



SVAOe NACHRICHTEN

6–2024 NOVEMBER / DEZEMBER

51. Tannenbaum Regatta



**im Hamburger Yachthafen in Wedel
Sonntag 15.12.2024 - 3. Advent**

**Steuermannsbesprechung 11:00
Start 1. Wettfahrt 12:00**

Ausschreibung und Meldung auf manage2sail.com

**Ab 11:00 Würstchen - Glühwein - Waffeln
sowie Taufe des neuen Schlauchbootes
der Jugendabteilung „Kommodore Schaper“**

NACHRICHTEN SEGEL-VEREIN ALTONA-OEVELGÖNNE E.V.

102. Jahrgang

November / Dezember 2024

Nr. 6

100 JAHRE SVAOE NACHRICHTEN



Während der SVAOe demnächst auf sein 120-jähriges Bestehen zurückblicken kann, wird der Verein immerhin auch bereits hundert Jahre lang von seinem Nachrichtenblatt begleitet. Ab Dezember 1924 wurde das „SVAOe-Jahrbuch“, das jeweils einen Überblick über mehrere Jahre bot, von einem monatlich erscheinenden „Nachrichten-Blatt“ abgelöst, um die Mitglieder aktueller zu informieren. Mehr darüber in dieser Ausgabe.

IN DIESER AUSGABE

3 Editorial

Thema und Meinung

- 4 Ein unerfreulicher Vorfall
und seine Konsequenzen
- 4 Ein paar Worte zum Jugendschutz

Vereinsleben

- 7 Neuaufnahmen
- 7 Peter Albrecht †
- 8 Reinhard H. Kuhn †
- 8 Klaus „Docci“ Strüven †
- 9 Fleur Sietas
Die neue FSJlerin
- 10 „Kommodore Schaper“
Unser neues Schlauchboot
- 10 Ausbau der Hamburg Science City Bahrenfeld –
Und wie geht es mit unseren Bootshallen weiter?
- 12 Mitgliederversammlung am 15. Oktober
Ein Ausflug in die Barentssee
- 17 Absegeln nach Glückstadt
21. bis 22. September 2024
- 18 Die SVAOe Altjunioren
beschäftigen sich mit
der Natur
Besuch des Botanischen „Loki-Schmidt“ Gartens

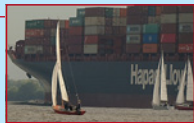


Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 20 Erste Elbe Super Sailing Tour beendet
Erfolg für SVAOe
- 20 SVAOe Elbe-Ausklang
Regatta 2024
*Preisverleihung beim
Grünkohlessen*
- 22 Pagensand-Regatta 2024
*Besser segeln 1 – Aber wie?
Besser segeln 2 – Meine Sicht auf die
Pagensand-Regatta 2024*
- 26 Die 5. Classic-Week
Schiffe als Augenweide



- 27 41. Peter Gast Schiffsregatta
Begeisterte Teilnehmende und Organisatoren
- 29 Typisch Elbregatta:
Megafrachter durchkreuzt
das Feld
*Worauf müssen sich
Teilnehmer einstellen?*



Jugend

- 31 SVAOe Opti-Pokal 2024
Bericht im NDR-Hamburg-Journal
- 32 Störtebeker Opti Cup 2024
vor Helgoland
*Die einzige Hochseeregatta
für Optimisten!*
- 36 Eckernförde-Wochenende
2024
Anregungen für Umsteiger



Fahrtensegeln

- 37 Sonne, Sturm und steile Berge
1.600 sm mit der Segelyacht „Thyra“

Seglergeschichten

- 41 Norwegen-Fahrt 1925
der 55-60 qm-Kreuzer „Mia Lisa“ und „Nordwest“

Aus Behörden und Verbänden

- 43 Kurz berichtet

Historisches

- 44 Auch ein Jubiläum
100 Jahre SVAOe-Nachrichten 1924–2024

Dies und Das

- 48 Sonniges Hamburg Yachtfestival
Ein großer Erfolg
- 51 Zu unserem Titelbild

Zu guter Letzt

- 51 Nicht-fossile Antriebskräfte

Umschlagillustration

Zeichnung von Norbert Suxdorf

Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

in der letzten Ausgabe des Jahres geht es u.a. um Themen, die mit dem Segelsport unmittelbar nichts zu tun haben. Es handelt sich um menschliche bzw. politische Fehlentwicklungen, die sich auf unseren Sport und auf die Art, wie wir im Verein miteinander umgehen, auswirken. Dass diese Themen für alle Beteiligten, insbesondere für die direkt Betroffenen, alles andere als erfreulich sind, soll hier nicht weiter ausgeführt werden. Als Verein haben wir aus gutem Grund zu diesen Themen in unserer Satzung Stellung bezogen und dies bereits in der Praxis angewandt. Auch in Zukunft werden wir klare Kante zeigen, um sicherzustellen, dass alle Mitglieder den Segelsport im SVAOe unbeschwert ausüben können.

In Sachen „Sedimentbeseitigung“ (s.a. Editorial in Ausgabe 2024-5) wurde die *„Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung der Sedimentbeseitigung in gewerblichen Häfen und Sportboothäfen im schleswig-holsteinischen Bereich der Nordsee“* des Landes Schleswig-Holstein (<https://www.gesetze-rechtsprechung.sh.juris.de/bssh/document/VVSH-VVSH000009731> bzw. <https://www.gesetze-rechtsprechung.sh.juris.de/perma?j=VVSH-6604.17-MWVATT-20240627-SF>) am 21.10.2024 in geänderter Form veröffentlicht. Leider wird der Hamburger Yachthafen als einer der Hauptgeschädigten des durch die Strombaumaßnahmen verursachten Sedimenteintrags nach wie vor von der Förderung ausgeschlossen, denn laut 3.1 gilt Folgendes: *„Zuwendungsfähig sind Hafenbetreiber bzw. Sportboothafenbetreiber mit Sitz in Schleswig-Holstein.“* Ob es aussichtsreich sein kann, juristisch gegen diesen Passus der Richt-

linie vorzugehen, ist zu prüfen. Zumindest sind in der aktuellen Fassung die Zuwendungsvoraussetzungen (4.) wie folgt geändert worden: 4.7 *„Das Zugriffsrecht des Antragstellers ist für die Dauer der Zweckbindungsfrist (18 Monate) gewährleistet.“* In vorherigen Fassungen wurden erheblich längere Fristen genannt, die viele Betreiber aufgrund kurzer Laufzeiten der Pachtverträge nie hätten einhalten können.

Das Positive zum Schluss: In Sachen „e-Mobilität auf der Alster“ befinden wir uns gemeinsam mit anderen Segelvereinen (SC-RHE, YCM und LSV) sowie der Jollenhafengemeinschaft-Alsterufer auf der Zielgeraden. Die ersten Boote sind eingetroffen und werden mit der notwendigen Technik (Akkumulatoren, Steuerungs- und Ladeelektronik, e-Motoren) ausgerüstet, so dass sie zum Saisonbeginn 2025 zur Verfügung stehen werden. Landseitig sind bereits die ersten Anschlüsse zum Laden der Akkumulatoren installiert; bis zum Frühjahr 2025 wird für jedes Boot ein eigener Anschluss zur Verfügung stehen.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen / Euch eine angenehme Lektüre der vorliegenden Ausgabe und wünsche frohe Feiertage und eine schöne, wenn auch segelfreie Winterzeit.

Ihr / Euer Stephan Lunau



THEMA UND MEINUNG

EIN UNERFREULICHER VORFALL UND SEINE KONSEQUENZEN

Der Vorstand ■ Man hat in letzter Zeit des Öffentlichen von solchen Vorfällen in der Presse gelesen: Eine Person zeigt und brüllt den „Hitlergruß“. Leider haben wir nun feststellen müssen, dass sich ein solcher Fall im vergangenen Sommer 2023 auch bei einer Veranstaltung unseres Vereins ereignet hat.

Es dauerte leider einige Monate, bis der Vorstand Kenntnis von diesem Vorfall erlangte. Da der Vorfall einen erheblichen Verstoß gegen § 2 (2) der Satzung des SVAOe sowie gegen die Vereinsinteressen darstellt, sah sich der Vorstand genötigt zu handeln. Gemäß § 8 (5) der Satzung des SVAOe leitete der Vorstand daher ein Ausschlussverfahren gegen die betreffende Person ein und gab ihr satzungsgemäß die Gelegenheit zu einer Stellungnahme. Diese Stellungnahme ging fristgemäß ein. Allein, sie überzeugte den Vorstand nicht.

Ein Vereinsausschluss erfordert laut § 8 (5) der SVAOe-Satzung die Zustimmung des Ältestenrates, und so wurde dieser frühzeitig eingebunden. In seinen Beratungen begrüßte der Ältestenrat die Chance für die betreffende Person, sich in einer Stellungnahme erklären zu können, und erhielt wie gewünscht genauere Informationen zu den Umständen.

Der Vorstand beschloss nach sorgfältiger Abwägung, dass die betreffende Person aus dem SVAOe ausgeschlossen wird. Der Ältestenrat akzeptierte nach langer Diskussion diesen Beschluss.

Um künftig besser auf derartige Vorfälle reagieren zu können bzw. sie von vornherein zu verhindern, hat der Vorstand beschlossen, Maßnahmen

zur Prävention von derartigem Verhalten zu etablieren, gegebenenfalls mit professioneller Hilfe. Personen werden bei Verfehlungen künftig sofort von allen Aktivitäten im Verein ausgeschlossen werden. Es wird, soweit rechtlich vertretbar, eine angemessene Kommunikation gegenüber den Mitgliedern erfolgen. Die Vereinsverantwortlichen und Obleute werden Hilfestellungen im Umgang mit derartigen Vorfällen bekommen, um besser und schneller reagieren zu können. Entscheidend ist allerdings, dass der Vorstand über eventuelle Vorkommnisse schnellstmöglich informiert wird; nur dann ist rechtzeitiges Handeln möglich. Seitens des Vorstands sei allen Mitgliedern versichert, dass Hinweise auf derartige Vorkommnisse grundsätzlich vertraulich behandelt werden und dass der SVAOe in diesen Dingen, genau wie beim Thema sexualisierter Gewalt, eine Politik der „Null-Toleranz“ verfolgt.

Vor allem aber hofft der Vorstand, dass es zu keinen weiteren derartigen Vorfällen mehr kommen wird, die die Kameradschaft im Verein und die Freude am Segelsport trüben.

EIN PAAR WORTE ZUM JUGENDSCHUTZ

Von Felix Flentge ■ Liebe Mitglieder, seit nunmehr 2011 beschäftige ich mich mit dem Thema „Prävention sexualisierter Gewalt“, kurz PSG, im Segelsport. Ich bin in der Hamburger Segeljugend sowie seit 2023 auch im SVAOe als Ansprechpartner für PSG tätig, ohne dass ich hierzu viel von mir habe hören lassen. Somit ist es nun höchste Zeit, dass dieses Thema der breiten Mitgliedschaft vorgestellt wird.

Jahrelang konnten wir in den Medien von sogenannten Missbrauchsskandalen in verschiede-

denen Jugendeinrichtungen lesen, zunächst in kirchlichen Institutionen, später in diversen sozialen Einrichtungen und Sportvereinen, bis uns klar wurde, dass Kinder und Jugendliche im Grunde überall mit sexualisierter Gewalt konfrontiert sein können. Die Hamburger Sportjugend hat deshalb in den vergangenen Jahren enorm Kompetenzen ausgebaut, bietet zu diesem Thema immer wieder Fortbildungen und Infomaterial an und hat eine zuverlässige Ansprechstelle eingerichtet, mit welcher auch unser Verein in gutem Kontakt steht.

Entsprechend den Leitlinien der Hamburger Sportjugend haben auch wir, wie alle Hamburger Sportvereine, eine Anlaufstelle für alle eingerichtet, die rund um das Thema Gewalt Gesprächsbedarf haben (schutzvorgewalt@svaove.de). Hierbei geht es längst nicht mehr ausschließlich um sexualisierte Gewalt.

Wenngleich dort unser Fokus liegt, müssen wir auch andere Formen, z.B. körperliche oder verbale Gewalt und Mobbing im Blick haben.

Seit Jahren höre ich bei Gesprächen zum Thema PSG Kommentare wie „Ist das alles nicht ein bisschen übertrieben?“, „Was ist mit Falschanschuldigungen?“ oder „Sowas gibt es bei uns nicht.“. Um allein diese drei Sätze umfassend zu beantworten, bräuchte unsere Vereinszeitung vermutlich eine Sonderausgabe, dieser Rahmen wäre schnell gesprengt. In Kurzfassung möchte ich aber betonen: Sexualisierte Gewalt kommt überall vor, in allen Gruppen der Gesellschaft, an jedem Ort der Welt, zu jeder Zeit. Man bekommt es nur in den seltensten Fällen mit. Falschanschuldigungen hingegen sind äußerst selten und auch wenn im Verdachtsfall eine beschuldigte Person vor einer Vorverurteilung geschützt wer-

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

den muss, hier die Gegenfrage: Warum sollte die (womöglich) betroffene Person lügen?

Der SVAOe soll ein sicherer Ort für alle Mitglieder sein, ganz besonders für die Kinder und Jugendlichen. Darum stehe ich jederzeit für ein vertrauliches Gespräch zur Verfügung; egal, ob es um einen konkreten Vorfall, Sorgen und Unsicherheiten oder um allgemeine Fragen geht. Sprecht mich gerne an!

Schutz vor Gewalt ist natürlich nicht mit der Einrichtung einer E-Mail-Adresse erreicht, hier ist ein größerer Aufwand nötig, an dem sich möglichst viele Menschen beteiligen. Wir haben deshalb in diesem Jahr bereits mehrere Fortbildungen und Gespräche angeboten. So gab es einen Elternabend, bei dem eine Fachreferentin von „Dunkelziffer e.V.“ einen Einstieg in das Thema gegeben hat. Zudem fand eine Fortbildungsveranstaltung für unsere jüngeren Mitglieder statt, ebenfalls von „Dunkelziffer e.V.“. Die Trainer und Trainerinnen sind bereits im Rahmen ihrer Trainerlizenzen für das Thema PSG sensibilisiert. Dennoch haben wir auch mit den TrainerInnen einen Themenabend veranstaltet und werden auch hier an der Weiterbildung arbeiten. Unser Ziel ist, je nach Bedarf regelmäßige Fortbildungen zu veranstalten, sei es durch externe ReferentInnen oder durch interne Gesprächsrunden. Für Rückmeldungen, besonders Hinweise, wo noch Bedarf besteht, sind wir deshalb stets dankbar.

Ein guter Schutz gelingt nur zusammen. Mein Appell an Euch alle lautet deshalb: Wenn Ihr wegen einer bestimmten Situation ein schlechtes Gefühl habt, sprecht frühzeitig mit Menschen darüber, denen Ihr vertraut. Und falls Ihr mal angesprochen werdet: Hört einander zu.

Das Thema PSG löst oft Unsicherheit aus. Insbesondere von Erwachsenen höre ich häufig die Sorge, dass man nicht mehr wisse, was man noch sagen oder tun dürfe. Ich kann diese Sorge teilweise verstehen, denn gerade beim Einstieg in das Thema fällt einem auf, wie viele Handlungen tatsächlich unbewusst grenzverletzend sein können. Denen, die diese Sorge umtreibt, möchte ich zuerst einmal sagen: „Danke! Es ist super, dass Du Dein Handeln hinterfragst!“ Das kann und will nicht jeder tun. Letztlich geht es immer um Intention und die Frage, ob man persönliche Grenzen anderer Menschen richtig wahrnimmt und respektiert. Falls es mal unklare Situationen gibt, ist es am besten, dies schnell anzusprechen, bevor daraus eine größere Sache entsteht. Wenn das nicht direkt geht, dann gerne über eine Person Eures Vertrauens und/oder mich.

Falls jemand von Euch Interesse an dem Thema PSG hat und sich hier ebenfalls einbringen möchte, meldet Euch gerne. Weitere Ansprechpersonen sind stets willkommen. Auch freue ich mich immer über Vorschläge und Hinweise, wo Ihr Verbesserungsbedarf seht. Also keine Scheu, meldet Euch: schutzvorgewalt@svaove.de / 0176/620 702 69. Schöne Grüße und ein gutes Saisonende, Euer Felix



September/Oktober 2024

NEUAUFNAHMEN

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

Ordentliche Mitglieder:

Francisco Berdasco Balbuena, 22299 Hamburg
Simon Fischer, 22453 Hamburg

Jugendliche:

Johann Erik Zschocke, 21035 Hamburg

Jüngste:

Bo Marten Kügow, 22607 Hamburg
Henriette Gifaldi, 22549 Hamburg
Oscar Leonidas Oldenbourg, 20257 Hamburg
Bennet Anthony, 20255 Hamburg
Noé Berghäuser, 20457 Hamburg
Ruby Kidane, 22769 Hamburg
Mattis Göhns, 22395 Hamburg
Levke Matilda Rüter, 25421 Pinneberg
Mala Sophie Kirchhoff, 22765 Hamburg
Jonah Hachmann, 20257 Hamburg
Emilie Litter, 25469 Halstenbek
Emma Moritz, 22043 Hamburg
Jamiro Schulz, 22081 Hamburg

*** 24. April 1938 † 19. Oktober 2024**

PETER ALBRECHT

Träger der goldenen Ehrennadel

Wieder ist ein alter Oevelgönner von uns gegangen. Als er drei Jahre alt war, zog die Familie hierher und erwarb ein Haus am westlichen Ende der Straße nicht weit von Werft und Bootsverleih Jonny Boll. Klar, dass Boote und Wasser

schon ganz früh sein Element wurden. Mit elf Jahren erhielt er von den Eltern ein von Boll gebautes 3,60-m-langes Dinghi, dem später eine Piratenjolle folgte. Peter betrieb das Jollensegeln auf der Elbe und in den Schulferien auch auf der Ostsee sehr intensiv, machte aber auch Kiel-schiff-Erfahrungen bei dem Oevelgönner Lotsen Kurt Walsemann auf dessen IW 31.

Er erlernte den Schiffsmakler-Beruf und durchlief viele Stationen in der Schifffahrtsbranche. Mit diesen Kenntnissen erhielt er eine Position bei der damaligen Behörde Strom- und Hafenbau, von wo aus er vielen jungen Leuten aus seinem Umfeld einen beruflichen Einstieg ebnete. Er war eine angesehene Persönlichkeit voller Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft. Eigene größere Boote hat er nicht besessen, war aber immer gern gesehener Gast auf den Booten seiner Freunde. Über 40 Jahre lang gehörte er zu dem vierköpfigen Oevelgönner Freundeskreis von Roland Gnass und segelte mit ihm auf „Kallisto“ einmal jährlich bei jedem Wetter nach Helgoland.

Im Alter bezog er mit seiner Frau Ellen ein Haus in den Elbmarschen, wo ihn eine schwere Krankheit heimsuchte. Im Alter von 85 Jahren ist er nun gestorben. Wir danken für seine jahrzehntelange Treue. Unser Mitgefühl gilt seinen Angehörigen und Freunden.

Vorstand, Ältestenrat und die Mitglieder des Segel-Vereins Altona Oevelgönne e.V.



Peter Albrecht (Foto privat)

*** 20. Juli 1941 † 27. Juli 2024**

REINHARD H. KUHN

**Träger der Silbernen Ehrennadel
Langjähriger Lieger in Eckernförde**

Reinhard Kuhn wurde 1980 Mitglied in unserem Verein. Er war langjähriger Lieger in der Anlage in Eckernförde, der zuverlässig und engagiert an den dortigen Aktivitäten teilnahm. Er gehörte dabei zum „Bojenteam“, das jeweils im Frühjahr und Herbst die Ankerketten mit den Bojen verbindet bzw. sie voneinander trennt. Diese anstrengende und schmutzige Arbeit hat er bis ins hohe Alter übernommen und erst krankheitsbedingt aufgeben müssen.

Reinhard war kein „Schnacker“, aber wenn er etwas beizutragen hatte, brachte er die Dinge auf den Punkt und fügte gerne eine Portion Hintersinn hinzu. Beruflich war er in der Erwachsenenbildung tätig und konnte als langjähriges Mitglied des Prüfungsausschusses der Handelskammer für kaufmännische Berufe dem Einen oder Anderen am Ende seiner beruflichen Ausbildung begegnet sein.

Die Segelei hat Reinhard sehr konsequent betrieben: Schlechtes Wetter kannte er nicht. Er fuhr auch bei Starkwind los. Das konnte er, denn sein Traumschiff „Kobold“ – eine Nordsee 37 mit Stahlrumpf, gebaut von Dübbel und Jesse, die er fast neu am Bodensee gefunden hatte – war ausgesprochen seetüchtig. Zumindest nachdem das hohe Bodenseerigg infolge eines Mastbruchs durch einen niedrigeren Mast ersetzt worden war. Zu seinen regelmäßigen Mitseglern gehörte u.a. der unvergessene Rolf Bunkus, womit es dann an Bord auch fröhlich zugegangen sein dürfte. Seine Langreisen führten ihn unter anderem rund England und nach Norwegen. Krankheitsbedingt

wurde „Kobold“ später kaum noch bewegt, Reinhard kam aber immer noch regelmäßig nach Eckernförde und verbrachte viel Zeit an Bord. Vor etwa fünf Jahren musste er sich nach einer letzten Überfahrt in die Schlei schweren Herzens von seinem geliebten „Kobold“ verabschieden.

Nun ist Reinhard im Alter von 83 Jahren verstorben. Wir danken ihm für seine Treue zum und sein Engagement im Verein. Unser Mitgefühl gilt seinen Angehörigen und Freunden.

Mitglieder, Vorstand und Ältestenrat des Segel-Vereins Altona-Oevelgönne.

*** 29. Dezember 1947 † 12. Oktober 2024**

KLAUS „DOCCI“ STRÜVEN

Träger der Goldenen Ehrennadel

Klaus Strüven kam mit 14/15 Jahren über die Vermittlung von Heiner Diercks, der geschäftlich mit Klaus' Vater verbandelt war, zu den Kuttern des SVAOe. Er wurde dem Jugendwandratter „Oevelgönne“ (BJ 1959) mit dem Kutterführer Henning Hinrichs zugeordnet. Freun-



Klaus Strüven (Foto privat)

de aus dieser Zeit berichten, die Kutterzeit sei für ihn eine tolle Zeit gewesen. Damals hat sich wohl auch sein Spitzname entwickelt. Aus Klaus wurde Docci. Nach der Kutterzeit segelte er dann mit Smi Siemens, auch ein ehemaliger Kutterführer, Pirat. Nach der Zeit auf dem Piraten wurde Docci auf den V-Jollen V2 und V8 gesehen.

Docci heiratete in Frankreich. Dem Segeln blieb er weiterhin verbunden. Nach der beruflichen Zeit in der ehemaligen Firma seines Va-

ters managte er für den Yachtmakler Michael Schmidt („Schmidde“) den An- und Verkauf von Gebrauchtbooten. Seglerisch zog es ihn häufig nach Phuket, Thailand, wo er mit seinem Freund Hans Rahmann beim Segeln ausspannte.

Bemerkenswert ist, dass die Gruppe aus der Kutterzeit bis heute Kontakt hält. Immer, wenn jemand aus dem Ausland in der Heimat auftaucht, wird ein Treffen organisiert. Die Freunde erinnern sich, dass Docci immer ein fröhlicher, gut gelaunter Kamerad war. Er war immer zu jeder Schandtat bereit, wie man so sagt.

Nun ist er im Alter von 78 Jahren gestorben. Wir danken ihm für seine jahrzehntelange Treue. Unser Mitgefühl gilt seiner Frau Titaine Strüven und seinen Freunden.

Mitglieder, Vorstand und Ältestenrat des Segelvereins Altona-Oevelgönne e.V.

Fleur Sietas

DIE NEUE FSJ-LERIN

Moin, ich bin Fleur, die FSJ-lerin im SVAOe für 2024/25. Im Frühjahr habe ich mein Abi gemacht und mich zur Orientierung, was ich denn beruflich überhaupt machen möchte, für ein Freiwilli-



Fleur Sietas (Foto privat)

ges Soziales Jahr (FSJ) entschieden. Naheliegender war da schon für mich, das hier im Verein zu machen, einfach weil ich hier schon Mitglied war und somit bereits meine Freizeit mit Segeln gestaltet habe – also wollte ich mehr davon.

Anfangen habe ich erst spät mit 13 – da habe ich dann auch gleich nach einer Saison Opti-Segeln meinen Jüngstenschein gemacht und bin im nächsten Jahr in den 420er umgestiegen. Darin bin ich unter der Woche beim Training gesegelt, bin mit auf Trainingslager



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.

gefahren und nahm nur an ca. drei Regatten im Jahr teil. Wirklich intensiv wurde meine seglerische Freizeitgestaltung erst mit dem Einstieg ins Kuttersegeln 2022. Da sah das dann eher so aus: fast jedes Wochenende auf der Elbe verbringen, zur KiWo fahren, Mai-, Sommer- und Herbsttour. Seitdem lebe ich während der Saison quasi nur noch auf dem Wasser und das ist auch gut so. Ich hoffe also, dass das nach meiner Kutterzeit, die sich schon jetzt dem Ende neigt, weiterhin so bleiben wird.

Zwar werde ich durch das FSJ nicht rund um die Uhr segeln können, aber ich bekomme einen interessanten Einblick in das Organisatorische rund um das Segeln, was mir nochmal Erfahrung bringen wird. Deshalb freue ich mich, mich als FSJlerin vielseitig im Verein engagieren zu können.

„Kommodore Schaper“

UNSER NEUES SCHLAUCHBOOT

Jugendabteilung ■ Durch die großzügigen Spenden anlässlich des Ablebens unseres langjährigen Kommodores „Fifi“ Schaper kann für unsere Jugendabteilung ein neues Schlauchboot angeschafft werden. Es handelt sich um ein AKA MARINE R52-B in leuchtendorange. Bei einer Länge von 5,20 m und einer Breite von 2,20 m ist es mit seiner Motorisierung von 60 PS hervorragend als Trainer- und Sicherungsboot beim Training und bei Regatten für die Belange der Jugendabteilung geeignet. Das Boot soll anlässlich der Tannenbaumregatta am 15. Dezember 2024 im Hamburger Yachthafen auf den Namen „Kommodore Schaper“ getauft werden.

An dieser Stelle noch einmal vielen Dank allen Spendern!



Neues Schlauchboot

Ausbau der Hamburg Science City Bahrenfeld – UND WIE GEHT ES MIT UNSEREN BOOTSHALLEN WEITER?

Von Luise Boehlich ■ Im Zuge des Deckelbaus der A7 in Bahrenfeld soll auch die Science City entstehen, deren Ziel es ist, zukünftig internationale Spitzenforschung, universitäre Ausbildung, lebendige Wohnquartiere und innovative Unternehmen zu einem neuen, 125 Hektar großen Stadtraum zu verbinden. Das Wohnquartier soll am Volkspark entstehen und der Siegerentwurf des dänischen Büro Cobe hat den Wettbewerb für sich entschieden. Am 19. September wurde er im Rahmen einer Präsentation der Wettbewerbsergebnisse für die Quartiere am Volkspark präsentiert und es wurde klar: Der AKJS ist kein Bestandteil des Entwurfes.

Hier ist es wohl sinnvoll, den AKJS einmal vorzustellen, denn vielen Mitgliedern ist nur das Gelände Schulgartenweg bekannt. Beim AKJS handelt es sich um den Altonaer Kinder- und Jugendsegeln e.V.. Er wurde 1992 von Einzelpersonen unter anderem aus den drei Vereinen SVAOe, Segelclub Rhe (SCRhe) und Yachtclub Meridian (YCM) gegründet. Seiner Satzung ist

zu entnehmen: „Zweck des Vereins ist die Förderung der Jugendhilfe wie auch die Förderung von Kindern und Jugendlichen, die segeln wollen. Er verfolgt diesen Zweck durch Bereitstellung und Pflege von Anlagen und technischen Mitteln, Betreuung von vereinsübergreifenden Jugendgruppen und gezielter Einbeziehung von Eltern.“ ... So konnte 1993 mit Unterstützung des Bezirksamtes Altona das Gelände am Schulgartenweg gefunden, 1994 mit den Bootshallen bebaut und seitdem für unsere Jugendarbeit genutzt werden.

Seitdem bildet diese Anlage des AKJS am Schulgartenweg einen Grundpfeiler unserer Jugendarbeit, für die wir beinahe jährlich vom Deutschen Segler-Verband ausgezeichnet werden. Ein weiterer Grundpfeiler ist die Jollenhafengemeinschaft am Alsterufer. Dort bilden wir unsere Kinder und Jugendlichen hauptsächlich aus, aber alle Boote benötigen ein Winterlager sowie Pflege, auch Reparaturen fallen an, und wenn die Boote im Wasser liegen, müssen die Trailer untergebracht werden. Unsere Jugendarbeit basiert also auf einer Symbiose aus Alsterufer und Schulgartenweg.

Weiterhin haben unsere Junioren- und Trainerboote ebenfalls ihre Basis im Schulgartenweg, und sogar einigen Mitgliedern ist die Möglichkeit gegeben, sich dort im Winter um ihre Boote zu kümmern. So ist die Halle in fünf Abschnitte aufgeteilt: ein Abschnitt enthält Aufenthaltsraum, Toiletten und einen Werkraum, die anderen vier Abschnitte sind Bootslagerhallen. Sie werden folgendermaßen genutzt: Halle 1: Kooperationspartner Hamburger Segel-Verband, Hamburger Segeljugend, Hochschulsport der Uni Hamburg und Betriebssportgruppen wie die der Lufthansa. Halle 2: Yacht-Club Meridian, Jugendabteilung. Halle 3: Segelclub Rhe,

Jugendabteilung. Halle 4: Segel-Verein Altona-Oevelgönne, Jugendabteilung. Es werden aktuell ca. 140 Jugendliche betreut, dazu kommen noch die Junioren. Die drei Vereine (SVAOe, YCM und SCRhe) unterhalten über 60 vereins-eigene Optimistenjollen und über 20 größere Einheiten wie 420er, Europe, Laser, J/24, J/70 und weitere Bootsklassen, wobei der SVAOe den größten Anteil daran hat. Weiterhin werden über 10 Begleit- und Trainerboote unterhalten.

Alles in allem ergibt sich so auf den ersten Blick der Eindruck der Förderfähigkeit des AKJS und seiner Anlage; dem Bezirk Altona, sowie der Politik könnte viel daran liegen, diese wunderbare Arbeit als erhaltenswert zu erachten. Wo also liegt das Problem, dass wir in die neuen Planungen nicht eingebunden wurden?

Zum einen scheint die bereits erwähnte Vereinsstruktur ein Problem zu sein, da wir drei großen Vereine im Gegensatz zum Konstrukt der Jollenhafengemeinschaft Alsterufer keine Mitglieder im AKJS sind. Ein Beitritt der Vereine zum AKJS scheint auch nicht gewünscht zu sein, denn seit 2022 wird darüber diskutiert, aber zu einer entsprechenden Änderung der Satzung ist es bis jetzt nicht gekommen, da sich einzelne Mitglieder des AKJS dagegen positionieren. Zum anderen ist der AKJS weder Mitglied im DSV noch im Hamburger Segel-Verband, obwohl dies bereits bei der Gründung angestrebt wurde. Was kann den AKJS-Vorstand in den letzten 30 Jahren davon abgehalten haben, den Verbänden beizutreten? Leider wurde nach jetzigem Stand ebenso versäumt, Mitglied im Hamburger Sportbund zu werden, obwohl zumindest das in diesem Jahr auf der Hauptversammlung beschlossen wurde. Damit scheint sich in der Allgemeinheit der vom Infocenter der Science City verbreitete

Eindruck festgesetzt zu haben, dass es sich bei dem AKJS um einen Verein mit 11 Privatpersonen als Mitgliedern handelt, die einen kleinen Bootschuppen betreiben. So hat weder der AKJS ein Druckmittel bei Politik und Behörden noch wir als Verein. Denn da wir kein Mitglied im AKJS sind, können wir wenig ausrichten, da nicht wir den Pachtvertrag mit dem Bezirk geschlossen haben. Übrigens scheint dieser Pachtvertrag mit dem Bezirk Altona momentan verschollen, was auch nicht gerade hilfreich ist. Ich habe mit Politikern des Bezirks Kontakt aufgenommen, aber aus den genannten Gründen konnte ich nicht viel ausrichten; es liegt in den Händen des AKJS-Vorstands. Als letzter Punkt kommt hinzu, dass die Planung in diesem Fall nicht beim Bezirk Altona liegt, sondern ein Projekt der Stadt Hamburg ist, was den Dialog erheblich erschwert.

Wir müssen uns nun Gedanken machen, wie wir entweder den AKJS retten oder uns um ein eigenes Grundstück im Bezirk bemühen können. Wir setzen uns im Vorstand des SVAOe schon länger mit der Problematik auseinander und seit September ist klar, dass wir bis zum Baubeginn 2027/28 eine Lösung brauchen. Ich habe den ersten Vorsitzenden des AKJS zu der bisherigen Kommunikation mit der Science City befragt und um Vorstellung von Maßnahmen gebeten, die uns ermöglichen würden, das Grundstück zu behalten. Seiner Aussage nach gibt es aktuell keinen zeitlichen Druck, denn laut der Stadtentwicklungsbehörde müssten wir erst zum Jahr 2034 „wegziehen“ und ein Mitarbeiter würde sich um eine Ausgleichsfläche bemühen. Einen schriftlichen Beleg haben wir dazu aber nicht; stattdessen ist klar, dass wir bei einer Kündigung das Grundstück innerhalb von 12 Monaten samt der Hallen räumen müssten.

Ich selbst werde versuchen, darauf hinzuwirken, dass unser Anliegen bei einer der Bezirksversammlungen Altona vorgetragen wird, in der Hoffnung, auf uns aufmerksam zu machen und uns wieder in die Planungen miteinzubeziehen. Möglich wäre auch ein Umzug mit den Hallen innerhalb der Quartiere. Wir sind für jede Unterstützung und Idee bezüglich des Schulgartens dankbar und halten euch bei Neuigkeiten auf dem Laufenden.

Mitgliederversammlung am 15. Oktober

EIN AUSFLUG IN DIE BARENTSSEE

CKB/GAN/Astrid Rampendahl ■ Am 15. Oktober traf man sich zur ersten Mitgliederversammlung nach der langen Sommerpause; sie war mit 43 Mitgliedern gut besucht – Sabine hinter dem Bartresen hatte mehr Schnitten als sonst geschmiert und musste noch „nachschnieren“. Stephan Lunau eröffnete um 19:30 Uhr. Er stellte zunächst die neue FSJ-lerin Fleur Sietas vor, ein „Eigengewächs“ aus der Jugendabteilung



Astrid Rampendahl berichtet über Spitzbergen



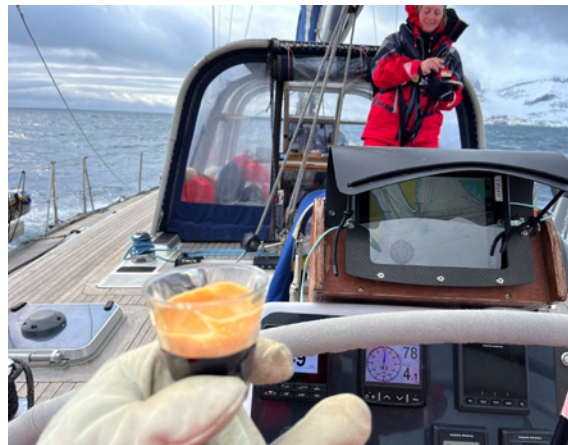
Arktische Wolkenformationen

mit Jollen- und Kuttererfahrung, die somit die Vereinsstrukturen schon gut kennt und nahtlos mit ihren neuen Aufgaben beginnen kann. Fleur erzählte ein wenig von ihren Segelerlebnissen im SVAOe und versprach, sich mit einem Beitrag in den Vereinsnachrichten allen Mitgliedern vorzustellen. Nach einem herzlichen Willkommens-Beifall übergab Stephan das Mikrofon an Astrid Rampendahl.

Astrid hatte Marlies Schaper einmal gesprochen, über ihre Erlebnisse „aus dem Eis“ zu berichten, und das wollte sie heute in die Tat umsetzen. Sie berichtete mit vielen schönen Fotos und ein paar kleinen Videos von ihrer Segelreise über die Barentssee von Longyearbyen auf Spitzbergen nach Tromsø, Nordnorwegen. Spitzbergen, auf Norwegisch Svalbard, steht seit dem Ende des Ersten Weltkriegs unter dem Spitzbergen-Vertrag, nach welchem die Insel entmilitarisiert ist, aber ansonsten von allen ca. 50 Unterzeichnerstaaten genutzt werden darf, wobei Norwegen die Insel verwaltet. Jedes Anlaufen bedarf einer Genehmigung durch die norwegischen Behörden – neue Regelungen ab 2025 dürften die touristischen Möglichkeiten weiter einschränken. Longyearbyen liegt am tief

von Westen in die Insel eingeschnittenen Isfjord und ist zu einer kleinen Stadt von ca. 1700 Einwohnern herangewachsen, wovon die meisten Wissenschaftler aus unterschiedlichen Nationen sind. Der frühere Kohleabbau ist stark zurückgefahren worden, wird bald nur noch von den Russen in Barentsburg betrieben.

Spitzbergen sei ein Traumziel von ihr gewesen, erzählte Astrid, seit sie das Glück hatte, mit Arved Fuchs auf der „Dagmar Aaen“ gesegelt zu sein, mal nach Grönland, mal nach Murmansk, auch als verantwortliche Steuerfrau. Als ein Skipper einen/e Mitsegler/in ab Spitzbergen suchte und sich umhörte, fiel ihr Name. Er rief sie an, sie schickte ihre Unterlagen, Zertifikate des BSH und Zeugnisse, darunter auch von Arved Fuchs, und zwei Tage später hieß es „Welcome on board“. Im Juni 2023 flog sie nach Longyearbyen. Von der französischen Crew, von Skipper Xavier David und den beiden weiteren Crew-Mitgliedern Armand Bergeron und Carolin Bourdin wurde sie herzlich auf der CNB 76 „Leatsa“ begrüßt und in die Crew aufgenommen.



Cockpit-Navigation und „Bubble“



Tromsø

„Leatsa“ ist eine kuttergetakelte Alu-Yacht unter französischer Flagge, 76 Fuß lang, 6 m breit, der Mast 29 m hoch und mit Backstagen, mit einem Tiefgang von 3,50 m. Vor über drei Jahren wurde die Yacht für die Polarregion umgebaut, erhielt u.a. eine Heizung und eine Glas-Aluminiumkonstruktion über dem Haupt-Niedergang, die „Bubble“, die es erlaubt, beim Wachgang wettergeschützt an Deck zu sein,



„Leatsa“ in Tromsø

ohne zu frieren. Ein Blick in den Maschinenraum zeigt einen großen, blitzsauberen Motor. Im Inneren geht es luxuriös zu: vom großen Salon mit Sofaecke und Essecke, mit integriertem Navigationszentrum und Pantry, und mit 360° umlaufendem Fensterband, geht es zu den Schlafkammern mit bequemen Doppelbetten und dahinter richtigem Bad. Normalerweise ist die Yacht mit zahlenden Gästen unterwegs, was für die Crew anstrengend ist, da die Mitsegler für ihr Kojenchartergeld nicht nur viel erwarten, sondern auch viel erhalten. Das Ende der Kojencharter auf Spitzbergen wurde dementsprechend gefeiert. Nun ging es um einen Überführungstörn, und solche reinen Seetörns in den hohen Breiten werden lieber ohne zahlende Gäste gesegelt. Umgangssprache war Französisch, gekocht wurde auch Französisch, also hervorragend.

Nur für Segelanweisungen bat Astrid um englische Sprache, um sicher zu sein, alles richtig zu verstehen. Zur Vorbereitung des Segelns gab es eine sehr sorgfältige Sicherheitseinweisung. Hinsichtlich des Trainings zum „Verlassen des Schiffes“ interessierte sich der Skipper genau für das, was Astrid unter dem Überlebensanzug trug: Fleece – Polarfleece? Gut. Und darunter: Mittellayer, Unterlayer? Gut. Und darunter: Unterwäsche? Aus Wolle? Aus Merino? Gut. Und die Socken? Und was ist in der Jackentasche: Ein Messer zum Kappen von Leinen? Gut. Und in der anderen Tasche: Nichts? Da sollten in wasserfester Verpackung Handy und Kreditkarte stecken! Und bei den Wachen waren selbstverständlich Rettungswesten zu tragen, auch wenn man nur im Cockpit blieb. Gut ausgerüstet, und sich meistens in der Bubble aufhaltend, von wo aus die Yacht mit Autopilot gesteuert werden konnte, waren die Wachen gut zu überstehen.

Allerdings war es auch „sommerlich warm“ mit Tagestemperaturen von +6,7°C.

Im Hafen von Longyearbyen war früher auch das kleine Forschungsschiff „Ulla Rinman“ stationiert. Es handelt sich dabei um einen um- und ausgebauten ehemaligen SAR-Rettungskreuzer, ein kleines, wendiges, wenig kostenintensives Schiff, das in der Polarregion für Forschungszwecke und Filmaufnahmen für kleine Gruppen gechartert werden kann. Astrid kannte den Skipper der „Ulla Rinman“ und nahm nach der Reise in Hamburg Kontakt zum Geologischen Institut im Geomatikum-Hochhaus in Hamburg auf, zu der dort arbeitenden Geologin Louisa Kanzler, die letztes Jahr an Bord der „Ulla Rinman“ war. Sie sammelte bei ihrer Forschungsreise Gesteinsproben aus Svalbard. Manche der Exponate sind 60–400 Millionen Jahre alt. Interessant ist nicht nur die Zusammensetzung der Steine, sondern

auch ein versteinerter schwärzlicher Bewuchs und fossile Abdrücke, die Rückschlüsse auf die damalige Pflanzenwelt zulassen. Es handelte sich um tropische Pflanzen, denn es war damals sehr viel wärmer als heute auf Spitzbergen, das als Teil des Superkontinents Rodinia auch auf einer anderen Breite lag als heute. Louisa Kanzler lieh Astrid Gesteins-Exponate aus Svalbard und sandte ihr ein Drohnen-Video der Inselgruppe. Astrid nahm das in ihren Vortrag auf, um die Forschung, die auf Svalbard stattfindet, und die Atmosphäre dort zu zeigen. Dafür einen herzlichen Dank!

Auf dem Törn der „Leatsa“ wurde gesegelt, wann immer es ging. Bei ihrer ersten Wache bat Astrid noch um Unterstützung, die sie ohne Weiteres erhielt – danach übernahm sie ihre Wachen allein. Astrid zeigte uns die Bilder der vorbeigleitenden Landschaft aus blauem Meer, graubraunen Bergen, weißem Schnee und bläulichen



FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN

So **EINFACH**
IST DAS!

firmenich-yacht.de



Abschied von der Crew

Gletschern, die von der Sonne und teils bizarren Wolken in immer wieder wechselndes Licht getaucht wurden. „Spitze Berge“ gab es übrigens kaum, alles eher runde Kuppen. Einmal begleiteten Delphine das Boot. Im Westen vom Isfjord ankerte „Leatsa“ nahe an einem Gletscher, um auf das richtige Zeitfenster für die Überfahrt zu warten.



*Spitzbergen-Stein mit Pflanzenversteinerungen
(Fotos Astrid Rampendahl)*

Für die Überfahrt über die Barentssee war die Wetterprognose schlecht. Aber die Ruhe und Gelassenheit von Skipper und Crew gab auch Astrid Vertrauen. Sie banden das zweite Reff ein (musste übrigens händisch gemacht werden, wozu ein Mannschaftsmitglied auf mehreren Klapptufen am Mast hochklettern musste, um die entsprechende Reffkausch einzuhaken) und setzten die kleine Fock. Es war dann wirklich zunächst recht stürmisch, Wind bis 44 kn, dazu Schneefall, aber das Schiff lief wunderbar, sie kamen schnell voran. Auf der Höhe der Bäreninsel flaute der Wind so weit ab, dass Motorunterstützung erforderlich wurde, von der häufig um die Insel auftretenden steilen Kabbelsee war nichts zu spüren. Aber die Ansteuerung an Norwegen war wieder unter Segeln möglich. Welch gutes Gefühl, als die ersten grünen, von Flechten, Moosen und niedrigem Gestrüpp bewachsenen Berge wieder auftauchten! Die 600-sm-weite Überfahrt hatte vier Tage gedauert.

Das Ziel Tromsø, eine hübsche, typisch norwegische Stadt, das „Tor zur Arktis“, liegt auf der Insel Tromsøya im Grøtsund. Lange Brücken führen vom Festland auf die Insel und weiter auf die Nachbarinsel Kvaløya. Es blieb ein wenig Zeit zum Sightseeing, z.B., um mit der Fjellheisen Bergbahn auf den Berg über der Stadt zu fahren und die wunderbare Aussicht zu genießen. Dann kam der Abschied von der Crew, der schwerfiel, und Astrid reiste nach Hause zurück.

Astrid trug ihre Reiseeindrücke locker, lebhaft und mit viel Charme vor. Herzlicher Applaus und viele Fragen und Gespräche danach. Die nächste Mitgliederversammlung soll einem Bericht von Jens Holscher zum „Team Malizia“ und Boris Herrmann gewidmet sein. Hoffentlich stellt sich Sabine auf große Schnittchen-Nachfrage ein!

21. bis 22. September 2024

ABSEGELN NACH GLÜCKSTADT

Von Birgit und Hermann Güldener ■ Was waren das für Rahmenbedingungen! Strahlender Sonnenschein bei 24°C, moderater Wind aus Süd-Ost, passende Tide. Mehr geht nun wirklich nicht. Das dachten sich wohl auch andere Segler. Selten haben wir den Hafen so voll erlebt. Wir kamen schon am Freitag gegen Mittag an und bekamen einen letzten „päckchenfreien“ Platz am Steg. Am Sonabend schien der Hafen schier zu plat-



Der Glückstädter Hafen

zen. 3er-Päckchen waren eher selten, 4er- oder 5er-Päckchen waren Standard; der Hafenmeister strahlte.

Folgende SVAOe-Boote waren dabei: „Luisse“, „Aeolus“, „Azurra“, „Eule“, „Havkarlen“, „Maren“, „Schwalbe“, „Sirkka“, und „Tomte Tummetott“. Ein jeder war froh, irgendwo festmachen zu können. Danach dösten die einen an Deck, die anderen klönten und wieder andere gingen zum Eisessen in die Stadt.

Um 18:00 Uhr trafen sich alle im Ratskeller zum Essen. Viele von uns hatten sich für das Matjes-Sauerfleisch-Büfett mit Bratkartoffeln



Willkommens-Treff



Matjes und Sauerfleisch



*Vergnügte Stimmung
(Fotos Birgit und Hermann Güldener)*

entschieden, andere haben à la carte gegessen. Gegen Abend löste sich die Gesellschaft allmählich auf, um auf dem einen oder anderen Boot weiterzufeiern.

Dank der Tide (Niedrigwasser war gegen 13:30 Uhr) konnte ein jeder ausschlagen, um dann bei schönstem Sonnenschein mit auflaufendem Wasser nach Hause zu segeln.

Fazit: Ein schöneres Absegeln kann es nicht geben, die Bedingungen waren top! Freuen wir uns auf die nächste Saison 2025!

Die SVAOe Altjunioren beschäftigen sich mit der Natur

BESUCH DES BOTANISCHEN „LOKI-SCHMIDT“ GARTENS

Von Peter Kaphammel ■ Am 17.09.2024, morgens um 10:00 Uhr, besuchten 20 SVAOe-Altjunioren den Botanischen Garten oder auch „Loki-Schmidt-Garten“ in Hamburg-Klein Flottbek. Geführt wurden wir von dem dort tätigen, fachkundigen Mitarbeiter Philipp Bornemann, der



Philipp Bornemann, unser Führer durch den Park



Schönheiten des Parks

uns am Haupteingang empfing. Er ist Gärtner-Meister, Abteilungsleiter für einen Sektor des Gartens und er ist auch für die Bewässerung des Geländes zuständig. Die Bewässerung erfolgt teilweise durch das Flüsschen Flottbek mit Mündung in die Elbe. Philipp Bornemann ist außerdem SVAOe-er und erklärte sich sehr gerne bereit, uns durch diese wunderschöne, vielfältige Parknatur zu führen.

Geschichtliches. Der Botanische Garten Hamburg wurde bereits 1821 gegründet, befand sich allerdings 150 Jahre lang bei den Wallanlagen am Dammtor (heute „Planten und Blomen“). 1973 wurde in Vorbereitung der Internationalen Gartenbauausstellung beschlossen, den Park nach Klein-Flottbek zu verlegen. Lediglich das Tropengewächshaus verblieb in „Planten und Blomen“. 2012 wurde der Park zu Ehren seiner Förderin in „Loki-Schmidt-Garten“ umbenannt.

Gliederung und Gestaltung. Das 24 ha große Freigelände ist in drei Abteilungen unterteilt:

- Der Südbereich „Pflanze und Mensch“ bietet ein buntes Mosaik aus kleinen Themengärten, z.B. Bibel-, Nutz-, Duft-, Apotheker-, Gift- und Wüstengarten
- Der Zentralbereich „Pflanzensystem“ ist – u.a. mit einer „phylogenetischen Uhr“ – den

Verwandschaftsbeziehungen zwischen den Pflanzen gewidmet

- Der Nordbereich „Pflanzengeographie“ lädt zu einer Weltreise durch Amerika und Asien, durch alpines Hochgebirge und durch Wald, Heide und Moor ein

Ziemlich nahe am Eingang steht der blaue Kubus des „Loki-Schmidt-Museums“, das in seinem „gläsernen Magazin“ die Nutzung pflanzlicher Ressourcen aus aller Welt für Produkte, die uns täglich begegnen, zeigt. Die Geschichte dieses Museums ist eng mit dem Hafen und Handel verbunden. Das „Loki-Schmidt-Museum“ ist derzeit allerdings geschlossen und sollte bei einem späteren persönlichen Besuch angesehen werden

Bambushain. Nach diesen Vorbemerkungen spazierten wir zunächst zum Bambushain links



Die blauen Pyramiden ...



... sind Gewächshäuser



Bauerngarten (Fotos © Tomas Krause)

vom Eingang. Philipp sägte uns eine Bambus-Stange ab, zersägte diese und zeigte uns deren Aufbau. Die Tiefe der Wurzeln beträgt ca. 70 cm mit seitlichen Ausläufern, die Pflanze wächst bis zu 7 m pro Jahr, ihre Farbe ist grün oder braun, die Stange weist eine Wabenstruktur auf, wodurch die Halme sehr stabil sind. So werden sie in Fernost für den Gerüstbau bis in große Höhen eingesetzt. Die abgesägten Einzelstücke waren für uns Teilnehmer sehr interessant und wir durften sie mitnehmen. Einen Rat hatte Philipp für uns Laien: wir sollten aufpassen, dass sich der Bambus in unseren Gärten nicht zu sehr ausbreitet. Man sollte daher Bambussperren („Rhizom-sperren“), 70–100 cm breite Spezialfolien, senkrecht rund um die Pflanze in die Erde versenken.

Rundgang. Wir wanderten dann mit der Gruppe durch den langgestreckten Park, immer wieder unterbrochen durch Erläuterungen zu den zahlreichen Pflanzen, zu deren Anbau und zu den vielen Gebäuden.

Der zweistündige interessante Rundgang endete schließlich bei einem angedeuteten Pavillon, wo wir als Gruppe mit Philipp ein Fazit über den Rundgang zogen. Vollgestopft mit den vielen Einzelheiten, übermittelten wir Philipp ein herzliches Dankeschön für seine qualifizierte Führung. Unsere Gruppe zog dann erfüllt nach Hause.

REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE

ERSTE ELBE SUPER SAILING TOUR BEENDET

Webredaktion ■

Da hat Norbert Masch (Segel-Verein Wedel-Schulau) einen sehr schönen



Einfall gehabt, um die in den letzten Jahren auffällig geschrumpfte Teilnahme an den Regatten, die von den im Hamburger Yachthafen ansässigen Segel-Clubs auf der Unterelbe vor Wedel im Jahresverlauf veranstaltet werden, wieder anzufeuern.

Eine Gruppe aus den veranstaltenden Vereinen hat einen neuen Preis ins Leben gerufen, Björn Sandkamp verantwortet die Homepage und Dirk Selter erstellt die Auswertung für die „Elbe Super Sailing Tour (ESST)“. Es ist eine Jahreswertung über die Yardstick-Regatten auf den Gewässern der Unterelbe mit Start oder Ziel beim Hamburger Yachthafen. Die Punkte für den Cup können bei folgenden Regatten gewonnen werden: SCU Regatta, Glückstadtregatta (HSC, NRV), SVAOe Elbe Cup (SVAOe), Yachtfestival-Cup (SVWS), Pagensandregatta (SCOe), Senatspreis der Elbe (ASV/BSC), Elbe-Ausklang-Regatta (SVAOe). Bei allen Regatten wird ausschließlich das Gesamtergebnis aus allen Wettfahrten gewertet. Es findet keine Einzelwertung der einzelnen Wettfahrten statt und es gibt keine Gewichtung der Regatten.

Insgesamt nahmen an der Tour knapp 100 Boote teil. Dabei war der SVAOe außerordentlich erfolgreich: „Ballerina II“ mit Berend Beilken wurde Gesamtsieger der Elbe Super Sailing

Tour, außerdem Sieger der Yardstick-Gruppe 3. „Kalea“ mit Dirk Selter wurde Sieger der YS-Gruppe 2, „Fun“ mit Klaus Pollähn wurde Sieger der YS-Gruppe 4. Eine Preisverleihung findet am 21. Februar 2025 statt. Weitere Informationen auf der Homepage der ESST: <https://elbregatten.de/elbe-super-sailing-tour/>

Möge das Ziel der ESST, die Regattateilnahme auf der Unterelbe zu steigern, erfolgreich sein! Sponsoren sind dazu sehr hilfreich. Die Haspa ist schon dabei. Andere mögen folgen.



SVAOe Elbe-Ausklang Regatta 2024

PREISVERLEIHUNG BEIM GRÜNKOHLESSEN

CKB/MJB ■ Die vom SVAOe organisierte diesjährige Elbe-Ausklang-Regatta fand am 29. September 2024 bei spätsommerlichem Sonnenschein, aber nur wenig Wind statt. Das Team um Andreas Sasse an Land und auf dem Wasser hatte die Organisation der Regatta fest



Auf dem Weg zu Tonne 116

in bewährter Hand. Gestartet wurde vor der Westmole des Hamburger Yachthafens in Wedel in Peilung der dort aufgestellten Dreiecke. 22 Boote hatten gemeldet, darunter zehn SVAOe-Boote, eingeteilt in drei Yardstick-Gruppen und eine Gruppe für die Nordischen Folkeboote.

Die erste der beiden Wettfahrten wurde pünktlich um 12 Uhr angeschossen. Es ging zunächst elbabwärts bis zur Tonne 116, querab von Grünendeich, dann elbaufwärts zur Tonne HN 2 in der Hahnöfer Nebenelbe, dann um Tonne 119/HN 1 und zurück zur Ziellinie vor der Westmole. Die ersten Boote waren nach 1 ¼ Stunden zurück, die letzten nach 2 ¼ Stunden.

Die zweite Wettfahrt, gestartet um 14:30 Uhr, führte nur ein wenig elbabwärts bis zur Tonne 118, querab der Lühe-Mündung, dann elbaufwärts bis zur Tonne 123 querab von Willkomm Höft in Schulau und zurück zur Westmole. Die Windverhältnisse waren schwierig, so dass von den 21 gestarteten Booten nur sechs ins Ziel kamen. An der Tonne 118 hätte man die Bahn verkürzen können, jedoch war dort noch ausreichend Wind und man konnte nicht ahnen, dass wenig später der Wind für viele nicht mehr ausreichen würde, um gegen die einsetzende Ebbeströmung zur Tonne 123 zu gelangen. Pech für die Wettfahrtleitung und Teilnehmer! Hätte man die Wettfahrt abschießen müssen? Nein, denn als klar wurde, dass viele die Tonne 123 nicht mehr runden können, war das schnellste Boot bereits im Ziel.

Ein Teilnehmer, der nicht um die 123 herumgekommen war, kam zum Ziel und bepöbelte die Wettfahrtleitung. Glücklicherweise konnte der anwesende Schiedsrichter nicht alles verstehen, sonst hätte es vielleicht zu einer Einladung nach Regel 69 (Fehlverhalten) gereicht.



Passieren der Tonne 119

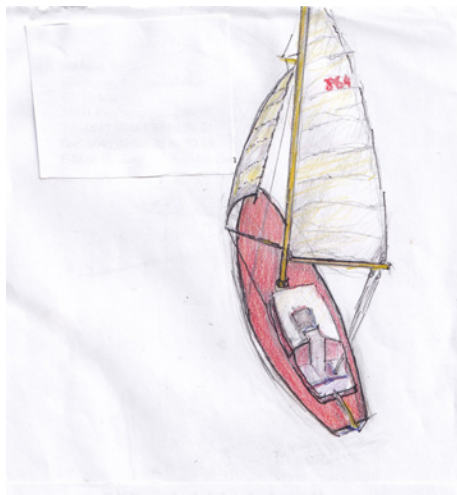


Zweite Wettfahrt, Wendetonne 118



SVAOe-Stander (Fotos © Kai Jancke)

Gesamtsieger war „Edelweiss“ (Segel-Club Oevelgönne) mit Steuermann Thomas Reinecke, auf den zweiten Platz segelte „fettes brett“ (Altländer Yachtclub) mit Steuermann Lars Christiansen und auf den dritten Platz das SVAOe-Boot „Pacemaker“ mit Steuermann Volker Riechers. Die Ergebnisse der Regatta zählen auch für die Wertung der Elbe Super Sailing Tour, die damit für 2024 ihr Ende fand. Die Preisverleihung wird im Rahmen des SVAOe-Herbstfestes (mit Grünkohlessen) am 29. November 2024 im SVAOe-Clubhaus stattfinden.



Folke segelt ausgebaut vorm Wind

PAGENSAND-REGATTA 2024

Vorbemerkung der Redaktion: Die diesjährige Pagensand-Regatta des Segel-Clubs Oevelgönne fand am 21. September auf der Elbe zwischen Hamburger Yachthafen und Tonne 85a vor Krautsand statt, inklusive dem „Aufzug“, einer Extrarunde zwischen Tonne 89 und Tonne 85a. Vgl. dazu ausführlich auch die Beiträge von Klaus Pollähn in den Nachrichten 4-24. Es siegte „Astarea“ mit Jörg-Michael Satz (Blankeneser Segel-Club). Bestes SVAOe-Boot war „Fun“ mit Klaus Pollähn auf dem vierten Platz. Hier folgen zwei Kommentare zur Pagensand-Regatta 2024.

Besser segeln 1 – Aber wie?

Von Götz-Anders Nietsch ■ Wer an Regatten teilnimmt, merkt schnell, dass man nicht immer alles richtig macht. Meistens zeigt sich: Andere sind schneller. Aber Frust, Ärger oder eine Never-Mind-Einstellung helfen nicht, denn Spaß macht Regattasegeln allemal, auch wenn man nicht siegt. Und dennoch: eine Selbstanalyse ist nützlich, um Fehler zu erkennen, insbesondere, um nachträglich aufzudecken, wo der Gegner davongezogen ist und aus welchem Grund. Das

ist bei Dreiecksregatten nicht unbedingt leicht, so schnell ändern sich die Situationen. Regatten mit langen Schenkeln sind meistens eindeutiger zu analysieren.

Die diesjährige Pagensand-Regatta bot dazu einen schönen Anlass. Nils Hansen, unser Freund aus der Segel-Vereinigung Niederelbe, zu diesem Zeitpunkt als Mannschaftsmitglied bei der Deutschen Meisterschaft der Folkeboote in Berlin, war so großzügig, sein eigenes Folke „Beluga“ Norbert Schlöböhms zu überlassen, um damit „Pagensand“ mitzusegeln. Dieser musste nur noch eine Mannschaft suchen und fand sie in Rainer Schoenrock („Mambo“) und mir. Bekanntlich sind wir nicht die Jüngsten und auch nicht mehr die Beweglichsten. Ich dachte, dass das bei den angesagten leichten Winden und den langen Bahnschenkeln nicht so ausschlaggebend sei. Geübt hatten wir vorher auch nicht, denn, so dachte ich weiter, die Handhabung eines so einfachen Bootes, dessen genialer Entwurf vor über 80 Jahren das Licht der Welt erblickte, könne sich nicht groß geändert haben, seit ich vor

30 Jahren mein eigenes verkauft hatte. Wie man sich täuschen kann.

Der Start vor der Westmole des Hamburger Yachthafens bei Nordost 3 und Ebbstrom schien problemlos, zumal die Wettfahrtleitung die 48 teilnehmenden Boote klugerweise in relativ kleine Felder geteilt hatte, die auch noch in größeren Zeitabständen starteten. Unser Grüppchen der Folkeboote („Fun“/Klaus Pollähn, „Beluga“/Norbert Schlöböh, „die Olle“/Dennis Allen) – in dieser Reihenfolge starteten sie und so gingen sie auch durchs Ziel – lag dicht beieinander, jedoch hatte „Fun“ am leeseitigen Ende der Linie etwa eine Bootslänge Vorsprung bei freiem Wasser und ungestörtem Wind, während wir weiter zu Luv zwischen Jugendwanderkuttern manövierten. Schon mal ein erster Fehler.

Auf dem langen raumen Gang ohne Tonnenmanöver nach Pagensand Nord zog „Fun“ weit davon. Dann schloss sich der „Aufzug“ an, ein zweimaliges „up’n down“ vor dem Ruthenstrom, bei dem „Fun“ gut in Sicht, aber deutlich voraus blieb. Es folgte der lange Zielschenkel, anfangs noch gegen Ebbstrom, folglich mit der Kielsohle dicht über den Schlick schrappend, bis die Flut und auffrischender Wind uns mit einigen Schlägen heimwärts brachten, wobei wir meinten, nicht zu viele Fehler gemacht zu haben. „Fun“ ging sechs Minuten vor uns durchs Ziel, was bei 5¼ Stunden Segelzeit 1,7% sind. Das scheint für Außenstehende wenig. Die Gewerkschaft der Lokführer würde darüber lachen. Für uns bedeutete das, dass wir in jeder gesegelten Stunde eine Minute herausholen, also besser hätten segeln müssen, und zwar nicht durch perfek-

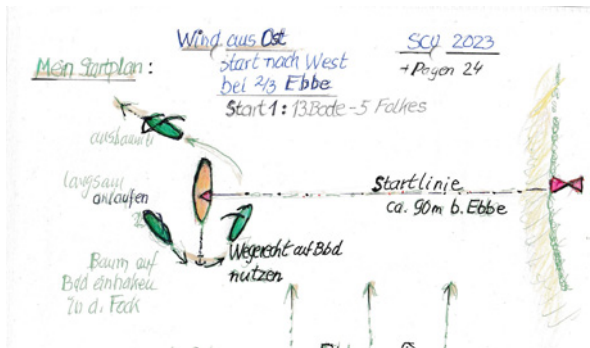
tere Gennaker-Manöver (hat ein Folkeboot nicht und wäre uns alten Herren auch schwergefallen) oder bessere Taktik (der Kurs war einfach), sondern schlicht durch mehr Fahrt durchs Wasser.

Eine Gelegenheit, noch dazu bei baugleichen Booten mit denselben Yardstick-Werten, zu vergleichen, was wir in dieser Hinsicht schlechter und was „Fun“ besser gemacht hat, bot sich an. Wir fragten Klaus Pollähn, Altmeister und Matador der Folkeboote auf der Elbe, wie er es angestellt hat, „Fun“ 1,7% schneller als „Beluga“ zu machen.

Besser segeln 2 – Meine Sicht auf die Pagensand-Regatta 2024

Von Klaus Pollähn ■ Zu dieser im Herbst gesegelten Elb- Regatta beschreibe ich hier etliche Aspekte, die ich während meiner Vorbereitung genauer in den Blick nahm, den einen z.T. länger bedachte, den anderen als gelöst betrachtete oder auch vertagte. In der Summe führten sie meine Crew zum gewünschten Erfolg. Es war meine 60. Pagensandregatta – an der Pinne eines Folkebootes.

Der **Start:** Im Folke sind wir immer der kleinste, langsamste Teilnehmer. Ein guter Startplan musste darum her, um uns gegen die Konkur-



Start bei Pagensand 2024



Pagensand – Illustration

renz in der eigenen Klasse zu behaupten und allen schnelleren Booten aus unserem Start möglichst aus dem Weg zu gehen. Der Plan befand sich als Zeichnung in meinem Bordbuch – er hatte schon zweimal gut funktioniert – zuletzt auf der SCU-Regatta im Frühjahr 2023. Dieser Plan kam ans Kajütschott (siehe Bild).

Unsere **Strategie** auf dem raumen Gang elb-abwärts: Ich bedachte zunächst die lange Etappe nach Krautsand. Wie bekomme ich nach dem Start freien Wind von achtern, um danach im tiefsten Fahrwasser, möglichst unbehelligt vom Feld, den besten Strom zu nutzen? Diesen optimalen Weg studierte ich ziemlich lange auf der Seekarte im Hause und prägte ihn mir genau ein. Die gewählte Strategie ließ sich auch einhalten, denn wir konnten uns von den Mitstartern leicht absetzen.

Lange blieb für mich die Frage ungelöst, ob wir uns wirklich so stark auf diesen ersten raum-

en Gang fokussieren sollten. Welches Segel würde uns dabei am besten helfen und sollten wir u.U. sogar einen Segelwechsel dafür in Betracht ziehen? Denn eine Lehre war noch zu ziehen: Auf der SCU-Regatta im Frühjahr hatten wir auf das falsche (d.h. das für den Windbereich zu tiefe) Vorsegel für die Kreuz gesetzt. „Beluga“ gewann. Frage: Wird diese kommende Wettfahrt am Ende auch an der Kreuz gewonnen oder doch nicht? Wieviel Vorsprung braucht man, um ihn über zwei Stunden Kreuz nach Hause auch zu halten? Ich blieb skeptisch, aber lange noch unentschieden bei der Empfehlung zum Vorsegel.

Ein anderer Gesichtspunkt beschäftigte mich daneben: Wie gut ist die **Balance** im Schiff – also, wohin mit den Gewichten? „Kartoffeln gehören in den Keller“. Aber wohin mit all dem restlichen Krempel? In die Bilge oder lieber in die Stegkiste? Der Wind sollte leicht bis moderat bleiben. Unsere Trimmlage: Da die Kielsohle vom Folke nicht parallel zur Wasserlinie verläuft, sondern nach achtern abfällt, wird der Wasserwiderstand erst geringer, wenn der Gewichtsschwerpunkt nach vorn verlegt wird – mir ganz wichtig vorm Wind. Wir haben zwei nicht benötigte Vorsegel einfach im Vorschiff liegen lassen – anstatt auf dem Steg.

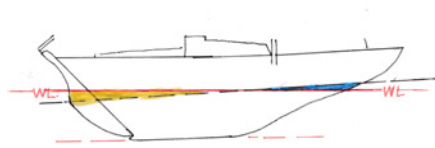
Meine **Crew** ist vermutlich die leichteste in der Szene. Sie bringt weniger als 200 kg auf die Waage – wir sollten eigentlich zu viert segeln. 200 kg im Vergleich zu 1.930 kg Bootsgewicht, das sind 3,8%. Aber an Bord spielen noch kleinere Beträge eine Rolle, der Anker mit 20 kg bleibt also im Keller. Aber meine Crew, ganz normal im Cockpit versammelt, drückt bereits den Spiegel unter die konstruierte Wasserlinie. Zwei Leute auf dem Vorschiff bringen das Heck wieder deutlich heraus- und verlängern dabei die Wasserlinie

nach vorn. Ich liebe diese Verschiebung der Balance auf dem raumen Gang, denn auch das Ruder wird so sensibler. Dann kann mich sogar jede mitlaufende Welle der Konkurrenz stören. Jedoch der Vorteil der leichtesten Crew war auf unserer Seite.

Der **Trimm**: Die Wanten auf „Fun“ sind in der Regel etwas loser als bei der Konkurrenz. Das hilft vorm Wind, wenn der Baum maximal gefiert ist und gegen das Want liegt.

Das Bild (S.22) zeigt, wie einfach der Segeltrimm vorm Wind aussieht; aber man beobachte die Wechselwirkung zwischen dem ausgebaumten Vorsegel (d.h. die abfließende Luft am Vorstag) und dem Groß: Der gewünschte Effekt ist nicht leicht zu kontrollieren, denn oft fehlen dafür genügend Kontrollfäden im Vorsegel.

Die **Segelgarderobe**. Für mich der wichtigste Baustein zum Erfolg ist seit Jahren die Optimierung von Segeln. Jeder kann sehen, dass meine Segel sich vom üblichen Standard unterscheiden, den die bekannten Büdelneiher wie North, Doyle, Clown, Quantum... in dieser Klasse gewöhnlich liefern. Entsprechend lange habe ich probiert,



*Wasserlage und Balance im Folke
(Zeichnungen Klaus Pollähn)*

deren übliche Profile in ihrer Form/Tiefe zu verändern, die ich für YS-Regatten für sinnvoll erachtete: Ein Vorsegel flacher für viel Wind, eins tiefer für weniger Wind. Ich brauchte nach diesen Selbstversuchen allerdings noch Jahre, um das Vertrauen von solchen Machern zu gewinnen, die meine Ideen richtig fanden und sie dann am PC in ein neues Produkt übersetzten, mit dem wir vielleicht mehr Aussicht auf Erfolg hätten. Die fertigen Segel machten mich in den meisten Fällen auch recht zuversichtlich; sie sind heute nützliche Bausteine zu unserem Erfolg. Mein heutiges Fazit: Ein einziges Vorsegel für alle Zwecke gibt es wohl nicht; also nimm zwei. Schöne besonders dein bestes Pferd im Stall. Mein ältestes Zugpferd ist jetzt 30 Jahre alt.



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

Die etwa **siebzehn Meilen** umfassende **Kreuz** – die in meinen Augen wohl entscheidende, zweite Hälfte dieser Wettfahrt – wurde unvermutet zur Sahne auf der Torte: drei bis vier Windstärken machten Front gegen die auflaufende Flut. Ich spürte den Druck: Vor uns lagen viele Kreuzschläge im engen Fahrwasser mit Schiffsverkehr. Das Boot jedoch trug die passende Garderobe für diese Verhältnisse. Das Steuern wurde nach mehr als vier Stunden sehr anstrengend für mich, weil Krämpfe in beiden Beinen drohten; aber ich hatte nicht die Absicht mich umzudrehen, um zu erkennen, ob die Verfolger uns näherkämen. Ich konnte die Situation aus den Gesichtern meiner Crew bisweilen klar genug ablesen: Gefahr schien nicht zu drohen.

Aus den beschriebenen Bruchstücken setzte sich unser Geschwindigkeits-Überschuss in einer Stunde Segelei zusammen, den GAN mit 1,7% errechnet hat. Dass die errechneten Yardstick-Wertungen zudem äußerst fair sind, zeigen die extrem engen Sekundenabstände in der Spitzengruppe: Den ersten und den zweiten Platz trennten nur eine Sekunde, den dritten und unseren vierten Platz nur drei Sekunden.

Schlussbetrachtung: Was war mit dem kürzesten Weg, war der kürzeste Weg auch der schnellste? Man sollte Peter Hauschildt fragen; er nahm den Weg hinter Schwarztönensand – bei Ebbe. Mit der H-Jolle war er im selben Start wie wir und unter Spinnaker noch in Sichtweite, aber entsprechend weit voraus. Für mich zählte mehr der schnellste Weg unter Berücksichtigung des Stroms und der Zugang zu unbehindertem Wind auf der Bahn.

Die 5. Classic-Week

SCHIFFE ALS AUGENWEIDE

Von Ulrich Körner ■ Das Programm der vom „Freundeskreis Klassische Yachten“ organisierten Classic-Week vom 15. bis 23. Juni 2024 verspricht ein einmaliges Ereignis. Ein Zusammentreffen klassischer Boote im dänischen Åbenrå und später in vier weiteren Häfen! So etwas geht natürlich nicht ohne uns. Mit dem schwarz-gelben Stander wurden gesehen: mein 5 KR „Fierboos“, 5 KR „Agena“ von Michael Thönnessen, 6 KR „Alamak“ von Joachim Zeher, Schoner „Bonito“ von Matthias („Zewa“) Glimm (mit Familie Lysewski als Mannschaft), Folkeboot „Juno“ von Jörg Zwirner, Folkeboot „Louise“ von Susanne Bodendieck und 6 KR „Vriborgh“ von Howe Ehlers. Mit insgesamt rund 200 Yachten und Jollen wird die Classic Week zum größten Segelereignis, das der bewundernswert gastfreundliche Hafen Åbenrå je kennengelernt hat. Ja, wohl das größte dieser Art in ganz Dänemark, so Bürgermeister Jacobsen in seiner Begrüßungsrede.

Sie sind aus allen Richtungen gekommen, wie wir individuell herangesegelt oder zuvor auf ver-



Wunderschöne Holzboote, wunderbar gepflegt



„Alamak“ von Joachim Zeiher (Fotos Ulrich Körner)

schiedenen Kursen der Nachtregatta „The Run“ gekommen. Oder sie haben eine lange Fahrt auf dem Trailer hinter sich, vom Berliner Revier, westfälischen Binnenseen, dem Voralpengebiet. Es ist alles dabei, von „12 bis 12“, also vom 12mR-Boliden bis zum 12-Fuß Dinghi. Große Hochseeyachten, mehrere Kreuzeryachten, KR-Boote, Schärenkreuzer, Spitzgatter und Folkeboote, Jollenkreuzer, Hansajollen, Piraten, Renn- und Wanderjollen. Der Wald von Holzmasten ein Augenschmaus der Extraklasse.

Am nächsten Tag, in der Dyvig, dem Naturhafen der Insel Als, ist die gesamte Steganlage am Hotel für uns geräumt. Es gibt einen Tag an Land mit Vorträgen und gemeinsamen Wanderungen. Dann zieht die Armada weiter, nach Hørup Hav, wo wir in den laufenden Betrieb des kleinen Hafens einfallen. Ohne jegliche Aufregung findet sich für alle ein guter Platz, auch anderentags am Ende der Regatta, die in die Flensburger Förde und zurück führt.

Auch in Kappeln ist der örtliche Segelclub Gastgeber. Im vollen Hafen, auf den Regattabahnen und an Land kulinarisch für über 500 Menschen. Wettfahrten draußen vor Schleimünde und drinnen zwischen Arnis und Lindaunis. Dazu kommt, wie immer in Kappeln auf einer Classic-

Week, ein Kulturprogramm mit Busreise in die Umgebung sowie Zeit zum Fachsimpeln im Toplicht-Zelt und ein Spleißkurs durch Jochen Gnass.

Zum fulminanten Finale reist das Geschwader nach Kiel ins „Millionärs-Becken“, das an diesem Tage (dank der „Aal-Regatta“ nach Eckernförde) frei ist. Wir hingegen nutzen den guten Wind und ein zur Abwechslung einmal schießfreies Gewässer vor Todendorf für die geplante Fahrt nach Fehmarn.

Wer wollte, konnte 10 ereignisreiche Tage inmitten wohlgepflegter Schönheiten und gleichgesinnter Menschen erleben. Auf dem Wasser, in den Häfen und den Festzelten.

41. Peter Gast Schifffahrtsregatta

BEGEISTERTE TEILNEHMENDE UND ORGANISATOREN

Vorbemerkung der Redaktion: Einige schöne klassische Segelschiffe, wie den Schoner „Samyrah“, die Yawls „Hera“ und „Peter von Seestrmühe“ und die Spreizgaffelketch „Senta“, konnte man auch am 24. August 2024 bei der 41. Auflage der Schifffahrtsregatta von Schleimünde nach Ærøskøbing bewundern. Sie starteten in einer eigenen Gruppe, neben modernen Regatta-Schiffen. Insgesamt hatten fast 120 Yachten gemeldet.

Peter Gast Schifffahrtsregatta GmbH/CKB ■ Die Peter Gast Schifffahrtsregatta ist zugleich ein sportliches Ereignis und ein wichtiger Treffpunkt für die maritime Branche, der den Austausch zwischen Experten und Branchenkennern fördert und dabei hilft, die Entwicklung der Branche voranzutreiben.

„Auch wenn es eine Spaßregatta ist, beschäftigt der Yardstickfaktor alle im Vorfeld enorm und



„Princess of Tides“ und „Senta“



SVAOe-Yacht „Diva“



Klassische Schmuckstücke

sobald das Startsignal ertönt, sind alle mit großem Ehrgeiz dabei“, sagt Alexander Holstein. „Je später die Yachten gestartet wurden, desto mehr mussten sie auf dem Weg ins Ziel kreuzen, so dass dieses Jahr auch die taktische Kompetenz der Teilnehmenden gefordert war.“ In der Gruppe der Klassiker gewann die „Peter von Seestermühle“ mit Skipper Christoph von Reibnitz, die für die Hammonia Reederei startete.

Drei SVAOe-Boote waren dabei, „Galahad“ mit Skipper Felix Goebel, „Diva“ mit Skipper Michael Thomsen, „Yella“ mit Skipper Heiko Zimmermann. Die Wettfahrtleitung wird traditionell aus den drei Vereinen Kieler Yacht-Club (KYC), Norddeutscher Regatta Verein (NRV) und Segel-Verein Altona-Oevelgönne (SVAOe) gebildet,

und so waren vom SVAOe Jan Keppler, Daniel Rüter, Birgit Müller-Petermann und Sebastian Naumann-Emme im Einsatz.

Vor der Preisverleihung freute man sich auf den gemeinsamen festlichen Gang durch Ærøskøbing, um sich so für die einmalige langjährige Gastfreundschaft der Kommune zu bedanken. „Es war perfekt“, fassen Christian und Dieter Gast, Geschäftsführer der Peter Gast Shipping, die 41. Auflage der Traditionsregatta zusammen. „Wir hatten sportliches Segeln mit zum Teil überraschenden Gewinnern und einen wunderbaren Sommerabend mit einer großen Party in Dänemark.“

Mehr Informationen unter <https://schiffahrts-regatta.de/>



Festlicher Zug durch Ærøskøbing
(Fotos © Hinrich Franck, Jens Meyer)

Typisch Elbregatta: Megafrachter durchkreuzt das Feld

WORAUF MÜSSEN SICH TEILNEHMER EINSTELLEN?

Von Klaus Pollähn ■ Eine typische Situation während einer Yardstick-Regatta auf der Elbe: Ein großer Containerfrachter kommt zügig auf: Mit etwa 12 Knoten wird er nacheinander die ganze Flotte überholen und dabei die Mitte des tiefsten Fahrwassers (15 Meter) beanspruchen. Von uns Teilnehmern wird entsprechende Vorsicht erwartet – gerade, weil wir im Race sind.

Welche Optionen bleiben mir da als Regattateilnehmer? Wie lässt sich bei früher Beobachtung der kommenden Entwicklung, guter Planung und entsprechender Reaktion die erwarteten Auswirkungen – bekannt als Windstau,

Abdeckung, Wellenbildung und Schraubenwasser – wenigstens teilweise ausschalten, verringern oder gar nutzen?

Bild 1 zeigt diese typische Situation – in unserem Fall eine Begegnung auf Höhe der Lühe-mündung. Hier muss der Frachter eine sukzessive Kursänderung um 38 Grad vornehmen, in Richtung auf die neuen Türme der Feuer-Leitlinie Wittenbergen/ Blankenese.

Welche Nachteile müssen die drei abgebildeten Teilnehmer – mir bekannt und teils aus meinem Start – jetzt in Kauf nehmen? Warum stehen sie überhaupt nördlich der Fahrwassermitte? Weil sie bereits die Ziellinie in Wedel im Blick haben – nur eine Meile voraus und direkt am Nordufer gelegen.

Das Bild zeigt ziemlich deutlich die bereits eintretende Auswirkung der über 30 m hohen

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



Aufkommender Frachter: Diese kleinsten Yachten aus dem Regattafeld wurden benachteiligt, weil sie ca. eine Meile vor dem Ziel in Wedel von dem Containerfrachter überlaufen wurden – während das Gros der Flotte bereits die Ziellinie überquert hatte. Das Mittel dagegen: Bei einem je nach Yardstick zeitlich versetzten Känguruh-Start würde eine solche Benachteiligung in der Schlussphase alle Yachten auf der Bahn gleichmäßig treffen.

Schiffswand. Der Wind kommt aus SSO und der Trimmer des Vorsegels auf dem Folkeboot links beobachtet, dass er zunächst günstiger kommt und noch etwas zulegt. Aber gleich danach ist er plötzlich – sichtbar bei den Konkurrenten in Luv – schon wie „ausgeknipst“. Dieser nervende Zustand wird knapp eine Minute lang andauern.

Wie lässt sich dieses „Windloch“ am besten überstehen? Nach meinen Erfahrungen ist es sinnvoll, möglichst den Kurs beizubeh-



Frachter hat passiert: Der Teilnehmer versucht jetzt, mit maximaler Fahrt unter Gennaker das Kielwasser im spitzen Winkel zu durchqueren. Die Strudelwirkung ist noch bis zur Position des Fotografen erkennbar.

halten, solange noch etwas Fahrt im Schiff bleibt.

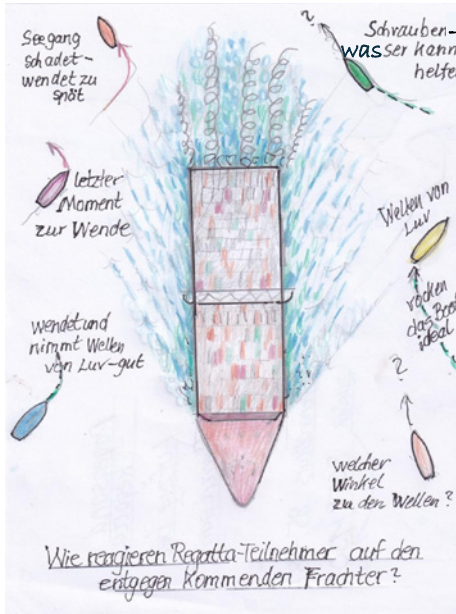
- Das Schlagen der Segel sollte man möglichst verhindern, auch wenn der Wind scheinbar direkt von vorne kommt; dafür das Großsegel z.B. knalldicht nehmen.

- Erahnen, wann der neue Wind einsetzen könnte (frühestens nach etwa 50 Sekunden), um dann so früh wie möglich auf ihn zuzusteuern.

- Gleichzeitig richtig darauf gefasst sein, wie stark der Schwall des Schraubenwassers strudelt und uns packt. Er lässt sich aber u.U. nutzen beim Queren, wenn er schräg auf den Bootsrumpf trifft (bes. bei einem Langkieler) und ihn gegen den Wind scheinbar rückwärts schiebt: Jedenfalls hilft das, die Segel schneller zu füllen und die Steuerfähigkeit etwas früher wieder herzustellen.

- Die augenblickliche Ausgangssituation für das rote Folkeboot „die Olle“, wo der Vorschoter die Entwicklung sehr aufmerksam trimmt und beobachtet, erscheint im Vergleich noch recht günstig, denn etliche, vorausliegende Boote werden ebenfalls, wenn auch etwas später, in das fahrende Windloch fallen. Also kann sich das Race womöglich auf dieser letzten, kurzen Etappe noch mal so richtig zuspitzen.

Diese kommende Gefahr haben etliche erfahrene Crews bereits vorweg bedacht, gespeist aus eigener Anschauung. Denn ihre wichtige Entscheidung ist bereits recht früh gefallen bei der Frage: Soll uns der Frachter in Luv oder in Lee passieren? Nun, ob man richtig oder falsch entschieden hat, das wird sich erst in der Endabrechnung zeigen. Bedenke dies: Der Frachter „Berlin Express“, beispielsweise, ist 400 Meter lang; wenn er mit 12 Knoten an dir vorbeifährt, dann braucht das Schiff ca. 70 Sekunden, um diese Strecke zu durchqueren. Eine lange völlig



Entgegenkommender Frachter: Übersicht über mögliche Strategien (Fotos und Zeichnungen Klaus Pollähn)

windlose Zeit, die ziemlich nervös macht: Wie schnell kann man sich davon erholen?

Dagegen kann ich aus eigener Erfahrung nicht richtig abschätzen, wie stark die Beeinträchtigung einer Yacht ausfällt, die sich entschließt, luvwärts des Frachters zu bleiben. Denn dessen fahrende Wand ist bis zu 40 Meter hoch – kann der Wind denn über das mächtige Hindernis ganz ohne Stau und Luftturbulenzen hinweggehen? Entsprechend braucht eine Yacht auch hier einen guten Abstand zum fahrenden Hindernis.

Schauen wir mal, wem meine Gedanken in der nächsten Y.S.-Regatta eine Hilfe sein können.

Ein ganz anderer Fall: Der Containerfrachter ist kein Überholer, sondern Entgegenkommer. Das ergibt eine neue, andersartige Situation, wenn die Regattaflotte einem Containerschiff im Hauptfahrwasser entgegenkreuzt. Denn diese Annäherung geschieht

meist noch schneller als erwartet: Darum sind hier Last-minute-Reaktionen einiger Teilnehmer häufiger zu erwarten. In der Regel aus taktischen Erwägungen, denn recht selten geht es hier um die erwartbaren Windstörungen; häufiger um die Frage, wie die starke Wellenbildung umgangen, und wo nötig pariert werden muss oder sogar genutzt werden kann. Sind Konkurrenten in der Nähe, die entsprechend taktieren werden, beobachtet man gespannt deren Schachzüge. Welchen Ausweg suchen sie aus der zugespitzten Situation? Dem Lotsen auf der Brücke des Frachters mag das manchmal nicht recht geheuer sein.

JUGEND

SVAOe Opti-Pokal 2024

BERICHT IM NDR-HAMBURG-JOURNAL

CKB ■ Am 28. September wurde der SVAOe Opti-Pokal auf der Außenalster ausgetragen. 90 Kinder, darunter auch fünf aus der Ukraine, hatten



SVAOe Opti-Pokal im Fernsehen (CKB)

gemeldet, die in drei Klassen (C2, C1, B, je nach Fortgeschrittenen-Status) starteten. Drei SVAOe-Kinder fuhren auf vordere Plätze: Bei den C1-Optis segelte John Jakob auf den ersten und Noé auf den dritten Platz, bei den C2-Optis erreichte Jonas den zweiten Platz. Doch Platzierung hin oder her, alle Kinder, von denen manche zum ersten Mal an einer Regatta teilnahmen, waren mit viel Spaß und Begeisterung bei der Sache, und das trotz Regens.

Das zeigte auch ein lebendiger Bericht des NDR-Hamburg-Journals:

<https://www.ardmediathek.de/video/hamburg-journal/opti-pokal-auf-der-alster/ndr/Y3JpZDovL25kci5kZS8zNWFIYThmMC03NGY5LTQ2MmMtYTM4OS00MzRkYjA1MzA3Njk>

Störtebeker Opti Cup 2024 vor Helgoland

DIE EINZIGE HOCHSEE-REGATTA FÜR OPTIMISTEN!



Vorbemerkung der Redaktion: Vom 3. bis 8. September wurde vor Helgoland der Störtebeker Opti Cup 2024 ausgetragen, organisiert vom Blankeneser Segel Club und vom Wassersportclub Helgoland. Fünf Opti-Kinder

aus dem SVAOe nahmen daran teil. Gestartet wurde in den Klassen Optimist A und Optimist B.

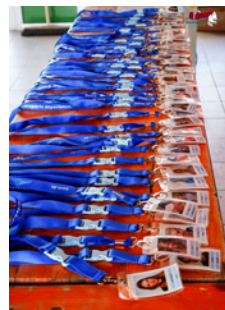
Von Elisa und Jola ■ Nachdem wir unsere Optis „Bootsmann“ und „Knut“ an der Alster in den gelben Hänger gepackt hatten, ging es für uns, Elisa und Jola, endlich los nach Cuxhaven! Während die Optis dort mitsamt dem Trailer auf einen Kümo verladen wurden, verbrachten wir die

Nacht in einem Hotel. Am nächsten Morgen sollte es dann mit der Fähre nach Helgoland gehen.

Auf der Fähre trafen wir sehr viele andere Opti-Kinder aus ganz Deutschland, mit denen wir während der Über-

fahrt Verstecken gespielt haben, sodass die 2½ Stunden ganz schnell um waren. Auf Helgoland konnten wir zugucken, wie die Optis entladen wurden. Das war spannend und hat ziemlich lange gedauert. Organisiert hat das alles Lama vom Blankeneser Segel-Club (BSC), den wir schon von einem Trainingslager am Oortkatensee kannten.

Abends wurde der Störtebeker Cup offiziell von Henning vom BSC und noch ein paar anderen eröffnet und wir haben alle zusammen gegrillt. Am nächsten Morgen mussten wir früh aufstehen und frühstückten gemeinsam. Danach wurden alle Optis ganz genau gecheckt: Haben alle Boote 2 Pützen mit 3 Litern Fassungsvermögen an Bord, hat jedes Boot eine Mastsicherung und eine 9 m lange Schleppleine mit Schwimmer und Karabiner dran? Anschließend wurden alle Optis auf den Strand geschoben und nach einem Signal segelten wir schließlich alle gleichzeitig los und wurden dabei von ganz vielen Motorbooten begleitet. Vorher mussten wir aber noch unseren Störtebeker-Ausweis abgeben. Auf dem war ein Foto von uns und unser Name darauf. Sobald man vom Wasser zurückkam, musste man ihn sofort wieder abholen, denn ansonsten hätte man uns als vermisst gemeldet und nach uns mit Helikoptern und Schiffen gesucht. Zum Glück ist das aber nicht passiert.



Badges für 90 Opti-Kinder



Vorbesprechung



Vorbereitungen



Regattabegleitung



Startschiff



Vor dem Wind



Voller Einsatz



Auf der Binnenreede



Versunken zwischen den Wellen



Ende der Regatta



Verpflegung der Seglerinnen und Segler ...



... an langen Picknicktischen



Verkündung der Ergebnisse



Party!



Am Strand der Düne ...



... Begegnung mit Kegelrobben



Auf dem Oberland: Basstölpel (Fotos © Christian Bееk)

Am ersten Regattatag war richtig viel Wind, so ungefähr 17–23 Knoten, und die Wellen waren 1,30 m hoch. Wenn man im Wellental war, war die Welle sogar höher als ein Opti (die Masthöhe ist 2,35m). Einigen Kindern wurde schlecht und sehr viele mussten in den Hafen geschleppt werden, weil die Bedingungen sehr hart waren. Manche Kinder haben sich sogar übergeben. Wir sind auch beide schon beim Raussegeln gekentert und ich (Elisa) bin nach kurzer Zeit zurück in den Hafen geschleppt worden, weil mir der Wind einfach viel zu stark war. Ich (Jola) liebe richtig viel Wind und mir hat es riesigen Spaß gemacht und ich fand, dass das der beste Tag von allen war.

Am späten Nachmittag waren wir dann noch im Schwimmbad – das war für uns Opti-Kinder umsonst, genau wie die Fähre zur Düne – und abends aßen wir wieder alle zusammen im Regattadorf.

Am zweiten Tag war dann genau das Gegenteil der Fall, nämlich fast kein Wind, nur so um die 5 Knoten. Trotzdem waren die Wellen aber noch hoch. Besonders schwierig war für uns auch, dass die Tide mitten in der zweiten Wettfahrt kippte. Es war sowieso schon recht schwer, mit der Strömung zu segeln, und als sich diese auch noch änderte, umso mehr. Aber dafür bin ich (Elisa) in der ersten Wettfahrt auf den 1. Platz gesegelt. Das war toll!

Am Nachmittag fuhrten wir mit einem Börtboot auf die Düne und haben superniedliche Robben gesehen. Wir sind auch einmal um die ganze Düne rum gelaufen – das war sehr schön!

Am dritten Wettfahrttag hatten wir 11–12 Knoten Wind, so ungefähr 60 cm Welle und herrlichen Sonnenschein. Das Wetter war wirklich mega-schön und es war richtig warm. Wir

hatten super Bedingungen auf dem Wasser und es machte total Spaß. Nachmittags waren wir dann sogar noch im Meer schwimmen, sind von der Kaimauer und einer Brücke ins Wasser gesprungen und haben sehr viel Eis gegessen, bevor am späten Nachmittag die Siegerehrung stattfand. Alle Kinder wurden aufgerufen und haben eine Medaille und einen Sachpreis bekommen. Das fanden wir richtig toll. Auf ganz vielen Regatten werden nämlich immer nur die ersten zehn oder so aufgerufen, was wir schade finden, weil sich doch alle immer anstrengen und ihr Bestes geben. Ich (Elisa) habe insgesamt den 20. Platz gemacht und ich (Jola) den 17. von 33 Kindern in der Gruppe B. Am Schluss wurde zur Erinnerung auch noch ein Foto von allen Kindern gemacht.

Abends gab es zum Abschluss eine mega Party mit allen Kindern und Erwachsenen und wir haben bis nachts um ein Uhr getanzt und zu „Aloah he“ gerudert, bis die Polizei (ja, wirklich!) kam, weil es so laut war. Das hat so einen Riesenspaß gemacht und war abgesehen vom Segeln das Allerbeste!

Am letzten Tag hatten wir noch Zeit, um einen Inselspaziergang zu machen, die lange Anna zu besichtigen, die Trottellummen zu sehen und ein Matjesbrötchen zu essen. Um 17 Uhr fuhrten wir mit der „Helgoland“ zurück nach Cuxhaven und von dort wieder nach Hause.

Helgoland war richtig, richtig toll und wir wollen im nächsten Jahr unbedingt wieder beim Störtebeker Cup mitmachen! Es hat super viel Spaß gemacht und es war ein Riesenerlebnis, auf hoher See zu segeln und um sich rum kein Land zu sehen. Das werden wir niemals vergessen! Wir hoffen, dass im nächsten Jahr noch viel mehr Kinder aus dem SVAOe dabei sein können!

Eckernförde-Wochenende 2024

ANREGUNGEN FÜR UMSTEIGER

Von Hans Körner ■ Am Wochenende vom 23. bis zum 25. August fand dieses Jahr wieder das Umsteigerwochenende in Eckernförde statt, wo den Jugendlichen, die aus ihren Bootsklassen herauswachsen, die Möglichkeit gegeben wurde, andere Segelangebote des Vereins kennenzulernen. Das Wochenende begann am 23. August



Albin Express „Scharhörn“



Kutter „Teufelsbrück“

um 16 Uhr am Clubhaus in Oevelgönne, und die Teilnehmer/innen und Betreuer/innen fuhren mit dem Vereinsbus zum Clubhaus in Eckernförde. Nach der Ankunft wurde das Begleitboot „Commander Finchen“ zu Wasser gelassen, und wir aßen gemeinsam zu Abend.

Am nächsten Morgen, nach der Ankunft der Albin Express „Scharhörn“ des Vereins, begann das Segeln und wir fuhren mit dem Jugendwandratter „Teufelsbrück“, zwei 420ern und dem Begleitboot aufs Wasser. Vormittags hatten wir gutes Wetter und stabile 4 Bft aus Südwest und nur in Böen knappe 5 Bft. Nachdem wir zum Mittagessen kurz wieder in den Hafen gefahren waren, wechselten wir die zwei 420er gegen die „Scharhörn“ und segelten mit den beiden Schiffen wieder auf der Eckernförder Bucht. Am Nachmittag nahm der Wind, mit in Böen guten 6 Bft, etwas zu und es gab gelegentliche leichte Regenschauer. Als der Nachmittag dann auch zu Ende ging, fuhren wir wieder in den Hafen und bereiteten die Schiffe auf den angesagten nächtlichen Sturm vor. Nachdem die Schiffe angemessen gesichert waren, wurde zusammen gegrillt und wir ließen den Abend entspannt ausklingen.

Ausgeschlafen und durch ein gemeinsames Frühstück gestärkt segelten wir am nächsten Morgen wieder los, ließen dabei allerdings die „Teufelsbrück“ im Hafen und segelten nur auf der „Scharhörn“ und den 420ern. Am Sonntag waren wieder ähnliche Bedingungen wie am Vortag, allerdings mussten wir leider am Mittag wieder den Hafen ansteuern, da wir uns auf die Heimreise nach Hamburg vorbereiten mussten. Also wurden die 420er und „Commander Finchen“ auf ihre Trailer verladen, während die Crews der „Teufelsbrück“ und der „Scharhörn“ einkaufen gingen, um sich auf die Rücküberfö-



420er Jolle (Fotos Hans Körner)

rung durch den NOK vorzubereiten. Nachdem alles abfahrbereit war, fuhr der Vereinsbus mit den Teilnehmer/innen, die nicht auf dem Wasserweg nach Hamburg zurückfahren, los. Wenig später, nach einem letzten Regenschauer stachen die Segelnden in See und so ging das Umsteiger-woche in Eckernförde zu Ende.

BERICHTIGUNG ZU NACHRICHTEN 5-2024

Aufmerksame Leser/innen haben es vielleicht bemerkt: Der Team-Cup der Optis fand nicht, wie es in der Vorbemerkung in der Druckausgabe der Nachrichten 6-24 fälschlich hieß, auf der Binnenalster, sondern auf der Außenalster statt. Die Redaktion bittet, das Versehen zu entschuldigen.



FAHRTENSEGELN

Sonne, Sturm und steile Berge

1.600 SM MIT DER SEGELYACHT „THYRA“

**30.06. bis 10.08.2024: Arnis – Helgoland
– Stavanger – Bergen – Fjaerland –
Skagen – Arnis**

Von Henrik H. und Thomas Lysewski ■ Am Anfang war es eine dieser Winter-Ideen: Eigner Henrik H. erwog den Plan, mit seiner schönen X46 Segelyacht „Thyra“ auf eigenem Kiel die norwegischen Fjorde zu erkunden. Im Stillen tat er das schon länger. Doch im Winter 2023 dachte er in netter Runde in Sundsacker (bei Arnis an der Schlei) plötzlich auch laut darüber nach ...

Am Ende stand im Sommer 2024 dann ein spektakulärer sechswöchiger Törn – mit wilden Stürmen, atemberaubenden Fjordpassagen, Fallwinden, Flauten und einer zu jeder Zeit begeisterten (Wechsel-)Crew.

Dabei war schon der Start beachtlich: Wollten Henrik H., Thomas Ly., Jule Ly., Kay D. und Hendrik B. von Arnis aus zunächst via Skagen nach Norden aufbrechen, machte ihnen eine stabile Westwind-Lage mal eben einen Strich durch den Törnplan. Also: andersherum. So ging's am 30. Juni in einem Rutsch und meist unter Motor in etwa 24 Stunden via Kiel, den NOK und die Elbe zunächst nach Helgoland. Ein Päckchen-Platz im Südhafen (an der „Germania VI“) war im Morgengrauen des 1. Juli erreicht.

Am 3. Juli sollte sich ein passendes, mehrtägiges Windfenster mit max. 28–34 kn aus West für die Passage nach Norden öffnen.

Nach zwei Hafentagen auf Helgoland, einer Geburtstagsfeier und der Ankunft von Martin Z. ging die Reise am 3. Juli bei 3–4 Bft aus West



Start von Helgoland aus



Queren einer Fährstrecke



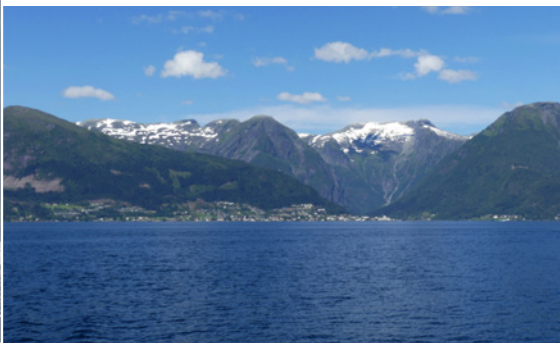
Reiseimpression



Angenehme Fahrt bei halbem Wind



Ankunft in Norwegen



Schneebedeckte Gipfel

weiter – Richtung Tananger (westlich von Stavanger). Die Windvorhersage entpuppte sich bald jedoch als wenig verlässlich. Bei westlichen Winden von mittlerweile 8–9 Bft (40–46 kn) und entsprechenden Wellenhöhen barg die Crew schon in der ersten Nacht das zunächst gereifte Großsegel und segelte mit gereifter Genua schwer rollend weiter gen Norden. Die Seekrankheit hatte den Wachplan zusammengestaucht; von ursprünglich sechs waren nur noch drei oder zeitweise vier Crewmitglieder einsetzbar. Und das bei unablässigem und heftigem Dauerregen. Salz- und Süßwasser buchstäblich überall. Die Bootsgeschwindigkeit hingegen war beachtlich: Mit Genua im dritten Reff standen immer noch 10–11,5 kn. auf der Logge der X46. Und als in der Sonnenaufgangswache plötzlich ein Schwarm Delphine das Boot für lange Zeit nordwärts begleitete, konnte auch der Skipper am Ruder schon wieder lachen.

Der herausfordernde Schlag ging nach gut 46 Stunden und 320 sm am 5. Juli in Tananger zu Ende – mit einem kleinen Marathon für die Bilgepumpe, ein paar kleineren Reparaturen – und viel Schlaf für die Crew.

Von da an hatte der Törn, den Henrik perfekt geplant hatte, ein ganz anderes Gesicht. Trotz einigen Regens in den kommenden Tagen schlug die herausragende Landschaft Norwegens die Crew sofort in ihren Bann. Von Tananger führte der Kurs via Haugesund in den Maurangerfjord. Dort wartete, wie so oft auf dieser Reise, in Sundal kein Hafen, keine Marina mit all ihren Booten und Regeln – sondern ein einsamer Steg. Gerade lang genug für die 46 ft. der „Thyra“. Und – wie stets in den Fjorden Norwegens – mit reichlich Wasser unter dem Kiel. Hier war die Crew dann, nicht zum letzten Mal auf der Reise, als

Wandermannschaft gefordert; ein beachtlicher Gletschersee war nur über Stock und Stein zu erreichen. Der Blick jedoch war jede Mühe wert.

Anschließend ging es mit wilden, teils schneebedeckten Berghängen an Back- und Steuerbord unter Motor weiter über den Hardangerfjord und den Bjørnafjord nach Bergen. Für Martin war die Reise hier planmäßig zu Ende. Von Bergen ging es weiter in den Sognefjord (spektakulärer kleiner Hafen am Eingang: Skjerjehamn) bis nach Flam, wo ein Teil der Mannschaft (Thomas, Jule und Kay) ausstiegen. Henrik und Hendrik machten in Flam Reinschiff – und freuten sich, dass einen Tag später Henriks Partnerin Annette P. zustieg.

Zu dritt erkundeten sie mit „Thyra“ den nördlichen Arm des Sognefjords, überquerten den 62. Breitengrad Nord und erreichten bei fantastischen Sommerwetter in Fjaerland den nördlichsten Punkt der Reise. Wieder lag X46 ganz für sich allein im kalten, aber faszinierend türkisfarbenen Gletscherwasser, das in der Sonne funkelte. Hierhin fahren nicht einmal mehr die gewaltigen Kreuzfahrtschiffe, die ansonsten in den Fjorden überall einmal anzutreffen sind und an Land nicht selten kurzzeitig nervige Rushhour-Gefühle hervorrufen. Die dreiköpfige Crew zeigte sich hier auch wieder wanderfest: Über fast 1.000 Höhenmeter stieg sie zum Jostedalbreen, dem größten Gletscher auf dem europäischen Festland, auf. Nach Abstieg und ein paar Tagen der Erholung ging es dann wieder südwärts zurück nach Bergen – zuweilen unter Segeln und auch schon einmal mit überraschend warmen Fallwinden von bis zu 25 kn. In Bergen endete die Reise für Annette; Henrik und Hendrik begrüßten Joachim als neues Crewmitglied und Thomas als alten Bekannten zurück an Bord. Von



Am-Wind-Kurs

Bergen ging es nach Stavanger, wo sich neben dem Besuch des norwegischen Ölmuseums ein wiederum sehr beeindruckender Abstecher in den Lysefjord mit dem bekannten Felsplateau Preikestolen anschloss.

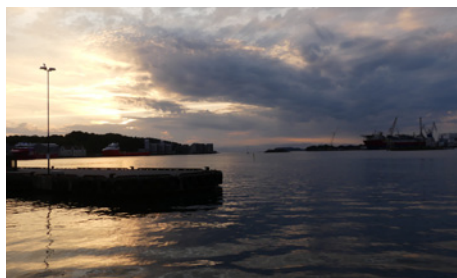
Vom 1. August an sollte es dann bei WNW 4–5 Bft, und in Böen 6 Bft, entspannt via Skagen nach Dänemark und später zurück in die Schlei gehen. Es kam wieder anders. Wind und Welle legten abermals kräftig zu, schon in der ersten Wache der Nacht standen bis zu 14 kn „wellenabwärts“ auf der Logge. Später frischte der Wind noch weiter auf – bei gerefftem Groß und gereffter Genua war die höchste gemessene Geschwindigkeit dann 17,8 kn. Fest eingepickt ging es für die Wachen durch Nacht. Am nächsten Mittag nach etwa 26 Stunden hartem Segeln schlief der Wind in der Höhe von Kristiansand dann jedoch ganz ein; unter Motor brummte „Thyra“ die restlichen rund 75 sm im Sonnenschein nach Skagen. Eine kleines Badefest im Skagerrak war da eine willkommene Abkühlung. Die Überfahrt von Stavanger nach Skagen stand am Ende mit 32 Stunden und 180 sm im Logbuch.

In Skagen musste sich die Crew wieder an volle Häfen und flache Fahrwasser gewöhnen; dafür war der Fisch in den Geschäften fast so gut wie in

Norwegen. Die Crew machte sich auf zur Nordspitze – allerdings zusammen mit mindestens einer „Aida“-Gesellschaft. Was der Schönheit des Ortes jedoch kaum Abbruch tat. Bei der Rückfahrt in Dänemark ließ es der Skipper langsam angehen; auf der traumhaften Insel Læsø war Zeit für einen ausgedehnten Zwischenstopp mit einer Radtour über die Insel und den Besuch historischer Bauten mit

ihren kuriosen Seetang-Dächern. In Grenå gab es dann den letzten Crew-Wechsel, als Rebekka, die Frau von Hendrik, zustieg. Zu fünft ging es dann über Tunø die Jütlandküste hinunter. Dass der Wind dann gern auch mal von vorn kam, schreckte nach dieser Reise noch weniger als sonst – bei Middelfart etwa segelte „Thyra“ bei SW 5–6 Bft und Strom beherzt in den Sund. Auch hier tollten noch einmal Tümmeler ums Boot.

Unter ordentlich Steam von noch einmal bis zu 40 kn ging es dann durch den kleinen Belt und mit einem Zwischenstopp in der Dyvig zügig nach Hause. Am 10. August war „Thyra“ nach fast 1.600 sm wieder in Arnis fest und brachte eine fröhliche Crew an Land, die diesen fantastischen Segelsommer kaum je vergessen wird. Mast- und Schotbruch!



Hafen (Fotos „Thyra“-Crew)

SEGLERGESCHICHTEN

Norwegen-Fahrt 1925

DER 55–60 QM-KREUZER
„MIA LISA“ UND „NORDWEST“

Vorbemerkung der Redaktion: Über die Feier des 100jährigen Bestehens der „Nordwest“, die noch dazu über fünf Generationen ununterbrochen im Familienbesitz war, vgl. den Bericht im Heft 5-2024 der Nachrichten. Zu Ehren dieser traditionsreichen und schnellen Segelyacht und ihres Erstbesitzers Johannes Schulz sowie des Fast-Schwesterschiffs „Mia Lisa“ und ihres Eigners, des Malers Johannes Holst (beide aus Altenwerder und beide SVAOe-Mitglieder) veröffentlichen wir hier in mehreren Fortsetzungen den noch heute sehr schön zu lesenden, amüsanten und erlebnisreichen Reisebericht von Johannes Schulz über die gemeinsame Reise 1925 von Altenwerder zum Geirangerfjord/ Norwegen und zurück. Dabei handelt es sich um einen Nachdruck des 1926 zuerst im Mitteilungsblatt des Hamburger Yacht Clubs (heute Hamburger Segel-Club) erschienenen Berichts, den Norbert Schlöbom nach einem Hinweis von Thomas Körner im Archiv des HSC fand und den wir mit freundlicher Genehmigung veröffentlichen dürfen. Ausdrucks- und Schreibweise sowie die plattdeutschen Wendungen wurden unverändert beibehalten

Von Johannes Schulz ■ Ersterer ein Eigenbau, letzterer ein Heidtmannscher Bau. Beide moderne Hochtakelung und ohne Hilfsmotor. Mannschaft der »Mia Lisa«: 1 Malersmann, seine bessere Hälfte als Primusköchin und ein grünbemützter Rudergänger; die des »Nordwest«: der »Skipper«, seine Frau, Tochter und Sohn.

»Wüllt wi düt Johr nich mol no Norwegen?« So lautete im letzten Winter der Vorschlag des Malers, der im Hauptberuf wütender Wettsegler



ist und nebenbei jede Wellenform und Wolkenbildung studiert. »Dor har'k ok woll Lust to«, meint sein Magger, »krieg mol din Atlas her, Jung!« Dieser holt seinen Schulatlas, sucht die »Spezialkarte« von Europa, und das Abschätzen der Entfernungen geht los. Als sie dann mit den früher zurückgelegten Strecken verglichen waren und festgestellt war, daß wir im günstigsten Falle bei Ferienschluß wieder zurück sein konnten, galt der Antrag als angenommen. Nun ging aber der Streit los, ob durch Ost- oder Nordsee. Der Maler, der grundsätzlich nur zwischen 11 und 4 Uhr schlafen kann, will die Ostsee vorziehen. Der Magger aber behauptet, nur durch die Nordsee können wir die nordischen Gletscher erreichen. Nicht schlafen dürfen wir, sondern segeln, segeln, segeln. Bemerkt werden muß allerdings, daß der Magger immer und in jeder Lage schlafen kann. Wenn es sein muß, hält er diese löbliche Beschäftigung 49 Stunden aus, so daß es meist auf die Frage nach ihm heißt: »He slopt all wedder«. Am



„Mia Lisa“ im Köhlbrand

1. Juli begannen die Ferien. Am letzten Tag wurden die Boote aufgesetzt und gereinigt, Proviant für vier Wochen, Kleider und Hüte für zwei Jahre reichend, verladen, um am **2. Juli** gegen 11 Uhr absegeln zu können. Doch mit des Geschickes Mächten ..., wie alljährlich, so auch diesmal: Wohl war die »Mia Lisa«-Mannschaft gegen 1 Uhr fertig, aber der Magger! Für den ist noch hurtig dieser und jener bereit, ihn aufzuhalten und wenn's auch bloß ein Südwestler wäre, der nicht aufzufinden ist. Jedenfalls wurde es 2 Uhr, als endlich der Magger, wohlausgerüstet mit seinem Südwestler – also als richtiggehender Käpt'n – von seinem Bootsmann an Bord (fob) geliefert wurde. Seine Mannschaft hatte unterdes stauen müssen und mußte auch jetzt noch stauen, um zu verhüten, daß Rotegrütze und Saueraale oder Bickbeerensuppe sich mit weißen Blusen paarten.

Der Malersmann, in leiser Ahnung der Unpünktlichkeit seines Maggers, war inzwischen schon abgesegelt, um das noch beim Segelmacher befindliche Großsegel des »Nordwest« in Empfang zu nehmen. Anscheinend war er ganz befriedigt, als wir gegen 3 Uhr in Finkenwärder einliefen, wenigstens schimpfte er nicht einmal – und das will etwas heißen! Denn er ist Schlimmeres gewohnt. Das Segel wurde also herübergereicht, »Mia Lisa« warf los und segelte ab. Nun hatte »Nordwest« aber einige Gäste an Bord, welche in Finkenwärder aussteigen wollten. Als diese glücklich ausgeschifft waren, fiel es der Köchin ein, daß sie noch etwas einkaufen müßte und lief noch schnell an Land. Da der Radioapparat noch in Ordnung gebracht werden mußte, paßte das Stillliegen auch ganz gut. Schließlich stellte sich die um unser Wohl bedachte Köchin wieder ein; es stellte sich heraus, daß sie nicht nur Räucherfische und andere schöne Sachen eingekauft, sondern gemeinsam mit den Gästen den Nachmittagskaffee eingenommen hatte. Jetzt endlich konnte die Reise vor sich gehen. »Mia Lisa« war natürlich schon aus Sicht, da wir schöne achterliche Brise hatten. Wir entdeckten sie dann vor der Lühe, wo sie sehnsüchtig auf uns wartete. Nun ging die Wettfahrt nach Norwegen los. Um 8 Uhr liefen wir in Glückstadt ein, um der Ruhe zu pflegen. Zurückgelegte Strecke 29 Sm, noch vor uns 1020 Sm.

Am **3. Juli** sollte es frühzeitig wieder ans Tagewerk gehen, aber wir hatten die Rechnung gemacht, ohne ans Pumpklosett des »Nordwest« zu denken. Da wir die eigentümliche Gewohnheit haben, vor dem Segelsetzen in diesem abgelegenen, verschwiegenen Raum unsere Andacht zu verrichten, wurde festgestellt, daß die Pumpe versagte. Auf unsern Notruf kam dann der

Meister eines Regierungsdampfers zu uns an Bord und versuchte, die widerspenstige Pumpe in Ordnung zu bringen, jedoch vergeblich. Nun ging er mit mir zu einer Maschinenwerkstatt. Der Meister sagte auch sofortiges Kommen zu. Endlich gegen 1 Uhr kam denn der Geselle und nahm die Pumpe auseinander, fand aber nichts, setzte sie wieder zusammen und, siehe, sie ging! Wir hatten inzwischen abgekocht und gegessen und gingen 2,15 Uhr unter Segel, und liefen 5,45 Uhr in Cuxhaven ein.

Am **4. Juli** 4,45 Uhr morgens nahmen wir mit einem weinenden und einem lachenden Auge Abschied von unserer Elbe, erreichten bei steifem Ostwind 1,20 Uhr Hörnum auf Sylt. Da wir hier kabbeliges Wasser hatten, beschlossen wir, um die Südspitze zu segeln. Als wir die Westküste hatten, warfen wir Anker, um abzufüttern. 6,45 Uhr setzten wir wieder Segel. Kaum hatten wir den Anker auf Deck, lief »Nordwest« gewohnheitshalber fest. Nun mußte »Mia Lisa«, welche noch flott war, uns abkrängen. Dann segelten wir längs der Insel, und da es schon dunkelte, ließen wir hinter List laufen, wo wir gegen 11 Uhr ankerten. Im ganzen zurückgelegte Strecke vom Heimathafen bis hier: 142 Sm. *Fortsetzung folgt*

AUS BEHÖRDEN UND VERBÄNDEN

Kurz berichtet

HILFE BEI HAFENMANÖVERN

Hafenmanöver können Weniger-Geübten den Schweiß auf die Stirn treiben. Da hilft eine App, die man für 4,99 € aus dem Apple- oder Google-App-Store herunterladen kann. Sie heißt „Port King Hafenmanöver“ und zeigt gut verständlich

verschiedene Strategien für Standardsituationen wie An-/Ablegen in Boxen oder längsseits oder mit Mooring. Auch Ankermanöver werden erläutert. Mehr Infos: <https://skipperfriends.de/>

VERSCHLICKUNG DER ELBE-SPORTHÄFEN

Eine kleine Anfrage der Bürgerschafts-CDU an den Senat der Freien und Hansestadt Hamburg, in der es um den Elbefonds, um die vom Elbefonds Begünstigten und die Höhe der Förderbeträge, das Ausmaß der Verschlickung und die Zukunft des Mühlenberger Lochs ging, wurde am 24. September vom Senat beantwortet. Neben den Statistiken zu den geförderten Häfen und den Förderbeträgen äußerte sich der Senat zurückhaltend zur Verschlickung und zu längerfristigen Konzepten, um die Funktionsfähigkeit der Sporthäfen zu erhalten. Die Antworten zum Mühlenberger Loch sind extrem ausweichend formuliert, mit anderen Worten: dort wird nichts unternommen werden. https://www.buergerschaft-hh.de/parldok/dokument/88490/stiftung_elbefonds_verschlickung_von_sportboothaefen_ii



Der Hamburger Segel-Verband und der Segler-Verband Schleswig-Holstein haben beim Yachtfestival vereinbart, im Kampf gegen die Verschlickung enger zusammen zu arbeiten. Sie schließen auch „gut gemachte Protestaktionen“ nicht aus, u.a. um Erfolgsgeschichten wie die der Blankeneser Seglerinnen Marla Bergmann und Hanna Wille bei den olympischen Spielen 2024 weiterhin möglich zu machen. <https://segelverband-hh.de/breitensport/hamburger-yachtfestival-2024/>



HISTORISCHES

Auch ein Jubiläum

100 JAHRE
SVAOE-NACHRICHTEN
1924–2024

Von Norbert Suxdorf ■ „Im April 1909 erschien das erste SVAOe-Jahrbuch 1905–1909. Es wird in den Segelsportzeitschriften sehr günstig besprochen“ – so heißt es in unserer Chronik zum hundertsten Jubiläum der (damals noch) Vereinigung. Aber nur einmal im Jahr berichten, was wichtig war für Segler an der Elbe? Doch es dauert noch ziemlich lange, bis man sich dazu entschließt, die Mitglieder aktuell zu informieren. Endlich ist es so weit. Im November 1924 erscheint die Nummer 1 der neuen Vereinszeitschrift: „Nachrichten-Blatt für die Mitglieder der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne.“ Auf der ersten Seite heißt es:

„An unsere Mitglieder! Unsere Vereinigung ist so umfangreich) geworden, ihre Interessen sind so vielseitig und mannigfaltig, dass die Monatsversammlungen allein nicht genügen, um den engen Zusammenhalt zu wahren, der für ein in unserm Sinn tüchtiges Auswirken und Weiterentwickeln des Elbsegelsports notwendig ist. Wir müssen einen Standort haben, von dem aus wir Ihnen über unsere Tätigkeit berichten und unsere Absichten und Pläne mitteilen können. Auch unsere auswärtigen Mitglieder, wir haben sie ja nicht nur in Deutschland, sollen in engster Verbindung bleiben mit dem Verein, mit ihren Freunden und ihrer Heimat. Deshalb will der Vorstand durch die Herausgabe eines monatlichen Nachrichtenblattes diese Lücken ausfüllen, Sie auf alles Wesentliche hinweisen und das segelsportlich Bemerkenswerte aus der Vereinigung festhalten.“*



Für die Schriftleitung zeichnen W. Erbrecht und W. Burmester verantwortlich. Wilhelm Burmester (1881–1973) gehörte zum Team der elf, die 1905 die SVAOe gründeten und ihn zum Vorsitzenden wählten. Er blieb es bis Ende 1906 und übernahm das Amt dann noch zweimal, 1919 und 1923. Der Pädagoge von Beruf war ein Navigationslehrer von hohen Graden. Legendär waren seine Fähigkeiten als Schiffsführer. 1961 wurde er zum Kommodore der SVAOe ernannt. Willy Erbrecht wurde 1907 Nachfolger von Wilhelm Burmester. Auch er hatte den Vorsitz zwei weitere Male inne, insgesamt 22 Jahre, war bis zu seinem frühen Tod 1931 Ehrenvorsitzender und außerdem der Haus- und Hofdichter sowie Chefgrafiker der Vereinigung. Im Hauptberuf Beamter bei der Reichsbahn schrieb Willy Erbrecht außer den ersten SVAOe-Jahrbüchern unzählige Lieder und Gedichte für die Feiern seines Vereins. Überdies war er ein begabter Zeichner, der viele Texte und Urkunden zu wahren Kunstwerken gestaltete.

Die erste Nachricht im neuen Blatt ist die Ankündigung der „Mitglieder-Versammlung am Freitag, 14. November, abends 8 1/2 Uhr im großen Vereinszimmer des Kaiserhofs, Altona, Bahnhofstrasse“. Auf der Tagesordnung stehen: „1. Mitgliederbewegung – 2. Verlesung der Niederschrift – 3. Anträge – 4. Verschiedenes.“

Unter „Allgemeine Mitteilungen“ auf der Seite 2 findet sich ein Hinweis auf ein Projekt, das nie realisiert wurde: „Auf der Oktoberversammlung kam der von mehreren Oevelgönner Mitgliedern gestellte Antrag, bei Verhandlungen mit dem Magistrat über einen Yachthafen vor Oevelgönne ein bodenständiges Oevelgönner Mitglied hinzuzuziehen, zur Besprechung. Wir kommen in der nächsten Monatsversammlung eingehend darauf zurück.“

Die Frage war nun, wer dieses „bodenständige Mitglied“ sein sollte. „Die Abstimmung ergab für Herrn Wienbeck 8 Stimmen, für Herrn Hauschild 102.“

Auf den nächsten Seiten dieser ersten Ausgabe wird ein „Kursus zum Schiffer auf Kleiner Fahrt“ angekündigt. Es folgen „Schiffahrts-Nachrichten“ – die Kennung der Leuchttonne B im Ostebank-Nordfahrwasser ist verändert worden –, Hinweise zur „Lichterführung“ sowie zum „Wegerecht“. Hier ist ein Schreiben von W. Burmester abgedruckt:

„Der Unterzeichnete gestattet sich, der Strom- und Hafenpolizei den folgenden Vorfall zur Kenntnis zu bringen in der Überzeugung, damit auf einen Übelstand hinzuweisen, der seit längerer Zeit besteht und nachgerade gemeingefährliche Formen annimmt.“ Burmester war mit seiner Segelyacht auf der Elbe unterhalb von Blankenese unterwegs, als ein Motor-Fruchtweg seiner Ausweichpflicht nicht nachkommt. „Es kam infolgedessen zu einem ziemlich heftigen Zusammenstoß, der lediglich durch das energische Auflaufen unserer-

seits, wodurch der Winkel günstiger wurde, ohne schwere Folgen blieb.“ Burmester hält die Führung dieser Fruchtschiffe durch „irgendeinen Bauern“ für unseemännisch und schreibt: „Es ist daher dringend notwendig, daß man behördlicherseits hier einmal nachgräbt, daß man den Lenkern dieser Schiffe – Führer oder gar Schiffer zu sagen wäre deplaziert – einmal auf die Finger sieht hinsichtlich ihrer seemännischen Eignung.“

Auf der Seite 5 beginnt ein ausführlicher Bericht über die „4. Wettfahrt der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne am 14. September“. Der nicht genannte Berichterstatter schreibt: „Einen glänzenden Abschluß fand die Elbsegelsaison mit der 4. Wettfahrt der S.V.A.Ö. am Sonntag. Von 57 gemeldeten Jachten starteten 55, ein ganz ausgezeichnetes Ergebnis, so daß die letzte Wettfahrt die größte der Saison wurde. Auf dem großen Begleitdampfer ‚Wasserboot 1‘ hatten sich über 200 Gäste eingefunden, darunter der Oberbürgermeister der Stadt Altona... Ein schöner Herbsttag trug zum Gelingen der hervorragenden segelsportlichen Veranstaltung bei.“ Sogar ein Filmteam aus Berlin war vor Ort. „Die leichte Brise frischte auf und ging über Süd nach Südsüdwest, so daß hinter Wittenbergen fast sämtliche Beisegel geborgen werden mußten und die Lühe schließlich scharf am Wind



erreicht wurde. *In rauschender Fahrt ging als erster Colibri nach 1 Stunde 16 Min. 33 Sek. durchs Ziel... Auf der Lühe erfolgte eine Erholungspause von fast 4 Stunden. Der große Saal des Herrn Cohrs konnte die Zahl der Gäste kaum fassen. Der 1. Vorsitzende der Segler, Herr W. Erbrecht begrüßte die festliche Versammlung in herzlichster Weise und gab einen Überblick zur Entwicklung der Seglervereinigung, die in den 19 Jahren ihres Bestehens sich von 3 Booten zu über 100 Jachten und von 11 Mitgliedern zu fast 500 entwickelt hatte.* "... Die Rückfahrt ging bei frischer südlicher Brise vor sich. *„Es war ein Bild von hohem sportlichen Reiz, die gesamte Flotte von 55 Jachten vor der Startlinie Vollzeug kreuzen zu sehen. Nach dem Startschuß ging alles hart am Wind in unabsehbarer Reihe auf die Reise. Als erster landete am Jachthafen Wiking mit 54 Min. 42 Sek. seinen wohlverdienten Sieg.“*

Es folgen die Ergebnisse sowie die Ehren- und Sonderpreise.

„Unser Absegeln“ fand am 27. und 28. September statt.

„Es war das erste Mal, daß der Segelausschuß mit Rücksicht auf die Tide das Absegeln auf zwei Tage gelegt hatte. Heute dürfen wir sagen, der Versuch ist glänzend gelungen, es war eine unserer schönsten Veranstaltungen.“ Als Verfasser zeichnet Willi Erbrecht. Der schreibt auch den nächsten Beitrag



„Unsere Vereinsjolle“. Die ist keine Erfolgsgeschichte, denn die Nachfrage ist flau. *„Im vorigen Jahre, – in der Inflationszeit – ließen wir die Jolle ganz aufliegen. In diesem wurde sie mit vielen Mitteln gründlich in Stand gesetzt und fahrbereit gemacht. Dreimal im ganzen Jahr ist sie von Mitgliedern verlangt und gesegelt worden. Solchen Luxus können wir uns nicht erlauben... Deshalb beschloß die letzte Septemberversammlung einstimmig, eine Umlage von Mk. 5.– aufzulegen mit der Bestimmung, daß die Vereinsjolle einem Mitgliede zu eigen übertragen werden soll.“* Sie soll verlost werden. Die erhaltene Quittung gilt als Los, die Ziehung soll „voraussichtlich auf der Sylvesterfeier“ stattfinden.

Die folgenden Seiten enthalten den Anfang der „Chronik der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne – Zusammengestellt von W. Erbrecht“ für die Jahre 1912–1924. *„12 Jahre Rückblick! 1912–14 Glänzende Jahre deutscher Tätigkeit auf allen Gebieten. Wohlhabenheit wachsend zum Reichtum, geistige und materielle Eroberung der Schätze der Erde, viel Licht, daneben auch viel Schatten. Dann 1914–18 vier Jahre gewaltigsten Kriegs, wie er noch nie die Welt erschütterte, Zusammenschluß und höchste Erhebung der Volkskraft zu ungeahnter Gewalt – danach gänzlicher Zusammenbruch und nun die sogenannten Friedensjahre 1919 bis 1924. Damit ging unsere Vereinsgeschichte.“*

Und schließlich „Auf Möwe II – von A. W. Burmester“. Am Tag nach der Arnisser Regatta verlassen „Albatross“ und „Möwe II“ die „gastliche Reede“ und kreuzen schleibwärts. Nachts ankert „Möwe“ zwischen Avernakø und Drejø. Weiter geht die Reise nach Svendborg, Christiansminde und Lohals; bis Kopenhagen und Kullen will man kommen. *„Mächtig schoben Wind und See uns voran. Der große Belt war bald*

überquert.“ In Nr. 2 soll die Fortsetzung des Berichtes folgen.

„Mitglieder bevorzugt bei Eurem Einkauf nachstehende Mitglieder und Firmen“ – steht unten auf der Seite 14 – danach sechs Seiten mit kleinen und größeren Anzeigen von Einzelhandelsgeschäften, Handwerkern, Restaurants, Maklern und weiteren Inserenten.

Die P. M. Pincon & Co. Hutfabrik am Neuen Wall empfiehlt sich mit der „Allein-Anfertigung und Verkauf des Mützen-Abzeichens der S.V.A.Oe.“ Und „sämtl. Bekleidung f. d. Segelsport“ bietet die Firma Brendler an, damals in der Admiralitätsstraße, heute gegenüber dem Hamburger Rathaus, und immer noch eine erste Adresse für Marinekleidung wie Colanis und kernige Troyer.

Noch ein Blick in die zweite Ausgabe unseres Nachrichtenblattes, vom Dezember 1924. Auf der ersten Seite die verstörende Headline „Das Ende des Elbsegelsports?“. Warum dies? Willy Erbrecht schreibt: *„Der Elbsegelsport ist plötzlich in seiner Existenz schwer bedroht. In Schifffahrtskreisen werden Änderungen des Seewegerechts erstrebt, die seinen Daseinsbedingungen in des Wortes schlimmster Bedeutung das Wasser abgraben wollen. Die erste Änderung will dem Segler das Wegerecht beschneiden und ihn allen Dampfern ausweichpflichtig machen. Was das in unserem oft schmalen Fahrwasser bei Flaute bedeutet, braucht keinem Segler aufgezeigt werden. Die zweite Änderung will ihn dann folgerecht dem Schleppzwang von der Lühe ab elbaufwärts unterwerfen... So wäre dann der ganze Segelbetrieb mit Booten, Jachten, Fischereifahrzeugen und Ewern, sofern sie keinen Motor besitzen, mit einem Schlag lahmgelegt, denn die Jachthäfen und Reeden liegen zu 90% im bedrohten Gebiet.“*



So schlimm ist es dann doch nicht gekommen. Wie gut.

„Der Oevelgönner Jachthafen“ – zu diesem in der ersten Ausgabe angesprochenen Thema schreibt Willy Erbrecht nun ausführlicher. *„Als vor einiger Zeit der Gedanke – mehr war es noch nicht – eines Ausbaus unserer Oevelgönner Jachtreede zu einem Jachthafen auftauchte, wurde von einigen unserer Mitglieder, die zugleich Oevelgönner Grundbesitzer sind, sofort dagegen Sturm gelaufen und in Gesprächen, Versammlungen und Zeitungen der Plan so hingestellt, als ob er geeignet wäre, die ganze landschaftliche Schönheit des Ortes zu verderben.“* Erbrecht weist zwar darauf hin, dass auch bei der Stadtverwaltung „bester Wille zur Erhaltung der landschaftlichen Schönheit unseres Elbufers vorhanden“ sei, aber auch, *„dass der Sport in Altona seitens der Stadtverwaltung die wärmste Unterstützung findet. Auch für unser Segeln war jetzt die Gelegenheit gekommen, hier eine Grundlage zu schaffen, auf der sich ein idealer Ausbau*

ermöglichen ließe“. Denn, so Erbrecht: *„Der Sport ist das Mittel – ganz allein – die Jugend tüchtig, widerstandsfähig und wagemutig zu machen“.*

So kann man es auch sehen. Der Oevelgöner Jachthafen wurde nie gebaut.

Zu Sylvester bringt Willy Erbrecht ein Gedicht, das beginnt: *„Still beigedreht liegt nun das alte Jahr. Fiert weg die Piek und macht den Anker klar.“* Eine Fortsetzung der SVAOe-Chronik und weitere fünf Seiten von W. Burmester über die Reise der „Möwe II“, endend in Laboe, füllen diese Ausgabe.

Eine der zahlreichen Anzeigen stellt fest: *„Musik-Apparate – Musik-Platten bilden das schönste Weihnachtsgeschenk“.* Es war einmal...

Wir werden verfolgen, was unser Nachrichtenblatt im Jubiläumsjahrgang 1925 bringt. Eins steht fest: Die SVAOe-Nachrichten – ob gedruckt oder online – tragen heute wie damals dazu bei, den engen Zusammenhalt unter den Mitgliedern zu wahren.

*) In der SVAOe-Chronik *„Ein Jahrhundert am Wind“* heißt es zum Jahr 1925: *„Die SVAOe zählt im Mai 420 Mitglieder. In der Jugendabteilung befinden sich 30 Schüler.“*

DIES UND DAS

Sonniges Hamburg Yachtfestival

EIN GROSSER ERFOLG

CKB/BG/HAP/GAN ■ Vom 6. bis 8. September 2024 fand zum zweiten Mal das Hamburg Yachtfestival im Hamburger Yachthafen in Wedel statt, organisiert u.a. von unserem Mitglied Heiko Zimmermann. Pünktlich am Freitag um 10:30 Uhr wurde das Festival von der Wedeler Bürgermeisterin Julia Fisauli mit einem Typhon angeblasen.

Bei strahlendem Wetter gab es zahlreiche Angebote, von Vorträgen zu Themen rund um den Wassersport wie Ozeanüberquerung im Paddelboot, Seekrankheit, Versicherungsschutz auf See, Arbeit der Seenotretter, über Vorführungen zum „Fädensegeln“, zum Sicherheitstraining und zur Seebergung, über Verkaufsstände für alle Arten Wassersportzubehör und eine In-Water-Bootsausstellung, bis zu Verbandsvertretungen wie Deutscher Segler-Verband (DSV) und Hamburger Segel-Verband (HSgV), Deutsche Lebensrettungsgesellschaft (DLRG), Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS). Nicht zu vergessen die zahlreichen kulinarischen Angebote. Das Yachthafenfest war ein voller Erfolg. Nachdem am Freitag der Besucherstrom noch ein wenig dürrig war, herrschte am Sonnabend und Sonntag großer Auftrieb. Blanke Beine, leichte Bekleidung und gute Laune überall.

Der SVAOe war als einziger Segelverein mit einem eigenen Pavillon vertreten und bot Schnuppersegeln, Broschüren und Gespräche an. Das interessierte viele Besucher. Unsere Schnuppersegelboote J/70 „Azurra“ und Kutter „Teufelsbrück“ waren gut ausgelastet. Natürlich haben nicht alle Teilnehmer gleich einen Aufnahmeantrag ausgefüllt. Aber unser Verein bekam viel Anerkennung. Auch beteiligten sich etliche Besucher an einem Kenntnistest zum Sportbootführerschein-See, selbst ein Besucher im Rollstuhl. Höhepunkt am Stand war am Sonnabend ab 17 Uhr das Treffen der Mitglieder zum Freibier. Exakt in einer Stunde war das 30-Liter-Fass leergetrunken. Dann gab es nur noch Wasser.

Etwas dünn besucht war leider die Podiumsdiskussion am Sonnabendvormittag im Rahmen der „3. Hamburger Wassersportgespräche“, die vom Hamburger Segel-Verband (HSgV) und dem



Bürgermeisterin Fisauli eröffnet das Yachtfestival 2024



Podiumsdiskussion „3. Hamburger Wassersportgespräche“



Die Organisatoren Heiko Zimmermann und Oliver Fude



Ruderboot für Ozeanüberquerung



Modellboote auf Kurs



Verkaufsschau



„Teufelsbrück“ wird zum Schnuppersegeln gerüstet



Der SVAOe-Stand



Bier-Ausschank ...



... und Gespräche am SVAOe-Stand



Abfeiern vor...



... und in Halle 2

Segler-Verband Schleswig-Holstein (SVSH) ausgerichtet wurde. Die Podiumsdiskussion fokussierte auf das leidige Thema der Verschlickung der Sportboothäfen aufgrund der Elbvertiefung und der mangelnden Unterstützung der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein für die Sedimentbeseitigung in diesen Häfen. Besonders gebeutelt ist dabei die Hamburger Yachthafengemeinschaft, die wegen ihrem satzungsrechtlichen Sitz in Hamburg, aber physischen Sitz in Schleswig-Holstein, sozusagen durchs Förderraster fällt. Die Verbände HSgV und SVSH wollen sich nun gemeinsam bei den Landesregierungen von Schleswig-Holstein und Hamburg dafür einsetzen, diesen Missstand auszuräumen.

Großen Zulauf fand der maritime Flohmarkt am Sonnabend, bei dem man gebrauchte Segel, Paddel, Steuerräder, Motoren verschiedenster Art, Leinen und Taue, Navigationsinstrumente (gebraucht-alt oder sogar antiquarisch), Schiffsmodelle, Ölgemälde (von der Art „Viermaster in rauer See“), Segelkleidung, Kaffeebecher, maritimen Tand, bis hin zu Schäkeln, Schrauben, Blöcken, Klampen und Ähnlichem verkaufen oder kaufen konnte. Da zog ein steter Strom von Käufern mit Bollerwagen für den Abtransport der erworbenen Schätze durch die Halle 4.

Das milde Sommerwetter verzauberte die beiden Abende am Freitag und Sonnabend. Am Freitag klang der Tag zunächst an der Mole mit einem freien Büffet und freien Getränken für alle an der Organisation Beteiligten (zu erkennen am blauen Band ums Handgelenk) aus. Dann schloss sich Disco-Tanz in Halle 2 an. Man stand zunächst vor der Halle, um Bekannte und Freunde zu treffen und sich zu unterhalten, doch mit fortschreitender Nacht füllte sich die Halle mehr und mehr, und die Stimmung stieg. Am Sonnabend

begann der Abend mit der Veranstaltung „Wedel Singt“, die schon auf eine längere Tradition zurückblickt und in das Yachtfestival integriert wurde, woran sich die Yachthafen-Party mit der Live-Band „JustForFun HitBand“ anschloss. Und wieder bebt die Halle 2!

Glücklich, wer anschließend keinen weiten Weg nach Hause vor sich hatte, sondern es sich in seiner Koje an Bord seines im Hafen liegenden Schiffes – oder an Land parkenden Campers – gemütlich machen und gegebenenfalls seinen Rausch ausschlafen konnte.

Der Sonntagmorgen begann verhalten. Manch einer musste wohl doch zuerst die vergangene Nacht aus den Knochen schütteln. Doch allmählich kam wieder Leben in den Hafen, zumal die Sonne ihr Bestes gab. Im Laufe des Vormittags kamen auch immer mehr Gäste in den Hafen, die nicht die Nacht an Bord verbracht hatten. So waren die zahlreichen Veranstaltungen auch an diesem Tag gut besucht. Bedingt durch die Hamburg-Cyclassics und die damit verbundenen Straßensperrungen, leerte sich der Hafen langsam ab den Mittagsstunden.

Es war eine tolle Veranstaltung bei besten Bedingungen. Freuen wir uns auf das Yachtfestival 2025!



Maritimer Flohmarkt
(Fotos © Axel Sylvester, © Tomas Krause, CKB, Güldener)

ZU UNSEREM TITELBILD

Auf der Titelzeichnung von Norbert Suxdorf ist der Weihnachtsmann mit Speed unterwegs; dafür hat er die Rentiere durch eine SY „Rentier“ vertauscht. Für Weihnachtsgeschenke, wie ein neuer Spinnaker oder neue Positionslichter oder eine stylische Kajütenlampe oder auch nur neue Kaffeebecher, dürfte in der Kajüte Platz sein und ein Leuchtturm, Typ Westerhever, weist den Weg durch die Nacht zu den erwartungsvollen Seglerinnen und Seglern. Die Weihnachtskugeln an den tannenbaumgrünen Segeln dürften die Fahrt allerdings etwas bremsen ...

Autorinnen, Autoren und die Redaktion wünschen allen Leserinnen und Lesern friedvolle Feiertage und für das neue Jahr Gesundheit, Wohlergehen – und viele Möglichkeiten zum Segeln!

ZU GUTER LETZT

NICHT-FOSSILE ANTRIEBSKRÄFTE

Von Götz-Anders Nietsch ■ Über Artenschutz, Ressourcenschonung, Verminderung des Ausstoßes von Treibhausgasen oder Vermeidung von Mikroplastik kann man zu Recht ununterbrochen reden, denn die Art, wie wir Menschen in Zukunft leben werden bzw. müssen, hängt von Maß und Geschwindigkeit der Umstellung unserer Lebensführung ab. Nun reicht natürlich das Reden nicht. Taten müssen folgen. Auch das geschieht schon von Staaten, Unternehmungen und Einzelnen, jedoch mit unterschiedlichem

Einsatz. Mojib Latif, der öffentlichkeitswirksame Meteorologie-Professor, erklärte neulich in einem Interview, dass Deutschland den CO₂-Ausstoß seit der ersten Klimakonferenz 1972 um 40 % gesenkt habe, während er in der Welt um 60 % gestiegen sei. Diese Zahlen reichen natürlich nicht, um uns denken zu lassen, dass nun die anderen erstmal in die Hufe kommen müssen.

Als Segler sind wir ohnehin der Meinung, einen absolut umweltfreundlichen Sport zu betreiben. Wir nutzen ja nur den Wind. Doch das ist zu kurz gedacht. Boote, Segel und Tauwerk sind energieaufwendig aus Kunststoffen gefertigt und müssen nach ihrem Ende wiederum energieaufwendig recycelt werden, wobei auch dazu die Verbrennung zum Zuge kommt. Auch die Hilfsmotoren an Bord verbrennen Diesel, zwar in für die Umwelt wohl erträglichem Maß, aber immerhin. Die elektronischen Geräte verbrauchen Strom, der aus dem Landnetz bezogen und in Batterien gespeichert wird. Schließlich müssen wir noch Tee trinken und kochen. Dazu verwenden wir in Flaschen gespeichertes Flüssiggas. Alles in Allem: Segeln ist, wie fast alle menschlichen Tätigkeiten, eine Belastung der

Natur, im Einzelfall ohne nennenswerte Auswirkung, bei der immer größer werdenden Anzahl von immer größer werdenden Booten aber nicht zu vernachlässigen.

Spätestens jetzt kommt uns das bedeutendste segelsportliche Ereignis der Welt in diesem Spätsommer, der America's Cup, in den Sinn. Die riesigen Segel, die unter Kontrolle und in Trimm gehalten werden müssen, bedürfen eines energieaufwendigen Antriebssystems, das auf den Schlag volle Leistung erbringen muss. Dazu wird kein Motor verwendet, kein Benzin, kein Strom, sondern sechs starke Menschen, drei auf jeder Seite, die sich, ständig stand by, gemeinsam in die Kurbeln werfen, wenn es drauf ankommt. Umweltschutz? Stupid, it's the rules of the race.



Herausgegeben im eigenen Verlag des Segel-Vereins 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 HASPDE33XXX

Redaktion: Michael Albrecht, Marcus Boehlich, Birgit und Hermann Güldener, 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 für die Nachrichten ist im Mitgliedspreis enthalten. Die Clubnachrichten erscheinen sechs Mal im Jahr. Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier.

Alle Fotos, Bilder, Graphiken und Texte unterliegen dem Copyright und dürfen ohne Genehmigung nicht weiterverwendet werden.



Einladung

ZUR FILMMATINEE DES SVAOE

Die Jugendabteilung des SVAOe lädt alle Vereinsmitglieder, deren Freunde, Verwandte und Bekannte zur Neujahrs-Filmmatinee ein.

**Sie findet am Sonntag, den 5. Januar 2025 im
Elbe-Kino, Osdorfer Landstrasse 198, statt.**

Einlass ist ab 10:00 Uhr.

Filmbeginn ist gegen 11:00 Uhr.



Dieses Jahr wollen wir

„Könige der Wellen“ zeigen:

Der junge Pinguin Cody Maverick träumt davon, Weltmeister im Pinguin-Surfen zu werden – ganz wie sein Idol Big Z. Eines Tages lässt er seine kalte Heimat hinter sich und reist ins Surfing-Paradies Pen-Gu, in dem das große Turnier stattfindet. Die Konkurrenz ist jedoch härter, als er dachte. Zum Glück sind Codys Freunde Chicken Joe, die Rettungsschwimmerin Lani und der Einsiedler Freak zur Stelle, um ihm bei seinem kühnen Vorhaben zu helfen. FSK 0.

Für eine kleine Stärkung aller Altersklassen wird gesorgt.

Wir freuen uns darauf Euch alle nach den Feiertagen wiederzusehen!

Karten reservieren Sie bitte in unserer Geschäftsstelle unter der Telefonnummer 040 / 881 14 40 oder per E-Mail unter info@svaoe.de

FILMMATINEE DES SVAOE

