SEGEL-VEREIN ALTONA-OEVELGÖNNE e.V.

SVAOe NACHRICHTEN

3–2025 MAI / JUNI

Abendstimmung am Atoll Takaroa – Pazifik (Foto Jörg und Finn Bäcker)

NACHRICHTEN
SEGEL-VEREIN ALTONA-OEVELGÖNNE E.V.

103. Jahrgang Mai / Juni 2025 Nr. 3

ES GEHT WIEDER LOS!

Ob es ans Kranen im Hamburger Yachthafen Wedel oder ans Slippen am Jollenhafen Alsterufer geht – die Boote kommen wieder ins Wasser, wir segeln wieder! (Fotos Güldener, Krieger-Boden)

IN DIESER AUSGABE

3 Editorial

Thema und Meinung
3 An den Klabauter im Schulgartenweg
Ein Gedicht

Vereinsleben
4 Neuaufnahmen
4 Anna Pätzel † 8. Februar 2025
5 Taufe am Schulgartenweg:
Die neuen Elektro-Boote für die Alster
6 Das SVAOe-Gründungsfest
Die Ehrungen und Filme der schönsten und längsten Fahrten
9 Ein bewundernswertes Projekt
Lutz von Meyerinck stellt die Ohlson-Brüder vor
11 Ehrung der Jubilare
22 Grüner Bunker an der Feldstraße
23 Mitgliederversammlung im März
Mitglieder des Beirats und Fehmarnbelt-Baustelle
23 Die SVAOe-er möchten es genauer wissen:
Perspektiven eines Elblotsen

Regatten, Sport und Wettkämpfe
26 Saisonstart mit der J/70
Sonne und viel Wind

Jugend
27 Mitgliederversammlung im April:
Jugendaktivitäten

Fahrtensegeln
30 Mit „Pegasus" um die Welt
Das erste Jahr
34 Rettungsmittel
Personen aus dem Wasser bergen

Seglergeschichten
35 Von der Abwrackwerft zur Preziose
Blick auf ein langes Segelleben
40 Norwegen-Fahrt 1925
55-60 qm-Kreuzer »Mia Lisa« und »Nordwest«

Aus Behörden und Verbänden
44 Interessante Neuigkeiten aus Kiel:
Förderung der Hamburger Yachthafengemeinschaft nun möglich?

Historisches
45 100 Jahre SVAOe-Nachrichten
Mai–Juni 1925: Segeln und Singen

Dies und Das
47 Zu unserem Titelbild

Das Bücherschapp
47 Johannes Erdmann:
„Wilfried Erdmann – von außen nach innen"

Zu guter Letzt
48 „Ich bin nicht bereit, mich den wechselnden Launen des Meeres auszuliefern."

Umschlagillustration
Aquarell von Marlies Schaper

Beilagen
Terminkalender 2. Halbjahr 2025

Upps – da ging was schief

Im Inhaltsverzeichnis der gedruckten Ausgabe der Nachrichten 2-25 wurden „Beilagen" angekündigt, die es nicht gab. Und das Bild auf Seite 34 links oben zeigt nicht Peter Körner, wie behauptet, sondern Paul Körner. Die Redaktion bittet, die Versehen zu entschuldigen.

Urlaub der Geschäftsstelle

Die SVAOe-Geschäftsstelle ist wegen Urlaub von Jule Lyssewski in der Zeit vom 16.06. – 23.06.2025 und 07.07. – 28.07.2025 nicht besetzt.

Liebe Mitglieder,
liebe Leserinnen und Leser,

vor einem Jahr hat die „AG Zukunft" ihre Arbeit aufgenommen. Seitdem wurde zunächst eine Umfrage unter den ehrenamtlich tätigen Mitgliedern sowie anschließend eine Umfrage unter allen Mitgliedern durchgeführt. An letzterer Umfrage beteiligten sich 272 von 782 Mitgliedern. Die AG Zukunft hätte sich über eine größere Beteiligung gefreut, denn auf Grundlage der Ergebnisse sollen Empfehlungen für die künftige Ausrichtung des SVAOe erarbeitet werden. Dies wird nun auf Basis der vorhandenen Ergebnisse geschehen.

Gute Nachrichten gibt es bezüglich der „Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung der Sediment-Beseitigung in gewerblichen Häfen und Sportboothäfen im schleswig-holsteinischen Bereich der Nordsee": Nach einer Änderung der Richtlinie ist nun auch die Hamburger Yachthafengemeinschaft antragsberechtigt. Diese wesentliche Verbesserung ist maßgeblich dem gemeinsamen Einsatz des Seglerverbandes Schleswig-Holstein und des Hamburger Segel-Verbands zu verdanken. Es zeigt sich, dass die Belange des Wassersports Gehör finden, wenn sie an der richtigen Stelle und vor allem wenn sie in einer konzertierten Aktion vorgebracht werden. Weitere Details finden sich im Artikel „Interessante Neuigkeiten aus Kiel: Förderung der Hamburger Yachthafengesellschaft nun möglich?" in dieser Ausgabe.

Wie immer bietet sich, neben der „Elbe Super Sailing Tour (ESST)", die Gelegenheit Gleichgesinnte im Rahmen eines Segeltörns auf der Elbe zu treffen, z.B. im Rahmen unserer Ausfahrt nach Otterndorf oder beim „Sommergrillen" in Borsfleth, siehe die Termine in dieser Ausgabe bzw. auf unsrer Homepage. Aktuell ist der Hafen des SSV Borsfleth übrigens auch bei Niedrigwasser problemlos zu erreichen. Das Hafengeld kann dort mittlerweile auch „online" bezahlt werden.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen / Euch eine angenehme Lektüre der vorliegenden Ausgabe und vor allem eine schöne Segelsaison.

Ihr / Euer Stephan Lunau

THEMA UND MEINUNG

AN DEN KLABAUTER IM SCHULGARTENWEG

Von Jannis Holthusen ■ Ein Gedicht

Die Saison beginnt, doch die Segel sind fort!
Obwohl fotografisch dokumentiert, liegen sie an einem anderen Ort?
Auch ein Wantenspanner ist verlustig, der Windex ist weg, gar nicht lustig!
Der Bolzen am Großblock ist nicht zu sehen?
Wir können's nicht erklären – wollte der Gennaker-Schäkel alleine nicht gehen?
Lieber Klabauter im Schulgartenweg, wir wünschen uns fürs kommende Jahr,
dass alle Teile am Boot bleiben, wo sie ursprünglich waren!

Anmerkung der Red.: Die Segel haben sich inzwischen wieder angefunden.

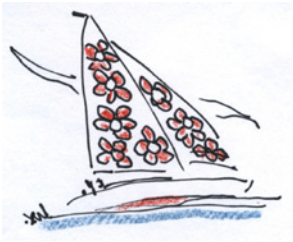
VEREINSLEBEN

März/April 2025

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:
Armin Saß, 22765 Hamburg
Kristina Botha, 22609 Hamburg
Befristete Mitgliedschaft:
Niklas Felsch, 22559 Hamburg
Jugendliche:
Jasper Olaf Johannsen, 22609 Hamburg



*** 29. Oktober 1933 † 8. Februar 2025**

ANNA PÄTZEL

Eignerin der Segelyacht „Momo"

Erst am 18. März 2019, nach dem plötzlichen Tod ihres Mannes Helmut, wurde Anna Pätzel im Alter von 86 Jahren Mitglied im SVAOe. Für sie war das selbstverständlich. Denn seit ihr Sohn Thomas (genannt Lothar) 1969 auf dem Jugendwanderkutter „Teufelsbrück" mit der Segelei begonnen hatte und später auch der jüngere Sohn Andreas auf einem Kutter anheuerte, nahm ihr Interesse an unserem Sport von Tag zu Tag zu. Und nicht nur auf sie, auch auf ihren Ehemann Helmut Pätzel (Helle) übertrug sich die Begeisterung der Söhne für den Segelsport. 1977 fassten die Eheleute dann einen Entschluss, den sie nie bereut haben: Wir wollen auch segeln! Eine 5 Jahre alte Vindö 40 wurde erworben und auf den Namen „Momo" getauft. Helle trat in den SVAOe ein und holte sich dort in Führerscheinkursen das notwendige Wissen. Von da an haben die beiden mehr als 20 Jahre zu zweit und mit der Familie auf Elbe und Ostsee gesegelt und diesen Schritt als echte Bereicherung ihres Lebens empfunden.

Anna Pätzel
(Foto Joachim Mützel)

Eine Bereicherung, die von Anna niemals als selbstverständlich empfunden wurde. Denn Anna, in der damals zu Polen und heute zur Ukraine gehörenden Kleinstadt Kostopol geboren, wurde mit ihrer Familie nach der Annektion Polens durch deutsche Truppen im Jahr 1939 zwangsweise nach Köslin/Pommern umgesiedelt. Von dort musste die Familie 1945 vor den herannahenden russischen Truppen fliehen und gelangte so nach Elmshorn bei Hamburg. Bis dahin wahrlich kein Leben, das erwarten ließ, irgendwann einmal mit der Familie auf eigenem Kiel ausgedehnte Segelreisen zwischen Skagen und Gotland unternehmen zu können. Ein Bewusstsein dafür, dass man es schaffen kann, aber dass es immer auch Menschen gibt, die es nicht so gut haben, hat Anna, die vor Eintritt in das Rentenalter bei einem amerikanischen Konzern beschäftigt war, ihr ganzes Leben lang begleitet.

Ihr wacher Verstand, ihre Gastfreundschaft und ein großes Herz für die Belange junger Menschen werden in Erinnerung bleiben.

Nun ist Anna Pätzel am 8. Februar 2025 im Alter von 91 Jahren gestorben. Wir danken ihr für ihre Treue. Unser Mitgefühl gilt ihren Angehörigen.

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

Jule Lyssewski tauft „Jule"

Taufe am Schulgartenweg:

DIE NEUEN ELEKTRO-BOOTE FÜR DIE ALSTER

Von Hartmut Pflughaupt■ Der Hamburger Senat hat im Zuge des Projektes „E-Mobilität auf der Alster" als Maßnahme des Hamburger Klimaplans beschlossen, ab 2025 alle Motorboote auf dem Binnengewässer auf emissionsfreie Antriebe umzurüsten. Bis 2030 soll der motorisierte Schiffsverkehr auf der Alster weitgehend mittels elektrischer Antriebe erfolgen.

Dies bedeutet für unseren Verein, dass bei Ersatzbeschaffung von Trainer-/Sicherungsbooten für den Trainingsbetrieb und Regatten auf der Alster seit dem 1. Januar 2025 nur noch Boote mit einem Elektroantrieb in Frage

Taufe von „Lea"

kommen. Die vorhandenen Boote mit einem konventionellen Antrieb können nur noch bis 2029 genutzt werden. Für die Neuanschaffung von fünf Booten konnten wir einen Förderantrag bei der Hamburgischen Investitions- und Förderbank stellen, der bewilligt wurde. Insge-

Seemann & Söhne

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

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

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

Taufe von „Gesa"

Taufe von „Isabel"

Fleur Sietas tauft „Fleur" (Fotos …)

samt erhielten wir eine Förderung in Höhe von 154.738,93 €. Außerdem hat der Hamburger Segelverband unsere Maßnahme mit weiteren 5.000 € unterstützt.

Parallel haben der Yachtclub Meridian, der Segelclub Rhe, der Lufthansa Sportverein jeweils ein Boot und der Alster-Jugend-Segel-Club zwei Boote angeschafft. Die – ebenfalls geförderte – Ladeinfrastruktur für die Boote wurde von der Jollenhafengemeinschaft Alsterufer installiert.

Am Freitag, den 28. März 2025, war es dann so weit. Alle neuen Boote wurden auf dem Gelände am Schulgartenweg im Beisein von Staatsrat Anselm Sprandel von der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) getauft.

Unsere neue Alsterflotte umfasst die beiden Aluminiumboote Lindner Sportsman 400 „Jule" und „Gesa", das Quicksilver PVC Alu-RIB „Fleur" (jeweils mit einem 12kW Torqueedo Cruise Motor) und die beiden Alu-RIBs Plastimo Hypalon „Lea" und „Isabel" (jeweils mit einem 6kW Torqueedo Cruise Motor). Sie wurden, teils von ihren Namensgeberinnen, zünftig mit Sekt getauft. Die Bootsnamen waren vom Jugendrat ausgewählt worden. Inzwischen waren die Boote bereits erfolgreich im Einsatz. Weitere Fotos auf unserer Webseite unter https://www.svaoe.de/2-uncategorised/1599-elektro-boote-fuer-die-alster. Mehr Informationen unter https://segelverband-hh.de/allgemein/erfolgreiche-bootstaufe-am-landstuetzpunkt-schulgartenweg/.

Das SVAOe-Gründungsfest

DIE EHRUNGEN UND FILME DER SCHÖNSTEN UND LÄNGSTEN FAHRTEN

Von Birgit Güldener■ Vor 120 Jahren, am 5. April 1905, erfolgte die Gründung des SVAOe, eigentlich eine Zahl, die schon größer gefeiert werden könnte. Das soll aber erst in fünf Jahren nach 125 Jahren erfolgen. Zur Feier an diesem

Freitagabend, den 4. April, gab es zur Begrüßung ein Gläschen Sekt und/oder Orangensaft. Dann richtete Jörn Groth vom Festausschuss wieder ein schmackhaftes rustikales Buffet an, die Jugendabteilung half kräftig mit. Es gab leckere Braten und Hähnchenkeulen, aber auch Vegetarisches und Veganes, und ein Nachtisch-Buffet.

Nachdem alle gesättigt waren, vergab unser Vereinsvorsitzender die Fahrtenpreise 2024. Zuerst wurden **fünf Fahrtenpreise** als Einzelpreise für besondere Leistungen vergeben:

- Tobias Hauschildt segelte mit seiner Crew auf dem Jugendwanderkutter „Teufelsbrück" (Bj. 1969) „Fyn Rundt". Auf der Strecke nach Bågø wurde noch eine Badeparty beim Flautetreiben veranstaltet, jemand in den Mast geschickt, der von dort fotografierte. Das Foto hat beim Fotowettbewerb der „Yacht" den ersten Platz bekommen, ein Faltfahrrad. Der Preis wurde versilbert und der Erlös unter den Mannschaften der vier beteiligten Kutter aufgeteilt. Ein ausführlicher Bericht über die Sommertour ist im Nachrichtenblatt 2-2025 zu lesen.
- Matthias Glimm, Silke Pahl, Sabine und Thomas Lyssewski segelten auf dem Stagsegelschoner „Bonito" (Bj. 2004) die „Classic Week". Auftakt war am 14. Juni die Nacht-Regatta „The Run" von der Schlei bis nach Åbenrå (ca. 60 sm). Die ganze Tour betrug ca. 455 sm. Die „Elbe-Klassik" Anfang September bei traumhaften Bedingungen bildete einen schönen Abschluss. Ein Bericht über die beiden Regatten steht im Nachrichtenblatt 1-2025.
- Einen Fahrtenpreis und den Lofoten-Rudi-Preis (s. unten) erhielten Henrik Homann und Thomas Lyssewski. Sie segelten mit der Segelyacht „Thyra", einer X46, hoch nach Norwegen, erlebten „Sonne, Sturm und steile Berge".
- Einen Fahrtenpreis und den Kommodore-Preis (s. unten) erhielten Bernd und Heike Blohm. Sie segelten mit ihrer Segelyacht „Vela", einer Hallberg Rassy 43, an der schwedischen Küste entlang nach Höga Kusten, weiter zu den Åland-Inseln und dann noch nach Anholt und in die Århus Bugt.
- Elske und Hartmut Pflughaupt segelten mit ihrer Segelyacht „Ratokker III", einem Seekreuzer 8,5 KR (Bj. 1956) von Hamburg nach Stockholm und zurück. In Stockholm besuchten und genossen sie das Bruce-Springsteen-Konzert. Folgende

Reichhaltiges Buffet

Schlange stehen

Festlich gedeckt

Danke an die Helfer aus der Jugendabteilung

Matthias Glimm und Silke Pahl von „Bonito“

Crew des Jugendwanderkutters „Teufelsbrück“

Henrik Homann und Thomas Lyssewski von „Thyra“

Die Frauen gehören auch dazu!

Bernd und Heike Blohm von „Vela“

Elske und Hartmut Pflughaupt von „Ratokker III“
(Fotos Birgit Güldener, CKB)

Daten sind ihrem Logbuch zu entnehmen:
- 102 Reisetage, davon 29 Hafentage
- 1587 sm, davon 569 sm gesegelt (957 sm unter Maschine, dafür „das goldene ADAC-Abzeichen", wie Stephan sich ausdrückte)
- 65 Häfen, davon 9 bis dato noch nie besuchte Häfen.

Über den Törn gibt es einen umfangreichen Bericht nebst kulinarischen Anregungen.

Der **Niederelbe-Preis** (gestiftet im Jahre 1982 von unserem verstorbenen Ehrenmitglied Heinrich Thomsen für die längste Reise mit einem Boot < 8 m LüA unter dem Stander des SVAOe) wurde diesmal nicht vergeben.

Der **Lofoten-Rudi Preis** (im Jahre 2000 gestiftet von Rudolf Neumann, „Lofoten-Rudi", für die längste Reise unter dem Stander des SVAOe in einem „normalen" Urlaub von max. 7 Wochen) ging an Henrik Homann und andere auf der Segelyacht „Thyra", einer X 46. Sie starteten in Arnis, segelten über Helgoland nach Stavanger, weiter nach Bergen, den Sognefjord hoch nach Fjaerland und über Skagen wieder zurück nach Arnis. Für diesen Törn waren sie sechs Wochen lang unterwegs und legten 1.600 sm zurück.

Der **Kommodore Preis** (gestiftet im Jahre 1997 von Kommodore Jürgen Schaper für die bedeutendste seglerische Leistung des Jahres unter dem Stander des SVAOe) ging an Bernd und Heike Blohm, die mit ihrer Segelyacht „Vela", Hallberg Rassy 43, an der schwedischen Küste entlang bis Höga Kusten und weiter zu den Åland-Inseln segelten. Anschließend ging es noch nach Anholt und in die Århus Bugt sowie dreimal nach Lyø. Das ursprüngliche Ziel, zur gelben Tonne bei Töre zu schippern, wurde verworfen. In Höga Kusten schnackten sie mit einem Schweden darüber. Der entgegnete nur: „Was willst du da? Plattes Land, flache Buchten, viele Steine und kaum Menschen!" Stattdessen gab es Hafenkino satt in dänischen Häfen.

Der Törn begann am 26. April 2024, dauerte 134 Tage, davon 46 Hafentage, 2642 sm, 71 Häfen, 16 Ankerbuchten. Ein ausführlicher Bericht darüber steht im Nachrichtenblatt 1-2025.

Im Anschluss an die Preisverleihung wurden **drei Filme** gezeigt: Im ersten Film wurde über die Regatten „Classic Week" und die „Elbeklassik" mit „Bonito" berichtet. Der zweite Film zeigte den spannenden und anspruchsvollen Törn der „Thyra" nach Norwegen. Im dritten Film ging es mit der „Vela" nach Schweden bis zu den Åland-Inseln. Es war interessant und spannend, die Törns in den Filmen mitzuerleben.

Danach wurde sich noch angeregt an den Tischen unterhalten. Die Filme mit ihren Vorträgen bereiteten schon mal Lust auf die Sommersaison 2025. Es war ein sehr schönes Gründungsfest.

Ein bewundernswertes Projekt

LUTZ VON MEYERINCK STELLT DIE OHLSON-BRÜDER VOR

GAN■ „Offener Clubabend" bedeutet bei uns, dass sich Mitglieder und Freunde bei lockerer Atmosphäre an einem Dienstag je Monat im Clubhaus treffen, meist zu irgendeinem Thema. In der Regel wird dieser Abend von den „Altjunioren" organisiert. Die Bar ist geöffnet, Schnittchen sind vorbereitet. Im Terminkalender auf der Homepage, ein wenig unauffällig, findet man die Ankündigung. Wenige Tage vor dem 1. April sprang einem dort dagegen bereits auf der Startseite der Titel entgegen: „Lutz v. Meyerinck spricht über die Ohlson-Brüder und ihre Yachten. Offen

Eine Ohlson-Yacht (Foto Lutz von Meyerinck)

für alle!" Die Einladung hatte der Vorsitzende Stephan Lunau persönlich verfasst. Also war etwas Besonderes zu erwarten, und man wollte den üblichen Kreis vergrößern.

Allerdings war schnell zu erkennen, dass die Ohlson-Brüder bei uns doch keinen so zugkräftigen Namen haben und nur den vertieft an Yacht-Design und Bootsbau Interessierten etwas sagen. So kamen nur gut 25 Personen an diesem Abend in den Clubhaussaal. Sie wurden aber reich belohnt.

Peter Mendt, Chef der Altjunioren, begrüßte die Gekommenen mit einigen Informationen zum Yachthafen und dem Beginn des Kranens. Dann übergab er an Lutz von Meyerinck, Eigner von „Saturn", einer Ohlson 38 und von „Blueprint", 5,5m R-Yacht IC, ebenfalls von Ohlson gezeichnet. Lutz erwähnte zunächst, dass er der Initiator des „Ohlson-Projekts" sei und darüber auch schon einen Artikel in der „Yacht" veröffentlicht und einen Vortrag beim Freundeskreis Klassische Yachten gehalten hätte. Das Ohlson-Projekt sei eine umfangreiche Sichtung, Einordnung und digitale Archivierung aller auffindbaren Dokumente des Schaffens der Brüder Einar und Carl-Eric Ohlson. Beide wurden auf Orust, einer Insel vor Westschweden, in den Dreißigern des 20. Jahrhunderts geboren. Diese Insel war bekannt für den Schiffs-, Boots- und Yachtbau mit dem Werkstoff Holz. Einar und Carl-Eric wurden früh damit vertraut. Beide erlernten bei ihrem Onkel Hjalmar Johansson das Bootsbauerhandwerk und Carl-Eric brachte es darin zur Meisterschaft, Einar studierte Schiffbau. Beide arbeiteten zusammen als Konstrukteure und wurden unter dem Namen „Die Ohlson-Brüder" weltbekannt. Sie besaßen nie eine eigene Werft. Nur Konstruktion und Baumanagement stammten von ihnen, aber ihre Yachten erregten internationale Aufmerksamkeit. Leider haben sie nie ein Werkverzeichnis erstellt. So wurde es für die ehrenamtlich tätigen Mitarbeiter des Projekts eine wohl nie endende und immer wieder durch neue Funde überraschende Arbeit, das Werk voranzutreiben.

Der erste große Erfolg der Ohlsons war das 5,5mR-Boot „Hojwa", das 1952 bei den olympischen Spielen in Helsinki die Bronzemedaille ersegelte. Solange die 5,5m R-Klasse olympisch war, also von 1952 bis 1968, stammte jeweils ein Medaillen-Boot von ihnen. Aber auch auffallend schöne, elegante und schnelle Yachten anderen Typs entstanden im Laufe der Jahre unter ihrer Regie, z.B. die Ohlson 22, 30, 35/36, 38, 41, 44, der Nordic Cruiser, die Ohlson 8:8 und etliche Motoryachten. Insgesamt umfasst ihr Werk mehr als 60 Designs, zählt man die mehr als 55 5.5 M IC Boote alle einzeln, sind es mehr als 120 Designs, viele davon zu Hunderten gebaut.

Über das Ohlson-Projekt ist auch ein sehr informativer Videofilm entstanden, den Lutz vorführte (englisch mit deutschen Untertiteln). Auch verwies er auf die Homepage www.ohlsonyachts.com mit

vielen Informationen für die, die tiefer in diese Materie einsteigen wollen.

Der Abend ging mit seiner Fülle an dargestelltem Wissen schnell vorüber. Allzu viele Fragen konnten die etwas erschöpften, vielleicht auch überforderten Teilnehmer nicht mehr stellen, aber ein kleiner Kreis blieb bei einem Bier noch länger sitzen und klönte über eigenes Erlebte mit Booten, was für eine wissenschaftliche Befassung vermutlich wohl eher unbedeutend, dafür aber dem Gemeinschaftsgefühl zuträglich ist.

Die Gäste

Sehr appetitlich!

EHRUNG DER SVAOE-JUBILARE

CKB■ Am 28. März war es wieder so weit, unsere langjährigen Jubilare zu feiern, insgesamt 16 Personen. Fast alle waren erschienen und hatten jeweils Gäste mitgebracht. Zunächst wurden leckere Schnittchen und Fleischbällchen gereicht, die der Festausschuss professionell wie immer vorbereitet hatte. Dann begannen die Ehrungen, zunächst für zwei unglaubliche 75-jährige Mitgliedschaften.

Platin-Jubilare:
75 Jahre SVAOe-Mitgliedschaft

Klaus und Rolf Pollähn, von denen nur Klaus anwesend war, wurden von Michael Rüter gewürdigt. Schon die Eltern Pollähn waren im SVAOe aktiv und schipperten ab 1947 mit ihren Jungs mit dem Spitzgatter „Spatz II" auf der Elbe. Die Mitgliedschaft von Klaus und Rolf vollzog sich in mehreren Phasen. In der

Modellregattaphase ab 1950 bestritten sie erfolgreich Modellboot-Regatten vor Oevelgönne, bei der Kieler Woche, in Berlin, Dänemark und bis zum ersten Gewinn der British Open 1965. Ab 1965 stieg die Familie mit einem eigenen Folkeboot ins Regattasegeln auf der Elbe und im Ostseebereich ein – das erste Folkeboot kostete übrigens den Gegenwert von drei VW-Käfern und taugte noch nicht einmal zum Regattasegeln. Es wurde schnell ersetzt. Die Brüder segelten auch mal Soling, nahmen an Regattatrainings bei Steve Colgate in den USA teil, befassten sich intensiv mit Fachliteratur und sammelten Erfahrung als Crewmitglieder bei Helmut Wacker, Adje Hauschildt, Gerhard Kröger, Tönnies Hagelstein, Heinrich Freudenthal und Prof. Hagemann. In

den 1980ern begannen sie, ihr Wissen in den „Folke News" weiterzugeben, der Zeitschrift der Klassenvereinigung der Folkeboote. In der dritten Phase verschob sich das Interesse stärker zu den traditionellen Yardstickregatten der Hamburger Vereine. Da die Folkeboote immer die langsamsten Teilnehmer bilden, galt es umso mehr, die seglerischen Fähigkeiten durch gezielte Weitergabe von Wissen zu stärken. Dazu verfassten die Pollähns Aufsätze (auch in den SVAOe Nachrichten), Abhandlungen und ein 130-Seiten-starkes privat verlegtes Buch, und hielten Kolloquien in Kleingruppen ab. Dazu, dass die erste „Elbe Super Sailing Tour" 2024 ein schöner Erfolg für den SVAOe wurde, mag auch die Wissensvermittlung von Klaus etwas beigetragen haben. Stephan Lunau gratulierte Klaus Pollähn, dankte ihm für 75-jährige Vereinstreue und bat ihn, Glückwünsche auch an Rolf Pollähn auszurichten.

Gold-Jubilare:
50 Jahre SVAOe-Mitgliedschaft

Dr. Eric Siebel, über den Peter Mendt berichtete, begann mit dem Segeln als Sechsjähriger in den Sommerferien auf dem Atlantik, an der Bretagne-Küste, zunächst im Optimisten, dann im Vaurien, 420er und 470er. Die französischen Trainer liebten es, selbst bei ordentlich Wind die Ruder „zu klauen"; die Jugendlichen sollten lernen, allein durch Trimmen der Segel zum Ziel zu kommen. Dreimal nahm der junge Eric an den Regatten „Voile du Figaro" teil. Parallel dazu wurde auf der

familieneigenen Yacht, einer Kestrell 22 „Marco-Polo", das in Frankreich Erlernte auf der Elbe praktisch umgesetzt. Auch die Winterarbeit wurde praktisch und theoretisch eingeübt. Führerscheinkurse wurden beim Mühlenberger Segel-Club absolviert. Nach dem Tod des Vaters 1978 übernahm der erst 15-jährige Eric Siebel zusammen mit dem erfahrenen Segler Hans Pickert die „Marco-Polo". Es folgten die typischen Ostsee-Segeltouren zunächst mit Hans, später mit einer Freundin. Beruflich bedingt blieb weniger Zeit zum Segeln, aber ab 1997 segelte Eric Siebel einhand auf der Ostsee, so 2006 von Hamburg rund Orust, der westschwedischen Insel, und zurück nach Hamburg. 2018 wurde das Schiff, während einer beruflich bedingten Auszeit, mit einer umweltfreundlichen giftfreien Antifoulingfolie (Dolphin S) erfolgreich beschichtet: Diese Folie lässt das Algenwachstum beim Liegen des Bootes zu, doch bei Ausfahrt des Bootes können sich die Algen darauf nicht halten und rutschen während der ersten paar Meter ab. Seit 2021 war pandemie- und berufsbedingt Segeln nicht möglich. Stephan Lunau dankte für 50 Jahre treue Mitgliedschaft und steckte Eric Siebel die goldene Ehrennadel an.

Die Laudatio zur 50-jährigen Mitgliedschaft von **Rainer Wolf** hielt Peter Mendt. Rainer Wolfs Name sei untrennbar mit der Geschichte unseres Vereins und der Liebe zum Segelsport verbunden. Rainers seglerische Reise begann mit ersten Hochseeregatten auf der „Wappen von Hamburg" unter Wolfgang Ste-

ding. Von der Ostsee bis in russische Gewässer, auf der Nordsee bis nach Edinburgh – diese Erfahrungen prägten ihn und weckten die Begeisterung für das Hochseesegeln. 1974 waren die Kinder so alt, dass eine erste Familienyacht „Le Loup", eine Princess 30, erworben wurde. Mit ihr trat Rainer dem SVAOe bei. Jedes Wochenende verbrachte die Familie fortan auf der Elbe; unzählige Törns führten nach Helgoland, und in den Sommermonaten durch den Nord-Ostsee-Kanal bis nach Dänemark und Schweden. 1978 wurde eine neue „Le Loup" getauft: eine Vindö 40, die Rainer mitten im eisigen Winter direkt von der Werft in Schweden abholte. Mit diesem Schiff segelte man entlang der schwedischen Westküste bis nach Oslo zur Operation Sail 1978. Die Wochenenden gehörten weiterhin der Elbe, den Vereinsregatten und der Freude am Segeln. 1990 wurde eine noch größere „Le Loup" getauft, ein Hanseat 35, mit dem man schnell und zuverlässig den Göta-Kanal, die schwedische Ostküste und die polnische Küste erreichte. Im Ruhestand wurden die Sommertouren auf den ganzen Sommer ausgedehnt, gern in Begleitung der Enkelkinder. Im Sommer 2021 wurde „Le Loup" verkauft. Für sein Vorbild, seine Erfahrungen und seine Begeisterung über ein halbes Jahrhundert dankte ihm der Verein, und Stephan Lunau steckte ihm die goldene Ehrennadel an.

Gerd Sieverling, so erzählte Manfred Taschendorf, segelte 1975 erstmals unter SVAOe-Stander mit „Yggdra", einem betagten, geklinkerten Spitzgatter, auf der Schlei. Diese frühen Jahre waren von viel Mahagoni, viel Arbeit, wenig Ahnung und vielen Pannen geprägt. Das Boot ging mitsamt der Liegeplatz-Festmachertonne auf Drift, der Mast brach im Hallenwinterlager als das Hallendach wegflog, das Boot ging im folgenden Frühjahr auf Grund, weil die Oberwanten am neuen Mast zu stark durchgesetzt waren. Beim Ankern vor Glücksburg wurde der Stockanker treffsicher in einen alten Fensterrahmen platziert, weshalb das Schiff

JETZT Hamburger Yachthafen
JENSEN Bootsbau WERFT aus Meisterhand
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

sich eigenmächtig ohne Mannschaft auf den Weg nach Dänemark machte: Schiff weg, Panik groß. Die Erlebnisse wurden aber gemeistert und bildeten im Nachhinein unvergessliche Erinnerungen. Die nächsten 45 Jahre waren dann routinierte Fahrtensegelei meist auf der Ostsee, ab 1980 mit der Dufour 2800 „Witte Goos" aus Plastik pur, mit richtigem WC und Liegeplatz im Hafen Gelting Mole, ab 1985 mit der Comfortina 32 „Witte Goos". Jetzt wird auf der Elbe und vor Kiel-Schilksee gesegelt. Sohn Oliver segelt ebenfalls unter SVAOe-Stander, und auch Enkeltochter Melina segelt stolz mit einer eigenen 505er Jolle. Mit Dank für 50 Jahre Vereinstreue steckte Stephan Lunau Gerd Sieverling die goldene Ehrennadel an.

Die Segelkarriere von **Kay Dennert,** berichtete Ulrike Jensen, begann, wie so oft, auf dem Kutter. Kay war der Kleinste im ersten Jahr und verbrachte den Winter damit, den Ruderkopf der alten „Helgoland", Baujahr 1906, zu schleifen, weil die kleinen Finger am besten in die Zwischenräume kamen. Die Kutter mussten damals im Herbst, unter der strengen Aufsicht von zunächst Peter Mendt und später Peter Zösch, mit Allemann von Teufelsbrück die Baron-Voght-Straße hoch ins Winterlager in Klein Flottbek geschoben werden – und im Frühjahr mit mächtig Bremsarbeit wieder bergab. 1977 erfolgte der Umstieg auf einen Piraten – bis heute im Familienbesitz. 1978 wurde Kay Kutterführer auf „Oevelgönne" mit unter anderen „Zewa", „Barny" und „Wicki" in der Mannschaft. Kuttersegeln als Kinderstube des SVAOe – das galt für viele der heutigen „Goldstücke". Kurzfristig gab es ein Holzfolkeboot, das machte aber zu viel Arbeit. Mit Ehefrau Moni und den Kindern wurden ab 1993 von Sønderborg aus viele Familienreisen mit einer Wasa 40 gemacht. 1996 segelte Kay mit Kutter-Freund Olaf Demuth auf dessen Boot von Gran Canaria nach Antigua. 2002 wiederholten sie eine ähnliche Reise nach Martinique. 2012 segelte er mit Carsten Witt auf „Gunvør" über die Galapagosinseln zu den Marquesas und eine weitere Etappe von Mauritius nach Südafrika, wunderbare Reisen auf einem tollen Boot. Kay erhielt seine goldene Ehrennadel mit einem herzlichen Dank für 50 Jahre SVAOe-Mitgliedschaft.

Ulrike Jensen stellte auch **Volker Riechers** vor, der von der Familie Mahlstedt an den Opti und an Heinz-Wolfgang Müller-Haagens („Mauseys") Jüngstengruppe an der Alster herangeführt wurde. Volker bekam den fast neuen Falsled-Opti „Stör" zugewiesen, allerdings unter der Bedingung, Mitglied im SVAOe zu werden. Er musste sich außerdem zwischen seiner Fußballbegeisterung und dem Wassersport, zugunsten des Letzteren entscheiden. Volkers Vater, der unvergessene Rolf Riechers, hatte inzwischen ein Boot für die Familie, einen 5 KR-Seekreuzer „Butwehl", erworben. Doch Volker fand die Fahrtensegelei langweilig. Mit 16 Jahren wurde er zu Martin Schütt in die 6. Kuttermannschaft „Helgoland" aufgenommen und wenig später wurde er selbst Kutterführer.

Die Kutterzeit hat ihn nachhaltig geprägt, auch weil er hier plötzlich „Eintopf" bzw. „Eini" genannt wurde. Nach der Kutterzeit fuhr er Regatten bei Gerd Wegener auf der „Ran", mit Undine Schaper auf dem Folkeboot, mit Holger Albert in der Klasse der J/24. Er konnte in die Mannschaft der Mumm 36 „Jeantex" einsteigen und die Ausscheidung zum Admirals Cup mitgewinnen. Doch mit dem Einstieg von Thomas Friese in dieses Projekt wurden die bisherigen Cracks nach Hause geschickt. Volker segelte Elbregatten auf „Pax", und er segelte Hochsee auf der Class 40 „Red" von Michael Müller von Blumencron: u.a. drei Atlantik-Überquerungen, Rund-Skagen ab Helgoland, Gotland-Runt von Sandhamn aus. Irgendwann sollte aber ein eigenes Boot her. Zunächst die X 79 „Peti", mit der er 1995 den „Mia-Lisa-Wanderpreis" gewinnen konnte, dann das heutige Boot, eine Moscito 85 „Pacemaker". Mit der eigenen Familie werden kleinere Touren in der dänischen Südsee gesegelt, aber Regatten locken noch immer, z.B. die Einhand-Regatta „Silverrudder" im Herbst nonstop rund Fyn. Volker Riechers gebührt Dank für 50 Jahre Vereinstreue und eine goldene Ehrennadel.

Auch **Karen Riechers** gehörte zu den Geehrten. Wie Ulrike Jensen meinte, verlief ihr seglerisches Leben eher unspektakulär und immer auch ein wenig im „Windschatten" des drei Jahre älteren Bruders. Die erste Tour mit der späteren Familienyacht, blieb ihr unvergessen, insbesondere die erste Übernachtung, der fremde Geruch der Petroleum-Lampe, die Ruhe in den Häfen, das angstfreie Leben auf dem Wasser. Mit ihrem Bruder zog es Karen zu den Optis an die Alster und in den SVAOe. Mit Volker zusammen wechselte sie später von der Optimisten-Jolle zum Jugend-Wanderkutter, zu den „Scharhühnern" auf die „Scharhörn". Sie war auf Großtouren dabei oder pullte durch die Fleete zur Alster. Sie segelte dann auf einigen Booten von Vereinsfreunden, z.B. den Folkes von Undine und Cathrin Schaper. Zeitweilig traten andere Dinge in ihr Leben: Beruf, Abendschule, Skilaufen. Aber das Segeln hat sie nicht losgelassen. Zwei Jahre lang hatte sie einen Piraten an der Alster, mit Liegeplatz an unserer Anlage, dann eine ältere Europe. Von deren Verkaufserlös konnte Karen sich eine unvergessene längere Reise nach Australien leisten. Auf der Suche nach einem etwas größerem Revier als der Alster kam der Wittensee ins Spiel. Bis heute ist Karen mit ihrer Europe „Elli Pirelli" dort verwurzelt. In dem recht umtriebigen Segelverein am See war sie zeitweilig sogar im Vorstand! Dennoch ist sie all die Jahre dem SVAOe treu geblieben. Stephan Lunau dankte ihr und steckte ihr die goldene Ehrennadel an.

Andreas Sasse wurde von Peter Stamp gewürdigt. Andreas wuchs in einer Familie ohne Bezug zum Segeln auf, aber er verschlang Wikinger- und Seeräubergeschichten heimlich mit Taschenlampe unter der Bettdecke. Er schlug eine Karriere als Solo-Gitarrist des Norddeutschen Zupforchesters und

als Turner aus, verkaufte Fahrrad und Märklin-Eisenbahn und kaufte 1974 ein erstes Segelboot, einen roten Holzoptimisten „Firebird" mit rot-weiß gestreiftem Segel und Staufächern für Naschi und Angelausrüstung. Erste Segelkenntnisse bei Bobby Reich von Uwe Jacobs, erste Regatta 1975 im Husumer Binnenhafen – dazu wurde Andreas Mitglied im SVAOe. Für das – zufällige – Treiben auf der Startlinie beim Startschuss bekam er einen Sonderpreis, obwohl er nach Kenterung die Ziellinie gar nicht erreichte. Er schloss sich dem Regatta-Training von „Mausey" auf der Alster an, mit schnellen Erfolgen bei Alsterregatten und bei der Hamburger Meisterschaft auf dem Mühlenberger Loch (Vizemeister). Es folgten Europe und 470er und der Einstieg als Taktiker auf dem IOR-Zweitonner „Suca" bis hin zur Qualifikation für den Admirals Cup. Zu Regattasegeln und Überführungen auf unterschiedlichen Dickschiffen kam das Tourensegeln in Ost- und Nordsee. Mit dem SVAOe-Vereins-Folkeboot „Falke" nahm Andreas in drei Jahren an traumhaften, ausgedehnten Sommertouren bis nach Norwegen und an diversen Regatten teil.

Dann folgten große Blauwasser-Abenteuer, wofür Job, Wohnung und Versicherungen gekündigt wurden. Den Versuch, auch die SVAOe-Mitgliedschaft zu kündigen, vereitelte „Fiffi" Schaper, indem er Beitragsfreistellung anbot, wenn Andreas dafür unterwegs SVAOe-Wimpel an Gast-Clubs verteilte. Mit einer 47-Fuß Stahlketch ging es im August 1998 mit Familiencrew inkl. drei Kindern (1–4 Jahre) über die Kanaren, Kap Verden transatlantisch an die Brasilianische Ostküste, dann zwei Jahre „im Paradies" bis hinunter nach Patagonien, inklusive Kap Hoorn-Umrundung. Nach Pause für einen Job folgte 2003 wieder eine transatlantische Tour mit einer gecharterten IMX 45 im Rahmen der Daimler Chrysler Challenge, von Newport Rhode Island nach Hamburg. Sieben Jahre später Wiederholung im Rahmen des HSH Nordbank Race. 2012 folgte eine Spitzbergen Umrundung mit einem GFK-Katamaran, 2018 mit gechartertem Boot im Rahmen der Atlantic Anniversary Race von Bermuda Islands nach Hamburg. Seit 2007 wieder in Hamburg lebend, segelt Andreas mit einem kleinen Spaekhugger als Familienboot vom Hamburger Yachthafen aus, beteiligt sich immer wieder als Crew bei den großen Offshore Regatten wie Fastnet, Middle Sea Giraglia und Baltic 500 und engagiert sich inzwischen mit eigenem Schiff in der Drachenklasse in Hamburg sowie europaweit. Für sein kürzlich übernommenes Ehrenamt als SVAOe-Wettfahrtobmann bringt er nun seinen über 50 Jahre aufgebauten Regatta-Erfahrungsschatz ein. Mit herzlichem Dank für 50 Jahre Mitgliedschaft wurde ihm die goldene Ehrennadel angesteckt.

Rainer Peters „erschnupperte" die Segelei im jungen Alter bei Ponton-Kühn vor Baurs Park, berichtete Ulrike Jensen, wo er die Segler zu ihren Booten an den Tonnen in der Elbe ruderte, mit „Hol över" wieder abholte und hier und da mitsegeln durfte. Das erste eigene Segelboot war eine Victoire 22 mit Namen „Joy", gekauft auf der Hamburger Bootsmesse und direkt zur Wegener-Werft gebracht. Weil der Schwiegervater „Fiffi" Schaper

kannte, wurde Rainer fast automatisch Mitglied im SVAOe (die übliche Kobermethode von „Fifi") und zog ins Winterlager bei der Werft Jonny Wegener. Nach ca. zwanzig Jahren folgte eine Surprise mit Namen „Fun & Joy", ein französisches Segelboot mit Schwenkkiel, das auch ohne Foils sehr schnell war. Heute segelt er mit seiner Frau Paulina eine Dehler 29 mit Namen „PR Joy" (= Paulinas und Rainers Freude), vor allem als Elbsegler. Daneben gab es die Herrentouren mit 4–5 Mann und gutem Proviant mit Herrn Dröges „Sottje" auf der Ostsee bis nach Finnland, oder mit Peter Zösch und seiner „Tamam" in die Dänische Südsee. Dann wechselte die Männercrew, darunter der Freund Norbert Schlöbohm, nach Griechenland und segelte in über zwanzig Jahren zu ca. 100 Inseln, Häfen, Buchten …. Ägäisches Meer und griechischer Wein! Heute ist es seine segelbegeisterte Frau, ohne die er bestimmt nicht mehr segeln würde. Sie wohnen direkt an der Elbe am Falkensteiner Ufer, von wo sie in zwanzig Minuten an Bord und auf der Elbe sind. Stephan Lunau dankte Rainer für 50-jährige Treue zum SVAOe und steckte ihm die goldene Ehrennadel an.

Jan-Hinrich Crasemann, gewürdigt von Peter Stamp, hatte zu Beginn seiner Segelkarriere als Fünfjähriger vor allem eines: Angst. Als die Familie mit einem Jollenkreuzer auf Schiet gefahren war, fürchtete er um seinen Vater, der ausstieg, um das Schiff wieder freizuschieben. Im NOK fürchtete er, mit dem hohen Mast nicht unter den kleinen Brücken

hindurchzukommen. Mit 12 Jahren kam er im Herbst 1969 zum SVAOe, um auf Jugendwanderkuttern Segeln und soziale Kompetenzen zu lernen. Das begann mit der von Susi Mello geleiteten „6. Mannschaft", in der über die Wintermonate Knoten, Spleißen, Ausweichregeln usw. gelernt wurden. Nach dem Aufslippen der Kutter kam die wöchentliche Bootsarbeit. Jan als der Kleinste war am besten „geeignet", das Unterwasserschiff zu schleifen – so entwickelt man Resilienzkompetenz. Beim Abslippen im Frühling gingen drei von fünf Schiffen zunächst unter und erreichten nur unter großen Kraftanstrengungen ihren Liegeplatz. Die ziemlich neue „Neumühlen", in deren Mannschaft Jan war, blieb immerhin schwimmfähig. Endlich sollte es mit „Richtig-Segeln" losgehen. Windstärke 3, leichte Kreuz, etwas Lage, Jan am Großwant in Luv festgeklammert auf der Kante, „Ratte" (Jürgen Raddatz) ganz entspannt an der Großschot auf der Lee-Ducht im Cockpit und dann lief Wasser!!! über das Rundselbord. Wieder Angst! Jan als Leichtester wurde Spezialist fürs Öschen, in Lee – mit Elbwasser gespült – die anderen alle trocken auf der Kante. Nach der Kutterzeit segelte er mit Cousin „Hermi" Zugvogel, ging auf Sommertouren mit Walter Schöttlers „Vinga", erwarb seine erste eigene OK-Jolle „Impuls". Einmannjollen und Partnerschaft vertrugen sich nicht, Stipendium und Segelverein auch nicht. Erst nach einer Pause wurde die Mitgliedschaft wieder aufgenommen; Jan und Frau erwarben einen Halbtonner „Bamsebo", den sie etwa 15 Jahre über die Ostsee trieben, und vor 12 Jahren eine X-362 „Wieselflink". Erkundet wurden die Elbe bis Helgoland und die Ostsee zwischen Oslo und nördlich der Åland-Inseln. Seit die Schiffe in Glücksburg beim Flensburger Segel-Club liegen,

sind die Ostsee-Sommertouren eine gefühlte Woche länger, man war zuletzt jeweils mehrere Monate am Stück unterwegs. Für 50 Jahre Vereinstreue wurde Jan-Hinrich Crasemann gedankt und die goldene Ehrennadel angesteckt.

Silber-Jubilare:
25 Jahre SVAOe-Mitgliedschaft

Es folgten die Jubilare mit 25-jähriger Mitgliedschaft.

Ulrike Jensen würdigte **Ralf Preuss** der als 12/13jähriger im Dänemark-Urlaub erstmals Segel-Kontakt hatte. Der Funke sprang über bei Gleitfahrten mit Taifun und P-Jollenkreuzer auf dem Steinhuder Meer. Segeln lernte er durch Ausprobieren. Mit 18 und dem ersten eigenen Auto, das ein Boot ziehen konnte (R4 mit Revolverschaltung), kaufte er einen gebrauchten 470er und segelte damit viel und gern. Mit ca. 26 kam ein Einhandboot, eine Contender, die ihm das Segeln auf die nasse Art beibrachte. Über die Klassenvereinigung kam er an die ersten Regattatrainings. Über viele Jahre war Ralf in der Rangliste immer so am Ende des ersten Viertels zu finden. Ein Highlight war die Schweizer Meisterschaft auf 2000m Höhe am Silvaplaner See. Der Contender-Klasse blieb er über 30 Jahre treu, das letzte Boot war ein wunderschöner Holz-Contender mit Kohlefaserrigg. Dazwischen gründete er eine Familie, sie zogen nach Hamburg und suchten einen Verein für die Kinder. Rosi und Jochen mit ihrem Training an der Alster wurden empfohlen und das bedeutete Eintritt in den SVAOe. Nachdem „Mausey" Ralf geködert hatte und er eingetreten (worden) war, war er viele schöne Jahre als Trainer (mit Trainerschein C Leistungssport) für die Opti-Kinder und später die Erwachsenen aktiv. Mittlerweile hat er keine Contender mehr, sondern eine C55-Jolle, die erst auf der Elbe und jetzt nach einem Umzug nach Selent am Selenter See liegt. Ralfs seglerisches Wunschprojekt: eine VX one, mehr ein Fluggerät als ein Boot, zusammen mit der Tochter. Man darf ja träumen. Stephan Lunau dankte ihm für 25-jährige Mitgliedschaft und steckte ihm die silberne Ehrennadel an.

Mit **Johann-Peter Huhn** führte Peter Mendt ein kleines Interview. Johann stammt aus keiner Seglerfamilie, doch animiert von Klassenkameraden fing er mit Optisegeln bei „Mausey" an und wurde so SVAOe-Mitglied. Später wechselte er zum 420er, 470er und zur vereinseigenen Albin Express „Scharhörn". Vor allem aber segelte er bis 2016 als Skipper auf der J/24 „Hungriger Wolf" bei zahlreichen Klassenregatten und Weltmeisterschaften, so beispielsweise vor Sardinien (2008), in Irland (2013) und immer wieder bei der Kieler Woche und beim Pfingst-Cup des Flensburger Segel-Clubs. Er sei sehr, sehr dankbar dafür, dass er auf vielen Vereinsschiffen segeln konnte. Außerdem engagiert Johann sich bei dem Team „H•E•A•T" (vgl. Nachrichten 1-2025). Jetzt stehen allerdings

Beruf und Familie, vor allem die beiden Kinder, im Vordergrund. Doch segelt er bei sich bietenden Gelegenheiten gern mit. Einen unmittelbaren Vereinseintritt seines Nachwuchses wollte er nicht gleich vereinbaren, aber stimmte dem Motto „Kinder aufs Wasser!" zu. Stephan Lunau dankte ihm und auch er erhielt die silberne Ehrennadel.

Lutz Kessling wurde von Manfred Taschendorf vorgestellt. Lutz selbst bezeichnet sich als absolut langweiligen Segler – ohne Regattaerfolge und Alaskapassage. Ursprünglich war er Windsurfer in Bremerhaven, dann bekam er Kontakt zu den Hochschulprofs Manfred Hövener und Alfred Harms, die den Umbau eines Feuerschiffs zur Dreimastbark „Alexander von Humboldt" als Windjammer für die Jugend initiierten. Bereits bei diesem Umbau wirkte Lutz mit. Von 1988 bis 1992 segelte er als Toppgast in der Stammmannschaft und sammelte viel Erfahrung in der Seemannschaft eines Großseglers. So viel zu „langweiliger Segler"! Mit seiner Frau kaufte er eine gebrauchte Ixylonjolle, mit der sie in Holland auf Sneeker und Sloter Meer unterwegs waren. 1998, nach Umzug nach Hamburg, wurde die „DDR-Jolle" gegen einen Holzpiraten getauscht, der in Wedel lag, und so folgte der Eintritt in den „Traditionsverein" SVAOe. Mit dem Piraten wurde die Elbe entdeckt. Nach Geburt der beiden Jungs stieg die Familie aufs nordische Folkeboot um und verbrachte schöne Urlaube zu viert auf der Elbe und in der dänischen Südsee; häufig auch mit Jule und Thomas Lyssewski und den Zwirners. Die Jungs wurden größer, begannen Opti zu segeln und die Wochenenden wurden durch Regatten und Aufgaben als elterliches „Shoreteam" belegt. So hat Lutz sein Hobby an seine Familie, an seine Söhne Tilman und Simon weitergegeben. Während die Kinder auf dem Wasser waren, hatte er Muße, einem anderen Hobby zu frönen, und die Seglerwelt mit seinen Aquarellen zu bereichern – einige Bilder haben schon den Titel der SVAOe Nachrichten geziert. Das Folke „Pelle Havmus" liegt immer noch in Wedel, aber die Kesslings schielen auf etwas bequemeres Segeln und chartern im Sommer geeignetere Boote für die Ostsee-Sommerferien. Sucht jemand ein Folke?! Zum 25-jährigen Jubiläum gratulierte Stephan Lunau und verlieh ihm die silberne Ehrennadel.

Kristina Appelhoff, geehrt von Peter Mendt, begann das Segeln mit vier Jahren auf der Optima ihrer Eltern auf der Weser und setzte es, zusammen mit der Schwester, auf dem Opti fort. Das eigenständige Segeln lernte sie so richtig auf ihrem Laser, mit dem sie auch die ersten Regatten bestritt. Während der Jugendzeit und des Studiums segelte sie Pirat bei Regatten in Norddeutschland und zusätzlich bei nationalen und internationalen Regatten (auf dem Gardasee, Neusiedlersee und Balaton). Mit ihrem Mann und der wachsenden eigenen Familie kaufte sie ein erstes Dickschiff, eine First 31.7, und der Verein wurde

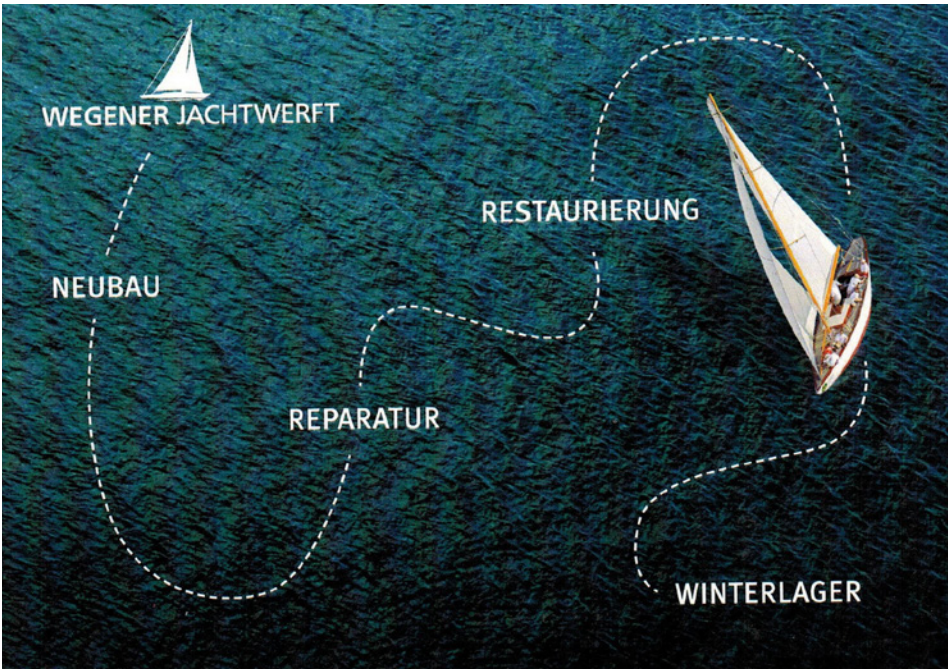
der SVAOe. Stolz wurde der hübsche Stander vor allem auf der Ostsee gefahren. Es folgten weitere Boote (First 36.7, X-43), die zum Winter traditionell von der ganzen Familie nach Wedel überführt wurden. Einige Jahre hatten die Familie allerdings gar kein Schiff. Aber das ging nicht, und jetzt freuen sie sich über Fahrten mit ihrem 22er-Schärenkreuzer (Baujahr 1955) auf der Flensburger Förde. Auch Kristina erhielt den Dank und die silberne Ehrennadel des Vereins.

Martina Fricke, über die Peter Stamp berichtete, hatte 1979 ihren ersten Kontakt mit dem Wassersport auf der Motoryacht „Pemagema" ihres Vaters und SVAOe-Mitglieds Gerhard. Es folgten schöne Wochenendtouren auf der Elbe und Urlaubsreisen auf der Ostsee. Nach einer Pause ging Martina in der Jugendzeit und als junge Erwachsene für gemeinsame Touren mit den Eltern wieder an Bord. Ziel war aber, das Motorboot selbst führen zu dürfen, und so erwarb sie den SBFSee und trat selbst in den SVAOe ein. Dann kreuzte Rainer Mackens mit seiner SY „Eule" ihr Motorbootfahrwasser und so wurde sie zur Seglerin. Gemeinsam verbrachten sie jedes freie Wochenende auf der Elbe. Ihre Urlaube führten sie auf Nord- und Ostsee und waren immer sehr ereignis- und erlebnisreich. Besonders in Erinnerung blieb eine dreieinhalb-wöchige Reise vom Hamburger Yachthafen über die Nordsee zum Limfjord und über die Ostsee zurück in den Yachthafen. Wegen eines Motorschadens mussten sie ab Løgstør ohne eigenen Motorantrieb auskommen und sind – auch mit Hilfe diverser Schlepps – nach Hause gesegelt. Das war nicht nur eine Herausforderung, sondern auch ein echtes Abenteuer. Einen herzlichen Dank an und eine silberne Ehrennadel für Martina Fricke!

Für **Michael Müller,** berichtete Ulrike Jensen, begann alles in Bremen-Hemelingen, denn dort fließt die Weser. Mit Freunden wurde dort gecampt und Opti gesegelt. Allerdings war Michaels Opti gar keiner, mit spitzem Bug und auch sonst anders, langsamer. Umso mehr wollte er gern vorne mitsegeln. Mit Eltern und Geschwistern ging es auf Wochenend- und Sommertouren – die Geschwister seekrank, Michael obenauf als Deckshand seines Vaters. Er machte eine Tischlerlehre und zog mit der Segelkameradschaft Das Wappen von Bremen (SKWB) aufs große wilde Meer. Mit deren großen Hochseeschiffen und großen Mannschaften machte Michael weite Reisen in den Norden nach Island und Grönland, wo die Landschaft und die Wellen ihn tief beeindruckten. Vor mehr als 25 Jahren zog er mit seiner Frau Birgit nach Hamburg und brauchte einen Liegeplatz für ein Boot. Der passende Verein wurde nach Design ausgewählt – auf dem schwarzen Auto machte sich der SVAOe-Stander mit dem schlanken gelben Kreuz als Aufkleber sehr gut. Von 2005-2018 war Michael Obmann unserer Modellbootabteilung, die immerhin noch viel älter als der SVAOe selbst ist – der Oevelgönner Modellsegel-Regattaverein von 1888 wurde 1934 dem SVAOe angegliedert. Michael organisierte über

30 Modellbootregatten, davon auch zwölfmal die Tannenbaum-Modellbootregatta. Vielleicht nimmt sich jemand ein Beispiel daran? Seit 2007 sind Michael und Birgit fester Bestandteil der Organisationscrew der Nordseewoche – können also am Pfingstwochenende selbst nicht segeln, aber ermöglichen zusammen mit der restlichen Orga-Crew allen Teilnehmern unvergessliche Hochsee-Regattawochenenden, manchmal sogar bei schönem Wetter. Ihr X 332 X-Celerator steht im Winter in Wedel und liegt im Sommer in Sønderborg. Von dort werden anstehende Regatten mitgesegelt, sei es Fyn Rundt Einhand oder Als Rundt Doublehand. Dabei hat ihnen gesunder Ehrgeiz viele Siege beschert. Für 25 Jahre so aktiver Mitgliedschaft gebührt Michael herzlicher Dank und die silberne Ehrennadel!

Auch **Philippine Lunau** wurde von Ulrike Jensen gewürdigt. Ihre Segelkarriere fing klassisch auf dem Ammersee an, auf einem Holzjollenkreuzer ihrer Eltern. Dann zog die Familie in den hohen Norden um, und dort ging es weiter mit Opti-Segeln beim SVAOe auf der Alster. Philippine hatte 2001 als jüngstes SVAOe-Mitglied die große Ehre, unser schönes Clubhaus hier in Neumühlen einzuweihen. Vom Opti stieg sie auf den 420er um, denn allein segeln war nicht so Philippines Ding. Es folgten zahlreiche Regatten, dafür



ließ ihr segelfanatischer Vater sie sogar von der Schule befreien. An ihrem 17. Geburtstag, bei der Jugend-Weihnachtsparty am Heiligabend hier im Clubhaus, wurde sie Mitglied der J/24-Crew „Luv", mit der sie viele Regatten in ganz Europa segeln konnte. Zum Studium ging Philippine nach Kiel, denn Segeln sollte weiterhin möglich sein. Seitdem ist sie auf vielen Booten gern gesehenes Crewmitglied, und kürzlich zurückgekehrt zur J/24, in eine reine Frauencrew. Gleichzeitig ist sie aber auch Crewmitglied auf der „Sphinx", ein 1939 als Clubyacht für den Norddeutschen Regattaverein gebauter 12er, ein wunderschönes Boot. Ihr Vater Stephan Lunau dankte auch ihr für 25 Jahre SVAOe-Mitgliedschaft und steckte ihr die silberne Ehrennadel an.

Damit endete die Verleihung der Ehrungen. Man blieb noch eine ganze Weile, tauschte Erinnerungen und genoss das Beisammensein.

GRÜNER BUNKER AN DER FELDSTRASSE

CKB■ Peter Kaphammel organisierte am 19. März eine SVAOe-Besichtigung des neu begrünten Bunkers an der Feldstraße, mit Führung durch Markus Schreiber. Bei strahlendem Frühlingswetter und hervorragender Sicht boten sich tolle Ausblicke! Danke, Peter, für die Organisation!

Der Aufstieg beginnt

Blick zwischen Büschen hindurch auf den Michel

St. Pauli trainiert für Bundesliga

Auf dem früheren Dach des Bunkers, der nun überbaut ist; Veranschaulichung der Betondicke

Blick zu den Portalkränen des Burchardkais

Das neue grüne Dach (Fotos CKB)

Mitgliederversammlung im März

MITGLIEDER DES BEIRATS UND FEHMARNBELT-BAUSTELLE

CKB■ Bei der Mitgliederversammlung am 18. März 2025 wurden die Mitglieder des Beirats, die der Vorstand zu seiner Unterstützung ernennt, nach § 10 (5) der SVAOe-Satzung bekannt gegeben:

Obleute für das Clubhaus
Hartmut und Elske Pflughaupt
SVAOe Nachrichten Schriftleitung
Christiane Krieger-Boden
Obmann für besondere Aufgaben
Marcus Boehlich
Obleute Yachthafenangelegenheiten
Wedel: Berend Beilken
Alsterufer: Thomas Lyssewski
Eckernförde: Holger Duwe
Mühlenberg: Marcus Boehlich
Außerdem berät den Vorstand:
Beauftragter für Prävention von sexualisierter Gewalt
Felix Flentge

Fehmarnbelt-Baustelle: Anstelle des geplanten Saisonrückblicks 2024 der Jugendabteilung – dieser wurde verschoben – zeigte Hartmut Pflughaupt einen spannenden Film zum Tunnelbau im Fehmarnbelt: https://www.youtube.com/watch?v=3Ac-g-eBBkI.

Die gigantische Baustelle unter der Projektleitung von „Femern A/S" behindert während der Bauzeit bis 2029 die Schifffahrt, auch die Sportschifffahrt, erheblich. Entlang der Trasse gibt es je nach Baufortschritt wechselnde Sperrgebiete, die durch große, befeuerte Tonnen mit AIS-Kennung markiert sind und aus Sicherheitsgründen zu keiner Zeit durchfahren werden dürfen. Schiffsführer, auch Seglerinnen und Segler, müssen sich tagesaktuell auf den Webseiten dma.dk sowie elwis.de über diese Offshore-Sperrgebiete informieren. Das gesamte Seegebiet wird während der Bauphase von Travemünde aus über die Leitstelle des Vessel Traffic Service (VTS) überwacht. Es wird auch Sportbooten dringend empfohlen, sich vor der Einfahrt in das VTS-Gebiet bei Fehmarnbelt-Traffic auf UKW-Kanal 68 anzumelden. Wer mit seiner Yacht einem der Sperrgebiete zu nahe kommt, wird über Kanal 16 aufgefordert, seinen Kurs zu ändern, oder von kleinen Arbeitsschiffen angesteuert, die um das Sperrgebiet herum eskortieren.

Vgl. https://www.dsv.org/nachrichten/fahrtensegeln/2025/02/fehmarnbelt-achtung-baustelle/ und https://femern.com/media/103dj3pa/240828_marine-info_onepager_surfers_kiters_a4_de_2024_final_v03.pdf.

Auch der Anschluss nach Deutschland durch den Fehmarnsund-Tunnel soll bis 2029 fertiggestellt sein, Baubeginn ist jedoch nicht vor 2026. Zweifel, ob auf deutscher Seite der Termin gehalten werden kann, sind berechtigt. Vgl. https://www.kreiszeitung.de/lokales/schleswig-holstein/fehmarn/fertig-fehmarn-schiene-und-fehmarnsundtunnel-erst-in-2030ern-93376033.html

Die SVAOe-er möchten es genauer wissen:

PERSPEKTIVEN EINES ELBLOTSEN

Von Peter Kaphammel■ Über den Lotsen-Ältermann der Lotsenbrüderschaft Elbe bekamen wir Kontakt zum See-/Elblotsen Herrn Mosig. Am monatlichen

Elblotse Mosig beim Vortrag

Clubabend am 4. März berichtete er uns, wie die Elbe aus der höheren Perspektive eines Lotsen auf einem Mega-Containerschiff ausschaut.

306 Lotsen, darunter drei Frauen, sind gegenwärtig in der Lotsenbrüderschaft Elbe tätig und lotsen zu den Elbhäfen Cuxhaven, Brunsbüttel, Bützfleth und Hafen Hamburg. Die Grundregel ist dabei: Der Lotse ist der **Berater** der Schiffsführung, er übernimmt **nicht** die Verantwortung der Schiffsführung.

Entstehung des Lotswesens. Das Wort „Lotse" entstand aus dem Altwestnordischen „leid-sögu-madr" („Weg-sage-Mann"). Das Lotswesen in Deutschland entwickelte sich ausgehend von Helgoländer und Neuwerker Fischern, die schon im 13. Jahrhundert mit ihren Kenntnissen über Strömungsverhältnisse und Untiefen Handelsschiffen den Weg nach Hamburg wiesen. Im 17. Jahrhundert wurde die Professionalisierung des Lotswesens insbesondere von der Stadt Hamburg forciert. Seit dem 18. Jahrhundert taten sich Lotsen in Vereinigungen zusammen, um die Bedingungen des Lotsbetriebes, insbesondere die feste Reihenfolge der Lotsen („Bört"), zu vereinheitlichen. Noch heute regelt die Börtordnung den Einsatzplan der Lotsen. Notwendig wurden feste Galiotstationen und Versetzdienste für den Transport der Lotsen zu den Schiffen; so wurden zwischen 1855 und 1893 die ersten sieben Lotsenschoner in Dienst gestellt. Die Schoner waren mit je zehn Kreuzerlotsen besetzt und kreuzten vor Borkum, Norderney, Helgoland, der Wesermündung und zeitweise im Englischen Kanal vor Dungeness. Die Kreuzerlotsen führten die Schiffe bis zur Elbmündung (später bis Cuxhaven) und wurden dort von den Patentlotsen für die Fahrt auf der Elbe bis Hamburg abgelöst.

Stationsschiff „Elbe", Baujahr: 2009, 60,4 m lang, 24,6 m breit, Einsatzgebiet Elbmündung; mit Lotsenversetzboot „Elbe3"

Lotswesen heute. 1942 gründete sich die Lotsenbrüderschaft Hamburg und vereinigte sich 1957 mit der Lotsenbrüderschaft Cuxhaven zur Lotsenbrüderschaft Elbe; der schlossen sich 1999 die Cuxhavener Hafenlotsen an. Die Aufgabenverteilung zwischen staatlicher Aufsicht, Lotsenbrüderschaften und Lotsen ist in dem Gesetz über das Seelotswesen von 1954 und der Elbe-Lotsverordnung von 2003 geregelt. Lotsen müssen heute eine vieljährige, umfangreiche Ausbildung durchlaufen und exzellente Revierkenntnis erwerben. Sie sind danach selbstständig und ihr Einkommen richtet sich nach der Zahl der

gelotsten Schiffe (no ships, no fees). Moderne Technik – Radar, Funk und GPS – ermöglicht Lotsen heute die sichere Bestimmung von Schiffspositionen und den ständigen Kontakt zu anderen Schiffen und zu den Kollegen an Land. Die Lotsenbrüderschaft Elbe betreut die beiden Strecken von Tonne 2 bis Brunsbüttel und von Brunsbüttel bis zur Landesgrenze Hamburg (Tonne 125 bei Tinsdal, Lotsenwechsel am Lotsenhöft). Beide sind etwa 72 sm lang, mit Lotszeiten von zwei bis zwölf Stunden Dauer. Die letzte Strecke bis zum Hafenliegeplatz übernehmen die Hamburger Hafenlotsen, die nicht in der Lotsenbrüderschaft Elbe vertreten sind.

Die Flotte der Lotsen: Alle Lotsenschiffe sind Eigentum des Bundes und werden durch den Lotsbetriebsverein Hamburg bereedert. Die Lotsenbrüderschaft hat im seewärtigen Außenbereich SWATH Schiffe (Small Waterplane Area Twin Hull), nämlich das Stationsschiff „Elbe" sowie die Tender „Duhnen", „Döse" und „Groden", im Einsatz. Dieser Schiffstyp, ein Mehrrumpfboot ähnlich einem Katamaran, ist bei Seegang besonders stabil und benötigt weniger Lee als herkömmliche Versetzboote, wodurch der gesamte Versetz- und Ausholvorgang schneller und sicherer geworden ist. Das Stationsschiff „Elbe" ist dabei das Einsatzzentrum, von dem aus die Lotsen mit Tendern und den kleinen Lotsenversetzbooten zu den einkommenden Schiffen gebracht bzw. von den auslaufenden Schiffen ausgeholt werden. Für den Bereich der Elbe stehen in Brunsbüttel vier Lotsenboote zur Verfügung, die die Schiffe von und nach Hamburg und zum Kanal bedienen. Weitere interessante und umfangreiche Informationen finden sich auf der Webseite der Lotsengemeinschaft Elbe: https://www.elbe-pilot.de/cms/

Typischer Tender, Baujahr ~1999, ~25 m lang, ~14 m breit

Die SVAOe-er erlebten einen sehr interessanten Vortrag über das Lotswesen der Elbe. Es wurden sehr viele Zwischenfragen gestellt, zu denen es ausführliche Antworten gab. Als Dank übergaben die Altjunioren dem vortragenden Lotsen Herrn Mosig zum Schluss etwas für Geschmack und Gaumen.

Nachtrag: Am 13. März wurde eine Vergabeausschreibung veröffentlicht, um die Tender „Duhnen" und „Döse" durch Neubauten zu ersetzen.

Lotsenboot „Steinburg", Baujahr 2018, 29,00 m lang, 8,00 m breit (Fotos Martin Bendt/ Lotsenbrüderschaft Elbe, Peter Kaphammel)

REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE

Saisonstart mit der J/70

SONNE UND VIEL WIND

Von Jannis Holthusen■ Strahlende Sonne, Böen über 30 Knoten und 16 Kurz-Wettfahrten im Ligaformat auf der Außenalster markierten bei der **J/70 Regatta des Norddeutschen Regattavereins** am 22./23. März den Auftakt zu unserer ersten J/70 Saison mit „Albis" und einer erweiterten Crew rund um das Team der „Hungriger Wolf".

Für uns ein anspruchsvoller Start in einem stark besetzten Feld aus Liga-erfahrenen norddeutschen Teams. Es kam insbesondere am Sonnabend zu vielen Kenterungen und es wird gemunkelt, dass nicht alle Teilnehmer an Bord trocken geblieben sind. Der Sonntag verlief schon deutlich ruhiger und routinierter, sodass wir eng beieinander mit den anderen Teams unsere Runden um die Tonnen drehten.

Insgesamt war es großartig, gleich zu Saisonbeginn so viele Starts und Manöver gegen andere Top-Teams zu absolvieren. Auch einen Wettfahrtsieg konnten wir erringen! Wir haben den Auftakt genossen und beendeten das Wochenende mit einigen Blessuren, vielen neuen Erkenntnissen und einem breiten Grinsen auf dem 9. Platz (Crew: Till Pomarius, Jonas Lyssewski, Jannis Holthusen, Moritz Böök).

„Albis" bei der Verbandsregatta (Foto © Sven Jürgensen)

Unter der Woche trainierten wir nochmal, denn schon am nächsten Wochenende stand am 29./30. März die **Frühjahrs-Verbandsregatta beim Hamburger Segel-Club** an, wieder auf der Außenalster. Die vom Sturm geprägte „Albis"-Crew vom letzten Wochenende blickte gelassen auf den Wetterbericht, der deutlich bessere Bedingungen versprach. Leider musste Thorsten Paech kurzfristig absagen (die Kinder wollten betreut werden), glücklicherweise sprang Nils Wittich spontan ein.

Das Training und die Erfahrungen des vergangenen Wochenendes zahlten sich aus. Wir starteten meist gut, segelten mit hoher Geschwindigkeit über den Kurs und führten die Manöver routiniert aus. Ein erster und zweiter Platz am ersten Tag bestätigten unsere Ambitionen. Auch bei regnerischem und kaltem Wetter (es war schließlich erst Ende März) hielten wir am Sonntag unsere gute seglerische Leistung und erreichten am Ende den 3. Platz! (Crew: Till Pomarius, Jonas Lyssewski, Nils Wittich, Moritz Böök)

Wir gratulieren auch unserer Frauencrew mit J/24 „Juelssand", die ebenfalls dieses Wochenende auf dem Kurs unterwegs war, zu ihrer guten Platzierung.

Insgesamt ein gelungener Start in eine neue Saison mit erweitertem Crew-Pool und vielen Events in der J/24 und J/70. Wir danken dem SVAOe, dass der Verein uns das Sportboot-Segeln auf höchstem Niveau ermöglicht, und freuen uns riesig, dass wir mit der WECOYA einen neuen Sponsor gefunden haben! Wer unseren neuen

„Albis"-Crew auf dritten Platz (Foto Luise Boehlich)

Sponsor noch nicht kennt – die WECOYA trägt ihren Zweck im Namen: „We Cover Your Assets". Als Assekuradeur schützt sie die Güter ihrer Kunden mit passgenauem Versicherungsschutz – z.B. auch mit Yachtversicherungen unter der Marke FIRMENICH Yachtversicherungen.

Für uns heißt es jetzt: Möglichst viel Zeit auf dem Wasser verbringen, mit dem großzügigen Sponsoring neue Segel und Ausrüstung für die Vereinsboote anschaffen und uns auf die großen Events der Saison – u.a. die vom SVAOe organisierte German Open J/24 in Eckernförde – vorbereiten. Wir werden berichten!

Die Redaktion gratuliert zum Dritten Platz bei der Verbandsregatta!

JUGEND

Mitgliederversammlung April:

JUGENDAKTIVITÄTEN

CKB■ „Wozu noch Mitgliederversammlungen, wenn keiner kommt" sagte Stephan Lunau – das war natürlich ungerecht gegenüber den fünfzehn Mitgliedern, die sich am 15. April eingefunden hatten, um einen Bericht über Aktivitäten der Jugendabteilung zu hören. Anton Giese berichtete über die Aktivitäten im Bereich der **420er-Jollen.** Anton und seine Vorschoterin Filippa (Pippa) Nugent haben im Jahr 2023/24 an zahlreichen Regatten teilgenommen.

Gardasee: Nach der Winterpause ging es 2023 an den Gardasee. Der See ist mit seinen beständigen, gut kalkulierbaren Winden besonders auch für Trainings geeignet: vor der reizvollen Bergkulisse weht vormittags der Vento aus Norden, nachmittags der Ora aus Süden.

Eckernförder Bucht: Bei der 28. Eckernförder Eichhörnchen Regatta am 10. bis 11. Juni 2023 belegten Anton und Pippa den 8. Platz von 23; die SVAOe-er Ole Griem und Henry Bruns kamen sogar auf einen 4. Platz.

Schweriner See: Dort fand am 22. bis 24. September 2023 der Schweriner Sparkassen-

Filippa Nugent und Anton Giese

Auf zum Start (Warnemünde 2023)

Cup, der gleichzeitig für die Qualifikation zur 420er Jugend-Europameisterschaft 2024 zählte, statt. Anton und Pippa erreichten einen 45. Platz von 60 gemeldeten Booten.

Warnemünde: Am 30. September bis 1. Oktober wurde die Internationale Deutsche Jugendmeisterschaft (IDJM) 2023 vor Warnemünde ausgetragen, allerdings wurden die letzten Regattafahrten wegen Sturms abgesagt. Anton und Filippa landeten in der Gold Fleet der 25 Besten, die in den letzten Wettfahrten gegeneinander antraten (außerdem gab es Silver und Bronce Fleet). Letztlich erreichten Anton und Pippa den 20. Platz unter 55 gemeldeten U17-Crews. Sehr gut gefiel ihnen das Rahmenprogramm mit vielen Spielen und Spaß.

Impression von Thessaloniki 2024

Kiel: Sehr wichtig war am 18. bis 20. Mai 2024 die YES-Regatta (Young Europeans Sailing) in der Kieler Bucht, die als letzte Qualifikationsrunde zählte. Leider wehte während aller Race-Tage nur sehr wenig Wind. Anton und Pippa kamen auf den 34. von über 90 Plätzen. Mit den Ergebnissen dieser Regatta wurde schließlich auch bekanntgegeben, wer sich zur EM, JEM oder WM qualifiziert hatte. Anton und Pippa entschieden sich für die JEM in Thessaloniki, Griechenland.

Bevor es so weit war, trat Pippa noch mit Henry Bruns zur Kieler Woche im Juni 2024 an. U.a. aufgrund einer Massen-Disqualifikation erreichten sie leider keinen guten Platz.

Alster: Auch an der am 1./2. Juni 2024 auf der Alster ausgetragenen und vom SVAOe mitorganisierten Hamburger Meisterschaft nahmen Anton und Pippa teil und belegten den 5. Platz; als weitere SVAOe-er kamen Ole Griem und Henry Bruns auf den 9. Platz und Rasmus Heidmann und Mika Jan Heinrich auf den15. Platz.

Griechenland: Die 420/470 Junior European Championship am 21. bis 28. Juli vor Thessaloniki war dann das absolute Highlight des Jahres 2024! Schon die Anfahrt war ein Abenteuer: 2.200 km fuhr Franziska Wensel, die man als Trainerin für die Crew gewinnen konnte, mit Trailer und Boot quer durch Europa.

Die Meisterschaft begann mit einer feierlichen Eröffnungsveranstaltung. Das „Team Germany" bestand aus vierzehn 420er Crews, darunter sechs U17-Crews, und dazu den 470er Crews. Neben zahlreichen europäischen Teams war auch ein amerikanisches am Start, dessen Ergebnisse für die EM-Wertung allerdings nicht berücksichtigt wurden. Die Wettfahrtleitung verlief leider etwas chaotisch; Proteste gegen Frühstarts wurden oft nicht entsprechend verhandelt. Wegen Gewitterwarnungen und Leichtwind wurde oft nicht gesegelt, sondern viel gewartet. Dabei war es sehr heiß, was die Südeuropäer offenbar besser als die Nordeuropäer wegstecken konnten. So schnitten die Südeuropäer bei den Wettfahrten tendenziell besser ab. Anton und Pippa segelten zuletzt in der Bronze Fleet, dem unteren Drittel aller teilnehmenden Boote. Die Crews bekamen übrigens Tracker an Bord, mit denen sie nicht nur im aktuellen Geschehen die Lage besser überblicken, sondern auch im Nachhinein Fahrfehler analysieren und Möglichkeiten für bessere Strategien durchdenken konnten. Im Rahmenprogramm gab es u.a. einen Basar, auf dem Trikots und Ähnliches getauscht werden konnten. Zum Abschluss fand eine große Siegesfeier statt; und daran anschließend fuhren die Teilnehmer mit Bussen in die Stadt, um dort in den Clubs von Thessaloniki weiter zu feiern.

Die Zukunft der 420er Crew ist unklar: Pippa will offenbar zu den J/24- oder J/70-Booten in ein von Fleur Sietas aufgestelltes SVAOe-Team wechseln, alles Weitere wird sich zeigen.

An diesen Bericht schloss sich ein Filmvortrag über Schiff und **Team „H•E•A•T"** an, den Jonas Lyssewski einleitete. Über dieses Team haben die SVAOe Nachrichten 1-25 bereits ausführlich

Die Crew …

… in voller, …

… Gischt sprühender Aktion
(Fotos privat / Giese, Nugent, Stefan)

berichtet. Der sehr sehenswerte, viel Begeisterung ausstrahlende Film ist über den beigefügten QR-Code auf YouTube erreichbar.

FAHRTENSEGELN

Mit „Pegasus" um die Welt

DAS ERSTE JAHR

Vorbemerkung der Red.: In diesen Nachrichten haben wir in Abständen Stationsmeldungen von „Pegasus" mit Vater und Sohn Bäcker gebracht, wie wir sie aus Vesseltracker oder Vesselfinder gewinnen konnten. Jetzt, ein Jahr nach ihrem Start und nach einer halben Erdumrundung, freuen wir uns, ihren zusammenfassenden Bericht über diese Zeit bringen zu können. Wir wünschen Spaß und Gewinn beim Lesen.

Von Jörg und Finn Bäcker■ **Vorbereitungen.** Wie kam es dazu, dass wir für drei Jahre um die Welt segeln wollten? Nun, als wir 2013 das Boot kauften, meinte ich, dass man damit auch um die Welt segeln könne. Dies griff mein Sohn Finn auf. Der Gedanke reifte immer weiter. Auch Laura Dekker inspirierte uns. Ein Jahr braucht man zum Segeln und zwei Jahre, um sich die Welt anzusehen.

Nach Finns Abitur machten wir die nötigsten Arbeiten am Boot und luden so ca. vier Tonnen für Dingi, Surfboard, Werkzeug, Ersatzteile, Lebensmittel, Elektronik, Wasser, Diesel, etc. hinzu. Mit der vorhergegangenen Aufrüstung der Solar- und Windkraftanlagen, Wassermacher, Batteriebänke, Decksalon, etc. wurde das Boot von 6,5t ehemaligem, segelfertigem Gewicht auf nun 13t angehoben.

Es geht los, Rendsburg bis Madeira. Am 24. September 2024 war es endlich so weit. Von Rendsburg ging es mit sonnigem Wetter los. Freunde begleiteten uns noch bis Brunsbüttel. Dann waren wir auf uns alleingestellt: Zu zweit, Vater und Sohn um die Welt.

In der ersten Nacht lief es super. Wind aus Süd und kaum Wellen. Dann aber kam ein Weststurm nach dem anderen, und wir mussten einen Schutzhafen nach dem anderen anlaufen. Unsere Ziele hatten im Wetterbericht 23°C Wassertemperatur. Als wir ankamen, leider nur noch 19°C. In Scheveningen durften wir an demselben Steg festmachen wie die gerade dort Station machenden Teilnehmer der VO65 und VO70 von The Ocean Race. Wir durften uns sogar die Rennboote von innen ansehen. Schon schick. Aber wenig Komfort und zum Ankern in einsamen Buchten nicht gedacht. Wir haben auch Segler getroffen,

Pegasus am Kran Nobiskrug-Wert, Rendsburg

die Rennboote zu schnellen Fahrtenyachten umgebaut hatten.

Heftig erwischte uns ein Sturm in Brest, wo um vier Uhr morgens unser Anker in Drift ging. In Gijón/Spanien wurde uns während des Orkans Ciarán im Stadthafen der Windmesser vom Mast geweht. Wir hatten bei der Vorbereitung 18 Leinen ausgebracht, um unser Boot sicher zu vertäuen. Zwei Dynema-Leinen rissen in der Nacht unter der Windlast. Ein anderes Boot riss den Schwimmsteg raus. Eine ganze Woche spritzte Gischt 50 m weit über die Mole bis zu unserem Boot. Dennoch haben wir Nordspanien sehr zu schätzen gelernt. Mit seinen grünen, oft bewaldeten, schroffen Bergen, seinen freundlichen Menschen und seinen im November noch angenehmem Wetter verließen wir es mit dem Ziel, nach Madeira zu segeln. Ohne Autopilot, denn Simrad ließ uns mit der Lieferung im Stich. Bei Vollmond und Flaute dümpelten wir durch große Algenfelder auf dem Atlantik.

Madeira. Porto Santo, eine Nachbarinsel von Madeira, erreichten wir am 22. November. Seitdem herrschte warmes Wetter, und wir brauchten nachts keine Bettdecken mehr. Porto Santo überraschte uns mit kristallklarem Wasser, hellem Sand, Rochen direkt neben unserem Boot, Wassertemperaturen von 24°C und endlich Sonne. Unsere zwei Monate alte Zinkanode am neuen Propeller war bis auf einen Restering weg. Zum Glück konnten wir die Anode hier tauschen.

Porto Santo war unsere erste Vulkaninsel. Wir stiegen auf den ca. 180 m hohen Gipfel. Vor ca. 400 Jahren wurde er bewaldet und zu einem Park angelegt. Heute sieht man tiefe Regen-Erosionsgräben.

Einen Tagestörn später kamen wir auf Madeira an. Diese Insel gefiel uns sehr. Beeindruckende

Gijon nach dem Orkan Ciarán

Natur und portugiesische Gelassenheit. Vor Hunderten von Jahren wurden hier mit Sklavenhilfe Bewässerungskanäle, die Levadas, angelegt, die mit Wartungspfaden versehen sind. Auf diesen

Finn auf den Levadas

erkundeten wir die Insel. Bananenplantagen, Wasserfälle, steile Hänge, viel Wald, schroffe Nordküste und stark besiedelte Südküste kennzeichnen die Insel. Das Gestein ist vorwiegend

Pegasus in der Carlisle Bay, Barbados

Die Kirche von Sant Pires

schwarzer Basalt. Daher ist auch der Sand schwarz. Trotz klarem Wasser kann man den Grund nicht sehen.

Las Palmas bis Barbados. In Las Palmas hingegen ist der Vulkan von weicherem Sandgestein. Diese Insel hat kaum steile Hänge. Der Hafen hat bis zu 40 m Wassertiefe und eine beeindruckende, 2,5 km lange Kaimauer. Leider beutelten uns Wind und Schwell aus Südost, wodurch das Ankerfeld im Hafen zur Achterbahn wurde. Von hier flog ich über Weihnachten nach Hause, und mein Sohn segelte mit drei Schulkameraden via Mindelo (São Vicente, Kap Verde)

Unterwasserwelt bei Sant Pires

nach Barbados. Sie hatten eine Menge Spaß. Für den großen Sprung über den Atlantik, brauchten sie 11 Tage und 11 Stunden.

Barbados und die Antillen. Barbados unterscheidet sich von den anderen Inseln der kleinen Antillen dadurch, dass diese Insel eher ein großes Korallenriff ist und keine Vulkaninsel. Die Insel war früher britische Kolonie, was noch überall zu sehen ist. Rum ist hier wie auf allen Antillen ein wichtiges Erzeugnis. Auf Barbados angekommen, gab es erste Erfahrungen mit Rumpartys. Hier lebt Reich Tür an Tür mit Arm. Frisches Kokoswasser wird von den Einheimischen an der Straße und Club am Strand für vorwiegend britische Zuwanderer und Besucher angeboten. Wir ankerten dort, wo Schildkrötenfamilien leben. Acht Meter unter uns konnten wir den weißen Sand sehen. Jeden Morgen wurden wir von Schildkröten begrüßt, die um unser Boot herumschwammen. Finn nutzte die Möglichkeit, um in diesem traumhaften Revier seinen Open-Water-Tauchschein zu machen.

Wir nutzten Route-Taxis, wie es sie nur in Barbados gibt. Es sind öffentliche Verkehrsmittel in privater Hand, die nach festgesetzten Regeln transportieren. Man geht einfach an der Straße entlang in die Richtung, in die man möchte. Das nächste Route-Taxi, das noch Plätze hat, hupt einen freundlich von hinten an. Man steigt ein und zahlt einen festgesetzten Betrag von 3 Barbados-$. In diesem Van mit ca. 6 Sitzreihen mit je ca. 4 bis 5 Personen wird laute Reggae Musik gehört. Es kann auch mal sein, dass der Fahrer kurz aussteigt und fragt, ob er noch jemandem Bier mitbringen soll. Wirklich eine ganz spezielle Erfahrung.

Martinique. Nicht mal einen Tagessprung entfernt ist Martinique, eine zu Frankreich ge-

Blick auf Saint Martin /Sint Maarten

hörende Insel. Man liegt in einer riesigen Bucht mit Tausenden von Yachten. Le Marin heißt der Ort, der mit Ersatzteilen und Restaurants die Atlantiküberquerer einlädt.

Die Insel ist schön, und man lebt dort wie in Frankreich selbst. Das Wetter ist das ganze Jahr über gut. Bananen und Zuckerrohr werden angebaut. Es gibt Gebirge und weite Täler, Küsten mit schroffen Felsen, aber auch sonnige Sandstrände. Erst 1902 brach hier ein Vulkan aus, der dabei die Stadt Sant Pires niederbrannte. Die Menschen wollten die Warnzeichen nicht wahrhaben und waren daher alle in der Stadt, als es geschah.

Leider gibt es auf den französischen Inseln viele Wracks in den Ankerfeldern und viele Autoleichen im Gelände. Dies ist sonst nur in ärmeren Ländern wie Tonga oder Sri Lanka üblich. In Le Marin ist geschätzt jedes zehnte Boot ein Wrack. Beim Navigieren durch das riesige Ankerfeld muss man sehr aufpassen. Wir versuchten wenigstens bei einem Boot noch einen größeren Umweltschaden zu verhindern, indem wir es zunächst immer wieder leerpumpten und dann wenigstens die gefährlichsten Stoffe an Land entsorgten.

Das Einklarieren ist hier sehr einfach. Man gibt zu Bürozeiten seine Daten in einen Computer ein. Diese werden dann kurz gegengeprüft und man bekommt einen Ausdruck. Fertig. Bezahlen kann man alles mit Euro. Wir nutzten die Zeit, um einige Reparaturen durchzuführen, aber auch um die Insel zu erkunden.

Saint-Martin, eine Insel mit zwei Nationen. Wie bei vielen Karibikinseln kann man Ureinwohner schwer oder eher gar nicht finden. Europäer und ehemalige Sklaven stellen den Großteil der Bevölkerung. Inseln, die noch immer europäische Staaten oder die USA als Elternstaat haben, geht es wirtschaftlich und politisch besser als Inseln in Selbstverwaltung (Kuba oder Haiti).

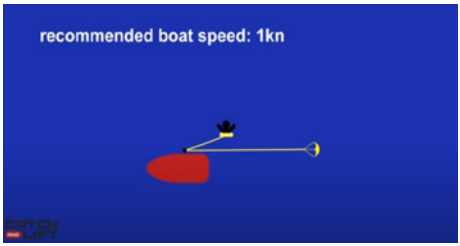
Wir helfen Fischern mit Diesel aus (Fotos Jörg und Finn Bäcker)

Ein besonders interessantes Beispiel ist dabei die Insel St. Martin. Diese Insel ist durch eine Lagune in zwei Teile geteilt und politisch in ihre Zugehörigkeit zu Frankreich (Saint-Martin) bzw. zu Holland (Sint Maarten). (Wir zählen zu den armen Seglern und haben daher auf der französischen Seite einklariert.)
(Fortsetzung folgt)

Rettungsmittel

PERSONEN AUS DEM WASSER BERGEN

CKB■ Wenn ein Mensch über Bord fällt, ist das ein Seenotfall. Mensch-über-Bord-Manöver werden dafür im Idealfall immer wieder geübt. Aber den Menschen wieder ans Boot zu bekommen, ist nur der erste Teil der Rettung. Der zweite besteht darin, ihn aus dem Wasser zu bergen. Empfohlen werden Badeleiter oder



Das Prinzip der Catch-and-Lift-Bergung (Bild Catch-and-Lift-Video)

Rettungsschlinge oder -netz oder ein kleines Segel, hochzuziehen über Spinnakerfall und Winsch. Doch das braucht viel Muskelkraft und ist alles andere als einfach, insbesondere in dem auf Fahrtenyachten nicht untypischen Fall einer Zweierbesetzung des Bootes, wo somit nur ein Retter übrig bleibt.

Einen völlig anderen Weg geht das Catch-and-Lift-Bergesystem. Der Trick dabei ist, das kräftezehrende Hochziehen der verunfallten Person von Motor und Wasser machen zu lassen. Alles Zubehör ist in einem handlichen Plastikkoffer untergebracht, nebst einer genauen narrensicheren Gebrauchsanleitung, was wann zu tun ist. Vor Reisebeginn ist lediglich am Oberwant eine mitgelieferte Drahtschlaufe in etwa 1,80 m Höhe zu installieren.

Im Falle des Falles wird an dieser Drahtschlaufe eine Umlaufrolle mit einer sehr langen Schwimmleine befestigt. Die Yacht fährt dann nicht eines der bekannten MOB-Manöver an die verunfallte Person heran, sondern umkreist diese lediglich und legt damit die Schwimmleine kreisförmig um die Person aus – so ist schon mal das Überfahren ausgeschlossen. Vorausgesetzt, sie ist nicht bewusstlos, wird die Person im Wasser irgendwann ein Stück der Leine ergreifen können. Am Ende der Schwimmleine befindet sich eine Rettungsschlaufe, die die Person anlegen kann. Wenn das geschafft ist, wird ein Bremsschirm, eine Art Treibanker, ausgebracht, der auf der anderen Seite der Umlenkrolle mit dem Schwimmseil verbunden ist.

Wird nun mit dem Motor etwas (wenig!) Fahrt aufgenommen, zieht der Wasserdruck im Bremsschirm über die Umlenkrolle die verunfallte Person erst an das Boot heran und dann (dafür braucht es mehr Motorleistung!) an der Bootswand hoch, bis diese bequem über die Reling steigen kann. Im Falle von Bewusstlosigkeit könnte ein Helfer ins Wasser gehen und es könnten beide Personen gemeinsam hochgezogen werden. Mehr Informationen zur Funktionsweise beim Hersteller https://www.catchandlift.me/index.php/de/ und https://www.catchandlift.me/index.php/de/funktion.

Bei „Blauwasser.de" findet sich ein informativer Testbericht und Video mit positivem Urteil https://www.blauwasser.de/catch-and-lift. Dank für den Hinweis an Rango Dietrich!

SEGLERGESCHICHTEN

Von der Abwrackwerft zur Preziose

BLICK AUF EIN LANGES SEGELLEBEN

Von Ulrich Körner■ Geboren im Krieg, die Kindheit inmitten von Trümmern und Behelfen, geht der Blick des hier umrissenen Seglerlebens schon früh zum Horizont und zu ferneren Gestaden. Im Schulauer Hafen vor den Toren Hamburgs lagen in den 50er Jahren die beiden Kutter „K 1" und „K 2", betrieben von der Bündischen Jugend. Das war ein eher lockerer Verband, hervorgegangen aus der um 1900 aufgekommenen Lebensreform-Bewegung. „Aus grauer Städte Mauern", naturnah orientiert. Eine kleine Gruppierung hatte sich dem Wasser zugewandt, in Meldorf die alten Marinekutter aus dem Schlick geholt und eher mit Bordmitteln instandgehalten. Als eingedeckte Umbauten segelten sie sich recht robust, führten aber in der

„Ivarka"

„Hagios Nicolaos"

Kutterszene ein Außenseiterdasein. Eine richtige Struktur, Budget und Verantwortlichkeit gab es nicht, wer etwas hatte, brachte es mit. Zu dieser Truppe stößt unser Jugendlicher. Improvisation und Bastelei bestimmen also den Einstieg in sein Seglerleben. Doch auf Dauer befriedigt diese Art der Seefahrt nicht.

Direkt am (alten) Hamburg Yachthafen auf Waltershof wohnt ein Freund aus Kuttertagen. Der tägliche Anblick schicker Yachten macht Lust auf mehr, man hockt zusammen und erkundet mit dem Fahrrad die Ufer. In Altenwerder an der Süderelbe sitzt „Eisen und Metall", eine Abwrackwerft, die vor allem mit den zahlreichen Wracks nach Kriegsende ihr Geld gemacht hatte. Hier stöbern die beiden ein kleines Rettungsboot auf, doch zu ihrem Schreck nennt der Vormann den Preis von 800 Mark! Sie fragen nach dem Chef und werden an den Ballindamm verwiesen, einer der eleganten Boulevards an der Binnenalster. Gekleidet in kariertem Hemd und kurzer

„Narwal"

Lederhose findet sich unser Junge einige Tage später in einem hanseatischen Kontor wieder. Parkett, polierte Wände, palisandergetäfelt, ein Schreibtisch von beeindruckenden Ausmaßen, dahinter der Chef in dunklem Anzug und „Wäsche vorn". Doch der hat ein Herz für clevere Jungs, das Wunder geschieht, für das Gebot von 50 Mark gibt es den Zuschlag!

Die Neuerwerbung wandert in den elterlichen Garten des Freundes auf Waltershof. Wie auf den Kuttern, so ihr Plan, soll ein eingedecktes Boot entstehen. Bei Wegener in Altenwerder entdecken sie einen halb verrotteten Jollenkreuzer, dessen Aufbauten jetzt das Objekt der Begierde werden. Werftchef Jonny aber hat einen anderen Vorschlag: Bei ihm liegt aus gepfändeter Lagerung der 15m² Jollenkreuzer „Ede". Die geforderten 150 Mark können aus dem Verkauf des Rettungsboots finanziert werden und so bleibt die kurze Reise von „Eisen und Metall" zum elterlichen Garten ihre einzige Seefahrt mit dem ersten eigenen Boot.

In einer stillen Ecke des Yachthafens darf der Jolli angebunden werden. Segel gibt es dazu, aber keinen Mast. In Harburg wird im Holzkontor ein passender Stamm aufgetan und auf Fahrrädern zum Fähranleger geschoben, wo sich eine kopfschüttelnde Besatzung erweichen und die Fuhre außen an der Wallschiene beilaschen lässt.

Es geht los, aber als „Ede" will man nicht auftreten und nennt den Jolli jetzt „Ivarka", was im Griechischen eine Barke bedeutet. Leider hat das Bootsfieber den Freund derartig gepackt, dass es von zu Hause wegen nachlassender schulischer Leistungen striktes Segelverbot hagelt. Notgedrungen jetzt allein unterwegs, ist die Elbe der strenge Lehrmeister unseres Jugendlichen. Das Boot macht aber Wasser, viel Wasser, und manche Nacht wird in einem der Elbehäfen auf der Schlipprampe verbracht, weil er die Nacht durchschlafen und nicht des nächtens den Wecker zur fröhlichen Lenz-Stunde hören möchte. Ein Jahr geht das so, dann ist er dessen überdrüssig. Er und „Ivarka" gehen getrennte Wege.

„Jou Jou"

Auch ohne Boot zieht es ihn zum Schulauer Hafen, wo an der Wrede-Werft ein zum 30m² Kielschwertkreuzer umgebautes 8 ½ m Rettungsboot liegt. Dessen Eigner, Lehrer Schmidt, hat das gute Stück aufgelegt, weil die Familie von der Seefahrt die „Faxen dicke" hat. Gemeinsam mit seinem früheren Kutterführer tritt man in erfolgreiche Verhandlungen. Stolz wird der Pinsel geschwungen; „Hagios Nicolaos", der Schutzgott griechischer Fischer, so glaubt man zu wissen, prangt künftig in großen Buchstaben als Namenszug.

Motorlos, mit Makko-Segeln und Steilgaffel wird das geklinkerte Boot fleißig gesegelt, bis die Jungs am Fähranleger von Twielenfleth mit dem Phänomen des Neerstroms Bekanntschaft machen, der sie, die wie im Lehrbuch gegen den Strom anlegen wollen, unaufhaltsam voranschiebt, was ihnen den Mast kostet. Auf der Brauer-Werft in Wedel können sie sich einen neuen bauen, sehen sich nach den letzten leidvollen Erfahrungen gleichzeitig nach einem Motor um. Der Segler Rolf H. Massié hatte gerade in seiner „Nordkaper" (das Schiff ziert heute aufgesägt die Gaststätte des Hamburger Yachthafens) den Ein-Zylinder-Vier-Takt-Benziner Hanomag gegen einen damals sehr modernen Farymann-Diesel getauscht.

Der Hanomag – wir ahnen es – wandert in „Hagios Nicolaos". Im Nord-Ostsee-Kanal stellt die Mannschaft eine Undichtigkeit am Vergaser fest, woraufhin sie vor dem Abstellen stets die Leitung leerfährt; ein auf Booten mit Benzinmotoren durchaus verbreitetes Verfahren.

Es geht nach Dänemark. Die Rückreise übernimmt der Miteigner. Im tiefen Binnenland be-

„Marea“

kommt unser jugendlicher Segler eine Boulevard-Zeitung in die Hände und liest fassungslos von der Explosion eines ehemaligen Rettungsbootes im Øresund, ausgebrannt und untergegangen, nicht alle konnten gerettet werden. In der Seeamtsverhandlung sieht er sich ehrwürdiger, geballter Kompetenz gegenüber. Die 68er, die ja auch eine entspanntere Einstellung zur Obrigkeit gebracht haben, sind noch weit weg. Gestandene, befahrene Herren, Direktor des Seeamtes Knaak, Beisitzer Dr. Frank, Kapitän Ganzberg, Oberstudienrat Kapitän Dr. Prüsse, Ingenieur Zieme, Justizoberinspektor Hinzpeter und der Bundesbeauftragte Vizeadmiral a.D. Hoffmann, machen sich über den Vorfall her, hinterfragen alles, letztlich aber verbleibt die Ursache im Spekulativen.

Bootlos, aber nicht ziellos hält er sofort Ausschau nach etwas Neuem und hört von einem Bekannten, dass dessen „Narwal“ zum Verkauf stünde. Der Verkäufer träumt von 9.000 Mark, erhält letztlich aber nur etwas mehr als die Hälfte, womit unser Mann nun stolzer Yachtbesitzer wird. „Wal 4“ hat das typische Walboot-Deck, das dem Bootstyp auch den Namen gab, da es gewölbt ist, wie der Rücken eines Wales. Und vor allem die Knickspantbauweise, die mit ihrer großen Festigkeit deutliche Vorteile aufweist. Wesentliches Merkmal des Bootes mit 8,50 m Länge und dem relativ niedrigen Freibord von einem halben Meter ist auch das lange Vorschiff, das ein weiches Einsetzen bei Seegang ermöglicht.

Das Vaterland verlangt seinen Dienst bei der Marine. In der Zeit gelingt es, ständig und überall überständige Konserven aufzutreiben, denn das Ziel sind größere Reisen. Kaum ist die Uniform abgelegt, geht es gemeinsam mit dem Bruder – mit 64 Mark in der Tasche – an Bord. Bei Zerssen in Kiel tritt im Blazer gekleidet der „Bootsmann der Yacht „Narwal““ auf und ordert großzügig den zollfreien Proviant – auf Rechnung. Die Reise geht bis Stockholm. Nachts wird im Schärengarten geankert, vor Karlskrona leider im militärischen Sperrgebiet, was eine recht unangenehme Bekanntschaft mit der schwedischen Polizei

„Alamak“

nach sich zieht. Die zwei genießen das freie und unbeschwerte Leben auf See. So frei, dass kein Gedanke Richtung Heimat führt und sie – als sie nach drei Monaten wieder auf der Elbe erscheinen – bereits polizeilich gesucht werden.

Allmählich gesellen sich junge Damen an Bord, was aber den Wal nicht geräumiger macht, schon gar nicht für vier Personen. Im Gegenteil, die mit dem niedrigen Freibord und kleinem Aufbau verbundenen beengten Platzverhältnisse treten jetzt richtig zutage. Kurzum: Die Brüder gehen seglerisch eigene Wege. R 540 wird 1968 das nächste Boot, der 20 m² Jollenkreuzer „Jou Jou", als Meisterstück auf der Bootswerft Hein in Elmshorn entstanden. Ein sehr schönes Exemplar, leider aber nur drei Jahre im Besitz, die Familie wird größer und dem Zeitgeist entsprechend folgt für einige Jahre ein moderner Vierteltonner, „Schaum des Meeres", aus einer der angesagten Produktionswerften der Atlantikküste. Das weitere ist nahezu zwangsläufig und vorhersehbar: Hausbau, knappes Geld, Beruf und Umschulung. Segeln beschränkt sich auf einige einsame Stunden auf dem Surfbrett und ein Leben inmitten von Opti-Eltern.

Erst 15 Jahre später gesellt sich „Marea" zur Familie. Das naturlackierte 5,5 KR-Schiff, 1962 bei A+R gebaut, ist mit der Segelnummer G 5/82 im Elberevier keine Unbekannte: als „Nepomuk" hatte sie viele Jahre einer Oevelgönner Familie gehört. Auf der Sommertour des ersten Jahres „mackert" man mit Freunden. Die segeln die „Aldebaran", eine 6 KR-Yacht, ebenfalls von A+R, strahlend weiß deren Rumpf. Im Hafen hocken die Crews gerne auf einem der beiden Boote. Unsere Mannschaft ist angetan von dem Raumangebot bei den Freunden. Es ist eben doch ein großer Sprung von 5½ zu 6 KR! Man

„Alamak" – Kaffeetrinken der alten und der neuen Eigner

kommt ins Träumen, was wäre, wenn …, bis sie auf ein Schwesterschiff aufmerksam werden, naturlackiert und als Kielschwerter mit variablem Tiefgang, das wohl zum Verkauf stünde.

So wird unser Segler zum Reeder, denn der Verkauf von „Marea" gestaltet sich schwieriger als gedacht. Der erste „Glückstädter Auftakt" des Freundeskreises zieht nicht nur die klassischen Yachten des Reviers an, sondern auch zahlreiche Sehleute, von denen auch jemand laut ins Träumen gerät und prompt von seinem Nach-

Auf einer Classic-Week – Joachim Zeyher (Fotos Ulrich Körner)

barn mit Kennerwissen auf das 5,5 KR-Schiff aufmerksam gemacht wird, worauf hin dieses zu den neuen Eignern nach Cuxhaven verholt.

Alle Liebe gilt seit fast 25 Jahren der Kielschwertyacht. G 6/250, eine Ohlendorf Konstruktion von 1965 ist eine elegante Erscheinung, mit bronzenem Schwertkasten und ebensolchem Schwert. A&R-typisch glänzt die Schanz aus heller Esche. Sie heißt jetzt „Butwehl", wird aber umgehend wieder mit dem originalen Namen „Alamak" versehen, unter dem sie bereits 1981 auf tragische Weise ihre Seetüchtigkeit bewiesen hatte: Führerlos segelnd, nachdem in schwerem Wetter die gesamte Besatzung in der Elbmündung über Bord gegangen war, ist sie Tage später bei den Ölfeldern vor der jütländischen Küste nahezu unbeschädigt geborgen und nach Esbjerg geschleppt worden.

Hier nun endlich scheint der uns vielleicht als rastlos erscheinende Segler Joachim Zeiher – seit den ersten Kuttertagen an der Küste besser bekannt als „Muchacho" – angekommen zu sein.

Norwegen-Fahrt 1925

DER 55-60 QM-KREUZER »MIA LISA« UND »NORDWEST«

Vorbemerkung der Redaktion: In den Nachrichten 6-24 hatten wir aus Anlass des 100. Geburtstag von „Nordwest" den ersten Teil der Norwegenreise der „Nordwest" und des Schwesterschiffs „Mia Lisa" der Eigner Johannes Schulz und Johannes Holst abgedruckt, ein Nachdruck des 1926 zuerst im Mitteilungsblatt des Hamburger Yacht Clubs (heute Hamburger Segel-Club) erschienenen Berichts, den wir mit freundlicher Genehmigung veröffentlichen dürfen. Hier kommt die zweite Fortsetzung.

Von Johannes Schulz ■ **Montag, 13. Juli** früh 4,45 segelten wir aus dem Hafen und mußten uns bei Westwind erst genügend Höhe gegen kabbeliges Mündungswasser, dann gegen 1½ – 2 m hohe und lange Ozeandünung erkämpfen. Dann hielten wir Nordkurs und machten bis 7 Uhr gute Fahrt, doch wurde es immer flauer, so daß wir dann nur noch ungefähr 2 Sm. schafften. 8,30 Uhr drehte der Wind auf NNW. und trieb uns eine schwarzgraue Nebelwand zu. »Mia Lisa«, welche westlich von uns lag, verschwand allmählich vollständig im Nebel und, da sie weder durch schärferes Luven, noch durch Überstaggehen zu erreichen war, mußten wir damit rechnen, uns einander zu verlieren. Glücklicherweise hellte es bald wieder auf und wir entdeckten unseren Magger noch annähernd in der gleichen Richtung, wie er uns abhanden gekommen war. Obgleich er die seltsame Eigentümlichkeit hat, im Falle daß er mehr Höhe anliegen kann, vom Magger zu fordern, er soll sich nach ihm richten, was natürlich nicht gut möglich ist, kam er jetzt ausnahmsweise voll auf uns los. Besonders glücklich war die weibliche Besatzung über das Wiedersehen; die hätte gern aus den zwei Booten eins gemacht. Da das ja aber nicht

Vor Sundal

ging, fiel der Vorschlag: »Loot uns doch tohop bin'n«. Da »Mia Lisa « etwas schneller war, warf ich eine Leine hinüber, mußte wegen der Dünung ziemlich viel Bott geben. Es gelang aber nicht, die Leine einigermaßen über Wasser zu halten, vielmehr trieb sie in einer großen Bucht achteraus, und beide Fahrzeuge mußten an dem gleichen Strang ziehen, so daß sich ihre Fahrt merklich verringerte. »Dat nützt nicks«, rief der Maler, »wi möt wedder los smiet"n, oder Ji möt mehr heucht segeln, wie holt veel to full.« Das war nun allerdings ein selten vernünftiger Vorschlag seitens meines Maggers; denn wir hatten NO.-Kurs, also Richtung auf Schweden, während wir doch nach Norwegen wollten. Der Wind war nämlich inzwischen nach Norden gedreht worden und augenscheinlich durch eine stärkere Hand als die des Malers; denn, obgleich er seinen Kompaß zur Hand nahm und ihn fortwährend drehte – ich kann aber nicht beschwören, daß es der Kompaß war, es kann auch ein gewisser Behälter gewesen sein, welcher von der gesamten Besatzung der »Mia Lisa« bei Magenerleichterungen benutzt wurde – wie gesagt, trotz Drehens des Kompasses verharrte dies blödsinnige Instrument eigensinnig auf seinem Standpunkt. Wie der immer rasch entschlossene Malersmann es früher mit unserm, ach, so gemütlichen Pumpklosett machen wollte, so war er jetzt, glaube ich, nahe daran, seinen Kompaß über Bord zu werfen. »Hölt joer Kumpaß eigentlich recht?« rief er mir zu. »Dat weet ick ok nich," antwortete ich, »no die Sünn to reken, kannt ober ungefähr angohn«. »Denn ist woll beter, wi goht mol öber Stag, anners komt wi jo inne Jammerbucht«, kam der Befehl von drüben. Schon drehte »Mia Lisa« durch den Wind und fing an, sich die Dünung von vorn anzusehen. Es dauerte auch nicht lange, so sackte er achteraus, ohne Höhe zu gewinnen. Dann sahen wir auch schon, daß der berühmte Behälter herhalten mußte, den Mageninhalt von Vater, Mutter und Kind aufzunehmen (oder waren es nur die letzteren beiden?), jedenfalls waren alle drei so stark in Anspruch genommen, daß sie zuerst garnicht merkten, wo sie blieben. Dann aber, als sie wahrnahmen, daß sie von den Wellen ebensoviel zurückgeworfen wurden als der Wind sie vorwärts trieb, gingen sie wieder über Stag. Unsere Köchin hatte inzwischen Kartoffeln geschält, sich aber dabei in den Finger geschnitten. Da sie nicht ganz genug geschält hatte, mußte jetzt der Rudergänger den Rest fertig machen, Primuskocher in Betrieb setzen und kochen. Er faßte alles mit spitzen Fingern an, um sich bloß nicht waschen zu müssen; denn das ist für ihn die härteste Strafe, die es, besonders auf See, gibt. Der Junge hat nämlich seit seiner frühesten Jugend eine unüberwindliche Abneigung gegen körperliche Berührung mit Wasser oder gegen Sauberkeit des Gesichts und der Hände, obgleich er beinahe im Segelboot das Licht der Welt erblickt hätte. Das nur nebenbei.

Während wir in gewohnt beschaulicher Ruhe unser Seediner, bestehend aus brakem Jütlandwasser, halb-oder ganzgaren Kartoffeln und geräucherter Mettwurst oder Schinken (diese Speise gibt's jeden Tag bei uns, bloß daß wir jeden zweiten Tag die entgegengesetzte Reihenfolge wählen, um etwas Abwechselung zu haben. Ich kann sie jedem seegehenden Segler angelegentlichst empfehlen, weil man dadurch nicht gar zu schwerfällig wird und man sich Kissingen sparen kann) einnahmen, war »Mia Lisa« wieder aufgelaufen. Das erste Wort des Malers war: »Ji möt ok beter oppassen, anners könt wi noch'n halves Johr segeln un komt doch nich

no Norwegen.« Auf meine Gegenfrage: »Paßt wi denn nich düchtig op?«, kommt die energische Antwort vom Maler: »Nennt Ji dat oppassen, wenn Ji denn mol halberwinds holt und denn mol in'n Wind scheet'n lot; wenn Ji ümmer mit de Nees in'n Töller an gang'n sünd, könt Ji nich stürn.« Da ich grundsätzlich nicht streite, wenn ich recht habe, schwieg ich halbgekränkt, halbzerknirscht. Um mich wieder beliebt beim Magger zu machen, fragte ich ihn dann mit meiner allerliebenswürdigsten Höflichkeit: »Wie is't, hebbt

Gebirgsbach am Folgesund

Ji all wat et'n? Dat hett woll scheun smeckt?« (In meinem Innern meinte ich mit meiner Frage natürlich die Fische.) Statt dieser antwortete der Maler mit vor Wut heiserer Bärenstimme: »Wat et'n!? Et'n hebbt wi öberhaupt noch nicks. Wi hebbt bloß ümmer speiht und speiht noch ümmer; Hatt (Herz) un Mog'n (Magen), gläuv ick, hebbt wi all gornich mehr, sowat möt wi uns wohrschienlich in Norwegen nee keup'n. Ji könt woll lachen! Ji könt slop'n, fret'n, un all'ns, wat Ji wölt; mit uns is't ober rein to verzog'n. Wenn't so bie blivt, möt wi woll bet to'n Harvst in't Skogerak rümdriv'n!« »Wenn dat meenst,« rief ich ihm zu, »denn will ick man erst'n bet'n slop'n.«

Mit diesen Worten ließ ich mich von der inzwischen zum zweiten Steuermann avancierten Köksch ablösen, um mein gewohntes, vielstündiges Schläfchen zu machen. Gegen 9 Uhr abends wurde ich geweckt durch den Ruf: »Norwegen in Sicht!« Ich konnte mich erst nicht recht besinnen, ob ich 5 Stunden oder 5 Tage geschlafen hatte, merkte dann aber an der schiefen Lage und an dem Rauschen der Wellen, daß wir mit schätzungsweise 7 Knoten durchs Wasser brausten. Als ich meine Nase in die wirklich staubfreie Luft steckte, sah ich denn auch, daß wir raumschoots flott liefen und NzW.-Kurs, folglich SW.-Wind hatten. Als wir unser Abendbrot gegessen hatten, wurde es wieder flau und der Wind drehte auf NW. Um 12 Uhr kam leewärts ein Zweiblitzlicht in Sicht, welches bald, da der Wind jetzt aus Norden kam, in Luv zu sehen war. Ich konnte infolge der den ganzen Tag gemachten Zickzackkurse immer noch nicht ausmachen, wo wir eigentlich lagen. Um 2 Uhr rief uns unser Magger an: »Wenn wi so bieblivt, komt wi doch noch no Schweden; dat Füer backbortvorrut is Kristianssand.« »Wenn't man wohr is«, erwiderte ich. »Ganz bestimmt,« scholl es überzeugungstreu zurück, »wi möt öberstag gohn.« »Na, wenn"t so gewiß weeßt, denn man to.« Um 2,30 Uhr kam dann das Vierblitzlicht von Ryvingen (bei Mandal) in Sicht. Jetzt wußten wir endlich unsern genauen Standort, aber nun kam wieder der unheimliche Nebel und dazu die Flaute. Gerade machen wir noch das Gruppenlicht Songvaar aus, da sitzen wir auch schon in dem grauen Nichts. Jetzt aber erleben wir etwas Herrliches: Als Vorboten der Sonne kamen feurige Garben hoch und gaben dem Nebel allerlei bunte Tönungen in kaum zu beschreibenden Farben. Dann erschien die rote Sonne selbst, um allmählich

goldiger zu werden. Während über dem Wasser noch ziemlich dichter Nebel schwebte, waren die Anhöhen zum Teil von der Sonne erhellt und in den Vertiefungen und an den Abhängen sah es aus, als ob blendend weiße Schleier darüber gedeckt waren. Alles war dazu angetan, uns in feierliche Stimmung zu versetzen. Mir kommt es heute noch so vor, als wenn dieser Tag — **14. 7.1925** — unbedingt ein Sonntag gewesen sein muß.

In diesen Stunden hatten wir wenig mit der Pinne zu tun. Es war vollkommen windstill. Wir mußten nur durch Rucken der Pinne das Boot längs der Dünung halten; denn sobald dieselbe von vorn kam, ging es rückwärts durchs Wasser. Längs der Wellen hingegen und bei etwas weggegierter Schoot machten wir durch das periodische Vollfallen der Segel ganz gute Fahrt voraus. Allmählich wurde der Nebel durch die Sonne vertilgt und da ein Lüftchen aus Ost zu Hilfe kam, konnten wir um 8 Uhr hinter einer kleinen Schäre bei der Insel Hille ankern. Gleich wurden die Beiboote zu Wasser gelassen und, eroberungslustig wie wir waren, wurde von dem kleinen, wie mit einer vieltausendjahralten Elefantenhaut überzogenen Eiland, Besitz ergriffen. Am Heck unserer Boote hatten wir zur Feier des Tages unsere norddeutsche Schwarz-weiß-rote gesetzt, welche bei dem jetzt aus West kommenden frischen Winde stolz wehte. Nachmittags setzten wir wieder Segel, um uns das kleine nette Städtchen Mandal anzusehen. »Mia Lisa«, eroberungslustig wie immer, kann nicht länger warten, ihre Segel kommen vorzeitig voll, und sie läuft kurz achter uns zwischen »Nordwest« und Beiboot durch und letzteres muß unterdurch. Es war aber alles heil geblieben. Dann liefen wir Mandal an, legitimierten uns durch die ausgesteckte Flagge als Deutsche und hatten auch rasch den Erfolg, die ersten Menschen, wollte sagen, die ersten Norweger schockweise begrüßen zu können. Der Hafenmeister und Zöllner in einer Person revidierte uns, indem er Kostprobe aus dem Rumbuddel nahm, schrieb den vorhandenen Proviant in eine Liste, welche er dann mit der Weisung versiegelte, die Liste in jedem angelaufenen Hafen vorzuzeigen. Nach Pässen fragte er nicht; wir hatten auch keine, haben bei unsern verschiedenen Fahrten noch nie welche gehabt. Erst einmal ist es uns passiert, dass wir nicht an Land sollten, und zwar in Faaborg auf Fünen, gleich nach dem Krieg. Sonst haben wir immer und überall die freundlichste Aufnahme gefunden. Ich glaube, das kommt davon, daß wir die deutschen Farben ohne Parteistempel führen. Diese scheint übrigens im Auslande einen besseren Ruf zu haben als die neudeutsche Parteiflagge. Einige etwas deutsch-sprechende Norweger äußerten sich sogar dahin, wenn wir eine schwarz-rot-gelbe Flagge ausgesteckt hätten, würden sie uns nicht getraut haben! Dann bekamen wir Besuch von dem Organisten der Kirche, einem geborenen Deutschen. Er erbot sich, uns

Sturmfahrt nach Gemälde Johs Holst

die Kirche und sonstige Sehenswürdigkeiten zu zeigen und zog dann auch gleich mit uns los. Unterwegs machten wir allerhand Einkäufe, welche sich ja mittels unseres liebenswürdigen Führers in vorteilhaftester Weise abwickeln ließen. Dann gingen wir in die Kirche, und bald durchbrausten Orgelklänge den Raum. Der Organist war ganz verblüfft, als er mit dem Spielen aufhörte, daß sich unser Maler vor das Instrument setzte und einige Choräle erschallen ließ. Nachdem wir alles Sehenswerte in der Kirche genossen hatten, wurden wir zu den dortigen Kriegergräbern geführt, wo Deutsche aus der Skagerakschlacht ruhen. Als wir mit den Besichtigungen fertig waren, versteckte sich die Sonne schon hinter den Bergen und wir mußten an unser körperliches Wohl denken, denn der Magen knurrte bereits zum xten Male. An Bord angelangt, warteten schon je ein nettes Schlachter-, Bäcker- und Krämermädel mit den gekauften Sachen auf uns. Sie hatten die Gelegenheit wahrgenommen, einmal deutsches Bordleben aus nächster Nähe kennen zu lernen. Sie baten uns durch den ihnen bekannten Organisten, mit einem so schmachtenden Augenaufschlag, die Kajüte besehen zu dürfen, daß wir Herzen aus Eis hätten haben müssen, ihnen den Wunsch abzuschlagen. Sie sahen der Köksch dann zu, wie in Deutschland Tee gekocht wird und welche Menge Weißbrot, Schinken und dgl. Deutsche vertilgen können. Sie kamen bei unsern Gesprächen, welche der Organist als Dolmetscher häufig scherzhaft verdreht wiedergab, garnicht aus dem Lachen heraus. Als wir dann noch den im trockenen Norwegen verpönten Alkoholteufel auf dem Tisch tanzen liessen, schlossen die Norwegerinnen mit unserer Köksch ewige Freundschaft, mit dem Versprechen, wenigstens zwölfmal am Tage zu schreiben. Zur Bekräftigung dieses Versprechens schickten sie uns nachher eine vielpfündige Mettwurst!!

(Fortsetzung folgt)

AUS BEHÖRDEN UND VERBÄNDEN

Interessante Neuigkeiten aus Kiel:

FÖRDERUNG DER HAMBURGER YACHTHAFENGEMEINSCHAFT NUN MÖGLICH?

Von Axel Sylvester ■ Aus Kiel gibt es hoffnungsvolle Neuigkeiten. Die „Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung der Sediment-Beseitigung in gewerblichen Häfen und Sportboothäfen im schleswig-holsteinischen Bereich der Nordsee" wurde geändert. Hier der gekürzte Auszug aus dem Amtsblatt für Schleswig-Holstein – Nummer 2025/102 vom 27. Februar 2025 (eigene Hervorhebungen):

„3.1 (…) Zuwendungsfähig sind Hafenbetreiber bzw. Sportboothafenbetreiber mit Sitz im Land Schleswig-Holstein. ***Sportboothafenbetreiber mit Sitz außerhalb von Schleswig-Holstein sind antragsberechtigt, wenn sich deren Sportboothafen, in dem die Fördermaßnahme umgesetzt werden soll, in Schleswig-Holstein befindet.***

5.1 Die Zuwendung wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss in Form einer Anteilfinanzierung zur Projektförderung gewährt. Die Höhe der Zuwendung beträgt bei gewerblichen Häfen oder betrieblich erforderlichen Anlegern bis zu 60 % bzw. Sportboothäfen bis zu 40 % der zuwendungsfähigen Ausgaben. (…)

5.2 (…) Unterhaltungsmaßnahmen für Sportboothäfen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von weniger als 5.000,- € werden nicht gefördert.

5.3 ***Bei Sportboothäfen kann auf Antrag eine pauschalierte Förderung der Sediment- Beseitigung erfolgen. Als Kosten für Sedimentbeseitigungsarbeiten können pauschal 5,00 € je m³ angesetzt werden, für die dazugehörige obligatorische Kontrollpeilung 5.500,00 €. Die Fördersumme ergibt sich aus den Quoten gemäß Nr. 5.1.***

5.4 Bei Anwendung der De-minimis-Verordnung gelten die dort genannten Höchstbeträge."

Vollständiger Text: https://verkuendungsportal.schleswig-holstein.de/static/pdfjs/generic-legacy/web/viewer.html?file=https://verkuendungsportal.schleswig-holstein.de/home/amtsblatt/ab_veroeffentlichungen/2025/03_2025/2025-102.pdf?__blob=publicationFile&v=1

HISTORISCHES

100 Jahre SVAOe-Nachrichten

MAI–JUNI 1925: SEGELN UND SINGEN

Von Nobert Suxdorf■ Der 20. Geburtstag der (damals) SVAOe am 4. April 1925 war natürlich ein Anlass zum Feiern. Die Mai-Ausgabe des Nachrichten-Blattes berichtet: *„Etwa 100 Mitglieder hatten sich zu einem 'gemütlichen Kommers' im Altonaer Hof versammelt."* – ausschließlich Männer. Nix mit feministischer Vereinspolitik damals? Irgendwann im Laufe des Abends *„kam aber auch mit Naturgewalt das Gedenken an unsere abwesenden Damen zum Durchbruch…"* – immerhin. *„Unterdessen waren aber auch die Eisbeine zu ihrem Recht gekommen, es waren Prachtexemplare!"* Es muss ein wirklich gelungenes Fest gewesen sein, denn der Berichterstatter konnte feststellen. *„So steigerte sich die Stimmung zur Fidelitas, durchbrochen von tiefschürfenden Reden, oder unterstützt von dem vielerprobten Gesang Carl Raues".* (Auch den finden wir in der Mitgliederliste einige Seiten weiter – er wohnte am Oevelgönner Schulberg.) Aber dann soll es endlich wieder aufs Wasser gehen. *„Unsere Segelzeit hat begonnen.... Am 3. Mai ist nun unser Ansegeln nach Harburg. Um 9°° wollen wir den Jachthafen verlassen, um mit der Tide nach Harburg zu segeln. Unsere dortigen Vereinsbrüder werden uns auf ihren Fahrzeugen entgegenkommen, oder uns dort im kleinen Schleusenhafen erwarten. Rege Beteiligung auch seitens der Damen ist sehr erwünscht."* Nun also doch.

Auch die folgenden Mai-Wochenenden sind Segel-Wochenenden: am 10. Mai die erste Wettfahrt, nach Lühe und zurück, am 21. Mai ist Himmelfahrt, am Pfingstsonnabend wird die Cuxhaven-Wettfahrt gestartet. *„Der wunderschöne Monat Mai wird also seglerisch in würdigster Weise ausgefüllt."* Darauf ein Gedicht! Und Willy Erbrecht legt los:

„Zieht, Segler, unsern Stander
Jetzt stolz am Maste auf,
Er führt uns kühn durch Strom und See
Im frischen Siegeslauf…"

Zurück zur Prosa: Im Bericht über die Monatsversammlung am 17. April findet sich der Hinweis: *„Unsere Vereinigung hat nun vor Oevelgönne eine schwarzgelbe Boje ausgelegt, die als Gastboje oder zur ganz vorübergehenden Benutzung durch unsere Mitglieder dienen soll. Wir hoffen, trotz der Kostspieligkeit dieser Anlage, im Laufe der Saison noch eine zweite Boje auslegen zu können."* In unserem Fotoarchiv gibt es Bilder, die den Oevelgönner Strand früher zeigen – mit Booten an Bojen.

Zum Saisonbeginn enthält diese Ausgabe des Nachrichten-Blattes besonders viele „Schiffahrts-Nachrichten" (damals noch mit zwei f!) sowie einen „B." unterzeichneten Beitrag „Gut fierendes Piek- und Klaufall". Beachtenswerte Tipps, damals, als das Gaffelrigg noch weit verbreitet war und für das laufende Gut auch Sisal eingesetzt wurde.

Dem Schluss des Beitrags „Von der Kompaßablenkung auf Jachten und deren Bestimmung" folgt die „Mitgliederliste der S.V.A.Ö." Siebeneinhalb Seiten enthalten 402 Namen, darunter der Maler Johannes Holst und der Autor Ludwig Dinklage, sowie nicht wenige, die auch heute in unserer Mitgliederliste stehen würden (wenn es denn erlaubt wäre, eine solche zu veröffentlichen). Und zum Schluss ein umfangreicher Anzeigenteil – 16 Seiten sind es diesmal!

„Ansegeln" heißt der erste Bericht in der Juni-Ausgabe 1925. *„Am 3. Mai. Und Glück haben wir gehabt: Klarblauer Himmel, Vollzeugbriese, jungfrisches Grün mit blühenden Bäumen und Sträuchern rundum. Die Elbe so frohbereit, die Segler zu begrüßen… Dann gings auf Harburg zu."* Im *„besonders reich geschmückten"* Fährhaus war die Kaffeetafel gedeckt, der Vorsitzende der Vereinigung Harburger Segler *„fand herzliche Worte kameradschaftlicher Begrüßung."* Sie wurden ebenso herzlich erwidert, aber es blieb nicht beim gesprochenen Wort: *„Und nun aus voller Brust mit urwüchsiger Kraft, gemildert durch der Damenstimmen Harmonie, das Ansegellied. Ihm folgte aus der sängerfrohen Runde das Lied auf die Frauen und Mägdelein, ob schwarz, ob blond, ob braun – das schönste, das wir schaun."* Die Rückfahrt gestaltete sich schweißtreibend, denn *„der Wind ging schlafen, und ein Beiboot nach dem andern spannte sich vor…"* Heutzutage hätte man den Motor gestartet.

Was gab es noch zu berichten in dieser Juni-Ausgabe? Der Reisebericht von W. Burmester über seinen Törn mit „Bunte Kuh" ist mit dem 1. Preis ausgezeichnet worden. Es gibt eine „Wettfahrtausschreibung"– am Sonntag, 28. Juni geht es von Altenwärder nach Schulau und zurück. Aber vorher: *„Sonnabend, 20. Juni wollen wir nach alter deutscher Weise Sonnenwende feiern.…Treffpunkt Lühesand."*

Eine ständige Rubrik im Nachrichten-Blatt, so auch in dieser Ausgabe, war übrigens das „Segler-Schach" mit von Willy Burmester gestellten Navigationsaufgaben. Von ihm stammt auch der Beitrag „Der Jollensegler und das Schwert". Es geht um den Einfluss des mehr oder weniger gefierten Schwertes auf Krängung und Geschwindigkeit. Unter anderem schreibt Bumester: *„Daß bei Außenstehenden und ersten Anfängern in der Segelei die Meinung, das Schwert erhöhe die Stabilität des Bootes und verhindere ein Umschlagen, weit verbreitet ist, wissen alle Segler; weniger allgemein bekannt dürfte sein, daß in den meisten Fällen geradezu das Gegenteil der Fall ist, daß das Schwert zur Vergrößerung der Krängung beiträgt."*

Über die schon erwähnte 1. Wettfahrt dieses Jahres am 10. Mai berichtet Willy Erbrecht auf den folgenden Seiten. Er schließt: *„Proteste gab es keinen einzigen, so daß die S.V.A.Oe. sich auch diese Wettfahrt auf ihrer Aktivseite buchen darf, in der frohen Erwartung, daß alle weiteren Fahrten ebenso günstig verlaufen werden."*

Und auch in dieser Ausgabe ein großer Anzeigenteil – vierzehneinhalb Seiten. Dort bietet zum Beispiel die Firma Fritz Stein „Manila und Baumwolltauwerk" an sowie „Segeltuche und Persenningtuche aus Flachs, Hanf und Baumwolle". (Kommen die eines Tages wieder?)

Ein Hinweis noch: Die kompletten Jahrgänge unserer Mitgliederzeitschrift stehen im Clubhaus, dort kann man alles ausführlich nachlesen.

DIES UND DAS

ZU UNSEREM TITELBILD

Ein fröhlich-buntes Bild zur Einstimmung auf die neue Segelsaison! Drei Seglerinnen, Maris, Nike und Filia Schaper, korrekt mit Rettungswesten ausgestattet, segeln mit Schwung Undines Folkeboot „Folkerot" hoch am Wind … Sie segeln offenbar bei einer Regatta mit (vielleicht der früheren „Elbe-Auftakt"-Regatta?) und sind in der Startgruppe 1 gestartet (siehe den Wimpel „1" am Achterstag). Ihre Großmutter Marlies Schaper hat die Szene in diesem dynamischen Aquarell eingefangen.

DAS BÜCHERSCHAPP

Johannes Erdmann:

„WILFRIED ERDMANN – VON AUSSEN NACH INNEN"

Von Norbert Suxdorf■ Wilfried Erdmann war nicht nur ein Ausnahmesegler, er war auch ein begabter Schriftsteller. Fast zwanzig Bücher hat er geschrieben, darin erzählte er von seinen Weltumsegelungen, seinen Nordsee-, Ostsee- und Atlantikreisen, und er ließ schreibend andere an seinem Wissen, seinen Erfahrungen teilhaben.

Nun ist ein Buch **über** Wilfried Erdmann erschienen. Der Segelsport-Journalist und selbst Weltumsegler Johannes Erdmann (nicht mit ihm verwandt) lässt darin Menschen zu Wort kommen, die Wilfried Erdmann kannten, mit ihm segelten – unter anderem Boris Herrmann und Burghard Pieske, den mare-Verleger Nikolaus Gelpke und den Wissenschaftsjournalisten Rangar Yogeshwar.

Johannes Erdmann schreibt in seinem Vorwort: „In diesem Buch erleben Sie Wilfried Erdmann aus einer neuen Perspektive. Aus der Sicht seiner Freunde, Kollegen und Wegbegleiter. Sie blicken zurück auf einen bescheidenen, ruhigen, genügsamen Menschen, der es vermochte, Tausende Menschen zum Segeln zu bewegen, sie immer wieder mit sich auf seine Reisen zu nehmen. Sie jedes Mal neu zu begeistern."

Von den vielen guten Sätzen, die Wilfried Erdmann geschrieben hat, ist mir einer unvergesslich: „Segeln ist segeln – und keine bleichen Worte reden." Kann man es besser sagen?

„Wilfried Erdmann – von außen nach innen" ist ein schönes, großes, von seinem Sohn Kim gestaltetes Buch mit vielen Fotos – zu entsprechendem Peis.

Johannes Erdmann (2025). Wilfried Erdmann – von außen nach innen. 224 Seiten, ISBN 978-3-667-12859-1, Delius Klasing Verlag, 34,90 Euro.

Zu guter Letzt

„ICH BIN NICHT BEREIT, MICH DEN WECHSELNDEN LAUNEN DES MEERES AUSZULIEFERN."

GAN■ Diesen Satz, denkt ein Segler, kann nur eine weit von der Küste entfernt verwurzelte Person gesagt haben. Unsereins weiß dagegen, wie langweilig das Segeln wäre, wenn das Meer keine Launen hätte und ewig unbewegt gleich bliebe. Für uns liegt ja der ganze Reiz des Segelns in der ständigen Abwechslung der Erscheinungsform der See, und wir nennen das auch nicht „Launen", sondern Wetter und Gezeiten, die naturwissenschaftliche Ursachen haben. Wir antworten darauf mit dem Einstellen der Segel und der Wahl des Kurses und liefern uns nicht einfach aus.

Das Zitat stammt von einer leidgeprüften Protagonistin des sehr schönen, literarischen Romans – man kann ihn Bildungsroman nennen – „Offene See" von Benjamin Myers. Für ihn, der in einem Bergarbeiterdorf im Norden Englands geboren wurde, war die See ein romantischer Sehnsuchtsort. Sein Buch fand große Leserschaft, auch in Deutschland (SPIEGEL Bestseller).

Auch andere Dichter, die mit der Seefahrt nichts zu tun hatten, fanden dazu große Worte. Charles Dickens meinte ebenfalls, dass das Meer Launen habe und drückte es in „Zwei Städte" so aus: „Das Meer tat, was ihm gefiel, und was ihm gefiel, war Zerstörung."

Goethe schließlich, das Universalgenie, der zu allem etwas zu sagen hatte, dessen einzige Erfahrung mit dem Meer aber nur auf eine schwachwindige und dennoch von Seekrankheit begleitete Überfahrt von Neapel nach Palermo von gerade einmal 160 Seemeilen zurückging, teilte der Menschheit mit: „Das Wasser ist ein freundliches Element für den, der damit bekannt ist und es zu behandeln weiß." (Die Wahlverwandtschaften). Wie wahr und doch wie unzureichend.

Lasst uns also segeln und wie Willi Erbrecht vor hundert Jahren in den SVAOe Nachrichten sagen: „Geloben wir aufs Neue dem Segeln unsere Treue!"

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 HASPDEHHXXX
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

zum Sommergrillen des SVAOe

Sommergrillen im Störloch

Am Sonnabend, den 23. August 2025

veranstalten wir das alljährliche Grillfest für unsere Mitglieder und Freunde ab 18:00 Uhr auf der Wiese im Störloch (SSV Borsfleth)

Gezeiten für Sonnabend, 23.8.:	HW Hamburg:	05:34 h
	NW Glückstadt:	10:53 h
Gezeiten für Sonntag, 24.8.:	NW Glückstadt:	11:36 h
	HW Hamburg:	18:26 h

Für Grillgut, Beilagen und Getränke muss dieses Jahr wieder jeder selber sorgen!

Holzkohle stellen wir ausreichend bereit.

Zur Begrüßung gibt es eine Überraschung!

Anmeldung bis zum 15. August 2025 bei Jörn Groth
joern.groth@svaoe.de oder 0172 7137492

Wir hoffen auf gutes Sommerwetter und freuen uns über viele Teilnehmer.

Euer Festausschuss

SVAOe e.V., Neumühlen 21, 22763 Hamburg,
Tel. 040-8811440, Fax 040-8807341, www.svaoe.de