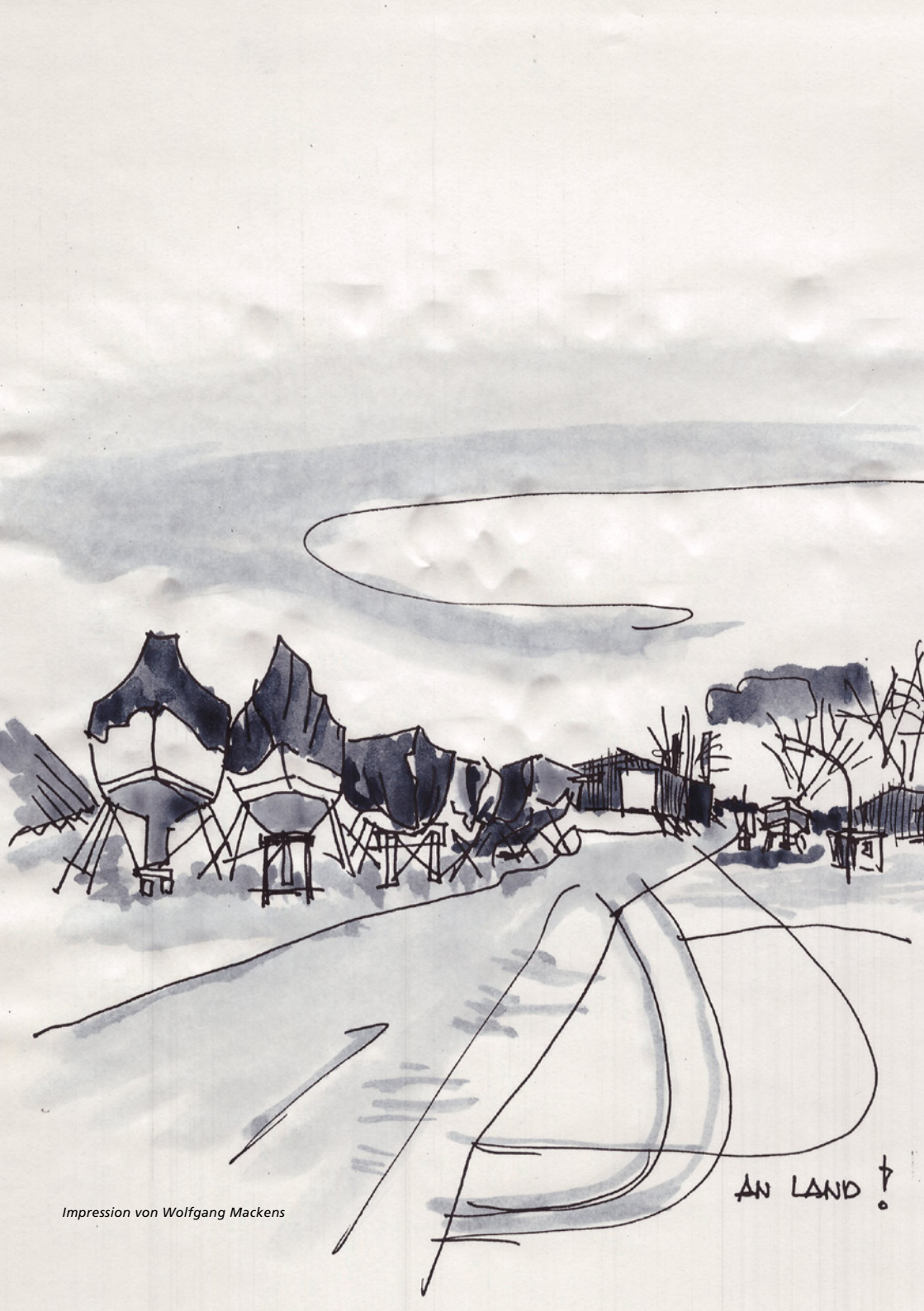




SVAOe NACHRICHTEN

6–2023 NOVEMBER / DEZEMBER



Impression von Wolfgang Mackens

AN LAND !

NACHRICHTEN
SEGEL-VEREIN ALTONA-OEVELGÖNNE E.V.

101. Jahrgang

November / Dezember 2023

Nr. 6

EIN BILD AUS DER VERGANGENHEIT?



Wir denken an unsere Kindheit, wenn wir Bilder von Schnee und Eis sehen. Scheint ewig her zu sein. Ob wir die vereiste Elbe wie auf diesem Bild noch einmal erleben werden? Und doch liegt es erst vier Jahre zurück, als Heidi Ehlers-Behnke am 17. Dezember 2019 auf den Auslöser drückte und dieses Foto schoss. Manchmal geht die Zeit langsamer, als wir meinen. Oder anders herum: Manchmal leben wir schneller, als die Zeit vergeht.

IN DIESER AUSGABE

3 Editorial

Thema und Meinung

- 4 Die Pagensand-Regatta des SCOe am 16.09.2023
Herbstlicher Höhepunkt


Vereinsleben

- 6 Neuaufnahmen
- 6 Christa Wacker † 31.8.2023
Trägerin der silbernen Ehrennadel
- 6 Oststurm
am 20. Oktober
- 8 Absegeln 2023
in Glückstadt 
Come Hell or High Water – Wir feiern!
- 10 Die Mitgliederversammlung
im Oktober
Wenige Themen, aber rege Diskussion
- 13 Die Mitgliederversammlung im September
Pläne im Hamburger Yachthafen führten zu heftiger Diskussion
- 17 Die Altjunioren wollten es genau wissen:
„Wie werden Lufthansa-Flugzeuge gewartet/überholt?“


Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 19 Warum segelt man mit 58 Jahren
eine Europe-Jolle?
- 20 Und eine Europe Erfolgsmeldung!
- 20 Elbe-Ausklang 2023
Schönes Segeln, aber mit Einschränkungen 
- 23 Senatspreis der Elbe
am 30. September 2023
- 24 „Heinz Kettler Cup“ 2023 – 2. Teil
- 24 Ein großartiges
Inklusionsereignis 
Felix Schnor beim „Barella Cup“ auf der Möhnetalsperre

Jugend

- 26 Jüngstenscheine
Erfolgreiche Opti-Kinder 
- 30 Borgwedel-Wochenende der Optis
02.–04. Juni 2023

Fahrtensegeln

- 30 Sommertour 2023 mit
„Lord Jim“ 
- 32 Reisebericht Ostsee 2023
Teil 3: Von Riga nach Nord-Finnland
- 37 Noch ein Ostseetörn ...
- 37 Weltumsegelung


Seglergeschichten

- 38 The Lunatic Race
Eine Erinnerung an 1979 – Teil 2

Historisches

- 41 Vor 50 Jahren
Untergang des Kutters „Nordlicht“

Dies und Das

- 43 Dampfeisbrecher „Stettin“
Unser Nachbar wurde 90 Jahre alt 
- 45 Zu unserem Titelbild
- 45 Yachtfestival Hamburg
08.–10. September 2023

Das Bücherschapp

- 50 Zum Lesen und Wiederlesen
Dava Sobel: „Längengrad“

Zu guter Letzt

- 52 Herbstgedanken
- 52 Zu aller-guter Letzt
Worte bedeutender Leute

Umschlagillustration

Kolorierte Zeichnung von Norbert Suxdorf, 2023

Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

über den verheerenden Ost-Sturm und die ebenso verheerende Sturmflut an der Ostseeküste am 20. Oktober 2023 wurde bereits in verschiedenen Medien berichtet. Auch unsere „Außenstelle“ in Eckernförde war betroffen, zum Glück aber nur leicht, siehe dazu den Bericht in dieser Ausgabe. Nicht nur seitens des Wassersports werden wir uns auch in Zukunft auf derartige Ereignisse einstellen und vor allem vorbereiten müssen. Erfahrene Wasserbauingenieure hatten bereits nach den letzten, weit weniger dramatischen Sturmfluten einen erheblichen Nachholbedarf in Sachen Küstenschutz an der Ostseeküste konstatiert und Verbesserungen gefordert. Dass überdies etliche Hafenanlagen bestenfalls rudimentären Schutz bereits bei Starkwind aus Ost bieten, war für jeden Laien ersichtlich, bzw. als Hafenerlieger spürbar. Unabhängig davon scheint die unsachgemäße Vertäuerung etlicher Schiffe ursächlich für deren Verlust. Der Verweis auf Statistiken in diesem Zusammenhang ist dabei deplatziert, klingt er doch in erster Linie verharmlosend und wird oft genug zu genau diesem Zweck vorgetragen. Ein Ereignis dieser Art genügt, um Existenzen und Boote zu vernichten oder, schlimmer noch, Menschenleben.

Wer es immer noch nicht glauben mag, wie es insgesamt um die Ostsee steht, und dass die massive Erwärmung des Wasserkörpers selbst dieses kleinen Randmeeres zur Häufung extremer Wetterereignisse auch in Nordeuropa beitragen wird, dem sei der aktuelle Bericht der Helsinki Kommission (HELCOM) als Lektüre empfohlen, Zitat: „*The impacts of climate change have increased in the Baltic Sea region lately and are predicted to continue doing so in the near future. Assessments*

show that the water temperature is rising, the ice extent in winter is decreasing and the annual mean precipitation is increasing over the northern part of the region. The increased likelihood of marine heat-waves, climate variability and extreme weather events is of growing concern.“ (Seite 8), und „*Without excluding internal variability, warming trends have recently accelerated tenfold (Meier et al. 2022).*“ (Seite 27).



Der vollständige Bericht ist unter folgendem Link verfügbar: <https://stateofthebalticsea.helcom.fi/>). Lesefauler finden dort auch eine Kurzfassung des Berichts.

Zum guten Schluss freuen wir uns, dass unser Antrag zur Förderung der e-Mobilität auf der Alster seitens der Hanseatischen Investitions- und Förderbank bewilligt wurde. Durch die beachtliche Fördersumme wird ein erheblicher Teil der Kosten für die Beschaffung elektrisch angetriebener Begleitboote gedeckt.

Die „Geschehnisse“, nicht nur die in der Ukraine, sondern jüngst in Israel, erfordern auch vom Sport, insbesondere den Sportlern und Sportlerinnen, eine klare Positionierung. Der FC St. Pauli bezieht dazu wie folgt Stellung: „Bekämpft Antisemitismus und befreit Palästina von der Hamas!“ Dem ist nichts hinzuzufügen, außer: Sport war und ist politisch, schon immer.

Ich wünsche Ihnen / euch eine angenehme Lektüre und trotz der aktuellen Ereignisse eine vor allem friedliche, segelfreie Zeit, wenigstens hierzulande. Dazu ein wieder verwendetes Zitat von Ingo Zamperoni (ARD): „Bleiben Sie zuversichtlich!“ Ihr / euer Stephan Lunau

THEMA UND MEINUNG

Die Pagensand-Regatta des SCOe am 16. September

HERBSTLICHER HÖHEPUNKT

Vorbemerkung der Red.: Das vielfach zu beobachtende Nachlassen der Meldebeteiligungen bei den seit Jahrzehnten regelmäßig wiederkehrenden bekannten norddeutschen Vereinsregatten führt bei den Verantwortlichen zu Überlegungen, wie dem abzuhelpen sei. Das geht auch dem SVAOe so mit seinen beiden traditionellen Elbregatten Elbe-Auftakt und Elbe-Ausklang. Kamen da früher jeweils 30 bis 40 Teilnehmer zusammen, so waren es in diesem Jahr nur um die 20. Das ist bedauerlich, denn es handelt sich bewusst um „Jedermann“-Regatten nach Yardstick, die auch den vorwiegend Fahrten-Segelnden Spaß bringen sollen und somit echter Breitensport sind. Sind Segler und Seglerinnen lustloser geworden? Ist das Revier durch die Fahrinnenanpassung ungeeigneter geworden? Sind vielleicht die Wettfahrtregeln zu „sophisticated“? Teilnehmer und Verantwortliche müssen sich schon Gedanken machen, und wie wir wissen, tun sie das auch. Unser Mitglied Klaus Pollähn, seit Jahrzehnten einer der erfolgreichsten Folkeboot-Segler auf der Elbe und mit nun 87 Jahren noch immer nicht im Regatta-Ruhestand, hat im Nachfolgenden seine Gedanken niedergeschrieben.

Von Klaus Pollähn ■ Wer als Verein auf der Elbe mit seiner traditionellen Yardstick-Regatta Anklang gefunden hat und diesen Erfolg auch in Zukunft erhalten möchte, dem kann dabei ein recht simples System helfen: Eine feste klassische Bahn (und keineswegs vier zur Auswahl), möglichst auch gekoppelt mit einer simplen Anmeldung; denn die fällt leichter z.B. ohne eine

solche Hürde wie das Portal „manage2sail“. Die Pagensand-Wettfahrt des SCOe ist so eine beispielhafte Veranstaltung, die darum nach Corona auch wieder in der Gunst ganz normaler Elbsegler zu steigen scheint. Eine optimale Wetterprognose trug dazu bei, dass der Herbst diese Regatta zu einem sonnigen Höhepunkt machen konnte: Über 50 Meldungen waren zur Unterstützung darauf eine willkommene Antwort. Darunter waren etliche Boote, die eine solche lange Wettfahrt bisher gemieden hatten.

Meine Frage: Wie nahe an ihrer theoretischen (Höchst-)Geschwindigkeit segelt eine gemischte Regattaflotte innerhalb eines Windbandes von 2–4 plus Bft? Vermutlich sind die Kleinsten deutlich näher dran als die Größten. Recht nahe, so scheint es mir, wenn man die Ergebnisliste mit den berechneten Zeiten genauer betrachtet. Die obersten Plätze belegten nur kleinere Schiffe, alle insgesamt unter neun Meter Länge. Darunter als Einheitsklasse die Folkes, die sich mit vier Booten ernsthafte Konkurrenz untereinander gemacht hatten: Drei Folkeboote landeten unter den ersten fünf nach berechneter Zeit. Die haben sich über sechs Stunden nicht aus den Augen gelassen, sich belauert und gepuscht. Keiner kam jemals außer Reichweite des nächsten Verfolgers. Solch ein dauerhafter Vergleich ist ein echter Vorteil, der aber so in keiner anderen Einheitsklasse zum Tragen kam – weder bei den X79, J/80 oder den H-Jollen. Könner jedoch, wie H-300 und der 20er „Gammel“ schafften es unter die ersten Zehn berechnet. Diese Hürde übersprangen allerdings nur zwei Boote mit einem Y.S.-Wert unter 100.

Mir bleibt etwas schleierhaft, wie sich die kleinsten Boote ohne Spinnaker auf einem anfänglich recht langsamen, raumen Gang über

22 Meilen behaupten konnten, um danach auf der Kreuz zu punkten. Spielte dabei der Zeitpunkt des Tidenwechsels vielleicht die entscheidende Rolle? Für die 22 Meilen – inclusive des „Aufzugs“ entlang des Ruthenstroms – standen allen Booten aus dem ersten Start nur drei Stunden und 20 Minuten zur Verfügung. Das heißt, man musste sich richtig sputen, denn das erfordert einen mittleren Speed von sechs Meilen. Das machte mich ausgesprochen skeptisch.

Da die Großen, die ohne Mühe durch das Feld gerauscht waren, sogar eine Stunde vor uns das Ziel erreichten, hatten sie womöglich weniger Zeit, den stärker werdenden Flutstrom zu nutzen. Zudem frischte der SO in der letzten Stunde sogar auf 4 plus auf. Das alles spielte offenbar in die Hände der Folkeboote, insbesondere, seit „Daphne“ mit Flottenchef Peter Hosie an der

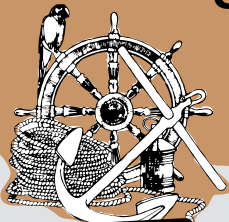
Pinne die Spitze übernahm und an der Kreuz eine fabelhafte Höhe segelte. Sie sicherte sich so den Gesamtsieg und den Preis für die älteren Steuerleute.

Die Entzerrung der vier Startgruppen mit je 15 Minuten Abstand halte ich für die entscheidende, lobenswerte Verbesserung dieser Wettfahrt: So näherte man sich dem Prinzip „wir alle segeln gegen die Uhr“ einen ganz entscheidenden Schritt.



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

VEREINSLEBEN

September/Oktober 2023

NEUAUFNAHMEN

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

Ordentliche Mitglieder:

Beke Katharina Eichert, 22529 Hamburg
 Katharina von Schleinitz, 21075 Hamburg
 Martina Scheuregger, 20537 Hamburg
 Michael Fischer, 24369 Großwaabs
 Lukas Langenbein, 22089 Hamburg

Lebenspartner/-innen:

Maren Wolter, 24369 Großwaabs

Jugend:

Anton Rosenkranz, 20251 Hamburg
 Constantin Bolle, 22850 Norderstedt
 Otto Zinke, 20146 Hamburg
 Justus Berger, 22083 Hamburg
 Simon Tacier, 22850 Norderstedt
 Michel Linus Lahn, 22767 Hamburg



* 28.7.1931 † 31.8.2023

CHRISTA WACKER

Trägerin der silbernen Ehrennadel

Unser Mitglied Christa Wacker ist im Alter von 92 Jahren gestorben. Sie war die Witwe unseres langjährigen, weithin bekannten Mitglieds Helmut Wacker und segelte mit ihm jahrzehntelang die gemeinsame Segelyacht „Nike“, ein schöner, gepflegter Wegener-Bau. Im Alter wurde es einsam um Christa, aber beide Kinder sind dem Wasser verbunden geblieben.

Wir danken ihr dafür, dass sie die Verbindung zum SVAOe bis zum Ende aufrechterhalten hat, die nun von Tochter Suzan weiter gehalten wird.

Wir trauern mit den beiden Kindern. Mitglieder, Vorstand und Ältestenrat des Segelvereins Altona-Oevelgönne

20. Oktober

OSTSTURM

CKB■ Die Jahrhundertflut vom Freitag hat mit Windstärken von 10–11 Bft aus Ost und Pegelständen von bis zu 2,30 m über Normal die gesamte Ostseeküste schwer getroffen, darunter auch Häfen, in denen SVAOe-Mitglieder ihre Yachten liegen haben. In den Häfen Schilksee, Damp und Schleswig, beispielsweise, hatten sich zahlreiche Yachten losgerissen und trieben gegeneinander, wurden aufs Ufer gedrückt, kenterten, verloren Kiel oder Mast oder sanken. Die SVAOe-Steganlage in Eckernförde scheint aber glücklicherweise keinen so großen Schaden genommen zu haben, obwohl sie zur Eckernförder Bucht hin offen und ungeschützt ist: Die Boote waren be-

reits alle ins Winterlager verbracht worden. Allerdings ist eine Spindelstütze unter der Terrasse vor dem Haus weggebrochen. Der Schaden wurde am nächsten Morgen provisorisch repariert, sodass die Terrasse vorerst wieder sicher begehbar ist. Eine Verbesserung der gesamten Konstruktion ist bereits in Planung. Durch die Türen ist, trotz Sicherung mittels Sandsäcken, etwas Wasser in das Haus geschwappt. Bleibender Schaden scheint hier nicht entstanden zu sein. Der Einsatz eines Bautrockners hat den Räumen mittlerweile die entstandene Feuchtigkeit entzogen. An den Eternitplatten der Hausfassade gibt es ein paar Schäden, verursacht durch das Übersetzboot, das sich von der Wand losgerissen hat. Der Hauptsteg aber, der ja im letzten Winter gerade erst neu aufgebaut worden war, war nun stabil genug, um der Flut zu trotzen. Auch die neuen Versorgungssäulen haben dem Wasser standgehalten.

Aber auch zu wenig Wasser kann schaden. In der Lühe bei Grünendeich fiel das Niedrigwasser



Flutschäden in Damp (Videoausschnitt Kirsten Boldt)



Wasser steht im Haus



*Flut am Haus der SVAOe-Steganlage Eckernförde
(Foto Heiko Zimmermann)*



*Pfahl unter der „Terrasse“ vor dem
Haus weggebrochen*



*Absperrung: Bitte nicht betreten!
(Fotos Christoph Grieper)*

um zwei Meter unter Normal. Eine dort liegende SVAOe-Yacht setzte mit dem Kiel auf hartem Untergrund auf, während der Schlenkel absackte. Die Yacht kippte gegen den Schlenkel, was die Außenhaut verletzte.

Absegeln 2023 in Glückstadt

COME HELL OR HIGH WATER – WIR FEIERN!

GAN ■ Es gehört Mut dazu, ein Absegeln auf der Elbe auf den 14. Oktober anzusetzen. Es gab aber für diesen späten Termin Gründe. Zunächst waren der Spätsommer und der frühe Herbst mit warmem, schönem Wetter gesegnet, sodass man hoffen konnte, dass sich das auch mindestens bis Mitte Oktober fortsetzen würde. Diese Hoffnung trug. Erst zog eine Warmfront mit viel Regen über Stadt und Land, dann eine Kaltfront mit einigen schwächeren Gewittern, ungewohnt kühlen Temperaturen und stürmischem Westwind mit hefti-

gem Regen. Zeitweise wurden über 45 Knoten gemessen. Dazu war Springzeit. Für das Nachmittagshochwasser am 14. Oktober waren bis zu 2,00 Meter über dem mittleren Hochwasser angekündigt, und so kam es auch. Im äußeren Glückstädter Yachthafen war „Land unter“. Das tat zwar den Booten nichts, denn die schwimmen bekanntlich, aber deren Besatzungen kamen nicht an Land; dort gibt es keine sich dem Wasserstand anpassenden Zugänge.

Bei solchen Bedingungen konnte man keine große Begeisterung bei den SVAOe-Mitgliedern erwarten, am Absegeln teilzunehmen. Es waren auch nur vier Boote, deren Skipper kernig genug waren, den ungemütlichen Weg nach Glückstadt auf sich zu nehmen, oder soll man ehrenhalber sagen, die noch nicht abgerüstet hatten? Wir wollen sie nennen, denn man muss ihren Einsatz anerkennen: „Sirkka“ (Rüdiger Dartsch, einhand), J/80 „Azurra“ (Gerrit Rampendahl, einhand), „Luise“ (Stephan Lunau, mit Thorsten Krause), „Eule“ (Rainer, Felix und Martina Mackens). Wir zollen euch Respekt!

Zum Glück gibt es auch den Landweg von Hamburg nach Glückstadt, den man bequem, schnell, warm und trocken mit dem Automobil nehmen kann, um an einem traditionellen Fest des SVAOe teilzunehmen. Auf diese Weise reisten Hartmut und Elske Pflughaupt, Ulrich Körner und Susanne Kröhnert, Klaus Wagner mit Ehefrau, Berend und Heike Beilken, Andreas Gustafsson und Warja Kuttner, Götz-Anders und Renate Nietsch sowie der Festobmann Jörn Groth an, der Marlies Schaper mitgebracht hatte, Witwe des immer noch allgegenwärtigen Jürgen Schaper, die kein SVAOe-Ereignis auslöst (man darf bei dieser Gelegenheit auch ihr stolzes Alter von 90 Jahren erwähnen).



Drei SVAOE-Yachten bei stürmischem Wind im Glückstädter Außenhafen ...



... aber unter Deck von „Luise“ ist es gemütlich (Fotos Dartsch)



Kein An-Land-Kommen außer mit hohen Gummistiefeln ...



...oder man klettert über das Geländer



Bowling ...



... erfordert Buchführung



Aber auch geklönt ...



... wird reichlich (Fotos Götz Nietsch, Elske Pflughaupt)

Es waren also 21 Personen, die den Weg in die „Alte Oper“ in Glückstadt genommen hatten. Nimmt man die Zahl als solche, so mag sie klein sein für einen großen Verein, berücksichtigt man aber die Umstände, so ist sie beachtlich. Ein Umstand, Jahreszeit und Wetter, wurde schon dargestellt, auf einen anderen aber, der sich auf jede SVAOe-Veranstaltung auswirkt, sollte hier einmal hingewiesen werden. Man könnte beinahe sagen, dass unser SVAOe aus drei Vereinen mit jeweils unterschiedlichem Eigenleben besteht, nämlich den Elbe-, den Alster- und den Seglern des Stützpunkts Eckernförde. Ein Zusammenkommen der Drei ist schwierig. Ein Absegeln für alle zu machen, ist unmöglich. So gesehen, verliert die Zahl der Gekommenen an Schrecken, aber dennoch sei denen, die zuhause geblieben sind, gesagt, dass sie etwas versäumt haben.

Festwart Jörn Groth hatte gut organisiert und vorbereitet. Glückstadt als Ort der Wahl ist nicht nur nach dem Namen glücklich, sondern die Anreise von Wedel auf dem Wasser ist mit 18 Seemeilen eine angemessene Distanz, um wirklich zu segeln. Der Ort ist hübsch, und die frisch renovierte „Alte Oper“ hat ihren Seefahrt- und Walfang-Charme nicht verloren. Wie sich zeigte, waren auch Essen, Trinken und Service gut – der neuen Pächterin Anke Lindemann wünschen wir viel Erfolg für ihr Engagement. Schließlich hatten auch die Autofahrer nichts zu meckern, denn das Parken in der Nähe des Lokals kostete nichts, im Gegensatz zu dem aus Hamburg Gewohnten.

Bereits um 17 Uhr fand man sich zu einläutenden Getränken an der Bar ein. Inzwischen war auch das Wasser im Hafen soweit gefallen, dass das Häufchen Segler annähernd trockenen Fußes an Land kommen und sich denen an der Bar zugesellen konnte. Anschließend wechselte

man auf die Empore zum Essen, wo ein auf Seglergeschmack angepasstes, vorzügliches Büfett wartete. Der Gesprächsstoff ging nicht aus, obwohl von unten die Bowling-Geräusche samt Jubel über gute Würfe störend waren. Das war aber schnell vergessen, nachdem das Essen beendet und man selber auf die Bowlingbahn gewechselt war. Da ging es auf zwei Bahnen ebenso hoch her wie bei den vorherigen Gruppen.

Für das Wetter konnte der Festlotse nichts, die Jahreszeit, nun ja, die liegt im Zweck des Absegelns begründet, aber für Ort, Ablauf und Inhalt des Festes ist er zu loben. Hast du gut gemacht, Jörn! Für die Winterzeit folgen wir gerne deinen Einladungen ins Clubhaus.

Die Mitgliederversammlung im Oktober

WENIGE THEMEN, ABER REGE DISKUSSION

GAN ■ Gut 40 Mitglieder trafen sich am 17. Oktober im Clubhaussaal zu einer etwas sparsamen Tagesordnung. Ein Vortrag war nicht geplant, und wie sich zeigte, regte das zu einer umso ausgedehnteren Diskussion an, was als durchaus gutes Zeichen zu werten ist.

Nach längerem Stehkonvent mit belegten Brötchen und Getränken eröffnete Stephan die Versammlung. Zunächst stellte er die neue Jugendtrainerin Beke Eichert vor, die ihre Arbeit in der Anlage Alsterufer bereits mit allgemeiner Zustimmung aufgenommen hat. Willkommen, Beke, wir wünschen dir viel Erfolg! In Ausgabe 5-2023 dieser Nachrichten kann über ihre bisherigen Tätigkeiten nachgelesen werden.

Als Nächstes gab Stephan eine kurze Übersicht über das Absegeln in Glückstadt. Es war ge-

prägt durch schlechtes Wetter mit stürmischem Wind. Eigentlich ist diese Veranstaltung immer teilnehmerstark, aber zu den ungemütlichen Bedingungen kam die ungewöhnlich späte Jahreszeit, in der viele Boote schon im Winterlager waren, und so kamen nur gut 20 Personen. Dass es trotzdem allen Spaß gemacht hat, lese man in dieser Ausgabe an anderer Stelle.

Die anstehende Diskussion zur Neubesetzung zweier wichtiger Positionen füllte anschließend fast den Rest der Veranstaltung aus. Aus persönlichen Gründen wird Luise Boehlich ihr Amt als Zweite Vorsitzende zur nächsten Hauptversammlung zur Verfügung stellen. Das kommt überraschend, nachdem sie erst im Februar 2022 gewählt worden war und seitdem ihre Aufgabe mit großem Engagement wahrgenommen hat. Sie reißt schon jetzt eine Lücke, da sie die wahr-

nehmbare Stimme der Jugend in dem recht alten Vorstand war. Stephan wies darauf hin, dass es bei dem zu besetzenden Amt nicht um Repräsentation ginge, sondern um vielerlei notwendige Arbeit, denn er selber könne nicht alles erledigen, zumal er berufstätig sei. Er wünsche sich, dass jemand aus der jüngeren Generation die Aufgabe übernehmen würde. Aus der Versammlung kam der Vorschlag, im Kreis der Junioren zu suchen, die mit den J/24- und J/70-Booten segelten und schon viele Außenkontakte hätten. Das ist allerdings auch die Altersgruppe, die in der beruflichen Entwicklung oder der Familiengründung steht. Es wurde gefragt, ob denn ein Geschäftsverteilungsplan oder ein Aufgabenkatalog vorliege. Nein, das sei nicht der Fall, sagte Stephan, aber ein guter Vorschlag. Insgesamt kamen viele interessante Wortbeiträge zusam-

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



Da war der Saal noch leer (Foto Nietsch)

men, aber es meldete sich kein Bewerber, und es kristallisierte sich kein konkreter Name heraus. Mit Bezug auf die Rechtsfolgen, wenn kein Zweiter bzw. keine Zweite gefunden werden könne, wurde angeregt, über einen Plan B nachzudenken, denn der Vorsitzende stehe in einem solchen Fall zu 2/3 in der Haftung. Ersatzweise sei es dann hilfreich, wenn auch unschön, dass einzelne Obleute aus dem Vorstand für nicht besetzte Aufgaben bestimmt würden. Zurück blieb etwas verwirrte Ratlosigkeit. Erleichtert wurde daher der Vorschlag aufgenommen, die durch Ausfall ihres Vorsitzenden derzeit ruhende Zukunftskommission auch zu einer Findungskommission zu machen und ihr die Aufgabe zuzuweisen, eine/-n „Zweite/-n“ vorzuschlagen. Das kam gut an, denn so schien das Problem schon fast gelöst, indem es auf Abwesende übertragen wurde. Der Chronist erlaubt sich hier die Erinnerung an Jürgen Schaper, der in solchen Fällen einer Person in die Augen zu blicken pflegte und sagte „Du machst das jetzt mal!“

Es galt, noch eine weitere Personalie zu besetzen. Seit 10 Jahren ist Götz-Anders Nietsch „Schriftleiter“ der SVAOe Nachrichten, nachdem Jürgen Schaper sie 50 Jahre geprägt hatte. Götz hatte schon vor zwei Jahren den Wunsch

geäußert, abgelöst zu werden. Mit Christiane Krieger-Boden fand sich eine willkommene Unterstützung. Inzwischen ist sie sehr gut eingearbeitet und ist bereit, die Schriftleitung zu übernehmen, möchte aber nicht die ganze Arbeit alleine machen. Sie denke an Teamarbeit, wo man sich abstimmt, wer wann welche Aufgaben übernimmt. Birgit Güldener habe sich bereits zur Mithilfe angeboten; sie hat lange im Lektoratswesen gearbeitet und ist erfahrene Fahrtenseglerin. Da ihre freie Zeit aber sehr begrenzt sei, würde ihr Ehemann Hermann mit-helfen. Auch Gabi Mirkovic sei möglicherweise bereit, an den Nachrichten mitzuwirken; sie hat ebenfalls nützliche berufliche Erfahrungen (beim NDR) und ist mit den Opti-Kindern und -Eltern gut vernetzt; sie habe aber ebenfalls nur begrenzte Zeit zur Verfügung. Bei Wissenslücken und Unsicherheiten über manche Themen werde das Team die Kompetenzen der Korrekturleser im Hintergrund und weiterer Ansprechpersonen nutzen. Weitere Unterstützer wären zu begrüßen, selbst wenn sie sich auf bestimmte Res-



Die unermüdliche Sabine an der Bar (Foto Cathrin Schaper)

sorts beschränken möchten, z.B. „Regatten“ oder „Jüngsten-Aktivitäten“. Es deutet sich also eine Nachfolgelösung an, die aber noch ausbaufähig ist.

Es wurden einige Fragen zum Nachrichtenblatt gestellt: Warum so wenige Anzeigen? Könnte die Papiaerausgabe durch eine Online-Ausgabe ersetzt werden? Auch hier wurde wie schon zuvor die Findungskommission ins Spiel gebracht, und alle waren erstmal zufrieden. Außerdem wurde über Probleme des Datenschutzes bei Berichten über Kinder und Jugendliche diskutiert. Gesetzliche Vorgaben müssen eingehalten werden, aber das kann sehr viel Mühe machen.

Unter „Verschiedenes“ folgte noch eine Anzahl Wortmeldungen. Die jetzt gültige Satzung liege nun gedruckt vor und könne, um Porto zu sparen, gleich mitgenommen werden. Die Witwe des Ende letzten Jahres gestorbenen langjährigen Clubmitglieds Heinz Gehrman war mit ihrer Tochter zur Versammlung erschienen und bedankte sich für den freundlichen Nachruf. Sie sei jetzt Vereinsmitglied geworden, weil ihr Mann so am SVAOe gehten habe und sie die Verbindung erhalten möchte. Großer Beifall.

Es wurde Unverständnis geäußert, dass über den Ablauf und die Ergebnisse des Opti-Pokals (eine vom SVAOe veranstaltete Regatta der Optimistenjollen auf der Alster) nichts auf den Seiten des SVAOe zu finden gewesen seien.

Der Obmann für Fahrtensegeln, Aus- und Weiterbildung, Andreas Gustafsson, wies auf die „Winterakademie“ hin, in deren Rahmen ab Anfang Dezember wichtige Kurse angeboten würden, z.B. zu Bootsmotoren, zum Segeln in Wattengewässern und zum Funken. Lutz von Meyerinck ergänzte, dass er einen Kurs über Korrosion auf Yachten vorbereite.

Peter Mendt warb für den „Altjuniorenabend“, der nur diesen Namen trüge, aber ein von den Altjunioren organisierter und für alle offener, vielseitiger Clubabend sei mit Filmen, Vorträgen und Gesang. Er forderte alle auf, einfach mal zu kommen.

Damit ging die Mitgliederversammlung zu Ende. Probleme waren nicht gelöst, aber angesprochen worden. Wie immer im SVAOe werden sie gelöst werden.

Die Mitgliederversammlung im September PLÄNE IM HAMBURGER YACHTHAFEN FÜHRTEN ZU HEFTIGER DISKUSSION

GAN■ Für den 19. September hatte der Vorsitzende turnusgemäß zur ersten Mitgliederversammlung des Winterhalbjahres eingeladen. Die Tagesordnung war entsprechend dünn, bestand eigentlich nur aus einem einzigen Punkt: Aktuelle Informationen aus dem Hamburger Yachthafen. Das schien nicht sonderlich aufregend, zumal die wichtigsten Verlautbarungen aus den Rundschreiben der Geschäftsführung der Hamburger Yachthafen-Gemeinschaft (HYG) bereits auf der SVAOe-Homepage für alle zu lesen gewesen waren. So fragte sich mancher, ob es sich zu kommen lohne, und diejenigen, die immer kommen, erwarteten nur eine geringe Besucherzahl. Es kam anders.

Schon der Klönschnack im inoffiziellen Teil vor Beginn der Versammlung war lebhaft, und man bemerkte Gesichter, die zu dieser Gelegenheit bisher selten oder noch nie gesehen wurden. Gut 30 Personen waren gekommen, nicht überwältigend, aber für den Anfang der Wintersai-



Der Vorsitzende begrüßt die Versammelten

son immerhin angemessen. Stephan begrüßte die Gekommenen und hatte nur eine einzige Neuigkeit: Anstelle des bisherigen Jollentrainers sei eine Nachfolgerin eingestellt worden, Beke Eichert, die schon mit großem Einsatz ihre Arbeit aufgenommen hätte. Dann bat er Berend Beilken ans Mikrofon, unseren neuen Obmann für den Hamburger Yachthafen in Wedel, damit er über die Jahreshauptversammlung der HYG berichte.

Berend begann mit einer entschuldigenden Erklärung. Er hätte wegen eines unglücklichen Umstands leider nicht an der Versammlung teilgenommen. Zwar sei er von Stephan vorbereitet und

bevollmächtigt worden, aber er sei neu in seinem Amt, sei berufstätig, und seine Vereinsverpflichtungen seien ihm noch nicht zur Routine geworden. Den Termin der Versammlung hätte er zu seinem Bedauern versäumt. Aber er habe das Protokoll gelesen und hätte sich informiert. So sei er gut im Bild, könne vortragen und Fragen beantworten.

In der Satzung der HYG ist es so geregelt, dass die Mitgliedschaft aus den ordentlichen Mitgliedern (den Mitgliedsvereinen) und den persönlichen Mitgliedern (den Liegeplatzinhabern) besteht. Nur die Vereinsvorsitzenden bzw. deren bevollmächtigte Vertreter sind berechtigt, an Versammlungen teilzunehmen und abzustimmen. Sie verfügen über eine Stimmenzahl, die sich aus der Anzahl der vom Verein angemeldeten Liegeplatzinhaber plus eine Stimme für den Verein ergibt. Zur Mitgliederversammlung am 11. Juli 2023 waren 1177 Stimmrechte anwesend von 1878 möglichen. Der SVAOe hätte 212 Stimmen in die Waagschale werfen können, wenn Berend anwesend gewesen wäre und sei damit das nach Stimmrechten stärkste Mitglied in der HYG. Leider seien diese Stimmen nun nicht wirksam geworden, jedoch versicherte Berend, dass sich die Beschlüsse auch mit abgegebenen SVAOe-Stimmen nicht verändert hätten, denn er hätte nach Rücksprache mit Stephan und aus eigener Überzeugung genauso abgestimmt wie die Mehrheit.

Berend sagte weiterhin, dass sich nach seinem persönlichen Eindruck etwas im Hafen bewege, es würde investiert, die Hafenermeister seien hervorragend, und der Yachthafen würde jetzt als Ausbildungsbetrieb anerkannt. Damit sei es möglich, qualifizierten eigenen Nachwuchs heranzubilden. Als große Investition nannte er den Beginn der Umstellung von Stahlrohrschlingeln auf Betonschlingel, die eine deutlich höhere



Berend trägt aus dem Protokoll vor

Lebenserwartung hätten und auch weniger Unterhaltungsaufwand erforderten. Die vier Kopfschlengel, die bereits Betonkonstruktionen seien, würden in die Hauptschlengelreihen eingegliedert, und vier neue (breitere und tiefergehende) Beton-Kopfschlengel seien in Auftrag gegeben worden. Diese würden einen verbesserten Schwellschutz bieten.

Eine weitere Großinvestition sei für die bereits angekündigte Nutzung der Hallendachflächen für eine Fotovoltaikanlage begonnen worden. Eine große Anzahl an Elementen sei beschafft und in einer Halle eingelagert worden. Das Dach der Halle 1 sei für die erhöhte Lastaufnahme durch die Elemente ertüchtigt worden. Damit sei ein Schritt in die auf den Umweltschutz bezogen richtige Richtung eingeschlagen worden.

Aus dem Publikum wurde die Frage gestellt, was denn aus den Ankündigungen des vorherigen Geschäftsführers geworden sei, der von einem beabsichtigten Vertrag mit den Stadtwerken Wedel berichtet hätte, nach dem die Stadtwerke die Investition der Fotovoltaik auf den Dächern der Bootshallen übernehmen wollten, den gewonnenen Strom verkaufen und dafür der HYG

einen günstigen Stromtarif anbieten würden. Die HYG hätte dann keine eigene Investition tätigen müssen. Aus dem beabsichtigten Vertrag, sagte Berend, sei wohl nichts geworden. Nun müsse die HYG selber investieren, was nach seiner Meinung zwar verpflichtend für die Umwelt, aber ohne Stromspeicher wirtschaftlich fragwürdig sei.

Im vergangenen Haushaltsjahr seien investiert worden:

- 330 000 € für Arbeiten am Auwald, Beschaffung von Fotovoltaik-Elementen und entsprechende Dachverstärkung,
- 120 000 € für neue Betonschlengel,
- 135 000 € für das Baggern im Hafen. Hierüber besteht ein Streit mit HPA, der wohl vor Gericht gehen wird.

Hinzu komme die Inflation, sodass der Haushaltsplan um 208 000 € überschritten worden sei. Es sei eine Umlage beschlossen worden, die zur Deckung dieser Summe notwendig sei. Die Umlage würde den Liegeplatzinhabern nach der Wasserfläche ihres Bootes berechnet. Berend schätzte die Höhe der Umlage als relativ gering ein und nannte für ein Zehnmeterschiff nach seinem Überschlag eine Zahl von ca. 200 Euro.



JENSEN
Bootsbau **WERFT**
aus
Meisterhand

JETZT
Hamburger
Yachthafen

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



Kornelia Radde stellt Fragen

Der Vorstand der HYG sei geschlossen wiedergewählt, der Haushaltsplan einschließlich Umlage sei angenommen worden.

Damit hatte Berend seinen Bericht beendet. Aber es entstand heftiges Gemurmel im Saal, und etliche Hände hoben sich, um Fragen anzuzeigen. Diese begannen mit einem ganzen Fragenkomplex: Die Jahreshauptversammlung der HYG hätte schon im Juli stattgefunden, warum wurden die SVAOe-Mitglieder nicht früher über das Ergebnis informiert? Das Protokoll der Versammlung mit allen Zahlen sei an die Vereine



*Alle hören zu, und GAN macht Notizen für seinen Bericht
(Fotos Tomas Krause)*

geschickt worden, warum nicht vom SVAOe auch weiter an die Lieger? Warum stünde noch unser alter Name auf der Homepage der HYG?

Für die Beantwortung dieser Fragen fühlte sich Stephan zuständig. Das Protokoll wurde nach Satzung der HYG an die Vereine geschickt, und zwar am 11. September 2023, also erst kurz vor der Versammlung. Ein Informationsschreiben der HYG wurde am 06. September 2023 an die Vereine versandt. Stephan hätte es für ausreichend gehalten, darüber auf der ersten auf die Sommersaison folgende Mitgliederversammlung des SVAOe zu berichten, wenn alle von ihren Touren zurück seien. Aber er würde die Frage als Anregung ansehen. Künftig würde das Protokoll der Jahresversammlung der HYG von der SVAOe-Geschäftsstelle per E-Mail an die persönlichen Mitglieder geschickt.

Ein Teilnehmer fragte, ob dieses Verfahren ausreichend sei. Früher hätte der Vorsitzende Schaper auf einer der HYG-Jahresversammlung vorausgehenden SVAOe-MV gefragt, ob die Liegeplatzinhaber mit den vorgeschlagenen Maßnahmen und Ausgaben einverstanden seien. Ein weiterer Teilnehmer ergänzte das und forderte die demokratische Einbindung der Liegeplatzinhaber durch frühzeitige Information und Anhörung. Stephan und Berend begrüßten diese Anregung und werden dies künftig berücksichtigen.

Weiter wurde gefragt, wie das Abstimmungsverhältnis zum Haushaltsplan gewesen sei. Antwort Berend: 438 Ja, 115 Nein, 620 Enthaltungen. Die große Zahl der Enthaltungen warf zusätzliche Fragen auf, die naturgemäß weder Berend noch Stephan beantworten konnten.

Es wurde von einigen Anwesenden auch infrage gestellt, ob die genannten Investitionskosten

richtig und vollständig seien. Von den bisherigen Beton-Kopfschlengeln wüsste man, dass sie viel teurer gewesen seien als die jetzt neu geplanten Schlengel. Auch sei bekannt, dass die Standsicherheit der Kranbrücke am Ende sei, und dass dort erheblich investiert werden müsse. Letzteres bestätigten Berend und Stephan, konnten aber nichts zum Zeitraum der Ausführung sagen. Daraufhin wurde gefordert, dass an jeder HYG-Versammlung ein SVAOe-Vertreter teilnehmen müsse. Mit Ausnahme der diesjährigen Versammlung war dies bisher auch immer der Fall. Kornelia Radde und Thorsten Krause erklärten sich spontan als Ersatzleute bereit, falls Stephan bzw. Berend verhindert seien.

Es erhoben sich auch Fragen von geringerer Bedeutung. Würden die normalen Liegeplatz-Gebühren ebenfalls angehoben? Antwort: Ja, im Rahmen der Inflationshöhe. Die Maßnahmen gegen die Taubenplage in Halle 4 seien erfolglos gewesen. Sei ein neuer Versuch geplant? Antwort: Bei den Arbeiten sei ein Dachdecker durch das Dach gebrochen und habe sich sehr schwer verletzt. Die Arbeiten seien von der Aufsichtsbehörde gestoppt worden. Die Aufgabe werde neu angegangen.

Der Abend ging zu Ende, indem die meisten noch lange in Gruppen zusammenstanden und das Ergebnis diskutierten. Unmut blieb bestehen, aber Lösungen waren aufgezeigt worden, und somit ist mit einer Verbesserung der Kommunikation, mit einer gesicherten Mitwirkung des SVAOe an den Entscheidungen der HYG und mit einer künftigen demokratischen Teilhabe der Liegeplatzinhaber zu rechnen. Es war ein Abend ohne Streit, aber mit Fragen. Ein vorheriges Lesen der Satzung der HYG und der SVAOe-Homepage hätte zur Entspannung beigetragen.

Die Altjunioren wollten es genau wissen:

„WIE WERDEN LUFTHANSA FLUGZEUGE GEWARTET/ ÜBERHOLT?“

Von Peter Kaphammel ■ Im Rahmen der Aktivitäten der Altjunioren trafen sich am 11. September zwanzig Teilnehmer/-innen zu einer Intensiv-Führung bei der „Lufthansa-Technik Hamburg (LHT)“ am Helmut-Schmidt-Flughafen Hamburg. LHT ist der weltweit größte Anbieter von Dienstleistungen am Flugzeug und dessen Teilen, mit weltweit ca. 17% Marktanteil und Sitz in Hamburg. Weitere ca. zwanzig Dependancen werden weltweit unterhalten, darunter sogar eine in Puerto Rico/USA. Uns wurde der Arbeitsplatz von ca. 8.000 qualifizierten Mitarbeitern in Hamburg gezeigt.

Dafür wurden wir in eine Gruppe am Vormittag und eine am Nachmittag aufgeteilt, die auch jeweils ein etwas unterschiedliches Programm geboten bekamen. Unsere beiden Besucher-Führer Thomas Erich und Kai Weikert legten sich mächtig für uns ins Zeug, um uns den großen Betrieb näherzubringen und um unsere vielen Fragen zu beantworten.

Wir starteten mit dem Besuch des Triebwerk-Prüfstandes, also dem Ende des Wartungsprozesses. Nach Zerlegung, Reparatur (dabei dürfen übrigens nur Teile eingebaut werden, die durch Behörden wie dem Luftfahrtbundesamt oder der European Union Aviation Safety Agency/EASA zugelassen sind) und Zusammenbau müssen die Triebwerke jeweils ca. drei Stunden Probe laufen, um alle Funktionen erneut zu überprüfen; dies hinter explosions-sicheren Glasscheiben. Erst danach dürfen die Triebwerke wieder eingebaut werden. Leistung des Prüfstandes: ca. 300 Triebwerke/Jahr.



Dank an unseren Besucherführer Thomas Erich



Altjunioren bei der Lufthansa-Technik, Gruppe 1



*Altjunioren bei der Lufthansa-Technik, Gruppe 2
(Fotos Peter Kaphammel)*

Dann ging unser Weg durch einen historischen Ort: die 1955 fertiggestellte erste Flugzeughalle der nach dem Krieg neu gegründeten zweiten Deutschen Lufthansa. Kein Geringerer als Helmut Schmidt hatte intensiv daran mitgewirkt, dass Hamburg diese große Halle als technische Basis der künftigen Luftverkehrsgesellschaft als Wartungs- und Überholungszentrum bekam und damit zum wichtigen Standort der Lufthansa wurde (Firmensitz wurde Köln wegen der Nähe zu Bonn). Heute wird diese Halle für die Montage/Demontage von Großtriebwerken genutzt. Die nächste Halle zeigte uns dann, wie ein für die Überholung aufgebocktes Flugzeug behandelt wird, wenn z.B. das Fahrwerk abgenommen werden soll.

Außerdem wurde uns die Funktion des Flugsicherungs-Towers erklärt.

Für die **Vormittagsgruppe** folgte dann ein Besuch in der LHT-Lehrwerkstatt, in der 189 Azubis in den Metallberufen ausgebildet werden. In zwei Großräumen machen sie ihre ersten Schritte beim Feilen, Körnern, Polieren, Nieten und allem, was für den Bau eines Metall-Flugzeugrumpfs notwendig ist. Wir haben noch nie so viele fröhliche, gutgelaunte „Deerns und Jungs“ auf dem Haufen erlebt; es war eine wahre Freude, sie zu sehen. Ein Resultat in Form der Nachbildung eines genieteten Flugzeugrumpfes konnten wir anschließend bewundern. Hier zeigte sich die Ähnlichkeit mit einem Schiffsrumpf. Zu sehen waren Spanten, Stringer und unzählige Nieten.

Für die **Nachmittagsgruppe** schloss sich dagegen ein Ausflug bis an den Zaun zum Hallenvorfeld an. Dort wurde uns die ehemalige Maschine des libyschen Machthabers gezeigt, die mit Löchern vom Beschuss in Hamburg ankam und seitdem hier unangetastet herumsteht. Auch

eine alte Boeing 747 steht ohne Triebwerke herum; das Flugzeug wurde gerade für eine Feuerlöschübung des Flughafens genutzt, die gesetzlich alle zwei Jahre vorgeschrieben ist.

Danach wurde die Werkstatt für die Überholung der Triebwerke besichtigt. Die Funktionsweise eines Triebwerkes wurde an einem Modell erläutert. Ein Triebwerk hält etwa 2–4 Jahre, bevor es erneuert oder ersetzt werden muss. Die etwa 32.000 Teile eines einzelnen Triebwerks werden dann in dieser Werkstatt demontiert und intensiven Verfahren der Schadensüberprüfung unterzogen. Die Teile werden mit zerstörungsfreien Verfahren, wie Röntgen, Ultraschall, Farbeindringverfahren etc. untersucht. Durch UV-Licht lassen sich dann eventuelle Risse erkennen. Für jedes Teil wird eine Papier-Akte bis zur Dicke eines Aktenordners erstellt, in der alle Arbeiten spezifiziert werden und zu erkennen ist, wer diese Arbeiten durchgeführt hat. Alle Akten haben eine Aufbewahrungsfrist von mindestens zehn Jahren, prüfbereit für Luftfahrtbundesamt, EASA oder die US Federal Aviation Administration (FAA), sodass immer der Lebenslauf eines Triebwerks und Flugzeugs mindestens zehn Jahre zurückverfolgt werden kann mit allen routinemäßigen und unvorhergesehenen Events.

Nach diesen vielen Einzelheiten wanderten fröhliche Altjunioren wieder zum Ausgang. Erst dort durften wir Fotos erstellen. In einem luftfahrttechnischen Betrieb sind solche ansonsten verboten.

Anmerkung: Einem luftfahrttechnischem Betrieb ist es seit dem Vorfall „9/11“ nicht mehr gestattet, Besucher wie früher an Flugzeuge heranzuführen; insofern mussten wir häufig an Zäunen und Gittern entlanglaufen, schade!!

REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE

WARUM SEGELT MAN MIT 58 JAHREN EINE EUROPE-JOLLE?

Von Thorsten Menk ■ Diese Frage stellen sich wahrscheinlich viele in meinem Alter, wenn ich Ihnen erzähle, dass ich seit Mai dieses Jahres stolzer Besitzer eben einer dieser Segeljollen bin. Wie kam es also dazu?

Vor zwei Jahren ist mein Sohn Bjarne vom Opti in die Europe umgestiegen. Zeitgleich haben Jens Rohweder und ich die Organisation der damals noch sehr kleinen SVAOe Europe Gruppe übernommen. Mit Katharina von Schleinitz wurde eine tolle Trainerin gefunden und so können wir immer am Donnerstag auf der Alster trainieren. Training ist die eine Sache, aber natürlich ging es dann zu den ersten Regatten. Ich stand als Vater, wie schon bei den Opti-



Foto Thorsten Menk

Regatten, an Land und staunte nicht schlecht. Hier trafen sich Teilnehmer zwischen 14 und 70+ und segelten gegeneinander! „Was ist mit Dir?“, fragte ich mich. Seit fast mehr als 35 Jahren bin ich nun auf Dickschiffen zuhause und jetzt noch Europe segeln? Mein Interesse war aber geweckt und so versuchte ich mich im Training auf der Alster. Nein, ich bin ehrlich, es war kein Erfolg. Mit fast zwei Meter Körpergröße und der dann doch nicht mehr ganz so vorhandenen Gelenkigkeit eines Teenagers fiel es mir schwer. Die Europe ist lebendig und kentern kann man auch, wie ich gleich erfahren durfte. Trotzdem war da etwas, die Leichtigkeit, die Geschwindigkeit, das direkte Gefühl fürs Boot und natürlich die Gemeinschaft unserer Gruppe. Die Idee ließ mich den ganzen Winter über nicht mehr los, und die eigene Europe-Jolle wurde gekauft. Nach nur einem Probesegelein auf der Alster wurde ich gleich zur Hamburger Meisterschaft beim Blankeneser Segel-Club (BSC) überredet und im August ging es dann auf die Ostsee zur Regatta in Laboe. Ergebnisse: nicht wichtig! Aber Spaß haben, neue Erfahrungen sammeln und Teil einer sich gegenseitig unterstützenden Gemeinschaft aller Altersgruppen sein. Es war toll, und ich freue mich auf die nächste Saison.

Unsere Gruppe an der Alster ist gewachsen. So konnten wir am Anfang der Saison mit Lotta Schacht und Max Stuhlmann zwei weitere Opti-Umsteiger für die Europe begeistern und kürzlich hat auch unser Obmann der Jüngstenabteilung Stefan Schacht den Sprung in die Europe gewagt. Zusammen mit dem BSC werden wir wieder ein gemeinsames Wintertraining an der Alster durchführen.

Die Europe hat eine sehr aktive Klassenvereinigung, es gibt viele Ranglistenregatten, na-

tionale und internationale Meisterschaften. Es ist eine tolle Alternative für alle, die gerne eine Einhandjolle segeln wollen.

Wer jetzt überlegt „Könnte das vielleicht auch etwas für mich sein?“, melde sich gerne bei mir.

UND EINE EUROPE ERFOLGSMELDUNG!

CKB■ Nils Wittich hat im Mai 2023 vor Ribnitz-Damgarten die Internationale Deutsche Jugend-Meisterschaft in der Europe-Klasse (IDJM) und damit den Titel „Jugend Deutscher Meister“ gewonnen! Herzlichen Glückwunsch dazu!

Ein ausführlicher Bericht von Nils folgt in der nächsten Ausgabe der Nachrichten.

Elbe-Ausklang 2023

SCHÖNES SEGELN, ABER MIT EINSCHRÄNKUNGEN

GAN■ Etwas später im Jahr als üblich wurde die traditionelle Elbe-Ausklang-Regatta des SVAOe mit zwei Wettfahrten am Sonntag, 1. Oktober, vor der Westmole des Hamburger Yachthafens in Wedel gestartet. Etwa um 13 Uhr war Niedrigwasser. Es herrschte Springzeit. Zum Start um 11:00 Uhr, also bei noch kräftigem Ebbstrom, wehte der Wind mit etwa 2–3 Bft aus SW; es war bedeckt bei ca. 12° C Lufttemperatur. Insgesamt also gute Bedingungen, wobei der niedrige Tidewasserstand zu beachten war. 20 Boote hatten gemeldet, davon acht aus dem SVAOe, 18 gingen an den Start. Zu den besten Zeiten waren das mal an die 40. Leider war keins unserer Jugend- bzw. Juniorenboote dabei. Gewertet wurde nach Yardstick.



So soll ein Gennaker ...



...nicht gefahren werden ...



...er entgleitet der Kontrolle ...



...wird Hand über Hand eingeholt ...



...und am Ende strahlte Bernd doch!

Wettfahrtleiter Andreas Sasse, neu in diesem Amt, wählte für die erste Wettfahrt einen Kurs von ca. fünf Seemeilen Länge, von dem man erwartete, dass er in etwa einer Stunde abgesegelt sein würde. Der Ebbstrom zog noch stark. Vom Start ging es elbab zur roten Fahrwassertonne 116, dann gegen den Strom Richtung Hanskalbsand zur Tonne HN2, kurzer Schlag zurück zur grünen Tonne 119/HN1 und gegen den noch immer stehenden Ebbstrom ins Ziel am Hamburger Yachthafen. Der Kurs konnte ohne Kreuzschlag abgesegelt werden. „Straßenbahnfahren“ nennen das einige abwertend, aber auch das muss man richtig machen.

Nach kurzer Pause – alle Teilnehmer mussten erst durchs Ziel gegangen sein – wurde der erste Start der zweiten Wettfahrt um 12:10 Uhr bei immer noch herrschendem Ebbstrom angeschossen. Der Wind hatte etwas aufgefrischt. Der Wettfahrtleiter wählte daher die „große“ Bahn mit ca. 21 Seemeilen Länge. Vom Start ging es elbab zur roten Fahrwassertonne 114, dann auf der „grünen“ Seite elbauf bis zur Tonne 125 querab von Tinsdal, und von dort gegen die inzwischen laufende Flut zurück ins Ziel. Die Wetterbedingungen wurden ungemütlicher. Der Wind wurde schwächer, und es setzte Regen ein.



„Pacemaker“ (Volker Riechers)



Rasanter Zieldurchgang („Ghost“)



Folke „Fun“ (Pollähn) und Spaekhugger „Troika“ (Bremer) gleichauf zum Ziel

Nicht alle Boote konnten gegen den Flutstrom unter Segeln das Ziel erreichen. Das traf drei der vier teilnehmenden Folkeboote. Schade als Abschluss eines sonst schönen Tages.

Mit dem Gezeitenstrom zu starten, beinhaltet immer das erhöhte Risiko eines Frühstarts. Das zeigte sich auch auf diesen Wettfahrten. Aber die Betroffenen erkannten das sofort und schafften es, um die Startlinienbegrenzungstonne zurückzukehren. Bitter traf es die einzige teilnehmende Jolle, den Piraten „Cephal“, der aus Sicht der Startmannschaft einen echten Nullstart geschafft hatte, ihn aber aus seiner Sicht als Frühstart wertete und kringelte, ohne einen Rückruf abzuwarten. Ehrenhaft, aber überflüssig. Etwas unglücklich, aber nicht zu vermeiden war die kurze Start-/Ziellinie. Die südliche Begrenzungstonne lag dicht nördlich der Fahrinne, nur ca. 60 Meter von der 2m-Tiefenlinie (bezogen auf SKN) entfernt. Es gab ein kurzes Festkommen eines Bootes. Glücklicherweise wehte südlicher Wind, bei dem die Boote alle an der Luvseite, also möglichst südlich zu starten suchten, was zu lautstarkem Gedränge an der Tonne, aber zu keinem Schaden führte.

Der Nachmittag zog sich hin. Langsamere Boote sahen mit Sorge den Schlag von Falkenstein zum Ziel vor sich, der evtl. bis dahin gutes Segeln zunichtemachen könnte. So kam es auch, denn einige standen auf der Stelle oder trieben sogar zurück. Vielleicht hätte die Wettfahrtleitung doch eine Bahnverkürzung verkünden sollen. Von außen immer schwer zu sagen.

Im Gesamtergebnis über beide zusammen-gewerteten Wettfahrten nach berechneter Zeit ergab sich ein schönes Bild für den SVAOe: Unter den ersten fünf Plätzen belegten „Ballarina 2“ (Berend Beilken) den 1., „Kalea“ (Dirk



*Pirat „Cephal“ (Leon Meyerdirks), einzige Jolle
(Fotos Kay Jancke)*

Selter) den 2., „Volonte“ (Jörn Wille) den 3. und „Swift“ (Andreas Gustafsson) den 5. Platz. „Ghost“ (Robert Neumann, BSC) kam auf Platz 4. Die vollständigen Ergebnisse findet man auf

der SVAOe Homepage unter einer Kurzfassung dieses Beitrags.

Wie üblich bei dieser Regatta erfolgt die Preisverleihung auf dem Herbstfest des SVAOe am 24. November im Clubhaus bei einem Grünkohlessen.

30. September 2023

SENATSPREIS DER ELBE

CKB ■ Der Senatspreis ist eine der größten Segelregatten auf der Elbe zwischen Blankenese/Tinsdal und Lühesand für Kielyachten und Jollenkreuzer. Er wird organisiert vom Akademischen Segler-Verein (ASV) und vom Blankeneser Segel-Club (BSC) und findet jährlich im Herbst statt. 42 Yachten waren diesmal am Start. Den ersten Platz nach Gesamtberechnung, und damit den Senatspreis der Stadt Hamburg, holte

FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN

So **EINFACH**
IST DAS!
firmenich-yacht.de



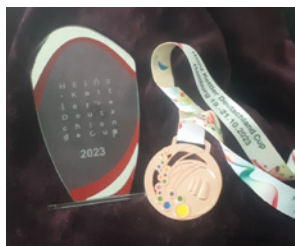
„Chosi IV“ mit dem Steuermann Michael Wunderlich (BSC). Weitere Preise gingen an Platz 2, „Ghost“ mit Robert Neumann (MSC), und Platz 3, „Edelweiss“ mit Thomas Reinecke (SCOe). Der SVAOe war mit sieben Yachten vertreten, von denen „Pacemaker“ mit Volker Riechers einen achten Platz erreichte und „Fun“, „Ballerina 2“ „Trojka“, „Swift“ und „Kalea“ die Plätze 14 bis 18 belegten.

Heinz Kettler Cup 2023 – 2. Teil

INKLUSIONSSEGELN AUF DER ALSTER

Von Felix Schnor ■ Der zweite Teil des „Heinz Kettler Cups“ (der erste Teil war der „Barella Cup“, vgl. den Bericht in diesem Heft) fand am 19. bis 21. Oktober 2023 auf der Alster statt, organisiert vom Yacht Club Mönnesee, dem Verein Wir sind Wir – Inclusion in Sailing und der Heinz Kettler Stiftung, ausgerichtet vom Hamburger Segel-Club und vom Norddeutschen Regatta Verein.

Wir waren wieder dabei mit der RS Venture Connect-Jolle „Pipi Lotta“ des NRV, die wir segeln durften. Leider hat das Wetter an diesem Wochenende nicht so gut mitgespielt wie auf der



Möhnetalsperre im September! Wir haben aber durchgehalten und so den dritten Platz ersegelt! Wir freuen uns auf nächs-

tes Jahr in München und auf näher gelegene Rennen in unserer Region!

Vielen Dank an den SVAOe für die Finanzierung der Startgelder! Euer Felix und seine Crew

Ein großartiges Inklusionsereignis

FELIX SCHNOR BEIM „BARELLA CUP“ AUF DER MÖHNETALSPERRE

GAN (nach Presse- und mündlichen Berichten) ■ Jeder, der Felix mal im Clubhaus gesehen hat, weiß, wie schwer ihn seine Erkrankung getroffen hat. Früher ein eifriger Jugendsegler und Kutterführer, ist er heute an den Rollstuhl gebunden, aber noch ebenso vom Segeln begeistert und selber aktiv segelnd. Wie ist das möglich? Die Gesellschaft hat erkannt, dass benachteiligte Menschen nicht isoliert oder gar abgeschrieben werden dürfen. Das Grundgesetz hat die Grundlagen dafür geschaffen. Die Umsetzung in die Tat ist aber nicht so einfach. Der Sport bietet allerdings Möglichkeiten, die seit Jahren mehr und mehr verwirklicht werden. Schon gleich nach dem Krieg gab es Versehrtenvereine, und heute hat die Teilhabe benachteiligter Menschen bei den paralympischen Wettkämpfen die höchste Stufe erreicht. Aber auch im ganz normalen, alltäglichen Sport bemühen sich Verbände, Vereine, Unternehmen, Stiftungen und Behörden um Menschen, die Hilfe und Gelegenheit zur Eingliederung – Inklusion – benötigen. In Hamburg hat der NRV geeignete Boote vom Typ SV14 und RS Venture zum inklusiven Segeln angeschafft und sogar mit städtischer Hilfe einen eigenen Hafen gebaut. Ein Auftraggeber/Betreuer organisiert Regatten. Der Hamburger Segel-Verband hat eine

SV14 gekauft und stellt sie dem SVAOe an seiner Anlage Alsterufer zur Betreuung zur Verfügung, wobei alle Hamburger Vereine Nutzungsrechte haben. Auch der HSC und der FC St. Pauli Segeln betreiben das Inklusionssegeln. Felix hat im SVAOe noch keine/-n ständige/-n Mitsegler/-in oder Betreuer/-in gefunden, aber in der Anlage Alsterufer helfen ihm spontan die anderen Segler, und bei auswärtigen Regatten steht ihm ein Kreis von helfenden Personen aus anderen Vereinen zur Verfügung. So hat er schon an Veranstaltungen in Warnemünde, Münster und Berlin teilgenommen.

Für den 24./25. September war zu einer inklusiven Segelregatta auf der Möhnetalsperre eingeladen worden, dem „Barella Cup“ / „Heinz Kettler Deutschland Cup“. Für Letzteren ist es die erste Veranstaltung von zweien dieses Cups, die zweite wird am 19./21. Oktober auf der Alster stattfinden. Der Yachtclub Möhnesee und der Verein „Wir sind Wir Inclusion in Sailing“ waren die Veranstalter, und die Heinz-Kettler-Stiftung (eine Stiftung zur Förderung des Behindertensports) sowie die Firma Barella, die ihr 150. Jubiläum mit dem Event feierte, unterstützten und gaben die Namen. Neun Teilnehmer, davon acht deutsche und ein belgischer waren gemeldet, acht gingen davon an den Start. Die Boote wurden gestellt. Dabei handelte es sich um die Klasse RS Venture Connect, ein offenes Kielboot mit Auftriebskörper im Topp, damit es nicht durchkentern kann. Wer die in Hamburg segelnden Boote des Typs SV14 kennt, weiß, dass die aus zwei Personen bestehende Besatzung (davon eine beeinträchtigt) hintereinander sitzt. Bei der RS Venture sitzen sie nebeneinander. Das breiter angelegte Boot hat zwei Ruderblätter und zwei gekoppelte Pinnen, gesteuert wird jedoch mit zwei Steuerknüppeln, was ungewohnt aussieht.

Es wurde im Ligaformat gesegelt, bei dem in kurzen Läufen bei schnellen Wechseln alle gegen alle segeln. „Schnell“ ist natürlich nicht so zu verstehen, dass die Zeit der Wechsel mitgewertet wird. Da die Beeinträchtigungen der Teilnehmer unterschiedlich sind, ist auch unterschiedlich aufwendige Hilfe von außen erforderlich.

Am Sonnabend herrschte auf der Talsperre frischer Wind mit Böen von 5 Bft. Am Sonntag war es dagegen weitgehend flau. Insgesamt kamen acht Wertungsläufe zusammen. Sieger wurden Dirk Thalheim/Anna Rupp (HSC). Felix Schnor



Die Rollstühle bleiben auf dem Steg



Frischer Wind auf der Möhnetalsperre (im Topp der Boote die Auftriebskörper; Felix mit Segelnummer 1)



Am Himmel braut sich was zusammen



Felix (am Steuerknüpel) mit Heiko unter Gennaker



Felix (vorne) im Kreis der Mitstreiter
(Fotos ©Sven Jürgensen)

(SVAOe)/Heiko Mertens (FC St. Pauli Segeln) wurden Fünfte.

Felix war von der Regatta begeistert und lobte Organisation und Ausrichtung. Dazu beigetragen hat sicher auch das tolle Abendprogramm der Firma Barella (sie machen sonst Heizungen und Wärmepumpen) mit Essen und Musik.

JUGEND

Jüngstenscheine

ERFOLGREICHE OPTI-KINDER

CKB ■ Nach einem Jahr Segelpraxis auf den Optis haben 13 Kinder ihren Jüngstenschein bestanden, herzlichen Glückwunsch dazu! Amelie H., Luise, Ib Anton, Enno, Hauke, Maira, Ann, Bendix, Mattes, Michel, Otto, Amelie S. und Theresa haben gezeigt, dass sie nicht nur segeln können, sondern auch die verschiedensten Knoten knüpfen (mit klitzekleiner Hilfestellung von Prüfer Thomas Lyssowski), Vorfahrtsregeln aufsagen und Sicherheitsausrüstung nennen.

Die Jüngsten haben übrigens nicht nur eifrig für ihre Prüfung geübt, sondern auch an dem vom SVAOe organisierten Optipokal am 23. September auf der Alster teilgenommen. Bei den C1-Starts (für Segelanfänger) errang Bendix den dritten Platz, Mattes, Ann, Maira und Ib Anton erreichten die Plätze 5–8, Luise Platz 10 und Amelie Platz 13. Auch bei den B-Starts (für die Regattagruppe) nahmen sieben SVAOe-Kinder teil, ebenso sechs Kinder bei den C2-Starts (für 2.–3. Jahr auf dem Opti), darunter Jola auf Platz 3.

Nach der erfolgreich absolvierten Prüfung gewährten mir einige der Kinder ein Interview. Na, ich habe mir hier so ein paar Fragen no-

tiert. Zum Beispiel: Was gefällt euch denn überhaupt am Segeln, warum macht Ihr das?

„Weil's Spaß macht.“ – „Ja, weil's Spaß macht.“

– „Weil's Spaß macht.“ – „Spaß macht.“

Ja, aber was genau macht Spaß – Spaß macht ja vieles.

„Segeln!“ – „Dass man schnell fahren kann!“

– „Man muss sich konzentrieren.“

Vielleicht, dass man mit Wasser zu tun hat, und mit Wind?

„Ja, dass man auf dem Wasser fahren kann.“

– „Dass man nicht einfach so macht: Hinsetzen und ————— [zeigt pantomimisch „Ausruhen“].“

Also, dass man aktiv ist?

„Wenn man nichts macht, geht man ja ganz leicht unter, wenn man nicht schwimmen kann, wenn man einfach nur drauf sitzt [auf dem Boot].“

Was mich auch interessieren würde, wie seid ihr dazu gekommen zum Segeln?

[Durcheinander] „Durch meinen Papa.“ – „Weil früher hat mein Papa gesegelt, und ich weiß nicht, wie er dahin gekommen ist.“

Aber es ist keiner von euch, wo nicht ein Verwandter auch schon gesegelt ist?

„Mein Cousin hat das auch schon gemacht, danach hat mein Bruder es gemacht, – also als erstes hat mein Papa es gemacht, dann noch mein Onkel, dann noch mein Cousin, dann noch mein Bruder und dann ich.“

Also ihr stammt alle aus Segelfamilien?

„Ja.“ – „Ja, ich auch.“ – „Ja, mein Vater segelt auch.“ – „Also bei uns ist es einfach normal, im Verein und so weiter, also wir haben schon ganz lange gesegelt.“

Und was habt ihr gelernt; ich hab ja vorhin schon gehört, dass ihr vieles gelernt habt: Vorfahrtsregeln, Knoten usw. ...

„Vieles haben wir gelernt.“ – „Wenden, Halsen,

Rollwenden ...“ – „Nee, Rollwenden haben wir nicht insgesamt gelernt, das hast nur du alleine gelernt!“

Glaubt ihr denn, dass so eine heftige Böe euer Boot mal zum Kentern bringen könnte?

„Ja!“ – „Ja!“

Ist das schon passiert?

„Ja.“ – „Ja.“ – „Also als ich noch ganz klein war – da ist dann dieser dolle Wind gekommen, und da wusste ich, ich muss was tun, sonst gehe ich unter.“

Ja, aber das war nicht schlimm für euch?

„Früher hatte ich auch immer ganz dolle Angst, aber jetzt ...“ – „Kentern macht Spaß!“ – „Ja ich hatte halt immer Einzelkurs – ich hatte bei deiner Mutter Einzelkurs.“ – „Echt? Geil!“ – „Ich bin einmal gekentert, weil ich aus Versehen ne Halse gemacht habe.“

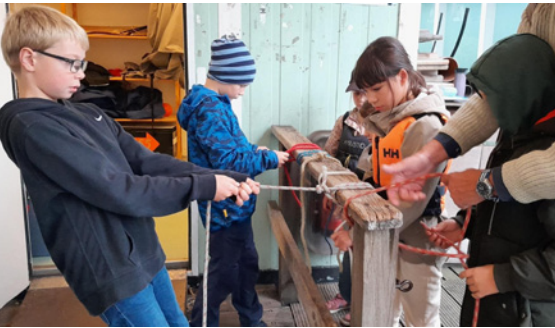
Oh, eine Patenthalse, ja, und dann – hab ich ja



Einige der Opti-Kinder mit bestandenem Jüngstenschein



Ob der Palstek auch hinter dem Rücken klappt?



Webeleinstek und runde Schläge

vorhin schon gehört – seid ihr immer alle ganz schnell weggeschwommen vom Boot.

„Nein, Nein, Nein!“ – „Doch! Ich bin einmal weggeschwommen zu meiner Mutter, ich wusste nicht, was ich tun sollte ...“

Aber ihr habt es wieder aufgerichtet, das Boot, ja? Das habt ihr ja auch geübt beim Kentertraining ...

„Man kann auch manchmal unters Boot gehen.“ – „Ohja, das habe ich gemacht.“ – „Ich mag Kentern nicht, wenn es kalt ist!“

Haben die Optis alle Namen? Und habt ihr immer denselben Opti oder wechselt das öfter?

„Ja.“ – „Nein.“ – „Also ich hab immer denselben Opti.“

Weil er dir gehört?

„Nein er gehört mir nicht.“ – „Meiner ... heißt „Gib 8!““

Ach, „Hab 8!“ heißt er.

„Nein Gib 8!“ – „Meiner heißt „No time to lose.“ – „Meiner heißt „Wieso immer ich.“ – „Meiner heißt „Let’s win“.“

Ohja das ist ein toller Name!

„Meiner heißt „Grüne Welle.“ – „Ach, ich weiß gar nicht, wie meiner heißt.“

Und Regatten fahrt ihr ja auch schon; nur mal so für euch auf der Alster oder auch richtig, ihr wart ja auch unterwegs?

„Also, Regatten mach ich schon sehr oft.“ – „Ich hab jetzt meine erste Regatta gesegelt, den Optipokal.“ – „Ich hab meine zweite gesegelt, beim Optipokal.“

Und liegt ihr dann auch gut mit vorne oder ist das gar nicht so wichtig, ob man vorne ist oder nicht?

„Das eine, das war letztes Jahr, das war auch hier, das war der Optipokal, da bin ich Dritte gewesen.“ – „Und ich bin auch Dritte geworden, diese Saison.“ – „Und Dritter bin ich ..., bin ich Sechster geworden.“ – „Ich finds einfach immer nur toll, wenn man einfach mitmacht.“ – „Ich hab keine Ahnung, welchen Platz ich gemacht hab.“ – „Wenn ich ne Regatta fahre, dann seh ich mir meistens davor den Kurs an, weil ich schon, eh, weiter, überholen will.“

Wollt ihr später dann mal große Regatta-Segler werden?

„Ja!“ – „Ja!“ – „Nö.“ – „Ich möchte, so wie Jens Holscher, möchte ich auch die Deutsche Meisterschaft gewinnen!“ – „Ich möchte Motorbootfahrer werden!“

Naja, es gibt ja auch noch das Fahrtensegeln, wenn man mit einer großen Yacht die Ostsee entlang fährt.

„Wir haben auch ne große Yacht.“ – „Ich bin lieber in den großen Ferien auf der Ostsee.“ – „Papa restauriert sein Boot gerade.“ – *[Durcheinander]*
Also da habt ihr auch ein Boot liegen ...

„Nee also kein Segelboot.“ – „Wir haben n Segelboot und n Motorboot!“ – „Wir haben nur ein Segelboot.“ – „Wir haben auch ein Segelboot, aber das ist in der Werft!“ – „Winterlager?“ – „Nee, reparieren.“ – „Und da hat er alles rausgeworfen, um es neu zu bauen. Ja, „Störtebeker II“ war son bisschen ... dings da.“
Ihr macht ja auch immer Gemeinsames; ich sehe immer, wie ihr hier noch was zu essen kriegt nach dem Segeln. Das ist auch wichtig für euch, oder?

„Ja.“ – „Ja.“

Und dann die gemeinsamen Ausflüge.

„Ja, das macht Spaß.“

Was für Ausflüge habt ihr denn gemacht?

„Also wir haben schon ...“ – „Wir waren schon Eis essen, glaub ich.“ – „Also wir sind doch auch einmal durch die Fontäne gefahren!“ – „Ja!“ – „Ja!“ – „Ja, das war cool!“

Auf der Binnenalster, nicht?

„Ja.“ – „Ja.“

Und ihr wart doch auch mal unterwegs in Borgwedel und Oortkaten?

„Borgwedel, ja.“ – „In Oortkaten war ich auch.“ – „Warst Du in Oortkaten?“ – „Wie bitte?“ – „Warst Du in Oortkaten.“ – „Nee, war ich eher nicht.“

Eine Frage habe ich noch: wie ist das mit den Trainern und Trainerinnen, sind die immer nett zu euch oder schimpfen die auch mal, wenn was nicht so gelingt?

„Sind alle nett!“ – „Ja!“ – „Ja!“ – „Ja!“

Und das Highlight, stelle ich mir vor, ist ja, wenn ihr am Abend hier mit dem Motorboot

abgeschleppt werdet und euch gemütlich in den Hafen schleppen lasst.

„Ja.“ – „Man muss sich schon konzentrieren dabei!“

Ich glaube, ich habe eine ganze Menge von euch gehört, danke! Dann schreib ich das jetzt auf, und ihr könnt das dann in den SVAOe Nachrichten nachlesen. Dann wünsche ich euch guten Appetit zum Gemeinschaftsessen!

Und wenn ihr mal Lust habt, selbst etwas zu schreiben, könnt ihr das gerne machen! Oder – eine andere Idee: Wenn ihr mal Lust habt, was zu malen, irgendwas Lustiges, was so passiert ist; das könnten wir auch in die Nachrichten bringen. Wenn ihr so etwas habt, könnt ihr euch an die Redaktion wenden oder auch an Jens oder Thomas; die vermitteln das weiter.



Besprechung für die Anfänger



*Demonstration der anstehenden Winterarbeiten
(Fotos Krieger-Boden)*

02. bis 04. Juni 2023

BORGWEDEL-WOCHENENDE DER OPTIS

Von Ida und Jarla ■ Am Freitagabend reisten schon die ersten Familien in Borgwedel an, und es gab ein gemeinsames Abendessen. Nach dem leckerem Schmaus wurden noch ein paar Runden gespielt und dann hieß es: „Ab ins Bett und gute Nacht“.

*Borgwedel
Wochenende
2023*

Am nächsten Morgen trudelten nach und nach die Optis mit den restlichen Familien ein und nach dem Frühstück und der Steuerleutebesprechung ging es rauf auf die Schlei. Jeder hatte beim Frühstück eine eigene Lunchbox gekriegt, die im Laufe des Tages immer leerer wurde. Leider war an diesem Tag nicht viel Wind, aber das störte uns nicht. Wir versuchten auch bei Flaute unseren Kurs schnellstmöglich abzusegeln, was manchmal gar nicht so einfach war.

Am Nachmittag gab es eine Elternregatta, wo insgesamt zwölf Eltern oder Trainer gegeneinander antraten. Die Jury und Wettfahrtleitung waren die sieben Fortgeschrittenen Ida, Leander, Hauke, Eliza, Yola, Nils und Jarla. Wie bei einer echten Regatta gab es nach Ende eine Protestverhandlung und beim Abendessen natürlich auch eine Siegerehrung. Den ersten Platz hat sich Jan ergattert, und sein Preis war es, einmal ins Wasser geworfen zu werden. Da er aber keine Wechselklamotten mithatte, wurde es auf ein anderes Training verschoben. Anouk segelte auf den zweiten Platz, dicht gefolgt von Jens. So saßen alle beim Grillen zusammen, und es herrschte eine angenehme Stimmung. Zum Nach Tisch gab es Bananen mit

Schoko gefüllt auf dem Grill und Marshmallows am Stock.

Am Sonntag hieß es noch ein letztes Mal für dieses Wochenende segeln. Das ging dieses Mal zum Glück mit mehr Wind als am vorherigen Tag. Deswegen wollten wir auch richtig Strecke segeln und sind rüber auf die andere Seite, um dort am Strand unsere Mittagspause zu machen. So der Plan. Also hieß es Lunchpakete packen, Boote checken und los. Eine Stunde später waren wir dann auf der anderen Seite ohne große Schwierigkeiten angekommen und konnten unser Mittagessen noch einmal so richtig genießen. Als wir dann nach einer genauso reibungslosen Rückkehr, samt Praddelwettrennen in Zweier-teams, wo Ida und Jarla gewannen, an der Jugendherberge ankamen, hatten sich alle erst mal eine Pause verdient. Während der Pause liefen Marathonläufer an der Jugendherberge vorbei, die wir dann ordentlich angefeuert haben.

Nach der Pause noch kurz segeln und endlich gab es den lang ersehnten Abschiedskuchen. Die Boote wurden nach dem leckeren Schmaus auf ihre Trailer gehoben und es hieß: „Bis zum nächsten Jahr in Borgwedel“.

FAHRTENSEGELN

SOMMERTOUR 2023 MIT „LORD JIM“, F GER 316

Von Thomas und Jule Lyssewski ■ Nach einem segelintensiven Frühjahr mit sehr schönen Touren in der dänischen Südsee und mit einigen Veranstaltungen wie unserem Arnis-Treffen, der vom „Freundeskreis Klassische Yachten“ organisierten „Run“-Regatta und der Regatta „Rendezvous der Klassiker“ brachen wir Anfang



„Lord Jim“ mit Jule an der Pinne



„Lord Jim“ in einem „superkleinen Inselhafen“

Juli mit unserem Folkeboot „Lord Jim“ zu einer dreiwöchigen Sommertour auf.

Unser Startpunkt war diesmal nicht Grauhöft, sondern Arnis, wo wir am Wochenende 8./9. Juli noch die Schleswig-Holsteiner Meisterschaft der Conger mit dem Arniser Segelverein und dem Winnemarker Segelverein ausgerichtet und durchgeführt hatten. Eigentlich wollten wir nach Rügen segeln, um unsere Tochter dort zu besuchen. Aber bei einer Windvorhersage mit überwiegend westlichen Winden entschlossen wir uns, in Nord-Süd-Richtung zu segeln und uns dann treiben zu lassen.

Wir segelten über Schleimünde, Strynø, Omø, Reersør und Ballen den Großen Belt hinauf. Nördlich von Korsør hatten wir nach der Große-

Belt-Brücke plötzlich eine tiefschwarze Wand vor uns, die uns zwang, das Großsegel wegzunehmen. Der Druck war dann nur ca. WNW 6 Bft, dazu etwas Regen.

Von der Insel Samsø segelten wir nach Westen und Norden zu den Häfen Juelsminde, Endelave, Tunø, Århus und Nappedam (in der Århus-Bucht) – meist superkleine Inselhäfen und einsame Buchten. Endelave ist modernisiert mit Grillplätzen und einem Holzsteg zum Baden. Auf Endelave leben mehr Hasen als Menschen.

In Århus, der zweitgrößten Stadt Dänemarks, haben wir viele SVAOe-er getroffen und „Den Gamle By“, ein Freilichtmuseum mit alten Häusern, besucht.

Auf dem Rückweg sind wir in Hov eingeweht und eingeregnet. Dann ging es durch den Kleinen Belt und über den alten Hafen Middelfart



„Lord Jim“ (außen) im Stadthafen Århus
(Fotos Thomas Lyssewski)

sowie Bagø, Faaborg und Mommark nach Hause, nach Grauhöft.

Eine schöne Sommertour von 300 sm. Am Anfang waren die Wetterverhältnisse sommerlich warm. Die letzte Woche hatten wir etwas mehr Wind und niedrigere Temperaturen.

Reisebericht Ostsee 2023

TEIL 3: VON RIGA NACH NORD-FINNLAND

(Red) In den Nachrichten 5-23 berichteten Paul und Mieke bereits vom ersten Teil ihrer Ostseerundfahrt und von den besonderen Bedingungen bei der Passage der russischen Küste. Hier kommt der dritte Teil des Ostseeberichts. Inzwischen sind sie wieder zurück und arbeiten an der vierten und letzten Fortsetzung ihres Berichtes, der in der nächsten Ausgabe der Nachrichten folgen wird.

Von Mieke Kaiser, Jan Hörth und Paul Körner ■
Der zweite Monat unserer Ostsee-Runde begann an der Mündung der Daugava auf dem Weg von Riga nach Ruhnu, einer estnischen Insel mitten im Rigaischen Meerbusen. Hoch am schwachen Wind erreichten wir einen Hafen, der sehr nach dänischer Südsee aussieht, während das Dorf eher denen in den polnischen Dünen ähnlich ist. Viel Sand und Kiefern, ein verstreutes Dorf mit Straßen, ebenfalls aus Sand, und mit einer historischen Kirche von 1644 direkt neben einer neueren von 1912. Ebenfalls bei Leichtwind ging es weiter nach Kuresaare auf der Insel Saarema und dann bei Flaute die Küste von Bucht zu Bucht Richtung Norden. Hier konnten wir das Phänomen der Thermik noch mal sehr intensiv vertiefen, denn nur diese sorgte für minimale Luftbewegung. Insgesamt erinnert das ganze

Revier mit vielen kleinen Inseln und Häfen sehr an die dänische Südsee, wobei sowohl an Land als auch auf dem Wasser deutlich weniger los ist. Immerhin gibt es sogar Jazz-Festivals, um die Sommertour-Erfahrung komplett zu machen.

Kommt man an die estnische Nordküste, wird die Landschaft etwas steiniger, aber zum Glück nicht flach. So konnten wir der Flaute, die uns durch ganz Estland getragen hatte, am Ende (wieder einmal) mit Kreuzen entkommen und erreichten Tallinn. Ein guter, zentraler Hafen, leider an einer Baustelle. Die Stadt selbst war ein weiteres Highlight. Das Stadtzentrum ist relativ klein, dafür sind noch viele Spuren aus dem Mittelalter zu erkennen: Alte Stadtmauern, teilweise sogar mit rekonstruiertem Wehrgang, historische Häuser mit Wappen der Handlungsgilden, viele alte, kleine und große Kirchen und teilweise Plätze und Restaurants, die so erhalten oder wiederhergestellt wurden, dass sie auch schon vor 700 Jahren so ausgesehen haben können. Und überall sind Spuren zu erkennen, wie die alte Substanz heute modern wiederverwendet wird. Besonders sei hier das Roter-Mann-Quartier genannt, in dem alte Fabrikanlagen mit moderner Architektur in ein sehr lebenswertes Fleckchen Erde verwandelt wurden. Nach einigen Tagen segelten wir dann auf einem flotten Halbwinde nach Helsinki, wo wir Mittsommer auf einer Hafen-Insel direkt vor der Stadt gefeiert haben, mit dem Hafenmeister, der eigentlich nur Fährrkapitän war, und einigen Vereinsmitgliedern. Dieses Fest, der Alkoholkonsum der Finnen und die erste finnische Sauna waren dabei Erfahrungen für sich. Während uns Helsinki als Stadt leider etwas enttäuschte, so hatte es doch immerhin einen großen Yachtausrüster zu bieten, wo wir die noch fehlenden finnischen Seekarten und



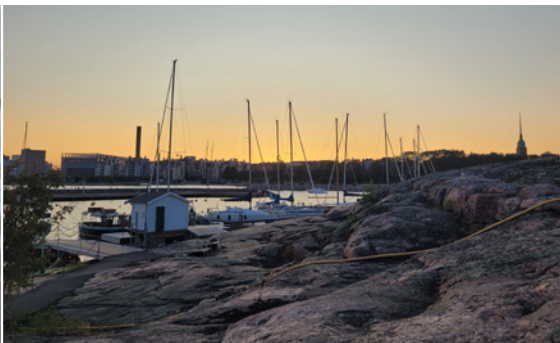
Neue und alte Kirche von Ruhnu



Flautenschieben in Estland // B



Blick über die Altstadt von Tallinn



Mittsommernacht in Helsinki



Österskär an der Grenze der Ålands



Völlig überlaufener Hafen von Bomarsund



Einer der letzten sonnigen Abende südlich von Uusikaupunki



„Nordwest“ in der Bucht von Seliskeri auf halbem Weg nach Vaasa



Flaches, steiniges Wasser typisch für den Norden Finnlands



Schärenhafen der Vaasa Segelgesellschaft mit Sauna aus dem 19. Jh.

einen Hafenfürer kaufen konnten. Und dann ging es los, rein in den finnischen Schärengarten!

Das Erste, was uns auffiel, war, dass es sehr viel voller als in Estland war. Das mag zum einen an Finnland liegen, zum anderen aber vor allem daran, dass mit Mittsommer die Urlaubssaison beginnt. Wobei „voll“ hier auch relativ zu betrachten ist, im Vergleich mit den Erfahrungen, die wir sonst so im Sommer machen. In unserem ersten Hafen lagen wir mit etwa sieben anderen Booten an dem kleinen Schlingel. Tags darauf waren wir aber wieder ganz allein an der Ankerstelle, obwohl sie sogar in unserem Hafenfürer aufgeführt ist. Bei Flaute schafften wir

es nach Hanko, dort hörte unser Glück mit dem Wind erstmal auf. Die folgenden Tage segelten wir bei nordwestlichen Winden immer wieder hoch am Wind durch den Schärengarten. Und nicht nur, dass das Kreuzen in den Schären eine Herausforderung ist, auch fürs Schärenankern in Finnland ist NW eine schlechte Richtung. Denn aufgrund der Entstehung der Schären sind es meist die NO-Seiten der Inseln, an denen man gut anlegen kann, während die übrigen gerne mal etwas flacher sind. Außerdem war schlicht zu viel Wind, um sicher an einer Schäre direkt anlegen zu können. Und so hangelten wir uns über mehrere Häfen zu den Ålands, wo wir dann bei über 7 Bft endgültig eingeweht wurden.

Nachdem wir uns ordentlich hatten durchpussten (und nassregnen) lassen, gingen wir nach zwei Hafentagen wieder auf Ostkurs, um den nördlichen Teil der Turku-Schären zu entdecken. Allerdings war auch hier noch die Windstärke ein Problem, sodass wir weiterhin Häfen anliefen. Im ersten Stopp in Bomarsund, etwas nördlich von Mariehamn, wurde uns dann endgültig klar, dass wir in der Hauptsaison angekommen waren. Denn der zugegebenermaßen sehr schöne Hafen wird schnell sehr voll, und so waren wir gegen 17 Uhr eines der letzten Schiffe, das noch einen Platz bekam. Und auch im nicht bezeichneten, alten Nordfahrwasser der Ålands kam ein Gefühl des Straßenbahnfahrens mit diversen Booten vor- und achteraus auf. Nach dem Stopp in Turku steuerten wir Richtung Norden, in den Bottnischen Meerbusen. Und pünktlich wurde auch der Wind wieder gnädiger und wir konnten noch zweimal an die Steine gehen. Der zweite Versuch, kurz vor Uusikaupunki, machte uns dann aber auch klar, dass jetzt schon wieder Schluss damit war, die Küsten wurden insgesamt flacher

und steiniger. Im Fischereihafen von Pyhämaan wurde uns das erste Mal bewusst, wie abgelegen Finnland tatsächlich sein kann. Denn der Hafen wirkt zwar im ersten Moment relativ groß, wenn man allerdings der Straße folgt, wird diese nach einigen hundert Metern zu einer Schotterpiste, die auch nur zu einer etwas größere Schotterpiste führt. Das „Dorf“ zum Hafen ist tatsächlich relativ groß, allerdings eher flächenmäßig. Wir konnten einige Häuser finden, die im Wald verteilt um eine Bucht standen.

Im nächsten Hafen Rauma stand dann der erste Crewwechsel an: Mieke wollte für drei Wochen mit ihrer Pfadfinderinnen-Gruppe durch das finnische Hinterland wandern, dafür kam Jan, ein Schulfreund von Paul, an Bord. In der neuen Konstellation fuhren wir dann zügig weiter nach Norden, erst in kurzen Etappen am Wind und dann in einer langen Etappe bei 7–8 Bft Wind von hinten. In Vaasa verließ uns leider das gute Wetter erstmal, ähnlich wie in ganz Nordeuropa. Nach einem Hafentag ging es mit wenig Wind weiter durch das UNESCO-Weltkulturerbe Kvarken-Archipel. Oder zumindest durch den östlichen Teil davon; um weiter hinaus zu segeln, fehlte uns leider der Wind. Mit dem Kvarken-Archipel beginnt eine ganz neue Landschaftsform. Anstel-

le von Schären und großen Felsen nehmen hier „kleine“ Steine überhand und die See wird sehr flach. Die Inseln sind tatsächlich nur Steinhäufen aus vielen Steinen mit 10 – 40 cm Durchmesser, auf denen sich Erde abgelagert hat, sodass auch Bäume wachsen können. Diese Küstenform setzt sich nach Norden weiter fort, bis über Haparanda in Schweden.

Ab Vaasa wurden die Häfen nochmals leerer, oft waren wir das einzige Schiff im Hafen; und man sah, trotz Hauptsaison, den ganzen Tag kein anderes Boot. Auf dem Weg weiter nahmen wir mehrere kleine Inseln mit: Stubben, Mäskär, Maakalla, Merijanhelmi, Härkäletto. Der Großteil der Inseln hat zwar Bebauung, aber maximal nur Sommerhäuser, die teilweise anscheinend schon seit Jahren verlassen sind. Maakalla sticht hier heraus. Der Insel wurde von einem schwedischen König Autonomie zugesichert, und diese besteht auf gewisse Art bis heute. Da die Versammlung aller Insel-Einheimischen beschlossen hat, dass nur Fischer Häuser kaufen oder bauen dürfen, und diese auch nicht vermietet werden dürfen, ist die Insel sehr ursprünglich geblieben. Ca. 40 kleine Hütten der Fischer, dazu eine alte Holzkirche von 1780, und die geographische Lage, 10 nm vor der Küste, geben der Insel einen



**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.



Die Bucht und der Hafen von Maakalla mit den typischen kleinen Fischerhäusern

sehr nordischen, alten Charakter, sodass man sich leicht 100–200 Jahre in die Vergangenheit zurückversetzt fühlen kann. Mit Härkäletto erreichten wir nach 12 Stunden Kreuz unseren letzten finnischen Hafen (vor der Weiterreise nach Schweden). Hier fühlt man sich richtig weit im Norden: Die Vegetation geht bis auf Büsche, Gräser, Flechten und die überall zu findenden Beeren zurück, das Land ist flach und steinig und richtig warm oder dunkel wird es auch nicht mehr.

Aber nicht nur mit Inseln haben wir unsere Erfahrungen gemacht, auch finnische Gewässer haben ihre Eigenheiten. Das erste Problem sind Steine. Der allgemein bekannte Spruch „Steine



Die karge, nordfinnische Insel Härkäletto und der (wahrscheinlich) kleinste Yachthafen der Ostsee (Fotos Mieke Kaiser, Paul Körner)

wandern nicht“ verliert nämlich irgendwann seine Gültigkeit. Im Norden friert die Ostsee teilweise so weit durch, dass das sich bewegende Eis eben doch die Steine verschiebt. Außerdem sind die Seekarten für Finnland teilweise sehr alt (eine von 2014 wird als einzige Karte der Gegend bezeichnet), aber auch aktuelle Karten (eine sogar von 2023) sind hinsichtlich der Betonung nicht auf dem neusten Stand. Zusätzlich hatten wir unsere Probleme mit finnischen Fischernetzen. Wer auf der Ostsee segelt, wird die bekannten Fischernetze mit zwei Flaggen-Bojen am Ende kennen, zwischen denen man im Zweifel sogar hindurchfahren kann. Nördlich von Vaasa sieht das etwas anders aus: Zwar gibt es noch Bojen mit Flaggen, häufig sogar vier bis fünf, allerdings sind dazwischen viele kleine Schwimmer, teilweise nur von Tennisball-Größe zu finden. Diese dienen dazu, das Netz an der Wasseroberfläche zu halten. Es ist also nicht möglich, dazwischen hindurchzufahren. Und auch von den äußeren Bojen sollte man sich freihalten, die Bojen liegen nämlich gerne nicht am Ende des Netzes, sondern auch mal 100 m davon entfernt. Wir haben diese Erfahrung auch einmal praktisch gemacht, allerdings hat unser Kiel zum Glück die drei Seile/Netze weit genug nach unten gedrückt, dass auch unser Ruder nicht hängen geblieben ist. Bei Härkäletto wird dann auch auf den Großteil der Flaggen ganz verzichtet, da findet man in einem Netz von ca. 500 m Länge genau eine Boje (auch mal mit weißer Flagge...) in der Mitte. Vielleicht sind die Schweden ja besser im Markieren ihrer Fischernetze...



NOCH EIN OSTSEETÖRN ...

CKB ■ Im Hamburger Yachthafen liegt die X79 „Flux“ von Lars und Lea, bestückt mit zahlreichen Gastlandflaggen. Neben Paul und Mieke



X79 „Flux“ (Foto Michael Raschdorf).

mit „Nordwest“ sind auch Lars und Lea mit „Flux“ von einer langen Ostseereise zurückgekehrt. Willkommen zurück!

SEGLERGESCHICHTEN

Unverhofft kommt

– GOTT SEI DANK – nicht oft

Von Michael Albrecht ■ Am Ende unserer diesjährigen Sommer-Segelreise hatten wir Freunde an der Schlei besucht. In Arnis hatte ich den Seewasser-Filter des Motors von einer Menge Algen und Kraut befreit. Auf dem Weg nach Flensburg

bei leichtem Westwind – bis Leuchtturm Kalkgrund konnten wir noch gut segeln und Strecke machen – erwischte uns eine ungewöhnliche Motorpanne: Da die Strecke ab Kalkgrund zum Aufkreuzen sehr lang zu werden drohte, rollte ich die Genua ein und schaltete den Motor an. Er sprang auch gleich an, aber nach ca. 1 min. kam urplötzlich und sehr erschreckend ein kleiner, dumpfer Knall aus dem Motorraum und etwas weißer Rauch stieg auf.

Eine schnelle Inspektion ergab zunächst nichts, aber ein Neustart war mangels Stroms unmöglich. Ein gründlicherer Blick in den Motorraum ergab: die Motorbatterie war nass und infolge eines Kurzschlusses außer Funktion. Nur woher kam das Wasser? Neben der Motorbatterie verläuft nach achtern die Auspuffanlage; und der vordere Topf neben der Batterie hatte neben der Klemmschelle des Schlauchs im Kunststoff einen ca. 5cm langen parallelen Riss. Als erstes musste wieder Fahrt und Ruhe ins Schiff! Da ich mir nicht sicher war, wo ich in Flensburg Werkstatthilfe finden konnte, drehten wir um und meine Frau steuerte uns zurück an Kalkgrund vorbei an der Küste entlang nach Süden. Die benähte Motorbatterie zu trocknen war leicht; schwieriger war, dem Riss am Auspufftopf eine Bandage aus Tape zu verpassen. Zum einem war der Riss schlecht zu erreichen und da noch Wasser im Topf war, war auch das Flicker schlecht zu bewerkstelligen. Nach ca. zwei Stunden und zwei vergeblichen Versuchen war mein Tape-Vorrat fast erschöpft, ich von der Kriecherei ziemlich k.o. und nichts erreicht!!!

In die Schlei einzulaufen war gegen Wind und Strom nur mit Schlepphilfe zu machen. Ebenso schlecht war Dampf erreichbar und eine Werkstatt mir dort nicht bekannt.

Also weiter! Laboe bot sich für uns an: bei Westwind unter Segeln gut zu erreichen und uns nach zahlreichen Besuchen mit Einfahrt, Liegeplätzen und Werkstatt wohlbekannt! Jetzt durfte uns nur die sanfte Brise nicht verlassen, denn zeitlich konnte es sehr eng werden! Alles ging gut: hinter der Ecke von Bülk nahmen wir das Großsegel weg, ½ h unter Genua über das Fahrwasser, und in der Einfahrt rollte ich das Vorsegel ein. Mit letztem Schwung, etwas Wackeln am Rad, viel Glück und fremder Hilfe landeten wir unbeschädigt bei Finsternis um 21:45 h in einer freien Box! – Die Werkstatt half uns am Dienstagmorgen prompt, ein Vetus-Auspufftopf konnte per Express in Gent/Belgien geordert werden, der Meister überredete mich, den Auspuff-Krümmen auch gleich mit zu erneuern (er war nämlich inwändig zur Hälfte durch Ruß zugesetzt) und am Donnerstagabend war alles erledigt!

All is well, that ends well!...(sagt Shakespeare)

The Lunatic Race (Teil 2)

EINE ERINNERUNG AN 1979

Vorbemerkung: In der Ausgabe 5-23 der SVAOe Nachrichten berichtete der Autor in einem ersten Teil von seiner Teilnahme an dem dramatischen Fastnet-Race von 1979. Hier folgt Teil 2.

Von Götz-Anders Nietsch ■ Die See wird höher und höher. Wir bergen das Vorsegel und beobachten erst einmal, wie sich das Schiff verhält. Natürlich machen wir jetzt keine Fahrt mehr voraus, sondern stehen sozusagen auf der Stelle, wie es uns scheint. In Wirklichkeit werden wir von der See quer versetzt. Unser Konkurrent, wir

sehen es an seinen Lichtern, entfernt sich von uns weiter nach Luv. Warum motort er gegen Wind und See an? Wir verstehen es nicht. Wir haben nahezu unendlich weiten freien Seeraum nach Lee. Da hilft es wenig, mit der Maschine gegenanzugehen. Im Übrigen sind wir in einer Regatta. Maschinengebrauch heißt Aufgabe. Daran wollen wir doch jetzt nicht denken, obwohl Loomis schrieb: „The greatest risk is that it is such an easy race to quit.“ Aber er meinte natürlich die Verlockungen der Aufgabe bei Flaute oder Starkwind in Nähe der zahlreichen südeingelassenen idyllischen Kanalhäfen, nicht auf offener See.

Der Wind hat volle Sturmstärke erreicht und legt immer noch weiter zu. Jetzt ist es auch richtig dunkel geworden. Der Himmel hat sich zugezogen, und kein Licht ist mehr zu sehen. Nur verschiedene Topp- oder Dampferlichter anderer Yachten sehen wir in der Ferne, wenn wir uns gerade auf einem Wellenkamm befinden. Warum motoren die alle? Wir tragen immer noch zu viel Segelfläche. Daher nehmen wir das gereifte Großsegel probeweise weg, um zu sehen, wie das Schiff sich ganz ohne Besegelung verhält. Es geht überraschend gut. Wir liegen unter Topp und Takel wie beigedreht, das Ruder nach Luv gestellt und haben den Wind ein wenig vorlicher als querab. Die See ist beängstigend hoch. Die Kämme brechen kataraktartig, die Gischt wird horizontal weggerissen, und nach Luv kann man die Augen nicht mehr öffnen. Wenn nur der Großbaum nicht so hin und her schlagen würde. Daher lassen wir ihn an der Dirk bis auf das Leedeck herunter, betten die Nock auf einen Feudel und laschen den Baum fest. Nun herrscht Ruhe, soweit man von Ruhe reden kann. In Wirklichkeit ist der Lärm von Schiff, See und Wind

infernalisches. Obwohl es jetzt mit voller Orkanstärke weht, fühlen wir uns nicht in Lebensgefahr und gehen auch wieder unser Wachsystem. Zwei Mann sind im Cockpit, durch Leinen zu Luv fest angebunden, denn die Krängung durch den Windwiderstand des Riggs ist groß, und die Seen werfen das Schiff immer wieder fast mit dem Mast aufs Wasser. Die anderen liegen unter Deck in den Leekojen oder auf den Bodenbrettern, wobei sie wohl keinen Schlaf finden. Eine schlimme Nacht. Gut, dass wir so viel Raum nach Lee haben. Um nichts in der Welt wären wir jetzt unter der irischen Küste oder in der Nachbarschaft des Fastnet Rocks und gezwungen, uns freizusegeln. Dort muss es teuflisch zugehen.

Als die Morgendämmerung heraufzieht, verschwinden die ersten Wolken, und einige Sterne sind zu sehen. Der Schipper setzt sich ans Funkgerät. Der Not- und Anrufkanal ist mit panikartigen Gesprächen überladen. Uns wird sehr schnell klar, dass etliche Rettungsaktionen ablaufen. Dann hören wir die Motoren eines Flugzeugs über uns und sehen sogar die Lichter. Der Schipper ruft es an und bittet um unseren Standort, denn wir wissen nicht, wie weit wir über Nacht getrieben sind. Aber man antwortet uns nur, wenn wir nicht in Not seien, sollten wir Ruhe geben. Wir sind nicht in Not und verfolgen den Funkverkehr und schließlich auch die ersten Nachrichten im Radio. Gemeldet wird ein schnellziehendes lokales Orkantief, das über die Fastnet-Race-Flotte hinweggegangen ist und noch nicht absehbare Folgen gehabt hat. 15 bis 20 Segler seien vermisst oder ertrunken, mehrere Boote gesunken und zahlreiche in Seenot geraten. Küstenwache und Seenotrettung seien zu Wasser und in der Luft ununterbrochen im Einsatz. Lebende und Tote seien geborgen, manche



Am Morgen danach, beigedreht, Ruder nach Luv festgestellt (Foto Nietsch)

Boote von ihrer Besatzung verlassen. Wir sind sprachlos und schockiert.

Als die Sonne am Himmel steht, sehen wir das schrecklich schöne Bild einer kochenden See. Bis auf wenige dahinrasende Wolkenfetzen klart es vollständig auf, und wir ahnen, dass der Wind bald nachlassen wird. Unsere Lebensgeister rühren sich. Wir verlangen nach einem Frühstück, auch wenn es kalt ist. „Feuchtes Brot mit kaltem Beef“, so ähnlich ergeht es auch uns jetzt. Aber wir sind unendlich dankbar, dass alles bei uns heilgeblieben ist. Es gibt Schlimmeres als Nässe und unbequeme Lage. Wir versuchen, unseren Standort zu bestimmen. Das Ergebnis ist beruhigend. Wir sind vielleicht 15 Meilen vertrieben, aber zur nächsten Leeküste ist es noch sehr weit.

Schneller als erwartet lässt der Wind nach. Wir setzen die ersten Segel wieder. Andere Segel sind nicht in Sicht. Wenn nur nicht die See noch so grob wäre. Als wir wieder Fahrt durchs Wasser

machen, können wir sogar unser Ziel, Fastnet Rock, anliegen, auch wenn wir nur langsam vorankommen. Wir sind verunsichert, was wir machen sollen. Über Funk versuchen wir, irgend-eine Nachricht der Regattaleitung aufzufangen, am liebsten natürlich über die Beendigung der Wettfahrt. Aber außer dem weit entfernten und unter Störgeräuschen ablaufenden Notverkehr hören wir nichts. Wir sind offenbar außerhalb des Geschehens.

Am späteren Vormittag wird es richtig friedlich. Die See ist noch hoch, aber lang, und bricht nicht mehr. Der Wind ist auf drei bis vier Beaufort zurückgegangen. Wir kommen nur langsam voran. Bis zum Felsen unserer Sehnsucht kann es noch lange dauern. Der ganze Umfang des Dramas wird uns aus den Radionachrichten bewusst. Wir sind niedergeschlagen. Wie schlimm muss es die meisten anderen Regattateilnehmer getroffen haben. Ein Schwesterschiff, wir hören es an dem mitgeteilten Namen, ist gesunken. Sollen wir einfach so weitersegeln, als wenn nichts geschehen wäre? Einfach die Regatta fortsetzen? In etwa 12 Stunden wären wir am Fastnet Rock und in etwa zwei weiteren Tagen im Ziel vor Plymouth. Wir würden die Regatta ordnungsgemäß beenden und vielleicht sogar einen Gruppenpreis erringen, da so viele Teilnehmer ausgeschieden sind. Wollen wir das wirklich? Nein, entscheiden wir. Wir brechen die Regatta ab. Wir wollen keinen Sieg auf Kosten Verunglückter, Havariierter, Ertrunkener.

Mit sehr gemischten Gefühlen gehen wir über Stag und setzen den Kurs auf die Isles of Scilly ab. Es ist kaum glaubhaft, wie schnell der Orkan abgezogen ist. Die Reffs werden ausgeschüttet, ein großes Vorsegel und die Nationalflagge gesetzt. So kann ein Kontrollflugzeug, das vielleicht in unsere Nähe kommt, uns identifizieren und

erkennen, dass wir die Regatta aufgegeben haben, und dass es uns gutgeht. Die Sonne wärmt und trocknet Deck und Kleidung. Dann bereiten wir ein warmes Essen. Die Lebensgeister sind wieder da, und wir versuchen, das Unfassbare zu verstehen. Aber es gibt nichts zu verstehen, denn wir wissen keine Einzelheiten. Wir sind nur froh, nicht selber im schlimmsten Hexenkessel dabei gewesen zu sein.

Nachdem wir am anderen Morgen die Scillies gerundet haben, entwickelt sich ein traumhaft schönes, spätsommerliches Wetter mit raumer Brise. Unter Spinnaker ziehen wir auf schnurgeradem Kurs nach Lizard Point, und nachdem wir dieses Vorland in einigem Abstand gerundet haben, liegt das Ziel vor Plymouth fast schon in greifbarer Nähe. Nun tauchen auch überall weiße Segel auf, die mit uns demselben Punkt zustreben. Schon fangen wir an, an Schoten und Streckern zu arbeiten und das Schiff etwas schneller zu machen. Es hat den Anschein, als wenn nichts gewesen wäre, so friedlich ist das Bild.

An der Ziellinie machen wir unsere Meldung und laufen dann in den Hafen ein. Entmastete oder sonst beschädigte Schiffe sind von Scharen Neugieriger umlagert, überall sitzen die Segler an Deck, trinken schon wieder Bier und geben Fragenden Auskunft. Viele Angehörige sind gekommen und sicher auch viele Journalisten. Wir winken Freunden zu und suchen uns einen Liegeplatz. Für uns interessiert sich keiner. Sieht ja auch alles geordnet und heil aus. Die werden wohl nicht viel zu erzählen haben.

Ach ja, den Namen unseres Bootes habe ich noch nicht erwähnt. Wilhelm hatte es „Jolie Brise“ getauft, zur Ehrung und Erinnerung jener berühmten Yacht, die das erste Fastnet Race 1925 gewonnen hatte. Sie war als Gaffelkut-

ter getakelt, mit steilem Vorsteven und großem Tiefgang, „of the sort that British cruising men love, able to put to sea and stay there, but designed with no particular emphasis on speed“, wie Loomis respektlos bemerkt. Nun, Wilhelms modernes Boot hatte mit seiner Namensgeberin wirklich nur noch den Namen gemein, sonst nichts. Wirklich nichts? Doch, auch dieses war „able to put to sea and stay there“. Und das ist mehr als man von mancher ausgereizten Rennkiste sagen kann.

Nachdem nun dieses dramatische Rennen Historie geworden ist, bleibt immer noch das Wort vom „lunatic race“ im Ohr, das jener Motorboot-Bootsmann geprägt hatte. Ist das Fastnet Race wirklich ein „verrücktes“ Rennen? Nein, auch nach allem, was geschehen ist, ist es spannend und anspruchsvoll, es fordert Kampfgeist, Können und Durchhaltevermögen heraus, es ist Sport im besten Sinn. Alles kann dabei passieren. Alles.

HISTORISCHES

Vor 50 Jahren

UNTERGANG DES KUTTERS „NORDLICHT“

Vorbemerkung d. Red.: Die nachfolgende Erinnerung an ein tragisches Ereignis hat einen Bezug zum SVAOe. Kapitän des verunglückten Kutters war Jürgen Wagner (nicht SVAOe-Mitglied), Sohn unseres ehemaligen Ehrenmitglieds Kurt Wagner, der mit seiner Segelyacht „Rih“ schon 1933 das Blaue Band der Niederelbe gewann. Auch seine anderen Boote hießen alle „Rih“ bis auf die Mitte der Fünfziger erworbene 8m R-Yacht „Germania III“ aus dem Hause Krupp. Außerdem gehörte ihm die Stadtschlachtereie, und er unterstützte jahrelang das damalige,

legendäre Eisbeinessen des SVAOe. Sein anderer Sohn Klaus, ebenfalls SVAOe-Mitglied, führt mit der Dufour 39 „Rih“ den Traditionsnamen fort.

Von Lutz v. Meyerinck ■ Die „Nordlicht“, Fischkutter klassischer Bauart Finkenwerder Art, Länge 16,6 m, Breite 5,26 m, 34,1 BRT, gebaut 1961 bei Bieritz in Friedrichskoog, war von Jürgen Wagner vom Voreigner, dem Finkenwerder Fischer Meyer, erworben worden, um sie nach Westindien zu überführen. Ziel dieser Reise im November 1973 war Grenada in der Karibik, wo der Kutter zum Fischfang eingesetzt werden sollte, und wo Jürgen Wagner mittlerweile lebte. An Bord waren weiter mein Großcousin Wolf Werner 'Wüli' Wilzer und noch zwei Crewmitglieder, Michael Schefferling und Harald Krüger. Auch war geplant, dass der Verkäufer des kurzfristig vorher erworbenen Schiffes im folgenden Januar dorthin fliegen sollte, um Wagner in den Fischfang mit dem Kutter einzuweihen. Angesichts der vielen amerikanischen Touristen versprach man sich von der Fischerei einen guten Verdienst. An der Qualität des damals 12 Jahre alten Schiffes gab es laut den Berichten keine Zweifel.

Der Zeitpunkt der Abreise war nicht besonders günstig gewählt, denn Anfang November ist schon relativ spät für eine Reise über den Atlantik. Daher dürfte Zeitdruck bestanden haben, endlich loszukommen.

Der Kutter war am 4. November in Wedel ausgelaufen, machte in Helgoland Station, musste dann aber noch mal nach Bremerhaven zurück, weil die Lichtmaschine nicht verlässlich lief. Das Auslaufen am 11. November mit ablaufend Wasser kurz nach Mitternacht aus Bremerhaven verlief tragisch: Der Kutter lief direkt in einen von mehreren Orkanen, die sich kurzfristig nacheinander in der Deutschen Bucht austobten. Dabei

blieb unbekannt, ob der Kutter mit einem ein- oder auslaufenden Seeschiff kollidierte und dann sank oder aufgrund von Seegang kenterte und der treibende Rumpf danach mit einem Seeschiff kollidierte. Die später angespülten Überreste des Schiffes lieferten keine eindeutigen Hinweise zum Hergang. Niemand der Crew überlebte.

Kai Krüger, der bekannte Journalist, der unter anderem für die „Yacht“ schrieb, und auch ein noch lebender Zeitzeuge, Claus Mirbach, waren selbst bei der Ausfahrt von Wedel nach Helgoland an Bord gewesen, sie waren beide mit Wagner und Wilzer befreundet. Claus Mirbach hatte geplant, später auf den Kanaren für die Transatlantikpassage zuzusteigen.

Kai Krüger hat das Unglück später intensiv recherchiert. Seine ausführlichen Beschreibungen sind in zwei Artikeln in der „Yacht“ veröffentlicht worden (<https://tinyurl.com/ydv8rkc5> Seite 49 ff). Auch die Ungereimtheiten, die immer bei einem solchen Unfall verbleiben, sind dort offen beschrieben.

Selbstverständlich gab es angesichts der vier toten Seeleute eine Seeunfalluntersuchung und einen Spruch des Seeamtes in Hamburg. Dieses sah die Verantwortung für den Vorfall im Wesentlichen bei der Schiffsführung. Wir haben selbst dazu weiter umfangreich auch im Hamburger Staatsarchiv recherchiert und mit dem noch lebenden Zeitzeugen Claus Mirbach gesprochen. Es kamen keine neuen Einsichten mehr zu Tage, die das von Kai Krüger dargestellte Bild infrage stellen könnten.

Gleichwohl ist der Vorgang würdig, erinnert zu werden. Nicht nur, weil die Beteiligten und ihre Familien dem SVAOe und vielen Freunden nahestanden, sondern weil man an der damaligen Berichterstattung ermesen kann, wie viel

sich seitdem in der Berufs- und vor allem auch in der Sportschiffahrt verbessert hat.

Beginnen wir beim Wetter: In der fraglichen Nacht lag ein Tiefdruckgebiet über der Deutschen Bucht, das sich durch Trogbildung in seiner Wirkung massiv verstärkt hatte und entgegen der Vorhersage von 5–6 Windstärken elf Windstärken produzierte. Dabei sprang der Wind auf Nordwest. Am 10. November, am Vortag, gab es eine Windwarnung mit 5–6 Bft Starkwind. Erst am Abend nach dem Auslaufen (am 11. November abends!), veröffentlichte das Wetteramt Hamburg eine Sturmwarnung mit 9 Bft. Zu diesem Zeitpunkt war die Böenwalze des Tiefs mit 11 Bft längst über das Seegebiet hinweggezogen. Dieses war nicht das einzige Sturmtief, das in diesen Wochen über die Deutsche Bucht zog. Allein in der Zeit vom 11. November, dem wahrscheinlichen Untergang der „Nordlicht“, bis zum 7. Dezember 1973 kamen neun Schiffe in der deutschen Bucht zu Schaden mit 26 Toten bzw. Vermissten und geschätzten weiteren 22 aus Seenot geborgenen Seeleuten. Unter anderem hatte sich das Feuerschiff „Elbe II“ von seiner Kette gerissen und war gestrandet. Vergleicht man die damalige Situation mit der heutigen, wo schon Tage vorher vor schwerem Wetter intensiv und vor allen Dingen kleinteilig gewarnt wird, kann man erst ermesen, wie unzureichend damals die Wettervorhersagen im Vergleich zu heute waren.

Der Kutter war mit den üblichen Rettungsmitteln ausgerüstet. Wilzer hatte die Rettungsinsel seiner Segelyacht „Hyllekrog“ mit an Bord gebracht, einem 9,5 m von De Dood gebauten W. Tripp Design. Das UKW-Sprechfunkgerät an Bord lief nicht sicher, sondern war schon vom Voreigner mit einem Wackelkontakt übernommen worden. Eine der damals weit verbreiteten

Grenzwellen-Funkanlagen war nicht an Bord, aber ein Radargerät. Diese kurze Aufzählung mag jeder ins Verhältnis setzen zu der auf seinem eigenen Schiff verbauten Elektronik, die er üblicherweise mit durch die Gegend fährt.

Natürlich wurde auch die Verkehrszentrale zu diesem Vorgang befragt. Auch sie konnte nur mitteilen, dass ein Kutter bei dem damaligen Wetter und Seegang auf dem Radar schlecht auszumachen gewesen wäre und man mit den in die Weser einlaufenden Schiffen, die alle Radarberatung benötigten, alle Hände voll zu tun hatte. Das Lotsenboot war bei dem Wetter längst auf eine Innenposition verholt worden.

Kai Krüger hatte sich später in einem weiteren Artikel noch einmal mit der angeblich legendären Sicherheit der Finkenwerder Fischkutter beschäftigt. Aber schon im oben genannten Artikel zitierte er in der „Yacht“ den Vorbesitzer des Kutters mit den Worten „läuft er vor dem Wind schneller als die See, buddelt er sich fest und läuft von achtern voll.“

Die Suche nach den Vermissten begann nur zögerlich und spät, da abgemacht war, dass man sich erst nach circa drei Wochen von den Kanaren melden würde. Daher wurde der Kutter nicht als überfällig gemeldet, sondern alle gingen nach dem Auslaufen von Bremerhaven davon aus, dass aufgrund der großen Erfahrung von Wagner und Wilzer der Kutter weiterhin unterwegs wäre. Zur Person von Wagner ist zu sagen, dass er ein ausgezeichneter Segler war und als Kapitän auf damaligen Luxusyachten gefahren war. Auch war er mit einem Katamaran um die Welt gesegelt. Wilzer war im Krieg als U-Boot-Kommandant gefahren, hatte vorher gerade einen Eintonner aus Griechenland geholt und vor der Abreise seine „Hyllekrog“ noch schnell ins Winterlager

gesegelt – auch bei Kuhsturm. Von daher war die Annahme bei allen berechtigt, dass man keine Zweifel haben müsse, dass die beiden diese Reise mit ihrer Crew meistern müssten.

So bleibt am Ende nur festzustellen, dass damals die Crew der „Nordlicht“ und auch wir heute in einem der gefährlichsten Seegebiete der Welt unterwegs sind, der Deutschen Bucht. Sie hat trotz aller Technik an Gewalt nichts verloren. Wir müssen zur Kenntnis nehmen, dass auch gute Seeleute das Risiko laufen, dort zu scheitern. Das ist hier leider geschehen.

DIES UND DAS

Dampfeisbrecher „Stettin“

UNSER NACHBAR WURDE 90 JAHRE ALT

Von Christiane Krieger-Boden ■ Der Museumshafen Oevelgönne liegt beinahe direkt neben dem SVAOe-Clubhaus und es gibt dort, quasi als unsere Nachbarn, zahlreiche schöne alte Schiffe, unter anderem Ewer, Fischkutter, Barkassen,



„Stettin“ 90 Jahre



Auf der Brücke



Im Kesselraum



Kolben der Maschine

einen Dampfschlepper. Eine der Hauptattraktionen ist der Dampfseibrecher „Stettin“, und der feierte am 3. September seinen 90. Geburtstag mit vielen Besuchern, mit Kaffee und Kuchen, mit Bier und Bratwurst, mit Schlagern und Shanties. Alles konnte besichtigt werden, von der Brücke über Kapitän- und Mannschaftskajüten und Kombüse bis zur Maschine mit ihren riesigen, jetzt – ohne Fahrt – langsam laufenden Kolben und bis zum Kesselraum. Als unsere Besuchergruppe gerade im Kesselraum angelangt war, fielen die Kohlen an, aus dem Vorratsschacht zu rutschen und plötzlich rutschte da ein Mädchen mit heraus, ganz und gar schwarz von Kohlenstaub. Der Schreck und dann die Verblüffung!

Das Tolle ist, dass dieses Schiff auch noch nach 90 Jahren voll funktionsfähig ist und regelmäßig die norddeutschen Küsten auf und ab bereist, um u.a. Volks- und Segelfeste wie Kieler, Travemünder und Warnemünder Woche und natürlich den Hamburger Hafengeburtstag mit seiner Gegenwart zu bereichern. Und dieses Schiff wird nicht nur privat durch Spenden finanziert, sondern auch von lauter Ehrenamtlichen gewartet, gepflegt, repariert, betrieben und gesteuert, die sowohl ihre Zeit wie auch ihre Kompetenzen einbringen. Die meisten sind Rentner mit seemannischem Berufshintergrund (es gehören wohl auch SVAOe-er dazu), aber es gibt auch ein paar ganz Junge darunter, wie das Mädchen aus dem Kohlenschacht.

Mich verbindet eine persönliche Geschichte mit der „Stettin“: Unser Nachbar in Kiel-Holtenau, Herr Radtke, ein ehemaliger Kanallotse, war vor Jahren einer von den ehrenamtlichen Kapitänen der „Stettin“. Bei einer Renovierung unseres Hauses bat er um die alten Teppichböden, die wir entsorgen wollten, er könne sie für den

Maschinenraum der „Stettin“ brauchen, damit man auf den Flurplatten nicht so leicht ausrutscht. Wir haben uns dann immer vorgestellt, wie unsere Teppiche mit der „Stettin“ über die Meere dampften, aber jetzt waren sie nicht mehr da.

Die „Stettin“ stieß dicken schwarzen Rauch aus dem Schornstein und dann ließ sie ihre ohrenbetäubende Dampferpfeife ertönen. Herzlichen Glückwunsch der alten Dame und ihren menschlichen Betreuern und Betreuerinnen, und für die Zukunft allzeit eine Handbreit Wasser unterm Kiel!



Auf die nächsten 90! (Fotos Krieger-Boden)

ZU UNSEREM TITELBILD

CKB ■ Wohin der Weihnachtsmann mit seinem „Peace“-Boot auf unserem Titelbild wohl segelt? Ziemlich schnell übrigens, mit einem Katamaran, auf Foilern ... Segelt er zu uns hin oder von uns weg oder einfach nur an uns vorbei?

„Frieden“ als Weihnachtsgeschenk wäre uns allen recht, besonders für die Ukraine und Israel/Palästina. „Frieden“ ist aber nicht nur die Abwesenheit von kriegerischen Handlungen – andauernden und drohenden –, sondern auch von extremistischem Terror, von

staatlicher Willkür, Überwachung, Verfolgung, Lagerhaft, Folter und Hinrichtungen, ob im Iran, in Russland, in Chinas Uiguren-Provinz Xinjiang, in Eritrea, im Jemen, in Nord-Korea, und, und ...

Die Wahrscheinlichkeit für ein weltweit friedvolles Weihnachtsfest ist nicht groß. Aber, das will uns Norbert Suxdorf mit seiner Graphik sagen, die Hoffnung bleibt.

08. bis 10. September 2023

YACHTFESTIVAL HAMBURG

GAN/CKB/HAPF ■ Eigentlich scheint der Segel- und Wassersport auf der Elbe auf dem Rückzug zu sein, wenn man auf Teilnehmerzahlen bei Regatten, Mitgliederzahlen bei Vereinen oder Bootsausstellungen im Norden schaut. In dieser Situation fasste der Messeveranstalter der „Ancora Boat Show“ den Mut und kündigte ein „Hamburg Yachtfestival“ im Hamburger Yachthafen Wedel an. Die Veranstaltung konzentrierte sich auf einen nur kleinen, aber den schönsten Teil des großen Yachthafen-Geländes; auf Einzäunung wurde verzichtet. Damit waren Zutritt und Teilnahme an allem frei. Nur die beiden Musik-Veranstaltungen am Freitagabend kosteten Eintritt – Yachthafenlieger konnten sich Freikarten holen.

Chef-Organisator Heiko Zimmermann, unser Mitglied, hatte das Festival auf das Gründlichste vorbereitet. An drei Tagen, von Freitag, dem 8. September, bis Sonntag, 10. September, lief ein eng getaktetes Programm ab. Es würde den Rahmen sprengen, über alle Programmpunkte zu berichten. Wir informieren hier über einige interessante Vorgänge.

FREITAG: Der Aufbau der Messestände, Bühnen, Imbissbereiche, usw. während der vorangegangenen Woche war unproblematisch verlaufen, die Aussteller richteten sich in den Hallen und in ihren Pagodenzelten ein, auch der SVAOe war an einem Info-Stand präsent.

Um 10 Uhr wurde das Festival auf dem Rasen vor der Yachthafen-Geschäftsstelle bei schönstem Wetter eröffnet. Es sprachen der Organisator Heiko Zimmermann, Wedels Bürgermeister Gernot Kaser, die Vorsitzende des Deutschen Segler-Verbandes Mona Küppers sowie Magdalena Finke, Staatssekretärin für Sport und Wirtschaft im Kieler Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport.

Anschließend ging es auf der Bühne in Halle 2 in einer Podiumsdiskussion um das Thema „Wassersporttourismus auf der Elbe“, ein durchaus heißes Eisen, denn die Baggermaßnahmen zur Fahrrinnenanpassung machen den Tourismus auf dem Wasserweg zu den vielen kleinen Häfen zunehmend unmöglich. Hermann Hell, ehemaliger Herausgeber der Segler-Zeitung, moderierte die Beiträge von acht Diskutanten, von denen sechs aus eigener Anschauung bestens vertraut mit der Unterelbe-Problematik waren, während Magdalena Finke aus Kiel und Mona Küppers, Vorsitzende des Deutschen Segler-Verbandes, durchaus informiert waren, aber auch Anregungen mit nach Hause nahmen. Ludger Walterbusch, Vorsitzender des Sportschipper-Vereins Borsfleth, berichtete über das von seinem Verein selbstgebaute Spülgerät, das gerade noch in der Lage ist, die Zufahrtsrinne zu seinem Hafen im Störloch freizuhalten, damit der große, in staatlichem Auftrag arbeitende Wasserbau-Spüler bis zu den Liegeplätzen der Sportboote gelangen kann. Der Hafen ist kleiner geworden, da man



Stand des SVAOe



„Wedel singt“ am Freitagabend



Bootsmesse



Entspannte Besucher am Sonnabend



Yachthafenfête am Sonnabendabend



Nachtstimmung



Vortrag zur Seekrankheit



Schnuppersegeln auf „Teufelsbrück“ ...

die großen Schlickmengen nicht mehr loswird. Die Zahl der zahlenden Gäste sinkt. Oliver Kosanke, Vorsitzender des Hamburger Segel-Verbandes, und Thorsten Satz, Vorsitzender der Hamburger Yachthafen-Gemeinschaft (HYG), betonten beide, dass die Attraktivität des Hamburger Yachthafens sinke, da er für viele Mitglieder nur noch als Winterliegeplatz diene, während sie den Sommer auf der Ostsee verbrächten. Die Verschlickung habe auf der Elbe sehr zugenommen. Es müsse das beizubehaltende Ziel sein, dass bei Niedrigwasser in den Hafen ein- und ausgefahren werden könne. Dazu teilte Jan Tenge, Vorsitzender des Schleswig-Holsteinischen Segler-Verbandes, mit, dass bei den Segel-Vereinen in Schleswig-Holstein ca. ein Drittel der Mitglieder nicht ortsansässig seien, was für die große Attraktivität der dortigen Vereine spräche. Thorsten Satz fragte, warum 35 Mio € für den inzwischen völlig verschlickten Hafen Schulau aufgewendet worden seien. Das Geld wäre für andere Yachthäfen hilfreicher gewesen. Frau Finke berichtete, dass sich in Niedersachsen eine Förderrichtlinie für von Verschlickung bedrohte Sportboothäfen in der Endphase der Beratung befinde, wonach je Kubikmeter in Niedersachsen abgelagerten Schlicks 1 € an die betroffenen Häfen fließen solle. In der Podiumsdiskussion wurden die Probleme für Sportbootfahrer an der Unterelbe wieder einmal deutlich. Staatliche Konsequenzen für den ganzen Raum waren nicht in Sicht.

Im Laufe dieses ersten Tages war das Besucheraufkommen nur verhalten. Das Schnuppersegeln am Spätnachmittag, das vom SVAOe betreut wurde, klappte beispielsweise nicht, weil die Interessenten nicht auf unseren Kutter „Teufelsbrück“ warteten. Stattdessen starteten einige



... und auf „Oleg“

SVAOe-Oldies zu einem „betreuten Segeln“ mit jungen aktiven Kuttersegelern/innen.

Zu „Wedel singt“ von 19 bis 21 Uhr kamen jedoch etwa 1.700 zahlende Gäste in die Halle 2, die begeistert mitmachten! Das hat es hier noch nicht gegeben – tolle Stimmung! Auch die anschließende „Bronx-Rentnerparty“ ab 22 Uhr wurde ein voller Erfolg. Schade war nur, dass nach „Wedel singt“ alle die Halle wegen der Einlasskontrolle für die Rentner-Party verlassen mussten. Das hat die Stimmung erstmal etwas beeinträchtigt. Viele trafen sich auch vor der Halle, um ausgiebig zu klönen.

SONNABEND: An diesem Tag kamen viele Besucher und auch das Schnuppersegeln wurde gut angenommen. Dadurch ergaben sich für den SVAOe einige gute Kontakte zu Interessenten. Der Hamburger Segel-Verband und der Segler-Verband Schleswig-Holstein waren mit einem eigenen Stand vertreten. Der SVAOe hatte als einziger Verein aus Hamburg und Schleswig-Holstein die Möglichkeit genutzt, das Zelt der beiden Verbände zur Selbstdarstellung zu nutzen.

Beim Flohmarkt in Halle 4 lagen leider vor allem viele Uralt-Teile auf den Tischen – manch

einer mag dennoch sein Schnäppchen gemacht haben. Ansonsten breiteten die verschiedenen gewerblichen Anbieter in ihren Pagodenzelten neueres und aktuelleres Bootszubehör und Wassersportequipment vor den Kaufinteressenten aus.

Abends fand zunächst von 18:30 bis 20:00 Uhr am Flaggenmast vor Halle 2 eine Aussteller „Party“ mit Freibier (von Pantanius) und Häppchen (die waren seehr gut!) statt. Ab 20 Uhr startete eine Yachthafenfete in Halle 2, mit freiem Eintritt! Eine Stunde lang heizte Frank Schönfeldt mit seiner Band „Matrose Schönfeldt und die Schwimmwesten“ ein – wieder mit toller Stimmung! Und wieder waren auch vor der Halle viele gutgelaunte Leute.

SONNTAG: Nachdem sich der morgendliche Nebel aufgelöst hatte, strömten die Festivalbesucher so reichlich wie am Sonnabend.

Auf der Zeltbühne vor Halle 2 fanden, wie schon an den Vortagen, den ganzen Tag interessante Vorträge statt – sie hätten wahrlich mehr Zuhörer verdient. So hielt Thomas Bickhardt einen Vortrag zur „Therapie gegen Seekrankheit“. 90% aller Menschen könnten je nach Umständen seekrank werden, ausgenommen seien nur sehr kleine Kinder und sehr alte Menschen. Seekrankheit sei der Zusammenbruch des Nervensystems wegen widersprüchlicher Wahrnehmungen zwischen den Augen auf der einen Seite, die aus ihrem Bezugsrahmen Schiff heraus Stabilität an das Gehirn melden, und dem Gleichgewichtsorgan und Propriozeptoren (Muskelrezeptoren und Gelenkrezeptoren) auf der anderen Seite, die an der Schwerkraft orientiert Bewegung melden. Die Welt scheint daher im Chaos, das Nervensystem schaltet auf Überlebensmodus. Die Stressreaktionen münden in eine Spirale zum

Schlechten. Die Symptome reichen von leichter Müdigkeit, Kopfschmerzen, Zittern und Schwindel, über Schläfrigkeit, Unwohlsein, Erbrechen und Lethargie, bis zu völliger Apathie und Auseinanderfallen der Persönlichkeit (in letzterem Zustand muss der Kranke festgebunden werden, damit er nicht womöglich aus dem Schiff springt). Tabletten dämpfen nur, beseitigen aber nicht die Ursachen. Demgegenüber könne man eine Umkehr zu einer Spirale des Positiven trainieren. Man müsse lernen, die Infos vom Auge zurückzudrängen und nicht gegen die Schiffsbewegungen gegenzuhalten, sondern mitzugehen (das entspricht wohl dem „Seebeine-wachsen-lassen“). Beim Stehen am Steuer mache man das automatisch richtig (also die Bewegung hilft, nicht das „Etwas-zu-tun-haben“). Viele schafften die Anpassung nach zwei Tagen mit Seekrankheit von allein, bei anderen sei das anders – da sei ein Training erforderlich, welches das Institut TilliT des Herrn Bickhardt anbietet.

Das Schnuppersegeln für Erwachsene auf der Sun 200 „Oleg“ unter Mühlenberger Segel-Club-Stander und für Kinder auf dem SVAOe-Kutter „Teufelsbrück“ war am Sonntag ähnlich gut gefragt wie am Sonnabend. Auf „Oleg“ segelten von Freitag bis Sonntag insgesamt mind. 60 Personen mit, auf „Teufelsbrück“ wurden an jedem der 3 Tage jeweils 3–4 Fahrten mit 3–4 Teilnehmern durchgeführt. Auf „Oleg“ waren trotz Ausrichtung auf Erwachsene alle Altersstufen vertreten, auch Kinder, die laut Aussage des Betreuers mit erstaunlicher intuitiver Sicherheit das Boot an der Pinne steuern könnten, während Ältere sich da schwerer taten. Zwei Teilnehmerinnen äußerten sich begeistert, wollten sich überlegen, mit dem Segeln tatsächlich anzufangen: Wo gäbe es Möglichkeiten für eine

ca. 17/18-Jährige, in den Segelsport einzusteigen? Auf „Teufelsbrück“ waren ebenfalls alle Altersstufen mit dabei, bis zur Rentnerin, die fragte, ob sie noch Segeln lernen könne, was mit Hinweis auf aktuelle Beispiele bestätigt wurde. Eine ganze Großfamilie von Großeltern bis Kindern im Opti-Alter überlegte, komplett in einen Verein einzutreten. Es hätte dem SVAOe und seiner Gruppe „Erwachsene lernen Segeln“ gutgetan, wenn noch eine der C55-Kieljollen teilgenommen hätte.

Die Vorträge und Vorführungen im Rahmen der Safety Days der Kreuzer-Abteilung waren sehr informativ. So wurden beispielsweise Rettungsmittel zum Aufnehmen von über-Bord-Gegangenen vorgeführt. Zunächst mal sei das ständige Tragen von Rettungswesten wichtig, sie sollten so bequem sein, dass man sie idealerweise beim Tragen ganz vergisst. Es wurde demonstriert, wie sie sich im Wasser aufblähen. Wichtig ist: sie könnten sich einengend anfühlen, dann sollte man durch das Pusteröhrchen ein wenig Luft ablassen – aber niemals die Weste ausziehen. Dann



Vorführung von Rettungsmitteln
(Fotos: Pflughaupt, Krieger-Boden)

wurden drei Systeme vorgeführt, um Menschen aus dem Wasser zu ziehen: dafür wurde eine Hochziehhilfe mit eingebautem Flaschenzug als Fall eingesetzt. Bei System 1 wurden Schlaufen unter den Verunglückten gezogen, bei Systemen 2 und 3 waren es verschiedenartige Netze. Fazit: die Handhabung ist in jedem Fall nicht ganz einfach und nicht völlig selbstintuitiv, schon gar nicht bei Sturm, Nacht und Seegang und unter Stress. Die Hilfsmittel sollten daher auf jeden Fall mit Sorgfalt ausgewählt und ihr Einsatz geübt werden.

FAZIT: Das „Hamburg Yachtfestival“ im Hamburger Yachthafen Wedel war ein Wagnis. Konnte das gutgehen? Ja, denn das Wetter war fantastisch (na ja, vielleicht doch etwas zu warm und etwas zu wenig Wind – aber man kann ja nicht alles haben), die Zuschauer strömten herbei, das Programm war vielseitig und abwechslungsreich und das Frei- und Hallengelände gedrängt, aber gut genutzt. Die für die Bootsausstellung bereitgehaltene Schlengel-Anlage war auf kurzem Weg gut zu erreichen, und die Erlebnis-Wasserfläche war für Zuschauer gut einzusehen.

Zwar war das „Hamburg Yachtfestival“ klein im Vergleich zur früheren Hamburger Bootsausstellung auf dem Messegelände, aber es folgte auch einem ganz anderen Konzept. Es war ein Mix aus In-Water-Boat-Show, Präsentation von Vereinen, Verbänden und gewerblichen Anbietern sowie dem jährlichen Yachthafenfest und nicht zuletzt auch ein großes, mehrtägiges Sommerfest. Die Bezeichnung „Festival“ war voll und ganz berechtigt. Ob die Rechnung der Aussteller aufgegangen ist, ist deren Sache, aber zu wünschen wäre es ihnen. Eine gute Selbstdarstellung aber war es allemal, und das alleine war schon ein Erfolg.

DAS BÜCHERSCHAPP

Zum Lesen und Wiederlesen

DAVA SOBEL: „LÄNGENGRAD“

Von Norbert Suxdorf ■ „Die wahre Geschichte eines einsamen Genies, welches das größte wissenschaftliche Problem seiner Zeit löste“. Das ist der Untertitel dieses Buches. Das einsame Genie war der Uhrmacher John Harrison. Das größte wissenschaftliche Problem war die exakte Bestimmung des Längengrades.

Die amerikanische Journalistin und Autorin Dava Sobel hatte ursprünglich nur vor, über dieses Thema einen Zeitschriftenartikel zu schreiben. Auf Anraten des Chefredakteurs wurde ein Buch daraus. Es erschien erstmals 1995 und wurde ein weltweiter Bestseller.

„Sauwetter, so bezeichnete Admiral Sir Cloudesley Shovell den Nebel, der ihm zwölf Tage lang auf See zusetzte. Nach siegreichen Gefechten mit der französischen Mittelmeerflotte war er von Gibraltar aus zur Heimreise aufgebrochen, aber die schweren Herbstnebel waren nicht so leicht zu schlagen. Voller Sorge, seine Schiffe könnten auf Felsenriffe laufen, befahl der Admiral all seinen Navigationsoffizieren, die Köpfe zusammenzustecken. Nach übereinstimmender Meinung befand sich die Flotte vor der Bretagne, in sicherem Abstand westlich der Ile d'Ouessant. Also hielt man weiter nördlichen Kurs, doch dann stellten die Seeleute zu ihrem Schrecken fest, dass sie ihre Position in Bezug auf die Scilly-Inseln falsch berechnet hatten... Und in der nebligen Nacht des 22. Oktober 1707 wurden die Scillys zum namenlosen Grab für zweitausend von Admiral Shovells Marinesoldaten.“ Vier von fünf Schiffen gingen verloren. Einer von nur zwei Männern, die sich an Land retteten, war der Admiral – eine Strandräuberin erschlug ihn.

„Dieses Unglück, das sich 1707 in unmittelbarer Nähe der großen englischen Häfen ereignet hatte, lenkte das Augenmerk der ganzen Nation auf das Längengradproblem. Der plötzliche Verlust so vieler Menschenleben, von so vielen Schiffen, von so viel Ehre – neben all den Katastrophen früherer Zeiten – machte deutlich, wie töricht es war, ohne eine Methode der Längengradbestimmung die Ozeane zu befahren. Der Tod von Admiral Shovells Männern – weitere zweitausend Märtyrer des Längengrads – beschleunigte die Verabschiedung des berühmten Longitude Act von 1714, in dem für die Lösung des Längengradproblems eine Prämie von 20.000 Pfund Sterling ausgeschrieben wurde.“

Astronomen und andere Gelehrte – darunter auch Galileo Galilei – hatten bereits versucht, eine sichere Methode zur Standortbestimmung auf See zu finden. Manche Ideen waren mehr als seltsam: „1690 schlug Samuel Fyler, ein siebenjähriger Pfarrer aus Wiltshire, eine Methode vor, wie man Längengrade an den nächtlichen Himmel zeichnen konnte.“ Zum eigentlichen Problem aber zitiert Dava Sobel den großen Isaac Newton: „Eine Methode besteht darin, mit Hilfe einer Uhr die genaue Zeit zu ermitteln. Es ist freilich noch keine Uhr hervorgebracht worden, die in der Lage wäre, unbehelligt von den Schiffsbewegungen, den Temperaturschwankungen, der unterschiedlichen Luftfeuchtigkeit und der unterschiedlichen Gravitation an verschiedenen Breitengraden genaue Ergebnisse anzuzeigen.“

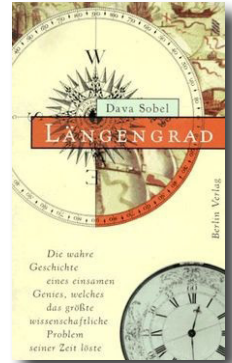
Und hier kommt ein junger Tischler ins Spiel – der 1693 in Yorkshire geborene John Harrison.

„Seine erste Pendeluhr baute Harrison 1713, als er knapp zwanzig war. Warum er das tat und wieso er ohne Uhrmacherlehre ein so hervorragendes Ergebnis erzielte, bleibt ein Rätsel...

Diese Uhr ist nicht nur deswegen so bemerkenswert, weil der große Harrison sie gebaut hat, sondern auch einmalig, weil sie fast ausschließlich aus Holz besteht. Sie ist gewissermaßen eine getischlerte Uhr ...“

Harrison baute weitere Uhren und entwickelte ein fast reibungsfreies Räderwerk das weitgehend aus Hartholz bestand und nicht geschmiert zu werden brauchte. Irgendwann und irgendwie erfuhr er von der hohen Prämie, die das britische Parlament ausgesetzt hatte – und nahm die Herausforderung an. Von da an verbrachte er, später unterstützt von seinem Sohn, praktisch sein ganzes Leben mit der Entwicklung von innovativen, immer genaueren Schiffsuhren – ständig im Konflikt mit skeptischen Wissenschaftlern, Konkurrenten, Neidern, Institutionen und seinem eigenen Perfektionsstreben. 1736 wurde sein erstes erfolgversprechendes Instrument, die H1, auf See erprobt. 1759 vollendete er sein Meisterwerk, die H4. Es war ihm gelungen, die komplizierte Mechanik auf das Format einer großen Taschenuhr zu reduzieren. Sie wurde zum Vorbild für weitere Entwicklungen. Aber Harrisons Kampf um Anerkennung ging weiter. Gelegentlich wurden ihm kleinere Summen bewilligt, bis er schließlich 1773 den Rest des Preisgeldes in Höhe von 8.750 Pfund erhielt – drei Jahre vor seinem Tod.

„John Harrison hat mit seinen Schiffsuhren die Meere der Raumzeit erkundet.“ So das Fazit von Dava Sobel am Schluss ihres Buches, angesichts der Harrison-Uhren im National Maritime Museum in Greenwich. „Allen Widrigkeiten zum Trotz



gelang es ihm, mit Hilfe der vierten Dimension – der Zeit – Punkte auf dem dreidimensionalen Globus miteinander zu verbinden. Er entriss den Sternen die Positionen dieser Welt und verschloss das Geheimnis in einer Taschenuhr.“

„Längengrad“ steht zum Lesen oder Wiederlesen in unserer Clubhaus-Bibliothek.

Dava Sobel: „Längengrad“. Berlin-Verlag 1996. 238 Seiten. ISBN 978-3-8270-0214-3.

ZU GUTER LETZT

Herbstgedanken

EIN LESERBRIEF

Sux. ■ Lieber SVAOe, jetzt, wo der Winter schon fast vor der Tür steht, macht man sich doch Gedanken über die passende Kleidung bei Wind und Wetter. Ich besitze für diese Jahreszeit einen warm gefütterten und ziemlich regendichten Blouson, den ich vor vielen Jahren bei einem Ausverkauf des SVAOe-Shops günstig erworben habe und sehr liebe. Und jetzt komme ich zu meinem Problem.

Auf der linken Brustseite des Blousons ist ein schöner Sticker aufgenäht, mit dem SVAOe-Stander, und drumherum steht „Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne“. Aber so heißen wir doch gar nicht mehr. Wir haben doch beschlossen, dass wir nun „Segel-Verein“ heißen, wegen Gleichberechtigung und so (und ich war ja selbst dafür!).

Also meine Frage: Kann ich meinen Blouson mit dem ungültigen Sticker weitertragen? Wäre das ein Verstoß gegen die Satzung? Mit welchen Sanktionen müsste ich rechnen? Eventuell Ausschluss aus dem Verein? Was mich hart treffen würde, denn ich bin seit 1968 Mitglied. Oder

muss ich mir gar keine Gedanken machen, weil es demnächst neue Sticker mit unserem neuen Namen geben wird?

Mit Dank im Voraus und freundlichen Grüßen,
Euer besorgtes Mitglied

Antwort der Redaktion: Liebes Mitglied, da die Umbenennung nun durch Gerichtsbeschluss amtlich ist, zieht das Tragen eines ungültigen Logos selbstverständlich die sofortige polizeiliche Verhaftung und Kerkerhaft bei Wasser und Brot nach sich. Zwar werden bald alle Sorgen überflüssig sein, wenn neue Sticker in der Geschäftsstelle verfügbar sein werden, doch bis dahin heißt es: Aushalten und Frieren!

Zu aller-guter Letzt

WORTE BEDEUTENDER LEUTE

GAN ■ Bismarck wird zugeschrieben, gesagt zu haben: „Sei mäßig in der Arbeit, mäßig im Essen und mitunter auch im Trinken.“. Klingt, als sollte man das unbedenklich beherzigen. Er war schließlich ein bedeutender Mann und wusste, was er sagte. Aber dass er, wie alle Politiker, nicht immer die ganze Wahrheit sagte, ist auch unbestritten (z.B. in der „Emser Depesche“). Wen also können wir in Sachen der Lebensführung um Rat fragen? Wohl keinen anerkannten Alkoholiker wie Hemingway, aber Erich Kästner, nun ja, der kannte sich im Leben aus. Der sagte: „Die Toren besuchen in fremden Ländern die Museen. Die Weisen aber gehen in die Tavernen.“ Dem können wir etwas abgewinnen. Schon, um nicht als Tor bezeichnet zu werden. Doch halt, da fällt uns der unbestechliche Kant ein: „Man merkt leicht, dass auch kluge Leute bisweilen faseln.“

Wat nu?

IN EIGENER SACHE

Mit den unabweisbaren, aber widersprüchlichen Weisheiten des vorstehenden Beitrags verabschiedet sich Götz-Anders Nietsch („GAN“) als Schriftleiter aus der Redaktion der SVAOe Nachrichten, bleibt uns aber als gelegentlicher Berichterstatter und als Ratgeber im Hintergrund erhalten. Im Namen des Vereins bedanken wir uns ganz herzlich für seine unermüdliche ehrenamtliche Arbeit, mit der er in den letzten zehn Jahren dafür gesorgt hat, dass den Mitgliedern alle zwei Monate ein prallvolles Heft mit Neuigkeiten, Vereinsmitteilungen, Regatten- und Fahrtenberichten, Ansichtssachen, Anekdoten und spannenden Geschichten rund ums Segeln ins Haus flatterte! Alles Gute weiterhin, Götz, und wir bleiben in Kontakt!

Ab 1. Januar 2024 wird Christiane Krieger-Boden neue Schriftleiterin, im Team mit Birgit und Hermann Güldener und Gabi Mirkovic, die neu in die Redaktion eintreten. Weiterhin gehören der Redaktion unsere Layouterin, Stefanie Holke, und das Team der Korrekturleser, Michael Albrecht, Marcus Boehlich, Götz-Anders Nietsch, Norbert Suxdorf, Andreas Völker, an. Weitere Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen sind jederzeit herzlich willkommen!

AUFRUF!

Wer in Zukunft die SVAOe Nachrichten nur digital erhalten und lesen will (auf der SVAOe-Webseite), der möge sich bitte im SVAOe-Büro bei Sabine (Jule) Lysewski melden. Vorteil: Das spart dem Verein Porto und ein wenig auch Druckkosten. Alle anderen sollen weiterhin das gedruckte Exemplar frei Haus bekommen.



Herausgegeben im eigenen Verlag des Segel-Vereins Altona-Oevelgönne e.V.

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

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

Bankverbindung: Hamburger Sparkasse, IBAN DE60200505501265103992 / BIC HASPDEHHXXX

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

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

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

E-Mail: info@bertheau-druck.de

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

Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier.

