

SVAOe NACHRICHTEN

1-2018 JANUAR / FEBRUAR



Hydraulik mit System

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

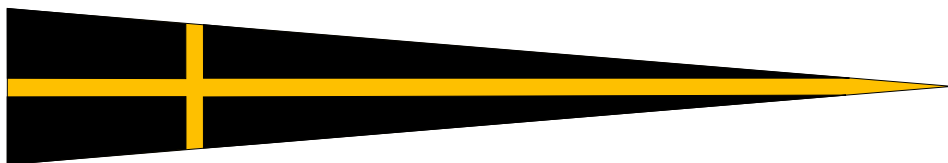
Mit unseren 400 Niederlassungen sind wir stets in der Nähe unserer Kunden. Weltweit bieten wir das komplette Programm der Hydraulik aus einer Hand – persönlich, schnell und zuverlässig. Unsere 280 Einsatzfahrzeuge des Hydraulik-Sofortservice sind stets nur einen Anruf entfernt – und das rund um die Uhr.

HANSA-FLEX AG
5 x im Großraum Hamburg:

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

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

HANSA/FLEX
Systempartner für Hydraulik



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

96. Jahrgang

Januar / Februar 2018

Nr. 1

Wintergäste in Ecke



Unsere Anlage in Eckernförde hält ihren Winterschlaf. Schön ist es hier trotzdem, wie man sieht. Allerdings mit einem Haken. Unser Mitglied Christian Köhn machte ein Foto und schrieb: „Kaum sind die Schiffe abgezogen, übernehmen die Kormorane die Anlage (selten so viele Kormorane auf einmal in Eckernförde beobachtet)“.

In dieser Ausgabe

- 3 Editorial**
- 4** Nicht vergessen!
Jahreshauptversammlung der SVAOe

Thema und Meinung

- 5** Zweierlei Verkehrsteilnehmer?

Vereinsleben

- 6** Herzliche Glückwünsche!
- 7** Neuaufnahmen
- 8** Prof. Wolfgang Treu †
- 9** Bestandene SPOSS-Prüfung
- 9** Bootsbauer auf Erfolgskurs
Jan Brügge wird mit Förderpreis Handwerk ausgezeichnet
- 10** Deutscher Seglertag 2017 in München
- 13** Tannenbaumregatta
Sonne, angenehme Temperaturen, tolle Stimmung, nur leider etwas zu wenig Wind
- 15** Herbstfest mit Grünkohl-essen und Preisverteilung für die *Elbe-Ausklang-Wettfahrt*
- 18** Die Mitgliederversammlung im November
Das „Juelssand“-Damenteam berichtet von ihrer WM-Teilnahme in Kanada
- 20** Die SVAOe-Altjunioren stehen auf Cu
Ein Besuch in der Kupferhütte



Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 22** „True Love“ siegt auf den Seychellen



Jugend

- 23** Ein Feva-Wochenende auf der Alster

Fahrtsegeln

- 24** Die Karibik lockt
Drei SVAOe-Yachten gleichzeitig dort
- 25** Tour d'Atlantique
Aus dem Blog der „Rode Zora v. Amsterdam“ von ihrer großen Rundreise 2017/18
- 29** Was haben Sie 2017 erlebt?



Seglergeschichten

- 29** Seeräubers Nachfolger – *Rudolf Neumann hat wieder ein Erlebnis aufgeschrieben*

Aus Behörden und Verbänden

- 30** Bitte nicht auf den Schirm geraten
Teure Videos auf See
- 33** Befahren von Offshore Windparks
- 34** Neuer Sportbootführerschein im Scheckkartenformat

Dies und Das

- 34** Eckernförde – *Liegeplatzgebühren 2018*
- 35** Dieselprobleme – *Ein Leserbrief*
- 36** Vermeidbare Kollision, Arroganz, Unvermögen
US-Zerstörer kollidiert mit Containerschiff
- 38** Wieder vereint im Yachting Heritage Centre
Vier Modellboote der A-Klasse
- 39** 75 Jahre Nordisches Folkeboot
Ein Jubiläum wird dreifach gefeiert
- 41** Sie kamen zu zweit
Die Polizei überprüft die Aufbewahrung der Signalpistolen
- 42** Nachtrag zu Herwart
Ein Wahrzeichen fiel ihm zum Opfer



- 42** **Zu unserem Titelbild**
- 43** **Das Bücherschapp**
Eine Fundgrube für Elb-H-Jollen-Liebhaber
- 44** **Zu guter Letzt**
Ein wachsamer Rudergänger

Beilagen (nur für Mitglieder)

- Einladung zur Jahreshauptversammlung
- Einladung zum Gründungsfest

Umschlagillustration

- Leuchtturm Gellen, Aquarell von Jørg Schildt

Liebe Mitglieder und Freunde der SVAOe,

wenn Sie diese Ausgabe der SVAOe Nachrichten in den Händen halten, ist die Segelsaison 2018 bereits fast in Sicht; die Tage werden wieder etwas länger. In Vorbereitung dessen finden Sie in dieser Ausgabe u.a. lesenswerte Beiträge zum Thema Verkehrssicherheit. Angesichts dieser Berichte wird man nicht umhinkommen festzustellen, dass offenbar auch im Bereich der Berufsschiffahrt einige Verkehrsteilnehmer mangelhafte Rechtskenntnisse aufweisen bzw. unberechtigte Vorrechte beanspruchen. Darauf gilt es, sich als Sportschiffer einzustellen; abfinden sollte man sich damit nicht und sich zumindest durch eine Anzeige bei den zuständigen Stellen zur Wehr setzen. Umgekehrt geschieht das ja ebenso, wie wir in einem Beitrag über die Radarüberwachung auf der Außenelbe lesen können.

Ebenfalls in Vorbereitung auf die neue Saison: In einer bekannten deutschen Segelzeitung wurde im Januar 2018 das Ergebnis einer Studie zum Vergleich klassischer versus digitaler Navigationsmethoden veröffentlicht. Das wenig überraschende Ergebnis: Menschen, die es gewohnt sind, ausschließlich digital zu navigieren, haben offenbar eine grundsätzlich andere Wahrnehmung insbesondere der Umgebung als diejenigen, die (auch) mit Papierseekarten navigieren oder einen Seekartenplotter in Kombination mit Papierseekarten nutzen.

Dies gewinnt natürlich insbesondere dann an Bedeutung, wenn die Elektronik ausfällt. Die Digital-Navigatoren sind dann regelrecht hilflos, da sie sich erwiesenermaßen nicht ad hoc auf die Analog-Navigation umstellen können. Letzteres ist ebenfalls nicht verwunderlich, denn bekanntlich gilt auch in der Navigation, dass Erfahrung

durch nichts als durch Erfahrung zu ersetzen ist.

Das Urteil des OVG Leipzig zur Elbvertiefung vom 28. November 2017 wird sich in diesem Jahr noch nicht direkt auf un-

ser Revier auswirken. Tatsache ist, dass seitens der Politik offenbar wenig Interesse besteht, sich für kommerziell wenig genutzte Wasserstraßen einzusetzen. Dies zeigt der spärliche Rücklauf, den die Gruppe Nedderelv auf ihre 2017 verfasste Resolution zum Wassertourismuskonzept des Bundes bisher erhalten hat.

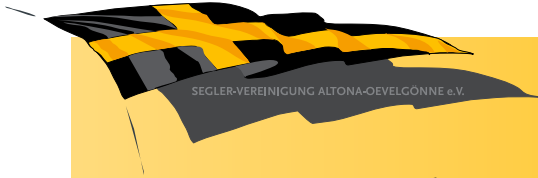
Immerhin wurde von Herrn Enak Ferlemann, bisheriger Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, zugesichert, der Status quo der Nebenwasserstraßen solle gehalten werden. Unabhängig davon ist mit Sicherheit zu erwarten, dass uns auch in diesem Jahr die Verschlickung von Nebenflüssen und Sportboothäfen beschäftigen wird.

In der Ausbildung des seglerischen Nachwuchses überlegen wir z.Zt., mit der Schaffung der Position einer sogenannten „sportlich-fachlichen Kraft“ u.a. unseren ehrenamtlichen Trainern ihre Arbeit zu erleichtern (jedoch keinesfalls abzunehmen) und somit sicherzustellen, dass die Jugend in der SVAOe noch besser als bisher gefördert werden kann. Zum Schluss bleibt mir, auf die am 27. Februar 2018 anstehende Jahreshauptversammlung hinzuweisen; über Ihr/euer zahlreiches Erscheinen würden sich alle Mitglieder des Vorstandes sowie die Beiräte freuen.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen/euch eine angenehme Lektüre.

Ihr/euer Stephan Lunau





Nicht vergessen!

Jahreshauptversammlung der SVAOe

Jedes Jahr wieder, aber immer neu, immer wichtig, immer notwendig: die Jahreshauptversammlung. Einmal im Jahr wird das demokratische Mitwirkungsrecht der Vereinsmitglieder gefordert. Das verlangt nicht nur das Gesetz, es ist auch die beste Gelegenheit, sowohl die geleistete Arbeit von Vorstand und Ausschüssen zu bewerten als auch mit Diskussion, Kritik und Vorschlägen, die im bevorstehenden Jahr für die Gemeinschaft handelnden Personen auszuwählen und ihnen durch Wahl ihr Amt zu übertragen.

Kommen Sie und wirken Sie mit! Denken Sie nicht, dass es ausreicht, wenn andere für Sie abstimmen. Empfinden Sie es nicht nur als Pflicht, sondern als ein Privileg, Ihr eigenes Votum abzugeben und sich auf diese Weise aktiv an der Gestaltung unserer Vereinigung zu beteiligen. Und nicht nur das. Die JHV ist die Gelegenheit, dem Vorstand und allen am Vereinsgeschick Mitarbeitenden einen Dank abzustatten, dass sie sich im vergangenen Jahr so für Sie ins Zeug gelegt haben. Das können Sie am besten mit Ihrer Teilnahme ausdrücken. Außerdem wird vor, während und nach der Versammlung reichlich Zeit sein, alte Freunde zu treffen und neue Bekanntschaften zu schließen. Der Kommodore, der Vorstand und die Beiräte freuen sich auf Ihre zahlreiche Teilnahme.

Dienstag, 27. Februar 2018

Einlass zum Klönsnack und Imbiss 18:00 Uhr

Beginn des offiziellen Teils pünktlich um 19:00 Uhr

SVAOe-Clubhaus, Neumühlen 21, 22763 Hamburg

Bus 112 bis Lawaetzhaus, Schnellbus 36 bis Hohenzollernring-Süd, HADAG-Fähre 62 bis Neumühlen/Oevelgönne. Parkplätze ab 18:00 Uhr bei der Firma Potenberg (erster Platz nach dem Neubau Neumühlen 1).

Wenn Sie in Ihrer Bewegung eingeschränkt sind und Hilfe benötigen, rufen Sie bitte in der Geschäftsstelle an.

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

Jürgen Schaper, Kommodore

Dr. Stephan Lunau, Vorsitzender

Zweierlei Verkehrsteilnehmer? Pfungstsonnabend 2017

Wir starten in Wedel unsere Sommerreise mit Ziel Ostsee. Also steht zunächst einmal Brunsbüttel mit seinen Schleusen zum NOK an. Mäßiger Ostwind, der später südlich drehen wird, lässt den Tag gut angehen. Die letzten mit uns laufenden Boote biegen ab in die Stör, es wird einsam auf dem Fluss. Um den allmählich schwächer werdenden Ebbstrom auszunutzen, bleiben wir im Fahrwasser, halten uns brav am roten Tonnenstrich und können schon bald am Rand der Industriekulisse von Brunsbüttel die Konturen der Schleusenanlagen ausmachen. Was für ein schöner Tag!

Voraus, beim Elbehafen Brunsbüttel, nehmen wir höchst Verdächtiges wahr, was unsere ganze Aufmerksamkeit erregt. Schlepper, vom Kanal kommend, halten auf ein dort liegendes Masengutschiff zu, dessen Lotse über UKW der Revierzentrale seine Absicht ankündigt, in Bälde abzulegen.

Die Elbe ist ziemlich leer. Außer uns laufen hier nur zwei Frachtschiffe elbab bzw. Richtung Nordsee. Mit beiden bespricht der Lotse sein Vorhaben. Man ist einander bekannt; „... kannst du weiter in die Mitte halten, dann komme ich gut frei...“ und „... wenn Sie bitte ein wenig auf die Süd gehen ...“. Durchs Glas sind die ins Wasser klatschenden Vorleinen des Bulkers und der sich straffende Draht zum Bugschlepper zu sehen.

Es bedarf keiner seherischen Fähigkeiten, um die sich jetzt anbahnende Situation zu erfassen. Denn außer den beiden Frachtern gibt es ja noch ein weiteres Fahrzeug im Fahrwasser, dessen Verlauf folgend und auf seiner rechten Seite. Man könnte es auch kurz sagen: mit Vorfahrt.

Es besteht Handlungsbedarf. Beherrzter Griff zum UKW, Kanal 68, um mit dem Lotsen abzusprechen, wie denn das alles so gedacht sei und wie wir miteinander klarkommen wollen. Schließlich können wir uns nicht in Luft auflösen. Aber es ist wie bei Hans Albers: „F.P.1 antwortet nicht“. Auch auf mehrfachen Anruf nicht. Brunsbüttel Elbe Traffic, sonst stets helfend zur Stelle (... Sie werden von „xyz“ gerufen ...) schweigt. Der Bulker mit Schleppern vorn und achtern setzt sich wie von Geisterhand in Bewegung. Geräuschlos. Kein „tuuut“ kündigt das Manöver an.

Und so nehmen die Dinge ihren Lauf. Unbeirrt dreht der Verband in das Fahrwasser. Der Bugschlepper wird zunehmend größer und setzt offenbar zum ultimativen Rammstoß an. Markerschütternd dröhnt jetzt das Typhon herüber. Der Schiffsführer tritt aus der Brücke und gestikuliert mit Armbewegungen, als wolle man ein lästiges Insekt von der frischen Erdbeertorte verscheuchen.

Uns scheint, als sei dieses Ablegemanöver auf dem natürlichen Selbsterhaltungstrieb des anderen, schwächeren Verkehrsteilnehmers aufgebaut. So, als ginge der Trucker davon aus, der Mensch auf dem Moped werde an seinem Leben hängen, die Hauptstraße verlassen und zügig in die Büsche steuern. Natürlich funktioniert diese Rechnung. Auch wir wollen den Sommer genießen und nicht vor Brunsbüttel versenkt werden. Jetzt muss es flott gehen. Vorsegel weg. Seeventil auf. Motor an. Aufstoppen, Propeller durchsteuern und dann AK voraus. Alles, was 10 PS so hergeben. Nichts wie weg.

Vor Brunsbüttel kommt nach kurzer Wartezeit das weiße Licht. Im Schleusenvorhafen steht jemand auf einem der Schlepper. Laut ruft er

herüber: „Wenn wir da so fahren, müsst ihr doch zusehen, dass ihr da zügig wegkommt.“ Vertiefte Kenntnisse der Rechtsvorschriften sehen anders aus. Höflichkeit auch.

Während diese Zeilen zu Papier gebracht werden, fällt mein Blick auf eine Notiz im Hamburger Abendblatt vom 4. September zum Notmanöver eines Containerschiffs. Die Buchstaben verschwimmen, in Gedanken lese ich „...hatte durch ein falsch eingeleitetes Ablegemanöver eine Segelyacht in Bedrängnis gebracht. Die Yacht musste zur Vermeidung einer Kollision ein Notmanöver durchführen“.

Inzwischen ist der Zorn verraucht, geblieben ist Verwunderung und die Erkenntnis „ohne Lotsen wäre das nicht passiert“.

Ulrich Körner

Nachbemerkung: Sportschifffahrt und Berufsschifffahrt kommen auf der Elbe im Allgemeinen gut miteinander aus. Klar, es geschieht schon mal, dass ein Sportschiffer die Geschwindigkeit eines Frachters unterschätzt, noch vor seinem Bug das Fahrwasser queren will und sich ein Achtungssignal einhandelt. Auch sieht man immer wieder, wie gerade die kleinsten Boote fröhlich mitten im Fahrwasser fahren. Aber gefährliche Verstöße gegen die SeeSchStrO oder gar Unfälle kommen doch ganz selten vor. Das wird auf dem jährlichen „Dialog mit den Behörden“ immer wieder bestätigt, einer Veranstaltung des Hamburger Segler-Verbandes und des Hamburger Motoryachtverbandes, zu dem die schifffahrtsoffiziellen Stellen eingeladen werden, z.B. Wasserschutzpolizei, Elblotsen, Hafenlotsen, Hamburg Port Authority, Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt usw. Als Sportschiffer kann man sogar verstehen, wenn Berufskapitäne oder Lotsen manchmal genervt sind, wenn an schönen Tagen die Elbe weiß von Segeln ist. Aber sie als lästiges

Geschmeiß zu verscheuchen, das geht nun mal nicht. Alles hat seine Berechtigung. Am besten ist es da doch wohl, wenn jeder den anderen wie einen gleichberechtigten Verkehrsteilnehmer nimmt, d.h. mit den Rechten und Pflichten, die er nach SeeSchStrO hat. Auch Sportboote müssen VTS Kanal 68 und 71 hören, wenn sie über UKW-Funk verfügen und sind meistens ansprechbereit. Aber nur mit seinesgleichen zu sprechen, ein Sportboot aber zu ignorieren, als ob es gar nicht da wäre, das geht nicht. Und hinterher, wenn man sich im Schleusenvorhafen trifft, nochmal nachzuhaken und dem Kleineren seine Bedeutungslosigkeit an den Kopf zu werfen, auch nicht.

GAN



Herzliche Glückwünsche!

Unsere Grüße und Glückwünsche gehen an alle, die in diesem Winter und Frühjahr Geburtstag feiern. Besondere Grüße gehen an diejenigen, die einen runden Geburtstag haben und die wir hier besonders nennen. Allen aber wünschen wir ein gesundes neues Lebens- und Segeljahr und weiterhin Verbundenheit mit unserer SVAOe.

Geburtstage März/April 2018

| | | |
|--------|-----------------------|----------|
| 04.03. | Johannes-Rudolf Selig | 70 Jahre |
| 04.03. | Wolfgang Mackens | 70 Jahre |
| 06.03. | Jonas Huber | 20 Jahre |
| 08.03. | Klaus Riecken | 80 Jahre |
| 09.03. | Moritz Böök | 30 Jahre |
| 12.03. | Martina Fricke | 50 Jahre |
| 13.03. | Yelle Taschendorf | 20 Jahre |
| 16.03. | Carsten Topf | 50 Jahre |
| 19.03. | Alfred Hanssen | 80 Jahre |

| | | |
|--------|-------------------------|----------|
| 19.03. | Gesine Diebold | 55 Jahre |
| 20.03. | Rüdiger Gilde | 70 Jahre |
| 21.03. | Marcus Bartsch | 50 Jahre |
| 22.03. | Rolf Pasternak | 80 Jahre |
| 24.03. | Inka Peschke | 65 Jahre |
| 26.03. | Andreas Tempel | 55 Jahre |
| 28.03. | Dirk Müller-Börner | 55 Jahre |
| 01.04. | Lutz Wittenberg | 65 Jahre |
| 04.04. | Björn Spiekermann | 20 Jahre |
| 05.04. | Lieselotte Christiansen | 90 Jahre |
| 05.04. | Rieke Mendt | 40 Jahre |
| 20.04. | Torsten Ziehr | 60 Jahre |
| 21.04. | Hermann Meiners | 85 Jahre |
| 21.04. | Sven-Erik Besmehn | 40 Jahre |
| 22.04. | Marina Janssen | 55 Jahre |
| 23.04. | Jakob Haas | 30 Jahre |
| 24.04. | Peter Albrecht | 80 Jahre |
| 29.04. | Klaus Lorenzen | 70 Jahre |

Neuaufnahmen November/Dezember 2017

Wir heißen unsere neu in die SVAOe aufgenommenen Mitglieder herzlich willkommen und hoffen, dass sie sich in unserem Kreis wohlfühlen werden.

Vollmitglieder:

Jörg Ulrich, 25462 Rellingen
Ulf Anderlik, 85560 Ebersberg
Oleksiy Chernoruk, 21035 Hamburg
Heiko Zimmermann, 20255 Hamburg

Ehepartner:

Yella Moritz, 22043 Hamburg

Sind Sie mit Ihrem alten Fernglas unzufrieden?

Bringen Sie Ihren Kieker mit und wir zeigen Ihnen, was heute optisch möglich ist.

Gerne überprüfen wir auch kostenlos Ihr Bordfernglas auf Achsengleichheit. An Bord wird doch im Winterhalbjahr alles überprüft, zum Beispiel Ihre Wanten, das Tauwerk und die Maschine. Und wenn wir unterwegs sind, ist doch das Fernglas das wichtigste Navigationsmittel neben dem Kompass. Denn unsere Augen werden nicht besser im Alter, aber immer besser werden unsere Ferngläser. Und es ist eine langfristige Investition – nicht wie die Plotter, die jedes halbe Jahr schon wieder veraltet sind.

Freuen Sie sich auf das neue Segeljahr und gönnen Sie sich oder Ihrer Mannschaft ein neues Fernglas. Wir haben für jeden Geldbeutel das richtige Fernglas und beraten Sie gern.

Unsere Ferngläser sind von STEINER, LEICA, ZEISS, KOWA, CANON (mit Bildstabilisator) und andere. Alle wasserdicht und mit Stickstoff gefüllt, robust und unempfindlich, so dass auch ein Sturz im Cockpit dem Fernglas nichts anhaben kann.

Betriebsferien von Montag, den 5. März bis Sonntag, den 18. März 2018.



FOTO-WANNACK

Neanderstraße 27 · 20459 Hamburg (seit 1931)

Montag bis Freitag von 9 bis 18 Uhr · Tel. 040 / 340182

Info unter foto-wannack.de · Anfragen: E-Mail d.wannack@hamburg.de

Prof. Wolfgang Treu

2.4.1930 bis 1.1.2018

Der alte Mann und das Meer – wer das Vergnügen hatte, Wolfgang Treu an Bord seiner geliebten „Svea“ zu erleben, der konnte sich der Assoziation dieses kleinen Mannes mit seinem markanten Kopf mit Hemingways Novelle nicht entziehen.

Nachdem Wolfgang schon im vorigen Jahr seine Eppendorfer Wohnung nicht mehr verlassen konnte, hat er nun seine letzte Reise angetreten. Für seine vielen Freunde in der SVAOe möchte ich die Stationen seines bewegten Lebens in Erinnerung rufen.

Seine Kindheit verlebt er in Berlin, wo die elterliche Wohnung 1942 ausgebombt wurde. Mutter und Sohn verschlägt es nach Süddeutschland an den Chiemsee, und dort entdeckt er auch seine Liebe zum Segeln, die der aufgeweckte Teenager nach Kriegsende ummünzt, indem er mit amerikanischen GIs auf dem Chiemsee schippert – gegen angemessenes Honorar in Form von Zigaretten, versteht sich. Anfang der Fünfzigerjahre zieht es ihn zurück in den Norden, wo er sich zunächst zum Fotografen, später dann zum Kameramann ausbilden lässt. Nach einigen Jahren als Assistent wird er schon 1962 Chefkameramann und debütiert mit dem Fernsehfilm „Die achte Runde“. Das ist der Beginn einer bemerkenswerten Karriere mit einer Filmographie von weit über 100 Filmen, Fernsehfilmen und Fernsehserien. Jedoch, durch sein gesamtes Filmschaffen zieht sich wie ein roter Faden seine Liebe zur See und Seefahrt. So entsteht schon 1966 die Verfilmung von Hans Leips „Jan Himp und die kleine Brise“, diese zauberhafte Oevelgönnner Liebesgeschichte, die Wolfgang uns

noch vor wenigen Jahren im Clubhaus vorgeführt hat. Er dreht die Fernsehserien „Kümo Henriette“ und „Kapitän Harmsen“ und liefert Zusatzaufnahmen zu Wolfgang Petersens „Das Boot“. Eines seiner Meisterwerke jedoch ist 1976 Hark Bohms „Nordsee ist Mordsee“.

Wolfgang Treu und die SVAOe – eine auf den Tag genau 49-jährige, enge freundschaftliche Verbindung ist nun zu Ende gegangen. Sie begann mit dem Kauf der 30 m²-Binnen-Renn-Kielyacht (L-Boot) „Falke“ und dem Eintritt in die SVAOe am 1.1.1969. „Falke“ segelt er mit Ehefrau Ellinor und Sohn Olav einige Jahre auf der Elbe. Nach dem Motto „Länge läuft“ segelt „Falke“ zwar schnell, aber auch ziemlich nass, was dem Skipper (und seiner Pfeife) auf Dauer missfällt. Nach kurzen Intermezzi auf Vierteltonner und Folkeboot wird er 1980 Eigner einer stählerne holländischen Schelde Schouw, die er auf den Namen „Svea“ tauft. Die „Svea“ ist endlich die Fahrtenyacht, die Wolfgang sich immer gewünscht hat, und auch die Pfeife findet den ihr gebührenden Platz (nie zuvor habe ich auf einer Yacht eine kardanisch aufgehängte Pfeifenhalterung gesehen...). Mit „Svea“ entdeckt Wolfgang sein Interesse an den Clubveranstaltungen und ist von nun an unverzichtbar als Regattabegleitung bei den Vereinsregatten, fehlt bei kaum einer Otterndorf-Regatta und nimmt bis zum Ende seiner Segellaufbahn an den jährlichen Formationsfahrten anlässlich der Hafengeburtstage teil.



Foto: Sönke Hucho

2016 musste er aus Altersgründen seine „Svea“ verkaufen. Als 2017 seine Ehefrau Ellinor starb, ging für ihn ein weiterer Lebensinhalt verloren. Mit Wolfgang Treu ist ein großer Freund der SVAOe von uns gegangen. Seinem Wunsch entsprechend wird er im engsten Familienkreise auf See bestattet.

Wolfgang Treu stiftete der SVAOe den „Iduna“-Preis aus seinem Besitz, der in der Vitrine in unserem Vorstandszimmer steht. Er trägt das Wappen der letzten deutschen Kaiserin Auguste-Victoria und wurde Treus Großvater, dem Kapitän ihrer Yacht „Iduna“ und späteren Konteradmiral von Karpf für treue Dienste überreicht.

Andreas Völker

Bestandene SPOSS-Prüfung

Den Sportsegelschein (SPOSS) haben in Theorie und Praxis bestanden:

Anouk Alt

Kerry Schmeer

Frank Müller

Mathias Sinhuber

Verena Katharina Becker

Wir gratulieren sehr herzlich und wünschen, dass diese neuen Segelschein-Inhaberinnen und -Inhaber weiterhin viel Freude am Segeln haben und sich ständig weiterentwickeln.

Beitragsabbuchung

Anfang April werden die gemäß Beschluss der Jahreshauptversammlung vom 27.2.2018 festgesetzten Beiträge der SVAOe von Ihrem Konto abgebucht!

Bootsbauer auf Erfolgskurs Jan Brügge wird mit Förderpreis Handwerk ausgezeichnet

Viele kennen ihn noch, den „netten Jungen“ Jan, der in der Jugendabteilung der SVAOe seglerisch groß geworden ist, Opti, 420er und J/24 gesegelt und seinen Sportbootführerschein bei uns gemacht hat. Auch seine Eltern Uta Latarius und Dirk Masanneck sowie seine Geschwister (Kristine und Kai), alle SCOe, sind auf der Elbe weithin bekannt. Er begann ein Nautik-Studium, entschied sich aber 2009 zu einer Bootsbauerlehre bei Stapelfeldt in Kappeln, die er als Bundesieger abschloss. Zwischendurch hat er immer wieder erfolgreich gesegelt, z.B. „Utsider“, „Cool Runnings“ und „Gunvør XL“. Dann legte er die Meisterprüfung ab und machte sich 2016 mit der Gründung einer Werft in Grödersby bei Arnis selbständig. Jetzt ist er 30 Jahre alt und wohnt mit seiner Frau und seinem zweieinhalb Jahre alten Sohn Jonte in Arnis. Nun wurden seine Arbeit und sein Konzept von den Volks- und Raiffeisenbanken in Schleswig-Holstein und der Handwerkskammer bestätigt. Er wurde mit einem Sonderpreis ausgezeichnet und konnte neben 1000 Euro Lob für den vorbildlichen Gründungsprozess und den gut durchdachten Businessplan von Wirtschaftsminister Bernd Buchholz entgegen nehmen.

Jan, wir gratulieren dir zu deinem Erfolg und wünschen dir für deine persönliche und berufliche Entwicklung alles Gute! In deiner SVAOe bist du unvergessen.

GAN

(Quelle: shz/Schleibote v. 9.12.2017)



Deutscher Seglertag 2017 in München

Obwohl schon einige Berichte in den einschlägigen Medien zum diesjährigen Seglertag publiziert wurden, möchte ich meine persönlichen Eindrücke zum Besten geben. Für mich war es der erste Seglertag, an dem ich bisher teilgenommen habe.

Das Ganze begann am Freitag, dem 24. November 2017 in München mit einem Vortrags- bzw. Fortbildungsprogramm. Dabei wurde die Neuausrichtung des DSV vom Verwalter zum Dienstleister für die Mitgliedsvereine aus meiner Sicht überzeugend dargestellt. Wir werden sehen, wie sich das Ganze anlässt.

Die Vereine, also auch die SVAOe, sollten als Nutznießer dieser Neuausrichtung dabei die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des DSV unterstützen und das Angebot annehmen. In etlichen Gesprächen gewann ich den Eindruck, dass sowohl Expertise als auch Motivation reichlich vorhanden sind und man sich auf die zukünftig intensivere Zusammenarbeit mit den

Vereinen freut. So gibt es z.B. für den Bereich „neue Medien“ bereits seit kurzem eine kompetente Ansprechpartnerin beim DSV. Neue Angebote z.B. zur Förderung des seglerischen Nachwuchses werden entwickelt.

Der erste Abend wurde mit einer Eröffnungsveranstaltung im nicht ganz so maritimen Ambiente des „Augustiner Kellers“ bei leckeren bayrischen Schmankerln und dem einen oder anderen durchaus wohlschmeckenden bayrischen Bier in landestypischer Art begangen; dem Bayerischen Seglerverband sei gedankt.

Wegen der vergangenen Kalamitäten um das Präsidentenamt (Rücktritt des Präsidenten A. Lochbrunner im März 2017), finanzieller Themen und der vorgeschlagenen Änderung des „DSV-Grundgesetzes“ (Satzung) versprach die Tagesordnung für den Sonnabend einen spannenden Verlauf des diesjährigen Seglertages. In ihrem Bericht räumte die amtierende kommissarische Präsidentin Mona Küppers Fehler in der Vergangenheit ein, deren Aufarbeitung das amtierende Präsidium begonnen habe. Dabei verwies sie m.E. zu Recht auf die bereits seit ihrem Amtsantritt im April 2017 geleistete Aufräumarbeit, und dass sicherlich niemand erwarten könne, sämtliche Fehler der Vergangenheit seien in sieben Monaten auszuräumen.

Bereits die Berichte der Kassenprüfer ließen einigen Unmut unter den Delegierten aufkommen, denn obschon zuvor die Wirtschaftsprüfer berichteten, auf welcher Grundlage sie dem DSV das Testat ausgestellt hatten, ließen es sich die Kassenprüfer nicht nehmen, ihre Sicht bezüglich der sinnvollen Verwendung finanzieller Mittel darzulegen. Dies, obwohl das genau nicht ihre Aufgabe ist bzw. war. Da ging es dann wohl in erster Linie um Politik und nicht um die Prü-



Im Augustinerkeller: Bayrisches Volkstum zum Auftakt des Seglertags (Foto: Marcus Boehlich)

fung der Kassenführung. Letztlich wurde das Präsidium dann entlastet.

Als Nächstes wurden die Mitglieder des Seglerrates gewählt. Leider wurde in den jetzigen Seglerrat keiner der norddeutschen Kandidaten gewählt. Da müssen die Nordlichter künftig wohl etwas mehr auf sich aufmerksam machen. Die Diskussion der seitens einer Satzungskommission ausgearbeiteten Änderung des bisherigen Grundgesetzes des DSV in eine Satzung mit einigen weitreichenden Neuerungen wurde bereits zu Beginn auf Antrag abgewiesen. Man begründete diesen Antrag damit, dass die Satzung von bisherigen Präsidiumsmitgliedern erarbeitet worden sei und somit das neugewählte Präsidium mit dieser von seinen Vorgängern erarbeiteten Satzung würde leben müssen. Das neue Präsidium solle eine neue Satzung ent-



Auszeichnung für gute Vereinsausbildung: für die SVAOe Stephan Lunau, u.R. zweiter v.r. (Foto: DSV)

wickeln. Aus meiner Sicht ist der Entwurf der neuen Satzung zeitgemäß und trägt den Erfordernissen u.a. seitens des Steuerrechts, aber auch den Anforderungen einer geänderten Organisationsstruktur des DSV Rechnung. Der Entwurf wurde im Übrigen bereits vom Register-

TOPLICHT

Schiffsausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten • Werftausrüstung

**Notkestraße 97
22607 Hamburg**

Tel.: 040 - 88 90 100
Fax: 040 - 88 90 1011
toplicht@toplicht.de

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



„Der kleine Braune“

Kostenlose Katalog-
bestellung und Webshop
www.toplicht.de



Seit Einführung 2007: Die SVAOe jedes Mal mit einer Urkunde für Ausbildung geehrt

gericht und von der Finanzaufsicht für korrekt befunden. Mit der neuerlichen Verschiebung der fälligen Satzungsänderung wird m.E. in erster Linie Zeit, insbesondere Arbeitszeit verschenkt; Effizienz geht anders.

Die dann anstehende Beitragsfestsetzung war wegen der finanziellen Ungeschicklichkeiten der Vergangenheit naturgemäß hochbrisant. Für mich war der Wirbel um die Erhöhung der Jahresbeiträge nicht nachvollziehbar. Entweder will man einen funktionsfähigen Verband, der sich nun einer Wandlung zum Service-Partner seiner Mitgliedsvereine unterzieht, dann muss man, unabhängig von den Fehlern der Vergangenheit, auch für eine angemessene finanzielle Ausstattung sorgen. Vorgeschlagen war ein Jahresbei-

trag für Erwachsene in Höhe von 13,- € (bisher 10,23 €, also +2,77 €) sowie für Jugendliche in Höhe von 5,- € (bisher 4,01 €, also +0,99 €); die letzte Erhöhung fand übrigens 1992 (!) statt. Ein Delegierter bemerkte, nur um die Kaufkraft von 1992 wieder zu erlangen, müsste man den Beitrag sogar um ca. 40 % erhöhen.

Die vorgeschlagene Erhöhung wurde abgelehnt, man einigte sich schließlich auf den Kompromissvorschlag des Seglerrates, der da lautet: Erwachsene 12,- € / Jugendliche 4,50 €.

Über die anschließende Neuwahl des Präsidiums ist bereits hinreichend berichtet worden; mit Mona Küppers wurde eine hochqualifizierte Frau als Präsidentin gewählt, dies wird sowohl dem Verband als auch dem Segelsport gut tun. Im Rahmen des Seglertages wurden die Vereine ausgezeichnet, die sich während der Vorjahre im Bereich der Ausbildung engagierten. Dank der kontinuierlichen, qualitativ hochwertigen Arbeit unserer Jugendabteilung und unseres Ausschusses für Navigation und Fahrtsegeln gehörte die SVAOe auch dieses Jahr in ununterbrochener Folge seit 2007 wieder zum erlauchten Kreis der ausgezeichneten Vereine. Mir wurde die Ehre zuteil, stellvertretend für unsere Lehrkräfte und Obleute, die „Auszeichnung für Ausbildung“ entgegennehmen zu dürfen. In diesem Zusammenhang sei Poppy (Andreas Gustafsson) für das Zusammenstellen der umfangreichen Bewerbungsunterlagen gedankt. Neben der SVAOe wurden von den Hamburger Vereinen der SC Rhe sowie die Segelvereinigung Sinstorf ausgezeichnet.

Zum Schluß wurde festgelegt, dass der nächste Seglertag in Hamburg vom 22. bis 24. November 2019 in kleinerem Rahmen stattfinden wird.

Dr. Stephan Lunau

Tannenbaumregatta

Sonne, angenehme Temperaturen, tolle Stimmung, nur leider etwas zu wenig Wind

Im Sommer haben sich alle SVAOe-er danach gesehnt: Sonne. Sie hielt sich sehr zurück. Am dritten Advent aber hatte Petrus mit uns ein Einsehen und ließ die Sonne von einem strahlend blauen Himmel scheinen. Ideales Wetter also für unsere traditionelle Tannenbaumregatta, die wir in diesem Jahr zum 44. Mal im Hamburger Yachthafen veranstalten konnten. Auch wenn zu Beginn des Zeltaufbaus nur frische -0,5°C herrschten, meinten es die Temperaturen letztlich mit den Seglern und den vielen Besuchern doch gut. Drei bis fünf Grad – „gefühl“ durch die Sonnenstrahlen aber deutlich mehr. Während die Besucher so langsam eintrudelten, begaben sich 25 Modellbootsegler bereits auf die Regattabahn, die beim großen Mastenkran ausgelegt war. Leider war der einsetzende Strom dem schwachen Wind überlegen, so dass es nicht ganz einfach war, die Wettfahrten für alle Teilnehmer zufriedenstellend über die Bahn zu bringen.

Der Namensgeber für diese sowohl sportliche als auch gesellige Veranstaltung ist die von der Jüngstenabteilung ausgeschriebene und geleitete Optimistenregatta für „Jugendliche ab 21“ Jahren. Der Sieger/die Siegerin erhält als Wanderpreis einen kleinen, geschmückten Tannenbaum. Obwohl das Wetter zu einer Teilnahme einlud, hatten leider doch nur zehn Willige gemeldet. Das war etwas enttäuschend, aber wegen des wenigen Windes vielleicht doch ganz gut so. Die zehn Starter begaben sich nach einer launigen Steuermannsbesprechung auf den Dreieckskurs, der zwischen der Ost- und

der Westanlage des Yachthafens ausgelegt war. Wettfahrtleiter Thomas Lyssewski mit seinen beiden Schiedsrichtern Bjarne Menk und Jasper Taschendorf – beide mit Opti-Regatta Erfahrung von der Alster – schickten das Teilnehmerfeld zweimal zum Segeln auf die Regattabahn und hatten viel Spaß während der Wettfahrten. Nun ja, da es nur so mit zwei bis drei Metern je Sekunde aus westlichen Richtungen wehte, handelte es sich zwischendurch eher um ein Treiben. Alle gestarteten Boote kamen mit ihren Steuerleuten heil und ohne eine Kenterung ins Ziel, und man sah, dass Könnerschaft sich auch unter diesen Bedingungen durchsetzt.

Zwischenzeitlich hatten sich auch viele SVAOe-er/innen und Segler/innen anderer Vereine zum gemütlichen Klönen bei Glühwein und Wurst frisch vom Grill im Festzelt eingefunden. Es wurde gefachsimpelt (über den letzten Sommer?), geklönt und auch schon mal die kommende Saison erörtert. Dazu tönnte wie immer Jazzmusik live. Es wurde sogar ein Tanzpaar gesichtet!

Zum Abschluss der Veranstaltung fanden auch noch gleich die Preisverteilungen statt. Mit einem Tagessieg und einem dritten Rang gewann (zum wiederholten Mal) der älteste Teilnehmer, Uwe Angerer von der Elb-Segler-Vereinigung (ESV), die Tannenbaumregatta und konnte den geschmückten Weihnachtsbaum mit nach Hause nehmen. Inzwischen gibt es acht Wanderpreise für diese Regatta. Auch wenn es Traditionspreise sind, so scheint das bei zehn Teilnehmern etwas viel. Zu den Wanderpreisen gehört auch der „Unfairnesspreis“, der zwar so heißt, aber nicht für unfaires Segeln vergeben wird, sondern eine ironische Bedeutung hat. Außenstehende wissen das nicht unbedingt, und da heutzutage weltweite Informationsdurch-



Die Punschtöpfe warten schon auf die Gäste



Jede Menge Bratwürste auf dem Grill



Großer Auftrieb vor dem Festzelt



In Vorbereitung: Große und kleine Boote



Es geht los: Klarmachen an der Slipbahn



Mini-Cupper ziehen ihre Bahn



Uwe Angerer erhält den Wander-Tannenbaum von Thomas Lyssewski



Die Jazzband gibt ihr Bestes (Fotos von: Thomas Lyssewski, Undine Schaper, Hartmut Pflughaupt)

lässigkeit herrscht, sollte man über diese Namensgebung nochmal nachdenken.

Ergebnis der Opti-Tannenbaum-Regatta:

I. „Windspiel“, Uwe Angerer, ESV, Tannenbaumpreis, II. „Susi“, Jan Hauschildt, SVAOe, III. „Alsterperle“, Andreas Sasse, SVAOe, „Feuerblitz“, Matthias Düwel, ASV Hamburg, „Jolly Jumper“, Lars Hauschildt, SVAOe, „Mausey“, Aaron Barnitzke, YCM, „Let's win“, Felix Tassendorf, SVAOe, „Paulchen Panter“, Thees Mendt, SCU, „Gib 8“, Michael Rademacher, SVAOe, „Goliath“, Stephan Müller, MSC.

Den „Daumenseglern“, wie sie sich spaßeshalber selber nennen, also den RC-Modellseglern, gelangen immerhin sechs Wettfahrten, jedoch mangels ausreichenden Winds mit nur je einer Runde des ausgelegten Kurses anstatt der üblichen zwei. Die Regatta war ausgeschrieben für Mini-Cupper und RC Laser. Für letztere war es eine Ranglistenregatta. 15 Mini-Cupper und zehn Laser waren auf der Bahn, also deutlich mehr als bei den Optimisten.

Ergebnis der Mini-Cupper: I. Martin Huchel, II. Max Augustin, III. Johann Rathjen, Jan Goral, Peter Langer Langmaack, Jörg Voss, Tom Stryi, Klaus-Uwe Stryi, Philipp Beiler, Till Tornow, „Jugend forscht“, Jan Knecht, Nils Prothmann, Eckhard Klemp, Detlef Koch.

Ergebnis der RC-Laser: I. Stefan Grote, II. Ulrich Gehring, III. Ralf Baumgart, Bernd Blohm, Dirk Tesmer, Hans Grzemba, Josef Bachmann, Axel Knapke, Hans Hausmann, Horst Meyer.

Eine zwar nicht mit Wind aber mit schönem Wetter gesegnete und gut besuchte Veranstaltung ging zu aller Zufriedenheit am Vorweihnachts-Sonntag zu Ende. Hartmut Pflughaupt

Herbstfest mit Grünkohlessen und Preisverteilung für die Elbe-Ausklang-Regatta

Für den 24. November hatte Festlotsin Dörte mit ihrer Mannschaft zum traditionellen Herbstfest in das Clubhaus eingeladen und viele kamen. Schon vor dem angesetzten Beginn um 19 Uhr füllte sich der Saal, so dass man sich kaum noch durchdrängeln konnte. Das lag allerdings auch an den langen Reihen von Stühlen und Tischen, die festlich eingedeckt waren und den Saal füllten. Je mehr Gäste



Bevor die Gäste kommen



Es wird reichlich gegessen und getrunken



Gerrit und die „Preisfee“ ehren die Regattagewinner

kamen, desto lauter wurde es, denn man sieht sich offenbar so selten und hat sich entsprechend viel zu erzählen.

In der Tat kommen zum Herbstfest auch immer Mitglieder, die zu anderen SVAOe-Veranstaltungen seltener zu sehen sind. Vielleicht ist es der Grünkohl, der anzieht. Zusätzlich erscheinen



Klaus-Uwe Stryi (RVE) mit dem Cartouche-Preis

aber auch Skipper und Mannschaften aus anderen Vereinen, die an der Elbe-Ausklang-Regatta teilgenommen haben und ihre gewonnenen Preise abholen möchten. Kein Wunder, dass es eng und laut wurde.

So hatte der zweite Vorsitzende Gerrit Rampendahl nach dem Läuten der Glocke etwas Mühe, sich zur Begrüßung mit Stimme und Mikrofon durchzusetzen, aber er schaffte es. In Abwesenheit des Vorsitzenden Dr. Stephan Lunau, er war mit Andreas Völker und Marcus Boehlich zum Seglertag nach München gefahren, begrüßte Gerrit die anwesenden Vereinsmitglieder und Gäste. Er freute sich, dass so viele der Einladung gefolgt waren und verkündete die Tagesordnung: erst der Grünkohl, dann die Preisverteilung, dann der Nachtisch.

Die junge Kuttermannschaft servierte das Essen und musste mächtig schleppen. Die Tische hatten kaum Platz für die vielen Schüsseln. Leer gewordene wurden sofort wieder durch gefüllte ersetzt. Das Fleisch türmte sich auf den Platten. Es schien so, dass manch einer sich mehr auf den Teller tat, als er es zu Hause getan hätte.



Michael Wunderlich (BSC) mit dem Roy-Preis

Trotzdem wurde nichts knapp. Es war Jools Kulinarium, das uns verköstigte, ein junges Restaurant, das in der Bernadottestraße 20 zu Hause ist und in unserem Clubhaus bereits angenehme Erinnerung hinterlassen hat. Das Essen war sehr wohlschmeckend und reichlich. Ein großes Lob, wenn auch zu passender Zeit nicht ausgesprochen, so doch hier nachgeholt. Sodann trat Gerrit vor die Gesättigten, um die Preise für die Elbe Ausklang Regatta zu verteilen. Er griff sich eine hübsche junge Kutterseglerin, die zuvor noch bedient hatte als „Preisfee“ und arbeitete seine von Marcus vorbereitete Liste ab. Die Beteiligung mit 24 Yachten war verglichen mit den vergangenen Jahren sehr mäßig, wenn auch 12 SVAOe-er darunter ihr Bestes für ein vorzeigbares Bild gaben. Einen Regattabericht findet man in den SVAOe Nachrichten 6-2017 und die Ergebnisliste auf unserer Homepage.

Auch eine große Zahl von meist traditionsreichen Wanderpreisen wurde verteilt. Bei den sinkenden Meldezahlen ergibt sich fast das Problem, dass wir genauso viele Preisträger wie Meldungen haben. Dann wird es irgendwann komisch. Gerrit verkündete daher, dass die Gewinner endgültig gewonnener Wanderpreise diese behalten mögen und nicht wieder stiften sollen. So wird der Vorrat geringer. Das betraf diesmal den Cartouche Preis, Gewinner Klaus Uwe Stryi, RVE und den Snatch Preis, Gewinner Uwe Sponnagel, MSC.

Schließlich bedankte sich Gerrit bei der Kuttermannschaft, die so fleißig und fast schon professionell Essen und Getränke aufgetragen und die Überreste abgetragen hatte. Man konnte sich dann mit einem Obolus zugunsten der Jugendabteilung bedanken. Der Berichtstatter hatte



Carsten Thiessen(RVE) mit dem Mia-Lisa-Preis



Die Jugendmitglieder bedienen nicht nur, sie müssen auch essen (Fotos: Tomas Krause)

den Eindruck, dass die Sammelbüchsen prall gefüllt waren und nicht klöterten.

Dörte und Ralph hatten zu allem noch für einen Nachtisch gesorgt, und siehe da, auch er ging noch rein. Das reichliche Essen verlangte nach entsprechenden Getränken. Die Sitzordnung löste sich auf, neue Gruppen bildeten sich, und der Lärm schwoll an. Es wird schon alles gut gegangen sein.

GAN

Die Mitgliederversammlung im November

Das „Juelssand“-Damenteam berichtet von ihrer WM-Teilnahme in Kanada

Stephan Lunau begrüßte die mehr als 50 gekommenen Mitglieder. Sie hatten sich zuvor an von Barfrau Sabine lecker belegten Brötchen gesättigt, schon das eine oder andere Getränk zu sich genommen und sich rege in verschiedenen Zirkeln unterhalten. Nicht nur die üblichen älteren Gesichter waren zu sehen, sondern auch überraschend viele jüngere. Das lag wohl am Thema des Abends, dem Bericht unserer Damenmannschaft über ihre Teilnahme an der J/24 WM in Toronto.

Stephan hatte zunächst einige Informationen für die Anwesenden. Er erinnerte an die bevorstehende Tannenbaumregatta, und zwar nicht nur die der Optimisten mit Seglern über 21 Jahren, von der Jugendabteilung veranstaltet, sondern auch die der RC-Modellboote. Er erwähnte, dass er an einer Sitzung der Gruppe Nedderel teilge-

nommen hätte, worüber er noch einen Bericht verfassen würde. Die Fahrrinnenanpassung der Elbe würde im Februar 2018 erneut vor dem Bundesverwaltungsgericht verhandelt werden. Anschließend übergab er Peter Kaphammel das Wort für einen persönlichen Hinweis.

Peter berichtete, dass er etwas zufällig darauf gestoßen sei, dass die Sammlung von Gebraucht- kleidung und Haushaltsgegenständen, die die Hamburger Bürger anlässlich des Flüchtlings- ansturms 2015 in der Sammelstelle Messehallen zusammengetragen hätten, nunmehr in einem Haus an der Großen Elbstraße anzutreffen sei. Er hätte sich das angesehen, alles sei bestens geordnet und würde noch immer viele bedürftige Abnehmer finden. Er hätte Sachen, die er zu Hause nicht mehr benötige, dorthin gebracht und regte an, dass auch SVAOe-Mitglieder so etwas in Betracht ziehen sollten. Übrigens seien auch „Zeitspenden“ erwünscht, also Mitarbeit in der Sammelstelle. Auch daran würde er sich beteiligen. Er bat Interessenten, sich in der Geschäftsstelle zu melden. Peters Worte wurden positiv und anerkennend aufgenommen. Er meinte, es würde einen guten Eindruck machen, wenn ein gemeinnütziger Verein aus der Nachbarschaft einen Beitrag für Bedürftige leisten würde.

Anschließend trat das „Juelssand-Team“ vor das Publikum: Laura Hatje, Janne Höpken, Carlotta Meewes, Caren Ramien und Lisa Raschdorf. Steuerfrau Ann-Kathrin Frank war an diesem Abend verhindert. Diese sechs jungen Frauen segeln mit einigen anderen im Wesentlichen seit 2008 das SVAOe-Juniorenboot „Juelssand“ auf nationalen und internationalen Regatten. Sie entschlossen sich vor über einem Jahr, das Projekt „J/24 WM Toronto 2017“ anzupacken, holten



Stephan stellt das Juelssand-Team vor (v.li.: Caren, Laura, Carlotta, Janne, Lisa; Steuerfrau Ann-Kathrin fehlt)

die Zustimmung des Vorstands ein und begannen mit den Vorbereitungen: Zusammenstellung der Mannschaft, Finanzierung, Urlaubsplanung, Beschaffung eines Charterboots in Kanada, Klärung der Versicherungen, Einreiseerlaubnisse, Mietwagen, Flüge, Sperrgepäck, Unterkunft und Vieles mehr. Das Reiseunternehmen Canusa und das Ingenieurunternehmen Pinck fanden sich

als Sponsoren, und auch die SVAOe gab Geld hinzu. Letztlich klappte alles, und die Reise konnte beginnen. Aufsehen erregte unter den Zuschauern ein Bild, wie auf dem Flughafen ein drei Meter langes Paket als Gepäck aufgegeben wurde. In ihm befanden sich die eigenen Segel und der gewohnte eigene Spinnakerbaum, auf den man nicht verzichten wollte.

Jede berichtet über ein Thema:



Lisa, ...

... Caren, ...

... Laura, ...

... Janne, ...

...Carlotta.

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



Laura übergibt die erhaltenen Stander
(Fotos: Tomas Krause)

Das Boot, das am Austragungsort übernommen wurde, enttäuschte zunächst, da es Baujahr 1984 war und ungepflegt wirkte. Zur Einhaltung der Vermessungsvorschriften musste einiges verändert werden. Aber man ging alles mit Elan an und fand viel Hilfe. Die Regatta fand unter Leichtwetterbedingungen statt, mit einer ungewöhnlichen Festlegung der Startlinie durch die Wettfahrtleitung. Über den Ablauf ist in den SVAOe Nachrichten 6-2017 ausführlich berichtet worden, daher hier nicht mehr. Bei sehr hohem Niveau der teilnehmenden Mannschaften erreichte das Juellssand-Team den 49. Platz aus einem Feld von 63. Darauf waren unsere Damen zu Recht stolz, zumal sie einziges deutsches Team waren.

Der Bericht, den die Teilnehmerinnen abwechselnd dem aufmerksamen Publikum erstatteten, ließ erkennen, was für ein überragendes Erlebnis die ganze Angelegenheit war, sowohl hinsichtlich des Sportereignisses als auch der Reise auf einen fremden Kontinent und der Begegnung mit gleichgesinnten Menschen und der Erfahrung großartiger Gastfreundschaft. Die Zuhörer applaudierten anhaltend und standen noch lange zum Klönen zusammen. GAN

Die SVAOe-Altjunioren stehen auf Cu*)

Ein Besuch in der Kupferhütte

*) „Cu“ ist die chemische Bezeichnung für Kupfer

Am 15.11.2017 begaben sich 20 Altjunioren zur Besichtigung der größten Kupferhütte Europas: „Aurubis“. Viele werden den Betrieb noch als „Norddeutsche Affinerie“ kennen. Wir trafen uns gut gelaunt um zehn Uhr beim Pfortner auf der Veddel. Zum Anwärmen erhielten wir einen ersten gemeinsamen Kaffee mit einigen anderen Besuchern in der „Alten Schlosserei“, inzwischen ein Versammlungsraum für diverse Events.

Einer der zwei Referenten/Werksführer berichtete über die Historie des Werkes – immerhin wurde es 1866 gegründet – und über die Vielfältigkeit der Kupferverarbeitung in den diversen Werken. 6.400 Mitarbeiter werden weltweit beschäftigt, davon 2.200 in Hamburg. Die Werke sind ständig in der Entwicklung. Jahrelang galt Aurubis in Hamburg als „Dreckschleuder“, aber es wurden bislang Millionengelder ausgegeben, um Umweltverschmutzung mit Erfolg abzustellen.



In der „Alten Schlosserei“



Kupferne Kunst in der „Alten Schlosserei“

Nach dieser Einweisung und auch hinsichtlich der Sicherheit im Werk schmückten wir uns dann mit leuchtend orangefarbenen Kitteln und sahen richtig uniformiert aus. Wir wechselten in einen Bus, der uns an die teils entfernten Plätze des Werks brachte und erhielten Schutzhelm und -Brille.

In einem Schaucontainer war der Produktionsablauf vom Erz bis zum fertigen Rohprodukt dargestellt. Hauptlieferant des Kupfererzes ist Südamerika mit Erzgruben bis zu fünf Kilometern Durchmesser. Das steinige Erz wird nach dem Abbau gebrochen bis zum Granulat und kommt per Bulker nach Brunsbüttel, dann per Binnenschiff bis zur Veddel.

Der nächste Akt ist das Einschmelzen des Kupfererzgranulats, wobei sich Rohkupfer und im Erz vorhandenes Eisen durch ihre unterschiedlichen spezifischen Gewichte voneinander absetzen. Das Rohkupfer wird in Platten gegossen und der Elektrolyse zugeführt, wobei durch Ionen-Wanderung ein

Kupfer mit einem Reinheitsgehalt von 99,9 % erreicht wird.

Der nächste Schritt ist die Erhitzung auf über tausend Grad und die Formung von Rod- und Ziehprodukten, Stranggussformaten, Stangen und Profilen. Bei dem Verhüttungsprozess fallen nebenbei noch ca. 100 Tonnen je Jahr an Gold und Silber ab. In einem Werk in Lünen wird intensiv die Verwertung von recyclebarem Kupfer betrieben, d.h. Alt-Kupfer wird wieder in die Rohform zurückgeführt und kann beliebig oft weiter verwendet werden. Auch Schwefelsäure, die in großen Mengen anfällt, wird veräußert und hauptsächlich in der Kunststoffindustrie verwandt.

Ein letztes Getränk beendete dann unseren informativen Besuch. So lernten die Altjunioren Vieles über das Produkt „Cu“ von Aurubis kennen, das u.a. die Dächer der fünf Hamburger Hauptkirchen ziert. Peter Kaphammel



*Die Besucher im Schutzmantel
(Fotos: Tomas Krause)*

„True Love“ siegt auf den Seychellen

Im Winter, wenn in unserem Revier nicht so viel vom Regattasegeln zu hören ist, freut einen eine gute Nachricht von dort, wo gerade Saison ist. Unser Mitglied Peter König, ansässig auf den Seychellen mit zwei klassischen Holzbooten, lässt immer wieder von sich hören, zuletzt in SVAOe Nachrichten 5-2017 von einer Fahrt mit dem Schärenkreuzer „Everglow“. Nun berichtet er von beachtlichem Regattaerfolg: *Hansa Jolle #94 „True Love“ hat die Seychelles Yacht Club (SYC) sailing series 2017 über Alles gewonnen. Zwölf Wertungsregatten, wovon zwei Resultate aus Wochenendserien mit je drei Regatten sind und als eine Wettfahrt gelten. Die letzte Regatta war entscheidend – es musste mindestens ein Zweiter sein. Nach aufregendem Race war es der Zweite um eine knappe Minute, welcher den Gesamtsieg um nur einen Punkt zum Zweiten sicherte. Zur Saison 2018 ist „Everglow“ zu ihrem 80sten Geburtstag wieder am Start.*

Wir gratulieren Peter zu diesem Erfolg. Neun Zweite und ein Gesamtsieg! Vor kurzem hat er übrigens seinen 60sten Geburtstag gefeiert und zu diesem Anlass mit seiner Partnerin das berühmte Taj Mahal in Indien besucht. Wir gratulieren auch dazu. GAN



Peter und Germain mit ihren Preisen des Jahres



12 Knoten! „True Love“ im Schlepp eines Motorboots



Zum 60.: Peter am Taj Mahal (Fotos: Peter König)

Ein Feva-Wochenende auf der Alster

Am 23./24. September vergangenen Jahres, gleichzeitig mit dem Optipokal, fanden sich fünf Fevas auf der Alster für ein Regatta- und Trainingswochenende ein.

Der Sonnabend begann mit einer Begrüßung von Jugendobmann Sven Becker, danach wurden die Boote aufgebaut und wir zogen uns um. Nach einer Besprechung ging es sofort aufs Wasser zum Segeln. Leider hatten wir nur sehr wenig Wind, was natürlich gut zum Üben von Rollwenden und Rollhalsen ist. Also haben wir beides eifrig geübt. Nach ca. drei Stunden war der Wind komplett verschwunden, und unsere Trainer beschlossen, das Ganze zu beenden. Sobald die Boote an Land waren und wir uns umgezogen hatten, überraschte uns Sven mit der Idee, mit zwei Motorbooten in den Hamburger Hafen zu fahren. Nach wenigen Minuten waren alle startklar und los ging die Fahrt. Wir sind durch die Schleusen und an der Elbphilharmonie vorbei in den Sandtorhafen gefahren. Die Tour fanden Hamburger wie Nichthamburger



Sven begrüßt die Teilnehmer



Hafenrundfahrt

super! Nach gut zwei Stunden waren wir wieder auf der Alster angekommen, und es wurde am Steg lecker gegrillt.



JETZT

Hamburger
Yachthafen

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



Regattastart der Fevas vor den Optis



Bei leichtem Wind: Fevas vor Alsterkulisse



Alle fünf Fevas dichtauf



Gruppenfoto: Fünf Fevas, zehn Jugendliche und Trainer (Fotos: H. Schuldt und U. Meyer)

Anschließend ging es in Richtung Harburg, um im Vereinshaus der Segelvereinigung Sinstorf (SVGS) zu übernachten. Danke an die SVGS dafür nochmal!

Am nächsten Tag stand der Optipokal an, in dessen Rahmen wir starten durften. Dieses Mal waren wir mit fünf Fevas dabei, was immerhin mehr als im letzten Jahr war. Glücklicherweise gab es etwas mehr Wind als am Tag zuvor, was jedoch noch mehr hätte sein dürfen. Ansonsten zeigten sich die Alsterverhältnisse von ihrer besten Seite. Nach drei schönen Wettfahrten und einer Siegerehrung ging ein tolles Event zu Ende. Wir möchten der Regattaleitung danken, dass Fevas wieder beim Optipokal dabei sein durften, bei Friederike und Markus für das Training, Sven und unseren Eltern für die Planung und Umsetzung des Wochenendes.

Jonas Schuldt und Fritz Meyer

Die Karibik lockt **Drei SVAOe-Yachten gleichzeitig dort**

Dass die Karibik mit ihren Inseln, ihrem subtropischen Klima, ihrem gleichmäßigen Passatwind, ihren Ankerbuchten mit zum Baden einladendem Wasser, ihrem Reichtum an Früchten und Meeresfrüchten und ihrer musikalischen Bevölkerung ein Traumziel vieler Segler ist, muss nicht sonderlich hervorgehoben werden.

Jedes Jahr zieht es Scharen von Europäern mit

ihren Yachten auf der südlichen, der „Barfußroute“, organisiert oder unabhängig dorthin. Drüben ist allerdings nicht immer alles Traum. Wirbelstürme, Überfälle, Piraterie (siehe Heiko Tornow, Mord im Paradies, https://www.svaeo.de/component/joomdoc/Reiseberichte/Reisebericht_Luv_2013.pdf/detail) oder Beschiss (SVAOe Nachrichten 5-2016, Vercharterer und Schiffshändler) sind durchaus realistische Risiken.

Auch etliche SVAOe-Yachten haben die karibischen Inseln schon besucht. Wer darüber nachlesen möchte, stöbere in den Fahrtenberichten unter <https://www.svaeo.de/aktivitaeten/fahrtensegeln/fahrtenberichte>. In diesem Jahr sind wieder drei unserer Yachten dort. „Lili“, Britta und Jens Harms, ist bereits im letzten Jahr angekommen, hat wegen der Hurrikangefahr klugerweise in Curaçao überwintert und wird den Sommer 2018 in Jamaika, Kuba und den Bahamas verbringen. „GreyHound“, Dagmar Ibe und Dietmar Segner, sind mit der Atlantic Rallye for Cruisers (ARC) über den Teich nach St. Lucia gegangen und haben dieses Mal (bereits das zweite) noch viel vor. „Rode Zora v. Amsterdam“ (Tobias Haas mit Kindern und Freunden) segelte in eigener Organisation nach Westindien, will sich allerdings nicht zu lange dort aufhalten und noch in diesem Sommer auf spannender Route nach Deutschland zurückkehren.

Von diesen drei Reisen werden wir Stationsmeldungen oder Berichte bringen oder lesen Sie die Blogs <http://sylili.blogspot.de/> und <http://haas-altona.de/atlantik/> (daraus in diesen Nachrichten ein Auszug). Wir wünschen allen drei Yachten und ihren Besatzungen gute Reise, große Erlebnisse, keine bösen Überraschungen und glückliche Heimkehr.

GAN

Tour d'Atlantique

Aus dem Blog der „Rode Zora v. Amsterdam“ von ihrer großen Rundreise 2017/18

Bisher hatten wir die „Rode Zora“ von Neumühlen über Ramsgate und Falmouth bis Teneriffa begleitet. Dann sind sie zu den Kapverden gesegelt. Von hier startete der Sprung über den Atlantik. Jakob Haas, der Sohn des Eigners Tobias, ist Skipper. Mit ihm segeln vier Freunde. Wir bringen hier Ausschnitte aus ihrem Blog auf <http://haas-altona.de/atlantik/>. (Red.)

Auf geht's

22.11.2017 Heute um 9:00 Uhr lokaler Zeit ausgelaufen in Mindelo, Cabo Verde, mit Ziel Barbados. Die anfangs guten Bedingungen mit NE 4–5 Bft zwischen den Inseln Santo Antao und Sao Vicente haben leider nicht gehalten. In den letzten Stunden ist der Wind eingeschlafen, und wir liegen bei ca. 2–3 Knoten und schlafenden Segeln im Schwell. Wir hoffen, dass wir die Windfelder in den nächsten zwei Tagen vernünftig ausgesegelt bekommen und sich der Nordostpassat zum Wochenende hin einstellt. Die momentane ETA Prognose liegt im Januar. Das wird sich selbstverständlich noch ändern. Heute waren wir wieder mit der Angelausrüstung erfolgreich: Golden Mackarel ca. 3 kg. Der Zwischenstand im transatlantischen Doppelkopfturnier lautet nach Tag 1: Vincenzo 20 (selbstverständlich geschummelt), El Lassito -2, Le Bob -6, Jan Henrick -12. Ansonsten genießen wir die üblichen 27 Grad bei Sonnenschein und arbeiten an unserem vorweihnachtlichen Teint.

Motor und Doppelkopf

24.11.2017 Liegen weiterhin in der Flaute und motoren mit Dead Slow Ahead (1500 UPM) bei



„Rode Zora“, hier beim Start zur *Pantaenius Rund Skagen 2016* (Foto: Udo Wischhusen)

ca. 4 Knoten und einem Dieserverbrauch von 1,5 bis 2 Litern/Stunde gen Westen. Wir sind mit insgesamt 450 Litern Diesel an Bord losgefahren. Der Vorrat sollte also reichen, bis der Wind kommt. Wir haben heute noch keine aktuellen Winddaten ausgelesen. Wir gehen aber davon aus, dass sich der Passat ab Sonntag oder Montag durchsetzt. Den Tag haben wir



Viel Auftrieb in der Bucht von Mindelo/Kapverden

bei strahlendem Sonnenschein und keiner Wolke am Himmel verbracht. Die Temperaturen haben uns zu mehreren Badestopps genötigt, den letzten in einem Schwarm Mahi Mahis (ein anderes Wort für Goldmakrele, Red.). Außerdem haben wir die Flaute genutzt, um das Unterwasserschiff tauchend mit Bürste von Algen etc. zu befreien. Seitdem laufen wir bei gleichbleibender Motorleistung ca. 0,5 Knoten schneller. Für einen Sundowner hat Vincent mit Maracuja Caipirinha gesorgt. Der Spiel-

stand im transatlantischen Doppelkopf lautet heute: Vincenzo 23, Le Bob 9, El Lassito 5.

Wind, Wind, Wind

27.11.2017 Heute Morgen hat der Passatwind endlich wie erwünscht mit ca. 15 bis 20 Knoten eingesetzt. Wir sind nun auf Backbordbug auf Kurs mit ca. 7 Knoten im Schnitt. Unser prognostiziertes ETA springt, die derzeitigen Bedingungen zugrunde gelegt, zwischen dem 7.12. und dem 10.12. hin und her. Wir lassen uns mal überraschen. In einer kontrollierten Halse ist uns die Aufhängung der Großschot am Traveller gebrochen, und ein Karree an einer der Segellatten im Groß ist beschädigt worden. Wir haben beide Probleme behoben und sind nun wieder mit voller Besegelung unterwegs. Zwischendurch haben wir einen großen Mahi Mahi gefangen und morgen gibt's Fishsteak oder Sushi.

Alltag auf 14°N 40°W

30.11.2017 Die Sonne strahlt und wir werden von Albatrossen umflogen, die ihre unglaubliche Flugkunst zum Besten geben und fliegende Fische aus der Luft schnappen. Von letzteren haben wir regelmäßig ein paar jeden Morgen

an Deck liegen. Meist kommen wir zu spät und können sie nur leblos zurück ins Meer werfen. Die Doppelkopfstände können momentan leider nicht veröffentlicht werden, da sich Le Bob in übermotivierter Solofreudigkeit tief in die Miesen gespielt hat. Allen geht es gut. Der Passat hat heute leicht nachgelassen, soll in der Nacht jedoch wieder auffrischen. Noch 1199 Seemeilen nach Barbados.

Bergfest

01.12.2017 Wir kommen zügig voran; noch 919 Meilen bis Barbados. Die „magische“ 999 haben wir heute Nacht passiert und mit Rum darauf angestoßen. Seit Tagen fahren wir durch Seegrasfelder, die immer dichter werden. Leider sind die Ersatzbatterien nicht mehr gut, die wir in den Satellitentracker eingesetzt haben. Dieser wird sich demnächst ausschalten, wenn es nicht bereits geschehen ist.



Im Nordostpassat

Tropical Squalls

03.12.2017 Kurs 270 Grad bei ca. 7 Knoten Fahrt über Grund. Wir befinden uns seit etwa vier Stunden in einer ausgedehnten Front aus subtropischen Squalls. Zum ersten Mal seit unserer Abfahrt von Teneriffa am fünften November hat es wieder geregnet. Eine willkommene Abwechs-

FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN

T. 040.328 101-4701
firmenich-yacht.de



Eine Länge voraus.





Anglerglück: Goldmakrele oder Mahi-Mahi

lung! Die Squalls bringen leicht drehende Winde und Gewitterböen. Bisher alles sehr entspannt. Trotzdem fahren wir heute Nacht Doppelwachen zu sechs Stunden an Stelle der Einzelwachen zu drei Stunden, um auf Windveränderungen schneller reagieren zu können. Es geht uns sehr gut. Noch 627 Meilen bis Barbados. Derzeitiges ETA 08.12.2017

Beigedreht!

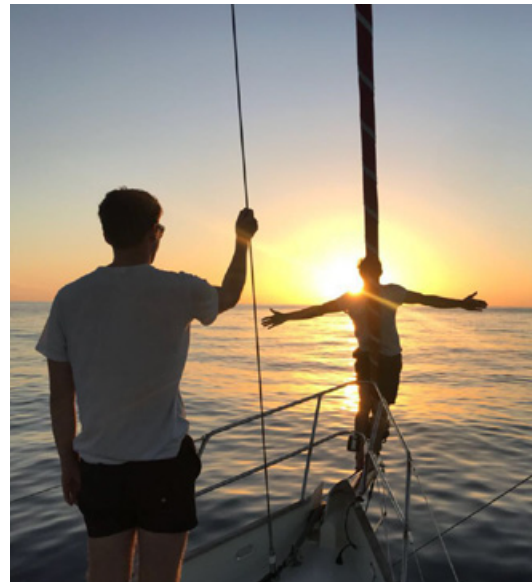
04.12.2017 Wir sind gestern Nacht von zwei starken Squalls/Gewittern überrollt worden mit Blitz, Donner, Platzregen, Sicht 10 Meter, und 40 Knoten Gewitterböen. Alles, was eben dazugehört. Wir haben zweimal beigedreht und jeweils für ca. eine Stunde abgewettert. Der Regen war so stark, dass die Wasserautomatik drei unserer Schwimmwesten ausgelöst hat. Seit heute früh sind wir wieder auf Kurs und glücklicherweise von Gewittern verschont geblieben. Zum Abend hin hat es leicht aufgeklart. Vielleicht haben wir Glück und der Hauptteil der Front (easterly wave) ist durch. Wir bereiten uns trotzdem wieder auf alle Fälle vor und hoffen, dass wir heute Nacht etwas mehr Schlaf bekommen.

200 Miles to go

06.12.2017 Kurs 273 Grad bei ca. 7 Knoten. Wir haben lange überlegt, diskutiert und geprüft. Nun sind wir sicher. Wir wünschen allen einen frohen Nikolaus und hoffentlich gefüllte Stiefelchen. Wir sind heute (hoffentlich) zum letzten Mal auf Backbordbug gehalten und nehmen nun direkten Kurs auf Barbados. Aktueller und vorhergesagter Wind sind gut. Unsere Navigationsinstrumente zeigen noch 234 Nautische Meilen.

Atlantic Crossing completed

8.12.2017 An diesem Morgen traf „Rode Zora v. Amsterdam“ nach der Atlantik-Überquerung in Bridgetown, Barbados, ein. „Zora“ segelte 2200 Seemeilen in 15 Tagen, 23 Stunden, 30 Minuten mit einem durchschnittlichen Etmal von 139 Seemeilen und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 5,8 Knoten. Jakob Haas und Crew



*Pose wie im Film „Titanic“:
Körpersprache des Glücks (Fotos: Tobias Haas)*

Was haben Sie 2017 erlebt?

Fahrtensegler erleben immer etwas. Das macht schließlich den Reiz unseres Sports aus. Wenn Sie eine gelungene Reise unter Segeln oder Motor gemacht haben, dann schreiben Sie darüber doch einen kleinen oder auch längeren Bericht, am liebsten mit Fotos. Wer sich bei Schriftlichem nicht so wohlfühlt, kann das auch in Stichworten, als Bildergeschichte, mit einem Blog oder einem Video tun. Drücken Sie sich einfach so aus, wie Sie meinen, dass Ihre Erlebnisse am besten zur Geltung kommen und schicken Sie das Ergebnis an die Geschäftsstelle.

Früher gab es einmal einen Fahrtenwettbewerb in der SVAOe. In einem Wettbewerb wollen sich heute die meisten Fahrtensegler nicht mehr messen. Sie segeln der eigenen Erlebnisse wegen und wollen nicht nach Seemeilen oder Windstärken bewertet werden. Aber das, was darüber in irgendeiner Form berichtet wird, interessiert die Vereinsfreunde. Wenn es sich eignet, veröffentlichen wir es in den SVAOe Nachrichten oder auf der Homepage zur Freude aller. Auf jeden Fall winken die jährlichen Fahrtenpreise, mit denen Besonders auf dem Gründungsfest vom Vorsitzenden ausgezeichnet wird.

Aber auch, wenn Sie keine ganze Reise dokumentiert haben, sondern vielleicht ein paar gelungene Einzelfotos, Skizzen und Bilder, die Sie unterwegs gemacht haben oder wenn Sie Ihre Gedanken zu einem Thema aufgeschrieben oder ein Gedicht gemacht haben, vielleicht auch ein erfreuliches oder unerfreuliches Er-

lebnis hatten: schicken Sie es uns per Post an die Geschäftsstelle oder per E-Mail an nachrichtenblatt@svaoe.de. Die SVAOe Nachrichten sollen lebendig bleiben. Ihre Vereinsfreunde freuen sich darüber. GAN

Seeräubers Nachfolger

Wir segelten 2001 von Mallorca über Gibraltar, Cadiz, Lissabon nach Madeira. Auf dem Rückweg in das Mittelmeer ging es zunächst nach Casablanca, um dann mit nördlichem Kurs entlang der afrikanischen Westküste in Richtung Tanger zu laufen. Auf diesem Abschnitt gerieten wir, bedingt durch eine Hochdruckwetterlage, in einen Bereich totaler Flaute.

Es war später Nachmittag, die schlagenden Segel wurden geborgen, die Maschine gestartet und die Fahrt fortgesetzt. Dann dämmerte der Tag. Es wurde dunkel, das Wasser war wie flüssiges Blei, nur die normale Atlantikdünung war zu spüren. Wir fuhren den üblichen Wachrhythmus, d.h. es waren jeweils zwei Leute auf Wache. Um 20 Uhr war Wachwechsel. Die Sicht war gut, weit draußen waren Lichter von Fahrzeugen zu erkennen. Als Zusatzbeleuchtung ging dann noch ein Halbmond auf. Die Maschine schnurrte, die Wache war eingewiesen. Es musste von Hand gesteuert werden, denn eine Selbststeueranlage hatten wir nicht. Alles lief in der üblichen Routine. Ich ging also in meine Kammer und döste vor mich hin. Leise vernahm ich die Unterhaltung der Wachgänger im Cockpit.

Irgendwann gegen Mitternacht verstummten die Gespräche. Das war verdächtig. Ich musste nach dem Rechten sehen. Kaum mit dem Kopf

aus dem Niedergang, erkannte ich im Mondlicht kurz vor dem Bug die Bojen-Perlenkette eines Tunfischnetzes. Ich warf mich förmlich auf den Fahrhebel der Maschine und legte ihn auf „voll zurück“. Es war aber schon zu spät, wir rauschten in das stählerne Netz, der Propeller erfasste die Drähte, die Maschine stand sofort. Die Monotonie und mangelnde Konzentration hatten offensichtlich dazu geführt, dass die Deckswache eingeschlafen war.

Der Anpiff nützte nun nichts mehr. Das Schiff hing mit Kiel und Ruder im Netz. Die Welle ließ sich nicht einkuppeln. In der Atlantik-Dünung riss das stählerne Netz ständig an Welle und Ruder. Wir waren grausam gefangen und konnten nichts tun. Die inzwischen vollständig an Deck erschienene Besatzung war wie gelähmt.

Am Ende des Netzes sah man weit draußen die Lichter eines Netzbewachers. Langsam verließ er seine Position und kam auf uns zu. Es war ein fürchterlicher stählerner Kahn mit starker Maschine. Auf Rufweite herangekommen stießen sie auf Arabisch ein Repertoire von Flüchen aus. Darauf wechselten sie zu Spanisch und schrien: „Necesitamos una cuerda!“ (Wir brauchen eine Leine!). Im Dunkeln griff ich in eine Backskiste und erwischte das neue 35 Meter lange, erstklassige Reserve-Spinnakerfall und eilte nach vorne. Ich warf ihnen die Leine zu und ehe ich sie belegen konnte, rissen sie mit Schwung an, um uns aus dem Netz zu ziehen.

Die Leine rauschte dabei über meinen Handrücken und Unterarm. Es kam zu Verbrennungen, außerdem ging dabei auch meine Armbanduhr außenbords. Schließlich hatte ich belegt. Brutal rissen sie uns aus dem Netz. Wir waren wieder frei! Jetzt kam der zweite Akt. Sie schrien: „Quita la cuerda“, also Leine losschmeißen. Eigent-

lich hätten sie losschmeißen müssen, es war ja schließlich unsere Leine. Ich sagte also „No“. Sie fluchten erneut, gaben Gas und rammten uns im spitzen Winkel an Steuerbord, so dass unser Bugkorb nach innen gedrückt wurde. Auf mein erneutes „No“ erfolgte der zweite, noch heftigere Rammstoß, der auch die Fußreling beschädigte. Ich glaube, sie hätten bis zu unserer Versenkung weiter gemacht. Schweren Herzens entschloss ich mich, die gute Leine zu opfern und schmiss los. Daraufhin verschwanden sie mit der Beute.

Wir konnten unsere Reise fortsetzen. Reparaturen erfolgten mit Bordmitteln. Nach Erreichen des Heimathafens konnten wir später feststellen, dass sich die Schäden im Unterwasserbereich des Schiffes in Grenzen hielten. Außer Farbschürfungen war weiter nichts geschehen.

Es war eigenes Verschulden der Besatzung, die zur Havarie geführt hatte. Die erfolgte Hilfeleistung bzw. Bergung glich jedoch einem Akt moderner Seeräuberei.

Rudolf Neumann

Bitte nicht auf den Schirm geraten Teure Videos auf See

Manche schöne Segelreise entwickelt sich zum Problem. Nicht immer ist das Wetter schuld. Manchmal sind es nur kleine Fehler in der Navigation, die großen Ärger auslösen können. So kann es ziemlichen Stress und hohe Kosten geben, wenn man in der Elbmündung an der falschen Stelle auf den Radarschirm der Verkehrszentrale Cuxhaven gerät. Nur geringe Fahrfehler im Bereich des Verkehrstrennungsgebiets Elbmündung lösen ungeahnte Zusammenstöße mit Polizei und

anderen Behörden aus, die sich viele Skipper so nie vorgestellt haben.

So ging es auch dem Schiffsführer einer 20-m-Segelyacht, die im Juni 2014 bei eigentlich guten Bedingungen (Nordost 5) ordnungsgemäß auf der rechten (der roten, also der nördlichen) Seite aus der Elbe heraus segelte. Man wollte nach Borkum, musste also irgendwann das Fahrwasser queren, um südlich davon zu gelangen. Das musste rechtzeitig vor Beginn des Verkehrstrennungsgebiets „TSS Elbe Approach“ geschehen, das binnenseitig zwischen der roten Tonne 2/Außenelbe-Reede 3 und der grünen Tonne 1 vor Scharhörn-Riff beginnt.

(Zur Erinnerung: Man darf ein Verkehrstrennungsgebiet nur queren, wenn man „dazu ge-

zwungen“ ist, was eigentlich sehr selten der Fall ist, und möglichst mit der Kielrichtung im rechten Winkel zur allgemeinen Verkehrsrichtung. Red.)

Der Seegang machte einigen Crewmitgliedern zu schaffen. Dann drehte der Wind nur wenig mehr nach Ost, was den Weg zu einem fast vorwindigen Kurs machte. Der Skipper versuchte mit jeder Welle „Tiefe“ zu gewinnen, um dem Verkehrstrennungsgebiet aus dem Wege zu gehen. Eine Halse wollte er angesichts des Seegangs und der geschwächten Mannschaft vermeiden. Leider ging die geplante Navigation nicht ganz auf. Die Yacht erreichte die Nähe der Tonne 1 auf deren nördlichen Seite und segelte bis zur Tonne Scharhörnriff-N, wohl auch durch den Ebbstrom unterstützt, am Rande des Elbe-

zuverlässig • schnell • 1A-Qualität • gute Preise • vor-Ort-Service

Werftqualität von A-Z

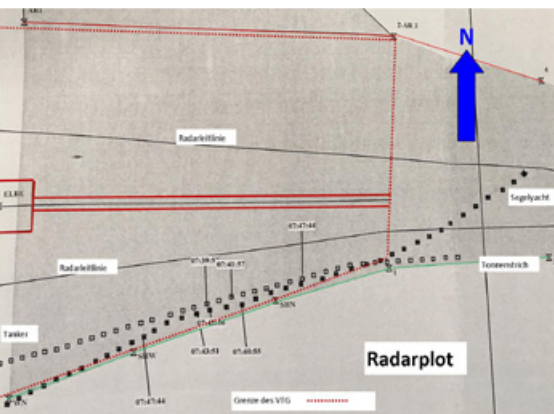
- Teakdeck / Refit
- U-Schiff & Lackierungen
- Yacht- und Bordtechnik / Navigation
- Begutachtungen / Versicherungsschäden
- Reparaturen von Motor- und Segelyachten GFK / Holz

seit
22 Jahren

AT YACHT & TECHNICK 
ANDREAS TEMPEL

Bootsbaumeister Andreas Tempel
Pracherdamm 129 • 25436 Heidgraben
Tel.: 04122-90 50 32 • 0171-421 74 33
Mail: info@yachttechnik-tempel.de
www.yachttechnik-tempel.de

einwärts gehenden südlichen Fahrwegs, aber eben auf der falschen Seite. Sie verletzte also das Verkehrstrennungsgebiet (siehe Radarplot). Unglücklicherweise kam gerade dort ein kleines Tankschiff entgegen. Die Aufregung in der Verkehrszentrale (Cuxhaven Elbe Traffic) war groß. Durch die Wind- und Wassergläusche hörte der Skipper nicht, dass sein Boot auf UKW durch die Verkehrszentrale gerufen und er auf seinen falschen Kurs aufmerksam gemacht wurde. Als er sich meldete, wurde er schroff aufgefordert, sofort seinen Kurs zu ändern. Für seine seglerischen Argumente hatte man kein Verständnis.



*Nichts bleibt unerkannt:
Kartenplot und Verkehrstrennungsgebiet*

Was auf dem Radarschirm schon fast wie eine Kollision aussah, war in Wirklichkeit eine Passage im Abstand von 300 Metern. Weder die Segelyacht, noch der kleine Tanker waren dadurch behindert oder gar gefährdet.

Die Verkehrszentrale sah das anders und meldete den Vorgang umgehend der Wasserschutzpolizei. Diese veranlasste die Verfolgung der Segelyacht und des Tankers. So bekamen noch am selben Tag sowohl der Tankerkapitän nach dem

Festmachen in Cuxhaven, als auch die Segelyacht nach dem Anlegen in Borkum Besuch von der Polizei. Personalien wurden festgestellt. Bei der Segelyacht sogar die Personalien sämtlicher Crewmitglieder. Der Skipper konnte noch von Glück sprechen, dass die Borkumer Polizei etwas großzügig war und auf die Sicherstellung von Navigationselektronik und Einzug einer Kautions von 800 Euro verzichtete, was sonst, besonders gegenüber Ausländern, üblich ist.

Wieder zuhause, erhielt der Skipper bald eine Anhörung im Bußgeldverfahren der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes in Kiel. Es erging ein Bußgeldbescheid. Er sollte 791,00 Euro bezahlen. Das war nur so „günstig“ weil der Tankerkapitän auch keine Behinderung empfunden und dies so zu Protokoll gegeben hatte. Der Skipper ließ Einspruch einlegen. Er hörte fast drei Jahre nichts. Dann wurde er vor das Amtsgericht Bonn (!) zur Verhandlung geladen. Als Zeugen sollten Mitarbeiter der Verkehrszentrale und der Kapitän des Tankers erscheinen. Die Akte war inzwischen angewachsen. Radarplot und Seekarte im DIN A3-Format waren beigefügt, der Funkverkehr der Verkehrszentrale mit der Segelyacht auf Datenträgern aufgezeichnet und aktenkundig, die Vernehmung des Tankerkapitäns, Personalien und die Polizeiberichte eingehaftet. Wer hätte gedacht, dass aus dem schönen Segeltörn so ein umfangreicher Gerichtsvorgang werden konnte!

Ein wirkliches Happy End hat die Story, die auf wahren Vorgängen beruht, nicht gefunden: Dem Verteidiger gelang es, den Richter in Bonn auf 400 Euro Bußgeld herunterzuhandeln. Dadurch entfiel auch die aufwändige, zeitraubende Verhandlung in Bonn. So oder so für den Skipper eine teure Erfahrung, die man sich ersparen sollte.

(Quelle: H.-Eckhard von der Mosel, Kiel, Rechtsanwalt und Wirtschaftsmediator, www.vondermosel.de)

Zur Frage des zuständigen Amtsgerichts teilt uns Mitglied Michael Evensen mit: „Zuständig für die Entscheidung über Ordnungswidrigkeiten ist grundsätzlich das Amtsgericht, in dessen Bezirk die Verwaltungsbehörde ihren Sitz hat, die den Bußgeldbescheid erlassen hat. Bei Behörden, die bundesweit für die Verfolgung bestimmter Ordnungswidrigkeiten zuständig sind, können der Wohnort der bzw. des Betroffenen, der Firmensitz, der Tatort und der Gerichtsstand auseinanderfallen und kann dies im Fall der Hauptverhandlung und vor allem bei Anordnung des persönlichen Erscheinens der bzw. des Betroffenen zu größeren Reisen zwingen.“

Für den vorliegenden Fall gilt: Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) hat ihren Dienstsitz in Bonn. Damit ist der Amtsgerichtssitz Bonn geklärt. (Red.)

Befahren von Offshore Windparks

In den SVAOe Nachrichten 5-2017 hatten wir berichtet, was uns zu der Zeit über das Befahren von Offshore Windparks bekannt war. Inzwischen hat die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) in ihrem Elektronischen Wasserstraßen-Informationssystem (www.elwis.de) weitergehende Informationen veröffentlicht. Daraus zitieren wir in Auszügen:

Um die Windparkgebiete herum erstreckt sich in einem Abstand bis 500 Meter eine Sicherheitszone, die während der Errichtungsarbeiten von keinen Fahrzeugen (außer Fahrzeugen für den Bau und die Versorgung) befahren



*Vor Lolland: am Rand des Offshore Windparks
(Foto: Hartmut Pflughaupt)*

werden darf.

Die Absicherung der Bauarbeiten bei der Errichtung von Windparkgebieten erfolgt auf vielfältige Weise. Verkehrssicherungsschiffe, Verkehrsbeobachtung sowie die Kennzeichnung der Baustelle durch Tonnen und mittels AIS geben der Schifffahrt die erforderliche nautische Unterstützung.

Im Zuge des Aufbaus von Windparks auf See sind außerdem umfangreiche Kabellegerarbeiten für die Ableitung des erzeugten Stroms, die Datenübertragung und für die Vernetzung der Anlagen erforderlich. Gleichzeitig entstehen Umspann- und Versorgungsplattformen. Auch diese Maßnahmen haben Einfluss auf die Sicherheit der Navigation und erfordern die besondere Aufmerksamkeit der Schiffsführungen. Für in Betrieb befindliche Windparks erlässt die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) Regeln für das Befahren der Sicherheitszonen mit Fahrzeugen, die kleiner als 24 Meter sind. Dieses ist besonders für die Führer von Sportfahrzeugen wichtig, die sonst unter Umständen große Umwege fahren müssten. Diese Vorschriften werden in der Form von Allgemeinverfügungen für das Befahren von Wind-

parks erlassen. Bei der Navigation in der Nähe der Windparks ist auf Kleinfahrzeuge innerhalb oder in unmittelbarer Nähe der Windparks zu achten, die nicht der AIS-Ausrüstungspflicht unterliegen und die im Radar schlecht auszumachen sind. Zwischen den Anlagen und dem Festland muss mit Starkstromkabeln gerechnet werden.

Grundsätzlich gilt: Während der Errichtungsphase ist das Befahren des Windparks und der eingerichteten Baustelle für alle Fahrzeuge nicht gestattet. Die Baugebiete werden in den amtlichen Veröffentlichungen (NfS, BfS) bekannt gemacht. Den Anweisungen der in den Baugebieten tätigen Verkehrssicherungsfahrzeugen ist Folge zu leisten.

Bei errichteten und in Betrieb befindlichen Windparks werden die Voraussetzungen für das Befahren der Sicherheitszonen für Fahrzeuge unter 24 Meter Länge durch eine Allgemeinverfügung der GDWS geregelt.

Quelle: www.elwis.de

Die Allgemeinverfügungen für die einzelnen Offshore-Windparks sind in elwis abrufbar, entsprechen aber im Wesentlichen, was in Nachrichten 5-2017 veröffentlicht war. Natürlich gelten die Allgemeinverfügungen nur für die deutschen Windparks. In ausländischen gelten andere, teils keine Sonderregelungen. Man sollte sich also informieren, wenn man hindurchsegeln will (Red.).

Neuer Sportbootführerschein im Scheckkartenformat

Ab 2018 ist es soweit. Der neue Sportbootführerschein im Scheckkartenformat wird ab 1. Januar 2018 das bisherige Führerscheindokument ablösen.

Bei Personalausweisen und KFZ-Führerscheinen hat das Kartenformat schon seit langem Einzug in Brieftaschen und Geldbörsen gehalten. Nun wird auch der Sportbootführerschein auf das sogenannte ID1-Kartenformat nach ISO-Norm 7810 umgestellt und erhält damit auch ein neues Design.

Weiterer Vorteil: Bisher hatten Inhaber von Sportbootführerscheinen beider Geltungsbereiche (See und Binnen) stets zwei Führerscheindokumente.

Mit dem neuen Führerschein können beide Geltungsbereiche zukünftig auf einer Karte vereint werden. Alle bisher erteilten Sportbootführerscheine bleiben weiterhin gültig. Wer seinen „alten“ Sportbootführerschein gegen das neue Kartenformat umtauschen möchte, kann dies ab Januar 2018 in den Geschäftsstellen der beiden beliebigen Verbände, DMYV und DSV, beantragen.

Der Sportbootführerschein wird als Internationales Zertifikat (ICC) nach der Resolution Nummer 40 UNECE für die Berechtigung zum Führen von Sport- und Freizeitfahrzeugen erteilt. Quelle: <https://www.elwis.de/DE/Sportschiffahrt/Sportbootfuehrerscheine/Sportbootfuehrerscheine-node.html>

Eckernförde Liegeplatzgebühren 2018

Interessenten an einem Liegeplatz 2018 wenden sich bitte ausschließlich an die SVAOe-Geschäftsstelle. Die Liegeplatzgebühren konnten wir dank der Eigenhilfe der Jahreslieger seit vielen Jahren und auch in diesem Jahr gleich halten.

Jahreslieger

| | |
|------------------|----------|
| Yachten bis 8 m | 395,90 € |
| Yachten bis 9 m | 460,10 € |
| Yachten bis 10 m | 524,30 € |
| Yachten bis 11 m | 599,20 € |
| Yachten bis 12 m | 663,40 € |
| Yachten > 12 m | 727,60 € |

Gastliegeplätze bis 10 m/Nacht >10 m/Nacht

| | | |
|---------------------------------|---------|---------|
| Stegliegeplatz für Mitglieder* | 8,50 € | 11,00 € |
| Stegliegeplatz für Gäste | 11,00 € | 13,00 € |
| Bojenliegeplatz für Mitglieder* | 6,50 € | 8,50 € |
| Bojenliegeplatz für Gäste | 8,50 € | 11,00 € |

SVAOe-Mitglieder liegen in der ersten Nacht kostenfrei.

Alle Gebühren mit Ausnahme von * sind inkl. 7 % MwSt.

Der Obmann für die Anlage ist Thomas Schaper, Tel.: 0170/906 64 76, t.schaper@ileb.de

Der Vorstand

Dieselp Probleme

Liebe Redaktion,

Ich bin bei der Lektüre der letzten Nachrichten (Nr. 6-2017) im Artikel Dieselp Probleme über folgenden Satz gestolpert:

„In diesem Sommer sind wieder diverse Boote mit verdreckten Einspritzanlagen ausgefallen; laut Statistiken soll das der Hauptgrund für Bergungsaktivitäten geworden sein.“

Ich bin mir sicher, dass die Ausbildung unserer Mitglieder, ob Jüngste, Jugendliche oder Erwachsene, in unserer Vereinigung so gut ist, dass der Ausfall der Maschine nicht dazu führt, die DGzRS anzurufen und sich abbergen zu lassen.

Jeder Skipper unter SVAOe-Stander, der ein Segelfahrzeug führt, wird in der Lage sein, beim Ausfall der Hilfsmaschine unter Segeln anzulegen. Wer sich nicht sicher ist, dem sei empfohlen, bei Gelegenheit und bei lauen Winden genau das zu üben. Bei den meisten ist es wohl schon lange her, aber es macht Laune, gibt Sicherheit und hilft bei der Legendenbildung.

Ihr/euer Gerrit Rampendahl

TICKET-DRUCKEREI
Herstellung attraktiver, funktioneller Eintrittskarten

SOUVERÄN SOFTWARE
Software für die Verwaltung von Museen

TECHNIK EXZELLENZ
Kassen, Thermodrucker, Kontrollsysteme, Infoterminals

KONTAKT HERSTELLER
Webshops für Online- und Mobile-Ticketing

BECKERBILLETT

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

Vermeidbare Kollision, Arroganz, Unvermögen

Es gibt einen scheinbar amüsanten, in Wirklichkeit boshaften Videofilm von der Brücke eines fiktiven Kriegsschiffs der US Navy, in dem Kollisionsgefahr mit einem Echo auf dem Radarschirm erkannt wird. Der Wachhabende spricht das unbekannte Objekt über UKW an und fordert es arrogant mit Bezug auf den eindrucksvollen Schiffsnamen, den Schiffstyp und die Zugehörigkeit zur US-amerikanischen Marine auf, auszuweichen. Als keine Reaktion erfolgt, wiederholt er seinen Anruf in verschärfter Form. Wieder keine Reaktion. Da platzt dem auf der Brücke anwesenden Kommandanten der Kragen. Er greift selbst zum Mikrofon, nennt seinen hohen Rang und fordert ultimativ das Ausweichen. Jetzt antwortet das geortete Objekt: „Sie müssen schon selber ausweichen, wir sind ein Leuchtturm.“ Das ist natürlich eine Farce. Und doch kommt ein jüngstes Ereignis dieser Fiktion auf tragische Weise recht nahe. Man las in der Presse, dass der Zerstörer „USS Fitzgerald“ am 17. Juni 2017 in japanischen Gewässern mit dem Containerschiff „ACX Crystal“ kollidiert sei. Sieben Navy-Seeleute starben, der Zerstörer wurde schwer beschädigt. Bei uns, am entgegengesetzten Ende der Welt, war das eine Nachricht unter vielen. Der Weltfrieden war nicht in Gefahr. Doch nun wurde ein Untersuchungsbericht über den Vorfall veröffentlicht. Er stammt aus dem Büro des Chief of Naval Operations im Pentagon und legt erstaunlich offen die eigenen Schwächen bloß. Grund genug, nachzulesen, was wirklich passiert ist; denn Kollisionen auf See sind zum Glück ziemlich selten und immer lehrhaft.

Hier sollen nur die nautischen Vorgänge in Kurzform dargestellt werden. „Fitzgerald“ war von seinem Auslandsstandort Yokosuka an der Ostküste der japanischen Hauptinsel Honshu nach intensiven Übungen zu einer Routinefahrt aufgebrochen.

Das Wetter war gut mit klarer Sicht. Nachts um eins näherte man sich mit südlichem Kurs dem Eingang zur Bay von Yokohama/Tokyo, einem Gewässer mit starkem Verkehrsaufkommen und einem Verkehrstrennungsgebiet. „Fitzgerald“ war im Begriff, vor dem VTG, d.h. dieses an Steuerbord lassend, zu queren. Im VTG fuhren drei Fahrzeuge mit östlichen Kursen Richtung See, im weiteren Umkreis wurden zahlreiche Radarkontakte festgestellt. „Fitzgerald“ behielt trotzdem seine Fahrt von 20 Knoten bei. „Sichere Geschwindigkeit“ nach Regel 6 KVR dürfte anders aussehen.

Haben sich Schiffe in Sicht und besteht die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes, so gibt es immer mindestens eins, das Kurs und Geschwindigkeit beibehalten muss (Kurshalter), das oder die anderen ist/sind ausweichpflichtig. So war es auch in dieser Nacht vor der Tokyo Bucht der Fall.

Die drei Frachtschiffe „Wan Maj“, „Crystal“ und „Maersk Venora“ kamen aus dem Verkehrstrennungsgebiet, hatten „Fitzgerald“ an Backbord und waren also Kurshalter. „Fitzgerald“ hatte die drei Schiffe an Steuerbord, war also ausweichpflichtig. Was geschah? „Fitzgerald“ hielt Kurs und Geschwindigkeit bei, „Wan Maj“ und „Crystal“ wichen nach Backbord aus, „Maersk Venora“ nach Steuerbord, und zwar nicht als Manöver des letzten Augenblicks, sondern deutlich früher. Es kam zum Zusammenstoß „Fitzgerald“/„Crystal“ mit allen Folgen.

Bei dem Bericht handelt es sich wie gesagt nicht um einen vollständigen Seeunfall-Untersuchungsbericht, sondern um eine Untersuchung der amerikanischen Marine über die Vorgänge an Bord ihres eigenen Schiffes. Dort wurden viele, teils unglaubliche Mängel festgestellt.

Es wurde weder UKW-Kontakt gesucht, noch AIS benutzt. Es wurden keine Radarauswertungen generiert. Es war ein Ausguckposten Backbord auf der Brückennock besetzt, aber nicht an der kritischen Steuerbordseite. Kommandant und Erster Offizier waren nicht auf der Brücke und wurden trotz Weisung nicht unterrichtet. Das Taktikzentrum des Schiffes, welches kontinuierlich die eigene Position kontrolliert, unterließ es ebenfalls, die Brücke zu informieren. Der Wachoffizier war sich des VTG nicht bewusst. Die gesamte Mannschaft war durch anhaltenden Übungsdienst ermüdet.

Den Leser beschleicht der Verdacht, das eingangs dargestellte schneidige Auftreten auf jener fiktiven Brücke könnte vielleicht doch nicht ganz der Fantasie eines Drehbuchs entsprungen sein. Auch könnte man sich vorstellen, dass ein vorbeugendes (man möchte fast sagen: unterwürfiges) Ausweichverhalten der Handelsschiffe zur Kollision beigetragen hat. Das, obwohl die

KVR klare und unzweideutige Regeln setzen. Vor allem zeigt es deutlich die leidige Problematik von Backbord-Manövern.

Der Kollision der „USS Fitzgerald“ folgte am 21. August 2017 eine weitere des Zerstörers „USS McCain“ in der Singapur Straße mit zehn getöteten Seeleuten. Auch dabei zeigten sich schwere Mängel in den Fähigkeiten der Crew und der Schiffsführung.

Die US Navy Führung hat entsprechende personelle Konsequenzen bis in die regionale Führungsspitze gezogen. Das ist aber nicht Thema dieses Beitrags. Hochmut ist hier fehl am Platz. Dagegen sei für Sportbootfahrer ein Rat erlaubt: Obwohl die KVR zur Kollisionsverhütung klare Regeln zur Ausweichpflicht geben und dabei keinen Unterschied zwischen Handelsschiffen, Kriegsschiffen und Sportfahrzeugen machen, so empfiehlt es sich für Sportbootfahrer, auch wenn sie Kurshalter nach Regel 17 sind, frühzeitig den Nahbereich zu vermeiden. Das bedeutet eine Entzerrung der Gefahrensituation, die wir uns gegenüber der Großschifffahrt leisten können und sollten.

Quelle: <https://news.usni.org/2017/11/01/uss-fitzgerald-uss-john-s-mccain-collision-report>

GAN



**Seemann
& Söhne**

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

| | | | | |
|---|--|--|--|---|
| Schenefeld Dannenkamp 20 22869 Schenefeld Tel.: 8660610 | Blankenese Dormienstraße 9 22587 Hamburg Tel.: 866 06 10 | Rissen Ole Kohdrift 4 22559 Hamburg Tel.: 81 40 10 | Groß Flottbek Stiller Weg 2 22607 Hamburg Tel.: 82 17 62 | Bestattungen aller Art und Bestattungsvorsorge |
|---|--|--|--|---|

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

Wieder vereint im Yachting Heritage Centre

Vier Modellboote der A-Klasse 45 Jahre nach ihrer letzten international besetzten Regatta

Sie trafen sich auf den wichtigen Regattabahnen um die 70er Jahre herum. 1972 segelten sie unter deutscher und englischer Flagge auf einer hervorragend besetzten internationalen Modellregatta parallel zu den Olympischen Spielen auf der Alster. Wir sprechen von der internationalen A-Klasse der Modellboote.

In jener Zeit gab es einen spannenden Konkurrenzkampf, in dem Oevelgönnener Modellsegler in der Weltspitze segelten. Heute werden vier dieser Top-Boote in einer Ausstellung in Flensburg gezeigt. Alle vier haben unter dem schwarzgelben SVAOe-Stander gesegelt. Zur Zeit ihrer Entstehung war die treibende Kraft in dieser Seglergruppe ohne Zweifel Fritz Jacobsen, dem eigentlich drei der ausgestellten Boote „angelasst“ werden können, als Ideengeber/Vordenker

oder als direkter Auftraggeber an den Konstrukteur wie den Erbauer. Alle vier Yachten sind Musterbeispiele ganz intensiver deutsch-englischer Zusammenarbeit. Heute, Jahrzehnte später, stehen sie als Ikonen ihrer Epoche vereint an Land im Flensburger Yachting Heritage Centre. Zu den Booten im Bild von links nach rechts: „Peter Pim“ A/G 138, Design John Lewis, Bau Ken Jones 1970, ein Boot mit vielen Siegen und der längsten Wasserlinie von 60 Zoll = 1,50 Meter. Sehr erfolgreich gesegelt auf vielen internationalen Revieren von den Gebrüdern Pollähn und ausgestattet mit einer einmalig umfangreichen Segelgarderobe.

„Norwest“ A/G 140, Design John Lewis 1969, Bau Ken Jones für sich selbst. Über die Mallen von „Hamburg V“ gebaut, also deren Schwester mit Wasserlinie von 58 Zoll. „Norwest“ segelte 1972 unter englischer Flagge in Hamburg. Kam danach in den Besitz von Gerd und Joachim Kullick, SVAOe. Dieses Boot wurde vormals auf der hanseboot ausgestellt, dabei vom DSV „ver-einnahmt“ und war seitdem verschwunden. Jetzt tauchte es überraschend nach Jahrzehnten als unbenannte „Leihgabe“ wieder in Flensburg auf. „Lütt Deern“, A/G 132, Eigner Werner und Ursel Meyer, SVAOe. 1967 gezeichnet von John Lewis als „Phaedra“ für sich selbst, Wasserlinie 59 Zoll. Lewis konnte das Boot aber nicht abnehmen, weil er geschäftlich in die USA musste. Fritz Jacobsen übernahm und reichte es für die British Open in Fleetwood an die Charterer/neuen Eigner weiter. In Antwerpen wurde aufgerüstet und optimiert durch längeres Training mit der Gruppe um Mep van Hoorebeke, garniert mit Ideen von Bob Burton. Die Trimmklappe am Kiel verbunden mit dem Windruder war kein Erfolg.



Im Yachting Heritage Centre: Vier A-Klasse-Yachten der SVAOe (Foto: Klaus Pollähn)

„Hamburg III“ A/G 125 von 1964. Letzter von drei Bauten (in waagerechten Schichten verleimt, genannt „bread & butter“) durch den Gallionsfigurenschnitzer Arthur Levison für Fritz Jacobsen. Levison modifizierte nacheinander die Linien von Fritz Jacobsens „Jill 1“, gezeichnet von Bill Daniels ca. 1954. Die beiden Schwestern „Hamburg III“ und „Philippa“ gewannen in den 60ern die nationale Meisterschaft im jeweiligen Heimatland Deutschland und England. Deren Vorgängerin, die in England bekannte „Jill 1“, hängt heute im SVAOe-Clubhaus an der Wand. Die gegenwärtige Ausstellung in Flensburg zur Geschichte des Yachtsports mit Leihgaben aus Fotosammlungen und ausgestattet mit ganz verschiedenen Modellen – Schaustücken wie segelfähigen Yachten – läuft bis zum Mai 2018. Sehenswert ist auch die Werft nebenan, die demselben Eigentümer gehört: Sie ist bekannt geworden durch die qualitätsvolle Renovierung von klassischen Yachten. Dort stehen in diesem Winter allein zehn Zwölfer. Vier neue Holzmasten werden hergestellt. Dagegen segelt „Vim“ immer noch mit dem Alumast von 1939, genietet wie im Flugzeugbau. Ein gehütetes Geheimnis ist jetzt durchgesickert: Ein neuer Zwölfer aus Holz ist gegenwärtig im Bau. Ich möchte darauf wetten, dass es sich um einen Nachbau von „Jenetta“ handelt, die als Wrack in Kanada aufgetan und nach Deutschland gebracht wurde. „Jenetta“ war der letzte Vorkriegsbau von mehreren Zwölfen für Sir Richard Burton, eine Konstruktion von Mylne mit einer längeren Wasserlinie als ihre Vorgänger. Burton orderte Schiffe wie andere Leute Anzüge vom Schneider. 1939 segelte Vanderbilt mit „Vim“ in England. Dort an Bord gab es schon an Deck eine sog. „Kaffeemühle“, um die Genuawünsche anzu-

treiben. „Vim“ gewann die Mehrzahl der Starts im Solent. Damals gab es noch keinen Gedanken an einen Motor oder elektrische Winschen auf einem klassischen Zwölfer. Klaus Polläh

75 Jahre Nordisches Folkeboot Ein Jubiläum wird dreifach gefeiert

Dieses Jahr sollte es sein, ein dreifaches Jubiläum warf seinen Schatten voraus:

- 75 Jahre Folkeboot wird gefeiert
- 75 Jahre wird der Folkeboot-Segler und Verfasser dieser Zeilen alt
- 50 Jahre wird mein Folkeboot alt

Der kurz gefasste Hintergrund hierzu ist für nicht in der Szene bewanderte Segler schnell erklärt: Das Nordische Folkeboot wurde 1941 an Schwedens Westküste mit Unterstützung des Reeders Erikson als Ergebnis eines Konstruktionswettbewerbs aus der Taufe gehoben. Nach-



*Abtasten der Besten.
Start-Position in der Vorbereitungsphase*



Vorbereitungs-Phase zum Start bei Bft 4–5. GER 852 Andreas Christiansen, FSC/NRV

dem die Folgen der Kriegswirren überwunden waren, nahm dieser gelungene Entwurf seinen Aufschwung als gut segelndes Familienboot in ganz Skandinavien und auch in Deutschland.



*Typische Warteposition mit Fock back gestellt
(Fotos: Georg Pulver)*

Für die Weiterentwicklung des Bootes haben anschließend die dänischen Segler die meisten Innovationen eingebracht, so dass sich folgerichtig Kerteminde als der Ort für dieses Jubiläum ergeben hat.

Dafür haben sich die dänischen Gastgeber kräftig ins Zeug gelegt und eine Jubiläumsparty für über 300 Gäste aus aller Welt organisiert. Auch sechs Boote aus den Hamburger Vereinen (je einmal NRV, MSC, SVA, SCU, zweimal SVAOe) waren angemeldet und erschienen. Gleichzeitig wurde der Gold-Pokal für Folkeboote ebenfalls nach Kerteminde vergeben, so dass nicht nur Feierlaune, sondern auch ehrgeiziges Regattieren mitzubringen waren. Es war somit alles vertreten, was Rang und Namen hatte, und das Großereignis konnte gut besucht starten.

Nach viel „Hallo“ und „Long time no see“ ging es zum Aufwärmen in Erik Andreasens (zur Erläu-

terung: Erik gilt als „Retter“ der Folkebootklasse, weil er den Schritt zum Kunststoffrumpf realisierte) Werfthalle und weiter zum Fest-Buffer mit passenden Worten und Musik und Geselligkeit bis spät in die Nacht. Hierzu hatte man sich eine gut gemischte Sitzplatzierung ausgedacht, die unerwartet neue Bekanntschaften erschloss, und so wurde auch mein Folkeboot-Horizont bis nach Plymouth und über Turku bis an den Baldeneysee erweitert. Der folgende Morgen war natürlich chaotisch mit den Startvorbereitungen für die Gold-Cup-Regatten. Auch meine Besatzung für die Weiterfahrt traf viel zu früh ein.

Die anderen Boote aus Hamburg waren schon ausgelaufen, wahrscheinlich war deren Party-Durchhaltevermögen nicht so nachhaltig. Sie wollten ja auch am Gold-Cup teilnehmen. Ich dagegen, altersweise geworden, habe ich mich auf das Zuschauen beim Start beschränkt. Wie die Fotos zeigen, war es ganz anspruchsvoll für die über 70 Teilnehmer. Es war sogar ein Boot der ersten Serie aus den 40er Jahren aus Schweden dabei, und man staune: Das Boot hatte ca. 40 kg Untergewicht und musste Zusatz-Blei einkaufen.

Ohne an Regattatermine gebunden zu sein, sind meine Mannschaft und ich nach Ende des Festivals weiter rund Fünen gesegelt und wurden, man staunt schon wieder, in Fåborg von Folkeboot-Seglern vom Bodensee begrüßt. Dieses Begrüßungskomitee hatte ich im Frühjahr beim Ski-Meeting in Vorarlberg getroffen, organisiert von der Bodensee Flotte der Folkeboote. Wer sonst kann so etwas veranstalten! Nach vielen Begegnungen auf drei Jubiläen segelten wir über Lyø und Schleimünde nach Eckernförde zum SVAOe-Stützpunkt und machten dort unsere wohl verdiente Pause.

Georg Pulver

Sie kamen zu zweit Die Polizei überprüft die Aufbewahrung der Signalpistolen

Ich war bei einer Hausarbeit, als es klingelte. Zwei Herren wiesen sich als Mitarbeiter der Hamburger Polizei aus und wollten sehen, wo und wie ich meine Signalpistole aufbewahre. Irgendwie war ich darauf vorbereitet, nicht zuletzt durch den Beitrag in den SVAOe Nachrichten 5-2016 „Neues zur Signalpistole“, aber gerade jetzt? Nun ja, innerlich hatte ich mich schon von der Waffe verabschiedet, warum also unfreundlich reagieren?

Mein Schiff lag noch im Wasser, die Waffe hatte ich in diesem Jahr mangels Bedarf gar nicht an Bord genommen. Ich bat die Polizisten, mir an meinen Safe zu folgen, schloss ihn auf und entnahm die Pistole. Soweit alles korrekt entsprechend den Verwahrvorschriften. Dann wurden Typ und Nummer geprüft, auch OK.

Ich sagte: „Eigentlich wollte ich meine Signalpistole längst abgegeben haben. Ich will sie bei all den Vorschriften nicht mehr haben, da Handsignalaraketen fast dieselben Dienste tun. Wohin damit?“ Sie antworteten: „Wir können sie gleich mitnehmen. Dann sparen Sie auch die 70 € Verwaltungsgebühr. Sie können natürlich auch versuchen, die Pistole zu verkaufen. Dann müssen Sie aber die Gebühr entrichten.“ Ich war verblüfft, aber das Geschäft, das sie mir vorschlugen, schien mir sinnvoll. Wo hätte ich wohl noch 70 € für eine alte Signalwaffe bekommen? Ich stimmte dem Handel zu und war froh, das klobige Ding los zu sein, das mir einmal notwendig schien, um etwas für die Sicherheit auf See zu tun. Etwas mulmig wird mir allerdings in dem Bewusstsein, dass auch Seenotsignal-

raketen nach den Sicherheitsrichtlinien nicht mehr zur notwendigen Ausrüstung gehören (SVAOe Nachrichten 1-2017). Aber daran brauche ich mich ja nicht zu halten, wenn mir mein oder anderer Leben lieb ist. GAN

mehr. Aber sie war ein schöner und charakteristischer Anblick. Nachdem schon das Feuer auf dem alten Leuchtturm eingestellt wurde, ist nun also auch die Nordbake dahin. Wieder ein Stück Substanz- und Identitätsverlust.

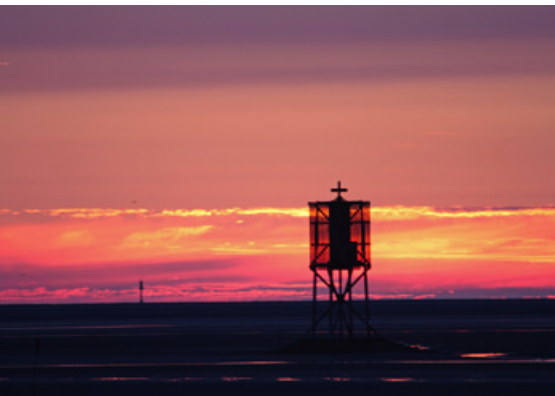
(nach einer Mitteilung von Peter Ebert)

Nachtrag zu Herwart

Ein Wahrzeichen fiel ihm zum Opfer

In den SVAOe Nachrichten 6-2017 hatten wir über die Auswirkungen von Sturmtief Herwart im Hamburger Yachthafen in Wedel und an unserem Clubhaus berichtet. Beides nicht so schlimm, nur hohes Wasser, kein Schaden.

An anderer Stelle hat Herwart aber auch Schaden angerichtet. Auf der Insel Neuwerk ist beispielsweise die Nordbake zerstört worden. Sie stand eine halbe Seemeile nordwestlich vom Radarturm. Zwar wird der Verlust dieses Wahrzeichens sicher nur von Bewohnern und Freunden der Insel und manchem Wattenschipper wahrgenommen und heftig bedauert werden. Als Seezeichen hat die Bake ohnehin keine Bedeutung



*Ein nicht wiederkehrender Anblick:
Nordbake Neuwerk (Foto: Peter Ebert)*

Zu unserem Titelbild

„Nanu“, werden Sie fragen, „den Leuchtturm habe ich doch schon mal gesehen?“ Recht haben Sie. Es ist erst zwei Monate her, da hielten Sie die letzten SVAOe Nachrichten, die Ausgabe 6-2017, in Händen. Auf der ersten Umschlagseite sahen Sie eine Schwarzweiß-Radierung des Leuchtturms Gellen auf Hiddensee von Annemarie Stamp. Auf Seite 51 lasen Sie, was es mit diesem Turm auf sich hat. So unauffällig er ist, so hat er außer Annemarie doch noch die Aufmerksamkeit mindestens eines anderen SVAOe-Mitglieds auf sich gezogen. Es war Jørg Schildt, der wohl ähnlich wie Annemarie empfunden und ihn mit Wasserfarben zu Papier gebracht hat. Zu Jørg muss man nicht mehr viel sagen. Sein großartiges Ölgemälde „America 1851 auf dem Weg zum ewigen Ruhm“ schmückte bereits die Titelseite von SVAOe Nachrichten 6-2016. Unter eben dieser Überschrift „Zu unserem Titelbild“ wurde der Künstler damals vorgestellt. Nun freuen wir uns, unseren Lesern ein und dasselbe Motiv von zwei Seglern und Malern unserer Vereinigung unterschiedlich dargestellt zu zeigen. Von beiden wird noch mehr zu sehen sein. GAN

Das Bücherschapp

Ein Bootsportrait der besonderen Art – denn diese Jolle ist etwas Besonderes auf unserem Revier: **Hans-Alexander Graf von Schwerin, Die Elb-H-Jolle. Geschichte einer Hamburger Traditionsklasse. Band 1: Ursprung und Aufstieg, 320 Seiten, Kellner Verlag, ISBN 978-3-95651 004-5, 34,90 €**

Ein im Wissenschaftsbereich tätig gewesener Autor schreibt ein Sachbuch über eine kleine Jollenklasse. Das klingt zunächst ungewöhnlich, etwas abgehoben akademisch oder schwer zu verstehen, erweist sich jedoch als angenehm, unterhaltsam und sehr gut verständlich zu lesen, voller Hintergründe und Details. Auch wenn man in vielem den Wissenschaftler merkt, z.B. im umfangreichen Quellenverzeichnis, so erkennt man doch die Leidenschaft für die Materie, denn der Autor ist langjähriger Jollensegler und Eigner der Elb-H-Jolle H 874.

Für zumindest etwas Ältere, wie auch mich als Rezensenten, ist dieses Buch eine Begegnung mit der eigenen Vergangenheit, denn schließlich hat wohl jeder Segler auf Jollen begonnen. So geschahen meine Anfänge im Segeln in Form von zwei Sommersemester-Kursen auf H-Jollen der Segelabteilung der Uni Hamburg auf der Alster am Langen Zug. Der Funke zündete schnell, aber mein Geld reichte damals nur für einen Schwertzugvogel. Bei unseren Vereinswettfahrten waren zumeist Elb-H-Jollen als Gegner dabei.

Und somit ist das vorliegende Buch auch von ganz besonderem Interesse für BSC- und SVAOe-Mitglieder, denn die Mehrzahl aller Eigner stammt aus diesen beiden Vereinen. Der Autor hat mit bewundernswerter Akribie

ein äußerst detailreiches Portrait dieser Jolle geschrieben, die seit fast 90 Jahren auf unserer Unterelbe beheimatet ist.

Die Kapitel umfassen mehrere 100 Jahre Lokalgeschichte, wie „Das Seglernest am Süllberg (Blankenese)“, die stilbildenden Yachten der 1920er Jahre, die um 1930 zur Konstruktion der Elb-H-Jolle führten, die Werften wie besonders „von Hacht“, die sie bauten und einen enormen Detailreichtum über die Auftraggeber aus BSC, SVAOe, HSC und später SVWS und anderen Unterelbvereinen sowie deren Erfolge bei Regatten und Meisterschaften. Der Zweite Weltkrieg bildete eine Zäsur, und der Neubeginn danach mit seinen schwierigen Lebens-

umständen ist auch für Außenstehende wie mich äußerst eindrucksvoll zu lesen. Denn schon 1951 unternahmen vier Elb-H-Jollen der SVAOe eine 14-tägige Sommerfahrt in den Kleinen Belt, darunter unser Ausnahmesegler Adje Hauschildt und Verlobte Eva. Die behördlichen Schwierigkeiten und physischen Strapazen würden heutzutage nur die allerwenigsten Segler mehr auf sich nehmen.

Nach den „goldenen 60er und 70er Jahren“ mit großen Regattafeldern setzte dann eine allmähliche Flaute der Klasse ein – wohl auch dadurch bedingt, dass durch den Siegeszug des glasfaserverstärkten Kunststoffs die Lust auf aufwändige Pflege der Holzboote im Winterhalbjahr zurückging. Die Eigner jedoch lieben ihre Jollen wegen ihrer etwas nostalgischen Eleganz, ihrer im



schwierigen Elbrevier großen Seetüchtigkeit und ihrer Tourentauglichkeit. Fazit: äußerst lesenswert für alle Segler und ein Muss für Liebhaber dieser Klasse!! Und das ist erst der Anfang. Im Herbst dieses Jahres wird der zweite Band erscheinen. Man kann gespannt sein.

Michael Albrecht

Zu guter Letzt

Ein wachsamer Rudergänger

Boote und Hunde passen nicht so recht zusammen, denkt man. Aber keine Regel ohne Ausnahme. Dieser intelligente Mischling scheint es begriffen zu haben: Lieber selber steuern, als gefahren werden. Eigentlich eine gute Einstellung, aber die SeeSchStrO bedarf dazu wohl noch einer Ergänzung. Auch müssten Führerscheinkurse für Hunde eingerichtet werden. Diese wiederum könnten scheitern an der Rot-Grün-Sehschwäche von Hunden. Also ist der Autopilot wohl doch vorzuziehen.



Der wachsame Rudergänger (Foto: Peter Großmann)

FSJler/in gesucht: Freiwilligendienst im Sport

Die Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne (SVAOe) sucht für die Saison 2018/19 ab August oder September eine/einen segelbegeisterte/n FSJler/in im Sport.

Seit einigen Jahren gibt es die Möglichkeit, bei uns in der Jüngsten- und Jugendabteilung mit über 90 Mitgliedern ein Freiwilliges Soziales Jahr (FSJ) im Sport zu absolvieren.

Bereits fünf FSJler haben wir seit Beginn des Freiwilligendienstes in Hamburg betreut.

Bei uns kannst du dich im Segelsport engagieren und mit Kindern und Jugendlichen arbeiten. Deine Hauptaufgabe bei entsprechender Qualifikation ist die Durchführung und Organisation von Trainingsmaßnahmen zu Wasser und an Land, Regattabetreuung, Teilnahme an Trainingslagern, Instandhaltung unseres Bootsparks und unserer wasser- und landseitigen Anlagen.

Wenn du bereit bist, Verantwortung zu übernehmen, deinen Sport zum „Beruf“ und viele neue Erfahrungen zu machen, erwarten wir gespannt deine Bewerbung. Sende deine Bewerbung, bevorzugt per Mail, bis zum 15.4.2018 an die Geschäftsstelle der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne (info@svaoe.de).

Dann kannst du vielleicht schon am 1. August dein Freiwilliges Soziales Jahr bei uns beginnen.



Mit einer Delfin- oder Walpatenschaft unterstützen Sie die Schutzprojekte:

- Rettung der letzten Adria-Delfine
 - Delfinschutz in Peru
 - Pottwale vor Dominica
- www.patendelfine.de**

Noch ist Zeit zum Handeln.

Spendenkonto:

Stadtsparkasse München
701 500 00 | Kto. 109 138 388

Delfine brauchen Ihre Hilfe!

Bitte helfen Sie mit einer Spende oder Patenschaft



Gesellschaft zur Rettung der Delphine e.V. Kornwegstraße 37 | 81375 München
Tel.: 089-74 16 04 10 | Fax: 089-74 16 04 11 | info@delphinschutz.org | www.delphinschutz.org

jools
KULINARIUM

JOOLS | KULINARIUM

Bernadottestraße 20
D-22763 Hamburg
T: +49 (0)40 88 12 86-46
F: +49 (0)40 88 12 86-47
info@jools-hamburg.de
www.jools-hamburg.de

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

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

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

Bankverbindung: Hamburger Sparkasse, IBAN DE60200505501265103992 / BIC HASPDEHHXXX

Redaktion: Michael Albrecht, Marcus Boehlich, Götz-Anders Nietsch, Jürgen Schaper, Andreas Völker. **Layout:** Stefanie Holke.

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

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

E-Mail: info@bertheau-druck.de

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

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

Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier.

Hamburger Seglerball 2018

segel
JOURNAL

Offizieller Medienpartner

Tanz auf dem Süllberg

12. Hamburger Seglerball

10. Februar 2018 - 20:00 Uhr
«Süllberg Hamburg»

Karten unter
www.hamburger-seglerball.de

20:00h
Gala Menu
22:00h
Walzer & Co.
0:30h
Sailor's Party

- » Einlass ab 19:00 Uhr
- » Süllbergterrasse 12 · 22587 Hamburg
- » Gala-Karte 95 €
inkl. Gala Menü und Getränken (zum Menü – siehe Website)
- » Flanier-Karte 39 € ohne Menü, keine Sitzplatzreservierung
- » ermäßigte Karten für Jugendliche
auf Anfrage

Veranstaltende Vereine:



ASC



BSC



HSC



MSC



SCOe



SCU



SVA0e

