

SVAOe NACHRICHTEN

2—2023 MÄRZ / APRIL



**WEIL DU ERST
DRAUSSEN
RICHTIG
ANKOMMST**

**TAUSEND GRÜNDE,
EIN PARTNER**

PANTAENIUS
YACHTVERSICHERUNGEN



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

101. Jahrgang

März / April 2023

Nr. 2

IMMER WIEDER: GÖTA-KANAL



Im vergangenen Winter (siehe SVAOe Nachrichten 1-23) und auch schon früher haben wir viel über den Göta-Kanal gehört, Bilder gesehen und vielleicht auch Pläne gemacht, endlich einmal oder erneut mit dem eigenen Boot quer durch Schweden zu fahren. Aber Pläne können einschlafen. Daher bringen wir hier ein weiteres verlockendes Bild, das Ulrich Körner fotografiert hat. Er schreibt: „Göta-Kanal, dicht oberhalb von Forsvik. Mein Standort war auf dem historischen Treidelpfad. Der Besucher betritt hier ein Gebiet von atemberaubender Schönheit.“ Wie recht er hat! Wer die Augen offen hält, hat viel zu entdecken.

IN DIESER AUSGABE

3 Editorial

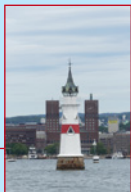
Vereinsleben

- 4 Neuaufnahmen
- 4 Ulrich „Lui“ Dahm † 11.02.2023
- 6 Jochen Hamann † 29.12.2022
- 7 Hermann Schmidt † 24.12.2022
- 7 Dank für Spenden 2022
- 9 Jahresbericht des Vorsitzenden für das Jahr 2022
und Ausblick für 2023
- 13 SVAOe-Jahreshauptversammlung
am 21. Februar 2023 im SVAOe-Clubhaus
- 16 Filmmatinée
- 17 Die neue Beitragsordnung
- 17 Eisbein- und Entenessen 2023
Gute Stimmung
- 18 Die Mitgliederversammlung
im Januar 
Routine und doch viel mehr
- 20 Die Alt-Junioren – wer ist
das – was machen sie?
Kann das auch mich interessieren?
- 22 Vortrag bei den Altjunioren – *Die Wasserstraßen-
und Schifffahrtsverwaltung stellte sich vor*

Jugend

- 24 25. Jugendsegelertreffen 2023 in Kiel
Interessenvertretung und Fortbildung
- 25 Die Jugendabteilung in Scharbeutz
Sport- und Theoriewochenende
- 26 Aktivitäten der Europe-Bootsklasse 2022
 - 26 Bericht 1: *Jugendeuropameisterschaft und
Gemeinsame Internationale Deutsche
Jugendmeisterschaften*
 - 28 Bericht 2: *Ehrenpokal Laboe*
 - 30 Bericht 3: *Internationale Deutsche Meisterschaft und
German Masters der Europas 2022*
 - 31 Bericht 4: *32. Internationaler Schweriner
Herbstpokal 2022*
 - 32 Bericht 5: *Alster-
Wintertraining 2022* 

Fahrtensegeln

- 33 Sommertour 2022 mit „Thyra“
Schlei – Oslo – Schlei 

Segelergeschichten

- 35 German Offshore Award zum 16. Mal vergeben
Die beste deutsche Hochseeyacht

Aus Behörden und Verbänden

- 36 Neue Sperrgebiete auf der Elbe
- 37 Achtung auf der Schwingel!
Außergewöhnliche Schifffahrtsbehinderung
- 37 Verbesserungen im Sport-
boothafen Borsfleth 
- 38 Untergang des Segelboots
„Silja“
Tod eines Crewmitglieds

Dies und Das

- 41 Inklusives Segeln in den Vereinen des Deutschen
Segler-Verbandes!
*Ein interessanter „Tag der
Inklusion“ auf der „Boot“
in Düsseldorf* 
- 42 Bootstaufe „Infinity“ am
20.11.2022
In Erinnerung an Volker Burrlein
- 44 Wer malt gerne?
- 45 Zu unserem Titelbild
Eine imaginierte Fjordlandschaft

Das Bücherschapp

- 45 „Blueship. Zwei Männer und viel Meer“
- 47 „Erebus“ – *Ein Schiff, zwei Fahrten und
das weltweit größte Rätsel auf See*

Zu guter Letzt

- 48 Kochen mit Ölzeug!

Umschlagillustration

Farbradierung 2016, 12 x 20 cm, von Susanne Nürnberg

Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

wenn Sie diese Ausgabe erhalten, beginnt eine weitere Segelsaison in, wie es euphemistisch heißt, „unsicheren Zeiten“.

Auf die Tücken der elektronischen Navigation wurde bereits vielfach hingewiesen, unter anderem während unserer Mitgliederversammlung und im Rahmen unserer Führerscheinkurse. Auch die SVAOe Nachrichten brachten lehrreiche Beiträge dazu, zuletzt in Ausgabe 2-2022. Eine Überraschung erlebte „Qivittoq“ am Nordkap, mehr darüber in der nächsten Ausgabe. Ein erneuter Beleg dafür, dass es notwendig ist sich nicht blind auf die Technik zu verlassen, sondern sich immer wieder zu vergewissern, dass diese valide Informationen liefert. Mögliche Auswirkungen der spätestens seit dem Auftauchen von „ChatGPT“ viel diskutierten, so genannten „künstlichen Intelligenz“ auf alle Lebensbereiche, nicht nur auf die Navigation, machen dies zwingend erforderlich. Es gilt, die Technik zu beherrschen und nicht umgekehrt. Ansonsten werden wir uns zu digitalisierten Neandertalern entwickeln.

Die anlässlich von bestimmten Seeunfällen in Gezeitenrevieren immer wieder auftretende Frage, ob der Sportbootführerschein-See (SBF-See) zum Befahren dieser anspruchsvollen Reviere befähigt, wird im Bericht „Untergang des Segelboots „Silja“ und Tod eines Crewmitglieds“ zu Recht erneut gestellt. Die BSU stellt dazu u.a. Folgendes fest: *„Dem Bootsführer der SILJA wurde mit dem Erwerb des SBF-See hinsichtlich seiner erworbenen Befähigung ein falscher Eindruck vermittelt. Inhaber und Inhaberinnen eines SBF-See sind aufgrund der prüfungsrelevanten Fragen nicht ohne weiteres befähigt, Sportboote im Wattenmeer sicher*

zu führen. Der Erwerb eines SBF-See bietet allein keine Grundlage, eine „Gute Seemannschaft“ im Wattenmeer zu erwarten. Weitere Seeunfälle aus Unkenntnis, möglicherweise mit Todesfolge, sind ohne Änderung dieser Prüfungs-

praxis nicht auszuschließen.“ Das „Aufbohren“ des SBF-See um die Thematik „Navigation im Gezeitenrevier“ wird jedoch in Flickwerk enden und daher mit Sicherheit nicht zielführend sein. M.E. ist es hinreichend belegt, dass zur Führung eines Sportbootes in Küsten- und nicht nur in Gezeitenrevieren, egal ob unter Segel oder Maschinenantrieb, der Sportküstenschifferschein (SKS) als amtlicher Befähigungsnachweis erworben werden muss; der SBF-See wäre damit überflüssig. Angesichts der Erkenntnisse des Berichts der BSU besteht Handlungsbedarf auf Seiten des Gesetzgebers bzw. des zuständigen Ministeriums, dessen Kompetenzen in Sachen (Sport-)Schifffahrt allerdings gering sind. Daher sind die Verbände gefordert, den notwendigen politischen Druck zu erzeugen, um dies voranzubringen.

Zum Schluss eine positive Meldung von unserem Haus-Revier, der Elbe: Die Mitglieder des SSVB (Sportschipperverein Borsfleth) sind unermüdlich im Einsatz, um ihren Hafen im Störloch auf Tiefe zu bringen. Dieser Einsatz wird entscheidend zu einer besseren Erreichbarkeit des beliebten Borsflether Hafens in dieser Saison beitragen. Lesen Sie dazu den Bericht „Verbesserungen im Sportboothafen Borsfleth“.

Ich wünsche Ihnen / euch eine angenehme Lektüre und vor allem einen guten Start in die neue Segelsaison. Ihr / euer Stephan Lunau



VEREINSLEBEN

NEUAUFNAHMEN

Januar/Februar 2023

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

Vollmitglieder:

Christoph Heidmann, 22767 Hamburg

Jens Holscher, 20357 Hamburg

Philine Oertel, 22605 Hamburg

Lebenspartner:

Ingrid Holscher, 20357 Hamburg

Jüngste:

Amelie Holscher, 20357 Hamburg

Weitere seglerische Erfahrungen machte er, wenn die Mutter bei Freunden mitsegelte und er dabei sein durfte. 1965 trat er in die SVAOe ein und wurde ein Mannschaftsmitglied in der berühmten 6. Kuttermannschaft unter Jochen „Bucki“ Burkhardt. Dort wurden ihm die Grund-



Lui und Philine (Foto privat)

* 14. Februar 1949 † 11. Februar 2023

ULRICH GEORG HINRICH („LUI“) DAHM

Träger der goldenen Ehrennadel

Eigner der Segelyacht „Philou“

Als Dreijährigen nahm Luis Mutter „Tüddel“ ihren Sohn bereits auf kleinem Boot mit auf Sommertour. Auf der Rückreise von Schweden wurde in Kopenhagen an der Langelinie Station gemacht. Der Skipper der dort liegenden SVAOe-Yacht „Anna Luise“ bot an, dass sie dort übernachten durften, was gerne angenommen wurde. Er stellte dem dreijährigen Steppke Ulrich eine Schüssel mit Wasser und ein Spielzeugboot auf dem Achterschiff zur Verfügung und sagte: „Na Kaptein, geit good?“ Damit war das Seglerherz geboren.

kenntnisse der Seemannschaft mit Knute und Peitsche („Bullinagel“) beigebracht. Er machte die für Kutterführer erforderlichen Segelscheine und später sogar den C-Schein und den Sport-hochseeschifferschein. Der erste Versuch als KuFü scheiterte allerdings. Lui hatte aus eigener seemännischer Einschätzung gegen eine Anweisung der Jugendleitung verstoßen und erhielt Segelverbot. Daher konnte er in jenem Jahr die Regatta um das Blaue Band der Niederelbe nicht auf seinem Kutter, der „Teufelsbrück“, mitsegeln. Er fand vorübergehend Mitsegelgelegenheit bei anderen Vereinen.

1972 begann eine längere Phase beim Hamburgischen Verein Seefahrt (HVS), zunächst auf der legendären „Ortac“. Es folgten Reisen und Regatten auf der „Hamburg VII“ und der „Wappen von Hamburg“. Einen Tag vor dem Start des Fastnet Race erklärten Lui und andere Mannschaftsmitglieder die „Störtebeker“ für

nicht ausreichend seefähig und wurden wegen „Meuterei“ von der Teilnahme ausgeschlossen. Nach dem Fastnet-Race musste das Schiff wegen eingetretener Schäden drei Monate in England für die Reparaturen liegen bleiben. Lui und die anderen Beteiligten der Meuterei mussten den HVS verlassen.

Wo jetzt ohne eigenes Boot segeln? Es bot sich Reimund Reichs „Bora“ an, die gerade „beschäftigungslos“ war. Martin („Jumbo“) Lutz und Lui informierten den Vorstand der SVAOe, der „Bora“ als Vereinsschiff für die Juniorenabteilung anschaffte. Reimund sei Dank. Mit diesem Schiff wurden schöne Reisen nach Schweden und England gemacht.

1975 erwarben Lui und Peter („Zisch“) Zösch einen auf der Alster liegenden modifizierten 15er Jollenkreuzer. Das Boot aus formverleim-

tem Sperrholz hatte einen Starboot-Kiel und ein selbstlenzendes Cockpit und war sehr schnell. Es erhielt den Namen „Luzi“, abgeleitet von den Namen der Eigner Lui und Zisch. Mit diesem Boot wurden viele abenteuerliche Reisen – auch einhand – an den Küsten der Nordsee von Holland bis Dänemark unternommen. Ein Bild des Boots hängt im Treppenhaus des SVAOe-Clubhauses.

1977/78 heuerte Lui als Deckshand für einen Sommer im Mittelmeer auf der „Ariadne“ an, einem Rahsegler für Kreuzfahrten. Zurück in Hamburg wurde wieder eifrig „Luzi“ gesegelt. Die damaligen Vorstandsmitglieder Fifi Schaper und Paul Bunkus erkannten Luis scharfen und schnellen Verstand und setzten ihn als Wettfahrtleiter für die Elbe-Auftakt- und Elbe-Ausklang-Regatten nach dem Motto „Das machst du dann mal“ ein. 28 Jahre lang war Lui ab 1994 bis Herbst 2022

TOPLICHT

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



www.toplicht.de

TOPLICHT
Schiffsausrüstung | Werftausrüstung
Notkestraße 97, 22607 Hamburg

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

Mach dein Hobby
zum Beruf ...



und heuere bei
TOPLICHT an!
Mehr findest
du unter



www.toplicht.de/anheuern

dafür verantwortlich! Weiterhin war er Teammitglied in der Nordseewoche-Organisation für die Wettfahrt W1 von Hamburg bis Cuxhaven, die traditionell von der SVAOe durchgeführt wird.

Nachdem seine Familie sich deutlich vergrößert hatte, musste ein neues Boot her. Es wurde eine in Polen gebaute MakTen, die er 2002 auf die Elbe überführte, und die den Namen „Philou“ erhielt. Für Regatten war er auch als Mannschaftsmitglied begehrt. Auf „Emil Reiseschwein“ half er 2005 den Baltic Sprint Cup zu gewinnen und 2006 den 2. Platz. Auf etlichen Regatten mit meiner „Turbemus“ war er dabei, häufig auf dem Vorschiff! Das war eine sehr erfolgreiche Zeit.

Lui hatte Ecken und Kanten, hatte immer seine eigene Meinung, war vernarrt ins Segeln, ein humorvoller Kamerad. Die SVAOe hat ihm viel zu verdanken.

Lui, wir werden dich vermissen! Jürgen Raddatz

Auch Vorstand, Ältestenrat und die Mitglieder der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne danken für die jahrzehntelange Treue und die geleistete ehrenamtliche Arbeit. Unser Mitgefühl gilt seiner Frau Philine und der Familie.

*** 22.9.1935 † 29.12.2022**

JOCHEN HAMANN

**Träger der silbernen SVAOe-Ehrennadel
Eigner der Segelyacht „Sylphe“**

Jochen (gesprochen mit langem „o“) Hamann war seit 1987 SVAOe Mitglied. Zum Segeln kam er allerdings schon 1953. Seine seglerische Laufbahn begann auf der Alster auf der V13, einer untertakelten J-Jolle eines Herrn Stier. Durch diesen wurde er damals auch Mitglied in der Seglervereinigung Niederelbe (SVN). Später verschlug

es ihn aus beruflichen Gründen nach Afrika, und auch dort segelte er und erwarb einen halben Anteil an einer Jolle.



Jochen Hamann (Foto privat)

Aus Afrika zurück, kaufte er sich eine Hansa 25-Jolle und segelte diese bis zum Jahr 1972. Sein nächstes Boot war dann eine Hurley 18 mit dem Namen „Sylphe“, die er bis zuletzt noch besaß. Dieses Boot hatte lange seinen Liegeplatz in Lübeck. Erst vor kurzem wurde es in den Hamburger Yachthafen verlegt. Jochen Hamann fuhr aber auch gerne mit dem Tuckerboot; so hat er mit dem Vereinsboot „Falke“ in den 90er Jahren zusammen mit seiner Frau Rosie die Elbe von Dresden bis zur Alster in vier Wochen bereist. Darüber entstand ein schöner Bericht in den SVAOe Nachrichten. Seine Interessen galten außerdem alten Dampfmaschinen sowie dem Modellbau und Modells segeln, das er mit dem Tuckerboot begleitete.

Herausragend war Jochen Hamanns Einsatz für die Jüngsten in der SVAOe. Er und seine Frau Rosie wurden von Heinz-Wolfgang (Mau-

sey) Mueller-Haagen, dem damaligen Obmann, gewonnen, gemeinsam die Jüngsten-Abteilung aufzubauen und als Opti-Trainer der SVAOe auf der Alster zu wirken. Mit dem „Falken“ begleitete er das Training auf der Alster. Er unternahm auch die ersten Schritte, damit die Jüngsten das Kentertraining im Schwimmbad durchführen konnten. 14 Jahre waren Jochen und Rosie in der Jüngstenarbeit engagiert. Außerdem war Jochen als Prüfer für den Jüngstenschein und den SPOSS aktiv.

In den letzten Jahren ist es aufgrund seines Alters um Jochen Hamann still geworden, aber seine Verdienste sind unvergessen. Nun ist er im Alter von 87 Jahren gestorben. Wir danken ihm für sein jahrzehntelanges Engagement für die SVAOe. Unser Mitgefühl gilt seiner Familie.

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

***2. Februar 1955 †24. Dezember 2022**

HERMANN SCHMIDT

Träger der silbernen Ehrennadel

Unser Mitglied Hermann Schmidt ist im Alter von 67 Jahren gestorben. Er war nur wenigen bekannt, stammt aber aus einer alten „SVAOe-Familie“. Die Eltern besaßen einen 15er-Jollenkreuzer und anschließend eine Dehler Rethana, mit denen auf Elbe und Ostsee intensiv gesegelt wurde. Die Kinder, Hermann und seine Schwester, waren immer dabei. Das erzeugte eine enge Verbundenheit mit dem Verein, die ein Leben lang anhielt. Der Antrieb, ein eigenes Boot besitzen zu müssen, sprang allerdings nicht über, jedoch trat Hermann am 15.10.1979, also mit 24 Jahren, in die SVAOe ein, um die Familientradition und

die Zugehörigkeit aufrechtzuerhalten. Das ehrt ihn. Die Jugenderlebnisse hatten ihn geprägt und werden ihn späterhin begleitet haben.

43 Jahre bis zum Lebensende der SVAOe die Treue zu halten, ist etwas Besonderes. Dafür danken wir ihm. Unser Mitgefühl gilt seiner Familie.

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

DANK FÜR SPENDEN 2022

Der Vorstand ■ In jedem Jahr helfen uns zahlreiche Mitglieder sowie befreundete oder wohlgesonnene Personen, Vereine und Unternehmen, die unsere Sache für unterstützenswert halten, mit kleinen und großen Spenden. Damit können wir kurzfristig auftretende dringliche Aufgaben finanzieren, die zur Zeit der Aufstellung der Jahreshaushaltsplanung noch nicht zu erkennen waren. Andererseits können wir mit Spendenhilfe auch größere Investitionen zur Förderung des Segelsports oder der Jugendausbildung tätigen, die bei der normalerweise angespannten Haushaltslage aufgeschoben würden. Für das Geschäftsjahr 2022 ist die Liste der Spender und Spenderrinnen ganz besonders lang, und die Geld- und Sachspenden erreichten die beachtliche Summe von € 12.800,10. Vorstand und Mitglieder danken sehr herzlich für alle Zuwendungen.

Für Geld- und Sachspenden danken wir:

Erik Andresen, Ellen Andresen, Ingrid Andresen, Malte Arendt, Hermann Fritz Peter Atzler, Christian Backhaus, Christopher von Bar, Heidi und Helmut Barthodzie, Carsten Benz, Norbert Berg, Konrad Berlepsch, Kerstin Beth, Fritz Binne, Frauke Bleck, Inge Bley, Bernd Blohm, Jürgen und Waltraud Boegeholz, Marcus Julius Boehlich, Jan

Boldt, Ingeborg Brandt, Anja und Rolf Brandt, Dr. Harm Bredemeier, Marion Bremer, Addo Brötje, Michael Bruhns, Klaus Büren, Christiane Buettner, Anne Bunkus, Jens und Heide Bussler, Gisela Danielsen-Bueren, Bärbel Buschbeck, Holger Daniel, Hans-Jürgen und Magdalene Dräger, Holger Duwe, Ina Eggers, Jens Erichsen, Michael Evenesen, Dr. Rolf Felst, Bernd Gallbach, Inge Geilen, Ulrich Gerhard Gevers, Roland Gnass, Margret Goltz, Christoph Grieper, Peter Grothmann, Peter Haake, Bärbel Hagedorn, Günther Haidi, Matthias Hamann, Niels Hansen, Jens Harms, Jan Hauschildt und Birgit Rothe, Lars Hauschildt, Maren Heesch, Hilka und Hans-Jürgen Heise, Winfried Heßberger, Raimond Hintze, Brigitte Holub-Jesse, Eric Huber, Manfred Jacob, Ulrike Jensen und Hans-Jürgen Langer, Hildegard und Bodo John, Dirk Jürgensen, Heinrich und Marion Junge, Moritz Kästner, Wiebke Kaiser, Ingeborg Kegel-Konietzko, Liam Kennedy, Onno Kleist, Jürgen Klimke, Anna Christin Klinck, Irmintraud Klingner, Christiane Klump, Christa Knoblauch, Bernd und Karola Knoblauch, Volkart Koch, Ulrich Körner, Marion Kupczyk, Wulf und Karin Laage, Doerthe und Jörn Ladehoff, Günter Werner Lehfeldt, Kai Lehmann, Uwe Lehmann, Ralph Lembcke, Kersten und Gunda Lembcke, Heike Lueskow, Dr. Stephan Lunau, Sabine und Thomas Lyssewski, Ursula Massberg, Dr. Gabriel und Florence Mc Bain, Kirsten Milbrandt-Boldt, Klaus Modersitzki, Finn und Sarah Möller, Christian Hans Reinhard Möller, Thea Moog, André Moorbeck, Klaus Neuber, Kai Nielsen, Renate und Götz-Anders Nietsch, Hans-Otto Noack, Rolf und Doerte Nottelmann, Ines Oetken, Hildegard Ohrt, Sonja und Hauke Petersen, Elseke und Hartmut Pflughaupt, Jochen Plambeck, Marcel Platz, Karen und Gerd Preußke, Sabine Rabe, Hans

Rahmann, Gerrit Rampendahl, Reimund Christian Reich, Karen Riechers, Volker Riechers, Klaus Riecken, Gisela Riedle, Wilfried und Ingrid Rodewald, Jens Röhrs, Rüdiger Röhrs, Jens Rohweder, Christopher Rothe, Daniel Rüter, Michael Rüter, Orlando Schallenberg, Cathrin Schaper, Barbara Schrader, Heinz-Udo Schröder, Dr. Peter und Dr. Jutta Schrum, Horst Schulz, Roland und Marion Schulz, Holger und Angelika Schulz, Thorsten Schulz, Christel Schulz-Hudemann, Barbara-Irene und Nils Schwarz, Renate Schwarz, Joachim Schwartau, Bernd-Günter Schwartz, Boris Seel, Arthur Sell, Dirk Selter und Claudia Basteck, Laima und Holger Sickel, Oliver Sieverling, Hans-Jürgen Simmersbach, Martin Sommer, Olaf Spendig, Annemarie Stamp, Sigrid Stavenhagen, Philip Stuhlmann, Axel Hans Sylvester, Manfred und Maren Gabriela Taschendorf, Dr. Wolfgang Teich, Jytte Thönnessen, Ulf Tiedemann und Dörthe Engellandt, Joerg und Dr. Angelika Vetter, Andreas Völker, Barbara Vorbau, Gerd Wegener, Andrea Weichert, Hertha Weigelt, Martina Wilcke, Brigitte Witt, Maike Witt, Ilse Witte, Ulf Wittkowski und Marianne Meyer, Sandra Wolff, Ute Wuensch, Anni Zander, Dieter Zeller, Heiko Zimmermann, Maria und Werner Zimmermann

Handwerkerhof Ottensen Verwaltungsgesellschaft mbH, Huber GmbH & Co KG, Hamburger Segel-Verband e.V., EWW GmbH, Land & Meer Verlags GmbH, Witzig und Kuehl, NV Chart Group GmbH, Spenden Herbstfest.

Wir danken auch allen Spendern und Spenderinnen, die ungenannt bleiben möchten.



Jahresbericht des Vorsitzenden für das Jahr 2022

UND AUSBLICK FÜR 2023

Liebe Mitglieder der SVAOe,
ich begrüße Sie zu unserer Jahreshauptversammlung 2023, zu der wir fristgerecht eingeladen haben. Die Anzahl der Anwesenden ist größer als die geforderte Mindestzahl von $n = 30$. Damit ist diese Versammlung beschlussfähig.

Ich bitte Sie zunächst zum Gedenken der 2022 Verstorbenen eine Schweigeminute einzulegen:

Klaus Sperber, 07.01.2022, 83 Jahre, Mitglied seit 1972, Eigner von SY „Albatros“ & „Malembe“

Thomas Schaper, 08.02.2022, 59 Jahre, Mitglied seit 1995, Eigner von SY „Triton“

Gustav-Adolf L. Bursch, 15.02.2022, 88 Jahre, Mitglied seit 1968

Elimar Heinz Beilcke, 22.03.2022, 85 Jahre, Mitglied seit 1965, Ehrenmitglied

Wolfgang Keweloh, 26.04.2022, 87 Jahre, Mitglied seit 1969

Reimer Jörg Andresen, 31.07.2022, 79 Jahre, Mitglied seit 1958, Eigner von SY „Greif“

Elise Francke, 19.08.2022, 76 Jahre, Mitglied seit 1966

Gerhardt Fricke, 08.09.2022, 91 Jahre, Mitglied seit 1979, MY „Pemagama“

Horst Moltzau, 03.11.2022, 82 Jahre, Mitglied seit 1987, Eigner von SY „Erpel“

Heinz Gehrmann, 24.11.2022, 79 Jahre, Mitglied seit 1975, Eigner von MS „Nicki“

Hermann Schmidt, 24.12.2022, 67 Jahre, Mitglied seit 1979

Jochen Hamann, 29.12.2022, 87 Jahre, Mitglied seit 1987

Ich danke Ihnen.

Zu Beginn gehe ich auf die Entwicklung des **Mitgliederbestandes** ein. Leider ist ein, wenn auch geringer, Rückgang um $-1,8\%$ festzustellen; der prozentuale Rückgang ist identisch mit dem des Vorjahres. Zu den Austritten ist festzustellen, dass sich auch in 2022 diverse Mitglieder aus Altersgründen und aus finanziellen Gründen entschieden haben, die SVAOe zu verlassen. Andere Gründe waren die Aufgabe des Segelsports oder Umzüge.

Mitgliederbewegung 2022

Bestand per 31.12.2021	828
Austritte 2022	49
Ausschlüsse	3
Verstorben	11
	-63
Neuaufnahmen	48
Bestand per 31.12.2022	813

Zusammensetzung des Mitgliederbestandes (in Klammern die Zahlen des Vorjahres)

	Herren	Damen	Gesamt
Erwachsene	495 (508)	109 (108)	604
Ehegatten	11 (12)	53 (54)	64
Auswärtige	43 (45)	12 (10)	55
Jugendliche	24 (23)	18 (22)	42
Jüngste	29 (26)	13 (14)	42
Modellabteilung	2 (2)	0 (0)	2
Korporative Mitgl.	–	–	4
	604 (616)	205 (208)	813

Zum Vergleich: Der Hamburger Sportbund vermeldet unter der Überschrift „Es geht wieder bergauf“ zum 01. Januar 2023 eine Zunahme der Mitglieder um +5,9 % (Jugend bis 17 J.: +13,3 %, Erwachsene 18–60 J.: +3,46 %, Senioren ab 61 J.: +0,05 %). Zwei Zitate aus dem Bericht des HSB:

*„Sportvereine mit den meisten Kindern und Jugendlichen (bis zum 18. Lebensjahr) sind der HSV e.V. mit +12.889 Mitgliedern, der ETV e.V. mit +7.553 Mitgliedern und der FC St. Pauli von 1910 e.V. mit +6.226 Mitgliedern. Die Sportarten Fußball, Turnen/Fitness und Tennis gingen in diesem Bereich klar als Sieger*in (sic!) vom Platz.“*

„Die Sportarten mit dem prozentual größten Mitgliederzugewinn sind Ringen (+18,77%), Volleyball (+17,63%), Turnen/Fitness (+13,04%), Fußball (+6,09%) und Tennis (+5,33%).“ (Quelle <https://www.hamburger-sportbund.de/aktuelles/news/37-hsb/1253-es-geht-wieder-bergauf>).

Der Segelsport, bekanntermaßen eine finanziell und zeitlich aufwendige, so genannte „Randsportart“, wird nicht erwähnt. Deshalb ein Blick auf die Mitgliederzahlen vergleichbar großer Hamburger Segelvereine:

	1. Januar 2022	1. Januar 2023	Veränderung (%)
MSC	1051	1025	– 2,5 %
BSC	978	981	+ 0,3 %
HSC	716	730	+ 2,0 %

Für die SVAOe ist nach wie vor Luft nach oben.

Wie im Bericht des **Ausschusses für Öffentlichkeitsarbeit** zu lesen ist, besteht Handlungsbedarf, was die Nachfolge des Obmanns / der Obfrau betrifft. Auch die **AG Zukunft** benötigt Unterstützung, um Ideen für die künftige Ausrichtung der SVAOe zu entwickeln. Wir haben

gerade im Bereich Jugendarbeit und Ausbildung eine Menge zu bieten, müssen jedoch im positiven Sinne für mehr Aufmerksamkeit sorgen. Interessierte melden sich bitte in der Geschäftsstelle, bei Luise Boehlich oder bei mir.

Die **Segel-Saison 2022** stand endlich nicht mehr unter dem Einfluss der Pandemie. Abgesehen von Beschränkungen für Veranstaltungen zu Beginn des Jahres konnten wir unseren Sport unbeeinträchtigt ausüben.

Über die Auswirkungen des **Angriffskrieges**, den Russlands oberster Kriegsverbrecher Putin nebst weiteren Schwerverbrechern seit nunmehr einem Jahr gegen die Ukraine führt, wird täglich in den Medien berichtet. Der Segelsport ist davon momentan „nur“ durch die damit verbundenen Preissteigerungen in allen Lebensbereichen, speziell der Energieversorgung, betroffen. Ob und wie sich diese Entwicklungen sowie die angespannte weltpolitische Lage mittelfristig auf den Segelsport auswirken werden, ist nicht abzusehen. Allein die Preissteigerungen für Ausrüstungsgegenstände, Segel oder Materialien zur Instandhaltung unserer Boote sprechen Bände. Auch wir werden den erhöhten Energiekosten Rechnung tragen müssen. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) trägt durch drastische Gebührenerhöhungen für die Genehmigung von Regatten und die angekündigte, völlig überzogene Erhöhung von Wasserpachten zu den Preissteigerungen bei. Das ist wohl als besondere Förderung des Wassersports zu verstehen.

Der Entwurf einer neuen **Satzung** wurde im Rahmen der Mitgliederversammlung am 18. Oktober 2022 diskutiert. Die dabei eingebrachten Änderungen wurden bereits eingearbeitet. Die in dem Entwurf vorgeschlagene Änderung des

Namens der SVAOe führte jedoch zu heftigen Diskussionen. Ich hatte es seinerzeit leider versäumt, explizit auf die Namensänderung hinzuweisen; Asche auf mein Haupt. Während der Mitgliederversammlung am 21. März 2023 wird es noch einmal eine Gelegenheit geben, das Thema „Namensänderung“ zu diskutieren. Bisher noch nicht im Nachrichtenblatt veröffentlichte Beiträge zum Thema werden mit der Einladung zur Versammlung versandt. Diejenigen, die nicht per E-Mail erreichbar sind, werden die Beiträge per Post erhalten. Einsendeschluss für weitere Einsendungen ist im Übrigen der 24. Februar 2023. Die Abstimmung, sowohl über die inhaltliche Änderung als auch über eine Namensänderung, soll dann in einer weiteren Mitgliederversammlung möglichst im April 2023 erfolgen.

Im Jahre 2022 hatten wir keinen **FSJler** beschäftigt, gehen aber davon aus, dass wir zum August 2023 erneut einen FSJler einstellen werden. Die Bewerbung eines jungen Seglers liegt uns bereits vor.

Luise Boehlich hat sich im letzten Jahr der **J/70 „Albis“** angenommen und organisiert nunmehr den Betrieb des Bootes mit weiteren Mitwirkenden. Erste Regatten wurden gesegelt, die nächste Saison wird bereits geplant.

Das Vorhaben **„barrierefreier Zugang zum Clubhaus“** haben wir im Sommer 2022 wegen der Instandsetzung der Steganlage Eckernförde hintangestellt, mehr dazu findet sich im Bericht unserer Obleute fürs Clubhaus.

Wie dem Bericht über unseren **Stützpunkt Eckernförde** zu entnehmen ist, haben wir mit dem SCE einen neuen, zunächst bis 2037 laufenden Pachtvertrag abgeschlossen. Zurzeit sind die umfangreichen Instandsetzungsarbeiten der Steganlage in vollem Gange. Es sei darauf

hingewiesen, dass der Stützpunkt Eckernförde nicht nur den dortigen Liegern und Gastliegern zur Verfügung steht, sondern mit Abschluss des neuen Pachtvertrages eine intensivere Nutzung durch die Jugendabteilung und die Junioren ermöglicht wird.

Die überfällige **Sanierung der Steganlage der Jollenhafengemeinschaft Alsterufer** wurde ebenfalls in diesem Winter begonnen. Im Rahmen der Sanierung wird die Infrastruktur gleichzeitig für die zukünftige Elektrifizierung der Motorbootflotte hergerichtet. Die Beschaffung geeigneter Boote erwies sich als schwieriger als erwartet. Viele der vom Handel angebotenen, elektrisch angetriebenen Boote sind sicherlich gut dazu geeignet, einen Hund vom Ankerplatz an Land zu bringen. Sie sind jedoch ungeeignet, das Segeltraining vernünftig zu begleiten. Außerdem übersteigen die Anschaffungskosten dieser Boote trotz großzügig bemessener Fördermittel die finanziellen Mittel der Vereine bei Weitem. Erst nach langer Suche konnten zum Ende des Jahres dank der engen Zusammenarbeit der beteiligten Vereine einige geeignete Boote in die engere Auswahl genommen werden. Die Beschaffung werden wir, gemeinsam mit dem YCM und dem SCRhe, wegen der Bereitstellung der Fördermittel bis Ende Juli 2023 vornehmen. Informationen zum **Neubau eines Umkleidegebäudes** auf der Anlage sind dem Bericht des zuständigen Obmanns zu entnehmen.

Am 19. November fand beim AWSV in Abbenfleth die Herbstversammlung der **Gruppe Nedderelv** statt. Bestimmendes Thema war erwartungsgemäß die von vielen bereits als gescheitert eingestufte „Fahrrinnenanpassung der Außen- und Unterelbe“ (vulgo „Elbvertiefung“) und die dadurch unmittelbar verursachte Verschlickung

der Nebengewässer und Sportboothäfen. Nach wie vor bleiben die Wassersportvereine aufgrund der mangelhaften Satzung der Stiftung Elbefonds auf einem Großteil der für die Unterhaltung ihrer Häfen anfallenden Kosten sitzen. Eine Besserung ist derzeit zumindest immer noch nicht in Sicht.

Auf Initiative des Mühlenberger Segelclubs wurde im November 2022 die **AG „Zukunft des Mühlenberger Lochs“** ins Leben gerufen. Die SVAOe ist hier ebenfalls vertreten. Diese Arbeitsgruppe will alle Beteiligten aus Vereinen, Behörden und Verbänden zusammenbringen, um auszuloten, ob es noch Möglichkeiten gibt, die Befahrbarkeit des Mühlenberger Lochs zur Durchführung von Regatten und Segeltraining wieder herzustellen. Die Aussichten sind allerdings nach bisherigen Erkenntnissen im wahrsten Sinne trübe.

Wie Sie den Wahlvorschlägen entnehmen können, wird **Dörte Stryi** nicht mehr als Obfrau des **Festausschusses** zur Verfügung stehen. Ich danke Dörte im Namen aller Mitglieder für ihren unermüdlichen Einsatz als Festlotsin. Wer Freude daran hat, Veranstaltungen und Feste zu organisieren und das Vereinsleben auf diese Weise gestalten möchte, der melde sich im Anschluss an meinen Bericht und stelle sich zur Wahl.

Hans-Jürgen (Mini) Heise wird sich aus dem Ältestenrat und von seiner Tätigkeit als Rechnungsprüfer zurückziehen. Vielen Dank für Deinen Einsatz. Als Nachfolger kandidieren **Dr. Lutz von Meyerinck** für den Ältestenrat und **Wilhelm Mertens** als Rechnungsprüfer.

Bereits vor einiger Zeit wurde es angekündigt: Für das **Nachrichtenblatt** wird nunmehr dringend eine Nachfolge für unseren langjährigen **Chefredakteur Götz-Anders Nietsch** gesucht. Seit gut einem Jahr ist Christiane Krie-

ger-Boden für unser Nachrichtenblatt aktiv und unterstützt Götz mit großem Erfolg. Sie möchte die Arbeit am Nachrichtenblatt jedoch auch weiterhin nicht allein, sondern im Team bewältigen. Wer das Nachrichtenblatt in Zukunft mitgestalten möchte, der/die melde sich als Redakteur/in. Die Aufgabe kann im Übrigen durchaus von mehr als einer Person übernommen werden.

Auch für unseren **„Landeswahlleiter“**, **Norbert Schlöbohm**, wird hier und heute eine Nachfolgerin / ein Nachfolger gesucht. Norbert sei für seinen langjährigen Einsatz gedankt.

Die **Archivgruppe** hat nach dem Ableben Volker Burrleins die weitere Arbeit am Vereinsarchiv zunächst ohne Obleute fortgeführt und vor allem die Unterlagen wieder ins Clubhaus überführt. Es gibt nach wie vor viel zu tun. Des Weiteren hat sich **Norbert Schlöbohm** zusätzlich darum gekümmert, die SVAOe von Altlasten in Form überflüssiger Unterlagen zu befreien.

Ich komme zum Schluss: Auch während des letzten Jahres haben sich immer wieder Mitglieder bereit erklärt, unsere Aktivitäten durch Spenden zu fördern. Diesem Engagement gebührt angesichts notwendiger Investitionen die Anerkennung aller Mitglieder. Mein besonderer Dank gilt allen Vorstandsmitgliedern, Obleuten, Beiräten und Sabine (Jule) Lysewski, die mich stets großartig unterstützt haben. Ebenso danke ich unseren vielen, hier nicht genannten, ehrenamtlichen Helferinnen und Helfern, den Mitgliedern der Ausschüsse sowie den Trainerinnen und Trainern, die unseren Vereinsbetrieb überhaupt erst möglich machen. Dr. Stephan Lunau



SVAOE-JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG am 21. Februar 2023 im SVAOe-Clubhaus

CKB ■ Erstmals seit zwei Jahren konnte die Jahreshauptversammlung wieder analog stattfinden, was vermutlich alle Anwesenden sehr begrüßten. Der Vorsitzende Dr. Stephan Lunau eröffnete die Versammlung pünktlich um 19:00 Uhr. Er begrüßte die 80 anwesenden Mitglieder und stellte die fristgerechte Einladung und die Beschlussfähigkeit der Versammlung fest. Dann bat er um einen Moment des Gedenkens an die zwölf Verstorbenen des Jahres 2022. Stephan Lunau wies dann darauf hin – und manche mögen es auch bemerkt haben –, dass im Saal eine Videokamera während der Veranstaltung mitlief. Hartmut Pflughaupt hatte sie installiert, um die technischen Bedingungen für eine zu späterer Zeit evtl. mögliche Online-Übertragung zu testen. Er wird die Aufnahme innerhalb kurzer Zeit löschen.

In seinem Jahresbericht (siehe dazu den Abdruck in diesem Heft) informierte Stephan Lunau über die Mitgliederentwicklung, über die Arbeiten an der neuen Satzung und die dabei aufgekommene Debatte um eine vorgeschlagene Namensänderung, die Verschiebung des barrierefreien Zugangs im Clubhaus zugunsten von Investitionen in die Eckernförder Hafenanlagen, die u.a. auch der Jugendarbeit zugutekommen sollen, die Fertigstellung des Alsteruferstegs, die Elektrifizierung der Begleitboote. Es ging auch um die Probleme der Elbvertiefung, die bei einem Treffen der Nedderelv-Gruppe (einem Zusammenschluss von 41 an der Niederelbe liegenden Wassersportvereinen) diskutiert wurden, und um die eher düsteren Aussichten für die künftige Nutzung des Mühlenberger Lochs für den Segelsport.



Jahresbericht von Stephan Lunau

Bei den Ehrenämtern sei neue Unterstützung erforderlich, besonders für die Jugendarbeit, die Öffentlichkeitsarbeit und für die Kommission Zukunft, die neue Konzepte für den Verein erarbeiten soll. Mit Bedauern, aber auch mit großem Dank und Applaus wurden Dörte Stryi als Obfrau des Festausschusses und Hans-Jürgen Heise als Rechnungsprüfer und Mitglied des Ältestenrats verabschiedet. Als Nachfolgekandidaten für Hans-Jürgen Heise stellte der Vorstand Dr. Lutz von Meyerinck (Ältestenrat) und Wilhelm Mertens (Rechnungsprüfer) vor. Nach etwas Drängen aus dem Publikum erklärte sich Jörn Groth zur Kandidatur für den Obmann des Festausschusses bereit, unter der Bedingung, dass er dabei auf das eingespielte Festausschuss-Team zählen könne. Außerdem wolle Götz Nietsch die Chefredaktion der Nachrichten niederlegen, auch hier werde eine Nachbesetzung gesucht. Stephan Lunau schloss mit einem Dank an alle Helfer und Helferinnen.

Die Jahresberichte der Obleute wurden nicht vorgetragen, sie waren den Mitgliedern zusammen mit der Einladung in schriftlicher Form zugegangen; es wurde aber zur Aussprache dazu eingeladen.

Achim Müntzel kritisierte daraufhin heftig, dass eine Aussprache nicht nur zu den Jah-



Aufmerksame Zuhörer

resberichten der Obleute erforderlich sei, sondern auch und vor allem zum Jahresbericht des Vorstands. Zwei konkrete Punkte wolle er da nennen: Zum einen, so sagte er sinngemäß, müsse man angesichts der CO₂-Belastung durch eine von Selbstsucht getriebene Konsum- und Wettbewerbsgesellschaft auch den Segelsport neu überdenken. Vielleicht sollte man das Kuttersegeln, das ja in der SVAOe eine besondere Tradition habe, als nachhaltige, weniger wettbewerbsorientierte, auf Zusammenhalt ausgerichtete Form des Segelns wieder mehr in den Vordergrund stellen; der Vorstand sei da in der Pflicht, dem Verein auch Wege in die Zukunft zu weisen. Zum zweiten müsse der Webauftritt der SVAOe neu entwickelt werden; er müsse beispielsweise smartphonefähig gestaltet werden. Zwar habe das Nachdenken darüber schon vor Jahren begonnen; es sei aber noch nicht viel geschehen. Das Publikum reagierte auf den ersten Punkt eher mit skeptischem Stirnrunzeln, auf den zweiten Punkt mit Zustimmung.

Michael Evensen wollte wissen, wie viele der Mitglieder befristete Mitglieder seien – nach etwas Hin und Her stellte der Vorstand fest, es seien null, da alle befristeten Mitglieder mit dem

Jahresabschluss automatisch in ständige überführt würden, sofern sie nicht austreten würden. Hinsichtlich des barrierefreien Zugangs, der zwar aufgeschoben, aber nicht abgesagt ist, wurde gefragt, wie viele Personen einen solchen Zugang – voraussichtlich einen Lift – überhaupt benötigen würden. Dem Vorstand fiel zunächst nur ein Rollstuhlfahrer ein; weitere ältere Mitglieder mit Gehbehinderung könnten dazukommen. Aber es komme gar nicht auf den aktuellen Bedarf an, sondern einfach darauf, Möglichkeiten zu eröffnen. Felix Schnor, Rollstuhlfahrer und sehr aktiv beim Inklusionssegeln, sagte, er sei auch ohne Lift in den ersten Stock gelangt, weil ein paar Leute angefasst und ihn hochgetragen hätten – und das sei das eigentlich Wichtige, dass man sich gegenseitig unterstütze und füreinander einstehe; genau das sei Inklusion und mache einen guten Verein aus.

Anschließend erläuterte Schatzmeisterin Monica Dennert ihren alljährlichen Kassenbericht. Gewinn- und Verlustrechnung (GuV), Clubhausabrechnung, Bilanz 2022 und Haushaltsplanung für 2023 waren den Mitgliedern mit der Einladung zugegangen. In der GuV weisen manche der aufgeführten Haushaltsposten eine Unterdeckung in Relation zu den Haushaltsansätzen 2022 auf, andere jedoch einen Überschuss, sodass die GuV im Ganzen mit einem Plus von 47.700 € endet. Abschreibungen für das Clubhaus, Boote und Verwaltungsinfrastruktur gegen gerechnet, bleibt ein Plus von 630 €, nahezu eine „Punktlandung“.

Es kamen einige Fragen dazu: Warum die Einnahmen für den Festausschuss von „Umlagen“ in „Beiträge“ umbenannt worden seien? Weil man „Umlagen“ als etwas Einmaliges, Außerordentliches ansehe, was unter ungünstigen Umständen

mal erforderlich sein könnte und dann einzeln genehmigt werden müsste, während „Beiträge“ etwas Regelmäßiges seien. Es wurde nicht restlos klar, ob das in der neuen Satzung entsprechend rechtssicher definiert wird. (Im Nachgang der Versammlung hat sich herausgestellt, dass es aus steuerlichen Gründen weiterhin Gesellschaftsumlage heißen müsse.) Ob Fördermittel von Verbänden und Behörden beantragt worden seien? Ja, doch seien entweder die zu fördernden Maßnahmen zurückgestellt worden, oder die Anträge seien nicht erfolgreich gewesen. Was denn „Einnahmen aus ideellem Bereich“ seien? Es handele sich um die Einnahmen aus dem Verkauf der „Luv“, die bereits abgeschrieben war.

Auch über die Clubhaus-Abrechnung wurde debattiert. Mit Befriedigung wurde festgestellt, dass alle Darlehen für das Haus restlos getilgt seien und dass die Einnahmen durch Veranstaltungen Externer nach den Corona-Jahren wieder deutlich angestiegen seien, sodass mit dem Clubhaus insgesamt ein Überschuss von fast 3.000 € erzielt werden konnte. Im laufenden Jahr werden allerdings einige kostenträchtige Maßnahmen notwendig, wie die vorgeschriebene Dichtigkeitsprüfung der Abwasserleitungen, die Reparatur der Dachrinnen und die Montage der noch fehlenden Außenjalousien. Zur Bilanz wurde angemerkt, dass man dem „Haus- und Hafenfonds“ weitere Rückstellungen zuweisen konnte – sie belaufen sich jetzt zusammen mit den separaten Rückstellungen für den Hafen Eckernförde auf fast 103.700 €.

Für die Rechnungsprüfer trat Hans-Jürgen Heise ans Rednerpult und erklärte, sie hätten alle Konten abgeglichen und stichprobenartig auch Belege geprüft und hätten keine Unstimmigkeiten feststellen können.

Der dann vorgestellte Haushaltsplan für 2023 enthielt wenig Überraschungen. Die Einnahmen aus Mitgliedsbeiträgen sollten trotz leicht gesunkener Mitgliedszahlen steigen, weil der Vorstand im weiteren Verlauf der Versammlung eine Beitragserhöhung vorschlagen wolle. Im Geschäftsbetrieb und bei den Personalaufwendungen rechne man aufgrund steigender Energiepreise und Inflation mit höheren Kosten. Die Gewinnerwartungen aus dem Clubhausbetrieb seien aus dem gleichen Grund reduziert worden. Für Öffentlichkeitsarbeit werde wieder ein Betrag von 1.000 € eingestellt, obwohl vom entsprechenden Betrag im letzten Jahr nichts in Anspruch genommen wurde. Alle anderen Budgetposten wurden mehr oder weniger aus dem Vorjahr übernommen.

Als keine weiteren Fragen zum Kassenbericht kamen, stellte Michael Evensen den Antrag, den Vorstand zu entlasten, was auch mit sehr wenigen Gegenstimmen und Enthaltungen angenommen wurde.

Zur Durchführung der Vorstandswahl wurde Philippine Lunau als Wahlleiterin gewählt. Die Wahlzettel waren vorbereitet; zur Wahl standen



Weitere Vorstandsmitglieder



Wahlleiterin Philippine Lunau (Fotos GAN, CKB)

der Vorsitzende (die Zweite Vorsitzende diesmal nicht, wegen überlappender Amtsperioden), verschiedene Obleute und die Mitglieder des Ältestenrates; es gab für jedes Amt nur einen Wahlvorschlag und Jörn Groth wurde noch als Wahlvorschlag für den Obmann des Geselligkeitsausschusses nominiert. Während einer Pause der Versammlung wurden die abgegebenen Stimmen ausgezählt. Dann das Ergebnis: Alle Kandidaten erhielten eine satte Mehrheit der Stimmen.

Monica Dennert stellte den Vorschlag des Vorstands vor, die Mitgliedsbeiträge um 10–13 € per anno zu erhöhen, je nach Art der Mitgliedschaft, zuzüglich eines um 5 € erhöhten Beitrags zum Haus- und Hafenfonds (siehe Übersicht). In der Aussprache dazu warnte Gerrit Rampendahl davor, das „Abwohnen“ des vorhandenen Segelmaterials zu unterschätzen; er unterstützte die Beitragserhöhung und argumentierte, dass in Folgejahren sogar weitere Erhöhungen folgen müssten. Achim Müntzel hatte ermittelt, dass der durchschnittliche Mitgliedsbeitrag aller deutschen Sportvereine bei 132 €/Jahr liege, da ginge der neue SVAOe-Beitrag völlig in Ordnung. Die Versammlung stimmte der neuen Beitrags-

ordnung mit 79 Ja-Stimmen von 81 Stimmen und dem Haushaltsplan mit 80 Ja-Stimmen von 81 Stimmen zu.

Damit schloss der offizielle Teil der Veranstaltung. Zeit für Gespräche unter den Anwesenden, wieder analog, wie schön.

FILMMATINÉE

Von Elske Pflughaupt ■ Traditionsgemäß hatte die Jugendabteilung der SVAOe zum ersten Sonntag im Januar endlich einmal wieder zur Filmmatinée geladen. Die Nachfrage war im Vergleich zu früheren Jahren leider eher bescheiden. Ob nun mancher als Coronafolge noch die vermeintliche Kinoenge gescheut hat, das zeitliche Zusammentreffen mit dem Kentertraining der Optigruppe oder der ausgewählte Film (es ist ja wirklich nicht einfach, immer einen neuen Film mit Bezug zum Wasser zu finden) die Ursache war, bleibt dahingestellt. So verteilten sich 35 gutgelaunte SVAOe-er – mit Brötchen und Getränk gestärkt – großzügig auf die vorhandenen Kinoplätzte und amüsierten sich bestens bei dem Walt-Disney-Zeichentrickfilm „Vaiana“, in dem ein kleines Mädchen mit großen Kulleraugen segelnderweise Abenteuer besteht und so ihre Heimatinsel rettet.

Auch uns hatte der Film erst nicht so angesprochen, aber wir hatten uns dann mit unserer Enkelin auf den Weg gemacht und haben den Film und vor allem das erste Zusammentreffen 2023 mit den anderen Clubmitgliedern sehr genossen.

Es bleibt zu hoffen, dass unsere wirklich sehr engagierten Jugendlichen sich durch den geringeren Zuspruch in diesem Jahr nicht von einer Planung für 2024 abhalten lassen.

BEITRAGSORDNUNG

Beitragsordnung der SVAOe 2023 (Nach Beschluss der JHV am 21.2.2023)

Hauptverein und Modellabteilung

Beitrag	Beitrag	Geselligkeits- umlage	Haus- und Hafenfonds	Verbands- beiträge	Gesamt
Vollmitglieder	151,45 €	12,80 €	10,00 €	20,75 €	195,00 €
Auswärtige Mitglieder	100,35 €	6,40 €	7,50 €	20,75 €	135,00 €
Ermäßigter Beitrag	100,35 €	6,40 €	7,50 €	20,75 €	135,00 €
Jugendliche	82,42 €	6,40 €	7,50 €	8,68 €	105,00 €
Kinder	82,42 €	6,40 €	7,50 €	8,68 €	105,00 €
Lebenspartner	80,35 €	6,40 €	7,50 €	20,75 €	115,00 €
Familienbeitrag	298,54 €	25,60 €	27,00 €	58,86 €	410,00 €

Die vorstehende Tabelle ist eine Kurzfassung. Gegenüber 2022 sind die Beiträge um ca. 7–10 % erhöht worden. Die vollständige Beitragsordnung finden Sie unter www.svae.de/download/Verein/Satzung und Ordnungen.

Eisbein- und Entenessen 2023

GUTE STIMMUNG

CKB ■ Über die lange und etwas seltsame Geschichte des traditionellen SVAOe-Eisbein- und Entenessens wurde in der letzten Ausgabe der SVAOe Nachrichten ausführlich berichtet. Die Pandemie hat selbst diese „eherne“ Tradition für zwei Jahre unterbrochen. Davor, vor drei Jahren, fand das Essen stilvoll in der Privatbrauerei Gröninger an der Willy-Brandt-Straße, neben den großen kupfernen Braupfannen statt.

Doch nun hat man sich darauf besonnen, dass wir ein schönes Vereinshaus haben und dieses für solche Feiern nutzen können. Und so fand am 27. Januar wieder ein Eisbein- und Entenessen statt, diesmal aber im großen Saal in Neumühlen. Dörte Stryi und der ganze Festausschuss hatten alles routiniert und kompetent wie immer vorbereitet. Aus familiären Gründen

und wegen Krankheit fiel Dörte dann aber aus, und Jörn Groth, unterstützt von Familie Pflughaupt und der SVAOe-Jugendabteilung, sorgten dafür, dass dennoch am Ende alles reibungslos funktionierte. Wie immer, hatten die Gäste im



Eisbein- und Enten-Essen im Vereinshaus



Grillhaxe auf übervollem Teller (Fotos CKB)

Voraus die Möglichkeit gehabt, zwischen Eisbein, Grillhaxe und Entenschenkel zu wählen, die von einem Caterer geliefert wurden. Während früher klar war, dass alle Damen Ente wählten und alle Herren Eisbein oder Haxe, geht das inzwischen querbeet durcheinander. Allen Gerichten gemein war jedenfalls, dass es sich um riesige Portionen handelte, die nur knapp auf die eher kleinen hauseigenen Essteller passten. Aber die jungen Leute von der Jugendabteilung balancierten und servierten geschickt und unfallfrei alle Gerichte an die richtigen Plätze. Als Dank wurde gesammelt und es kam eine kleine Spende von etwas über 160 € für die Jugendarbeit zusammen.

Kaum zu glauben, die übervollen Teller leerten sich tatsächlich allmählich (meiner nur unter Zuhilfenahme einer Tupper-Box, die mein Überleben für mehrere weitere Tage sicherte). Getränke gab es wie immer von Sabine an der Bar; zu Bier oder Wein gesellten sich zunehmend Kööms aus Norddeutschland und Akvavit aus Dänemark. Es wurde lauter, die Stimmung lustiger. Vom ELS („Erwachsene lernen segeln“)-Tisch, an dem ich saß, beschlossen einige am fortgeschrittenen Abend, noch einen kleinen Zug durch Ottenser Bars anzuschließen ...

Wir danken dem Festausschuss und den jungen Leuten, die das Kellnern übernommen hatten, für die perfekte Organisation!

Die Mitgliederversammlung im Januar ROUTINE UND DOCH VIEL MEHR

GAN■ Von der ersten Mitgliederversammlung im Jahr erwartet man noch nicht so sehr viel. Was soll über die Feiertage schon groß passiert sein? Aber wer am 17. Januar um 19 Uhr den großen Saal betrat, den oder die umfing bereits lebhaftes Stimmengewirr. Im Eingangsbereich, an der Bar und an den mit köstlichen Brötchen versehenen Platten stauten sich die Menschen zur lautstarken Begrüßung. Sabine hatte am Tresen alle Hände voll zu tun. Es waren nicht nur die altbekannten Gesichter, sondern auch neue, unbekannte, die einem begegneten. Stand etwas Aufregendes auf der Tagesordnung? Hoffentlich doch nicht.

Nein, alles war wie immer, nur die Zurückhaltung während der Pandemiezeiten hatte sich entspannt. Wiedereingewöhnung stand an. Zurück zur Normalität. Wenn man dann, als alle Platz genommen hatten, die Menge der Gekommenen überblickte, war sie doch nicht übermäßig groß, sondern lag nur bei etwa 30 bis 40 Personen.

Stephan Lunau eröffnete die Versammlung mit einer freundlichen Begrüßung, guten Wünschen für das begonnene Jahr und Verweis auf die im Februar anstehende Jahreshauptversammlung. Satzungsgemäß gab er den Wahlvorschlag für die zu besetzenden Funktionen bekannt, bei dem sich nur die Positionen änderten, deren bisherige Vertreter/-innen aus persönlichen Gründen ihr Amt aufgeben wollen. Besonders schmerzlich ist dabei das Ausscheiden von Dörte Stryi als Obfrau des Geselligkeitsausschusses, den sie mit sehr großem Engagement über viele Jahre geleitet hat. Nun wird ihr ihre private Belastung zu groß, um noch daneben für unsere Feste zuständig zu

sein, was jeder verstehen kann. Stephan forderte die Anwesenden auf, über einen Nachfolgevor-schlag nachzudenken und ihn bis 14 Tage vor der JHV dem Vorstand bekanntzugeben.

Außerdem hat Hans-Jürgen (Mini) Heise da-rum gebeten, von seinen Aufgaben als Rech-nungsprüfer und als Mitglied im Ältestenrat ent-bunden zu werden, weil er sie schon viele Jahre ausgefüllt hat. Für den Ältestenrat konnte Ste-phan bereits mit Lutz v. Meyerinck einen Nach-folgekandidaten vorschlagen. Stephan dankte den Ausscheidenden für ihre geleistete Arbeit.

Damit war der offizielle Teil der Tagesordnung bereits erledigt bis auf einen Hinweis, der al-lerdings schwerwiegende Bedeutung hat. Ste-phan kündigte an, dass die Tagesordnung für die März-Mitgliederversammlung neben den satzungsgemäß erforderlichen Punkten nur die vom Vorstand vorgeschlagene Änderung des Ver-einsnamens enthalten wird. Der Ältestenrat hatte empfohlen, dieses Thema vor einer Abstimmung unter den Mitgliedern ausführlich zu diskutieren, was dann geschehen soll.

Im inoffiziellen Teil trat wie angekündigt Hartmut Pflughaupt an das Pult. Sein Thema



Hartmut Pflughaupt trägt vor

hatte sicherlich für Interesse gesorgt und Gäste angelockt, die nicht so häufig kommen, andere dagegen eher abgeschreckt, sodass sie zu Hause geblieben waren. Es lautete „Warum brauche ich Internet an Bord?“ Die Frage war also nicht „Brauche ich Internet an Bord?“ Die war für Hartmut offenbar längst mit Ja beantwortet. Er wollte dagegen erklären, wofür das Internet an Bord nützlich anzuwenden, sogar unentbehrlich sei und welche Einrichtungen dazu notwendig seien. Hartmut gliederte seine Ausführungen in folgende Abschnitte:



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



Aufmerksame Zuhörerschaft

- Wie kommt das Internet an Bord?
- Welche Informationen für die Törnplanung und die Törndurchführung sind im Internet verfügbar?
- Bezahlen von Hafengeldern mit Hilfe des Internets

Gerade der letzte Punkt war für Ältere, die noch Hafenmeister kannten und schon mit Bezahlautomaten ihre Schwierigkeiten bekamen, eine völlig neue Welt. Auch heute ist die Technik noch nicht vereinheitlicht und erfordert je nach Standort verschiedene Apps. Aber ohne sie kann man sein Hafengeld fast nicht mehr loswerden, was nicht das Schlimmste wäre, wenn einem dann nicht auch die Sanitärräume, Stromverteiler, W-LAN und auch die Tanksäulen unzugänglich blieben.



(Fotos GAN)

Hartmut war aufgrund seiner jahrelangen Anwendungspraxis an Bord von „Ratokker III“ bestens geeignet, umfassend Antwort und Rat zu geben und mit vielen Beispielen die Vorteile des Internets zu erläutern. Er trug anhand seiner Projektionen frei vor, hat aber das Wesentliche in Textform gebracht, sodass man seine Ausführungen an anderer Stelle in dieser Ausgabe und auf der Homepage nachlesen kann.

Es wurden viele Fragen gestellt und Ergänzungen aus eigenen Erfahrungen beigetragen. Das Interesse aus dem Zuhörerkreis war groß. Das Internet wird zum Alltag an Bord gehören.

Die Alt-Junioren – wer ist das – was machen sie?

KÖNNTE DAS AUCH MICH INTERESSIEREN?

Von Peter Mendt ■ Der Vereinsabend der Alt-Junioren findet an jedem 1. Dienstag im Monat statt, ausgenommen der Monate Juni, Juli, August. Ab 18:00 Uhr ist Einlass zum Klönschnack. Ab 19:00 Uhr gibt es dann ein Programm. Zum Programm gehört, dass zunächst kurz das „Neueste“ aus unserem Segelsport ausgetauscht wird, dass über die anstehenden Besichtigungsaktivitäten referiert wird, dass dann meist eine kleine Geschichte vorgelesen wird, dass es einen Hauptprogrammpunkt mit Filmen oder Vorträgen gibt und dass zum Abschluss fast immer gemeinsam vier Shantys gesungen werden. Anregungen zum Programm sind mehr als willkommen!

Seit Anbeginn besteht in der Gruppe Einigkeit darüber, dass die Veranstaltungen nicht nur den ehemaligen Junioren offenstehen, sondern als

Abend für alle Vereinsmitglieder bekanntgemacht werden soll. Es sollte ein offener Vereinsabend werden, nur eben veranstaltet von den „Alt-Junioren“. So ist der Abend auch in den Terminplänen der SVAOe als offener Vereinsabend betitelt. Leider gibt es nach wie vor, auch nach 23 Jahren, noch Missverständnisse, welche mit diesem Beitrag einmal ausgeräumt werden sollen.

So wurden außer den Abendveranstaltungen vielseitige Besichtigungen von den Alt-Junioren organisiert. In den inzwischen 23 Jahren haben insgesamt 41 Besichtigungen und Ausflüge stattgefunden. Die Besichtigungen waren schwerpunktmäßig im Hamburger Raum angesiedelt. Die Ausflüge führten aber auch nach Papenburg, Lüneburg, Bremen/Bremerhaven, Cuxhaven, Glückstadt, Flensburg, Wilhelmshaven und Rostock. Weitere Ausflüge sind in der Planung.

Wer also sind die Alt-Junioren und warum und wann wurde der Abend der Altjunioren etabliert? Das neue Vereinshaus der SVAOe stand kurz vor der Vollendung. Die Vorfreude war groß. Einige Fragezeichen gab es jedoch noch. Wie sollten Zuständigkeiten verteilt werden und würde man das schöne große Haus auch ausreichend mit Leben erfüllen können? Unser ehemaliger Kommodore Fiffi Schaper formulierte einen Aufruf an alle Mitglieder mit der dringenden Bitte um Ideen. Aufgefangen wurde dieser Ball auch vom Ältestenrat. In einer Zusammenkunft, schon im ganz neuen Haus, wurden viele Möglichkeiten diskutiert. Heraus kam unter anderem die Idee, „Ehemalige“ zu aktivieren. Mit Sabine Diercks, Karl-Heinz Klötscher, Jürgen Raddatz und Peter Mendt wurden Mitglieder gefunden, welche die Idee dann zur Ausführung brachten.



Die Alt-Junioren – es wird vorgelesen

Am 6. März 2001 trafen sich im neuen Vereinshaus viele Mitglieder der Juniorenabteilung der 1960er und 1970er Jahre, um zu beschließen, dass man sich fortan monatlich einmal treffen wolle, mit zwanglosem Klönschnack und ein bisschen Programm. Ein Name für diese Gruppe ist an diesem Abend auch diskutiert und gefunden worden: „Die Alt-Junioren“.

Das 10jährige und das 15jährige Bestehen der Alt-Junioren wurden feierlich begangen. Die Feier zum 20jährigen Bestehen ist leider der Corona-Situation zum Opfer gefallen. Zurzeit engagieren sich Hans-Jürgen Heise, Peter Kaphammel und Peter Mendt für die Sache der Alt-Junioren. Vielleicht werden die Alt-Junioren ja demnächst ein paar Neugierige mehr begrüßen können.



(Fotos GAN)

Vortrag bei den Altjunioren

DIE WASSERSTRASSEN- UND SCHIFFFAHRTSVERWALTUNG STELLTE SICH VOR

Vorbemerkung: Anknüpfend an den vorherigen Beitrag, in dem Peter Mendt die Geschichte der Altjunioren erzählt hat, folgt hier gleich als Beispiel ein Bericht über einen Vortrag, zu dem die Altjunioren einen Vertreter der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) eingeladen hatten. Weiteres Programm und Shanty-Singen entfielen an diesem Abend.

GAN■ Man merkt, dass das Vereinsleben auf allen Ebenen wieder brodeln. An die 30 Mitglieder trafen sich bereits am 4. Januar auf Einladung durch die Altjunioren. Peter Kaphammel ist der Motor, der immer wieder interessante Besichtigungen, Ausflüge oder Vorträge ersinnt und organisiert. So auch diesmal wieder. Es stand ein Vortrag des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Elbe-Nordsee an. Das klang zunächst nicht allzu verlockend nach Gesetzen, Verwaltung und Organisation. Allerdings haben wir Sportschiffer

von der Elbe ja viele Fragen zu unserem Revier, insbesondere zu den unbefriedigenden Folgen der Fahrrinnenanpassung. Also nichts wie hin!

Peter erklärte bei seiner Begrüßung, dass es rund drei Jahre gedauert hätte, bis es mit einem Vortrag seitens der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) geklappt hätte. Dann stellte er den Vortragenden Herrn Jürgen Behm vor, seit Kurzem Leiter des neu gegründeten Reedereizentrums der WSV. Der wiederum freute sich, nach langem Warten nun endlich der SVAOe für Vortrag und Fragen zur Verfügung zu stehen, zumal er als Eckernförder seit Langem Blickkontakt mit der Anlage der SVAOe in Borby hatte.

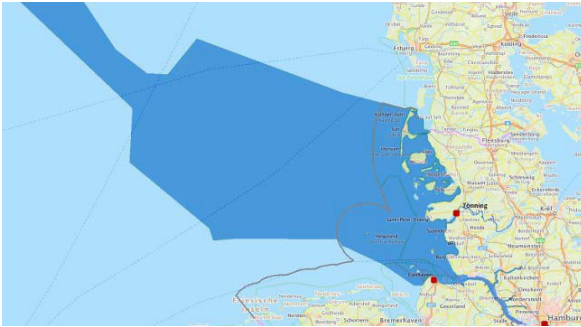
Nach Artikel 89 GG verwaltet der Bund die Bundeswasserstraßen durch eine eigene Behörde. Das ist die WSV, die dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zugeordnet ist. Folglich ist ihre Hauptaufgabe die verkehrliche Nutzung der Bundeswasserstraßen. Ihre übergeordnete Leitlinie lautet: „Wir sorgen für die Leichtigkeit und Sicherheit im Schiffsverkehr“. Hierauf ist das Handeln bei der hoheitlichen Erteilung von schifffahrtspolizeilichen, aber auch strom- und schifffahrtlichen Genehmigungen sowie beim Abschluss von privatrechtlichen Nutzungsverträgen ausgerichtet.

Bei Letzterem stützen wir, denn es betrifft auch uns, nämlich bei der Wasserpacht unserer Anlage in Eckernförde, die erheblich erhöht zu werden droht.

Behm stellte zunächst die neugeordneten Ämter der WSV vor. Die bisher 39 Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter sind aus Gründen der Personaleinsparung zu 17 zusammengelegt worden mit nur noch 12500 Mitarbeitern. Die bisherigen WSÄ Hamburg, Cuxhaven und Tönning wurden zum Amt Elbe-Nordsee zusammengefasst, des-



Peter Kaphammel und der Vortragende, Herr Behm, WSA (Foto Nietsch)



Zuständigkeit WSA Elbe-Nordsee (Folie aus dem Vortrag)

sen Amtsbereich von der dänischen Grenze bis zum Entenschnabel und zur Hamburger Landesgrenze reicht. Heute gibt es nur noch vier Küstenämter und das Amt Nord-Ostseekanal mit den Schleusen Holtenau und Brunsbüttel.

Vor seiner jetzigen Stelle war Behm Leiter der Fachbereiche im Amt Elbe-Nordsee mit den Aufgabengebieten Nautik, Wasserstraßenüberwachung und Liegenschaftswesen, also alles Themen, die uns sehr interessieren. Nun ist er Leiter des Reedereizentrums der WSV mit Sitz in Cuxhaven, ein neu gegründetes Amt mit der Aufgabe, die Mehrzweckschiffe „Mellum“, „Neuwerk“, „Scharhorn“ und „Arkona“ sowie „Bottsand“ und „Ewersand“ zu bereedern und die Notschlepper „Nordic“ und „Baltic“ unter Vertrag zu halten. Künftig kommt der Betrieb der als Nachfolge im Bau befindlichen 105 m langen Mehrzweckschiffe mit LNG-Antrieb und der eines eigenen Notschleppers der WSV hinzu. Das Amt wird ca. 300 Mitarbeiter haben, vorwiegend nautisches Personal.

Nachdem Herr Behm die vertraglichen Besonderheiten im Bereich Tideelbe und Hamburger Hafen er-

läutert hatte, ging er auf die Fahrrinnenanpassung der Elbe ein. Ziel war, die tideunabhängige Fahrt von Schiffen mit einem Tiefgang von 14,5 m zwischen der Außenelbe und dem Hamburger Hafen und die Begegnung von Schiffen mit einer addierten Breite von 92 m zu gewährleisten. Außerdem wurde an der Hamburger Landesgrenze eine

Begegnungsbox für eine addierte Schiffsbreite von mehr als 92 m geschaffen. Zum Schutz von Uferbefestigungen infolge von Sog und Schwell wurde eine Höchstgeschwindigkeitsregelung eingeführt. Viele von den getroffenen Maßnahmen waren uns bekannt. Die Arbeiten daran sind mit dem 24. Januar 2022 zu Ende gegangen und die Freigabe ist erfolgt. Ab diesem Datum sind die laufenden Arbeiten Unterhaltungsmaßnahmen.

Auffällig ist vor allem der Umfang von Unterhaltungsbaggerungen. Im Mündungstrichter stromab Brunsbüttel handelt es sich vorwiegend um sandiges Baggergut, von Juelssand bis Hamburg um Feinmaterial. Die unerwartet großen

Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe



WSV.de

Die Ausbauziele der Fahrrinnenanpassung:

Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu 13,50 m sollen tideunabhängig verkehren können.

Schiffe mit einem Tiefgang bis zu 14,50 m sollen tideabhängig verkehren können, d.h. in jeder Tide in einem Startfenster von 2 Stunden den Hafen mit diesem Tiefgang verlassen können.

Schiffe mit einer Breite von 46 m sollen sich auf der gesamten Strecke begegnen können, noch breitere Schiffe in einer Begegnungsbox in der Nähe des Hafens.

Beendigung der Arbeiten und Freigabe am 24. Januar 2022

Ausbauziele der Fahrrinnenanpassung
(Folie aus dem Vortrag)

Ist-Situation seit 01.12.22



- Starke Eintreibungen im Bereich der Fahrrinne und des Fahrwassers der Elbe
- Planfestgestellte Sollsole trotz großem Aufwand nicht haltbar
- Reaktive schiffahrtspolizeiliche Maßnahmen wie Langsamfahrstrecken, Umfahren von Eintreibungen, Begegnungsverboten sind ausgeschöpft

Maßnahme:

Vorübergehende Erhöhung des Vorsorge- und Toleranzmaßes für die Unterhaltungstätigkeiten und damit geringere nutzbare nautische Tiefen, gleichbedeutend mit einer Reduzierung der zulässigen Tiefgänge (variiert je nach Schiffsklasse aufgrund der Systematik des Tidefahrplans)

Ist-Situation seit 1.12.22 (Folie aus dem Vortrag)

Baggermengen gehen auch auf eine deutliche Verringerung des Oberwasserabflusses und damit geringere Transportleistung des Stroms zurück. Im gesamten Bereich der Fahrrinne wurden Mindertiefen festgestellt. Seit dem 1.12.2022 wurden temporäre Einschränkungen der nautisch nutzbaren Tiefen um 1 Meter verfügt. Die planmäßige Solltiefe ist trotz großen Aufwands nicht haltbar. Die Probleme mit der Verbringung des Baggerguts sind bekannt. Pilotprojekte zur Verwendung von gebaggertem Sand für Bauzwecke und von Schlick als deichbaufähiges Material sind geplant.

Aus dem Zuhörerkreis wurden Kommentare laut, dass die teure Fahrinnenanpassung für die Großschifffahrt letztlich nicht viel bewirkt hätte, und für die Sportschifffahrt nur Nachteile eingetreten seien. Dem konnte der Vortragende nicht viel entgegen.

Zum Schluss ging Herr Behm noch auf laufende Baumaßnahmen an der Unterelbe ein. In Brunsbüttel und Bützfluth werden LNG-Anlagen zur Anlandung und Regasifizierung erstellt. Auf Höhe Brokdorf ist die Untertunnelung der Elbe für die Gleichstromtrasse („Südlink“) geplant. Auch die Querung der A20 auf Höhe Kollmar/

Steindeich wird kommen. Es wird für uns nicht langweilig werden auf der Elbe.

Als zu Fragen aufgerufen wurde, meldete sich Marcus Boehlich zu Wort. Er beklagte sich über die drastische Erhöhung der Regattagebühren bis um das Fünffache und bezeichnete das als „zutiefst ungerecht“. Es könne nicht sein, dass der Bund eine gemeinnützige Vereinigung so schröppe. Die

Zukunft des Regattasports auf der Elbe sei gefährdet. Herr Behm zuckte dagegen nur mit den Schultern und verwies auf das Bundesgebührenrecht. Die WSV sei unschuldig. Uns bliebe nur der politische Weg über den Bundestag.

Peter dankte Herrn Behm für seine interessanten Ausführungen und überreichte ihm ein kleines Präsent. Die Zuhörer blieben noch eine ganze Weile in angeregtem Gespräch, und auch Herr Behm wurde umlagert und hielt lange aus.

JUGEND

25. Jugendseglertreffen 2023 in Kiel

INTERESSENVERTRETUNG UND FORTBILDUNG

Vorbemerkung der Redaktion: Das Jugendseglertreffen wird alle zwei Jahre vom Deutschen Segler-Verband (DSV) organisiert. Es geht dabei um Berichte und Diskussionen zur Tätigkeit des Jugendsegelausschusses (JSA) und um die Wahl des/der Jugendobmanns/obfrau des DSV für den Vorsitz in diesem Gremium. Im JSA sind außerdem die Landessegelverbände durch die Landesjugend-

obleute vertreten, die von den Jugendvertretern der Vereine gewählt werden. Der JSA ist zuständig für alle jugendrelevanten Themen im DSV und hat dabei eine beratende oder mitwirkende Funktion, z.B. bei der Vergabe des Jugendsegelscheins, bei der Änderung der Ranglisten- und Meisterschaftsordnung im Jugendbereich, bei der Erstellung des Nachwuchsleistungssportkonzepts und bei vielem anderen mehr. Bei den Jugendseglertreffen werden außerdem Sachvorträge angeboten, dieses Mal u.a. zu Sportpsychologie, Nachhaltigkeit, Anti-Doping und Umgang mit Social Media.

Von Freya Joana Storbeck ■ Am letzten Februarwochenende begaben wir, der Jugendrat der SVAOe, uns nach Kiel, um am 25. Jugendseglertreffen des DSV teilzunehmen. Am Freitagmittag waren wir angekommen; später gingen die Jugendsprecher Peter, Jesper und ich zum Abendessen der Jugendsprecher, während der Rest unserer Gruppe sich zur Sitzung des Jugendsegelausschusses (JSA) begab. Nach dem Abendessen machten wir uns auf den Weg zum Atlantic Hotel. Dort nahmen wir drei am Jugendsprechertreffen teil. Wir überlegten uns dort in Arbeitskreisen kreative Lösungsansätze für Themen, die die Jugend betreffen, wie zum Beispiel den Übergang von Jugendklassen in die Juniorenklassen. Danach ging es zurück in unser Hotel, um uns für den nächsten Tag auszuruhen.

Am Sonnabend mussten wir nämlich wirklich sehr früh aufstehen, da viel auf der Tagesagenda stand. Nach dem Frühstück fuhren wir mit dem Verbandsbus zum Bundesstützpunkt des DSV in Kiel-Schilksee. Als wir angekommen waren, hielt der (jetzt ehemalige) Jugendobmann Timo Hass eine kurze Eröffnungsrede und danach ging es los mit Vorträgen über verschiedenste Themen. Ich hörte zuerst einen Vortrag

über Sportpsychologie beim Segeln und danach einen weiteren über günstige sowie anfängerfreundliche Boardsportarten. Es gab auch noch einen spannenden Podiumstalk mit Weltmeistern aus unterschiedlichen Jugendbootsklassen sowie eine Führung über den Bundesstützpunkt. Abends fand nach dem Abendessen eine Abendveranstaltung in der Wunderino-Arena (besser bekannt als Ostseehalle) statt.

Am Sonntag waren wir wieder in Schilksee und nahmen an der eigentlichen Arbeitssitzung und an der Wahl des neuen Jugendobmanns Jonathan Koch teil.

Als das alles dann geschafft war, fuhren wir auch schon wieder zurück nach Hamburg. Uns allen hat das Jugendseglertreffen viel Spaß gemacht und wir haben einiges für unsere eigene Jugendarbeit mitgenommen.

Die Jugendabteilung in Scharbeutz

SPORT- UND THEORIEWOCHENENDE

Von Freya und Simon Storbeck ■ Am Freitag, dem 17. Februar, düste die Jugendabteilung der SVAOe mit drei Vans, neunzehn Jugendlichen und fünf Betreuern nach Scharbeutz, um dort gemeinsam Sport zu treiben und zu lernen. Nach einem leckeren Abendessen versammelten wir uns und spielten ein paar Kennenlernspiele, die Mieke organisiert hatte.

Der nächste Tag startete mit einer intensiven Sporteinheit, die schnell improvisiert wurde, da Aaron spontan nicht mitkommen konnte. Danach spielte eine kleine Gruppe von uns Handball, und einige andere gingen in der Ostsee schwimmen, bei einer Wassertemperatur von etwa 2°C! Da

rauf folgte eine Theorieeinheit von Lars über das Wetter. Dann teilten wir uns in Gruppen auf und steigerten unser Können im Spleißen, Takeln, Knoten und Softschäkel machen. Bei einigen musste man jedoch solches Können erstmal grundlegend aufbauen. Abends gingen wir noch in der Ostseetherme baden.

Am Sonntag räumten wir nach dem Frühstück unsere Zimmer. Anschließend hielt Luise, die netterweise spontan einspringen konnte, einen Vortrag über Regattastarts. Im Anschluss sind wir dann noch an der Ostsee spazieren gegangen. Danach begaben wir uns auch schon auf die Heimfahrt nach Hamburg.

Wir danken allen Betreuern für die Zeit und Mühe, die sie in dieses Wochenende gesteckt haben, um uns dieses zu ermöglichen.

REGATTEN DER EUROPE-GRUPPE 2022

Die Einhand-Jollen der Europe-Bootsklasse werden überwiegend, aber nicht nur, von jungen Leuten gesegelt. Am Alsterufer hat Tania Tammling vor drei Jahren eine Europe-Trainingsgruppe mit Mitgliedern aus verschiedenen Vereinen gegründet und bis zum letzten Jahr trainiert. Beteiligt ist außer der SVAOe der Blankeneser Segel-Club (BSC). Seit eineinhalb Jahren hat Katharina von Schleinitz das Training der Gruppe übernommen. Die Europe-Gruppe, derzeit bestehend aus Nils Wittich, Tania Tammling, Bjarne Menk, Fenja Schacht, Jesper Sander, Elke Sander, Jens Rohweder, Thorsten Menk und Katharina von Schleinitz, war im letzten Jahr sehr aktiv und hat sich an vielen Regatten beteiligt. Das belegen die folgenden Berichte.



Bericht 1:

JUGENDEUROPA MEISTER-SCHAFT UND GEMEINSAME INTERNATIONALE DEUTSCHE JUGENDMEISTERSCHAFTEN

Von Nils Wittich ■ Die letzten Wochen der Sommerferien 2022 habe ich auf Regatten mit Segeln in meiner Europe (beste Bootsklasse der Welt!) verbracht: Erst bei der Jugendeuropameisterschaft (JEM), und anschließend bei der Gemeinsamen Internationalen Deutschen Jugendmeisterschaften (GIDJM).

Jugendeuropameisterschaft der Europe-Bootsklasse (JEM): Am 02.08.2022 machte ich mich auf den Weg nach Röbel (Müritzt), wo die JEM stattfinden sollte (betreut vom Rübeler Segler-Verein „Müritzt“, 63 Teilnehmer!). Vor der Vermessung und den Wettkämpfen gab es ein Training mit dem deutschen Team. Ich hatte so die Möglichkeit, mich ein paar Tage auf die Rennen und auf das Revier vorzubereiten. Für die Vermessung waren zwei Tage geplant, für die Rennen vier. Am 06.08.2022 ging es los.

Schon die Wettervorhersage ließ erahnen, was auf uns zukam... Wenig Wind und Temperaturen bis 32 C°. So war es dann auch! Am ersten Wettkampftag starteten wir erstmal alle motiviert in den Tag. Alles klar zum Auslaufen. Allerdings drehte das bisschen Wind die ganze Zeit. Zwischendurch briste es mal auf, verschwand aber genauso schnell wie es kam. Die Beschäftigung auf dem Wasser bestand eher darin, Sonnencreme auf die Haut aufzutragen und viel Wasser zu trinken, als zu segeln. Am Ende des Tages, nach zahlreichen Versuchen brachten wir nur ein einziges Rennen zustande, was auch unter fragwürdigen Bedingungen stattfand. Meine Position

war Platz 52. und ich war ziemlich unzufrieden. Meine Laune war im Eimer.

Am zweiten Tag hatte ich meinen Frust vom vorherigen Tag im Griff und in Motivation umgewandelt. Ich habe alles gegeben, um positiv zu bleiben. Die Windbedingungen waren zwar immer noch zum Kreischen, aber es lief deutlich besser. Ich konnte mehr als 20 Plätze gut machen und abends schlapp und zufrieden ins Zelt fallen. Am nächsten Morgen nach der Besprechung mit dem deutschen Team ging es wieder raus aufs Wasser, und ich war in echter Wettkampflaune und bereit für die nächsten Rennen. Am Anfang sah es ganz gut aus. Mein Start lief gut und mein Plan, den ich mir vorher zurechtgelegt hatte, ging auf. An der Luv-Tonne konnte ich mich unter den Top 10 wiederfinden, was für mich ein sehr gutes Ergebnis wäre. Doch was musste passieren? Der Wind schlief komplett ein, und das Rennen wurde abgebrochen. Das nennt man Pech! Nach ein paar Stunden Startverschiebung gab es noch ein paar Rennen. Mit dem Sonnenuntergang dümpelten wir zurück in den Hafen. Immerhin hatte ich mich auf den 29. Platz vorgekämpft.

Die nächsten Tage ließ uns der Wind komplett im Stich. Auch wenn wir keine Rennen mehr segeln konnten, war es dennoch ein schönes Event und für mich voller neuer Erfahrungen! Ich bin ganz zufrieden... Von Platz 52 auf Platz 29, bei einer so krassen Konkurrenz ist ganz okay...finde ich.

Gemeinsame Internationale Deutsche Jugendmeisterschaften (GIDJM): Direkt nach der Jugendeuropameisterschaft ging es nach Kiel zur Deutschen Jugendmeisterschaft (organisiert vom Kieler Yacht-Club). Dort angekommen, begann ein ähnlicher Ablauf wie bei der JEM: Boote und Zelt aufbauen und Vermessung etc. Danach noch mit einem Kumpel aufs Wasser raus, um

sich ein bisschen aufs Revier einzulassen. Im Gegensatz zur Müritz war in Kiel zum Glück Welle. Mir wurde wieder einmal klar, wie meditativ für mich das Segeln ist. Man achtet nur auf das Boot und den Wind... und wenn man dann noch mit einem Freund zusammen trainiert, gibt es fast nichts Schöneres auf dieser Welt. Da vergisst man schnell den Regattastress.

Zurück zur Regatta: Wie sehr hatte ich mir nach der JEM gewünscht, dass wir in Kiel viel Wind und Wellen hätten! Nichts da! Die Schwachwindphase sollte noch weiter andauern. Die Bedingungen am ersten Tag waren zwar segelbar, aber Wind und die Welle passten einfach nicht zusammen. Die Welle war im Verhältnis zum Wind viel zu groß. Als ich zum Regattagebiet fuhr, das natürlich ganz weit draußen am Stollergrund lag, musste ich bei jeder Welle hoffen, noch über die nächste zu kommen. Erst am Ende stabilisierte sich die Lage. Das erste Rennen lief gut, wenn ich mich nur beim Start nicht so überschätzt hätte und zu früh los gefahren wäre! Der Titel „Deutscher Jugend Meister“ wäre fast greifbar gewesen.... Nachdem ich als Erster durch die Ziellinie gefahren war, wurde mir mitgeteilt, dass ich disqualifiziert sei, wegen einem UFD (Disqualifikation nach Regel 30.3 ISAF) ...hätte, hätte, Fahrradkette!

Im zweiten Rennen war ich noch so sehr gefrustet, dass ich am Anfang gar nicht in meinen Rhythmus zurückfinden konnte. Irgendwann hatte ich mich wieder gefangen und konnte mich immerhin auf den Platz vier retten. Im letzten Rennen des Tages lief dann endlich alles gut und ich ersegelte mir meinen ersten Seriensieg der Regatta. Trotz der guten Ergebnisse landete ich am Ende des Tages nur auf Platz 10, da der Frühstart mich in der Bewertung ziemlich nach unten gezogen hatte.

Am zweiten Tag wurde es nicht besser. Direkt im ersten Rennen hatte ich schon wieder ein BFD (Frühstart) und wurde für das Rennen disqualifiziert. Allerdings hatte die Wettfahrtleitung die Startlinie so komisch gelegt, dass wir Segler gar nicht einschätzen konnten, wo die Linie lag. Über die Hälfte des Regattafeldes wurde disqualifiziert. Man sollte vielleicht auch sagen, dass das Startschiff Probleme mit seinem Anker hatte.

Rasmus hörte dann schließlich meine Gebete und schickte Wind. Es kam viel mehr Action ins Feld. Nachdem ich das zweite Rennen des Tages endlich zu Ende fahren konnte, war ich richtig heiß und fuhr meinen zweiten Seriensieg ein. Insgesamt hatte ich mich damit auf Platz 6 vorgekämpft. Als ich mich abends erschöpft auf meine schöne, Luft verlierende Luftmatratze gelegt hatte, schlief ich mit dem Gedanken „bloß kein Frühstart mehr“ ein!

Das konnte ich dann auch am nächsten Tag umsetzen. Der Wind war gut und es war teilweise genug, dass wir „pumpen“ durften ..., was mich immer äußerst glücklich macht! Es gab noch viele Kämpfe auf dem Wasser. Dabei konnte ich mich mit zwei zweiten Plätzen und einem Seriensieg auf Platz 3 vorkämpfen. Anschließend gab es dann noch die große Siegerehrung und mit einem guten Gefühl fuhr ich nach Hause. Auch mit dem Wissen, dass eventuell mehr drin gewesen wäre. Kommt noch!!

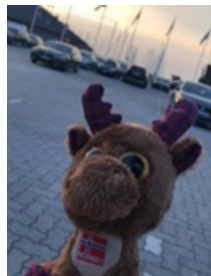
Die Redaktion gratuliert zu diesem sehr guten Ergebnis!



Bericht 2:

EHRENMALPOKAL LABOE

Von Jesper Sander ■ Der Ehrenmalpokal, organisiert vom Laboer Regattaverein, ausgeschrieben für Boote der Europe-Klasse, fand 2022 am 27./28.08. auf der Ostsee vor Laboe statt. Wir sind diesmal mit fünf Leuten aus dem Team Hamburg angetreten (Nils, Tania, Jens, Henning und ich), also zwei mehr als im Vorjahr. Mein Vater und ich haben auf dem Parkplatz gecamp; die anderen sind bei Martha Dingeldein in der Ferienwohnung untergekommen, wo wir dann auch alle am ersten Abend zum Flammkuchen Essen eingeladen wurden. Das war sehr lecker :)



Glücksmaskottchen

Anders als in den Vorjahren war diesmal für Sonnabend eher mäßiger Wind angesagt, der zum Nachmittag hin noch abnehmen sollte. Glücklicherweise war der erste Start erst um 14 Uhr, sodass wir sogar noch ausschlafen konnten. Mir stand leider noch eine unangenehme Überraschung bevor: Ich hatte meine Schwimmweste, meine Handschuhe und meine Neoprenschuhe vergessen. Innerlich hatte ich mich schon meinem Schicksal gefügt und mich auf einen netten Tag an Land eingestellt. Glücklicherweise war Martin Kotte auf alle Eventualitäten vorbereitet und konnte mir sowohl Schuhe als auch Schwimmweste leihen; meine Handschuhe hatte ich dann doch noch gefunden. Also konnte es aufs Wasser gehen. Der erste Tag lief gut für mich, ich hatte mich sehr auf den Leichtwind gefreut und konnte ihn gut zu meinem Vorteil

ausnutzen. Die anderen wollten den Wind eher verfluchen und hätten wohl viel für eine Handvoll Knoten mehr getan. Da wir eine ziemlich starke Strömung zum Ufer hin hatten, und einige bei der zweiten Wettfahrt Probleme hatten, auf der Zielkreuz noch vorwärts zu kommen, wurde keine dritte Wettfahrt mehr gesegelt. Stattdessen fuhr wir zurück in den Hafen, und es gab leckeres Essen vom Grill!

Am zweiten Tag ging es etwas früher los, und der Wind, immer noch aus Norden, war diesmal deutlich wacher als ich; dazu kam noch etwas Welle. An der Startlinie angekommen, verließen mich erstmal alle Kräfte und ich kenterte. Fing ja schon mal gut an... Viel besser wurde es dann auch nicht. Durch die Gemeinsame Internationale Deutsche Jugendmeisterschaften (GIDJM) in Kiel-Schilksee hatte ich zwar wenigstens ein

wenig Übung darin, mit der Kieler Welle umzugehen, aber so richtig flutschen tat es trotzdem nicht. Vielleicht hatte ich auch vorher ein paar Kniebeugen zu wenig gemacht. Kann schon sein. Dafür freuten sich alle anderen. Das war genau der Wind, den sie am Vortag vermisst hatten und so hatte wenigstens jeder mal, was er sich gewünscht hatte. Wir sind drei Wettfahrten gesegelt und danach ging es ans Verpacken und zurück nach Hamburg. Nach der Jugendeuropameisterschaft (JEM) der Europe-Klasse und der GIDJM konnte ich es richtig wertschätzen, dass die Regatta nur zwei Tage dauerte, und wir dann einfach wieder nach Hause gefahren sind. Nachdem ich auf der Hinfahrt gefahren war und mein Vater geschlafen hatte, haben wir auf der Rückfahrt sehr zu meinem Wohlgefallen die Rollen getauscht.

DIREKT
AM HAMBURGER
YACHTHAFEN!



YACHTPROFI.DE

Gute Teile, guter Service.

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

P&K
products

Hochwertige
Produkte für
die Pflege
Ihrer Yacht:

**Reiniger
Polituren
Winschenfett
Frostschutz**

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

Platziert haben wir uns auf Platz 18 (Jens), 17 (Henning), 8 (ich), 7 (Nils) und 4 (Tania). Wie schon im Vorjahr war die Atmosphäre in Laboe sehr angenehm, und auf der Ostsee zu segeln, ist immer wieder ein Highlight!

Bericht 3:

INTERNATIONALE DEUTSCHE MEISTERSCHAFT UND GERMAN MASTERS DER EUROPES 2022

Von Tania Tammling ■ Wie in jedem Jahr fand die Internationale Deutsche Meisterschaft und German Masters der Europe Klasse vom 29. September bis 3. Oktober statt, diesmal auf dem Bodensee-Untersee.

Der erste Tag des Events startete am Donnerstag mit der Vermessung der Boote. Obwohl ich am Morgen rechtzeitig aus Hamburg Richtung Süden losgefahren war, kam ich aufgrund von mehreren Staus erst um 21:00 Uhr im Yachtclub Radolfzell am Untersee des Bodensees an. Somit war das Ausschlafen am nächsten Tag hinfällig, da ich die Zeit für die Anmeldung und Vermessung vor dem ersten Start am Freitag brauchte.

Bei der Anmeldung wartete die erste Überraschung. Anstelle von T-Shirt, Mütze oder sonstiger altbekannter Werbegeschenke hatte sich der Yachtclub Radolfzell etwas Besonderes für die Teilnehmer ausgedacht: Jeder bekam einen hochwertigen klappbaren Sonnenstuhl.

Bei der Vermessung kam dann die zweite Überraschung, allerdings war diese keinesfalls positiv: Mein nagelneuer Mast fiel durch die Vermessung durch. Keine einzige Messmarke stimmte mit der Vorgabe überein. Glücklicherweise beschloss das Vermessungsteam, mich un-

ter Vorbehalt und ohne Anpassungen am Mast vornehmen zu müssen, starten zu lassen, da man sich einig war, dass dieser Mast mir keinen Vorteil verschaffen würde.

Nach der Aufregung am Morgen wurde die Meisterschaft vom ausrichtenden Verein mittags eröffnet. Leider wehte kein Wind, sodass direkt eine Startverschiebung verkündet wurde und wir unsere neuen Klappstühle testen konnten. Nachdem wir gut zwei Stunden gewartet hatten und uns die Zeit mit Fachsimpeln über die Bedingungen am Untersee vertrieben hatten, kräuselte sich das Wasser minimal und wir wurden zum ersten Start aufs Wasser geschickt. Dort angekommen warteten wir weiter in unseren Booten darauf, dass sich genug Wind zum Starten aufbaute – vergeblich. Nach zwei misslungenen Startversuchen wurde das laufende Rennen der Herren wieder abgebrochen und alle Segler in den Hafen geschickt. So war's für alle ein unausgefüllter, aber anstrengender Tag. Nur nicht für Jesper, der sich nach dem Blick auf die Windprognose direkt morgens auf den Weg zu einer Wanderung machte. Nach dem Segeln saßen wir noch gemeinsam beim Essen in der Halle, bevor es für mich in die warme Ferienwohnung und für Nils und Jesper auf die Zeltwiese ging.

Am Sonnabendmorgen wurden wir bereits vom Pfeifen des Windes geweckt. Der Bodensee war aufgewacht und draußen tobten Wasser und Wind bereits. Die Wettfahrtleitung entschied sich das Regattagebiet weiter hinaus auf den See zu verlegen, sodass wir eine Anfahrt von etwa einer Stunde einplanen mussten. Der eine oder andere Segler drehte schon beim Hinaussegeln wieder Richtung Hafen ab, da die Bedingungen sehr rau waren. Etliche Boote kenterten bereits vor dem ersten Start, und auch nach dem Start

sah das Regattagebiet wie ein Trümmerfeld gekenterter Boote aus. Ich segelte eher defensiv und versuchte, die Wettfahrten auf die Weise ohne Kenterung ins Ziel zu bringen. Das gelang mir auch, sodass ich einen 4. und einen 1. Platz einfahren konnte. Nach den ersten zwei Wettfahrten wurden die Damen an Land geschickt. Vernünftiges Segeln ohne Gefahr für Boot und Mensch war meiner Meinung nach bei diesen extremen Bedingungen nicht mehr gewährleistet. Die Männer mussten trotzdem noch ein weiteres Rennen überstehen, was laut Nils auch extrem anstrengend war. Leider hatten wir danach Startverschiebung an Land, weil man hoffte die Wetterlage würde sich verbessern. Und so mussten wir noch zwei Stunden in der Kälte warten, bis wir endlich unter die warme Dusche kamen.

Für den letzten Regattatag versprach der Wetterbericht wieder starken Wind, doch angekommen sind nur 6-9 Knoten. Der Wettfahrtsleiter entschied sich, das Regattagebiet dieses Mal direkt vor dem Hafen auszulegen, was leider sehr drehende Winde und unberechenbare Windfelder mitbrachte. Es war super tricky, taktisch zu entscheiden, sodass selbst favorisierte Topsegler ihre Schwierigkeiten hatten.

Auch bei mir waren die Ergebnisse mit 1, 11, 7 und 5 sehr durchwachsen, sodass es bei mir insgesamt die Bronzemedaille wurde. Jesper beendete die Deutsche Meisterschaft mit einem guten 13. Platz, und Nils konnte sich in dem Männerfeld mit großer Konkurrenz mit seiner Serie 15, 19, 19, 8, 6, 9 und 2 einen starken 9. Platz ersiegeln. Abschließend lässt sich zusammenfassen, dass wir zwei spannende, tolle Segeltage hatten und der Yachtclub Radolfzell ein großartiger Gastgeber war.

Gratulation, Tania, zum 3. Platz! Red.

Bericht 4:

32. INTERNATIONALER SCHWERINER HERBSTPOKAL 2022

Von Bjarne Menk ■ Der jährliche Schweriner Herbstpokal, organisiert vom Segelverein Schwanenhalbinsel und dem Schweriner Yacht-Club, ist das größte Segelevent Deutschlands im Bereich der Optimist-, ILCA- und Europe-Bootsklassen, mit mehr als 500 Teilnehmern und Teilnehmerinnen.

Am Freitag, dem 21.10.2022, reisten wir bei viel Stau auf der Autobahn mit unseren Europe-Booten an den Schweriner See. Als wir endlich mit drei Stunden Verspätung ankamen, bauten wir noch schnell unsere Boote auf. Am nächsten Morgen lag sehr viel Nebel in der Luft, sodass es erst einmal zu einer Startverschiebung an Land kam. Nach langer Wartereie konnten wir dann doch noch aufs Wasser, doch wegen wenig Wind setzte sich dort die Startverschiebung für die 71 Europe-Jollen weiter fort. Letztendlich konnten wir dann doch noch segeln, weil plötzlich Wind von ca. drei Windstärken aufkam. Am Sonntag war es wieder so nebelig, dass es auch am zweiten Tag



Sonnenuntergang am Schweriner See



Auslaufen vom Yachthafen

Startverschiebung an Land gab. Erst nach einigen Stunden des Wartens lichtete sich der Nebel, und die Wettfahrten konnten gestartet werden.

Hier habe ich noch kurz das Ergebnis für euch. Am Ende hat es Tania Tammling auf den achten Platz geschafft, Nils Wittich direkt dahinter auf den neunten und ich bin am Ende auf dem 59. Platz gelandet. Insgesamt waren wir mit 71 gestarteten Booten mehr Europe-Segler als bei der Deutschen Meisterschaft.

Trotz des Nebels und dem daraus entstandenen Warten hat meine größte Regatta im Jahr 2022 in der Europe großen Spaß gemacht und ich freue mich schon auf die nächste Saison.

Bericht 5:

ALSTER-WINTERTRAINING 2022 (in Kooperation der SVAOe und des BSC)

Von Elke Sander ■ Am 30. Oktober begann das „Winter“-Training auf der Alster mit Kati, Jens und Thorsten. Jeden Sonntag um 11.00 Uhr (wenn wir es pünktlich geschafft hatten) ging die Europe-Flotte aufs Alsterwasser; der letzte Termin war am 11.12.2022.

Wetter: Von fast 20 Grad und Sonnenschein mit moderaten Windverhältnissen bis Frost und gefrorenen Schoten bzw. Eis im Schiff war alles dabei. Die Windverhältnisse waren immer gut segelbar, nur wenige haben den Ausweg in der Kenterung gesucht. Dafür war es auch zu kalt im Wasser.

Trainer: Cheftrainerin Kati hat uns fröhlich übers Wasser geschickt, Anweisungen gegeben und korrigiert und vor allem gelobt, wenn wir etwas gut gemacht hatten. Dabei haben Thorsten



Nebel (Fotos Bjarne Menk)



Segel auf der Alster ...

und Jens sie unterstützt bzw. vertreten, wenn sie mal keine Zeit hatte. Insgesamt ein Top-Team, mit dem es sehr viel Spaß gemacht hat. Moritz hat sich für den Blankeneser Segelclub (BSC) um die Backgroundkoordination gekümmert. Danke an alle!

Teilnehmer: Mit von der Partie waren Jesper, Nils, Marius, Bjarne, Fenja, Leo (reiste dafür aus Kiel an), Rüdiger, Pelle, Jacob und ich.

Training: Wir haben Starten, Rollwenden und Tonnen-Manöver geübt. Die Regeln waren noch nicht allen so richtig klar und wurden als Hausaufgabe aufgegeben. Nach dem Einsegeln drehten wir jeweils ein paar Runden um die ausgelegten Tonnen, segelten kurze Wettfahrten, erforschten die Alster der Länge nach und suchten die Windlöcher.



... im November und Dezember (Fotos Jens Rohweder)

Die Verpflegung: war ebenso hervorragend. Kuchen, Suppe, Tee und Würstchen haben uns nach dem Segeln wieder aufgewärmt. Es hat viel Spaß und Lust auf Segeln gemacht. Wir freuen uns auf die Saison 2023.

FAHRTENSEGELN

Sommertour 4.–24.7.22 mit der X46 „Thyra“ SCHLEI – OSLO – SCHLEI

Von Thomas und Jule Lyssewski ■ Mit einer Vierer-Crew, bestehend aus Henrik Homann (dem Eigner der „Thyra“), Jule, Martin und Thomas, sind wir von Arnis (kleinste Stadt Deutschlands) aus gestartet. Zwischendurch, ab Göteborg, wuchs die Crew auf 6 und 7 Leute an, und auf dem Rückweg ab Göteborg waren wir wieder eine Vierer-Crew, bestehend aus Annette, Henrik, Jule und Thomas.

Am Wochenende vor der Reise hatten Henrik und Martin die „Thyra“ ausgerüstet und startklar gemacht. Währenddessen führten Jule und Thomas als Wettfahrtleiter noch eine Conger-Ranglisten-Regatta in Winnemark (Schlei) mit 25 teilnehmenden Congers durch (zusammen mit dem Segelverein Arnis, SVA).



Durch den Regenbogen in die Nacht Richtung Anholt



Kavringen-Leuchtturm und Osloer Rathaus



*Opernhaus Oslo und Munch-Museum
(Fotos Thomas und Jule Lyssewski)*

Am Montagvormittag, den 04.07.2022, starteten wir nach dem Frühstück und segelten auf bewährtem Kurs in einem Gang nach Anholt. Anfang Juli waren die Segelbedingungen hervorragend, sodass wir sehr schnell waren. Die Nacht war etwas aufregend: In der Wache von 22:00 bis 02:00 Uhr segelten wir im engen Fahrwasser zwischen Samsö-Nord und Thunö zwischen zwei Frachtern hindurch (ein Frachter auf Nord-Kurs und ein Frachter auf Süd-Kurs). Mit unserem Tiefgang von 2,30 m hatten wir die Vorgabe vom Skipper zu beachten, immer mindestens 4 m Wassertiefe unter dem Kiel zu haben. Der Frachter auf Süd-Kurs drosselte seine Fahrt, sodass wir alle sicher durch die Enge kamen.

So früh im Sommer war Anholt leer, und wir konnten uns den Liegeplatz am Dienstagmorgen aussuchen. Auch boten die Lokalitäten kulinarische Spezialitäten, die wir nach einer ausgiebigen Wanderung genossen.

Auf dem Weg Richtung Norden wurde die Crew in Göteborg um Kay und Moni verstärkt. Zu sechst segelten wir über Marstrand, den Hamburgsund und einige Ankerbuchten durch den Schärengarten nach Oslo. Im Oslofjord mussten wir – bei abwechselnd Flaute oder Wind gegenan – leider motoren. In Oslo gab es einen „fliegenden“ Wechsel der Crew: Annette kam aus Island eingeflogen, und Martin verließ uns, weil sein Urlaub zu Ende war.

Wir lagen in Oslo im sehr zentralen Yachthafen „Aker Brygge Gjestehavn“, und erkundeten die Stadt von dort aus zu Fuß: Oper, Schloss, Museum, Geschäfte, Restaurants und eine schwimmende Sauna direkt vor der Promenade.

Auf dem Rückweg nach Göteborg liefen wir die Koster-Inseln, Smögen und Marstrand an. Vom Hafen Langedrag aus machten sich Kay

und Moni wieder auf den Heimflug. Zu viert ging es nun auch für uns zurück. Da wir in Anholt zunächst nicht anlegen konnten, unternahmen wir noch einen Abstecher über Laesö. Jetzt, am 19. Juli, war der Hafen Anholt mehr als voll. Wir lagen im Vorhafen als sechstes Schiff im Päckchen, ohne Landzugang. Insgesamt gab es dort ca. fünf Päckchen mit je fünf bis sieben Schiffen.

Darum segelten wir am nächsten Morgen weiter nach Thunö. Henrik und Annette waren dort noch nie, und die „Thyra“ fand auch noch einen Liegeplatz. Wir unternahmen eine anstrengende Inselumwanderung, und abends kam Jette mit dem Schiff ihres Bruders längsseits. Von Thunö ging es in einem Schlag nach Schleimünde und am nächsten Tag zurück nach Arnis.

Während der drei Wochen hatten wir traumhaftes Wetter bei 21–24°C mit Wind von null bis 38 Knoten und nur zweimal Regen. An den 20 Segeltagen konnten wir insgesamt ca. 965 sm zurücklegen. Die Tage begannen oft mit einem gemeinsamen Bad in der Ostsee und anschließend frischen Kaffee an Deck. Wie schon im letzten Jahr war die Reise wieder sowohl seglerisch als auch kulinarisch anspruchsvoll. Vielen Dank, lieber Henrik, für die schöne Reise.

SEGLERGESCHICHTEN

German Offshore Award zum 16. Mal vergeben

DIE BESTE DEUTSCHE HOCHSEERYACHT

GAN ■ Die „beste deutsche Hochseeyacht“ bei internationalen Regatten zu bestimmen, ist eine Frage des Maßstabs, der zugrunde gelegt wird.



*Der Wanderpreis „German Offshore Award“
(Foto © Hinrich Franck)*

Da bieten sich verschiedene Möglichkeiten an. Wenn aber das vergangene Jahr als zu betrachtender Zeitraum angenommen wird, dann kommt nur die Yacht infrage, die am besten bei bedeutenden Hochseeregatten abgeschnitten hat. Am Abend des 10. Februar 2023 wurde dafür im Großen Saal des Hamburger Rathauses der „German Offshore Award“ verliehen.

Stolzer Gewinner war die TP52 „Red Bandit“, mit der eine sehr junge, überwiegend aus dem Bayerischen Yacht-Club stammende Crew im letzten Jahr äußerst erfolgreich an zahlreichen Regatten im Mittelmeer teilnahm und die Saison mit einem hervorragenden sechsten Platz beim „Rolex Middle Sea Race“ beendete. Dabei setzte sich das vierzehnköpfige Amateurtteam gegen zahlreiche rein professionelle, international erfolgreiche Crews durch.

Der Preis, ein Senatspreis der Freien und Hansestadt Hamburg, ein silbernes Tablett, ist ein Wanderpreis, in den bereits die Namen der Gewinner der vergangenen 15 Jahren eingraviert sind.

Es gab aber noch weitere Preise. Den „Life Time Award“ für sein seglerisches Lebenswerk erhielt der 93-jährige Felix Scheder-Bieschin, der über Jahrzehnte als aktiver Regattasegler die deutsche Hochseeseglersonne prägte und die Jugendarbeit des Norddeutschen Regatta Vereins (NRV) sowie den Hamburgischen Verein



Siegeeryacht „Red Bandit“ (Foto © Felix Diemer)

Seefahrt (HVS) und die von ihm initiierte Stiftung Hochseesegeln unterstützte.

Den „Wehring & Wolfes Jugendpreis“ erhielt dieses Jahr die Crew der „Wings of Wismar“ für ihre erfolgreiche Jugendarbeit und ihr gutes Abschneiden beim Commodore Cup von Kiel nach Travemünde. Diese unter Führung des HVS von den großen norddeutschen Ausbildungsvereinen organisierte Regatta richtet sich speziell an Nachwuchscrews.

Zur feierlichen Verleihung der Preise waren rund 300 Seglerinnen und Segler, Förderer des Hochseesegeln und die Vorstände der großen Hamburger Segelvereine sowie Landesverbände eingeladen. Auch SVAOe-er waren unter den Teilnehmern und Teilnehmerinnen.

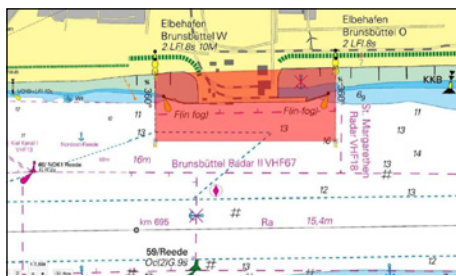
(Quelle: German Offshore Owners Association, Sandra-Valeska Bruhns)



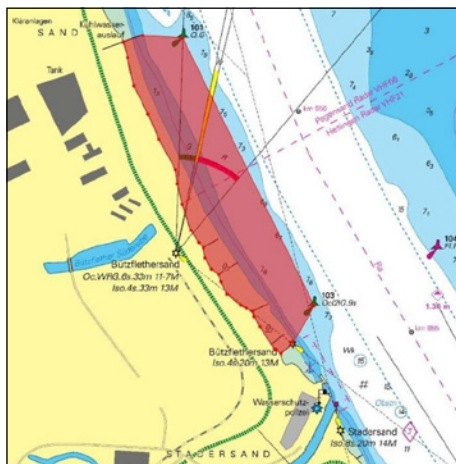
AUS BEHÖRDEN UND VERBÄNDEN

NEUE SPERRGEBIETE AUF DER ELBE

Von Hartmut Pflughaupt ■ Im Rahmen der Versorgung Deutschlands mit LNG wurde eine (zunächst vorübergehende) Löschstation am Elbehafen in Brunsbüttel installiert. Hierfür wurde dort ein neues Sperrgebiet eingerichtet. Es muss ein Abstand von gut 250 Metern von der Pier des Elbehafens eingehalten werden. Nach unserem Wissen werden wegen des Manövrierungsraums der



Sperrgebiet Elbehafen Brunsbüttel



Sperrgebiet Bützfleth (Kartenausschnitte mit freundlicher Genehmigung des NV-Verlags)

Gastanker keine Sperrgebietstonnen ausgelegt. Mit Überwachung muss allerdings gerechnet werden. Daher ist erhöhte Aufmerksamkeit geboten, zumal dieses Gebiet von Sportbooten gerne befahren wird.

In Bützfleth haben die Arbeiten für den Bau eines LNG-Terminals begonnen. Für die Bauarbeiten wurde ein Sperrgebiet zwischen den Tonnen 101 und 103 und dem Ufer eingerichtet, das ebenfalls nicht befahren werden darf. Auch hier gibt es keine Sperrgebietstonnen.

Achtung auf der Schwinge!

AUSSERGEWÖHNLICHE SCHIFFFAHRTSBEHINDERUNG

GAN■ In der Bekanntmachung für Seefahrer (T)45/23 des WSA Elbe-Nordsee vom 20.2.2023 wird darauf hingewiesen, dass bis 31.10.2023 außergewöhnlich große Fahrzeuge als Schubverbände auf der Schwinge zwischen der Mündung und dem Sperrwerk im Einsatz sind. Es sind täglich etwa 10 Fahrten mit beladenen Barges und 10 Fahrten mit unbeladenen Barges geplant. Die Schubverbände fahren einlaufend von der Mündung zum alten Saline-Anleger am rechten Ufer bei Strom-km 4,0 unterhalb vom Sperrwerk. Nach dem Löschen der Ladung (Dauer etwa zwei Stunden) fahren die Schubverbände auslaufend zurück zur Baustelle nach Bützfleth. Die Schlepper sind mit AIS ausgerüstet und auf UKW-Kanal 68 erreichbar. Auf der Schwinge werden verstärkt Schallsignale von den Schleppern abgegeben, um die übrigen Verkehrsteilnehmer zu informieren.

VERBESSERUNGEN IM SPORT-BOOTHAFEN BORSFLETH

GAN■ Der Sportschipperverein Borsfleth teilte am 5.Februar 2023 mit:

„Liebe SportSchippernde, seit dem Peilen am 21.11.2022 wird laufend gespült und das mit Erfolg! Wir haben auf dem „Schwan von Borsfleth“, unserem Spülgerät im Eigenbau, jetzt eine hydraulische Winde zum Heben und Senken des Spülbalkens installiert und durch die Stegbeleuchtung sind Fahrten bei Dunkelheit noch sicherer geworden.

Das neue Schubschiff, die „Seegurke“, sorgt mit ihrem Schottelantrieb für eine großartige Manövrierfähigkeit, obwohl der Schubverbund damit eine Länge von knapp 20m erreicht hat! Gespült wird von unserem motiviertem Spülteam immer zu zweit und das trocken und warm im Fahrstand der „Seegurke“.

In der jetzt vor uns liegenden Saison 2023 wird es auf unserer Webseite www.ssv-borsfleth.de ein wöchentliches Update der Wassertiefe geben, damit sich alle Mitglieder und Gäste an



Der Sportboothafen Borsfleth nach erfolgreichem Spülen am 28.01.2023, ca. 1/2 h vor Niedrigwasser (Foto SSV Borsfleth)

dieser Stelle im Voraus informieren können.“

Das ist eine sehr schöne Nachricht vom beliebten Sportboothafen an der Störmündung. Wir gratulieren dem SSV Borsfleth zu seiner erfolgreichen Arbeit! Die wöchentliche Peilung der Kartentiefe und ihre Veröffentlichung auf der Homepage des Vereins wird unseren Fahrtensegler eine große Hilfe sein.

Untergang des Segelboots „Silja“

TOD EINES CREWMITGLIEDS

GAN■ Am 8. Dezember 2022 erschien der Untersuchungsbericht 276/21 der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) mit den Ergebnissen eines schrecklichen Unfalls im Seegat Accumer Ee im August 2021 (<https://www.bsu-bund.de/>). Dieser Bericht umfasst 139 Seiten und sechs Anlagen, ist also außergewöhnlich lang. Jeder, der Seegaten befahren will – es gibt sie oder Ähnliches nicht nur zwischen den Ostfriesischen Inseln – sollte ihn lesen, und auch jedem anderen Segler wird wieder einmal bewusst, dass der schöne Sport Segeln nicht unerhebliche Gefahren mit sich bringen kann. An dieser Stelle soll nur eine kurze Zusammenfassung der Ereignisse und der Empfehlungen gegeben werden. Die vollständige Lektüre oder mindestens ein „Diagonallesen“ des Berichts ist nicht zu ersetzen.

Der sieben Meter lange Kielschwerter „Silja“ kenterte mit drei Anfang 20 Jahre alten Studenten an Bord auf der Fahrt von Juist nach Langeoog im seeseitigen Eingang zum Seegat Accumer Ee (zwischen Langeoog und Baltrum). Ein Mitsegler ertrank, der Skipper und eine Mitseglerin vertrieben nach dem Untergang ihres Bootes und wurden nach aufwendiger, langer

Suche mit Rettungsbooten und Hubschraubern unterkühlt geborgen. Von „Silja“ wurden später nur noch Trümmer gefunden.

Es herrschten auflandiger, böiger Wind von ca. sechs Bft und Ebbstrom. Die BSU nennt eine Wellenhöhe von bis zu 2,5 Metern Höhe mit großer Auftretenswahrscheinlichkeit von Grundseen und möglicherweise von Brandungswellen.

Nach Auffassung der BSU hatten weder die Fahrmanöver noch die Bootsgröße einen maßgeblichen Einfluss auf die Kenterung. Dem muss man sich nach Lesen des Berichts anschließen. Also lagen andere Ursachen für das Unglück vor, und da das Boot bis zum Zeitpunkt des Kenterns beherrschbar blieb (der Niedergang war durch ein Steckschott gesichert, überkommendes Wasser floss durch die Cockpitabläufe ab, Rigg, Segel und Ruder waren funktionsfähig), müssen sie bei der Bootsführung zu suchen sein, bevor etwa höhere Gewalt herangezogen wird. In dieser Hinsicht sind zu bemerken:

- Der Bootsführer besaß die Sportbootführerschein Binnensee und hatte mehrjährige, die Mitseglerin sehr geringe, der Mitsegler keine Segelerfahrung.
- Nur der Bootsführer verfügte über ausreichendes Ölzeug.
- Wegen des Baujahres 1971 lagen keine CE-Kennzeichnung des Bootes und keine Einstufung nach Personenzahl und Seegebiet vor. Mit dem ballastierten Schwert galt das Boot als selbstaufrichtend. Dem Bootsführer war nicht klar, dass das aufrichtende Moment ab einem bestimmten Krängungswinkel über 90° zu Null oder negativ werden kann. Das Boot hatte drei Schlafplätze und eine selbstlenzende Plicht und galt somit als „großes Sportboot“ nach See-Sportbootverordnung.

- Es waren Sportbootkarten in Papierform und elektronisch als App auf dem Handy gespeichert vorhanden. Als Magnetkompass diente ein Handkompass.
 - Informationen aus nautischen Veröffentlichungen (Seehandbuch/Revierführern) und Seekarten mit Warnungen vor dem Befahren von Seegaten bei bestimmten Bedingungen wurden nicht genutzt, beziehungsweise übersehen.
 - Es wurden relativ neue automatische Rettungswesten mit Schrittgurt benutzt. Übungen wurden mit ihnen nicht durchgeführt. Sie bliesen sich nach der Kenterung selbsttätig auf, allerdings gab es Probleme mit dem Verursachen der Auftriebskörper.
 - Der Bootsführer hatte die Route so geplant, dass die Abreise aus dem Juister Hafen 2½ Stunden nach Hochwasser losgehen und durch das Juister (Memmert-)Wattfahrwasser zum Dovetief vor Norderney führen sollte, um die Accumer Ee über die freie See und durch dieses Gat den Hafen von Langeoog zu erreichen. Das ist eine Distanz von ca. 24 sm. Es ist unklar, warum das geschützte Wattfahrwasser nicht durchgehend auch hinter Norderney und Baltrum gewählt wurde.
 - Der Bootsführer hatte vor Fahrtbeginn eine Boots- und Notfalleinweisung der Mannschaft vorgenommen. Er wies seine Mitsegler an, die Rufnummern der Seenotleitstelle Bremen und die Notrufnummer 112 in ihren Smartphones zu speichern. Er ließ seine Mitsegler zur Übung die GPS-Position mit ihren eigenen Smartphones ermitteln. Sein eigenes Handy hatte er in einer wasserdichten Klarsichthülle verpackt.
- Bei Erreichen der Accumer Ee stand Ebbstrom gegen Wind, und der Seegang wurde höher und steiler. Das Boot wurde vermutlich durch Seegangskräfte umgeworfen, wobei der Mast brach. Danach trieb das Boot eine Weile kieloben. Die vom Boot getrennten Segler konnten es schwimmend erreichen und sich festhalten. Den ersten verließen schon bald die Kräfte, und er trieb ab. Der Bootsführer versuchte die Notrufnummern zu wählen, bekam aber keinen Kontakt. Das war um 18:27 Uhr. Etwas später sank das Boot.
- Es ist bewundernswert, wie es der Leitstelle gelang, aus der gestörten Notmeldung den ungefähren Ort des Notrufs abzuschätzen, und mit welchem Einsatz an Fahrzeugen und Hubschraubern die Suche betrieben wurde. Um 18:47 Uhr eröffnete das Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC) Bremen den Rettungseinsatz. Die



**Seemann
& Söhne**

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

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

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

Sonne ging um 20:30 Uhr unter. Die Wellenhöhen betrugen 2,5 – 4 m und die Wassertemperatur 18 °C. Es kamen 3 Seenotrettungsboote (SRB), 2 Seenotrettungskreuzer (SRK), 2 Hubschrauber, 1 Notfallschlepper, 1 Mehrzweckschiff und 1 Boot der Wasserschutzpolizei zum Einsatz.

Um 20:45 Uhr sichtete SRK „Eugen“ eine leblose Person im Wasser. Ein SRB machte drei Anläufe, um den Leblosen zu bergen, was bei dem Seegang nicht gelang. Um 21:06 Uhr meldete „Eugen“ dem MRCC, dass die Person aus der Rettungsweste gerutscht und untergegangen sei.

Um 21:22 Uhr sichtete die Besatzung des SAR-Hubschraubers ein unbekanntes Blinklicht. Beim Anflug konnte das Licht einer der vermissen Personen zugeordnet werden. Die Person konnte um 21:25 Uhr mit einem Rettungskorb aufgewünscht werden. Bei der Person handelte es sich um die Seglerin. Ihr gesundheitlicher Zustand wurde als stabil und leicht unterkühlt bewertet. Die gerettete Seglerin informierte die Hubschrauberbesatzung über die in Rufweite von ihr befindlich gewesene dritte, bisher noch nicht gesichtete Person. Um 22:00 Uhr entdeckte die Besatzung des SAR-Hubschraubers die dritte Person, die um 22:05 Uhr ebenfalls mit einem Rettungskorb aufgenommen werden konnte. Bei der geretteten Person handelte es sich um den Bootsführer. Dieser zeigte erste Erschöpfungsanzeichen und war unterkühlt. Die gemessene Körperkerntemperatur betrug – wie bei der Seglerin – 35 °C.

Der Einsatz der Rettungskräfte erfordert höchste Anerkennung. Über Kenntnisstand, Erfahrung, Befähigung und Verhalten der verunglückten Segler soll hier nicht geurteilt werden. Das steht uns aus der Ferne nicht zu. Aber ein paar sonstige Anmerkungen sind doch zu machen:

- Nach dem Kentern des Bootes befanden sich die überlebenden Personen ca. dreieinhalb Stunden im Wasser, bis sie bei Dunkelheit geborgen werden konnten.
- Schon vor dem Kentern kam wahrscheinlich mehrfach Spritzwasser über. Den beiden Mitseglern fehlte geeignetes Ölzeug. Bei Nässe kühlt man schnell aus und wird schneller sekrank, der Widerstandswille lässt nach.
- Das Blinklicht an der Rettungsweste der Seglerin hatte ihr Auffinden bei der herrschenden Dunkelheit ermöglicht.
- Es kann infrage gestellt werden, ob der Sportbootführerschein-See (SBF-See), der formal für das beschriebene Seegebiet ausreicht, eine hinreichende Befähigung für dieses schwierige Revier ist. Es sollte überdacht werden, ob die 3-Seemeilenzone als Grenze für den SBF-See auch dann ausreicht, wenn sie in die offene See übergeht.
- Der SBF-See ist der unterste aller amtlichen Sportbootführerscheine und wird von entsprechend vielen meist jüngeren Menschen erworben, die noch wenig oder gar keine Erfahrung mit den Gefahren der See haben, noch nicht einmal mit Tidengewässern. Die BSU weist zu Recht darauf hin, dass die Prüfungsanforderungen überdacht werden müssen.
- Das Smartphone ist ein allgegenwärtiges Kommunikationsmittel, das von Sport- und Berufsschiffahrt in Küstennähe viel benutzt wird. Sein Gebrauch an Bord, besonders in Notfällen, gehört in eine zeitgemäße Ausbildung.
- Unterricht, Übungen und Prüfung im Fach Navigation für den SBF-See finden mit der Übungsseekarte 49 (Mündungen von Jade, Weser und Elbe) statt. Das ist das schwie-

rigste, noch dazu völlig ungeschützte Küstengebiet Deutschlands mit starken Gezeitenströmen, viel Berufsschiffahrt, mit häufigen Fahrwasserveränderungen und dazu mit mehreren Verkehrstrennungsgebieten, die außerhalb der 12-Seemeilenzone und damit weit außerhalb des Geltungsbereichs des SBF-See (3 sm) liegen. Es ist ein Gewässer, in das sich Sportbootfahrer mit Anfangserfahrung nicht wagen sollten. Ein möglicherweise frisch erworbener SBF-See wiegt sie aber in scheinbarer Sicherheit. Diese Karte ist für den Sportküstenschifferschein in Ordnung, für den Sportbootführerschein-See aber ungeeignet.

Wieder einmal hat ein Sportbootunglück Anlass gegeben, sich selber zu überprüfen, ob die eigene Erfahrung ausreicht, ob Boot und Ausrüstung den Anforderungen entsprechen, ob die Sicherheitsausrüstung einen aktuellen Prüfzustand hat, ob die Mannschaft auf alle denkbaren Fälle eingewiesen und eingeübt ist. Leider musste ein junger Mensch sterben.



Begrüßung



Vortrag "TURNING POINT Stiftung"

DIES UND DAS

Inklusives Segeln in den Vereinen des Deutschen Segler-Verbandes!

EIN INTERESSANTER „TAG DER INKLUSION“ AUF DER „BOOT“ IN DÜSSELDORF!

Von Felix Schnor ■ Am 28. Januar um 5:00 Uhr früh machten sich meine Mannschaft und ich auf den Weg zur Messe „Boot“ nach Düsseldorf. Alanna, Peter und ich waren von Elke Paatz, der fest angestellten Inklusionsbeauftragten des



Workshop „Einführung inklusives Segeln in den Verein“



Podiumsdiskussion (Fotos © DSV/Christian Bieck)

Deutschen Segler-Verbandes (DSV), zum „Tag der Inklusion“ auf der Messe eingeladen!

In Düsseldorf angekommen, begrüßte uns die DSV-Präsidentin, Mona Küppers, und eröffnete den „Tag der Inklusion“ auf der „Boot“-Messe. Es gab dann sechs Workshops, einen Vortrag und Podiumsdiskussionen zum Thema inklusives Segeln in Vereinen, z.B. zur Barrierefreiheit im Verein, zur Unterstützung bei Transfers, zum inklusiven Regattasegeln, zu Booten mit Anpassungsmöglichkeiten, zum Sportsegeln bei den Special Olympics, und zur finanziellen Unterstützung durch die „TURNING POINT Stiftung“. Drei davon konnten wir uns aussuchen und daran teilnehmen. Viele der Punkte, die in diesen Workshops vermittelt wurden, setzen die SVAOe und ihre Partnervereine schon hervorragend um, doch dazulernen konnten wir auch, z.B. hinsichtlich Finanzhilfen und Assistenzansprüchen, und wie viel Hilfe ich von wem erwarten kann.

Allen, die, in welcher Form auch immer, eine helfende Hand zu dieser Reise gereicht haben, herzlichen Dank dafür! Das ist es, was das Segeln in der SVAOe so inklusiv macht.

Herzliche Grüße! Meine Crew von der SIV 14 „KADDIE“

BOOTSTAUF „INFINITY“

am 20.11.2022 (In Erinnerung an Volker Burrlein)

Von Rainer Burrlein ■ Die Corona-Pandemie hatte seit 2020 große Spuren bei meinem Vater Volker Burrlein hinterlassen. Ohne Impfung traute er sich als gefährdete Person kaum aus dem Haus. Auch der Lockdown hat dazu beigetragen, dass der Bewegungskreis kleiner wurde. Die Häfen waren geschlossen und er konnte im Frühling nicht zu seiner geliebten „Galatea“. Dann fiel auch noch seine Physiotherapie aus und seine Kondition ließ täglich nach. Die Pandemie wollte auch 2021 nicht enden.

Da hatte ich die Idee, meinem Vater ein kaputtes kleines Motorboot vom Nachbarn zu kaufen und ihm als Physiotherapie zu überlassen. Das Boot stellte ich ihm in unseren Garten. Kurze Wege und seine geliebte Werkstatt waren ja auf unserem Grundstück. So etwas musste man meinem Vater nicht zweimal sagen. Er machte sich sofort ans neue Werk.

Die Restauration. Mein Vater machte sich sofort einen Plan für die Restaurierung. Er hatte nun ein neues Ziel; er hatte seine Motivation zurück. Zwar fiel ihm der Anfang schwer, seine Kraft war schnell verbraucht, und natürlich ging ihm die Arbeit nicht so von der Hand wie früher. Aber von Tag zu Tag lief es besser. Er musste alle Muskeln aktivieren, um das neue Werk anzugehen; besonders seine Fingerfertigkeit wurde besser. Und siehe da, er konnte alles noch wie früher. Mit seiner unendlichen Geduld arbeitete er wieder auf einen Millimeter genau. Als Ingenieur war das so seine Art. Unermüdlich hat er das Schiff geschliffen, laminiert, eine Mahagonileiste montiert und so manches Wunder am Boot vollbracht. Auch die Lackarbeiten waren

perfekt, besser hätte es kein Malermeister machen können. Es hat Freude gemacht, meinem Vater zuzuschauen. Ich habe mitgeholfen, wenn ich Zeit hatte.

Selbst an seinem letzten Geburtstag, dem 85. am 20.11.2021, hat er noch an Sprayhood und Vollpersenning gearbeitet, außerdem mit einigen SVAOe- und anderen Freunden Zeit verbracht. Am 23.11.2021 ist er friedlich eingeschlafen und für immer als Kapitän von Bord gegangen.

Seine Nähmaschine stand noch auf dem Küchentisch, bereit für die nächste Naht; der

Rumpf war zu 99% fertig und das Persenning zu 70%. Jiri Andress (YCM) und ich haben dann zusammen das Boot fertig restauriert, sodass „Infinity“ getauft werden konnte. Ich bin stolz darauf, einen so tollen Vater gehabt zu haben, der sein Leben seiner Familie, der SVAOe und seinen Schiffen gewidmet hat.

Die Taufe. Leider hatte die Corona-Pandemie verhindert, dass die Freunde meines Vaters zu seiner Beerdigung kommen konnten, daher gab es den Wunsch nach einem Gedenktag für ihn. Dies habe ich zum Anlass genommen, den Tauf-



Volker Burrlein mit der fast fertigen „Infinity“



„Infinity“ fertig für Taufe



Die Taufe



Freunde von Volker Burrlein bei der Bootstaufe
(Fotos Rainer Burrlein)

termin von „Infinity“ auf seinen nächsten Geburtstag am 20.11.2022 zu legen. So sind viele Segelfreunde von meinem Vater Volker und von mir gerne zu diesem besonderen Tag gekommen. Vor der Schiffstaufe sind wir zu Ehren meines Vaters alle zusammen zum Friedhof gefahren und haben Blumen auf sein Grab gelegt.

Danach haben wir bei uns im Garten sein letztes Lebenswerk getauft. Es war eine etwas andere Bootstaufe: Sie fand im Winter, an Land und unter besonderen Vorzeichen statt. Die Sonne war rausgekommen, es war relativ mild und es gab keinen Regen an diesem Ehrentag. Die Gäste staunten, wie präzise und leidenschaftlich Volker sein letztes Werk vollbracht hatte. Das Boot sah aus, als hätte man es gerade neu von einer Werft abgeholt. Bei Grillwurst und Glühwein haben wir die Bootstaufe von „Infinity“ vollzogen, natürlich unter dem Stander der SVAOe.

So konnte der Lebenskreis geschlossen werden und es gab einen letzten Abschied von Volker Burrlein für viele Freunde. Was bleibt ist die Erinnerung und sein letztes Restaurationsprojekt, welches ich in Ehren halten werde. Möge „Infinity“ immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel haben.

WER MALT GERNE?

GAN■ Seit Jahrzehnten schmücken Bilder, Grafiken oder Skizzen, die fast ausschließlich von SVAOe-Mitgliedern gemalt oder gezeichnet wurden, die Titelseiten unserer Nachrichten. Sie geben unserem Nachrichtenblatt im Vergleich zu denen anderer Vereine ein einzigartiges Erscheinungsbild. Es wird eben nicht nur die laufende Nummer der jeweils aktuellen Ausgabe auf die vordere Umschlagseite gedruckt und sonst bleibt

die Ansicht immer gleich, sondern jede neue Ausgabe ist schon auf den ersten Blick unverwechselbar. „Aha“, sagt man sich, „wieder ist ein neues Nachrichtenblatt von der SVAOe gekommen. Schnell mal einen ersten Blick hineintun!“ Natürlich könnte derselbe Effekt auch mit einem Foto erzielt werden. Aber, seien Sie ehrlich, möchten Sie das wirklich? Fotos überschwemmen uns täglich in ungeheurer Anzahl, seit sie mit dem Mobiltelefon zu jeder möglichen und unmöglichen Gelegenheit aus dem Handgelenk gemacht und dann auch noch per WhatsApp unendlich multipliziert werden. Fotos statt Wörter sind eine Waffe, derer man sich nicht erwehren kann. Sie entfalten eine schwer zu ertragende Beliebigkeit und können zur Zumutung werden. Wollen wir die Frontseite unseres mit Mühe und Sorgfalt gemachten Nachrichtenblatts künftig mit einem Foto ausstatten? Die Frage stellt sich, da der Redaktion die „handgemachten“ Bilder ausgehen. Aber was so viele Jahre lang möglich war, dass solche von Mitgliedern angefertigten Bilder der Redaktion zur Verfügung gestellt wurden, sollte doch auch weiterhin möglich sein. Wir wissen, es gibt sie, die Frauen und Männer in der SVAOe, die gerne malen oder zeichnen oder mit anderen künstlerischen Techniken, selbst mit Fotoverfremdungen oder gar mit Hilfe künstlicher Intelligenz ihre Eindrücke vom Segeln, von der See, von den Häfen oder Küsten darstellen. Haben Sie keine Scheu, fotografieren und schicken Sie uns einige Ihrer Werke im JPG-Format an redaktion@svaoe.de! Helfen Sie uns, dass die SVAOe Nachrichten ihr unverwechselbares Äußeres behalten!

Übrigens wollen wir Fotos nicht grundsätzlich verdammen, sondern nur deren unerträgliche Flut. Als Illustration zu den Beiträgen in diesen Nachrichten sind sie unerlässlich und haben ih-

ren Wert. Darüber hinaus ist die Seite 1 jeder Ausgabe ein Platz, der wie geschaffen ist für ein stimmungsvolles Foto, das irgendwie mit unserer seglerischen Umgebung zu tun hat, ohne einen Bezug zu einem aktuellen Ereignis zu haben. Wenn Ihnen also Fotos dieser Art gelungen sind, dann freuen wir uns darüber ebenso wie über die „handgemalten“ Bilder für die Umschlagseite. Unterstützen Sie die Arbeit Ihrer Redaktion! Alle Leser der SVAOe Nachrichten werden sich darüber freuen.

ZU UNSEREM TITELBILD

GAN■ Wir haben reine, unbelebte Ur-Natur im Blickfeld. Nichts Menschgemachtes ist zu sehen, kein Haus, kein Leuchtturm, keine Hafenmole, kein Schiff, nicht einmal ein Seevogel. Nur leichtbewegtes Wasser, aus dem sich bergige Küstenkonturen erheben, die in unterschiedlich gestuften Blautönen erscheinen. Auch der Himmel ist strukturlos schwach graublau. Man fragt sich, ob es diese Landschaft wirklich gibt. Das beherrschende Blau scheint unnatürlich; aber dann sagt man sich, dass eine Absicht dahinter steckt, denn der Anblick lässt einen nicht los. „Wo habe ich diese Küstenlinie schon gesehen?“, fragt man sich unweigerlich. Die erste Vermutung geht nach Norwegen, aber eine nähere Lokalisierung ist unmöglich, zu lang ist die Küste, und zu ähnlich sind sich manche Abschnitte.

Wenn wir die Künstlerin fragen, löst sich das Rätsel. Es ist Susanne Nürnberg, von der wir schon einige Titelbilder gebracht haben. Zu diesem schreibt sie: „Diese Landschaft gibt es so nicht! Es sind zwei Landschaften

an den Antipoden, die wir erleben durften. Die eine beim Segeln im Hardangerfjord, die andere bei einer Reise durch Neuseeland in den Marlborough Hills auf der Südinself. Beide Regionen haben trotz der weiten Entfernung eine ähnliche Entstehungsgeschichte. So habe ich sie in einer kleinen Farbradiierung zusammen kombiniert.“

Wer weit reist, hat viel gesehen, aber das alleine macht es nicht. Es ist die Fantasie der Künstlerin/des Künstlers, die etwas Neues gestaltet und uns zu Freude und Beschäftigung Anlass gibt.

Die Nürnbergs sind im vergangenen Sommer nach Norwegen bis zum Nordkap gesegelt.

DAS BÜCHERSCHAPP

Von Michael Albrecht■ Durch Zufall war mir im Sommer in einem Hafen ein Buch in die Hände gefallen, bei dem schon der Titel einiges an Segelunterhaltung versprach: „Blueship, Zwei Männer und viel Meer“ von Hubertus Sprungala und Richard Radtke. Es ist der Bericht einer Weltumsegelung durch zwei 29 und 30 Jahre alte Junggesellen, die kein Risiko scheuen. Sie sind Unternehmensberater, der eine, und Investmentbanker, der andere, – sicherlich nicht ganz arm und eigentlich in festen Händen. Als sie 1995 durch Zufall recht günstig ihr Traumschiff, einen Hochsee-Katamaran Privilege 14,7 m von Jeantot-Marine kaufen können, gibt es für sie kein Halten mehr, den langgeplanten Traum einer Weltumsegelung sofort zu verwirklichen.

Da sie nur geringe Segelerfahrung und -praxis haben, wollen sie der Sicherheit halber mit der



Atlantic Rally for Cruisers (ARC) über den Atlantik in die Karibik segeln (die ARC ist ein alljährlich stattfindender freundschaftlicher Wettbewerb für Fahrtensegler, die den Atlantik in sicherer Gemeinschaft über-

queren wollen). Diese Planung bedingt aber, dass nur wenige Wochen für Ausrüstung, Planung und Reparaturen zur Verfügung stehen, sodass die Abfahrt von Warnemünde aus übereilt am Donnerstag den 12.10. erfolgt – denn Freitag der 13. wäre doch zu unheilverheißend. Das Unheil lässt sich dadurch aber nicht abweisen, weil die Zweier-Crew, verstärkt durch einen jüngeren Bruder und einen Freund mit SHS-Schein, die Fehmarnsund-Brücke nachts im Nebel unterqueren will, allerdings nicht in der Fahrrinne, sondern seitlich davon, was die Masthöhe leider nicht zulässt. Um das Selbstbewusstsein der Crew noch weiter zu beschädigen, folgt im Fehmarnbelt eine Fastkollision mit einem Berufsschiff aufgrund eines Motorproblems und schlechter Radarinterpretation. Doch die beiden Skipper berappeln sich – und schaffen es auch ohne SHS-Unterstützung Les Sables d’Olonne anzulaufen. Hier wird entdeckt, dass alle 21 Seeventile der Yacht durch galvanische Korrosion schwer geschädigt sind und ausgetauscht werden müssen. Gesagt getan, eine Motor- und GFK-Reparatur später ist wieder Hully-Gully angesagt: Hubert S. möchte gern einen der mitgenommenen Paraglider mit Motor ausprobieren, zur Belohnung für die harte Arbeit – vergisst jedoch, dass man zum Starten mitlaufen muss, um die nötige Geschwindigkeit

zum Abheben zu erzeugen! Das Unglück lauert eben immer und überall!

Für einen so sicherheitsbewussten und vorsichtigen Segler wie euren Rezensenten ist solche Unbekümmertheit starker Tobak: Schließlich hat er in ca. 25 Schweden-Touren nur einmal einen größeren Stein dort beschädigt, was sein einziger Segelunfall war. Es ist aber auch für mich faszinierend, dass die beiden Protagonisten alle gefährlichen Situationen ihrer Weltumseglung relativ unbeschadet überstehen.

Auf dem Atlantik lassen sich Crewmitglieder, statt zu duschen, abwechselnd am Tampen hinter dem Kat herziehen, was zweimal schiefgeht: Die schwimmenden Crewmitglieder werden allerdings schnell wieder aufgefischt. In Georgetown, Guyana, rettet sie nur die Freundschaft mit einem einheimischen Kraftprotz davor, ausgeraubt oder gar umgebracht zu werden. Die nächtliche Einfahrt nach Punta del Este (Uruguay) bei Sturm um Mitternacht erfordert zweimal den vollen Einsatz eines Schutzengels. Der Fahrplan bringt es leider mit sich, dass sie Patagonien, Kap Hoorn und die Magellan-Straße im Winter passieren müssen, was mehrfach um ein Haar schiefgeht. Auch dass die Osterinsel nur eine völlig ungeschützte Reede hat, hindert unsere Helden nicht an einem Besuch. Das zweite der großen Kaps, das der Guten Hoffnung, müssen sie im zweiten Winter runden. Als sie nach einer mehr als stürmischen Überfahrt in Durban, Südafrika, landen, ist kein einziges Segel mehr heil! Nach einem langen Aufenthalt in Kapstadt ist die letzte Etappe zu den Kanaren relativ angenehm. Richi fängt sogar seinen Traumfisch: einen Blue Marlin. Aber dann ist es wieder Dezember, im Ostatlantik bis in die Nordsee toben Stürme, ihre Kiellinie haben die beiden Segler bereits südlich der Kanaren gequert, die Weltumseglung

einschließlich Kap Hoorn ist also gelungen, so lassen sie die Reise bereits in Las Palmas enden.

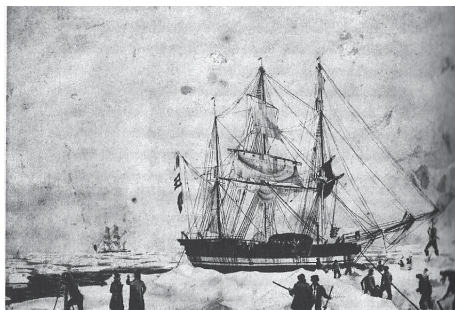
Hubertus Sprungala und Richard Radtke, Blueship, Zwei Männer und viel Meer. Delius-Klasing Verlag, 2017, ISBN 978-3-667-11077-0

„Erebus“

EIN SCHIFF, ZWEI FAHRTEN UND DAS WELTWEIT GRÖSSTE RÄTSEL AUF SEE

Sux. ■ „Auf dem Monitor ist eine dunkle Silhouette zu sehen: ein fremdartig wirkender Gegenstand, der nur gut zehn Meter unter ihm auf dem Meeresboden liegt...“ so beginnt die Geschichte von der Wiederentdeckung eines Schiffes, nach dem man fast 170 Jahre lang gesucht hatte. Es ist das eine von zwei Schiffen, mit denen 1845 eine englische Expedition unter Führung von John Franklin in die kanadische Arktis aufbrach, um die Northwest-Passage zu durchqueren und damit der Schifffahrt endlich eine „Abkürzung“ nach Ostasien zu ermöglichen. Das Schicksal der Franklin-Expedition – lange vollkommen rätselhaft – ist inzwischen bekannt und in zahlreichen Büchern (unter anderem romanhaft in „Die Entdeckung der Langsamkeit“ von Sten Nadolny) sowie in TV-Dokumentationen erzählt worden. Der englische Schauspieler, Autor und Dokumentarfilmer Michael Palin hat sich das Thema erneut vorgenommen und dabei eines der beiden Expeditionsschiffe in den Mittelpunkt gestellt: SMS „Erebus“.

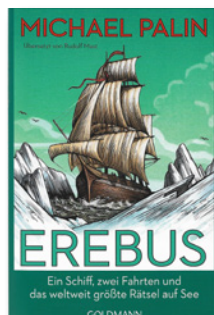
Die Karriere der „Erebus“ beginnt als Kriegsschiff, als eine 372 Tonnen verdrängende sogenannte Bombarde, sie läuft 1826 vom Stapel.



„Erebus“ Weihnachten 1841 im Eis
(Foto aus dem besprochenen Band)

„Sonderlich groß war dieses Schiff nicht, mit knapp 32 Metern Länge war sie nicht einmal halb so lang wie ein durchschnittliches Kriegsschiff. Im Vergleich mit der 2141 Tonnen verdrängenden Victory war die Erebus sogar ein kleiner Fisch. Aber robust sollte sie werden. Eher ein Arbeitsschiff denn eine ranke und elegante Yacht. Deck und Rumpf sollten stabil genug geraten, um dem Rückstoß von zwei großen Mörsern standhalten zu können...“ Außerdem sind zehn Kanonen an Bord.

„Erebus“ ist zunächst ein reines Segelschiff, ein Dreimaster. Erstmal wartet sie auf Beschäftigung, dümpelt anderthalb Jahre auf Reede herum, dann wird sie ins Mittelmeer geschickt, wo sie zwei Jahre mit Patrouillenfahrten verbringt. Danach liegt sie für neun Jahre beschäftigungslos auf dem Medway. Ihre große Karriere als Forschungsschiff führt sie – nach entsprechenden Umbauten – ab 1839 in die Antarktis und 1845 dann, zusammen mit der „Terror“ auf die Reise, die so tragisch für Schiffe und Mannschaften enden sollte.



„Erebus“ ist ein rund 450 Seiten langes Lese-Erlebnis, ein Lese-Abenteuer. Das Buch kostet gebunden 24 Euro, als Taschenbuch 14 Euro.

Michael Palin, Erebus – Ein Schiff, zwei Fahrten und das weltweit größte Rätsel auf See. Mare-Verlag, 2019. ISBN 978-3866486041

Es hat schon scheußliche Verbrennungen gegeben, wenn ein heißer Topf vom Herd flog und sich über die Beine ergoss. Deshalb sollte man es sich zur Regel machen, nur im Ölzeug, zumindest unten herum, am Herd zu arbeiten.“

Wir wünschen Boris Herrmann und seiner „Malizia“-Crew für das weitere Rennen viel Erfolg! Bleibt cool!

ZU GUTER LETZT

KOCHEN MIT ÖLZEUG!

Sux. ■ Deutschlands „Segelheld“ (BILD-Zeitung) Boris Herrmann hat sich auf der ersten Etappe des Ocean Race eine böse Verbrühung am Fuß eingehandelt, als ihm ein Topf mit heißem Wasser aus der Hand fiel. Die nächste Etappe musste er von Land aus verfolgen.

Shit happens – aber der Unfall wäre möglicherweise nicht passiert, wenn Boris Herrmann sich an eine bewährte Regel gehalten hätte: Im Seegang beim Kochen immer mit Ölzeug, wozu auch Stiefel gehören. Oder wenn er das Buch „Sturm – was tun“ gelesen hätte. Dort nämlich schreibt der (kürzlich verstorbene) Autor, Dietrich von Haften: „Der Herd ist bei Sturm gefährlich.“

Nicht vergessen!

ELBE-AUFTAKT-REGATTA DER SVAOE

am 22. und 23. April 2022

für reviergeeignete Boote auf der Elbe
zwischen Wittenbergen und Stadersand

Start und Ziel:

Westmole am Hamburger Yachthafen
(auch für Zuschauer geeignet!)

Start jeweils 11:30 Uhr

Preisverleihung am Sonntag nach den
Wettfahrten am Grillplatz West

Ausschreibung und online-Meldung
siehe www.svaeo.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@svaeo.de Internet: www.svaeo.de

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

Bankverbindung: Hamburger Sparkasse, IBAN DE60200505501265103992 / BIC HASPDEHHXXX

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

E-Mail: redaktion@svaeo.de. 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@svaeo.de
Die Bezugsgebühr ist im Mitgliedspreis enthalten. Die Clubnachrichten erscheinen sechs Mal im Jahr.
Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier.



Ihr Partner für Yachtelektronik Navigationsequipment & Boots-ausrüstung

✓ **Beratung**

✓ **Installation**

✓ **Verkauf**

✓ **Abnahme**



**Ihr
Ansprechpartner**

Marcel Moise
mmoise@nvcg.eu
Tel.: 04351 469 87 60

Lizenzierte Service-Partner für

Raymarine **GARMIN** **B&G** **SIMRAD**

Mobile Beratung vor Ort und in unserem Ladengeschäft:

HanseNautic
Carlschöhe 75
24340 Eckernförde

Öffnungszeiten:
Mo - Fr
09:00 - 17:00 Uhr

Tel.: 04351 469 87 60
Mail: info@hansenautic.de

