagen

Terminkalender 2. Halbjahr 2023

Urlaub der Geschäftsstelle

Die SVAOe-Geschäftsstelle ist wegen Urlaub von Jule Lyssewski in der Zeit vom 10.07. – 31.07.2023 nicht besetzt.

Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

es ist kaum zu glauben: Nach langer Vorbereitung und intensiver, teils hitziger Diskussion wurde im Rahmen der Mitgliederversammlung vom 25. April 2023 eine Neufassung der Satzung beschlossen. Damit einher geht die Änderung des Namens von „Segler-Verein Altona-Oevelgönne“ in „Segel-Verein Altona-Oevelgönne“. Der Verfasser hofft, dass auch diejenigen, die eine Änderung unseres Namens nicht befürworten, mit dem Beschluss der Mitgliederversammlung leben können. Es wird allerdings noch etwas dauern, bis die Satzung notariell beglaubigt und beim Amtsgericht hinterlegt sein wird. Erst dann wird sie offiziell in Kraft treten.

Warum sich so wenige Seglerinnen und Segler für die Teilnahme an der Elbe-Auftakt Regatta 2023 begeistern konnten, dass diese schließlich wegen einer zu geringen Anzahl von Meldungen abgesagt werden musste, wird vermutlich nicht einfach herauszufinden sein. Am Revier kann es nicht liegen. Die Elbe war schon immer ein anspruchsvolles Revier und selbst die jüngste, so genannte „Fahrrinnenanpassung“ hat an der eigentlichen Befahrbarkeit nicht wesentlich etwas geändert. Die Unkerei über das Revier im Allgemeinen passt zumindest nicht so recht zu den eigenen Erfahrungen des Verfassers. Nach wie vor sind alle Sportboothäfen zu erreichen, die tidebedingten Besonderheiten des Reviers sind nichts Neues. Dass die Unterhaltung der Sportboothäfen angesichts massiver Schlickeinträge dank der Baumaßnahmen im Hauptfahrwasser wesentlich aufwendiger geworden ist, steht auf einem anderen Blatt. Die Elbe sowie die Nebenflüsse und auch gerade die kleineren Häfen oder Ankerplätze haben nach wie vor Ihren Reiz.

Fürs offene Auge gibt es immer wieder etwas zu entdecken, wie z.B. das Küstenschiffahrtsmuseum in Wischhafen. Das Segeln im Einklang mit den Gezeiten fordert wie bekannt manches Mal ein frühes Ablegen, aber gerade das ist eine Abwechslung zum „normalen Alltag“. Bereits in der letzten Ausgabe wurde von den Aktivitäten des SSV Borsfleth berichtet. Die Mitglieder des Vereins haben ihren Hafen mit einem eigenen Wasserinjektionsgerät in Eigenleistung wieder auf Tiefe gebracht (wenn auch nicht die ganze Fläche). Aktuell ist der Hafen Borsfleth sogar bei Niedrigwasser anzulaufen, und zumindest im vorderen Bereich des Hafens fällt das Schiff selbst am Steg nicht trocken.

Zu guter Letzt bitte ich diejenigen Mitglieder, die schon immer gerne eine Anzeige für Ihr Unternehmen schalten wollten, diese in den SVAOe Nachrichten zu veröffentlichen. Bei Interesse wenden Sie sich bitte an die Redaktion. Die SVAOe (neu „der SVAOe“) wird's Ihnen danken.

Ich wünsche Ihnen / euch eine angenehme Lektüre und für die anstehenden Törns: „hav en god tur.“ Ihr / euer Stephan Lunau



THEMA UND MEINUNG

Pronomenwechsel in Neumühlen**NEHMEN WIR DEN WECHSEL DES VEREINSNAMENS MIT HUMOR UND GELASSENHEIT!**

Von Berend Beilken ■ Hatten wir doch eben erst in einer hoch aktiven Segeltraining-Szene – vielleicht ohne es zu wollen, was ja vorkommt – das Thema „der SVAOe“ zu fassen. Nein, die Wellen schlugen keineswegs hoch, außer eben, dass einer vor der Meinungsäußerung eines „Marcus“ gewarnt hatte. Wenn das man nicht doch schon leicht brisant war. Gerade so eben noch konnten die nicht aufkommenwollenden Wogen mit dem Hinweis, man arbeite daran, und zukünftig brauchte evtl. keiner mehr traurig zu sein oder Korrekturen fällig zu machen oder, wenn er „der SVAOe“ schreibt, zu glätten. Jedenfalls wenn man „keine weiteren Posts“ als geglättet ansehen will. Unwissenheit schützte den Falschformulierer ohnehin vor Strafe. Der Eindruck war, das sei nicht wichtig, man habe keine Zeit dafür. Sic! nota!

Glücklich ist, wer schnell vergisst, was nicht mehr zu ändern ist. Das kann natürlich noch während des Verlaufes einer die Satzung diskutierenden Versammlung eines deutschen Sportvereins kaum erwartet werden.

Aber nachdem kein echtes Blut geflossen ist (nur einiges Herzblut) darf man hoffen, dass die Befassung mit Anderem ihre schlichtende und einende Wirkung entfaltet. Möge der schützende Mantel des Vergessens sich kühlend um die Erhitzten legen. Bei wirklich gutem Material geht das.

Wer den tugendhaften Gründerakt der Männerrunde in den Schmutz gezogen und die eh-

renwerten Gründer als BAWM (böse alte weiße Männer) einschubladiert sieht, hat Recht. Auf 'ne Art. Es kann aber auch sein, dass es die Eiche ... Wer nun spürt, dass die Würdigung weiblicher Mitglieder ganz gewiss erst sehr teilweise und noch nicht einmal sehr elegant und vor Allem noch lange nicht hinreichend bewerkstelligt und die „Ewiggestrigen“ ja noch nicht vollständig mundtot gemacht worden seien, hat auch Recht. Sicher, aber auch nur auf 'ne Art.

Das Spüren ist real, das weiß, wer mal verliebt war. Woher es kommt, ist nicht immer so leicht herauszufinden. Mögen sich die Einen mit dem nunmehr männlichen Pronomen und die Anderen am aufgewirbeltem Staub und der geänderten Namensgebung trösten. Der subjektive Faktor ist – wie immer – nicht eben klein, und doch zugleich Fehlerteufel in reiner Person.

Wie so oft liegt das Glück irgendwo in der Mitte. Ob das dort ist, wo die „Förderfähigkeit“ wohnt, die für die Jugendabteilung jedenfalls auf der in Rede stehenden Versammlung doch recht wichtig gewesen zu sein schien, kann einmal in Ruhe durchdacht werden. Dinge ändern sich. Mitunter geht's gerade ohne Staat besser.

Ganz sicher aber liegt das Glück darin, unangenehme und trennende Meinungsverschiedenheiten wenn möglich klein und wenn's geht auch ganz aus Sportvereinen und Sportveranstaltungen herauszuhalten. Das weiß man doch seit Kamerun, oder wie das da unten noch hieß, Kobold oder so, ach! Fragen über Fragen...

Das Wichtigste, die Mitte und das personalisierte Glück sind und bleiben unsere aktiven Ehrenamtsträger und Mitglieder. Unerquickliche Lebenssituationen im Verein steigern deren Anzahl nicht. Nun kann hier kein – wirklich angezeigter – Dank ausgesprochen werden, wie

ärgerlich! Aber das ist nun mal der Unterschied zwischen Sonntagsrede und Glosse; es soll doch wenigstens im Schluss gelingen.

Weitermachen. Euer LAWAM (wahlweise Lieber alter weiser Mann oder Lachender alzheimernder weißer Macker)

Der Würfel ist gefallen

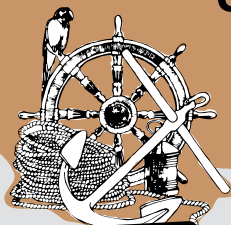
WIR WERDEN KÜNFTIG SEGEL-VEREIN ALTONA- OEVELGÖNNE HEISSEN

GAN ■ Es war eine teilweise turbulente Veranstaltung, diese Mitgliederversammlung im April, die allein der Abstimmung über eine neue Satzung diente. Dabei ist „neue Satzung“ durchaus das richtige Wort, denn das, was die Satzungs-

gruppe ausgearbeitet hatte, ist mehr als nur eine geringfügige Korrektur des Bestehenden, mehr als eine Modernisierung und mehr als eine Einfügung von gesetzlichen Vorgaben. Zusätzlich wurden vor und während der Versammlung auch noch Anträge auf weitere Änderungen eingereicht. Von einem „großen Wurf“ der neuen Satzung wird man nicht sprechen können, zu holperig war das Prozedere der Abstimmung, zu unzufrieden waren die Unterlegenen. Diese sind vor allem diejenigen, die die vorgeschlagene Namensänderung weder in der einen noch in der anderen Form sehen wollten. Man kann sie verstehen, denn es kostet schon Überwindung, ohne Not einen fast 120 Jahre alten Namen zu ändern, und Not lag nicht vor, nur die gute Absicht, die weiblichen Mitglieder sprachlich nicht außen vor zu lassen. Der Diskussion war vorher

TOPLICHT

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



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

ausreichend Zeit gegeben worden; alle, die etwas sagen wollten, waren zu Wort gekommen, und die Kommunikation seitens des Vorstands war ohne Kritik. Wer nicht zur Versammlung kommen konnte oder wollte, hatte die Möglichkeit, per Videokonferenz teilzunehmen und mit abzustimmen. Eine stärkere Beteiligung an einer Mitgliederversammlung hat es in diesem Haus noch nie gegeben. Einige Vorschläge der Satzungsgruppe, z.B. zur Jugend und zur Höhe evtl. Umlagen wurden durch ad-hoc-Anträge korrigiert. So stellt man sich lebendige Demokratie vor, auch wenn es manchmal laut wurde. Gewürfelt wurde nicht. Am Ende wurde das Abstimmungsergebnis allseits akzeptiert. Unmut, der in den Köpfen verblieben ist, wird dort bleiben, und Siegesgefühl oder Triumph können nicht aufkommen. Sie wären auch unangebracht.

Jetzt haben wir eine längere Zeit zu warten, bis die neue Satzung rechtlich bestätigt worden ist. Dann gilt es, sie zu leben. Das wird uns gelingen. Bleiben wir gelassen.

VEREINSLEBEN

März/April 2023

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:

Brigitta Gehrmann, 25421 Pinneberg
Gisbert Beyer, 22607 Hamburg
Dörthe Sievers, 22607 Hamburg
Carlos Nugent, 22087 Hamburg

Probemitgliedschaft:

Finn Lukas Pauly, 22559 Hamburg
Finn Stirnemann, 22309 Hamburg
Erik Schülke-Hewel
Marek Essler, 22081 Hamburg

Wiedereintritt:

Franziska Wilckens



*** 19.11.1936 † 20.3.2022**

WERNER MEYER

**Träger der goldenen Ehrennadel
Eigner mehrerer Modellboote und
Kielyachten**

Werner Meyer hatte Schiffbau bei der Deutschen Werft gelernt und kam 1954 durch seinen Lehrer auf der Gewerbeschule VII, Karl-Heinz Groth (SVAOe), in dessen Holzwerkstatt zum Bau von Modellbooten, die dann auf Regatten in Oevelgönne und auf der Alster ihre Segelqualitäten beweisen mussten. Er trat in die SVAOe ein und bereiste unter diesem Stander andere Reviere wie Kieler Förde und Havel.



Foto privat

Mit einem ungewöhnlichen Auftragsauftrag wurde er in den indischen Dschungel geschickt, um eine bei Kriegshandlungen im Bangladesch-Krieg versenkte Flussfähre mit einheimischen Kräften und klassischen Bordmitteln zu bergen und zu reparieren. Bei diesem Aufenthalt lernte er seine spätere Frau kennen, die an der Schweizer Botschaft arbeitete und das Segeln auf dem Thuner See ausgerechnet

auf einem Folkeboot gelernt hatte. Zurück in Hamburg erwarb Familie Meyer von den Gebrüdern Pollähn deren Børresen-Folkeboot „Figaro“, auf das einige Jahre später die geräumigere Marieholm 26 „Jaimuna“ folgte. Noch später wurde diese von der Nordwind 32 „con brio“ abgelöst. Das Revier war an den Wochenenden die Elbe, im Urlaub die Ostsee.

Nicht zum Erliegen kam indes die Liebe zum Modellsegeln. Über Fritz Jacobsen erwarb er das A-Boot „Lütt Deern“, ein Spitzenboot aus England, mit dem er erfolgreich internationale Regatten, auch in England, segelte. Als Überbleibsel der Modellsegelzeit überließ Werner vor einigen Jahren der SVAOe sein A-Boot, das einen Platz an der Wand des Treppenhauses im Clubhaus fand (Zurzeit wird es repariert und wird demnächst wieder dort hängen.)

Werner Meyer war „ein stilles und trotzdem sehr stolzes Mitglied der SVAOe“, wie seine Frau ihn beschrieb. Er schätzte die Aktivitäten des Vereins und unterstützte die Jugendarbeit. Wir danken ihm für seine jahrzehntelange Treue. Unser Mitgefühl gilt seiner Frau Ursula.

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

***11. August 1947 †30. Januar 2023**

CHRISTIAN („INO“) MATTHIESSEN

Träger der silbernen Ehrennadel

Eigner mehrerer Segelyachten

Christian Matthiessen entstammte einer Segler- und SVAOe-Familie. Sein Vater Hans-Heinrich Matthiessen war Ehrenmitglied und Eigner der SY „Falke“, auf der Christian das Segeln und die Liebe zum Wasser und zur Elbe lernte. Er wurde

also „in die SVAOe hineingeboren“. Als Kind und Jugendlicher unternahm er mit dem Vater und dessen Freunden bereits zahlreiche Fahrten mit „Falke“. Dabei wur-

den ihm frühzeitig die seemännischen Gebräuche, Sitten und Regeln vermittelt, an die er sich ein Leben lang hielt. Der Vater stiftete „Falke“ später der SVAOe, die ihn der Juniorenabteilung zur Verfügung stellte. Christian führten danach private und berufliche Gründe in andere Fahrwasser. Er trat aus der SVAOe aus und fand erst 1990 zurück in seinen Verein und wieder zum Segeln. Mit seiner Frau Christine besaß er eine Reihe von Booten, zunächst einen Jollenkreuzer, dann eine sportliche Grand Soleil 39. Schließlich wurde die „zu anstrengend“, wie seine Frau sagte, und sie machten sich das Segeln etwas komfortabler mit der Anschaffung einer Hanseat 35, einem Motorsegler, der den Namen „Thetis“ erhielt. Der Sommerliegeplatz war meistens in der Schlei. Zahlreiche Fahrten führten ihn und seine Frau in die Ostsee, die für beide zwischen der norwegischen Grenze und Bornholm bzw. Christiansö zur zweiten Heimat wurde. Seine Frau teilte die Liebe zur Seefahrt, was sie durch ihre Malerei ausdrückte. Schon mehrfach haben wir Bilder von ihr auf der Titelseite der SVAOe Nachrichten gebracht, und auch in dieser Ausgabe ist eines zu sehen.

Nun ist Christian Matthiessen im Alter von 75 Jahren gestorben. Wir danken ihm für seine jahrzehntelange Treue. Unser Mitgefühl gilt seiner Frau Christine und seiner Familie.

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



Foto privat

Kein „glatter Gang“ Aber Neufassung der Satzung beschlossen

DIE MITGLIEDERVERSAMMLUNG IM APRIL

GAN ■ Von der Veröffentlichung des ersten Entwurfs einer neuen Satzung zu Beginn der Corona-Zeit 2019 über zwei Mitgliederversammlungen, die allein der Diskussion des damaligen Standes dienten, bis zum Tag der Verabschiedung der Satzung am 25.04.2023 gab es viel Kopfschütteln, Aufregung, sogar Empörung sowie Meinungsbeiträge in diesen Nachrichten. Warum? Im Entwurf war auch – eher beiläufig – ein Änderungsvorschlag zu § 1 – Name enthalten. Hießen wir seit der Gründung 1905 „Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne“, so wurde jetzt, nach fast 120 Jahren, ohne vorhergehende Diskussion unter den Mitgliedern und fast unbemerkt eine Umbenennung in „Segel-Vereinigung Altona-Oevelgönne“ vorgeschlagen, später erweitert durch die Alternative „Segel-Verein Altona-Oevelgönne“. Die Satzungsgruppe war sich der emotionalen Brisanz dieser vorgeschlagenen Änderung nicht ganz bewusst gewesen. Die Mitglieder fühlten sich offenbar überfahren, weil nicht nur, wie man dachte, eine Neufassung der Satzung mit etlichen inhaltlichen Anpassungen, Reformen und Modernisierungen, sondern im selben Zuge auch ein neuer Name vorgeschlagen wurden.

Nachdem den Mitgliedern zur übersichtlichen Information eine vollständige Zusammenstellung aller bis dato vorliegenden schriftlichen Äußerungen (den „Materialien zur Diskussion über eine Namensänderung der SVAOe“ vom 28.02.2023 als Sonderveröffentlichung der SVAOe-Nachrichten-Redaktion) zugegangen

waren, berief der Vorsitzende die März-Mitgliederversammlung mit dem einzigen Tagesordnungspunkt „Diskussion über den Satzungsentwurf“ ein. Den Bericht über den Ablauf findet man an anderer Stelle in dieser Ausgabe. Das Ziel war, in der April-Mitgliederversammlung zügig die Abstimmung über die aufgrund aller Einwendungen überarbeitete Fassung der Satzung durchzuführen. Soweit eine kurze Rückschau.

Der Einladung zur April-MV war der nach der März-MV aktualisierte Satzungsvorschlag beigefügt. Außerdem war eine „hybride“ Veranstaltung vorgesehen, also neben der persönlichen Anwesenheit auch die Teilnahme per Video-Konferenz, damit auch Mitglieder an der Versammlung teilnehmen und abstimmen konnten, die nicht in Person dabei sein konnten oder wollten. Eine solche Video-Konferenz-Schaltung wurde vom „technischen Team“, Hartmut Pflughaupt und Omid Nezam, geschaffen. 35 stimmberechtigte Mitglieder nutzten sie, die Entfernertesten via Satellit aus Tobago. Im Saal wurden 80 stimmberechtigte Mitglieder registriert, zusätzlich waren einige Gäste und Jugendliche gekommen. Durch vorzeitiges Gehen oder zwischenzeitliche Abwesenheit schwankten diese Zahlen im Laufe des Abends etwas.

Der Vorsitzende Dr. Stephan Lunau eröffnete die Versammlung mit einer Begrüßung aller Teilnehmenden und stellte eine für eine Satzungsänderung erforderliche ausreichende Beteiligung nach Nr. 8.8 der Satzung fest. Er erklärte, dass es neben „Verschiedenes“ nur einen einzigen Tagesordnungspunkt gäbe, die Abstimmung über den Entwurf für eine Neufassung der Satzung, die mit der Einladung verschickt worden sei, und zu der einige Änderungsanträge (im Folgenden ÄÄ) vorlägen. Stephan bat

sodann Michael Evensen ans Redepult und bat ihn um die Moderation und Assistenz bei den Abstimmungen.

Michael stellte sich als Hamburger Verwaltungsjurist vor, der in seiner aktiven Laufbahn zahlreiche Genehmigungsprozesse mit öffentlicher Mitwirkung, z. B. Planfeststellungsverfahren, begleitet hätte. Er erklärte das Abstimmungsprozedere (Anmerkung: Siehe seinen Beitrag „Verfahrensrechtliche Überlegungen ...“ in den „Materialien zur Diskussion über eine Namensänderung der SVAOe“ vom 28.02.2023 – dort S. 10 f). Der Hauptantrag sei der vom Vorstand vorgelegte Satzungsvorschlag, der mit der Einladung zu dieser Versammlung den Mitgliedern zugegangen sei. Für eine Satzungsänderung seien nach den Regeln der geltenden Satzung 2/3 der abgegebenen Stimmen erforderlich. Da aber verschiedene ÄA vorlägen, müsse über diese zunächst abgestimmt werden, wofür jeweils eine einfache Mehrheit ausreiche.

Es ergaben sich Fragen aus dem Publikum: Kann der Vorstand bei Nichterreichen der erforderlichen Mehrheit den Satzungsvorschlag später erneut zur Abstimmung vorlegen? Antwort: Ja. Kann eine von den Mitgliedern beschlossene Satzung vom Gericht nicht akzeptiert werden? Antwort: Ja. Dann müsse eine geänderte Satzung beschlossen und eingereicht werden.

Zunächst ließ Michael über die vorliegenden ÄA abstimmen. Er begann mit dem Vereinsnamen. In §1 des Satzungsvorschlags wird der Name „Segel-Vereinigung Altona-Oevelgönne e.V.“ vorgeschlagen und ist somit der Hauptantrag. Es lag nur ein ÄA mit der Bedingung vor, dass über diesen nur abgestimmt werden solle, wenn der bisherige Name nicht beibehal-

ten werde. Über eine Beibehaltung lag aber kein entsprechender Antrag vor. Michael fragte, ob es weitere ÄA gäbe. Hartmut Pflughaupt stellte daraufhin den ÄA, den Namen „Segel-Verein ...“ zu wählen. Nun wurde der Saal unruhig. Zurufe verlangten, zuerst darüber abzustimmen, ob der alte Name „Segler-Vereinigung ...“ überhaupt geändert werden solle. Michael war bereit, dem zu folgen. Das technische Team hatte aber eine andere Reihenfolge in der online-Abstimmung vorbereitet. Die online-Abfrage musste daher umgebaut werden, was aber schnell gelang.

Es wurde wie folgt abgestimmt:

Der ÄA, den bisherigen Namen „Segler-Vereinigung ...“ zu ändern, wurde angenommen.

Der Hauptvorschlag „Segel-Vereinigung ...“ wurde abgelehnt.

Der ÄA „Segel-Verein ...“ wurde angenommen.

Damit wurde der Name „Segel-Verein Altona-Oevelgönne e.V.“ der Fassung für die Schlussabstimmung zugrunde gelegt.

Als Nächstes lag ein ÄA von Peter Mendt vor: In § 11 solle ein neuer Absatz (7a) eingefügt werden, mit dem eine Vertretung bei Abstimmungen aufgrund Bevollmächtigung möglich würde. Dieser ÄA wurde angenommen.

Weiter lag ein ÄA von Michael Evensen vor: Nach dem Entwurf der Satzungskommission zu § 11 (10) sollte dem Vorstand erlaubt sein, Änderungen, die vom Gericht oder vom Finanzamt verlangt werden, alleine vorzunehmen. ME beantragte, dieses Recht auf vom Registergericht in einer „Zwischenverfügung“ geäußerte Bedenken zu beschränken. Es gab etliche Zwischenrufe und Wortmeldungen aus dem Saal, teils durcheinander, und es wurde laut. Ein online-Teilnehmer meldete sich telefonisch, dass nichts von den Äußerungen aus

dem Saal zu verstehen sei. Daraufhin verfügte Michael, da kein Saalmikrofon vorhanden war, dass jede Wortmeldung vom Mikrofon am Re-deputat erfolgen müsse.

Dieser ÄA, dem Vorstand nur zu erlauben, die Satzung insoweit zu ändern, als er damit einer Zwischenverfügung des Amtsgerichts Hamburg – als Registergericht – nachkommt, wurde angenommen.

Es lag ein weiterer ÄA von Michael Evensen vor: Der im Hauptantrag in § 14 (5) genannte Maximalbetrag für die Umlage sei zu hoch. Er beantragte neben einer deutlichen Reduzierung und einer Anrechnung aller Jahresbeiträge, dass ein Sonderkündigungsrecht für Mitglieder eingefügt wird, die sich bei beschlossenen Umlagen überfordert fühlen. Er wies auf ein Urteil des BGH aus dem Jahr 2007 (II ZR 91/06) hin. Dieser ÄA wurde angenommen.

Damit war das Ende der Abstimmungen über die vorliegenden ÄA erreicht. Aber Michael brachte mit dem Hinweis, dass mit der Entwurfsfassung vom 12. April 2023 erstmals von der Satzungskommission eine bis dahin nicht enthaltene Änderung vorgeschlagen worden und von ihm überlesen sei, noch einen zusätzlichen ÄA vor. Er stellte fest, dass in der Satzungsvorlage die in der geltenden Satzung vorhandenen Begriffe „Kinder“ und „Jüngste“ entfallen seien, es gäbe nur noch „Jugendliche“. Kinder seien aber nach allgemeiner Auffassung keine Jugendlichen. Stephan Lunau wies darauf hin, dass mit der gewählten Wortwahl dem Hamburger Sportbund und dem Hamburger Segelverband gefolgt werde. Andere argumentierten, auch das Sozialgesetzbuch Acht kenne keine Kinder mehr.

Darauf erhob sich wiederum ein lautstarkes Durcheinander fern jeder Diskussionskultur.

Man konnte es schon Krawall nennen. Das war unwürdig. Schließlich gelang es Michael, einen ÄA zu formulieren und zur Abstimmung zu bringen. In § 6 (1) Buchstabe d solle es heißen „... den Kindern und Jugendlichen ...“. Dieser ÄA wurde angenommen.

Daraufhin brachte Paul Körner als Folgeantrag ein, auch in § 5 (1) die Kinder aufzunehmen. Auch dieser Änderungs-Folgeantrag wurde angenommen.

Es gab noch ein paar weitere Versuche, ÄA zu bisher nicht berührten Punkten zu formulieren und nach Darlegung der Problemlage einzubringen, aber die Lust einer Auseinandersetzung mit ihnen verringerte sich mehr und mehr, der Lärm ebte nicht ab, und die Anträge wurden zurückgezogen. Marcus brachte einen Antrag zur Geschäftsordnung ein auf Schluss der Debatte. Mit allgemeiner Erleichterung wurde dieser Antrag angenommen. Damit war die Debatte abgeschlossen.

Michael konnte nun auf das Ziel des Abends zusteuern, über den von der Satzungskommission vorgelegten Entwurf für eine Satzungsänderung in der Fassung der beschlossenen Änderungen abzustimmen.

Von 90 abgegebenen Stimmen fielen 77, also mehr als 2/3 der abgegebenen Stimmen auf „Ja“. Die neue Satzung war im Prinzip beschlossen. Damit stand auch der neue Name fest. Michael sagte als Zwischenbemerkung, dass der Gesamtverlauf der Abstimmungen „etwas holperig“ gewesen sei, weil mit ihnen über eine teilweise komplexe Materie und unter neuen Anforderungen an die Technik einer hybriden Versammlung zu entscheiden gewesen sei. Er bedankte sich in diesem Zusammenhang bei dem technischen Team. Insbesondere die An-

träge zur Namensänderung seien in ihren unterschiedlichen textlichen Konsequenzen nicht durchgängig ausformuliert vorgelegt worden. Er machte dazu einen Vorschlag: Wegen der jetzt feststehenden Änderung des Namens in (der) „Segel-Verein Altona-Oevelgönne e.V.“ müsse dies im Satzungstext noch „einheitlich durchgeschrieben“ werden. Der Vorstand solle dazu berechtigt werden, die Umstellung auf die männliche Form – „der SVAOe“ und grammatikalische Ableitungen hiervon – im Satzungstext als redaktionelle Änderungen vorzunehmen. Der Antrag wurde mit 2/3-Mehrheit der abgegebenen Stimmen angenommen.

Dann übernahm der Vorsitzende wieder die Hauptrolle. Er bedankte sich für die rege und konstruktive Beteiligung. Nun solle wieder gesegelt werden, und er wies auf die Otterndorf-

Ausfahrt vom 2. bis 4. Juni hin. Bei den Mitgliedern der Satzungskommission bedankte er sich.

Der Abend hatte lange gedauert. Trotz gewisser Erschöpfung wurde aber noch in Gruppen lebhaft über das Ergebnis gesprochen. Darüber ist zum Glück eine Niederschrift nicht möglich und nicht nötig.

Schlussbemerkung: Im Vorliegenden handelt es sich um einen Bericht für die SVAOe-Nachrichten. Hinsichtlich der Formulierungen und der Abstimmungszahlen gilt allein das Protokoll über die Veranstaltung.



DIREKT
AM HAMBURGER
YACHTHAFEN!



YACHTPROFI.DE

Gute Teile, guter Service.

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

P&K
products

Hochwertige
Produkte für
die Pflege
Ihrer Yacht:

Reiniger
Polituren
Winschenfett
Frostschutz

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

Gründungsfest 2023

EHRUNGEN DER SCHÖNSTEN UND LÄNGSTEN FAHRTEN

Von Ulrich Körner und Elske Pflughaupt ■ Am 5. April 1905 erfolgte bekanntlich die Gründung unserer Vereinigung. Geburtstage feiert man, auch den 118ten, und zwar mit dem Gründungsfest. Früher, vor 15 Jahren oder so, war es gute Tradition und Ehrensache, dieses Gründungsfest zu besuchen. Der Wandel der Zeit – insbesondere auch durch Corona – hat dazu geführt, dass immer weniger Mitglieder der Einladung zu diesem Fest gefolgt sind. Außerdem hatte es der Festausschuss in diesem Jahr besonders schwer mit dem Ehrentag, denn der üblicherweise gewählte darauffolgende Freitag fiel auf den Karfreitag. Und

danach begann bereits die Regattasaison. Um wenigstens noch in die Nähe des Gründungstages zu gelangen, war die Wahl letztlich auf den Vorabend des Gründungstages gefallen, einen Dienstag. Diesen diversen Terminkollisionen geschuldet traf man sich in unserem schönen Klubhaus zu einer etwas kleineren und illustren Runde, was aber der guten Laune nicht abträglich war.

Das rustikale Buffet vom Bramfelder Dorfschlachter, das die frühere Festfrau Dörte Stry freundlicherweise noch einmal für ihren verreisten Nachfolger Jörn Groth angerichtet hatte, bot verschiedene schmackhafte Leckereien; die Jugendabteilung servierte fleißig das leckere Gratin; Bier und Wein kamen vom Tresen.

Danach ehrte unser 1. Vorsitzender die Gewinner des diesjährigen Fahrtenwettbewerbes.



Anstehen am guten Buffet



Es schmeckt ...



Organisatorinnen



... auch hier

Einen expliziten Aufruf zur Teilnahme an einem Fahrtenwettbewerb hatte es in diesem Jahr zwar nicht gegeben. Die Preise wurden daher vom Vorsitzenden als Vorschlagspreis anhand der bis zu ihm vorgedrungenen Informationen und Berichte vergeben. Außer den Wanderpreisen können weitere Fahrtenpreise für besondere Leistungen als Einzelpreise vergeben werden. Diese Leistungen drücken sich nicht unbedingt durch weite Törns aus, sondern auch durch interessante Ziele und andere Kriterien.

Heike und Bernd Blohm wurden für ihre Reise mit der „Vela“, einer HR 43, mit einem solchen Preis gewürdigt. Die Reise führte in 147 Tagen und 2.221 sm über die Koster-Inseln in den Oslo-Fjord und weiter an die Südküste Norwegens.



Heike und Bernd Blohm

Elske und Hartmut Pflughaupt befuhren zum siebten Mal den Göta-Kanal von Ost nach West. An 99 Tagen wurden 1.430 sm zurückgelegt. Auf der Mitglieder-Versammlung im November des vergangenen Jahres hatten sie ausführlich hierüber berichtet.

Georg Pulver erhielt für seine Reise mit dem nordischen Folkeboot „Spanvogel“ durch die dänische Südsee und weiter rund Seeland über 34



Elske und Hartmut Pflughaupt



Georg Pulver

Tage und 640 sm mit wechselnder Mannschaft den Niederelbe-Preis. Es ist ein Wanderpreis für die beste bzw. weiteste Reise eines Bootes unter 8,00 m (gleich ob unter Segel oder Motor) unter dem Stander der SVAOe.

Der Lofoten-Rudi-Preis für die längste See-reise eines Jahres unter dem SVAOe-Stander, die in einer normalen Urlaubszeit von maximal sieben Wochen durchgeführt und im regulären Heimathafen der Yacht begonnen oder beendet werden muss, ging an **Henrik Homann**, der mit „Thyra“, einer X 46, in 20 Tagen Oslo erreicht hatte. Insgesamt lag eine Strecke von 965 sm im Kielwasser. Etappenweise waren Monica und Kay Dennert sowie Sabine und Thomas Lyssewski in der Mannschaft.



Henrik Homann und Annette Paatzsch
mit dem Lofoten-Rudi-Preis

Die herausragende seeseglerische Leistung einer Yacht unter dem SVAOe-Stander wird mit dem Kommodore-Preis gewürdigt. Der Preis, ein Halbmodell der Schaper'schen „Schwalbe“, wird dieses Jahr einen Ehrenplatz in der heimischen Sammlung im Hause Nürnberg in Bremen erhalten. **Susanne und Dr. Jan-Hendrik Nürnberg** erhielten ihn für die Reise mit ihrer SY „Qivittoq“, die in Bremerhaven ihren Liegeplatz hat, bis zum Nordkap. Sie waren 5 Monate auf ihrer Neuerwerbung, einer Judel-Vrolijk-Konstruktion von 53 ft. Länge und einem variablen Tiefgang von 2,2 bis 3,1 m, unterwegs. Der Preis ist insofern eine ganz besondere Freude für Susanne Nürn-



Susanne und Dr. Jan-Hendrik Nürnberg mit dem
Kommodore-Preis (Fotos © Tomas Krause)

berg, weil die „Schwalbe“, eine 8 KR-Yacht, in früheren Jahren – noch naturlackiert – als SY „Tinsdal“ ihren Großeltern gehört hatte und sie in jugendlichem Alter so manche Tour darauf mitgeschippert war. So schließt das Leben wieder einmal auf wunderbare Weise den Kreis.

Zum Abschluss wurden zwei „Filme“ über die Reisen der „Qivittoq“ und der „Vela“ angekündigt. Sie entpuppten sich als kurzweilige Multi-Media-Schauen mit imposanten Bildern. Familie Nürnberg erfreute die Gäste des Abends mit Bildern und Filmausschnitten über ihre preiswürdige Reise und Heike und Bernd Blohm zeigten schöne Videos ihrer Norwegentour. Allen, die diesen Augen- und Ohrenschmaus versäumt haben, kann man nur sagen: „schade drum“. Wir Dagewesenen hatten jedenfalls einen rundum richtig schönen Abend! Und die Vorträge machten schon einmal Lust auf den Sommer 2023.

Ehrung der Jubilare

FÜR DAS JAHR 2022 GAB ES VIEL NACHZUHOLEN

GAN■ Die Versammlungsbeschränkungen der Corona-Zeit haben allerlei Schönes, Notwendiges und Verpflichtendes durcheinandergeworfen. Das Vereinsleben ging danach erst mit Vordringlichem wieder los. Erst später dachte man daran, die Jubilare zu ehren. Wer im Jahr 2021 ein SVAOe-Jubiläum zu begehen hatte, kam erst im Dezember 2022 „dran“. Darüber berichteten wir in Ausgabe 1-2023 dieser Nachrichten. Am 31. März 2023 wurden dann die Mitglieder geehrt, die im Jahr 2022 eine besondere Zahl von Jahren der SVAOe angehört hatten, und das waren etliche.

An einem kalten, windigen Freitagabend kamen knappe 40 Personen im Clubhaussaal zusammen: Jubilare, Verwandte und Freunde, einige Vorstands-, Ältestenrats- und Festausschussmitglieder. Nach einem Glas Sekt im Stehen setzte man sich und erwartete die Begrüßung. Die übernahm der gutgelaunte Vorsitzende Dr. Stephan Lunau. Er führte aus, dass an diesem Tag 16 goldene und neun silberne Ehrennadeln zu vergeben seien, eine ungewöhnlich große Zahl, aber nicht alle Empfänger hätten sich einfinden können. Wie gewohnt hatte der Ältestenrat es übernommen, mit seinen Mitgliedern die jeweiligen seglerischen Lebensläufe der zu Ehrenden vorzutragen.

Thomas Anbergen, goldene Ehrennadel, wurde von Peter Stamp vorgestellt. Er wuchs auf



dem familieneigenen 8m-Spitzgatter auf der Elbe auf, bis das Boot bei der großen Sturmflut 1962 zum Totalschaden wurde. Danach ging es mit einem Faltboot von Oevelgönne aus auf die Elbe. Es war eine Jugend an und auf dem Wasser. In den Sommerferien jobbte er als Decksjunge auf einem Kümo und kaufte sich von dem verdienten Geld einen alten 16er Jollenkreuzer, der in Oevelgönne bei Lührs lag und täglich gelenzt werden musste. Lange hielt das Boot nicht. Danach wurde ein Zugvogel erworben, für Ferienfahrten nach Cuxhaven. Nach nochmaligem Bootswechsel

reichte das Geld für einen 5,9 KR Seekreuzer aus Mahagoni, den die Familie 20 Jahre auf der Elbe, nach Helgoland und auf der Ostsee segelte. Die Kinder wurden auf dem Boot groß. Dann wurde es doch zu beengt, sodass eine größere Yacht angeschafft wurde. Mit Eintritt in den Ruhestand musste nochmal ein neues Boot her, mit dem das Ehepaar im Sommer längere Zeit auf der Ostsee unterwegs ist. Für einen Oevelgönner ist das ein Leben, wie es sein soll.

Undine und Cathrin Schaper, goldene Ehrennadeln, vorgestellt von Ulrike Jensen: „Wie



war es so, in der Familie Schaper aufzuwachsen? Ein Leben voller Direktheit, rauer Herzlichkeit und Erziehung zur Selbstständigkeit – nicht zu verwechseln mit, aber manchmal dicht dran an der eher nachlässigen Handhabung von konsequenter Erziehung.

Eure Kindheit in Oevelgönne war zusammen mit vielen anderen Kindern so frei und unab-

hängig, wie man sich das heute fast nicht mehr vorstellen kann, aber die Eltern ließen uns damals viel mehr los, als das heute so üblich ist. Wobei – ihr habt das mit euren Kindern ähnlich gemacht.

Beide habt ihr heute eigene Boote. Geerbt habt ihr die große Freude an Sprache und Bildern, aber auch an Geselligkeit und natürlich eine enge Beziehung zur See, zur Küste und zum Segeln.“

Werner Trapp, goldene Ehrennadel, vorgestellt von Ulrich Körner. Aufgewachsen in den



Vier- und Marschlanden, der Vater war Schiffbauer, war die Verbundenheit mit dem Wasser und mit Booten schon von frühester Kindheit an gegeben. Später zog die Familie nach Altona. Geld war knapp, aber ein Leben ohne Wasser ging nicht – und so fing Werner mit dem Rudern an. Über einen Freund kam er auch ans Segeln.

Beruflich kam Werner in die Firma von Peter Himstedt, der bereits tief im „Saturn“-Projekt steckte, das auch Werner sehr schnell vereinbarte. Mit Peter und dem Kollegen Rolf Soltau nahmen das Thema Segeln und auch die Hinwendung zur SVAOe schnell Fahrt auf.

Für sich selbst kaufte Werner eine Multiknickspant-Schale von Waarship und baute sie aus, die erste „Maike“. Rolf Soltau plante, sich einen Eintonner zu bauen. Da hingte Werner sich

gleich mit ran. Es entstanden zwei Rümpfe beim Bootsbauer Sparr. Jetzt kamen zwei Schalen zu Peter Himstedt ins Lager, wo sie ausgebaut wurden. Einen Segelplan zeichnete Caschi Heuer.

1979 wurden die Boote fertig und sollten beide an die Ostsee. Als Werner hörte, dass der SC Eckernförde sein Bojenfeld verpachten wollte, machte er Jürgen Schaper darauf aufmerksam, der sofort für die SVAOe zugriff. Werner Trapp ist also einer der Väter unserer Anlage in Eckernförde.

Mit dem Ruhestand ist er zum Schiff nach Eckernförde gezogen, wurde Mitglied im SCE, ist inzwischen dort tief verwurzelt und seit drei Jahren dort Vorsitzender. Von „Maike“ hat er sich inzwischen getrennt und fährt eine Grand Banks-Motoryacht, die im Gedenken an Peter Himstedt „Saturn“ heißt.

Dr. Rolf Felst, goldene Ehrennadel, vorgestellt von Peter Mendt. Rolf Felst kam 1949 zum



Segeln, zunächst als Vorschoter auf einem 20er Jollenkreuzer. Nach Familiengründung wurde ein erstes eigenes Boot angeschafft, die Elb-H-Jolle H 318, aber die Ziele gingen weiter. Rolf zog es auf die offene See. Er segelte auf den Schiffen des Hamburgischen Vereins Seefahrt (HVS), vorzugsweise auf der legendären „Ortac“ und machte alle Bootsführerscheine. Im späteren Alter lockten wieder die Küstengewässer. Da war für ihn das Folkeboot der geeignete Bootstyp für

Regatten und Touren. Mit seiner „Grete“ war er rege unterwegs, bis er sie an seinen Enkel Paul weitergab.

Peter Otten, goldene Ehrennadel, vorgestellt von Stephan Lunau. Wenn man in Krefeld ge-



boren ist, bleibt für den Wassersport in erster Linie der Rhein. Also wurde er 1954 Mitglied im Crefelder Ruderclub. 1959 aber brach die Lust zum Segeln aus, und er absolvierte eine nautische Ausbildung in Kanu und Jolle. Nach dem Studium in Bonn kam er 1969 an die Universität Hamburg und wurde zum Crewmitglied der Segelyacht „Eule“ (ein Entwurf von Adje Hauschildt) von Herbert Jensen. Es folgten Jahre des Elbsegelns, der Nordseewochen und von Ostsee- Touren. 1970 machte er die Zeugnisse als Sportseeschiffer und Sprechfunker und trat 1972 in die SVAOe ein. 1973 hatte Albert Büll mit der „Saudade“ den Admiral's Cup gewonnen. Peter Otten wurde zur Probe als Navigator zur Nordseewoche 1975 ausgesucht. Nachdem die Regatta Helgoland Rund in dichtem Nebel als first ship home gewonnen wurde, gab es da keine Zweifel mehr.

Als Navigator der „Saudade“ segelte er seit dieser Nordseewoche in den folgenden acht Jahren viele Regatten auf beiden Seiten des Atlantiks. 1986 „erbt“ er die Spirit 28 „Ali Baba“ von einem verstorbenen Freund und segelte in

den folgenden Sommern damit in Schottland und Südwest-England, ehe er das Boot 1991 nach Deutschland überführte.

Zurzeit versucht er, die Saison 2023 auf eine altersgemäße Art zu planen.

Arend Brügge, goldene Ehrennadel, gewürdigt von Ulrike Jensen, denn vorstellen muss man



ihn nicht mehr. Er entstammt einer bekannten Blankeneser Familie – das ehemals elterliche Boot „Kerstin“, heute im Besitz seiner Schwester, ist ein unübersehbares, bestens gepflegtes Kleinod aus dem Hause Abeking und Rasmussen – und ist sowohl in Schifffahrts- als auch in Seglerkreisen eine weithin bekannte Persönlichkeit. Fifi Schaper wünschte trotz seiner anderen Zugehörigkeiten seinen Eintritt in die SVAOe, und wer Fifi kannte, weiß, dass es da kein Entrinnen gab. Nun ist er seit 50 Jahre bei uns Mitglied. Er bezeichnet sich tiefstapelnd als „schlafendes Mitglied“, aber auch das ist ihm hoch anzurechnen. In seinen 14 Jahren als Vorsitzender der Hamburger Yachthafengemeinschaft fand er trotzdem häufig den Weg in unser Clubhaus, um über die dortigen Ereignisse zu informieren. Er besaß eine Reihe von Booten bis zur heutigen Sly 47 „Nathurn“.

Dr. Udo Störmer, goldene Ehrennadel, vorgestellt von Peter Mendt. Udo Störmer, ein Liebhaber des Mittelmeerraums, lebt im Alter (es



darf gesagt werden: Er ist 93) in Venedig. Sein Fernbleiben von der Teilnahme seiner Würdigung ist daher verständlich. Jedoch beorderte er als Vertretung seinen Freund Dr. Wolfgang Weber vom SCRhe in unser Clubhaus, der nicht nur die Ehrennadel entgegennahm, sondern ihn auch durch Gespräche und das Erzählen von Geschichten zumindest virtuell anwesend erscheinen ließ.

Udo Störmer, Verfasser mehrerer Bücher über die Archäologie des Mittelmeerraums und begeisterter Segler, ist auch ein Liebhaber kleiner Boote und ein Verächter von allzu viel Komfort. Er segelte anfangs auf Elbe und Ostsee, verbrachte aber seit 1974 die längste Zeit aus beruflichen und privaten Gründen am und auf dem Mittelmeer, zunächst etliche Jahre mit der 20-Fuß-King-Fisher „Octopus“, und ab 1993 segelte und lebte er als „live-aboard“ mit „Wohnsitz SY „Laertes“, einer Albin Vega 27, sommers wie winters dort und besuchte und beschrieb die klassischen Stätten. 1975 erhielt er einen Fahrtenpreis der SVAOe für seine Leistungen. Er schrieb einen sehr lesenswerten, humorvollen Reisebericht, der auf unserer Homepage nachzulesen ist.

Norman Oestmann, silberne Ehrennadel, vorgestellt von Stephan Lunau. Er begann sein Seglerleben mit der Opti-Ausbildung am Alsterufer und auf der Unterelbe bei Volker Burrlein und Mausey Müller-Haagen. An den Wochenenden



wurde mit den Eltern mit einem C&C-Kajütboot auf der Elbe gesegelt und in den Sommerferien in Gemeinschaft mehrerer „Robinsons“, eine Art Doppel-Opti, mit dem YCM auf der Müritz und auf der Elbe ab Magdeburg, abends mit großer Jurte und Lagerfeuer.

Dem Opti-Alter entwachsen wechselte er in den Neunzigern für drei bis vier Jahre auf den Jugendwandrakter „Oewelgönne“ mit allem, was sich dabei anbot. Danach zog es ihn zu Neuem, und er machte See-Erfahrungen bei Reisen mit dem HVS. Schließlich forderte der Beruf seine ganze Zeit, sodass er sich für Feierabendtouren eine VB-Jolle zum Segeln auf Alster und Elbe anschaffte.

Sönke Christiansen, silberne Ehrennadel, vorgestellt von Ulrike Jensen. Er wuchs auf dem



elterlichen Boot auf der Elbe auf, das seit 1968 der Stahlkreuzer „Stromtid“ war. Mit 16 Jahren machte Sönke den BR-Schein und den Sportbootführerschein, und ab da vertraute der Vater ihm

das Boot schon oft alleine an. 1981 kaufte die Familie eine Hanseat 35, die bis heute Familienboot geblieben ist.

Nach seiner Ausbildung lebte und arbeitete er eine Zeit lang in Süddeutschland, bis er die elterliche Buchhandlung in Ottensen übernahm. Mit der Hanseat wurden und werden viele Sommertouren auf Elbe und Wattenmeer gemacht.

Jan op de Hipt, silberne Ehrennadel, vorge stellt von Ulrich Körner. Aufgewachsen in Lübeck



(Fotos GAN)

an der Wakenitz lag es ziemlich früh nahe, sich ernsthaft dem Segeln zuzuwenden.

Beruflich verschlug es ihn nach Hamburg und bei einem Arbeitskollegen konnte er auf der Elbe mitschippeln. Bald erwarb er ein erstes, wenn auch kleines Schiff, die Kennern der SVAOe-Generations vertraute „Nonpareille“ von Erik Delfs.

Er wohnte eine Zeit lang am Elbhag und sah sonntags die schwarz-gelben Stander in den Vorgärten wehen. Naheliegender Weise trat er in die SVAOe ein und blieb ihr treu, auch als er später nach Travemünde zog. „Nonpareille“ kam nicht mit, der Sanierungsbedarf an dem guten Stück war einfach zu groß. Mit seiner Frau erwarb er in Ostfriesland ein anderes, ziemlich altes Schiff und beide holten es im April in einer abenteuerlichen Motorfahrt über die Kanäle bei Saukälte

und ewigem Regen an die Ostsee. Nach gründlicher Sanierung entstand ein echtes Schmuckstück, der dänische Spitzgatter „Anlona“.

Ehrenamtlich hat Jan viel in der Archivgruppe der SVAOe getan und war lange Zeit im Vorstand des Freundeskreises klassische Yachten. Obwohl nun an der Trave beheimatet, weht im Topp von „Anlona“ der schwarzgelbe Stander. Den jährlichen Mitgliedsbeitrag an die SVAOe bezeichnet er mit Blick auf deren Nachwuchs- und Jugendarbeit treffend als „karitative Steuer“, eine nachzunehmende Einstellung.

Das waren die zu Ehrenden, die persönlich gekommen waren. Damit ist die Reihe der Jubilare aber nicht vollständig. Weitere Ehrennadeln gehen an:

Dirk Schmiech, Gold; Monika Otto, Gold; Holger Albert, Gold; Christian Karstens, Gold; Helmut Blunck, Gold; Friedrich Lohse, Gold; Martin Schütt, Gold; Tilmann Frost, Gold; Nils Francke, Silber; Horst Schade, Silber; Lutz Kettmann, Silber; Heinz Heyer, Silber; Oswald Brockerhoff, Silber; Jacob Haas, Silber.

Die hier wiedergegebenen Würdigungen sind Kurzfassungen der Redetexte der Laudatoren.

Mitgliederversammlung zur Namensänderung am 21. März 2023

ERREGTE, ABER DISZIPLINIERT UND FAIRE DISKUSSION

GAN/CKB ■ Der Vorsitzende **Stephan Lunau** eröffnete die Mitgliederversammlung pünktlich um 19:30 Uhr und begrüßte die zahlreichen Anwesenden, darunter viele Jugendliche. Er berichtete zunächst von der Jahreshauptversammlung, dass alle vom Vorstand zur Wahl vorge-

schlagenen Ausschuss-Obleute bzw. -mitglieder auch gewählt worden seien. Außerdem lud er zum Gründungsfest am 4. April ins Vereinshaus ein, bei dem auch die Fahrtenpreise vergeben würden.

Dann kam er zum Hauptthema des Abends, der von der Satzungskommission und vom Vorstand vorgeschlagenen Namensänderung der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne. Dieser Vorschlag habe höhere Wellen geschlagen, als erwartet worden war. Zahlreiche schriftliche Pro- und Contra-Stellungnahmen gingen beim Vorstand und in der Nachrichtenredaktion ein. Sie wurden in einer Materialsammlung zusammengefasst und der Einladung zur jetzigen Mitgliederversammlung beigelegt. Diese jetzige Versammlung solle eine weitere Aussprache ermöglichen; es werde jedoch an diesem Abend keine Abstimmung geben, und es solle auch nicht über andere Themen der Satzungsänderung gesprochen werden. Stephan Lunau stellte dann die Position des Vorstands zum Thema vor.

Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne Position des Vorstands zur Namens- änderung

Der über hundert Jahre alte und wohlvertraute Name „Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne“ wurde der SVAOe von den Gründern in einer Zeit gegeben, als Männer auf allen Gebieten das Sagen hatten: in Politik, Regierung, Verwaltung, Wirtschaft, Wissenschaft, Kirchen und Sport. Frauen durften noch nicht einmal wählen.

Kein Wunder, dass Frauen im Vereinsnamen keine Erwähnung fanden. Sie wurden zwar nicht ausgeschlossen, waren aber bei den

„Seglern“ „mitgemeint“, ohne dass sich jemand daran störte. Das ist heute anders.

Über Jahrzehnte kämpften Frauen für ihre Gleichberechtigung auf allen Gebieten des öffentlichen und privaten Lebens. Nachdem ihnen mit der Weimarer Verfassung die Gleichheit vor dem Gesetz gegeben wurde, erhielten sie 1948 im Grundgesetz die volle Gleichberechtigung. Die Frauen haben sie mit Leben erfüllt, wie überall zu sehen ist.

Der geschäftsführende Vorstand unserer Vereinigung besteht inzwischen aus zwei Frauen und einem Mann, und zwar aufgrund fachlicher Qualifikation, nicht etwa aus anderen Überlegungen.

Der Vorstand der SVAOe ist daher der Auffassung, dass es an der Zeit ist, der gesellschaftlichen Entwicklung sowie dem wirklichen Leben mit Bedacht zu folgen und unter Wahrung unseres Markenzeichens „SVAOe“ die „Segler“ im Namen durch unseren Sport, das Segeln, zu ersetzen und damit ein Zeichen für die Zukunft zu geben.

Wie heißt es so schön: „Die Zeiten ändern sich, und wir ändern uns in ihnen.“ Daher plädieren wir für eine Änderung unseres Namens in *Segel-Vereinigung Altona-Oevelgönne* oder kürzer und schnörkelloser *Segel-Verein Altona-Oevelgönne* wie es die Mitglieder entscheiden mögen.

Als Diskussionsleiter für die Aussprache wurde **Andreas Gustafsson** benannt. Er erklärte, er sei Mitglied sowohl im Vorstand wie auch in der Satzungskommission, wobei beides nicht identisch sei. Er wisse nicht, wie die Zusammensetzung der Kommission, die ja in einem der schriftlichen Beiträge kritisiert worden war,

zustande gekommen sei, aber es handle sich dabei auf keinen Fall um eine Vergünstigung, weil viel Arbeit damit verbunden sei. Die Namensänderung sei übrigens eher beiläufig in den Satzungsvorschlag geraten. Wenn man an der Satzung etwas ändere, falle umso mehr auf, was bisher noch nicht geändert wurde, in diesem Fall der Name. Auf heftige Reaktionen sei man dabei nicht gefasst gewesen.

Es wurde vorgeschlagen, die jeweilige Redezeit auf drei Minuten zu begrenzen; Pro- und Contra-Beiträge sollten sich möglichst abwechseln. Letzteres konnte allerdings nicht eingehalten werden, weil es kaum explizite Contra-Beiträge gab.

In der Diskussion meldeten sich viele Jugendliche und viele – junge wie ältere – Frauen zu Wort, und zwar überwiegend **pro Namensänderung**. Das wesentliche Argument war, dass für Frauen sowie weitere Geschlechter, die es ja auch gäbe, das Wort „Segler“ im Namen inzwischen nicht mehr zeitgemäß sei. Sie fühlten sich nicht mehr angesprochen. Gerade die jungen Leute seien in der SVAOe, weil sie gerne segeln und freundschaftlich miteinander Spaß haben wollten. Das falle ihnen unter dem Wort „Segler“ aber schwer. Es müsse eine Wertschätzung gegenüber allen Menschen geben. Ein moderner Verein müsse den allgemeinen Zeitgeist beachten, der den Frauen das Recht auf ihre angemessene Benennung gibt. Es sei nämlich sprachwissenschaftlich belegt, dass das generische Maskulinum (hier: Segler) zwar eigentlich für alle Geschlechter stehen solle, aber eher Vorstellungen von Männern hervorrufe. Der Hamburger Segel-Verband und auch die Hamburger Segel-Jugend seien bereits umbenannt. Auch im Deutschen Segler-Verband werde über eine Än-



Diskussionen ...



... über ...

derung diskutiert. 90 Prozent aller Sportvereine in Deutschland seien nach ihrem Sport benannt und nicht nach Sportlern oder Sportlerinnen. Es sei wichtig, die Geschlechter in unserem Verein auch sprachlich zu dokumentieren. Man solle sich mal vorstellen: Welches männliche Mitglied wolle gern als „Seglerin“ angesprochen werden?

Es wurde sogar gemutmaßt, dass der „Segler“ im Namen ein negatives Signal an Außenstehende, insbesondere an Seglerinnen, senden und Neumitglieder vom Eintritt abhalten könnte. Wenn gegendert würde, spreche das Frauen und junge Leute eher an, und es könnten leichter



... Diskussionen ...

neue Mitglieder geworben werden. Wir würden mit der Namensänderung an Beachtung und Anerkennung gewinnen.

Die vorgeschlagene Änderung sei doch auch nur bescheiden. Das könne doch nicht wehtun. Und in den 100 Jahren seit SVAOe-Gründung habe sich auch sonst so viel geändert.

Es gab **wenig scharfen Widerspruch**. Nur eine Seglerin lehnte die Namensänderung rund heraus ab. Ob die Frauen so wenig emanzipiert seien? Sie sei Anfang der 1960er in die Segler-Vereinigung eingetreten und habe sich nie an dem Namen gestoßen.

Andere ältere Seglerinnen (und ähnlich auch ältere Segler) argumentierten differenziert: Sie hielten zwar viel davon, Traditionen zu erhalten; sie hätten auch bei einer über viele Jahrzehnte dauernden Mitgliedschaft nie das Gefühl gehabt, als Frauen nicht wohlgefallen zu sein; manche gehörten außerdem zu jenen, die jede Form von Gendern ablehnten; eine Namensänderung hätte daher für sie nicht sein müssen. Dennoch würden sie diese jetzt befürworten, weil man mit den jungen Leuten gehen müsse, weil diese die Zukunft seien. Zwar habe Sprache eine große Bedeutung im Leben und auch Kleinigkeiten seien

wichtig. Aber entscheidend sei, dass bei der Namensänderung der Markenkern SVAOe erhalten bleibe. Hinsichtlich dieses Markenkerns wurde allerdings darauf aufmerksam gemacht, dass sich beim Namenswechsel von „Vereinigung“ zu „Verein“ der Artikel von „die SVAOe“ zu „der SVAOe“ ändern würde. Jedenfalls: wenn es eine deutliche Mehrheit im Verein dafür gebe, könne und solle man mit der Namensänderung leben. Das sei Demokratie.

Bezweifelt wurde allerdings, dass die Namensgebung die Mitgliederzahl beeinflussen würde. Viel eher sei es derzeit generell nicht gerade in Mode, in Vereine einzutreten; da würden Vereinsmeierei und verkrustete Hierarchien befürchtet. Ironisch hieß es, man könne ja nun gespannt darauf warten, wie viele junge Frauen künftig in die SVAOe eintreten würden, wenn der Name geändert sei.

Zeitweilig ging es **historisch** zu: Der frühere Kommodore Jürgen Fifi Schaper wurde zitiert: „Segel können sich nicht vereinigen“ – er hätte wohl wenig Verständnis für die Diskussion gehabt, ebenso wie der Ältestenrat. Aber auch wenn Sportarten sich nicht vereinigen könnten, so könnten doch Sportler und Sportlerinnen in einer Sport-Vereinigung gemeinsam ihren Sport ausüben – das müsse auch fürs Segeln gelten. Es kam außerdem zu einer kleinen Debatte darüber, ob Frauen früher tatsächlich explizit von der SVAOe-Mitgliedschaft ausgeschlossen gewesen seien, wie teilweise behauptet worden war. Es gebe aber keine eindeutigen Quellen dafür, und es habe auch schon früh erfolgreiche Seglerinnen in der SVAOe gegeben. Die früheren Satzungen sind heute offenbar nicht mehr alle auffindbar. Eine Durchsicht der archivierten historischen Ausgaben der SVAOe Nachrichten zeige immer-

hin, dass die Satzung 1934 verändert worden sei und dass in der Folge vier Frauen eingetreten seien, wobei unklar bliebe, ob das eine Folge der Satzungsänderung war. Aber wen interessiere heute noch, was Mitglieder vor 90 Jahren dachten.

Unabhängig von der Historie seien gegenwärtig **zwei Entscheidungen** zu treffen. A) Abwahl des alten Namens Segler-Vereinigung; B) Entscheidung zwischen Segel-Vereinigung oder Segel-Verein. Für das Prozedere bei der Abstimmung zur Namensänderung mit zwei Varianten sei bereits ein rechtssicherer Vorschlag gemacht worden, nach dem im April verfahren werden soll.

Ein weiterer Teilnehmer, der noch relativ neu in der SVAOe ist, erklärte sich in der Sache für völlig leidenschaftslos, fand die Namensänderung akzeptabel, weil sie für das Leben innerhalb des Vereins und für die Außenwirkungen wichtig sei. Er habe sich aber über die Diskussion über solche Petitionen gewundert, wo doch **andere Satzungsänderungen** viel mehr Bedeutung hätten. Das wurde von anderen bestätigt: die Satzung enthalte in der Tat viel wichtigere Dinge, die zum Teil vom Gesetzgeber oder Verbänden



... und noch mehr Diskussionen (Fotos GAN/CKB)

vorgegeben seien; es sei schade, dass ein nebensächliches Thema so dominiere. Dagegen wurde eingewendet, heute dürfe ja qua Tagesordnung nur über die Namensänderung diskutiert und nicht einmal abgestimmt werden. Die Erregung sei ganz normal: An Namen könne man sich wunderbar aufhängen. Es sei einfach so, dass wir nicht rational gesteuert seien, sondern von unseren Emotionen.

Die Bedeutung der sonstigen Satzungsinhalte auch für die Namensänderung zeigte sich in einigen Diskussionsbeiträgen der **jungen Leute**: Die Namensänderung sei auch eine Frage des Al-



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

ters. Eine interne Abstimmung unter den Jugendlichen habe 85% Zustimmung zur Namensänderung erbracht, aber bei der Abstimmung in der SVAOe seien sie nicht stimmberechtigt. Die Frage der Jungen war daher: würden ihre Wünsche im Verein gehört und bedacht? Die Jugend sei heute in dieser Versammlung zahlreich erschienen, um ihre Meinung zu äußern. Die Älteren sollten bitte bedenken, dass die Jugendlichen ihre Zukunft seien! Tatsächlich dürfen laut gültiger Satzung selbst 18-jährige nicht mit abstimmen. Das Stimmrecht in der SVAOe sollte daher für Jugendliche herabgesetzt werden, so dass zumindest die Volljährigen Stimmrecht haben – das ist in der geänderten Satzung auch so vorgesehen –, und die Jugend sollte auch in einer künftigen Satzungscommission vertreten sein.

Das fand grundsätzlich Zustimmung. Eine ältere Seglerin warnte aber vor Polarisierung und wies darauf hin, dass die Alten in der SVAOe sehr viel Vereinsarbeit leisten würden und den Verein bislang getragen hätten. Wenn man den Jungen mit der Umbenennung entgegenkomme, dann müssten diese auch Verantwortung übernehmen und den Verein mittragen. Ein junger Segler erwiderte, dass die Jungen sehr wohl schätzten, was die Älteren leisteten, und dass sie verstünden, wie schwer manchen die Namensänderung fiel. Trotzdem hätten auch die Jugendlichen eine Meinung, die sie hier vertreten wollten.

Allgemein wurde zur Mäßigung aufgerufen. Wichtig sei **Toleranz** – es gehe doch nicht um Sein oder Nichtsein. Wir wollten doch keine Spaltung. Um keinen vor den Kopf zu stoßen, sollten wir neutral formulieren. Und wie auch immer die Abstimmung ausgehen werde, so hoffe man doch, dass die Unterlegenen nicht aus dem Verein austreten würden. Der Diskussionsleiter

erklärte schließlich, dass der Meinungsaustausch offenbar zu einem Ende gekommen sei, dass die Gemüter sich hoffentlich wieder beruhigen würden und alle das Thema entspannt sehen sollten.

Ein Jugendsprecher bat noch einmal dringend, beinahe flehentlich, darum, fortbestehende Argumente gegen die Namensänderung hier und heute vorzubringen. Das würde ihn wirklich interessieren. Er bekam keine Antwort. Nur einige wenige ältere Mitglieder, die die Debatte schweigend mit ziemlich frostiger Miene verfolgt hatten, verließen am Ende, anscheinend enttäuscht, aber immer noch schweigend, den Saal.

Stephan Lunau bedankte sich für die vielen Beiträge, auch wenn es teilweise hoch hergegangen sei. Die Abstimmung über die Namensänderung werde hoffentlich in der April-Mitgliederversammlung erfolgen. Aber es müssten noch ein paar Dinge für die Endfassung der Satzung geklärt werden. Außerdem müsse die Einladung dazu schriftlich und fristgemäß an alle Mitglieder erfolgen. Er schloss den offiziellen Teil der Versammlung um 21 Uhr.

Die Müllsammler vom Wedeler Yachthafen EINE GUTE TRADITION

Von Michael Albrecht ■ Am Sonnabend, den 25. April, hatte sich unsere traditionelle Müllsammler-Gruppe in unerwarteter Stärke im Regattaraum versammelt: Zweimal Körner, zweimal Mackens, zweimal Zeiher, zweimal Torstrick, zweimal Krause und zweimal Albrecht. Es war kalt, mit Schauern und windig, sodass die Müllsammellust bei Regen gegen null tendierte. Also ließen wir es uns im Regattaraum gutgehen, was umso leichter war, als alle Anwesenden üppig

Kuchen, Kekse und diverse Getränke auf den langen, gemeinsamen Tisch aufdeckten. So verging bei lockerem Klönschnack sehr angenehm mehr als eine Stunde. In einer Wolken- und Regenschlücke besannen wir uns etwas widerwillig auf den eigentlichen Zweck des Treffens und teilten uns in verschiedene Richtungen auf. In Richtung Auwald war die Ausbeute sehr gering, auch weil der Weg an den Werfthallen entlang zur Elbe immer noch verrammelt war. Ein ca. 20m breiter Streifen war nach dem Sturmschaden an den Werfthallen abgeholzt worden und die Stümpfe von ca. 100 gefällten Bäumen boten einen sehr traurigen Anblick.

Sammelkönige wurden Birke und Wolfgang im Ostteil des Hafens. Ein heftiger Regenguss ließ uns wieder im Regattaraum Schutz suchen. Begründung des geringen Sammel-Ergebnisses: im letzten Winter und im Frühjahr hatte es keine hohe Sturmflut gegeben, mit der die Elbe den Unrat über das Yachthafengelände hätte verteilen können!

Als alles ausgetrunken und aufgefuttern war, löste sich die Versammlung in bestem Einvernehmen auf und will sich im nächsten März wieder treffen!

Viel Neues in Ecke

AUFWENDIGE STEGSANIERUNG IST BEENDET

Von Holger Duwe, Obmann der Anlage Eckernförde ■ „Unsere“ Anlage in Eckernförde, die wir seit 1998 nutzen, ist bekanntlich vom Segelclub Eckernförde (SCE) gepachtet, der seit längerer Zeit mit seinen Booten in den Yachthafen am Nordufer der Förde umgezogen ist. Wir sind sehr



Das alte Holz ist marode

froh, dass wir die schöne Anlage nutzen dürfen, nicht nur, weil wir vielen Vereinsmitgliedern aus Schleswig-Holstein damit Liegeplätze bieten, sondern auch etlichen aus Hamburg, die sich dort wohler fühlen, als an der Elbe. Nicht zu vergessen die Mitglieder, die bei ihrer Sommertour auf der Ostsee gerne mal in der dortigen Gemeinschaft zu Gast sein wollen. Auch unsere Jugend nutzt zeitweise und künftig vielleicht häufiger die Anlage, um auf offenem Gewässer zu trainieren.

Als der erste 15-Jahres-Pachtzeitraum zu Ende ging, war die SVAOe verständlicherweise daran



Die Längsbalken werden erneuert



In Eigenarbeit: Wasserleitung ziehen ...

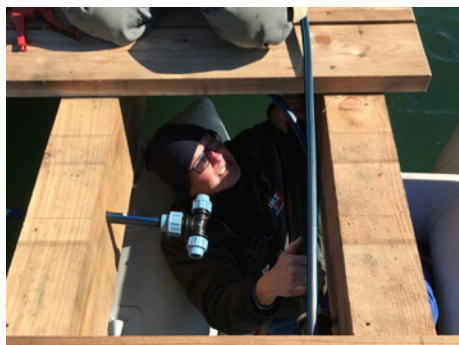
interessiert, die Pacht zu verlängern. Die Vorstände beider Vereine konnten sich einigen, wie im Jahresbericht des Vorsitzenden (SVAOe Nachrichten 2-2023) nachzulesen ist. Verbunden mit dem neuen Pachtvertrag ist aber die Verpflichtung, dass wir die Instandhaltung der Anlage übernehmen. Im Verlauf der letzten 15 Jahre war der Erneuerungsbedarf groß geworden. Seit 2016 mussten vermehrt diverse Belagbohlen und ein acht Meter langer Träger ausgetauscht werden, um die Betriebssicherheit zu gewährleisten. Seit 2019 entwickelten sich erste Gedanken und Ideen mit dem damaligen Obmann Thomas Schaper zu einer grundsätzlichen Sanierung.

Es wurden erste Kostenvoranschläge eingeholt. Dabei zeigte sich, dass eine Kunststoff-Unterkonstruktion inkl. Bohlenbelag um das vierfache teurer sein würde, als eine aus Holz. Im Oktober 2020 wurde ein Wasserbauingenieur mit einer umfangreichen Bestandsbewertung beauftragt. Der sah kurzfristigen Handlungsbedarf, was 2021 noch dringender wurde, als auch die Holzträgerkonstruktion bedenklich marode erschien. Eine sofortige Inangriffnahme der Arbeiten wurde aber durch die Corona-Epidemie verzögert.



...Poller montieren ...

2022 wurde in Zusammenarbeit mit der Fa. „Waterkant-Ingenieure“ mit der Ausführungsplanung einer umfangreichen Sanierung mit dem Ziel begonnen, zur Saison 2023 mit den Arbeiten fertigzuwerden. Im Herbst 2022 konnte die Ausschreibung der Baumaßnahmen mit folgendem Umfang erfolgen: Abbruch der bestehenden Holzkonstruktion und des Stegbelages sowie deren Erneuerung aus Lärche, Erneuerung der Versorgungssäulen für Wasser und Strom sowie der Stegbeleuchtung, Erneuerung der Elektroleitungen, der Anschlüsse der Versorgungssäulen und der Stegbeleuchtung, Entfernung von sieben maroden hölzernen Festmachepfählen, Rammen



...Wasserleitung vorbereiten

eines neuen Pfahles im Bereich der tragenden Konstruktion des Stegs, Rammen eines abgebrochenen Heckpfahls im Bereich der Heckbojen.

Die Stahlrohr-Unterkonstruktion im Bereich der Brücke konnte erhalten bleiben, da noch in Ordnung. Im Dezember 2022 erfolgte die Auftragsvergabe an die Firma „Ostseedienst Jaich“, und im Februar 2023 war Baubeginn. Die Arbeiten liefen zügig, und die Abnahme der Arbeiten erfolgte plangemäß im März 2023.

Um Kosten einzusparen, wurden folgende Arbeiten durch die Lieger in Eigenarbeit durchgeführt: Demontage der Stegausrüstung, der Wasser- und Elektroleitungen, der Festmacherpoller, von 55m Geländer, Saumbrettern und der Stegbeleuchtung, Entsorgung sämtlicher Hölzer, Montage von 40 Festmacherpollern, Installation und Anschluss der ca. 80m Wasserleitung unter Brücke und Steg, Zuschnitt und Anbringung von 75m Saumbrettern am Steg. Auch eine neue Schuppentür wurde in Eigenarbeit angefertigt. Die Räume des Clubhauses wurden renoviert.

Die veranschlagten Kosten der Sanierung konnten mit einer geringfügigen Abweichung eingehalten werden. Die Inbetriebnahme der Anlage erfolgte mit dem Ausbringen der Bojen am 15.04.2023.

Besonderer Dank gilt Philipp Züllsdorf und Moritz Gutzmann von der Fa. Waterkant Ingenieure für die engagierte und überaus angenehme Zusammenarbeit, Tobias Radeck, Projektleiter der Fa. Ostseedienst Jaich, für unkomplizierte und entgegenkommende Problemlösungen, den Liegern der SVAOe-Anlage Eckernförde für ihren überdurchschnittlich geleisteten Einsatz sowie allen Mitgliedern der SVAOe, die es möglich gemacht haben, dass die Zukunft dieser Vereinsanlage für die absehbare Zukunft gesichert ist.



Auch die neue Tür in Eigenarbeit



Alles wie neu



Neuer Steg, neue Tür, altes Clubhaus (Fotos Holger Duwe)

Die Altjunioren bekommen's mit der Polizei zu tun"

AUSFLUG INS POLIZEIMUSEUM IN ALSTERDORF

Von Peter Kaphammel ■ Am 03.02.2023 trafen sich 21 Altjunioren zum Besuch des Polizeimuseums in Alsterdorf. Wir wollten etwas mehr über die Entwicklung der Hamburger Polizei kennenlernen. Wir wurden in zwei Gruppen aufgeteilt, um näher an die Objekte heranzukommen. Zwei ehemalige Polizisten übernahmen die Führungen durch das Museum.



*Eintreffen im Museum,
welches sich über drei Etagen
des Hauses erstreckt.*



Es fing mit Handschellen an, deren Entwicklung wir in einem Schaukasten verfolgen konnten – ja, wir erlebten sogar das Knebeln der Hand eines Teilnehmers. Dann kamen wir zu einer Übersicht über die Handfeuerwaffen der Hamburger Polizei, die am Mann/Frau getragen werden.



*Leider durften wir keinen
der Polizeihelme probieren!!*



Wir ließen uns aber nicht stoppen!



*Die spektakulärsten
„Kriminalfälle in Hamburg“
werden detailliert
dargestellt, z.B. die des
Kaufhauserpressers Dagobert,
des Serienmörders Honka ...*

*Wir kamen in den Nachbau eines ehemaligen Polizei-Reviere,
mit Tresen, alter Schreibmaschine und einem Fernschreiber.*



Eine weitere Attraktion, war die Hölte eines Streifenwagens ...

... und die Kanzel eines Hubschraubers mit Bildern eines Fluges an der vorderen Wand.



Eine kleine „Bestechung“ (natürlich unter 5,00 €) an unsere Gästeführer, die sich viel Mühe gaben, uns die Hamburger Polizei näherzubringen.



*So endete nach 2 Stunden der Besuch der fröhlichen Altjunioren mit ihren Gästeführern vor dem Polizei-Museum.
(Fotos © Tomas-Krause)*

Die Altjunioren unterwegs

DIE HAMBURGISCHE GERICHTSBARKEIT

CKB ■ Die Altjunioren gingen wieder einmal auf einen Ausflug, organisiert von Peter Kaphammel. Am 05. April war das Ziel das Gerichtsforum am Sievekingplatz, wo die Gruppe von Rechtspfleger (früher hieß das Gerichtsschreiber) Thorsten Meier empfangen wurde. Er erläuterte uns Architektur und Funktionen der Gerichtsgebäude. Übrigens: alle Gerichtsgebäude sind öffentlich zugänglich!

Von drei Seiten umgeben eindrucksvolle Gebäude das Forum: Gerade voraus das dominierende Hanseatische Oberlandesgericht aus weißem Muschelkalk und Sandstein im klassizistischen Stil, mit Säulen-Fassade und einer hohen Kuppel, zur linken Hand das Zivilgerichtsgebäude und zur rechten Hand das Straßengerichtsgebäude mit der Staatsanwaltschaft und der hinten angeschlossenen U-Haftanstalt, die beiden letzteren Gerichtsgebäude aus rot-gelbem Backstein, im Neurenaissance-Stil, sehr ähnlich in Material, Stil und Proportionen, aber mit unterschiedlichen Details. Die Gebäude wurden in den Jahren 1878–1912 errichtet, nachdem die früheren Gerichtsgebäude beim großen Hamburg-Brand von 1842 zerstört worden waren. In der Parkanlage des Forums gibt es zwei allegorische Figurengruppen, die die drei Hansestädte Bremen, Hamburg und Lübeck sowie Technik, Handel und Industrie repräsentieren, sowie ein Mahnmal, das an gesprochenes Unrecht der Justiz zur Nazizeit erinnern soll.

Im Zivilgerichtsgebäude, das wir zuerst besichtigten, befindet sich das Amtsgericht des Stadtteils Mitte und das Hamburgische Landgericht.

Nach hinten wurde es 1927–1930 durch einen Schumacher-Bau im Rotklinkerstil erweitert. Der Anbau beinhaltet die große denkmalgeschützte Grundbuchhalle, halboval, über drei Etagen, mit Glasdach, Schmuck-Geländern und einem anmutigen Fayencebrunnen von Richard Kuühl, sowie einen noch arbeitenden Paternoster. Heute werden dort Veranstaltungen durchgeführt.

Dann besichtigten wir das Gebäude des Oberlandesgerichts. Im Giebel dreieck des Portikus über dem Säuleneingang steht die Inschrift: „IUS EST ARS BONI ET AEQUI“, frei interpretiert durch Bürgermeister Hermann Weber bei der Eröffnung des Gebäudes: „Recht ist, im harmonischen Gleichmaß das Wahre zu finden und das Gute zu bewirken.“ Darüber die Justitia mit einem Rutenbündel in der einen und einem Schwert in der anderen Hand – anders als sonst üblich, hat sie hat keine Waage und keine Augenbinde. Unter der Kuppel in der Mitte des Gebäudes befindet sich die riesige Halle: mit einer gewaltigen und ehrfurchtgebietenden Treppenanlage, mit einer Büste von Ernst Friedrich Sieveking, dem ersten Präsidenten des Hanseatischen Oberlandesgerichts.

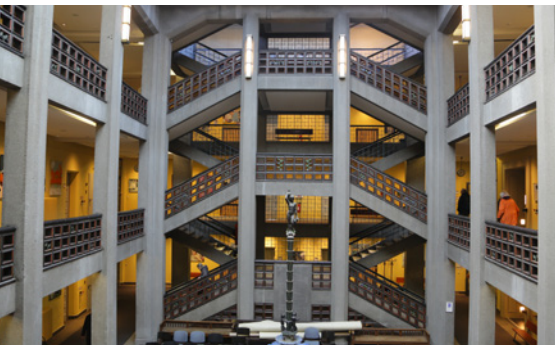
Über die imposante Treppe stiegen wir in die obere Etage und besichtigten den großen Plenarsaal aus Marmor und Holzvertäfelung mit einem venezianischen Kamin aus dunklem Marmor und darüber einem Bronze-Flachrelief, das einen Löwen überlebensgroß darstellt. Dicht dabei befindet sich die Bibliothek mit juristischer Fachliteratur, zweigeschossig, mit Holzwänden und Regalen, mit Arbeitstischen und einer Wendeltreppe. Sie ist noch im Originalzustand, weil das Oberlandesgericht im Krieg kaum zerstört wurde. Schließlich wurden wir in einen Verhandlungssaal geführt. Vorne steht ein leicht gebogener Tisch, mit Plätzen für den Vorsitzenden,



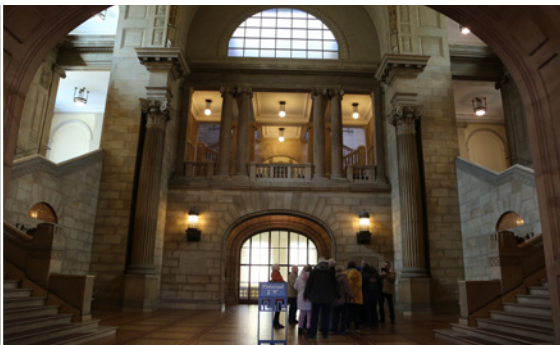
Die Altjunioren vor dem Oberlandesgericht



Mahmal und Ziviljustizgebäude



Jugendstil in der Grundbuchhalle



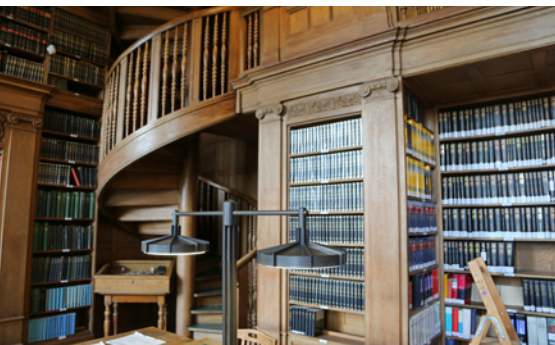
Zentrale Halle und Treppe



Historische Lampen in der Halle



Plenarsaal



Bibliothek



Verhandlungsraum

die Schöffen, Beigeordnete. Gegenüber, links und rechts stehen die Bänke und Pulte für die beiden gegnerischen Parteien. Auffällig sind die sehr schönen Jugendstillampen an den Pulten; es handelt sich um historische Repliken. Das Gebäu-



Die Altjunioren unterwegs (Fotos © Tomas Krause)

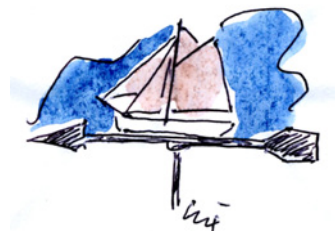
de hatte ursprünglich noch Gasbeleuchtung, und um diesen Effekt heute nachzuahmen, werden im ganzen Haus Leuchten mit geringer Wattstärke eingesetzt.

In diesem Verhandlungssaal begrüßte uns Richter Teege, um über die Arbeit der Gerichte zu berichten und Fragen zu beantworten. Das OLG-Gebäude beherbergt das Hamburgische Verfassungsgericht. Gegenwärtig amtieren Präsidentin Birgit Vosskühler und acht weitere Verfassungsrichter, gewählt von der Bürgerschaft. Er erläuterte uns auch die verschiedenen anderen Gerichte: Die Amtsgerichte bestehen aus einem Amtsrichter und manchmal noch zwei Schöffen; sie sind zuständig für Strafsachen bis zu 4 Jahren wie beispielsweise Schwarzfahren („Beförderungerschleichung“) und kleinere Zivilverfahren. Auf der zweiten Stufe ist das Landgericht für größere sowohl Strafgerichts-

wie Zivilsachen zuständig; es ist außerdem Berufungsinstanz für die Amtsgerichte. Es besteht aus drei Berufsrichtern plus Schöffen. Das Oberlandesgericht schließlich ist Berufungsinstanz für die Landgerichte in Zivilsachen. Bei Strafsachen gehen Berufungen allerdings sofort an den Bundesgerichtshof. Das Oberlandesgericht hat auch originäre Aufgaben, die es für alle vier nördlichen Bundesländer wahrnimmt, da geht es vor allem um Staatsschutzsachen wie zum Beispiel die Fälle der IS-Heimkehrer.

Aus dem Publikum kamen verschiedene Fragen, beispielsweise zur ansteigenden Flut von Gerichtsverfahren, und zu den „Klimaklebern“, die der Richter umfassend beantwortete. Die Altjunioren bedankten sich herzlich bei Richter Teege und Rechtspfleger Meier für die vielen interessanten Informationen.

Anmerkung der Redaktion: Wie man an den beiden voranstehenden Beiträgen sehen kann, bieten die „Altjunioren“ mit ihren Veranstaltungen immer wieder viele abwechslungsreiche Ausflüge an, daneben auch viele interessante Vorträge im Vereinshaus. Was und wer die Altjunioren sind und dass sie für alle Mitglieder offen sind, können Sie in Ausgabe 2-2023 nachlesen unter der Überschrift „Die Altjunioren – wer ist das – was machen sie? Könnte das auch mich interessieren?“.



REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE

Die Elbe-Auftakt-Regatta fand nicht statt**WAS IST MIT DEN
REGATTASEGLERN LOS?**

Von Kai Jancke ■ Am dritten Wochenende im April waren keine Schüsse von der Westmole des Hamburger Yachthafens zu hören. Wieso? Die traditionsreiche Elbe-Auftakt-Regatta war vom Veranstalter, also von uns, der SVAOe, zwar angekündigt und zur Ausschreibung gebracht, dann aber abgesagt worden. Ist denn immer noch Corona-Zeit? Nein. Die Meldeergebnisse waren dieses Jahr derart schwach, 14 Boote waren gemeldet, dass unsere Regattaverantwortlichen sich zur Absage gezwungen sahen. Das ist jammerschade und stellt bisher noch unbeantwortete Fragen. Trotzdem fanden sich die angemeldeten Teilnehmer ein und segelten im Format des Mittwochsssegelns an beiden Tagen in eigener Verantwortung. Sie wurden durch frühsommerliches Wetter belohnt, mit flottem Wind am Sonnabend und etwas herausfordernden Bedingungen am Sonntag.

Die SVAOe hat als Goodwill- und PR-Maßnahme am Nachmittag des Sonnabends eine kleine



Grillparty am Hamburger Yachthafen ...

Grillparty veranstaltet. Den Seglern war ihre Begeisterung für den Segeltag deutlich anzumerken. Marcus Boehlich hielt eine kurze Ansprache und würdigte noch einmal die Verdienste des langjährigen und jetzt leider verstorbenen Wettfahrtleiters Lui (Ulrich Dahm), der diese Regatta in den letzten 28 Jahren durchgeführt hatte.



... als kleine Entschädigung für abgesagten Elbe-Auftakt (Fotos Kay Jancke)

Frühjahrsverbandsregatta 2023 – J/24

AUS DER WOLFSHÖHLE ERWACHT

Von Fritz Meyer ■ Der Winterschlaf ist vorbei! Der Wolf ist wieder hungrig und kommt aus seiner Wolfshöhle hervor, um auf dem Wasser wieder Präsenz zu zeigen. Die Frühjahrsverbandsregatta J/24 auf der Alster, organisiert vom Hamburger Segel-Club (HSC), bot dafür am 25./26. März die erste Gelegenheit.

Nachdem der Winter für einige kleine Arbeiten genutzt wurde, ging es am Freitagabend vor dem Event ins Wasser. Die Vorhersage für das Wochenende war, dem Revier entsprechend, wechselhaft. Drehender Wind, 16 kn mit Spitzen von 30 kn, sind auf den ersten Blick nicht sonderlich angenehm. Vor allem auf der Alster. Aber abwarten, wie es sich entwickeln würde.

Also am Sonnabend zeitig eingetroffen, um das Boot fertig zu machen. Mit nur neun Booten leider noch keine Ranglistenregatta, was schade, aber nicht so schlimm war, da wir jede Möglichkeit des Trainings gerne mitnehmen und der Spaß ja trotzdem vorhanden ist.

Nach kurzer Steuerleutebesprechung wärmten wir uns erst im Warmen, dann auf dem Wasser auf, bevor das erste Startsignal kam, denn die Temperaturen waren doch noch recht niedrig. Die Winterpause hing uns noch etwas in den Knochen und mit dem böigen Wind arbeiteten wir uns nur langsam nach vorne. Dazu führte am Ende der ersten Wettfahrt ein Missverständnis zum 5. Platz, was nicht ganz unseren Vorstellungen entsprach. Kurz drüber gesprochen und diskutiert, was besser laufen muss.

Gesagt – getan. Mit etwas umgestellter Starttaktik und nicht mehr ganz so eingerostet ging es ans zweite Rennen. Der Plan ging auf und

relativ schnell schienen mehr Boote hinter als vor uns zu sein. Dennoch machte der zickige Wind alles nicht einfacher und forderte einiges, um nicht zu viel Raum zu verlieren. So ging es weiter um die Luv-Marke in Richtung Lee-Gate. So langsam legte sich die Winterstarre und der „Wolf“ schob ordentlich nach vorne. Mit nur einem Boot vor uns überquerten wir die Ziellinie.

Der Trend stimmte schon mal. Auch zum Start der dritten und somit vorletzten Wettfahrt des Tages kamen mit kleinen Fronten stürmische Böen rein. Highlight dieser Wettfahrt war dann der letzte Downwind-Kurs, bei dem wir mit Hilfe einer kräftigen Böe ins Gleiten kamen, der Bug sich auf die eigene Welle schob und wir uns wie auf Schienen mit mindestens 13.5 kn in Richtung Gate bewegten. Der Rausch war leider auf Grund der geringen Größe der Alster schnell wieder vorbei. Daraus folgte der erste Platz, was unseren Trend bestätigte. Bei der nächsten Wettfahrt starteten wir gut, aber zum Glück leicht nach anderen, die dann zu früh die Linie kreuzten. Vorteil für uns, der uns am Ende wieder einen ersten Platz bescherte. Erstaunlich war, dass wir jede Wettfahrt innerhalb von 15–20 Minuten beendeten, was ungewohnt kurz war, uns aber nicht weiter störte.

Zurück an Land gab es das lang ersehnte Bier, nach einem doch leicht anstrengenden Wassertag. Außerdem versorgte die HSC-Gastro alle wieder mit leckerem Essen.

Dank Zeitumstellung war die Nacht kürzer als sie eh schon für einige von uns war, und so traten wir den zweiten Tag leicht angeschlagen an. Zum Glück hatte der Wind ein wenig nachgelassen und die Sonne kam etwas raus, was sehr hilfreich war. Andererseits zeigten sich die Winddreher der Alster von ihrer besten Seite. Dies sorgte schon zu

Beginn für Startverschiebung und Startabbrüche.

Gar nicht so schlecht, denn irgendwie lief es am Anfang noch nicht ganz so gut.

Das änderte sich glücklicherweise zum Start der ersten wirklich gefahrenen Wettfahrt. Diesmal waren zehn Boote dabei, was das Event doch noch zu einer Ranglistenregatta machte; und Jonas leitete uns wie gewohnt an die Spitze des Feldes. Dennoch gab es nicht viele Möglichkeiten, etwas am Ergebnis zu ändern. Schlussendlich gelang uns durch die Wahl der anderen Gate-Tonne noch der zweite Platz, knapp vor Stefan Karsunke.

Darauf folgte ein schlechter Start und danach kamen wir nicht wirklich nach vorne. Taktik half auch nicht, da die Winddreher alle zehn Minuten neu würfelten, wohin es für uns gehen sollte. Nach und nach drehte der Wind in der zweiten Wettfahrt dann so weit, dass die Luv-Tonne mit einem guten Anlieger erreicht werden konnte. Allerdings war das Vergleichen von Geschwindigkeit und Höhe mit anderen schwieriger als gedacht, als wir mit einer anderen J/24 mit unterschiedlichem Bug, aber mit ungefähr gleichem Kurs gen Luv-Tonne fuhren und nur circa 50m uns trennten. Leider ging das Ganze so weit, dass wir teils deutlich abfallen mussten, um überhaupt zur Bahnmarke zu kommen und somit kostbare Meter zu viel gefahren sind. Damit beendeten wir diese Wettfahrt mit einem fünften Platz.

Die letzte Wettfahrt überzeugte dann aber wieder. Vielleicht hatten wir auch nur Glück mit der Seitenwahl (kann aber ausgeschlossen werden). Vorwinds in einer Reihe mit Halbwind zum Gate und mit einem Schlag wieder am Luv-Fass. Schlussendlich nahmen wir noch einen ersten Platz mit und waren dann doch recht zufrieden mit unserer Leistung. Endergebnis war ein zwei-

ter Platz (5, 2, 1, 1, 2, 5, 1), auf dem wir in der Saison gut aufbauen können.

Trotz typischer Alsterbedingungen war es ein schöner Auftakt. Ein Dank geht an dieser Stelle nochmal an den HSC. Wir freuen uns auf nächstes Jahr.

Als nächstes steht die Internationale Deutsche Meisterschaft (IDM) in Kiel an, die sehnsüchtig erwartet wird.

FAHRTENSEGELN

Neues rund um die Kommunikationstechnik an Bord

Ohne moderne Kommunikationstechnik geht heute nichts mehr beim Fahrtensegeln. Drei Beiträge zum Thema haben die Redaktion kürzlich erreicht.

1. INTERNET AN BORD

Von Hartmut Pflughaupt ■ Warum überhaupt Internet an Bord – wir wollen doch bei unserem Sport gerade die Natur erleben! Für dieses Erleben sollten wir uns aber Informationen, z.B. über Wind und Wetter oder das befahrene Revier beschaffen. Dies fällt heute mit den im Internet zur Verfügung stehenden Informationen naturgemäß viel leichter als früher, als wir auf den gesprochenen Wetterbericht der Küstenfunkstellen bzw. Radiostationen und – meist schon veraltete – gedruckte Handbücher zurückgreifen mussten.

Während wir zu Hause über Kabel mit dem Internet verbunden sind, müssen wir an Bord die drahtlose Übertragung nutzen.

WLAN

Meist ist WLAN in den Häfen kostenlos verfügbar, jedoch ist die Abdeckung an den Liegeplätzen oft dürfzig und insbesondere in der Ferienzeit

ist die Kapazität der Netze für die Vielzahl von Usern nicht ausreichend. Außerdem steht das WLAN natürlich nur in den Häfen zur Verfügung.

Smartphone oder Tablet

Smartphone oder Tablet lassen sich zumindest im näheren Küstenbereich auch außerhalb der Häfen nutzen. In aller Regel ist zumindest ein derartiges Gerät an Bord vorhanden und die Kosten sind dank des Roaming-Wegfalls auch überschaubar (bei Nutzung im Ausland gibt es aber bei längeren Reisen doch noch Beschränkungen).

Bei Verträgen mit einem beschränktem Datenvolumen und im Ausland bietet sich der Kauf einer ausländischen Sim-Karte nur für Daten und deren Nutzung in einem (alten) zusätzlichen Smartphone/Tablet an, das dann als Hotspot genutzt wird. Dies hat den Vorteil, dass mit nur einer Sim-Karte nicht nur für alle Smartphones/Tablets an Bord sondern auch für ein Notebook ein Internetzugang zur Verfügung steht.

Router

Eine andere Möglichkeit für den Internetzugang bietet ein Router, in den man eine Sim-Card stecken kann. Es gibt auf dem Markt sowohl Router, die man auch zu Hause nutzt (z.B. eine FritzBox) als auch marinisierte Produkte. Beiden ist gemeinsam, dass man eine externe Antenne für den Mobilfunk-Empfang anschließen kann. Wird die Antenne auf dem Masttop installiert, vergrößert man natürlich die Reichweite erheblich.

Informationen

Eine (subjektiv getroffene) Auswahl von Seiten im Internet zu den Themen Wetter – Nautische Informationen – Hafeninformationen – Schleusen, Kanäle und Brücken – Bezahlung des Hafengeldes – Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel habe ich auf der SVAOe-Homepage in dem Artikel „Internet an Bord“ vom 13.02.2023 veröffentlicht.

2. ELEKTRONISCHE NAVIGATION MIT NKE

Überraschung – die magnetische Missweisung ist wieder da!

Von Susanne und Jan-Hendrik Nürnberg, SY „Qivittoq“ GER 7959 ■ In den SVAOe-Nachrichten 3/2021 haben wir über den ersten Winter im Wasser mit unserer „Qivittoq“ berichtet. Seitdem ist einige Zeit vergangen. Mittlerweile liegen mehr als 8.000 Seemeilen in ihrem Kielwasser. Der Übergang von Fehlerbeseitigung zu Optimierung und Maintenance ist erfolgt. Bei unterschiedlichsten, zum Teil sehr rauen Wetterbedingungen hat sich unsere „Qivittoq“ bewährt und ist unser Zuhause geworden. 2022 haben wir endlich eine richtig lange Reise gemacht: Bremerhaven, Nordkap und zurück! Genaueres darüber vielleicht ein anderes Mal.

Mit diesem Beitrag möchten wir über unsere Erfahrungen mit der magnetischen Missweisung im Kontext der elektronischen Navigation berichten. Dafür verraten wir ein paar Details unserer Navigationsausrüstung.

Unser Master-System an Bord ist von NKE aus Frankreich mit den notwendigen Gebern (Log, Lot, Wind-Masteinheit, 9-Achs-Kompass, Autopilot, GPS). Die Vernetzung erfolgt über den schnellen NKE-eigenen Datenbus (Topline-Bus, NMEA 0183-Standard). Die Entscheidung für NKE fiel aufgrund des sehr guten Autopiloten, den viele der professionellen Offshore-Segler benutzen. Er ist unser wichtigstes Crew-Mitglied! Die Bedienung des Autopiloten und die Darstellung der Navigations-Daten erfolgt im Cockpit über große, frei konfigurierbare Displays. Sie sind von den Steuersäulen perfekt ablesbar, sowohl tagsüber als auch nachts. Zusätzlich kann der Autopilot über eine um den Hals zu tragende, mobile Fernbedienung kontrolliert werden.

Im Pilotheus erfolgt die Darstellung der NKE-Daten zur Navigation mit Hilfe eines kleinen marinierten Bord-PC (NavExtreme) in Kombination mit einem 17-Zoll-Industrie-Monitor (Beetronics, mit Touch-Funktion). Die Navigation erfolgt mit der französischen Software ADRENA-Octopus (C-Map Seekarten). Diese beiden französischen Systeme (NKE und ADRENA) sind sehr gut aufeinander abgestimmt. Viele Offshore-Regattasegler nutzen die Software wegen ihrer sehr guten Routing-Funktion unter Berücksichtigung der Bootsdaten (Polar-Daten vom Konstrukteur, oder selbst ersegelte Polar-Daten), Wetterdaten (Grib-Daten) und Strömungs-/Tide-Informationen.

Die Redundanz für NKE ist durch einen kleinen, aber leistungsstarken B&G Plotter (ZEUSS 3, Navionics-Seekarten) an der Steuerbord-Steuersäule sichergestellt. Hier ist die Radar-Darstellung einschließlich Karten-Overlay integriert. Eine zusätzliche externe GPS-Antenne mit Steuerkompass erlaubt die Nutzung der

MARPA-Funktion des Radars (Zielverfolgung). Diese Komponenten sind über ein NMEA 2000-Netz konnektiert.

Unser AIS (Vesper Marine XB 8000, mit separater GPS-Antenne) liefert die AIS-Daten über USB an den Bord-PC (ADRENA Octopus), via NMEA 2000-Ausgang in das NMEA 2000-Netz und via zusätzlichen NMEA 0183-Ausgang direkt an das NKE-System. Zusätzlich generiert das AIS einen WLAN-Hotspot. Ein iPad mit eigener Navigationssoftware (Wärtsilä iSailor, Transas-Seekarten) ist über den Hotspot verbunden und stellt ein eigenständiges System zur Navigation dar.

Der NKE-Topline-Bus (NMEA 0183) und der NMEA 2000-Datenbus sind über einen NMEA-Multiplexer (ShipModul MiniPlex-3) miteinander verbunden, sodass alle vorhandenen Daten in beiden Netzen zur Verfügung stehen. Das besondere dieses Multiplexers besteht darin, dass die NMEA-Daten sehr genau den einzelnen Aus-

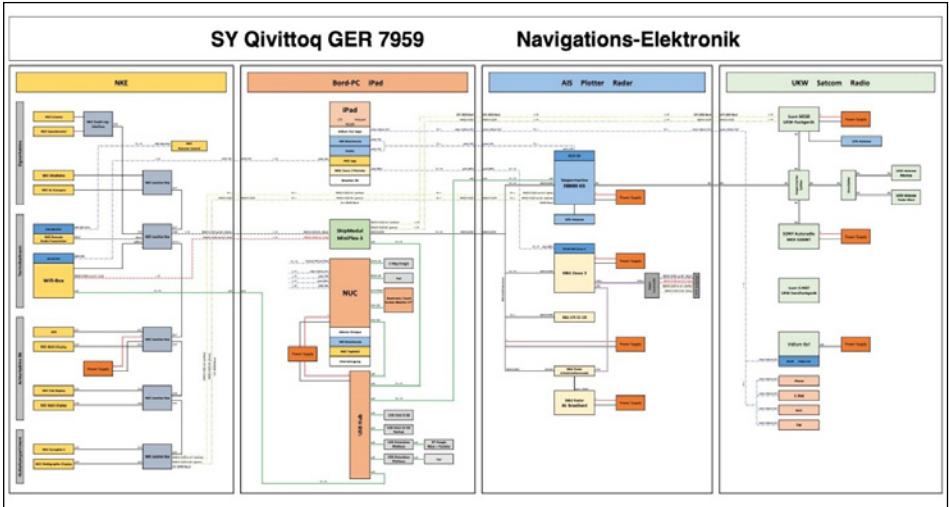


Bild 1a: Der Kabelplan

gängen zugeordnet („geroutet“) werden können (zum Beispiel GPS-Daten zum UKW-Gerät).

Zusammengefasst: Wir haben 3 unabhängige Navigationssysteme (Hardware und jeweiliges Seekartengestellt) mit 3 separaten GPS-Antennen an Bord. Es hat einige Zeit gedauert, bis das theoretische Konzept an Bord komplett technisch umgesetzt war! Dazu gibt es jetzt einen übersichtlichen „Kabelplan“ (siehe Bild 1a). Ein weiteres Schema (Bild 1b) stellt die beiden NMEA-Netze und ihre Verbindung vereinfacht dar. Es funktioniert jetzt alles wie geplant und hat sich auf unseren bisherigen Reisen bewährt.

Was haben wir mit unserem komplexen Navigations-System gelernt?

Beim täglichen Navigieren lässt sich sehr schnell beobachten, dass die unterschiedlichen elektronischen Seekarten bei weitem nicht gleich detailliert sind. In die unterschiedlichen Darstellungsoptionen (Farbgebung, Flachwasserzonen, Detailgenauigkeit bei Vektorkarten) muss man sich konzentriert einarbeiten. Eine schlechte Einstellung des Monitors (Farbtiefe, Kontrast, Helligkeit) kann die korrekte Darstellung der Seekarten erheblich beeinträchtigen. Regelmäßiges Nutzen aller zur Verfügung stehenden Seekarten-Informationen hat sich auf jeden Fall bewährt! Aber „Ausguck gehen“ mit Einsatz eines guten Fernglases sollte man auf keinen Fall vergessen.

Und dann gibt es ja noch die wichtigen GPS-basierten Navigations-Informationen SOG (speed over ground, Geschwindigkeit über Grund) und COG (course over ground, Kurs über Grund). Seit Einführung der GPS-Navigation gehen wir Segler alle davon aus, dass der COG immer ein rechtweisender Wert ist. Anfangs haben viele von uns der Genauigkeit eines GPS-Systems zunächst skeptisch gegenübergestanden und zusätzlich „normal“ navigiert (auf der Papier-Seekarte einen Kurs abstecken und gekoppelte Stunden-Etmale mit weichem Bleistift markieren). Heute verlassen wir uns selbstverständlich auf die Orts-, Geschwindigkeits- und Kursinformationen eines GPS-basierten Navigationssystems. Die Papierseekarten verlieren so zunehmend an Bedeutung und der Vertrieb wird von einigen Seekarteninstituten teilweise eingestellt.

Hat man an Bord mehrere GPS-Antennen installiert, so sollten die Angaben für COG und SOG natürlich übereinstimmen. Oder darf es einen Unterschied zwischen verschiedenen Systemen oder GPS-Antennen geben? Wie groß darf dieser sein, wenn sich die Daten unterscheiden? Sind ein bis zwei Grad beim COG akzeptabel? Auf „Qivittoq“ ließ sich von Beginn an eine kleine Differenz zwischen dem COG des NKE-Systems gegenüber dem COG aus dem NMEA 2000-System beobachten. Dieser kleine Unterschied hat

uns etwas verwundert, aber erst einmal nicht weiter gekümmert. Es gab zu viele andere, wichtigere Dinge zu klären. Aber auf unserer diesjährigen Reise zum Nordkap beobachteten wir ein seltsames Phänomen: der COG des

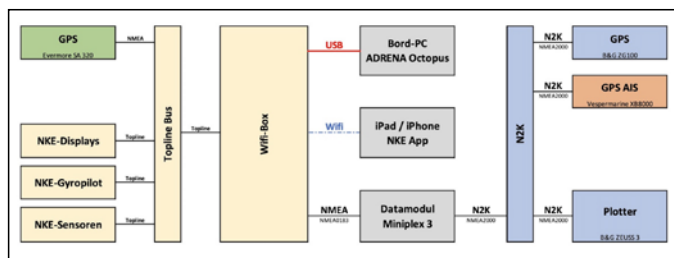


Bild 1b: NMEA-Netze und ihre Verbindung

NKE-Systems differierte zunehmend, je weiter wir nach Norden kamen. Nördlich von Tromsø konnten wir Differenzen von bis zu 15 Grad beobachten! Die Bilder 2–4 zeigen unsere Beobachtungen am 09.07.2022 um 22:53 Uhr auf Position 70°48,590' N 23°52,313' E.

Das gab uns zu denken. Wo würden wir navigatorisch landen, wenn wir uns nur auf das NKE-System verlassen würden? Und das in den felsigen, norwegischen Gewässern? Susanne hat dann recht schnell zur magnetischen Missweisung recherchiert und festgestellt, dass man diese unkompliziert mit Hilfe seiner aktuellen Position berechnen lassen kann. Der online-Deklinationsrechner der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik (ZAMG) in Wien macht es möglich. Somit ließ sich im weiteren Verlauf unserer Reise der Verdacht erhärten, dass unser NKE-System den COG um die magnetische Missweisung verändert und damit nicht mehr einem rechtweisenden Wert entspricht!

Die Diskussion unserer Beobachtungen mit dem NKE-Support in Deutschland (Peter Kohlhoff GmbH, Altenholz) und deren weitere Rücksprache mit NKE in Frankreich führte letzten Endes zu der überraschenden NKE-Stellungnahme, dass wir mit unserer Beobachtung Recht hatten. Im NKE-System wird der COG durch die magnetische Missweisung „korrigiert“. Eine Programmioption zur An- oder Abwahl dieser „Korrektur“ ist zurzeit nicht vorgesehen.

Bisher gibt es nach unserem jetzigen Kenntnisstand noch kein Update. Erstaunlich ist, dass die vielen Offshore-Regattasegler, die häufig mit NKE ausgerüstet sind, trotzdem ihr Ziel erreichen. Geht die Bedeutung der magnetischen Missweisung heutzutage etwa gegen null? Vermutlich, denn wir schauen alle auf unsere Plot-



Bild 2: Unser B&G-Plotter mit simultaner Anzeige von COG und SOG unserer 3 Systeme im NMEA 2000-Bus. Die Werte für COG von B&G (links), NKE (Mitte)



Bild 3: Die NKE-Anzeige zeigt zum gleichen Zeitpunkt wie die B&G-Anzeige oben SOG und in der Mitte COG. Der COG-Wert der GPS-Antenne des NKE-Systems wird im NMEA 0183-Topline-Bus mit einer Differenz von 14 Grad im Vergleich zum NMEA 2000-Bus angezeigt. Diese „Korrektur“ korrespondiert zur lokalen magnetischen Missweisung.

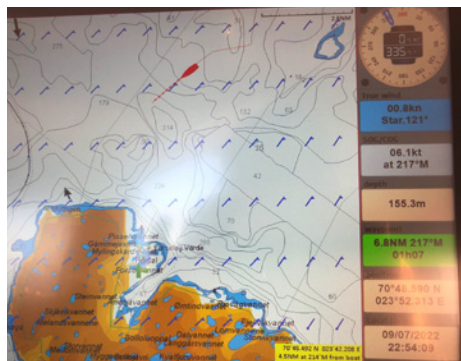


Bild 4: Position der "Qivittoq" am 09.07.2022 um 22:35 Uhr (Schaubilder und Fotos Familie Nürnberg)

ter und korrigieren den Kurs so, dass wir richtig ankommen, zum Beispiel an einer bestimmten Tonne. Dabei achten wir in der Regel nicht auf die exakten Kurszahlen, sondern beobachten nur den Effekt unserer Kursänderungen.

Für die küstennahe Navigation insbesondere in engen Schärengewässern nutzen wir sehr viel den kleinen B&G-Plotter an der Steuerbord-Steuersäule. Nach unkompliziertem Markieren einer bestimmten Position mit dem Finger kann man sofort die rechtweisende Peilung dorthin ablesen. Beim Steuern (meistens durch den Autopiloten!) kontrollieren wir dann den COG jedoch an den großen NKE-Displays. Dann kommt der Fehler der NKE-„Korrektur“ mit der Missweisung erst zum Tragen.

Abschließend wollen wir mit den von uns gemachten Erfahrungen auf jeden Fall festhalten, dass die moderne elektronische Navigation das Segeln in komplexen Seerevieren und bei größeren Etappen insbesondere mit kleiner Crew erheblich erleichtert und viel Sicherheit schafft. Ein Verzicht auf diese Möglichkeiten ist für uns nicht vorstellbar. Auf jeden Fall sollte man auf seinem eigenen Schiff über die Stärken und Schwächen seiner Navigations-Elektronik gut Bescheid wissen.

3. UKW-BINNEN- UND SEEFUNK

Geänderte Kanäle der Küsten- und Binnenfunkstellen

Von Hartmut Pflughaupt ■ Im Zeitalter des Mobiltelefons ist die Bedeutung des UKW-Funks für Gespräche zwischen Schiffen und Teilnehmern bzw. Küstenfunkstellen an Land stark rückläufig. Andererseits besteht ein zunehmender Bedarf an Frequenzen für den Datenverkehr. Daher hat die

World Radio Conference (WRC) Änderungen der Zuteilung von UKW-Seefunkkanälen beschlossen, die bis zum 1. Januar 2023 in Kraft treten mussten. Dies betrifft die bisherigen Duplex-Kanäle 24, 25, 26, 27, 28, 84, 85 und 86.

Für uns Wassersportler haben sich Kanäle in Deutschland von DP07 und im Binnenfunk, in Schweden von Stockholm Radio, in Norwegen von telenor/kystradio und in den Niederlanden geändert. Die Kanäle der dänische Küstenfunkstation Lyngby Radio wurden schon 2015 angepasst.

Eine Übersicht über die ab jetzt gültigen Kanäle haben wir auf unserer Homepage www.svaoe.de im Artikel „UKW-Binnen- und Seefunk“ veröffentlicht.

AUS BEHÖRDEN UND VERBÄNDEN

Wassersportgespräche zur Elbverschlickung

BEGEGNUNGSFORUM ZWISCHEN SPORTVEREINEN UND BEHÖRDEN

CKB ■ Am 26. April 2023 fanden nach einer dreijährigen Pause erstmals wieder die traditionellen Wassersportgespräche statt, bei denen Vertreter von Hafenbehörden und anderen elbrelevanten Ämtern und Organisationen mit den Vertretern der Wassersportvereine zusammentreffen und sich zu aktuellen Themen austauschen. Beim diesjährigen Treffen, organisiert vom Hamburger Segelverband und dem TuS Finkenwerder, wurde ein neues Konzept umgesetzt, nämlich die Fokussierung auf einen Themenschwerpunkt, eingeleitet durch Impulsvorträge. Das gesetzte Thema war „**Elbvertiefung, Verschlickung und Verlandung – was bedeutet dies für den Segelsport auf der Elbe?**“

Vertreten waren die Hamburg Port Authority (HPA), die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung, die Seenotretter, die Wasserschutzpolizei, die Lotsenbrüderschaft Hamburg Hafen, der Deutsche Wetterdienst, die Hamburger Yachthafengemeinschaft (HYG), der Deutsche Segler-Verband (DSV), der Hamburger Segelverband (HSgV), der Segler-Verband Schleswig-Holstein (SVSH), der Hamburger Motorbootverband, die Gruppe Nedderelv, zwei Firmen, sowie 32 Segelvereine. Nach der Begrüßung durch **Oliver Kosanke**, HSgV-Vorsitzender, und **Holger Tormählen**, Abteilungsleiter TuSF-Segeln, folgten drei Kurzbeiträge: **Simon Rosenkranz** stellte sich als Hafenkapitän der HPA vor und erzählte von seinen Aufgabenbereichen in der Verkehrszentrale inkl. Koordinierung von Lotswesen und Schleppern, bei der Ausbildung und Prüfung für Patente, bis zur Organisation von Veranstaltungen wie dem Hafengeburtstag. **Götz Bolte** als Ältermann der Hafenlotsenbrüderschaft Hamburg berichtete von den Gefahren für Segler im inneren Hafenbereich durch die Containerriesen, und mahnte dringend, diesen Bereich am besten zu meiden. **Heiko Zimmermann** von der Messe-Agentur „Ancora Boat Show“ stellte Pläne für eine Bootsmesse vom 8. bis 10. September

im Hamburger Yachthafen vor, passend zum „Tag des Segelns“.

Dann wurde der Themenschwerpunkt durch einen Vortrag von **Jörn Dettmer**, dem HYG-Geschäftsführer, über die Spülarbeiten im Hamburger Yachthafen eingeleitet. Einmal im Jahr, aufgeteilt in zwei Zeitabschnitte, werde der Hafen wieder auf Solltiefe gebracht. Der östliche Teil wurde im November/Dezember gespült (wobei sich die Baggerarbeiten aufgrund der vorher noch zu hohen Wassertemperaturen verzögert hatten), der westliche Teil im Januar/Februar. Dabei wurde beobachtet, dass sich im zuerst behandelten Bereich schon wieder neue Sedimente abgelagert hatten. Im April war die Solltiefe bereits nicht mehr vorhanden. Statistiken zeigten, dass die Sedimenteintragungen einen klaren Aufwärtstrend zeigten, auch wenn es in den Jahren 2020/2021 vorübergehend geringere Sedimente gab. Schon bald würden die vorhandenen Baggergenehmigungen nicht mehr ausreichen, um die Solltiefe zu erreichen. Die Kosten für die jährliche Baggerung beliefen sich auf eine ¼ Million Euro. Die Schwebestoffe würden immer feiner, weshalb der Erfolg von Baggermaßnahmen erst fünf bis sechs Wochen nach einer Baggerung gemessen werden könne,



**Seemann
& Söhne**

Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG www.seemannsoehne.de

Schenefeld Dannenkamp 20 22869 Schenefeld Tel.: 8660610	Blankenese Dormienstraße 9 22587 Hamburg Tel.: 866 06 10	Rissen Ole Kohdrift 1 22559 Hamburg Tel.: 81 40 10	Groß Flottbek Stiller Weg 2 22607 Hamburg Tel.: 82 17 62	Bestattungen aller Art und Bestattungsvorsorge
--	---	---	---	---

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

wenn die aufgewirbelten Schwebestoffe sedimentiert seien. Durch die feinere Struktur kleben die Sedimente dichter aneinander, lassen sich schwerer lösen und schweben länger im Wasser. Der Hamburger Yachthafen müsse außerdem seinen Sturmflutschutz neu überdenken, wenn die Sturmfluten zunehmen, da seine Landflächen im Deichvorland liegen. Insgesamt beobachtet Jörn Dettmer eine abnehmende Attraktivität des Elbe-Revierts durch die zunehmenden Verlandungen, insbesondere für Segelboote. Daher nehme der Motorbootanteil im Hafen stetig zu, und viele Yachten verschwänden Anfang der Saison, mutmaßlich zur Ostsee, und kämen vor Saisonende nicht wieder zurück. Notwendig sei ein Tourismuskonzept für die gesamte Unterelbe, das den verschiedenen Interessen gerecht würde.

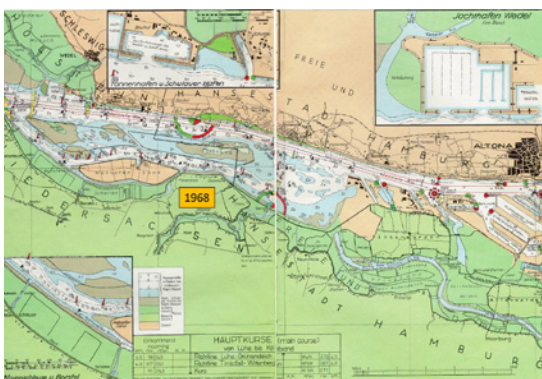
Sönke Peters berichtete aus der Sicht eines Seglers von der Entwicklung des Mühlenberger Lochs. Insbesondere in den letzten zwei Jahren habe die Verlandung nach seiner Beobachtung stark zugenommen, die Sandbank „Sherry Island“ wachse immer weiter. Dabei sei das Mühlenberger Loch die „Kinderstube des Segelns“, wo die Opti-Kinder gefahrlos ihre ersten Segelerfahrungen machen könnten. Nach seinem Verständnis habe die Elbvertiefung zu einer erhöhten Fließgeschwindigkeit bis 3 kn und mehr geführt. Dadurch schleppe der Strom mehr Sedimente mit, die dort, wo die Strömung schwächer werde, wie z.B. im Mühlenberger Loch, ausfallen, die schwereren Sedimente zuerst, die leichteren später. Bei jedem Schwell werde ebenfalls Sediment eingetragen. Das



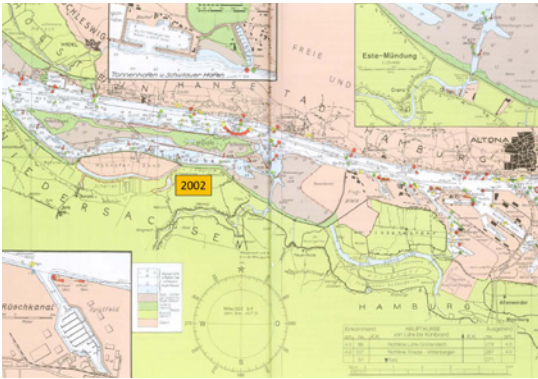
Mühlenberger Loch 1937

Tidefenster zum Befahren des Mühlenberger Lochs werde dadurch immer kleiner – Kielschiffe könnten bereits jetzt nicht mehr hineinfahren. Ausgebaggert werde es auch nicht. Er erwarte, dass man das Mühlenberger Loch in sechs Jahren gar nicht mehr werde befahren können.

Marcus Boehlich, der bis zu seinem Eintritt in den Ruhestand bei der Bundesanstalt für Wasserbau tätig war, ergänzte diese Schilderungen mit eindrucksvollen Zustandskarten des Gebiets für verschiedene Jahre von 1932 bis in die Gegenwart. Im Jahr 1932 floss die Süderelbe durch das Gebiet des Mühlenberger Lochs, also gab



Mühlenberger Loch 1968



Mühlenberger Loch 2002

es kaum Verlandungen und das Mühlenberger Loch war ein Priel zwischen Cranz und Blankenese. Daran änderte sich nicht viel bis 1947, als das Gebiet großflächig ausgebaggert wurde, um Start-/Landebahnen für Wasserflugzeuge bereitzustellen. Ab 1953 stellte sich allmählich wieder ungefähr der Zustand wie in den dreißiger Jahren ein. Nach der schweren Flutkatastrophe von 1962 wurde der weitreichende Beschluss gefasst, die Deichlinien zu verkürzen und deshalb die Süderelbe abzdämmen. Seitdem fehlt der Durchfluss durch das Mühlenberger Loch und zunehmend fielen Flächen bei Niedrigwasser

trocken. 2002 kam es zu einer weiteren tiefgreifenden Veränderung, als die Deutsche Airbus den Neßhaken zum festen Land und Firmengelände ausbauen und die Landebahn für die Firmen-Flugzeuge quer über die Alte Süderelbe verlängern durfte. 2008 wurde eine neue Rinne als Ausgleich gebaggert, die aber 2010 schon wieder verschwunden waren. Um die Verlandung zu stoppen, gab es Ideen,

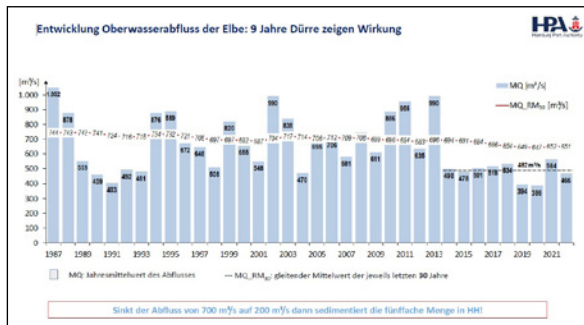
die Süderelbe wieder zu öffnen, was allerdings erfordern würde, die Süderelbe in einem Tunnel unter der Airbus-Landebahn hindurchzuführen – ein sehr unwahrscheinliches und teures Unterfangen. In der Diskussion zu dem Vortrag wurden kurz auch die Belange des Naturschutzes angesprochen – gilt das Mühlenberger Loch doch als „eines der größten Süßwasserwatten Europas“ und als solches unbedingt erhaltenswert. Das schließt wohl auch Baggerarbeiten aus.

Den letzten Vortrag des Abends gab **Claudia Flecken** von der Hamburg Port Authority (HPA). Die Tideelbe, sagte sie, müsse den verschiedenen Ansprüchen von Wirtschaft, Naturschutz und Wassersport genügen. Die HPA habe den

gesetzlichen Auftrag, den Zugang zum Hamburger Hafen sicherzustellen; das gelte für die Binnenwasserstraße Elbe und für das Hafengewässer. Das Mühlenberger Loch gehöre nicht zum Zuständigkeitsbereich der HPA. Sie wolle zu den vorherigen Vorträgen noch etwas ergänzen: Außer der Elbvertiefung gäbe es weitere, natürliche, Einflussfaktoren, die zur zunehmenden Verschlickung beitrügen. Die Elbe sei ein Importsystem, weil die Flutströmung stärker sei als die Ebbeströmung. Außerdem seien die aus



Mühlenberger Loch 2014 (Bildmaterial Bundesanstalt für Wasserbau)



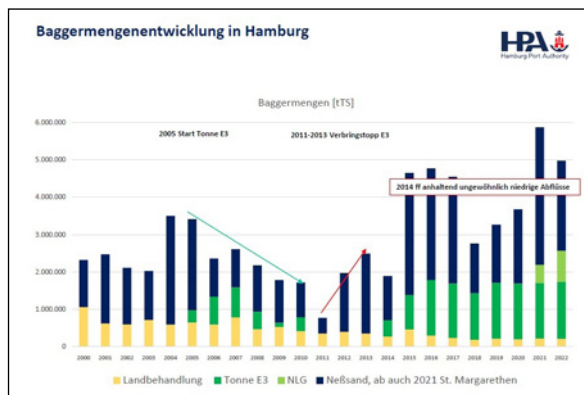
dem Oberlauf der Elbe kommenden Wassermengen zurückgegangen, insbesondere seit 2014 wegen geringerer Regen- und Schneemengen; und der Zusammenhang zwischen abnehmender Wassermenge und steigendem Sedimenteintrag sei leider nicht linear, sondern exponentiell ansteigend. Ausführlich beschäftigte sie sich mit dem Problem der Kreislaufbaggerung: Wenn die ausgebaggerten Sedimente bei Neßsand aufgespült würden, kämen sie rasch mit dem nächsten Flutstrom wieder zurück. Erforderlich wäre, die Sedimente weiter fort vor die Elbmündung oder in die Nordsee zu verbringen. Teilweise geschehe das gegenwärtig bei Tonne E3 in der Elbmündung – eine neue Zulassung werde gerade verhandelt. Es gebe außerdem Überlegungen, die Sedimente noch weiter hinaus, jenseits der

200 sm-Grenze, in die ausschließliche Wirtschaftszone zu verbringen. Ökologische Bedenken gegen das Verklappen der Sedimente hielt Frau Flecken für mittlerweile gering, da die Sedimente seit der Wende von 1990 in Ostdeutschland und Tschechien sauberer geworden seien. Das Ziel der HPA sei es, zu einem effektiven

Sedimentmanagement zu gelangen, das allen Interessengruppen gerecht werde.

In der anschließenden **Diskussion** wurde in Zweifel gezogen, ob eine weiter entfernte Verbringung des Baggergutes gegen die Verschlickung helfen würde – es gebe um die Elbmündung und im Wattenmeer genügend natürliche Sandmengen, die die Flutströmung in den Fluss transportieren könne. Frau Flecken meinte, die statistischen Daten zeigten nach Beginn der Verbringung zu Tonne E3 einen merklichen Rückgang der Verschlickung. Allerdings stieg diese in Folgejahren aufgrund verschiedener Einflüsse auch wieder an. Es wurde angemerkt, dass eine Verringerung der Verschlickung dem Mühlenberger Loch nur wenig helfen würde, da nur die weitere Verlandung gestoppt, nicht aber

die bereits vorhandene reduziert würde. Dazu wäre eine Baggerung erforderlich, die technisch durchaus möglich, aber politisch wahrscheinlich nicht gewollt sei. Warum, wurde auch gefragt, könnten die Sedimente nicht, wie früher, an Land verbracht werden, beispielsweise für die Landwirtschaft? Das sei heute nicht mehr zulässig, aber beim Deichbau wäre die Nutzung der Sedimente gut vorstellbar; aufgrund ihrer feinkörnigen



Struktur und der direkten nahen Verfügbarkeit könnten sie dafür sehr gutes Baumaterial abgeben. Die Deiche müssten ja sowieso zum Sturmflutschutz weiter erhöht werden, weil der Tidenhub seit den 1950er Jahren von 2,50 m auf 4–5 m gestiegen sei; als Grund dafür wurde außer der Elbvertiefung auch die Verkürzung der Deichlinie und die Verringerung der Wasserflächen im Hamburger Hafen genannt.

Außerdem wurde über Finanzen diskutiert: der Finanztopf der Stiftung Elbefonds von 10 Mio Euro, die die Schäden durch die Elbvertiefung in den Sportboothäfen kompensieren sollen, sei zu gering ausgelegt. Die Hoffnung, dass die Bundesländer Schleswig-Holstein und Niedersachsen sich mit eigenen Einlagen beteiligen würden, habe sich nicht erfüllt. Die Jollenhafengemeinschaft Mühlenberg erhält für ihre Baggerarbeiten offenbar Fördergelder von der Stiftung Elbefonds, die HYG nicht, weil sie bereits vertragsgemäß Gelder von HPA für die Tiefhaltung des Hamburger Yachthafens erhält. Dies wird seitens der Stiftung Elbefonds als Förderung Dritter angesehen, und damit wird die Weigerung begründet, der HYG ebenfalls Mittel aus der Stiftung zukommen zu lassen. Tatsache sei aber, dass die vertraglich geregelte Zahlung der HPA an die HYG aus Zeiten weit vor der Gründung der Stiftung Elbefonds bzw. der aktuellen „Fahrrinnenanpassung“ stamme und mitnichten eine Förderung darstelle. In der Sache wurde seitens der HYG ein Gerichtsverfahren gegen die Stiftung Elbefonds angestrengt; eine Entscheidung steht noch aus.

Schließlich kam die Grundsatzfrage auf, bis zu welcher Schiffsgröße der Hafen Hamburg mit seiner Infrastruktur inklusive Elbvertiefung noch mitziehen wolle; ob es Überlegungen gebe, die Größe irgendwo zu deckeln. Gegenwärtig könne

Hamburg Schiffe bis zu einer Größe von 400 m gerade noch bedienen. Die weitere Entwicklung der Containerriesen sei unklar. Möglicherweise hätten sie ohnehin bereits eine maximale Größe erreicht, wenn man etwa an den Suez-Kanal denke, oder an Deckelungsbestrebungen in den USA. In Zukunft würde man vielleicht sowieso vermehrt andere Schiffstypen sehen, die z.B. Ammoniak und Materialien für die Energieerzeugung transportierten.

Die Veranstaltung schloss mit einem reichlich gedeckten Buffet. Allen Organisatoren und Vortragenden einen herzlichen Dank für diesen erkenntnisreichen Abend!

DIES UND DAS

ZU UNSEREM TITELBILD

GAN ■ Abenddämmerung im Hamburger Hafen. Es scheint ein schöner Tag gewesen zu sein. Der Blick geht von irgendwo auf der Nordseite gen Süden zu den schon im Dunkeln liegenden Hafenanlagen mit den Kränen und Container-Verladebrücken, davor undeutlich Schiffe und ein Molenkopf. Zahllose Lichter spiegeln sich im Wasser, sodass eine fast pointillistische Wirkung entsteht. Den größeren Teil des Bildes nimmt aber der Himmel ein. Das Tagesblau ist noch vorhanden, wird jedoch von einer großen Menge Wölkchen überdeckt. Nach dem Sonnentag zieht nun die Abendbewölkung auf. Das Farbspiel aus Blau- und Brauntönen mit den hellgoldenen Tupfern der Lichter erweckt einen friedlichen Eindruck. Von geschäftiger Betriebsamkeit ist nichts zu spüren. Ähnliche Anblicke erleben wir an manchen Abenden, wenn wir mit un-

seren Booten in der Nähe von Hafenanlagen liegen. Nicht immer muss uns das gefallen, aber das künstlerische Auge arbeitet den Reiz heraus. Hier war es Christine Matthiessen, die während eines Spaziergangs von dem Anblick gefangen genommen wurde und ein Foto machte. Daraus entstand zu Hause mit Acryl auf Leinwand dieses stimmungsvolle Bild.

DAS BÜCHERSCHAPP

Zum Lesen und Wiederlesen

STÜRMISCHE SEITEN

Von Norbert Suxdorf ■ „Früher oder später kriegt jeder Segler einen auf die Mütze, er gerät in einen Sturm.“ Das schreibt Dietrich v. Haeften im Vorwort seines Buches „Sturm – was tun?“. Und: „Der Neuling sei gewarnt: Schweres Wetter auf See ist kein Zuckerlecken. Es ist eine harte Strapaze für Material, Leib und Gemüt.“

Jeder Segler, der das schon einmal erlebt hat, wird ihm auch zustimmen, wenn er feststellt: „Auf dem springenden, bockenden und purzelnden Schiff wird aus normaler Arbeit harter Kampf. Kampf um Halt. Kampf gegen das knallende Tuch, Kampf gegen den nicht sitzen wollenden Knoten, Kampf gegen die klammen Finger und gegen das unaufhaltsam in den Krügen dringende Nass.“ Der (2022 verstorbene) Autor war Segelflieger, Düsenjäger-Pilot und Ausbilder bei der Luftwaffe, er war Hochsee-Segler und Leiter der Yachtschule des Deutschen Hochseesportverbands HANSA (DHH) auf Elba. Er kannte sich also aus in der Theorie und Praxis im Umgang mit hohen Windgeschwindigkeiten. Er schreibt: „Nichts ersetzt praktische Erfahrung, vieles kann sie aber ergänzen.“ Und so vermittelt

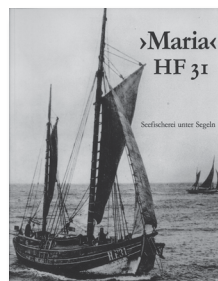
er dem „Neuling“ zunächst die meteorologischen Grundlagen für das Entstehen von Stürmen und gibt ihm dann Hinweise und Anregungen für den richtigen Umgang mit Schiff und Crew, wenn es ganz dicke kommt

– auf hoher See und auch im Hafen. „Sturm – was tun?“ ist 1992 erschienen, manches hat sich seitdem verändert in der Navigations- und Yachttechnik. Aber Sturm bleibt Sturm. –

Wer sich bisher als harter, sturmerprobter Segler (Seglerinnen eingeschlossen) gesehen hat, der/die sollte sich „Maria HF 31 – Seefischerei unter Segeln“ aus unserer Clubhaus-Bücherei ausleihen.

„Maria“ HF 31 steht heute im Deutschen Museum in München zu besichtigen, tadellos restauriert. Als sie 1880 auf der Sietas-Werft an der Este-Mündung gebaut wurde, war die Elbe noch keine Spielwiese für Sportsegler, sondern der Arbeitsplatz für die Fischer auf ihren Ewern und Kuttern.

Die Autoren Jobst Broelmann und Timm Weski haben sich sehr viel Mühe gemacht, uns nicht nur die Geschichte der Finkenwerder Fischerei und insbesondere der „Maria“ zu erzählen, sondern auch das Umfeld ihres harten Daseins anschaulich zu machen. Die Autoren bringen Fakten, von denen einige uns erschauern lassen: 130 Totalverluste Finkenwerder Fahrzeuge



und 308 Ertrunkene in der Zeit von 1882 bis 1912 – noch mehr Schiffe als zu früheren Zeiten. „Der Anstieg ist eindeutig mit der Aufnahme von Herbst- und Winterfischerei in den 80er Jahren zu erklären, denn von den 130 Schiffen... blieben 98 im Sturm oder strandeten, davon allein 70 bei der Winterfischerei.“ Im Winter draußen auf Fischfang, weil sonst der Verdienst nicht reichte, das heißt mit der Sturmgefahr leben – oder untergehen. Aus dem Bericht des Schiffers A. Mewes, Kutter „Senator v. Melle“ HF 258, vom Jahr 1909: „Am Freitag, den 3. Dezember nachmittags, lagen wir auf Horns Riff Außengrund begedreht mit Sturmsegel, gerefftem Besansegel und Sturmklüver.... Es war etwa nachmittags 4 Uhr, als ich eine furchtbare See ankommen sah. Sie erfasste unsern Kutter, warf ihn auf die Steuerbordseite, das Wasser schlug mir über dem Kopf zusammen und ich glaubte, es sei um uns geschehen. Nachdem ich schon viel Wasser geschluckt hatte, bekam ich plötzlich den Kopf wieder frei und merkte, dass sich der Kutter wieder aufgerichtet hatte. Sehr schlimm war es meinen Leuten im Logis ergangen, die beim Kentern des Kutters durcheinander geworfen waren. Einem war der umfallende Ofen auf den Kopf gefallen, einem anderen das Bein verletzt... An Deck sah es fürchterlich aus. Beide Masten waren gebrochen... Dass aber das ganze Gut mit Maststumpfen und Segeln an der Luvseite überhing, war vielleicht unsere Rettung gewesen, denn es wirkte, dass die nachfolgenden schweren Seen sich nicht über unser Fahrzeug brachen, sondern an den schwimmenden Gegenständen ihre Kraft verloren.... Wir verbrachten eine schreckliche Nacht.“ Am folgenden Tag wurde die Kutterbesatzung von einem dänischen Dampfer abgehoren, der Kutter von einem englischen

Fischdampfer eingebracht. In diesen drei Tagen gingen acht von 25 Finkenwerder Hochseefischereifahrzeugen verloren, 29 Männer blieben auf See. – Frauen arbeiteten nicht als Fischerinnen, begleiten aber manchmal ihre Männer. Berichtet wird von einer Schiffersfrau, die während eines Sturms unter Deck strickte. –

„Bei jeder achterlichen See weht es im letzten Drittel des anstürmenden Wellenberges mehrere Sekunden lang mit Windstärke 9. Dann wird ringsherum alles weiß von Schaum...“ So sieht es aus, als Bernard Moitessier auf seiner „Joshua“ dem Kap Hoorn entgegen stürmt, unterwegs im ersten Golden Globe Race 1968/69, einhand nonstop um die Welt. „Eine heftige Bö. Dieses Mal luvt „Joshua“ an, weiter übergekrängt als sonst. Der Klüverbaum taucht während des Surfens schräg in die See ein, und massives Was-



Die Mannschaft der „Maria“





ser bricht über Deck.“ Für Moitessier sind Stürme nichts Außergewöhnliches, er hat schon viele erlebt. Im Golden Globe Race gilt er als Favorit, aber er überrascht die Segelwelt: Auf dem Atlantik, schon auf dem Kurs zum Ziel vor Plymouth, entschließt er

sich, noch einmal das Kap der Guten Hoffnung zu runden und Tahiti anzusteuern. Er verschenkt den möglichen Sieg. Damit wird Moitessier endgültig zur Segellegende. Seine „Joshua“ mit ihrem stählernen roten Rumpf und ihren Telegrafmasten-Masten gilt für viele als ultimative Langfahrtenyacht, seine Bücher sind Kult. In „Der verschenkte Sieg“ schreibt Bernard Moitessier nicht nur über das Race und über Stürme, er beweist sich auch als Poet des Meeres: „Der Himmel sieht sehr, sehr schön aus, ein warmer Wind streicht über die Segel wie eine Liebkosung aus dem Westen, erfüllt mit allen Versprechungen des Westens und des Ostens zusammen. Die See schimmert grün in der Sonne, in einem Grün, das ich, außer in den Gewässern um Kap Hoorn, nie zuvor gesehen habe. Das Kielwasser ist grün, der Gischt ist grün, alles ist grün, grün wie Gras. Tasmanien liegt kaum zehn Meilen im grünen Kielwasser achteraus, und schon ist mir, als hätte es nie existiert.“

Das war meine Auswahl von Büchern, die wieder einmal zeigt, welche Vielfalt unsere Clubhaus-Bibliothek bietet. Zum Lesen und Wiederlesen.

Dietrich von Haeften, Sturm – was tun?
Delius-Clasing Verlag 1997. ISBN 978-3874121941

Jobst Broelmann und Timm Weski, Maria HF 31 – Seefischerei unter Segeln. Deutsches Museum und Urbes Verlag, 1992. ISBN 9783924183196

Bernard Moitessier, Der verschenkte Sieg. Delius-Klasing Verlag, 2016. ISBN 978-3667106254

Zu guter Letzt

REGENERATIONS-SYSTEME

Von Norbert Suxdorf ■ In der Hamburger City gibt es ein Geschäft, das **Regenerations-Systeme** anbietet. Ein Blick ins Schaufenster zeigt, dass es sich bei diesen Systemen schlicht und einfach um Betten handelt.

Regenerations-Systeme? Tatsächlich: Im Bett können Menschen (unter anderem) **regenerieren** – sich in mehr oder weniger tiefem Schlaf oder einfach nur dösend, herumlummelnd erholen.

So gesehen bietet sich auch für Segelyachten, Boote überhaupt, ein neuer Begriff an: Nautische **Regenerations-Systeme**. Denn wo kann man besser **regenerieren** als auf dem Wasser, zumal beim Segeln. Die Seele baumeln oder besser: schaukeln lassen, den ganzen Alltagschiet einfach mal vergessen. Es sei denn, man tut sich freiwillig den Stress um die Plätze beim Regattieren an.

Und wenn die Nautischen **Regenerations-Systeme** groß genug sind, enthalten sie sogar Betten, die bisher Kojen genannt wurden. Die heute eher selten gewordenen engen Hundekojen könnten **Regenerations-Kisten** heißen.

Dann regeneriert mal schön!

Eckernförde

LIEGEPLATZGEBÜHREN 2023

Infolge der hohen Instandhaltungskosten für Brücke, Steg, Grundgeschirr und Haus und trotz hoher Eigenleistung der Dauerlieger (siehe hierzu den Beitrag „Viel Neues in Ecke“ in dieser Ausgabe) mussten die Liegeplatzgebühren leider nicht unbeträchtlich erhöht werden. Nach Feststellung und Prüfung der aufgetretenen Kosten wurden die bisherigen Jahresgebühren für Saisonlieger um 150,– € erhöht, die für Gastlieger anteilig angepasst. Die Verbesserungen an der wasserseitigen Anlage und am Haus sowie die schöne Lage und die Gemeinschaft sollten einem die höheren Kosten aber wert sein.

Jahreslieger (nur Mitglieder)

Yachten bis 8 m	545,95 €/Jahr
Yachten bis 9 m	610,10 €/Jahr
Yachten bis 10 m	674,30 €/Jahr
Yachten bis 11 m	749,20 €/Jahr
Yachten bis 12 m	813,40 €/Jahr
Yachten ab 12 m	877,60 €/Jahr
Boote am Strand	125,00 €/Jahr

Gastlieger

Mitglieder bis 10 m Steg	11,00 €/Nacht
Mitglieder ab 10 m Steg	14,00 €/Nacht
Mitglieder bis 10 m Boje	8,00 €/Nacht
Mitglieder ab 10 m Boje	11,00 €/Nacht
Nichtmitglieder bis 10 m Steg	14,00 €/Nacht
Nichtmitglieder ab 10 m Steg	16,00 €/Nacht
Nichtmitglieder bis 10 m Boje	11,00 €/Nacht
Nichtmitglieder ab 10 m Boje	14,00 €/Nacht

SVAOe-Mitglieder liegen die erste Nacht kostenlos. Gastlieger, die die Anlage mehr als 30 Tage in der Saison in Anspruch nehmen, gelten als Festlieger im Sinne von § 9 a der Hafenbetriebsordnung. Alle Gebühren sind inkl. 7% MwSt. Obmann für die Anlage ist Holger Duwe, E-Mail: holger.duwe@svaoe.de

Interessenten an einem Jahresliegeplatz wenden sich bitte ausschließlich an die SVAOe-Geschäftsstelle. Der Vorstand

Herausgegeben im eigenen Verlag der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne e.V.

Neumühlen 21, 22763 Hamburg, Tel. 040/881 1440, Fax 040/880 7341, E-Mail: info@svaoe.de Internet: www.svaoe.de

Bürozeiten der Geschäftsstelle: Dienstag bis Freitag 8:30 bis 12:30 Uhr, Dienstagnachmittag 15:00 bis 19:00 Uhr, Montags ist das Büro geschlossen.

Bankverbindung: Hamburger Sparkasse, IBAN DE60200505501265103992 / BIC HASPDEHHXXX

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

E-Mail: redaktion@svaoe.de. Die Redaktion behält sich vor, Beiträge zu kürzen und zu redigieren.

Druck: bertheau druck GmbH, Marie-Curie-Straße 10, 24537 Neumünster, Tel. 04321/51061, Fax 04321/51970, E-Mail: info@bertheau-druck.de

Anzeigen: SVAOe, Neumühlen 21, 22763 Hamburg, Tel. 040/881 1440, Fax 040/880 7341, E-Mail: mail@svaoe.de

Die Bezugsgebühr ist im Mitgliedspreis enthalten. Die Clubnachrichten erscheinen sechs Mal im Jahr.

Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier.

