

SEGEL-VEREIN ALTONA-OEVELGÖNNE e.V.



SVAOe NACHRICHTEN

1-2024 JANUAR / FEBRUAR



NICHT VERGESSEN!

DIE JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG DES SVAOE

Einmal im Jahr wird die demokratische Mitwirkung der Vereinsmitglieder gefordert. Das verlangt nicht nur das Gesetz, es ist auch die beste Gelegenheit, sowohl die geleistete Arbeit von Vorstand und Ausschüssen zu bewerten als auch mit Diskussion, Kritik und Vorschlägen die im bevorstehenden Jahr für die Gemeinschaft handelnden Personen auszuwählen und ihnen durch Wahl ihr Amt zu übertragen. Bitte beachten Sie auch, dass in diesem Jahr neben anderen Positionen der/die Zweite Vorsitzende turnusgemäß zur Wahl steht. Wie bereits bekannt, wird Luise Boehlich leider nicht für eine zweite Amtszeit zur Verfügung stehen.

Bitte denken Sie daran, Wahlvorschläge spätestens bis zum 13.2.2024 per E-Mail an info@svaoe.de einzureichen. Kommen Sie nach Möglichkeit auch zur Mitgliederversammlung am 16.01.2024, da dann die bis dahin vorliegenden Wahlvorschläge bekanntgegeben werden. Kommen Sie und wirken Sie mit! Denken Sie nicht, dass es ausreicht, wenn andere für Sie abstimmen. Nutzen Sie Ihr demokratisches Privileg, Ihr eigenes Votum abzugeben und die Geschicke des SVAOe mitzubestimmen.

Außerdem ist die JHV die Gelegenheit, dem Vorstand und allen am Vereinsgeschick Mitarbeitenden einen Dank abzustatten, dass sie sich im vergangenen Jahr für Sie engagiert haben. Das können Sie am besten mit Ihrer Teilnahme ausdrücken. Außerdem wird vor und nach der Versammlung reichlich Zeit sein, alte Freunde zu treffen und neue Bekanntschaften zu schließen. Freuen Sie sich, dass Sie an einem so lebendigen Verein wie dem unseren teilhaben und gestalten Sie ihn mit!

DIENSTAG, 27. FEBRUAR 2024

Einlass ab 18:00 Uhr

Beginn der Versammlung um 19:00 Uhr

SVAOe-Clubhaus, Neumühlen 21, 22763 Hamburg

Anfahrt: Bus 113 von Bf Altona bis Lawaetzhaus, HADAG-Fähre 62 bis Neumühlen/Oevelgönne. Parkplätze in Neumühlen und Nähe Hohenzollernring (bis 20:00 Uhr gebührenpflichtig € 3,00/Std). Wenn Sie in Ihrer Bewegung eingeschränkt sind und Hilfe benötigen, rufen Sie bitte in der Geschäftsstelle an.

Eine schriftliche Einladung mit der Tagesordnung und den Berichten der einzelnen Ausschüsse wird gleichzeitig mit diesen Nachrichten versendet.

Dr. Stephan Lunau, Vorsitzender

NACHRICHTEN SEGEL-VEREIN ALTONA-OEVELGÖNNE E.V.

102. Jahrgang

Januar / Februar 2024

Nr. 1

WINTERFREUDEN



Dritter Advent und Tannenbaumregatta mit Glühwein, Würstchen, Live Jazz Musik, und Klönen: Da ist die gute Stimmung im Hamburger Yachthafen garantiert! Mehr Bilder und ein ausführlicher Bericht inklusive der Würdigung der Gewinner im nächsten Heft 2-24 (Fotos © Tomas Krause, Axel Sylvester, Birgit und Hermann Güldener)

IN DIESER AUSGABE

3 Editorial

Thema und Meinung

- 4 Autopiloten auf Yachten
So hilfreich und doch mit Risiko

Vereinsleben

- 7 Neuaufnahmen
7 Katharina Völker † 27. November 2023
8 Frank Jacobsen † 29. Oktober 2023
Träger der goldenen Ehrennadel
8 Dr. Udo Störmer † 12. Oktober 2023
Träger der goldenen Ehrennadel
9 Gert Winkelmann † 5. Oktober 2023
10 Die Mitgliederversammlung im November
Ein Filmabend
11 Preisverleihung der Elbe-Ausklang-Regatta –
Herbstfest mit Grünkohlessen
13 Ehrung unserer langjährigen Mitglieder
*Ein würdiger Abend
und viele Jubilare*
21 Computermuseum
*Ein Altjunioren-Besuch in der
digitalen Vergangenheit*



Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 24 Sturmtyf Aline, oder:
*Upps, mir fehlt mein
Vorschoter*
25 Pfahlewer-Cup 2023
Fünf Starter vom SVAOe



Jugend

- 27 Opti-Wintertraining
Rund um den Binnentalster-Tannenbaum
29 Aktive Europe-Gruppe:
29 Bericht 1: Mein Umstieg
vom Opti in die Europe
31 Bericht 2: IDM Europe 2023
– Teilweise etwas viel Wind
31 Bericht 3: Jugend-Europa-
meisterschaft in Ustka – Hohe
Wellen im offenen Revier



- 33 Bericht 4: Erster Platz
und Meistertitel bei der
Internationalen Deutschen
Jugendmeisterschaft IDJM



- 35 Bericht 5: Meine erste Europe-Regatta in Bosau

Fahrtsegeeln

- 36 Reisebericht Ostsee 2023
*Letzter Teil: Von Haparanda
nach Wedel*



Aus Behörden und Verbänden

- 41 Die Altjunioren bei der Hamburg Port Authority
(HPA)
Gespräch mit Hafenskapitän Simon Rosenkranz
44 Entschlickung von Sportboothäfen an der Tideelbe
Stand 5. Januar 2024

Dies und Das

- 46 Zu unserem Titelbild

Das Bücherschapp

- 46 Zum Lesen und Wiederlesen
*Gordon Rattray Taylor: „Das Selbstmordprogramm –
Zukunft oder Untergang der Menschheit“*

Zu guter Letzt

- 47 Hände aufs Boot!

Umschlagillustration

Kolorierte Zeichnung von Lutz Kesseling

BEITRAGSABBUCHUNG

Anfang April werden die gemäß Beschluss der Jahreshauptversammlung 2024 festgesetzten Beiträge des SVAOe von Ihrem Konto abgebucht!

Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

ich hoffe, Sie haben den Jahreswechsel gut überstanden. Unser Clubhaus bekam am 22.12.2023 kurz vor Weihnachten noch einmal Besuch von der Elbe und dementsprechend ein nasses Foyer. Dank der guten Vorbereitung durch einige Mitglieder (die üblichen Verdächtigen) und dank rechtzeitiger Warnungen seitens des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) hat das Clubhaus diese Sturmflut ohne Schäden überstanden. Der Pegel erreichte glücklicherweise nicht die Höhe wie im Februar 2022, sodass sich der Aufwand zur Reinigung und Trocknung im Rahmen hielt. Nach heutigem Wissen wird sich das Sturmflutgeschehen in Zukunft ungünstig entwickeln. Das betrifft vor allem die Höhe der Pegel, die für das Gebäude kritisch sind. Wir werden uns also Gedanken machen müssen, ob und wie sich unser Clubhaus ggf. besser vor den Folgen schützen lässt.

Auch wenn es nicht unbedingt ein Thema fürs Editorial ist: Falls Sie während der letzten Sai-

son eine Reise, egal ob groß oder klein, unternommen haben, lassen Sie andere an Ihren Erfahrungen teilhaben und senden Ihren Reisebericht bzw. Ihr Logbuch an info@svaoe.de. Einen letzten Berichtsteil zu einer langen Ostseereise können Sie in diesem Heft lesen. Alle Reisen, zu denen wir Berichte erhalten, werden im Rahmen des Gründungsfestes im April 2024 mit einem unserer Fahrtenpreise prämiert.

Zu guter Letzt: In diesem Jahr wird die Jahreshauptversammlung wie gewohnt Ende Februar im Clubhaus des SVAOe stattfinden; lesen Sie dazu bitte auch den Aufruf in dieser Ausgabe sowie die beigelegte Einladung.

Ich wünsche Ihnen / euch eine angenehme Lektüre und eine hoffentlich, zumindest in diesem Lande, friedliche segelfreie Zeit.

Ihr / euer Stephan Lunau



Nun ist der SVAOe dank Mieke Kaiser und Paul Körner auch im Båtklubben Bothnia in Haparanda, Schweden, präsent. (Foto Paul Körner)

THEMA UND MEINUNG

Autopiloten auf Yachten**SO HILFREICH
UND DOCH MIT RISIKO**

Von Götz-Anders Nietsch ■ Mit der Zunahme der Technik an Bord wird vieles einfacher. Auch werden die Boote größer, die Zahl der Besatzungsmitglieder jedoch kleiner; zwei Personen auf einer 45-Fuß-Yacht sind schon normal. Technische Hilfsmittel zum Bedienen des Bootes sind also durchaus sinnvoll: Ankerwinch, Bilgepumpe, Bugstrahlruder, Fall- und Schotwinden – alles elektrisch. Und das Ruder? Ein Segelboot mit der Hand an der Pinne oder am Rad zu steuern ist eigentlich das größte Vergnügen, das man sich nicht gern aus der Hand nehmen lässt. In den Werbeanzeigen der Yacht-Industrie sieht man dann auch auf noch so großen Schiffen unter vollen Segeln nur zwei Personen: Sie sonnt sich im weißen Kleid im riesigen Cockpit, er steht in Shorts in Kapitänspose am Ruder. Dass beide sich im Cockpit räkeln, während ein elektrisches Gerät das Boot steuert, kommt in der Werbung nicht vor (und hoffentlich auch nicht in der Wirklichkeit).

Die Sportbootpraxis sieht anders aus. Die meisten Segelyachten (Motoryachten übrigens auch) haben eine Selbststeueranlage. Rudergehen kann sehr ermüdend sein, besonders unter Motor. Je kleiner die Besatzung, desto wichtiger ein Autopilot. Zu zweit ein Reff einbinden oder einen Gennaker schiffen, da muss der Rudergänger schon mal mit anpacken. Er betätigt ein paar Handgriffe, und schon steuert sich das Boot automatisch. Soweit also eine vorteilhafte Einrichtung.

Aber sie hat eine andere Seite, die meistens nicht bedacht wird. Darauf weist die Bundesstel-

le für Seeunfalluntersuchung (BSU) in ihrem Bericht vom 15. November 2023 hin. Darin wird geschildert, wie die wunderschöne, klassische Mahagoni-Motoryacht „Santa Cecilia“ von Wedel zum City-Sporthafen in Hamburg fährt. Vor dem Waltershofer Hafen weicht sie einem zum Anlegen drehenden Feederschiff zur Fahrwassermitte hin aus, und als sie von ihm klar ist, dreht der Rudergänger die Yacht wieder zur rechten Fahrwasserseite Richtung Athabaskakai. Im Schwell rutscht sein Mobiltelefon von der Ablage. Um es wieder vom Boden einzusammeln, stellt er kurz den Autopiloten an. Als er sich mit dem Handy in einer Hand wieder aufrichtet, sieht er die Kaimauer schon bedenklich nahe und das bei voller Fahrt. Es gelingt ihm nicht, kurzfristig auf Handsteuerung umzustellen, um hart Ruder zu legen. Die Yacht kollidiert unter erheblichen eigenen Schäden mit der Spundwand. Ein Fahrgast wird verletzt.

Diesen Vorfall, den man, wenn es ein Einzelfall gewesen wäre, für nicht so erwähnenswert halten könnte, wobei dem Eigner der schönen Yacht allerdings unser Mitgefühl gilt (das Foto im BSU-Bericht lässt einen erschauern), diesen Vorfall also hat die BSU zum Anlass genommen, weitere frühere Sportbootunfälle, bei denen der Autopilot eine Rolle gespielt hat, wieder aufzugreifen und daraus einen summarischen Bericht zu verfassen, der typische Gemeinsamkeiten aufzeigt, die zu grundsätzlichen Lehren führen:

Die Segelyacht „Wildlife“ kollidierte im Nord-Ostsee-Kanal in einer Kurve mit dem parallel laufenden Forschungsschiff „Planet“. Auf der Yacht war der Autopilot eingeschaltet, der Wachgänger aber für kurze Zeit unter Deck, sodass der Kurs entsprechend der Kurve nicht

nachjustiert wurde. Das Rigg der „Wildlife“ wurde bei der Kollision erheblich beschädigt.

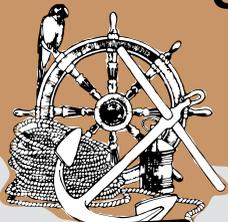
Die Segelyacht „Fräulein vom Rhin“ fuhr auf einem geraden Abschnitt des NOK mit dem Skipper am Ruder, als dieser bemerkte, dass sich der am Achterstag befestigte Bootshaken gelöst hatte. Da voraus und achteraus kein weiterer Schiffsverkehr zu sehen war, schaltete der Rudergänger den Autopiloten ein, um den Bootshaken wieder zu befestigen. Das Boot lief sauber den eingestellten Kurs. Als die Yacht in 6–7 Metern Abstand das an einem Anleger festgemachte Binnenschiff „Castor“ passierte, machte sie plötzlich eine Kursänderung um etwa 90° und kollidierte mit dem Binnenschiff. Dem Skipper war es in der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit nicht mehr möglich gewesen, den Autopiloten außer Betrieb zu nehmen. Als

Ursache wurde die große Eisenmasse der „Castor“ angesehen, die den Fluxgate-Kompass des Piloten abgelenkt hätte. Die Schäden an beiden Schiffen waren gering.

Ebenfalls auf dem NOK gab es eine Kollision der Segelyacht „Liesel“ mit einem Dalben einer Weiche. Der Bootsführer hatte den Autopiloten eingeschaltet, sein Mitsegler befand sich unter Deck. Wegen schlagender Leinen auf dem Vorschiff verließ der Bootsführer den Steuerstand, um vorne für Ordnung zu sorgen. In dieser Zeit änderte der Autopilot den Kurs nach Steuerbord, sodass es zu der Kollision kam. Klüverbaum und eine Seitenlaterne der Yacht gingen zu Bruch. Man vermutete, dass die Eisenarmierung des Dalbens den Fluxgate-Kompass abgelenkt hätte, was durch einen geringen Passierabstand begünstigt worden war.

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

Die 21,30 m lange SY „Sinfonie Sylt“ segelte mit drei erfahrenen Personen an Bord von Høruphav nach Kiel bei achterlichem Wind von 6–7 Bft und entsprechendem Seegang mit etwa 10 Knoten Geschwindigkeit auf Backbordbug. Es wurde mit der Hand gesteuert. Der Rudergänger schaltete aber den Autopiloten ein, um eine Cockpitscheibe zu reinigen. Plötzlich lief die Yacht mit einer heftigen Backbord-Kursänderung aus dem Ruder, sodass es zu einer Patenthalse kam. Der zum Steuerstand zurückeilende Rudergänger wurde von der Großschot erfasst und gegen die Steuerbordseite des Cockpits geschleudert, wodurch er tödliche Kopfverletzungen erlitt.

Diese in Kurzfassung nachgezeichneten exemplarischen Vorfälle hat das BSU für seinen summarischen Bericht ausgewählt, um die Problematik von Selbststeueranlagen auf Sportbooten darzustellen. Sie unterscheiden sich von denen der Berufsschiffahrt wesentlich hinsichtlich der Sicherheit bei schnell erforderlichen Aktionen. Cockpit-Autopiloten, die direkt an der Pinne oder am Rad angreifen, können insbesondere bei achterlicher See und auf Raumwindkursen an ihre Grenzen kommen.

Eine Lehre aus diesen Beispielen sollte sein, dass jeder Bootseigner einen Notaus-Schalter für den Autopiloten installieren sollte, damit das Ruder in Panikfällen schnell mit der Hand bewegt werden kann. Dazu ist es sinnvoll, den Notaus-Schalter an einer Stelle zu befestigen, die für alle Besatzungsmitglieder zentral und unübersehbar ist, z.B. im Niedergangsbereich.

An Rechtsvorschriften ist natürlich Regel 5 der Kollisionsverhütungsregeln (KVR) zu beachten, nach der u.a. jederzeit gehöriger Ausguck gehalten werden muss. Mit anderen Worten: Auch bei eingeschaltetem Autopiloten muss sich der

Rudergänger in Rudernähe aufhalten und alles rundum stets im Blick behalten.

Im NOK gelten für Selbststeueranlagen Regeln, die man in § 42 Abs. 4 SeeSchStrO findet. Das aktuell gültige „Merkblatt für Sportbootfahrende im NOK“ (das Gendern unserer Spezies stammt von der NOK-Verwaltung) legt diese Regeln in Kurzform als Verbot für das Fahren unter Autopilot aus. Genau genommen ist es so, dass alle für Sportboote auf dem Markt befindlichen Selbststeueranlagen die oben angeführten Bedingungen nicht erfüllen.

Auf verantwortlich und mit Erfahrung geführten Yachten wird, was vorbildlich ist, ein regelmäßig ertönender Klingelton beispielsweise auf dem Handy programmiert, der auf ereignislosen Fahrt-Abschnitten etwa alle fünf (in Küstengewässern) oder alle zehn Minuten (auf offener See) den Ruder- oder Wachgänger an seine Ausguckpflicht erinnert, damit er den Rundumblick tut.

Im Übrigen hat das BSU seinen Veröffentlichungen seit 2018 nach Veranlassung durch die IMO die Rubrik „Lessons Learned“ hinzugefügt, die auch wir Sportbootfahrer in Abständen studieren sollten, wie überhaupt die Unfallberichte des BSU immer eine wichtige Lektüre für uns sind: https://www.bsu-bund.de/DE/Publikationen/Lessons_learned/Lessons_learned_node.html





VEREINSLEBEN

November/Dezember 2023

NEUAUFNAHMEN

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

Ordentliche Mitglieder:

Stefan Lospichl, 20535 Hamburg
 Fabian Ritter, 22763 Hamburg
 Thomas Betz, 22767 Hamburg
 Hannah Kempin, 24937 Flensburg
 Franziska Wies, 20255 Hamburg

Lebenspartner:

Matthias Wies, 20255 Hamburg

*** 8. August 1958 † 27. November 2023**

KATHARINA VÖLKER

**Ehefrau unseres ehemaligen
 Vorsitzenden Andreas Völker**

Jeder Tod schmerzt Angehörige, Freunde und Bekannte. Bei Katharina Völker war es die offen dargebrachte Freundlichkeit, ihre Zugewandtheit allen Menschen gegenüber, ihre Gesprächsbereitschaft, die sie besonders sympathisch machten. Sie war keine Seglerin, und doch konnte sie mit allen Seglern und Seglerinnen, mit Vereinsmitgliedern und Außenstehenden gut zusammen sein und deren Freuden, Nöte und Alltäglichkeiten anhören, an allem teilnehmen, sich zu allem äußern. Sie war ein besonderer Mensch, an den man sich gerne wandte und immer eine positiv stimmende Antwort erhielt. Nun ist sie an einer schweren Krankheit gestorben. Unser Mitgefühl gilt Andreas und der Familie.

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

Seemann

& Söhne

Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG

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

www.seemannsoehne.de

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

* 2. Januar 1957 † 29. Oktober 2023

FRANK JACOBSEN

Träger der goldenen Ehrennadel

Eigentümer des Modellbootes

„Hamburg 5“ der A-Klasse

Mit Frank Jacobsen ist einer unserer stillen, treuen, langjährigen Mitglieder auf seine letzte Reise gegangen. Wir erinnern uns, dass Frank schon als kleiner Junge mit Vater Fritz Jacobsen zu Modellbootregatten in Deutschland und nach England und Dänemark gereist ist. Aus dieser Zeit stammt auch das in seinem Besitz befindliche Modellboot „Hamburg 5“ der A-Klasse mit Windrudder mit der Segelnummer AG 135.

Auch war Frank damals mit dem Vater auf geliehenen Segelbooten auf der Elbe unterwegs. Mitte der 1960er Jahre wurde bei Bobby Reich mit einem Holz-Opti, der gaffelgetakelten Jolle „Spatz“, sowie mit 420ern und 470ern auf der Alster gesegelt. Später charterte Frank das Schiff von Heinrich Mühlhahn in Maasholm, segelte Mitte der 1970er Drachen mit Hajo Löffler und Mitte der 1980er mit einer Sigma 33, der „Isle of Wight“.

In den 1970ern setzte sich Franks Vater Fritz Jacobsen maßgeblich dafür ein, dass die Klasse der Conger als nationale Klasse im DSV anerkannt wurde.



Foto privat

1977 konnte dann die erste Deutsche Meisterschaft auf dem Dümmer See gesegelt werden. Frank segelte damals mit um die Meisterschaft und fühlte sich später sehr wohl in der Ham-

burger Conger-Gemeinschaft bei Bobby Reich auf der Alster.

Frank hat als gelernter Schifffahrtskaufmann stets ein sehr großes Interesse an der Elbe und dem Segelsport gezeigt. Zu Oevelgönne empfand er eine große Nähe und lebte sie auch familiär. Nun ist Frank ganz plötzlich und unerwartet von uns gegangen.

Wir danken für seine lange Treue zum SVAOe. Unser Mitgefühl gilt seiner Frau und den Kindern und seinen Geschwistern.

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

* 9. Oktober 1930 † 12. Oktober 2023

DR. UDO STÖRMER

Träger der goldenen Ehrennadel

Eigner mehrerer Segelyachten

Dr. Störmer hatte, als er in seinen 40ern war, beruflich mit der Archäologie des Mittelmeerraumes zu tun. Daraus entstand der Wunsch, mit einem eigenen Schiff dieses Gewässer besegeln zu können. Erste Segelerfahrungen machte er auf der Alster. Der alte Seebeck verlieh ihm den Ritterschlag, als er bei Sturm auf der Alster alle Segelaspiranten ablehnte – außer Dr. Störmer: „Der Doktor kann segeln!“

Sein erstes eigenes Schiff war dann ein King-Fisher namens „Octopus“, nur ca. 6m lang, und etwa zur gleichen Zeit erfolgte der Eintritt in den SVAOe am 30.10.1972. Mit „Octopus“ segelte er zunächst im Watt, dann wurde sie ins Mittelmeer verlegt. Für Törns auf der Ostsee wurde zusätzlich ein kleiner 4,60m-langer MacWester Langkieler angeschafft. Mit „Octopus“ gewann Dr. Störmer 1975 einen Fahrtenpreis des SVAOe



Foto Dr. Wolfgang Weber

für eine Überführung von Capri/Golf von Neapel nach Ithaka/Ionische Inseln. Dabei wurde die Crew durch einen schweren Sturm gefordert, der schließlich in einer geschützten Bucht abgewettert werden konnte. Im Winterlager lag das Schiff zehn Jahre lang jeweils auf einer kleinen griechischen Insel. Unter den Fischern dort fühlte Dr. Störmer sich besonders wohl. Er war ein „live-aboard“.

Erst mit 53 Jahren heiratete er seine Frau Aryan, die von da alle seine Segelreisen mitmachte. Dazu musste ein größeres Schiff her, „Laertes“, eine Albin Vega, auch nur 8,20m lang, während „Octopus“ wieder in den Norden verlegt wurde. Nach der Pensionierung lebten die Störmers zehn Jahre an Bord, mit Liegeplätzen in Marmaris/Türkei und auf Malta, sowie seit dem Jahrtausendwechsel noch einmal zwei weitere Jahre in Venedig. 2002 wurde eine Wohnung in Venedig bezogen und dort schrieb er ein Buch über die Stadt „Auch das ist Venedig“. „Laertes“ wurde nur noch wenig bewegt und schließlich verkauft.

Udo Störmer war ein hochgebildeter Mann, der die Antike kannte, viel Humor hatte, ein Segler durch und durch, dazu ein Liebhaber kleiner Boote und ein Verächter von allzu viel Komfort. „Laertes“, schrieb er, sei ein kleines Segelboot, das sich am liebsten auf kaum bewohnten Inseln verstecken möchte. Der Peloponnes und das Inselmeer der Ägäis waren sein Traumrevier. Sein Fahrtenbericht „Wohnsitz Mittelmeer“, zu finden auf unserer Homepage, ist heute noch mit Genuss zu lesen.

Nun ist er in Venedig nach schwerer Krankheit kurz nach Vollendung seines 93. Lebensjahres gestorben. Wir danken Herrn Dr. Störmer für die lange Vereinstreue. Unser Mitgefühl gilt seiner Frau Aryan und seinen Angehörigen.

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

*** 23. März 1947 † 5. Oktober 2023**

GERT WINKELMANN

Eigentümer des Motorbootes „Egon“

Gert Winkelmann war erst seit 2022 SVAOe-Mitglied, auch wenn er und seine Frau schon davor schöne Zeiten mit der familieneigenen Segelyacht erlebt hatten. Diese Zeiten waren zwar vorbei, doch neue Erlebnisse mit dem Motorboot „Egon“ waren geplant. Das Boot sollte im kommenden Sommer zu Wasser gelassen werden. Dazu ist es nun nicht mehr gekommen. Gert Winkelmann ist im Alter von 76 Jahren gestorben. Unser Mitgefühl gilt seiner Frau und seinen Angehörigen.

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



Die Mitgliederversammlung am 21. November 2023

EIN FILMABEND

GAN ■ Die routinemäßige Mitgliederversammlung am 21. November hatte keine lange Tagesordnung. Es waren zwei ältere Filme über eine Elb-H-Jollentour und eine Tour nach Polen angekündigt. Das zog nur etwa 30 Teilnehmer an, darunter waren aber auch mehrere, die man sonst nicht oder selten sieht.

Geselligkeits-Obmann Jörn Groth eröffnete ersatzweise den Abend, da der Vorsitzende Ste-

phan Lunau zum Seglertag nach Bremen abgereist war. Als „Offizielles“ hatte Jörn nur mitzuteilen, dass die vom Hamburger Segel-Verband für das Inklusionssegeln zur Verfügung gestellte SV14-Kieljolle zurückgegeben wird, da kein Bedarf mehr besteht.

Dann führte Jörn den ersten seiner mitgebrachten, digitalisierten, ehemaligen Super-8-Filme vor. Es handelte sich um eine Küsten-Tour von drei Elb-H-Jollen von Wedel über Cuxhaven nach Newwerk, Büsum, Otterndorf und zurück. Beteiligt waren die Boote „Bulli“ mit Sabine Dierks und Dietlinde Vosbeck, „Elbhase“ mit Peter Schulz sowie Jörn und Renate Groth und „Stobby“ mit Kersten und Gunda Lembcke. Die Tour war teils abenteuerlich mit Überquerung eines Leitdamms und Starkwind auf der Rückfahrt. Aber sie hat Freude hinterlassen, denn Renate fragte Jörn hinterher: „Wollen wir nicht auch ein eigenes Boot haben, wir können es ja selber bauen?“

Diese Frage von Renate an Jörn nach einem eigenen Boot wurde von Jörn wie selbstverständlich mit „Ja“ beantwortet. Beide entschlossen sich, eine damals moderne und etwas größere Jolle in Eigenarbeit zu bauen, einen Schwertzugvogel. Über den Bau wurde ein Film gedreht, der nun unerwartet gezeigt wurde. Es ging schon auf den Winter 1968 zu, als begonnen wurde. Mit anderen Jollenseglern verabredete man sich, nächste Ostern eine gemeinsame Tour auf der Elbe zu machen. Die anderen glaubten nicht, dass das zu schaffen sei und boten eine Wette an. Jörn und Renate nahmen an. Der Schwiegervater stellte eine Baubaracke zur Verfügung, ein Öl-Heizofen wurde hineingesetzt, befreundete Tischlermeister liehen 91 (!) Schraubzwingen aus und über Beziehungen wurden die erforderlichen Bootsbauhölzer beschafft. Im Film sah man den



Videos von Jörn Groth (Fotos Krieger-Boden)

Werdegang des Bootes, an dem nicht nur Jörn und Renate, sondern auch Verwandte, Freunde und Nachbarn mitarbeiteten. Der Winter war hart. Es wurden 600 Liter Heizöl verbrannt, die Leimungen und Heißdampf-Biegungen einiger Teile mussten nach Temperatur geplant werden. Außen hingen lange Eiszapfen vom Dach. Den Mast fertigte Peter Knief an, Segel und Persenninge kamen aus Finkenwerder. Gründonnerstag 1969 kam das Boot in Wedel zu Wasser, wurde aufgeriggelt und Karfreitag ging die verabredete Tour los. Die Wette war gewonnen. Das Boot war ein Schmuckstück in Mahagoni.

Schließlich zeigte Jörn noch eine größere Anzahl Dias von einer Tour 2014 mit seiner damaligen Kielyacht „Ikanaria“, einer Drabant 27, von Boltenhagen über Warnemünde, Stralsund, Lauterbach, Swinemünde, Dievenow, Glowe, Hiddensee, Boltenhagen. Er hatte zwei langgewachsene Jungen von 16–17 Jahren an Bord, eigentlich Handballer, die für einen Bootsführerschein „Meilen sammeln“ mussten und alles klaglos mitmachten.

Der Abend klang an der Bar aus, wo noch viele eigene Geschichten erzählt wurden.

Preisverleihung der Elbe-Ausklang-Regatta

HERBSTFEST MIT GRÜNKOHLESSEN

CKB■ Am 24. November fand die Preisverleihung zur Elbe-Ausklang-Regatta statt – verbunden mit dem traditionellen Herbstfest und Grünkohlessen. Diesmal waren mehr als 90 Teilnehmerinnen und Teilnehmer angemeldet und brachten die Räumlichkeiten im Clubhaus an ihre Grenzen. Es bedeutete aber auch, dass manche Leute manche andere Leute trafen, die sie lange



Der Grünkohlteller

nicht mehr gesehen hatten. Dementsprechend lebhaft war das Gesprächsbedürfnis und hoch der Lärmpegel.

Der Festausschuss von Jörn Groth und seinem Team manövrierte dennoch geschickt die Schüsseln mit dem heißen (!) Grünkohl, Salz- und Bratkartoffeln und die Platten mit Mettenden, Kasselerbraten und geräucherter Schweinebacke zwischen den dicht gestellten Tischen und Stühlen hindurch. Dazu wurden auch Bier, Wein, Wasser, Limonade und – na klar! – Aquavit auf Bestellung an die Plätze gebracht. Das Team bestand außer aus Jörn Groth und Dörte Stryi insbesondere auch aus freiwilligen Seglerinnen und Seglern der Jugendabteilung – danke für dieses Engagement!

Durch das Programm des Abends führte Andreas Sasse, der die Wettfahrtleitung der Elbe-Regatten von Ulrich Dahm übernommen hat, in Vertretung von Stephan Lunau. Zunächst wurde Maren Mueller-Haagen eine Ehrennadel für 50-jährige SVAOe-Mitgliedschaft verliehen (im Nachgang zu einer Veranstaltung am 10. November, siehe den Bericht dazu in diesem Heft). Dann kamen wir zum Hauptthema, der vom SVAOe organisierten Elbe-Ausklang-Regatta. Zunächst gab Andreas einen Ausblick in die Zukunft: Da die Elbe-Auftakt-Regatta 2023 mangels Teilnehmer ausfallen musste, wird 2024 umorganisiert.



Es schmeckt



Andreas Sasse in Aktion



Sieger nach berechneter Zeit Berend Beilken



Marcus-Preis für Leon Meyerdiecks (entgegengenommen von Henry Neumann)



Folkeboot-Preis für Peter Hosie



Bullpreis für Kai Petermann (entgegengenommen von Mika Krogmann)



Sabrinas Last Order-Preis für Dirk Selter



*Die Helferinnen und Helfer aus der Jugendabteilung
(Fotos © Tomas Krause)*

Anstelle einer Regatta zum Anfang der Segelsaison soll es einen „Elbe-Cup“ geben, der voraussichtlich am 1./2. Juni ausgesegelt werden soll. Dies sei ein attraktiveres Datum und man hoffe zuversichtlich, einen Event-Partner zur Ausrichtung einer Segler-Party im Hafen zu gewinnen.

Dann trug Andreas die Ergebnisse vom 1. Oktober vor und ehrte die Gewinner, unterstützt von Rebecca Rieboldt. Die Sieger der einzelnen Yardstick-Größenklassen wurden aufgerufen und mit einem gravierten Glas bedacht. In der Gesamtwertung war „Ghost“ mit Steuermann Robert Neumann (Mühlenberger Segel-Club) das schnellste Schiff nach gesegelter Zeit. Nach Yardstick-berechneter Zeit lagen jedoch drei SVAOe-Schiffe **auf den ersten drei Plätzen**: „Ballerina 2“ mit Berend Beilken, „Kalea“ mit Dirk Selter und „Volonte“ mit Jörn Wille – und „Swift“ mit Andreas Gustafsson auf dem fünften Platz. Für den ersten Platz erhielt Berend Beilken den **Mia-Lisa-Wanderpreis**, der schon mehrfach endgültig vergeben und wieder neu gestiftet wurde, eine Kopie eines Gemäldes von J.H. Holst. Es folgten eine ganze Reihe von weiteren Wanderpreisen: **Der Staats- oder Marcus-Preis** für die/den schnellste/n Steuerfrau/-mann unter 25 Jahren, ein Messingbild eines Folkebootes, ging an Leon Meyerdierks („Cephal“, Blankeneser Segel-Club). Den **Folkeboot-Preis** für das schnellste nordische Folkeboot, ein Steuerrad, erhielt Peter Hosie („Daphne“, Jacht-Klub Nordwest). Leider mussten drei der gemeldeten vier Folkeboote aufgeben, weil sie den einsetzenden Flutstrom bei dem schwach gewordenen Wind nicht mehr aussegeln konnten. Ein vorverlegtes Ziel hätte geholfen. Den **Bullipreis** für das nach berechneter Zeit mittlere Schiff, eine Silberschale, bekam Kai Petermann („Planlos“, Segel-Verein

Wedel-Schulau). Außerdem: **Sabrinas Last Order-Preis** für die schnellste Yacht nach Yardstick > 9,50m LüA auf der letzten Wettfahrt des letzten Tages, ein Holzbrett mit Barometer, an Dirk Selter („Kalea“, SVAOe), **Preis „Segeln ist schöner“**, ein Turbinenteil, für das schnellste Schwertboot an Leon Meyerdierks („Cephal“, BSC), **Radde-Preis**, eine Schiffsskulptur aus Sandstein, für das nach Yardstick nach berechneter Zeit schnellste Schiff von Nicht-SVAOe-ern an Robert Neumann („Ghost“, MSC). Nicht alle Preisträger waren anwesend, sodass Henry Neumann einen Großteil der Preise einsammelte, um sie weiterzuleiten.

Damit war der offizielle Teil der Feier abgeschlossen. Man bediente sich bei den Nachtschen (Quarkspeise mit Früchten, rote Grütze und Mousse, sowie Wackelpudding!). Und es gab weiterhin noch viel zu besprechen.

Ehrung unserer langjährigen Mitglieder

EIN WÜRDIGER ABEND UND VIELE JUBILARE

GAN/CKB ■ Nach der Corona-Pandemie blieb ein Stau unerledigter, aber wichtiger Aufgaben. Dazu gehörte die Ehrung der langjährigen Mitglieder, die dem SVAOe 25, 50 oder mehr Jahre die Treue gehalten haben. Das ist jedes Jahr eine beachtliche Anzahl, wofür wir dankbar sind, denn darin zeigt sich die Bindungskraft dieses Vereins.

Zwar waren am 9. Dezember 2022 bereits die Jubilare aus dem Jahr 2021 geehrt worden und am 31. März 2023 der größere Anteil derer aus dem Jahr 2022 (vgl. SVAOe Nachrichten 1-2023 und 3-2023). Sechs „übrig Gebliebene“ des Jahres 2022 sowie 23 Jubilare des Jahres 2023

wurden nun am 10. November 2023 gewürdigt. Auch wenn nicht alle Eingeladenen erscheinen konnten oder wollten, wurde es dennoch ein langer Abend.

Etwa 50 Personen hatten sich im Clubhauseaal an den nett geschmückten Tischen versammelt. Man begrüßte einander und feierte ein Wiedersehen. Um 19:30 Uhr eröffnete der Vorsitzende Dr. Stephan Lunau die Veranstaltung mit einem Glockenschlag und einer Begrüßungsrede und übergab dann an die Laudatoren, alle aus dem Kreis des Ältestenrats, der sich dankenswerterweise seit Längerem dieser Aufgabe angenommen hat. Dabei kam für jede/-n anwesende/-n Jubilar/-in eine Menge Interessantes, gar Erstaunliches, aus deren seglerischem Leben zusammen, das an dieser Stelle nur in Kurzfassung wiedergegeben werden kann.

Jubilare des Jahres 2022

Dirk Schmiech war 2022 50 Jahre Mitglied im SVAOe. Ulrich Körner würdigte seinen segleri-



schen Werdegang, beginnend mit einer kleinen Balaton, die er mit Kellner- und Taxifahrerjobs finanzierte, über die Albin Ballad „Magellan“ bis zur ebenfalls „Magellan“ genannten Norlin 37. Boote, die er stets in Eigenarbeit instandsetzte und verbesserte, und mit denen er die Ostsee besegelte. Aber es gilt auch „Was passieren kann,

passiert auch, und wenn, dann ihm“, und so rettete er, einhand unterwegs, einen Fischer vor Altenbruch vor dem Ertrinken oder überstand eine Überführung durch die Deutsche Bucht mit „viel Wasser“ und in einem dänischen Hafen einen Blitzeinschlag. Dirk setzte sich auch für den Verein ein: Unter dem Ausbildungsobmann Gerd Lau gab er Navigationsunterricht für den BR-Schein und wurde schließlich selbst Obmann des Ausschusses. Peter Mendt dankte ihm für die Treue und steckte ihm die goldene Ehrennadel an.

Ulrike Jensen stellte **Friedrich Lohse** (Fred) vor, der trotz seiner unglaublichen Segelbilanz



und seiner 50 Jahre Mitgliedschaft wenig bekannt war. Fred stammt aus Rostock, lernte dort segeln, besaß erste Boote und kam 1957 nach Hamburg, wo er sich dem SVAOe anschloss. 1970 kaufte er sich eine Victoire 25 und segelte mit der Familie weite Touren in die Ostsee. Die Boote, die alle „Buggy“ hießen, wurden größer, die Touren länger. 1987 folgte das letzte Boot, ein stählerner 34-Fuß-Rundspanter nach Plänen von van de Stadt. In der Summe hat Fred über 97.000 Seemeilen auf dem Log und dürfte damit einer unserer Befahrensten sein. Stephan dankte ihm für die langjährige Mitgliedschaft und steckte ihm die goldene Ehrennadel an.

Seit 25 Jahren ist **Jakob Haas** SVAOe-Mitglied. Aus einer Seglerfamilie kommend – sein



Vater Tobias ist vielen bekannt – begann er in der Jugendabteilung mit dem Optimistensegeln, wechselte in den 420er und machte in dem Zuge auch einen Ausflug in den Mühlenberger Segel-Club (MSC). Später segelte er zahlreiche Touren mit der elterlichen SY „Molly Mauk“, und als die Familie sich die für die weltweite Fahrt geeignete „Rode Zora van Amsterdam“ anschaffte, segelte er diese mit Freunden über Nord- und Ostsee. 2017 überführte er „Zora“ nach Martinique (siehe SVAOe Nachrichten 1-2018). Diese umfangreiche Segelerfahrung führte wohl auch dazu, dass er sich als Anwalt ins Schifffahrtsrecht vertiefte. Stephan dankte ihm und ehrte ihn mit einer silbernen Ehrennadel.

Horst Schades 25-jähriges Jubiläum fand ebenfalls bereits 2022 statt. Peter Mendt ehr-



te ihn. Nach ersten Segelversuchen und dem ersten eigenen Boot zog es ihn, obwohl in Frankfurt lebend, zum Segeln an die Ostsee. Er lernte unser verstorbene Mitglied Guido Hardt



Jörn Groth serviert belegte Bröte



Häppchen-Vielfalt

kennen, schloss Freundschaft und trat 1984 in den SVAOe ein. Er machte seine Segelscheine, erweiterte ständig sein Wissen, und die Törns wurden anspruchsvoller. Gern scherzte er über die „Brötchen-Navigation“, die er behauptete einzusetzen (für Nichteingeweihte: Positionsbestimmung anhand der Brötchentüte von der Hafengebäckerei). Abenteuerlich war die Reise 1989 nach Warnemünde und Hiddensee. Mit Guido segelte er auch viel auf der Elbe und der Nordsee. Nach dem Tod seiner Frau begann er in Stralsund ein neues Leben. Die Mitgliedschaft im SVAOe zeigt eine Lücke, aber er fand später zurück. Stephan dankte ihm und steckte ihm die silberne Ehrennadel an.

Damit waren die „Restbestände“ aus 2022 abgeschlossen. Es gab eine Pause. Man konnte sich mit frischen Getränken versorgen, und die

Festmannschaft um Jörn Groth trug Platten mit lecker belegten Schnittchen und frisch gebackenen Mini-Pizzen auf.

Jubilare des Jahres 2023

Nach der Pause holte Stephan Lunau **Kurt Kühl** nach vorn und würdigte seine, sage und



schreibe, 75jährige Mitgliedschaft, ein wirklich sehr seltenes Ereignis. 1948 trat Kurt Kühl im Alter von zehn Jahren in den SVAOe ein, zunächst in die Modellsegelabteilung, wo er sich an der Herrichtung der Boote beteiligte und danach auch selbst Regatten segelte. Wie damals üblich, mit voreingestellten Segeln und ohne Funkfernsteuerung. Einmal waren Boote auf einer Elbregatta vor Oevelgönne außer Kontrolle geraten, konnten aber wieder von Begleitbooten eingefangen werden. Nachdem solche Regatten im Hamburger Hafen nicht mehr erlaubt wurden, fanden sie auf der Alster statt. 1957 begann er, bei der Marine deren Yachten und Kutter zu segeln, und fuhr auch eine Weile auf der „Gorch Fock“. Er nahm weiterhin an Modell-Regatten teil, auch auf fernen Revieren, z.B. in Eastbourne, wovon es einen SW-Film gibt. Sein umfangreiches Oevelgönne-Wissen stellte er dem Archiv-Ausschuss über viele Jahre zur Verfügung. Stephan dankte ihm für seine langjährige Treue und ehrenamtliche

Mitarbeit und überreichte ihm einen gravierten Silberteller.

Peter Stamp bat **Jörn Kressner** (Krescher) nach vorn und trug aus dessen seglerischem Le-



benslauf mehrere Geschichten vor, die typisch für eine 50jährige Mitgliedschaft im SVAOe sind. Sie begann mit einem vom Verein in der Schule aufgehängtem Plakat, Segeln zu lernen. Jörn meinte, das sei etwas für ihn und meldete sich zu einem Arbeitsdienst in Wedel. Bei nasskaltem Herbstwetter musste ein Kuttertrailer per Hand nach Othmarschen geschoben werden. Die Aktion war „so skurril und verrückt, dass ich bereits dabei beschloss, bei dieser Truppe zu bleiben“. So kam es. Es folgten viele Kuttertouren und ein als Eigenbau hergestelltes Waarship, das bis heute noch dem Regatta- und Familiensegeln dient. Jörn war gesuchter Mitsegler auf Regattaschiffen und lernte viele der nordeuropäischen Reviere kennen, war u.a. bei dem katastrophalen Fastnet Race 1979 dabei (unbeschadet), segelte schließlich sogar vor Florida und den Bahamas. Stephan dankte ihm für die Treue und steckte ihm die goldene Ehrennadel an.

Über das seglerische Leben von **Jens Bartels** (James) berichtete Peter Mendt. Es war ein erfülltes, abwechslungsreiches Leben, begann mit dem Kuttersegeln (mit 18 Jahren Kutterführer), gefolgt vom Regattasegeln auf vielen



bekannten Schiffen wie „Olmarev“, „Wappen von Hamburg“ und „Suca“. Er nahm damit an allen Elbregatten, Nordseewoche, Kieler Woche, Travemünder Woche und der Cowes Week teil. Nach einer Pause mit Familiengründung lockten wiederum Eigner mit interessanten Schiffen: „Kong Bele“, „Turbemus“, „Emil Reise-schwein“, „Philomena“, „Luv“. James machte mit ihnen weite Reisen. Stephan dankte für die Treue und überreichte die goldene Ehrennadel.

Anke Dennert kam schon mit 13 Jahren auf den Jugendwanderkutter „Scharhorn“, erlebte



sehr herbstlich-nasses Wetter und war begeistert. Auf Kuttern lernte sie Seemannschaft von der Pike auf, leistete Winterarbeit im Kreis von lauter Mädchen, nahm an großen Ostseetouren teil und setzte sich für selbstverwaltete Jugendarbeit ein. Jollensegeln lernte sie auf einem eigenen Piraten, den es bis heute gibt. Sie fuhr auch mal Tuckerboot. Später ließen sich Familie und ihr Beruf als Musikerin nicht mehr mit dem

zeitaufwendigen Wassersport vereinbaren. Aber auf dem Dickschiff „Kuramathi“ ihres Bruders Kay fand sie noch Gelegenheit zum Segeln. Ulrich Körner trug ihre seglerischen Erlebnisse vor. Ihrem Verein ist sie treu geblieben. Dafür dankte ihr Stephan und überreichte ihr die goldene Ehrennadel.

Wolfgang Kottusch ließ sich 1973 überreden, in den SVAOe einzutreten, da er auf dem



damaligen Vereinsschiff „Bora“ mitsegeln wollte. Das packte ihn, und er entwickelte sich zum Schiffsführer. Peter Stamp berichtete über Wolfgangs Seglerleben. Bleibenden Eindruck hinterließ 1977 die Reise unter Peter Zösch nach Danzig zu einem Fahrtenseglertreffen, an dem drei SVAOe-Yachten teilnahmen. Noch heute wird von diesem Ereignis geredet. Mehrere eigene Boote folgten, die mit der inzwischen wachsenden Familie auf zahlreichen Ostseereisen gesegelt wurden. Eines seiner Schiffe erlitt allerdings bei dem legendären Orkan 1989 in Marina Wendtorf Totalschaden. Im Ruhestand wurde aus der letzten Segelyacht ein Motorboot, mit dem es über Elbe und Kanäle nach Berlin ging. Aber das war wohl nicht das Richtige, denn das Boot wurde zum Segler zurückgebaut. Stephan dankte für die lange Vereinszugehörigkeit und überreichte die goldene Ehrennadel.

Stephan Berg (Eltron) fing mit zwölf Jahren auf einem Jugendwanderkutter an zu segeln, was



wohl noch etwas zu früh war, wie Peter Mendt berichtete. Trotzdem trat er bald danach in den SVAOe ein, um wiederum Kutter zu segeln, die „Oevelgönne“ unter Kutterführer Steffax. Das hat sein Leben geprägt. Nach der Kutterzeit segelte er Jollen – Zugvogel und V8 – und ging dann zum Regattasegeln auf Kielschiffen über. Stichworte sind Helgoländer Herbstwoche, Rund Skagen, Edinburgh-Rennen. Zweimal überführte er mit Jens Cornelsen eine Swan 57 nach London. Beinahe hätten sie die Tower Bridge gerammt, als bei einem Anlegemanöver im Londoner Hafen die Kupplung brach – sie schafften es gerade, an Land zu springen und das Boot aufzustoppen. Mit der „Vineta“ segelte er Gotland Rundt und Skaw Race sowie im Mittelmeer. Er hatte ein erfülltes Seglerleben. Zuletzt ist er auch noch aufs SUP umgestiegen. Stephan dankte ihm für seine Treue und überreichte die goldene Ehrennadel.

Jan Howindt (Krümel) ist einer von den vielen SVAOe-ern, die mit dem Kuttersegeln begannen und ihr ganzes Leben dem Segeln treu geblieben sind. So berichtete Peter Mendt über ihn. Allerdings wandte sich sein Interesse den großen Schiffen zu. Schon 1976 segelte er auf dem bekannten Schoner „Ariadne“ von Harald Paschburg. Nach einer Zeit als Ingenieur-Assis-



tent im Liniendienst der Hamburg-Süd nutzte er dieses Wissen und seine Segelkenntnisse, um wiederum für Harald Paschburg in Amerika die Viermastbark „Sea Cloud“ für eine Überführung nach Hamburg vorzubereiten. Dieses stolze Schiff hielt ihn noch länger fest. In Hamburg arbeitete er an der Wiederinbetriebnahme als Segelkreuzfahrtschiff und bildete die Mannschaft aus. Danach fuhr er als Ingenieur bei der Hamburg-Süd, unterbrochen durch die Mitarbeit am Umbau von Paschburgs Barkentine „Atlantis“ vom Feuerschiff zum Segler und stellte sie in Betrieb. Das Segeln auf Yachten kam dabei zu kurz, wenn er auch gelegentlich eingeladen wurde. Stets aber hielt er dem SVAOe die Treue. Dafür bedankte sich Stephan und überreichte ihm die goldene Ehrennadel.

Matthias Müller (Auge) wurde von Ulrike Jensen vorgestellt. Sie berichtete, dass der Jubilar



mit zwölf Jahren in der Opti-Gruppe an der Alster unter dem unvergessenen Mausey Mueller-Haa-

gen angemeldet wurde. Als Jugendlicher kam er zu den Kutterseglern auf die „Neumühlen“, von denen er das spannende, selbständige Segeln auf der Elbe lernte und auch kurz Kutterführer wurde. Aber die Eltern schickten ihn zum Englischlernen nach Südengland, wo er im örtlichen Club sofort wieder segelte und Touren im Englischen Kanal und auf dem Atlantik mitmachte. Über diese Erlebnisse und Kontakte landete er zurück in Hamburg beim Hamburgischen Verein Seefahrt, wo es mit großen Touren weiterging. Nach der Familiengründung segelte er noch viel auf bekannten Yachten wie „Struntje“ und „Uca“ und besitzt auch selber eine Sly 43 auf dem Mittelmeer für Ferienfahrten. Ulrike hob besonders hervor, dass er trotz seiner Mitgliedschaft in anderen Vereinen dem SVAOe 50 Jahre die Treue gehalten und damit insbesondere die Jugendarbeit, mit der auch bei ihm alles anfang, unterstützt hat. Auch Stephan dankte ihm und steckte ihm die goldene Ehrennadel an.

Maren Mueller-Haagen war an diesem 10. November nicht dabei; ihre Würdigung für 50



Jahre SVAOe wurde beim Grünkohlessen am 24. November nachgeholt. Maren, so Ulrich Körner, traf mit 19 Jahren auf Heinz-Wolfgang Mueller-Haagen, genannt Mausey, der sie zum Segeln einlud. Es folgten gemeinsame Törns, u.a. auf dem Vereinsschiff „Bora“, was den Eintritt in

den SVAOe erforderte. Leider erwies sich das Boot 1975 als so lahm, dass es „sogar von Folkebooten“ überholt wurde. Also legte man sich für Regatten und Familientörns ein Folkeboot zu, „Grautvornix“, das nach drei Jahren durch die schnelle vormalige „Antares“ von Klaus Pollähn ersetzt wurde. In den 1990er Jahren sollte es mit der Nordborg „Ol Liew“ und später der Drabant 27 „Nordkaper“ etwas komfortabler werden. Doch dann erkrankte Mausey schwer, die SVAOe-Rallye 2000 war seine letzte Seereise. Heute geht Maren mit Günther Lefeld mit einer Nordborg 32 auf Ostseetörns. Dem schwarz-gelben Stander war sie bis 2010 außerdem als Geschäftsführerin verpflichtet. Für ihre Treue erhielt auch sie die goldene Ehrennadel.

Uwe Mukrasch, seit jetzt 25 Jahren im SVAOe, ist viel und weit gesegelt, aber nur we-



nigen bei uns bekannt. Manfred Taschendorf berichtete über seine beachtliche Segel-Vita. Wie sie begann, ist uns nicht bekannt, aber zu uns gelangte er über die Betriebssportgruppe Segeln der Lufthansa, die korporatives Mitglied bei uns ist und mit ihren Jollen in der Anlage Alsterufer liegt. Uwe wollte mehr als Jollen segeln und schaffte sich das IF-Boot „Frieda“ an, mit dem er auf der Elbe und der Ostsee segelte, wo er auch ferner gelegene Ziele wie die Stockholmer Schären und Finnland erreich-

te. Aber es sollte noch weiter gehen und dazu war Stehhöhe erforderlich. Mit einer 37-Fuß-Segelyacht segelte er fünf Jahre rund um den Atlantik. Nach der Überquerung auf der Südroute in die Karibik und Weiterreise an die US-Ostküste musste in Washington eine längere Zwangspause wegen Corona eingelegt werden. Die Rückreise führte über die Azoren nach Portugal, von wo es 2024 ins Mittelmeer gehen soll. Eine beneidenswerte Langfahrt, über die wir hoffentlich noch hören werden. Stephan dankte ihm für seine lange Vereinszugehörigkeit mit der silbernen Ehrennadel.

Axel Neelmeier ist, wie Ulrich Körner berichtete, durch Lust und Selbsterfahrung zum Segeln



gekommen, hat in Holland das Motorbootfahren gelernt, dann bei Klaus Wagner, dessen Boot in Apenrade lag, die Schönheit der Ostsee und des Segelns erfahren und schließlich eine eigene Yacht, eine Dehler 36, erworben. Durch Klaus wurde der SVAOe seine seglerische Heimat, in dem er auch den Sportbootführerschein und den BR-Schein machte. Auch übernahm er in diesen Kursen für mehrere Jahre den Unterricht im Fach Schifffahrtsrecht. Nachdem eine Comfortina zum Familienboot geworden war, wurden ausgedehnte Reisen in die Ostsee gemacht, durch den Göta-Kanal, ins Baltikum und nach Finnland, zur Höga Kusten, aber auch in den Limfjord. Ste-

phan dankte ihm für 25 Jahre Mitgliedschaft und überreichte ihm die silberne Ehrennadel.

Matthias Freyberg wuchs an der Elbe auf, berichtete Ulrike Jensen. Seine Eltern besaßen



ein Paddelboot, die beiden Söhne zog es ebenfalls ans Wasser, aber sie wollten segeln. Der Vater kaufte ihnen daher einen Holzpiraten, sicher keine schlechte Wahl. Damit wurden Elbe und Ostsee befahren und alle Erfahrungen gemacht: Kanalschlepp, Kenterungen und massenhaft andere Abenteuer. Danach wurde für die Familie eine Varianta angeschafft und als die zu klein wurde, ein 6,40m-Kajütboot, auch klein, aber immerhin mit einem einflammigen Kocher. Schließlich, mit Ehefrau und zwei Kindern, ging es mit einer Friendship 26 auf Elbe und Ostsee auf Tour. Dieses Boot wurde gehalten. Matthias segelt nun meist einhand nach Helgoland oder auf die Ostsee. Wer Lust hat mitzusegeln ist willkommen. Ulrike bedankte sich für 25 Jahre Mitgliedschaft, und Stephan steckte ihm die silberne Ehrennadel an.

Kornelia Radde wuchs am Wasser auf, jedoch nicht an der Elbe, sondern am Rhein, in Duisburg-Ruhrort. Das berichtete Ulrich Körner. Der Vater hatte ein Motorboot, mit dem ging es an den Gardasee zum Wasserskilaufen. Doch die hohe See lockte. Kornelia bewarb sich als Stewardess bei der Hapag und lernte dabei ihren



späteren Mann Jürgen kennen. Wieder an Land zog man wegen Jürgens Studium nach Berlin und segelte auf dem Wannsee. Nach Hamburg umgezogen, waren beide viel an der Ostsee und kauften eine Segelyacht vom Typ Monsun. Danach folgte eine Contest, dann eine moderne Hallberg Rassy. Aber die Kunststoffrümpfe waren für einen gelernten Werkzeugmacher nicht das Richtige. Ein Stahlschiff musste her. Das fand sich in Wedel, hieß „Rasmus“ und hatte die Buchstaben SVAOe am Kanuheck, die man nicht übermalen wollte. Somit war ein Verein gefunden, der seit nun 25 Jahren Kornelias und Jürgens Heimat ist. Durch beider intensive Arbeit ist das Schiff ein Hingucker und „besser als neu“ geworden. Stephan bedankte sich für die Treue und überreichte Kornelia die silberne Ehrennadel.

Albert Benthien wuchs in Wedel an der Elbe auf und kam eher spät zum Segeln, wie



Peter Stamp berichtete, nämlich erst mit 16/17 Jahren über seinen Freund und Klassenkame-

raden Thomas Körner auf die „Nordwest“ von dessen Opa und SVAOe-Legende Walter Schulz. Das war und ist ein Boot zum Segeln lernen, zum Regatta- und Fahrtensegeln. Richtig segeln lernte Albert bei Wochenenden auf der Elbe, 1987 gefolgt von Touren auf der Ostsee nach Bornholm und Kopenhagen. Dann wurde es Zeit für ein eigenes Familienschiff, eine Jeanneau 28 („Hypnos“). Mit dem unternahm man Touren auf der Elbe, nach Helgoland und in das nord- und ostfriesische Wattenmeer. Später wurde das Bogenfeld in Eckernförde zum Heimatliegeplatz. Von dort gingen Touren ins Kattegat, nach Oslo, in die schwedischen Schären und nach Öland. Spät zum Segeln zu kommen, muss also nicht heißen, weniger zu segeln. Hauptsache gut gelernt. Stephan bedankte sich für 25 Jahre Treue zum SVAOe und überreichte die silberne Ehrennadel.

Die Ehrungen waren beendet. Es gab einen Applaus für den Festausschuss. Die Veranstaltung war würdig organisiert und verlaufen, dabei unverkrampft und locker. Jüngere Mitglieder konnten sehen, dass es sich lohnt, dem Verein treu zu bleiben. (Fotos Tomas Krause)

Computermuseum

EIN ALTJUNIOREN-BESUCH IN DER DIGITALEN VERGANGENHEIT

Von Christiane Krieger-Boden ■ Am 19. Oktober begaben sich die Altjunioren auf eine kleine Zeitreise, organisiert von dem immer rührigen Peter Kaphammel. Das Computermuseum des Fachbereichs Informatik der Universität Hamburg ist als Liebhaberei von Prof. Dr. Horst Oberquelle, der das Museum auch jetzt noch, nach seiner Emeritierung, weiter betreut, entstanden.



Lochkarten



Lochkartenstanzer



„Mause-oleum“



Mechanische Rechenmaschine



Prof. Oberquelle mit Platine



Ferrit-Ringkerne



Personal Computer



Die Altjunioren mit Prof. Oberquelle (Mitte)
(Fotos Kaphammer, Krieger-Boden)

Untergebracht ist es unscheinbar und gedrängt in drei Kellerräumen plus etwas Kellerflur im Untergrund des Fachbereichs Informatik. Aber was dort nicht alles zusammengetragen wurde: Datenträger, Daten-Ein- und -Ausgabegeräte, Datenfernübertragungsgeräte, Rechner und ihre Komponenten von den Großrechnern über Personal Computer, Laptops bis hin zu Kleinstcomputern und Smartphones, seit den 1950er Jahren. Professor Oberquelle begrüßte uns und führte uns durch seine Sammlung. Für viele von uns war das eine Begegnung mit unserer eigenen – zunächst nur beruflichen, später auch privaten – Vergangenheit.

Gleich am Anfang, im Flur, sind verschiedene Formen von Lochkarten ausgestellt. Lochkarten! Jüngere Leute wissen überhaupt nicht, was das ist: Eine längliche Karte, in die mit einem Stanzgerät – einer großen Schreibmaschine ähnlich, ebenfalls im Museum ausgestellt – in 80 Spalten und 12 Zeilen Löcher als binäre Informationen gestanzt werden können. Jede Spalte steht für ein Zeichen (von 256 möglichen); eine Lochkarte hat somit ein Fassungsvermögen von 80 Byte. Die gestanzten Karten wurden in großen Kartons ins Rechenzentrum gefahren, dort eingelesen, und dann konnten die Daten verarbeitet werden. Später kamen die Floppy Discs, Disketten und USB-Sticks, ebenfalls im Museum präsentiert. Daneben findet sich das „Mouse-oleum“: eine Sammlung von Computermäusen, von einfachen Kugeln bis zur ergonomischen drahtlos-optischen Maus. Gezeigt wird auch ein joystick-ähnliches Gerät, von Prof. Klaus Brunstein von der Informatik der Uni Hamburg bereits Jahre vor dem ersten Joystick entwickelt. Wir wurden bei den Rechenmaschinen herumgeführt, beginnend mit

rein mechanischen, über riesige elektronische, die gerade mal die vier Grundrechenarten beherrschen, bis zu modernen wissenschaftlichen Taschenrechnern. Ich entdeckte einen Hewlett Packard 97 Calculator aus den späten 1970ern wieder: Er ist mit verschiedenen kleinen Programmkarten ausgestattet, u.a. einem Spiel „Mondlandung“, bei dem man die Mondlandefähre ohne Crash auf der Mondoberfläche absetzen muss ...

Prof. Oberquelle demonstrierte uns die Entwicklung der Kernspeicher vom Relais über Röhren zu Transistoren und Ferrit-Ringkernen, weiter zu Halbleiterspeichern und Mikroprozessoren – oder Chips –, die alle Bausteine des Prozessors in einer integrierten Schaltung zusammenfassen und die ihrerseits auf großen Silizium-Wafers angeordnet werden. Dabei hat sich die Datenleistung der Computer ins Gigantische vergrößert.

Und natürlich ist da eine lange Reihe von PCs, vom Commodore C64 ohne eigenen Monitor, mit dem für viele das PC-Zeitalter begann, über den Macintosh, bis zu den Design-Modellen von Apple; ebenso eine Reihe von Laptops, MP3-Playern und Ipods, Handys und Smartphones. Wie gesagt, es war für viele von uns eine Zeitreise, begleitet von zahlreichem „Weißt du noch“ ... Zum Abschluss aßen wir zu Mittag in der Mensa des Fachbereichs Informatik. Wir bedankten uns bei Prof. Oberquelle mit einer guten Flasche Wein. Vielen Dank auch an Peter für die tolle Organisation!

Empfehlenswert als Ausflug; Besichtigungen sind nach Absprache möglich: <https://www.inf.uni-hamburg.de/home/about/museum.html>

REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE

Sturmtief Aline, oder:**UPPS, MIR FEHLT MEIN VORSCHOTER**

Vorbemerkung der Redaktion: In den SVAOe Nachrichten 6-2023 brachten wir bereits eine kurze Meldung über die Teilnahme von Felix Schnor am zweiten Teil des „Heinz Kettler Cups“ am 19.–21. Oktober 2023 auf der Alster. Hier kommt ein etwas ausführlicher Bericht.



Felix und Ulf auf Am-Wind-Kurs



*Felix und Ulf auf dem Dritten Platz!
(Fotos Sven Jürgensen, Wir sind Wir)*

Von Felix Schnor ■ Das Meldegeld ist überwiesen, ausreichend weitere Teilnehmer haben gemeldet, die Regatta findet statt. Doch Vorschoter Heiko, mit dem ich die letzte Zeit ein Segelteam gebildet habe, muss kurzfristig absagen. Die Musik geht diesmal vor. Woher Ersatz nehmen? Da gibt es doch die Gruppe vom inklusiven Segeltraining. Kurz gepostet, schon habe ich mich mit meinem Trainer Ulf – sprichwörtlich – verstärkt.

Freitagmorgen sind alle Teilnehmer regattaklar zum Start im Hamburger Segel-Club (HSC) versammelt. Zuerst Steuerleutesbesprechung. Draußen ist es nass, kalt und windig. Sturmtief Aline klopft eindringlich an die großen Scheiben des Clubhauses. Es bringt die kräftigsten Ostwinde seit 100 Jahren. Historisches, verheerendes und zerstörerisches Hochwasser an der Ostsee und äußerst niedrige Wasserstände an der Elbe und der Nordsee. Da gibt es nur eine richtige Entscheidung der Wettfahrtleitung: AP zu setzen und vom trockenen HSC-Clubhaus aus zuzusehen, wie die Segelbundesliga ihre Segel zerreißt und Sonnenschüsse produziert. Erstmal abwarten, ob es besser, sprich segelbarer wird. Wird es nicht. Am frühen Nachmittag kommt dann folgerichtig AP über A, heute keine Wettfahrten mehr. Nächste Frage – noch im Sturm, kommt nächsten Tag die Rückfront ohne Wind? Mit dieser unbeantworteten Frage geht es zum Abendessen in den Norddeutschen Regattaver ein und später ins Bett. Leistungsschlaf.

Sonnabendmorgen sind Regen und Regattateilnehmer pünktlich wieder im HSC versammelt. Nur der Wind verspätet sich ... Doch dann kommt noch ein Hauch von Wind für fünf nasse Wettfahrten. Teilweise ist aber so wenig Druck, dass wir mit Wind von Backbord, wo Ulf sitzt, Luvtrimm haben und gar nicht mehr vorwärts-

kommen. Aber Umsetzen ist nach den Regeln verboten. Trotz dieser widrigen Umstände schaffen wir es, ab und an pünktlich zu starten und vor dem einen oder anderen im Ziel zu sein. In der Abrechnung haben wir die Plätze 4, 2, 5, 3 und 3 „ertrieben“. Gefühlt sind wir damit auf dem vierten Platz, vielleicht sogar nur auf dem fünften.

Bei der Preisverleihung gab es diesmal keine vorher veröffentlichte Ergebnisliste. Erst bei der Preisverteilung wurden alle aufgerufen: Platz 6, Platz 5 und dann Platz 4. Überraschung, wir waren noch nicht dabei. Jetzt kamen die Medaillenträger: Platz 3 für uns für den heutigen Alstercup! Wir fielen uns in die Arme und rollten nach vorne. Dann wurde es noch besser: Nochmal Platz 3 in der Gesamtwertung Möhnesee und Alster! Wir sind gar nicht mehr aus dem Feiern gekommen und spät ins Bett gefallen.

Veranstaltungsseite: <https://www.wir-sind-wir.org/neue-inklusive-regatta-serie/> und <https://www.wir-sind-wir.org/heinz-kettler-deutschland-cup-finale-hamburg/>

Pfahlewer-Cup 2023

FÜNF STARTER VOM SVAOE

Von Max Stuhlmann (GER 48) ■ Am 10. Juni und 11. Juni 2023 hatte der Blankeneser Segel-Club (BSC) zum alljährlichen Pfahlewer-Cup an die Elbe eingeladen. Auch wenn das Aufstehen um 5:00 Uhr, bedingt durch die Tide, für manchen Teilnehmer eine bittere Pille war, so stimmte die Wettervorhersage doch sehr positiv. Für beide Tage war bestes Segelwetter angesagt.

Bemerkenswert war in diesem Jahr die deutlich gewachsene Gruppe der Ü50-Teilnehmer,



FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN

So **EINFACH**
IST DAS!

firmenich-yacht.de



Europe-Jollen vor Blankenese; im Vordergrund Max Stuhlmann

die immerhin fast die Hälfte des Starterfeldes ausmachte. Auch Eltern-Kind-Teams scheinen stark in Mode zu kommen, insbesondere beim SVAOe! In der Europe-Klasse waren insgesamt 15 Boote gemeldet, ein Drittel der Startenden stellte der SVAOe.



Thorsten Menk hart am Wind



Unsere Trainerin Katharina von Schleinitz (links) im Kampf um die Tonne (Fotos © Christian Lütje, www.luetje-fotos.de)

Am Sonnabend ging es dann noch vor 7:30 Uhr auf das Wasser und rüber ins Mühlenberger Loch. Die Temperaturen waren milde und der Wind wehte eher schwach. Es konnten aber, wie geplant, an diesem Tag drei Wettfahrten gesegelt werden. In der letzten Wettfahrt wurde es mit nachlassendem Wind und dann einsetzendem Strom an der letzten Luv-Tonne durchaus herausfordernd.

Am Sonntag konnte eine ganze Stunde länger geschlafen werden. Der Wind wehte etwas kräftiger, sodass auch die Ü50-Fraktion mit ein paar mehr Kilos auf den Rippen mal aufrecht sitzen durfte. Bei traumhaften Bedingungen vor der imposanten Kulisse des Blankeneser Treppenviertels wurden zwei weitere Wettfahrten absolviert. Zur Mittagszeit waren alle Boote bereits wieder an Land und die Siegerehrung fand noch vor dem Mittagessen statt. Es hat eben auch Vorteile, morgens früh anzufangen.

Unsere Europe-Trainerin Katharina von Schleinitz (Hanseatischer Segel Sport Club, HSSC) belegte nach 5 Wettfahrten souverän Platz 1 vor Malte Ganssaue (BSC) und Marius Weiß (BSC). Bester Teilnehmer aus dem SVAOe war Bjarne Menk mit einem starken 6. Platz.

Vgl. auch die Berichte zu den Jugendaktivitäten der Europe-Gruppe weiter hinten in diesem Heft.

JUGEND

Opti-Wintertraining

RUND UM DEN BINNEN-ALSTER-TANNENBAUM

Von Beke Eichert ■ Wie es bereits seit einigen Jahren Tradition ist, segelten die Optis als Abschluss ihres Wintertrainings am zweiten Adventswochenende um den Tannenbaum auf der Binnenalster.

Nach den Herbstferien verlängern einige hartgesottene Opti-Segler/innen aus dem SVAOe ihre Wassersaison um einige Wochen und trainieren gemeinsam mit dem Yachtclub Meridian und dem Blankeneser Segel-Club jeden Sonnabendvormittag auf der Alster. Am wichtigsten ist es, sich schön warm anzuziehen; die Füße sind dabei ein besonderer Punkt, da diese am schnellsten kalt werden. Dieses Jahr trainierten wir dabei passend Anfang Dezember im Schneegestöber und bei eingefrorenem Hafen.

Am letzten gemeinsamen Sonnabend, leider war der Schnee da schon wieder geschmolzen, wurden die Optis weihnachtlich mit Tannen, Lichterketten und Tannenbaumkugeln geschmückt. Fünfzehn kleine Wichtel machten sich mit ihren



Opti weihnachtlich geschmückt ...



... und gut vorbereitet fürs Weihnachtstraining



Elisa in „Lisbeth“



Conrad in „Louwiki“



Jola in „Südwest“



Der Weihnachtsmann kommt!

Optis und in Begleitung des Weihnachtsmannes auf dem Motorboot auf den Weg zur Binnenalster. Der Weihnachtsmann sorgte zwischendurch für eine süße Verpflegung. Selbst der Wind meinte es gut mit uns, sodass wir ein bisschen segeln konnten. Im Anschluss gab es eine von den Eltern organisierte Suppe und viele Weihnachtsplätzchen. Elisa, die bereits letztes Mal dabei war, war sehr froh, dass es dieses Jahr nicht ganz so kalt war. Für andere Kinder, wie Conrad, der „Louwiki“ segelt, war die Aussicht auf die Umrundung des Tannenbaums und das Segeln auf der Binnenalster ein Ansporn, jeden Sonnabend zum Wintertraining zu kommen, unabhängig von der Außentemperatur. Er hatte bei seiner ersten Tannenbaumumrundung sehr viel Spaß!



Tannenbaum und Hamburg-Kulisse (Fotos Beke Eichert)

Außerdem wurden wir von einem Team des NDR Hamburg-Journals begleitet, das die Kinder auf der Binnenalster filmte, Interviews mit ihnen und Jens Holscher machte und mit ihnen die Wettervorhersagen für den zweiten Advent drehte. Vgl. <https://www.ardmediathek.de/video/hamburg-journal/hamburg-journal-oder-09-12-2023/ndr/Y3JpZDovL25kci5kZS9wcm9wbGFuXzE5NjMzMzZDM0OF9nYW56ZVNiNmR1bmc, Minute 28:59>.

Die Opti-Segler wünschen mit diesem vorweihnachtlich geschriebenen Bericht allen einen guten Start ins neue Jahr!



AKTIVE EUROPE-GRUPPE

Vorbemerkung der Redaktion: Am Alsterufer trainiert eine Gruppe von – überwiegend, aber nicht ausschließlich – Jugendlichen regelmäßig mit den Einhand-Jollen der Europe-Bootsklasse, oft im Anschluss an die Zeit auf dem Opti. Sie setzt sich aus Mitgliedern des SVAOe und des Blankeneser Segel-Clubs zusammen. Die Gruppe nimmt an vielen Regatten teil und ist sehr erfolgreich: Nils Wittich wurde so im Mai 2023 Deutscher Jugendmeister. Über die Aktivitäten der Gruppe, und warum das Europe-Segeln so begeistert, darüber geben die folgenden Berichte Aufschluss. Vgl. auch den Bericht zum Pfahlewer-Cup vorne in diesem Heft.

Übrigens: Um schon früher zu wissen, was in der Europe-Gruppe los ist, kann man ihr auf Instagram folgen: @europe_team_hamburg

Bericht 1

MEIN UMSTIEG VOM OPTI IN DIE EUROPE

Von Max Stuhlmann ■ Mit nun fast 15 Jahren geht die Opti-Zeit zwangsweise zu Ende. Nun stellte sich mir die Frage: Welche Bootsklasse möchte ich denn nach dem Opti segeln? So ganz leicht ist diese Entscheidung nicht, denn es gibt grundsätzlich sehr viele Bootsklassen, die man nach dem Optimisten segeln könnte. Möchte man weiterhin im SVAOe auf der Alster trainieren, wird die Auswahl dann schon deutlich übersichtlicher: Es gibt eigentlich nur eine unterstützte Regatta-Bootklasse nach dem Opti – den 420er. Den 420er segelt man zu zweit und es gibt nur eine überschaubare Anzahl an Club-Booten. Aber was ist, wenn man, wie ich,



Max Stuhlmann mit seiner Europe



Max beim Alstertraining

lieber alleine, also einhand, segeln möchte? An der Steganlage an der Alster hat sich in den letzten Jahren auch eine sehr erfolgreiche und aktive Gruppe an Europe-Seglern gebildet. Im letzten Jahr trainierten die Europes einmal parallel zu uns Optis und alle, die wollten, durften einmal in eine Europe steigen und das Segeln mit dem größeren und vor allem schnelleren Boot ausprobieren. Es dauerte etwas, bis das Grinsen wieder aus meinem Gesicht verschwunden war. Nach diesem Schnuppertraining stand für mich fest: Ich wollte nach dem Opti in die Europe umsteigen. Die Europe hatte für mich viele Vorteile. Sie ist schnell und sehr leicht und kann mit einem Gewicht ab ca. 50 kg gesegelt werden. Die Segler in der Europe-Szene sind von 14 bis 75 Jahre. Ach ja, den Carbonmast fand ich auch gleich richtig cool. Ein weiterer Vorteil für mich war auch, dass ich viele der aktiven SVAOe-Europe-Segler und -Seglerinnen noch aus dem Opti kannte.

Wenn es aber keine Club-Boote gibt, muss notgedrungen ein eigenes Boot her, wobei es auch die Möglichkeit gibt, sich für eine Saison um eines der Leihboote von der Klassenvereinigung zu bewerben. Ich begann mich auf dem Europe-Markt umzusehen. Doch die meisten Europes waren entweder zu teuer oder zum Teil auch im Ausland und kamen nicht in Frage. Immer wieder kamen auch Angebote über die Hamburger Europe-Gruppe. Dann endlich gab es ein Boot, das ungefähr den Vorstellungen entsprach. Mein Vater und ich machten kurzen Prozess und schlugen zu. Das Boot stand auch nur 45 Fahr-Minuten von uns entfernt. Es gibt immer mal wieder Boote, die für Einsteiger geeignet sind, man muss nur etwas Geduld haben.

Seit dieser Saison segle ich nun im eigenen Boot. Die Europe „fühlt“ sich total anders als ein Opti an. Sie ist erstmal größer, hat deutlich mehr Segelfläche, ist aber auch instabiler und wackeliger. Man kann und muss außerdem während des Segelns viel mehr einstellen und trimmen. Und gerade einem Leichtgewicht wie mir macht die große Segelfläche ein bisschen zu schaffen, aber mit ein wenig Übung wird das schon. Man sagt, dass in den ersten einem bis drei Jahren die Europe mit einem segelt und erst danach segelt man die Europe. Viel Hilfe und auch Unterstützung bekomme ich immer wieder von den anderen Europe-Seglern im Club. SVAOe und BSC agieren in Hamburg dabei eng zusammen und es gibt auch, wie beim Opti, ein gemeinsames Wintertraining auf der Alster.

Ich kann nur sagen, die Europe ist für mich die ideale Bootsklasse nach dem Opti. Und wer mal reinschnuppern möchte... einfach fragen. Gratis grinsen hinterher inklusive.

Bericht 2

IDM EUROPE 2023 – TEILWEISE ETWAS VIEL WIND

Von Bjarne Menk ■ Die Deutsche Meisterschaft in Kiel Schilksee vom 30.09.–03.10.2023 begann am Freitag mit der Anreise und der Vermessung. Für mich war es das erste Mal, dass ich mit meinem 20 Jahre alten Boot, bei einer Regatta, zur Vermessung musste.

Alles ging gut und so konnten wir am Sonnabend drei Wettfahrten segeln. Für einige Seglerinnen und Segler war der Wind zu stark, weshalb sie abbrechen mussten oder gar nicht gestartet sind. Ich hielt den Tag jedoch durch, auch wenn es für mich zu viel Wind war.

An den beiden folgenden Tagen war der Wind glücklicherweise nicht mehr so stark und ich konnte meine Platzierung in den Wettfahrten immer weiter verbessern. Die beste Einzelplatzierung, die ich so erreichen konnte, war Platz 22, mit der ich bei meiner ersten deutschen Meisterschaft mehr als zufrieden war. Unser deutscher Jugendmeister Nils Wittich konnte insgesamt einen hervorragenden fünften Platz erreichen.



Mehr Ruhe am 1.10. (Fotos Maren Menk)

Bericht 3

JUGEND-EUROPAMEISTER- SCHAFT IN USTKA – HOHE WELLEN IM OFFENEN REVIER

Von Nils Wittich ■ Die Jugend-Europameisterschaft war für mich eine der aufregendsten Veranstaltungen im Kalender der Saison. 2023 war Polen der Gastgeber für dieses spektakuläre Event. Aus ganz Europa kamen Segler im August nach Ustka an der Ostsee, um ihre Fähigkeit auf internationalem Parkett zu präsentieren.

Die Meisterschaft war nicht nur ein Wettbewerb, sondern auch eine Gelegenheit, neue Freundschaften zu schließen und neue wertvolle Erfahrungen zu sammeln. Die Atmosphäre war



Viel Wind und gekenterte Boote am 30.09.



Die Herausforderung ...



... Segeln ...



... in hoher Welle

geprägt von Teamgeist und gegenseitiger Unterstützung, unabhängig von der Nationalität der Teilnehmer.

Schon Tage zuvor war im Wetterbericht zu sehen, dass ein ausgeprägtes Orkantief auf uns zurollte. Wind bis 35 kn und Wellen bis zu fünf

Meter Höhe. Bei diesen Wetterbedingungen war es kaum möglich zu segeln, da es viel zu gefährlich gewesen wäre, aufs Wasser zu gehen. Schon alleine die Hafeneinfahrt von Ustka sicher zu passieren, hatte sich als unmöglich entpuppt, da die Welle direkt auf die Hafeneinfahrt stand. Trotz aller widrigen Umstände hatten wir aber auch unsern Spaß mit Doppelkopf, Fußball und Schwimmbad. Nach drei Tagen Ausharren wollten wir aber nur noch aufs Wasser!!

Der Wind und die Welle waren zwar immer noch sehr stark, doch da sich die Windrichtung etwas geändert hatte, war es zumindest möglich, die Boote aus dem Hafen rauszubekommen. Von diesem Wettkampf haben sich Bilder in meinen Kopf eingebrannt, die ich nie wieder vergessen werde. Bei einer Vier-Meter-Welle in einer Europe zu sitzen, ist ein Gefühl aus einer Mischung von Respekt, Angst, aber auch Spaß. Die atemberaubenden Aussichten auf den Wellenbergen und das Beschleunigen beim Runtersurfen wird noch lange in meiner Erinnerung nachhallen. Sich der Natur so nah zu fühlen und zu lernen, wieviel Kraft und Energie in einer einzigen Welle steckt, war unglaublich.



*Nils Wittich (vorne, 4. von links)
(Fotos Ustka Wettbewerbsorganisation)*

Sportlich gesehen lief es ganz gut für mich. Ich ersegelte von 64 Booten insgesamt den 16. Platz und war damit erster Deutscher. Die Wettbedingungen waren zwar für uns Deutsche schwierig, da wir nie bei solchen Bedingungen und einem solch offenen Revier trainieren. Deshalb können ich und die anderen mit unseren Platzierungen recht zufrieden sein. Die Jugend-Europameisterschaft in Polen war ein unvergessliches Ereignis.



Vor Ribnitz-Damgarten

Bericht 4

ERSTER PLATZ UND MEISTERTITEL BEI DER INTERNATIONALEN DEUTSCHEN JUGENDMEISTERSCHAFT (IDJM)

Von Nils Wittich ■ Segelregatten sind nicht nur sportliche Wettbewerbe, sondern auch eine Leidenschaft und ein Abenteuer, das Segler/innen auf der ganzen Welt in ihren Bann zieht. In diesem Artikel werde ich meine ganz persönliche Segelregatta-Erfahrung teilen.

Ich habe am 17.05.–21.05.2023 an der Internationalen Deutschen Jugendmeisterschaft in der Europe-Klasse teilgenommen. In den insgesamt drei Tagen, an denen wir in Ribnitz-Damgarten gesegelt sind, erlebte ich eine Achterbahn der Gefühle. Es gab Hochs und Tiefs, und es war schwierig, einen kühlen Kopf zu bewahren, um die richtigen Schlüsse und Entscheidungen zu treffen.

Der Einstieg in die Regatta fiel mir schwer, da ich nicht in meinen Rhythmus finden konnte. Ich musste lernen mit dem Druck, den ich mir selber gemacht hatte, umzugehen. Aus dem vorherigen



JENSEN
Bootsbau **WERFT**
aus Meisterhand

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



Bei der Regatta

Jahr wusste ich, dass meine Chance auf den Sieg nicht so abwegig war. Die zwei Rennen am ersten Tag waren jedoch ein einziger Kampf. Mit knapper Not kam ich gerade mal auf den dritten und fünften Platz.

Meinen Frust und meine Unzufriedenheit wandelte ich am nächsten Tag in Motivation um. Ich war umso heißer, meine Gegner in Grund und Boden zu segeln. Mit den passenden Windbedingungen konnte ich die Ziellinie dreimal in Folge als erster überqueren. Nach dem dritten Rennen war ich körperlich komplett am Ende. Meine Muskeln krampften und sogar meine Hand ließ sich nicht mehr von alleine öffnen. Von Schmerz geplagt, beendete ich das vierte Rennen als Fünfter. In der Ergebnisliste rutschte ich damit vom dritten auf den zweiten Platz vor.

Am dritten und letzten Segeltag war hinsichtlich Platzierung in den Top Drei noch alles möglich. Jeder hätte noch gewinnen und Internationaler Deutscher Meister werden können. Zwischen dem ersten und dritten Platz gab es genau drei Punkte Differenz. Und wer lag natürlich voll dazwischen? Ich. Mit viel Muskeldehnung und Magnesium konnte ich mich, so gut es ging, regenerieren. Die Luft knisterte am Morgen. Voller Spannung und Begeisterung fieberten wir alle den letzten drei Rennen entgegen. Ausgerechnet an diesem Tag wurde das Regattafeld direkt vor dem Hafen platziert. Es wirkte schon fast wie ein Stadion. Von Land aus wurden die Wettfahrten mit Ferngläsern beobachtet, bei unseren Angehörigen voller Nervosität und Aufregung.

Die ersten beiden Rennen liefen super und ich konnte wieder zwei Siege einfahren. Doch der Gesamtsieg war trotzdem immer noch nicht in der Tasche. Es war alles noch offen. Der letzte Start... Ich musste meine Hauptkonkurrenten nur noch im Schach halten, dann hätte ich es geschafft. Doch bei einer Minute vor dem Start hatte ich meine Gegner im Regattagetümmel aus den Augen verloren und musste feststellen, dass sie auf der anderen Startseite waren als



Jugend Deutscher Meister Nils Wittich (links)
(Fotos Segel-Club Ribnitz)

ich. Als das Startsignal ertönte, kam ein starker Winddreher, der dafür sorgte, dass das halbe Feld vor mir war. Einen kurzen Augenblick lang hatte ich mit dem Titel abgeschlossen, doch dann packte mich mein Ehrgeiz. Ich hielt an meinem Plan fest, kämpfte mich bis auf den letzten Zentimeter nach vorne und gewann so schließlich das Rennen und den Titel „Jugend Deutscher Meister“. Ein großer Dank gebührt meinen Trainerinnen, die mich mit allem, was sie hatten, unterstützt haben, und natürlich auch meinen an Land zitternden Eltern. Ohne euch hätte ich es nicht geschafft!

Bericht 5

MEINE ERSTE EUROPE-REGATTA IN BOSAU

Von Lotta Schacht ■ Der Opti-Europe-ILCA-Treff ist eine Regatta auf dem Plöner See in Bosau, die vom Segelsportclub Bosau veranstaltet wird. Dieses Jahr fand der Treff am zweiten Maiwochenende statt. 24 Optis, 13 Laser und 16 Europes waren

am Start und vom SVAOe waren Nils Wittich, Jens Rohwedder, Bjarne Menk und ich dabei.

Die Regatta in Bosau war die erste Europe-Regatta, auf der ich mitgesegelt bin, da ich Anfang 2023 vom Opti in die Europe umgestiegen bin und seitdem auf der Alster trainiere.

Am Sonnabend reisten wir mit der Europe auf dem Anhänger an und bauten gemeinsam unsere Europes auf. Anschließend haben wir uns angemeldet und uns umgezogen. Nach einer Steuerleute-Besprechung fuhren wir hinaus und segelten bei gutem Wind, allerdings mit vielen Winddrehern, und blauem Himmel drei Wettfahrten.

Wir durften freundlicherweise auf einer Wiese direkt am Plöner See zelten, weshalb wir, die Europe-Gruppe, bei einem schönen Blick auf den See bei Sonnenuntergang gemeinsam gegrillt haben.

Am Sonntag gab es zuerst wegen Flaute eine Startverschiebung, allerdings sind wir nach einer



Camping in Bosau (Foto Lotta Schacht)

Dreiviertelstunde doch aufs Wasser gefahren und haben noch zwei Wettfahrten gesegelt.

Insgesamt war das Wochenende sehr erfolgreich für den SVAOe, denn Nils Wittich ist in der Gesamtwertung vierter, Bjarne Menk zehnter, Lotta Schacht (ich) dreizehnte und Jens Rohweider fünfzehnter geworden.

FAHRTENSEGELN

Reisebericht Ostsee 2023

Letzter Teil:

VON HAPARANDA ÜBER DIE LOFOTEN(!) NACH WEDEL

Von Mieke Kaiser und Paul Körner ■ Mit dem Grenzübertritt nach Schweden, konkret in den Hafen von Haparanda, beginnt der letzte Teil unseres Berichts. Der Sehnsuchtsort am Ende der Ostsee, an der Grenze zwischen Schweden und Finnland, musste natürlich auch von uns angefahren werden. Der Hafen liegt allerdings etwas außerhalb (15 Kilometer), sodass ein Besuch in der Stadt leider nicht in den Plan passte. Dafür haben wir im Clubhaus des Båtklubben Bothnia die riesige Stander-Sammlung bewundert, die sich über die Jahre dort gesammelt hat. Man mag es nicht für möglich halten, aber wir haben in all den Wimpeln zwar viele bekannte Hamburger (SCOe, ASC, HSC, NRV, TuSF, SK Hansa, SVN), norddeutsche (TO, Cuxhaven, Glückstadt, KYC) und internationale (China, Russland, Österreich, Schweiz, Niederlande, Dänemark) gefunden, aber keinen einzigen Schwarz-Gelben. Und so musste unser – leider doch recht verblichener – Stander seinen Platz im Top räumen und hängt nun in Nordschweden am Ende der Ostsee. Die Geschäftsstelle in Form von Jule (trotz ihres

Urlaubs) und Miekés Eltern haben bei einem zufälligen Treffen in Middelfart aber erfolgreich einen neuen Stander nach Umeå geschickt, sodass unser mit schwarzem Edding auf Segeltuch improvisierter „Stander“ nur kurz einspringen musste.

Nach Haparanda folgte ein Ankerplatz der besonderen Art. In Grodviken kann man mit dem Schiff mit dem Bug bis an den Strand fahren, eine einmalige Erfahrung. Von da aus ging es dann Tags darauf an den nördlichsten Punkt der Ostsee. Dieser liegt nämlich gar nicht in Haparanda, sondern bei Töre. Dort findet man auch die markante gelbe Tonne mit Spitze, welche die Zielmarkierung des MidsummerSails darstellt. Ansonsten lohnt sich Töre aber leider nicht ... Sehr wohl gelohnt hat sich allerdings Renskär 15 sm südlich von Töre, eine schöne Insel mit Holzsauna in einer gut geschützten Bucht. Von da aus starteten wir auf einen der abenteuerlichsten Trips der Tour: Bei angesagten 5–6 Bft aus raumen Richtungen wollten wir gut Strecke nach Süd machen und sprangen direkt 76 sm bis Skellefteå. Aufregend war die Tour deshalb, weil aus den 5–6 irgendwann ehrliche 7 Bft wurden und wir zwischendurch stark übertakelt die ca. 2 m Welle runterrutschten, selten mit weniger als 11 kn auf der Uhr. Ins zweite Reff wurden wir dann vom bis dato schnellsten Surf mit 18,3 kn SOG (wohlgemerkt auf einem halben Langkieler mit 2,40 m Breite auf 11 m Länge) gezwungen, der uns dann auch bis auf die Knochen mit Spray durchnässte. Anschließend haben wir uns dementsprechend in der Sauna und unter einer warmen Dusche wieder aufgewärmt. Auch die nächsten zwei Tage machten wir viel Strecke nach Süd bis Umeå, wo neben einem weiteren Crew-Wechsel auch zwei Hafentage wegen Süd-



Anlegen am Stand von Grodviiken



Die gut geschützte Bucht von Renskär



Angekommen am nördlichsten Punkt der Ostsee!



Blick über Grisslan in Höga Kusten



Flakstad Kirke auf den Lofoten



Aussicht von Mjältön, der höchsten Insel der Ostsee



Der tropisch anmutende Strand von Ramberg



Blick Richtung Süden vom Berg Ryten



Aussicht vom Ryten nach Norden mit 1a-Foto-Spot



Am Wind nach Storjungfrun



Teamfoto in Napoleonviken



Abendstimmung auf Träskö-Storö



Passage durch den Draget Kanal



Mittelalterliche Stadtmauer von Visby



Einer der letzten Schärenplätze südlich von Gotland



*Alle Gastlandsflaggen auf dem Weg nach Wedel
(Fotos Paul Körner, Mieke Kaiser)*

sturms auf uns warteten, sodass wir über den äußersten Norden Schwedens leider nicht so viel zu berichten haben.

In einem großen Sprung ging es dann direkt bis ans nördliche Ende von Höga Kusten, nach Grisslan. Hier beginnt ein sehr schöner Teil der schwedischen Küste mit Bergen und Inseln mit Höhen über 200 m. Bei Sonne erkundeten wir am folgenden Tag die Inseln und fjordartigen Wasserflächen, bevor wir abends auf Mjältön, der mit 236 m höchsten Insel der Ostsee, einen Liegeplatz fanden. Morgens mussten wir dann natürlich auch einmal nach oben und konnten nach einer erstaunlich anstrengenden Wanderung die Aussicht genießen. Wieder unten ging es an die Planung der nächsten Tage, wobei dann „Hans“ das erste Mal in unserer Planung auftauchte. Das Tiefdruckgebiet, das in Schweden und Norwegen für Chaos sorgte, bedeutete für uns zunächst einmal nur lange viel Wind und schlechtes Wetter. Und so fassten wir, ziemlich spontan, den Plan, einen Ausflug auf die Lofoten zu machen. Denn praktischerweise fährt ein Nachtzug entlang der schwedischen Küste bis nach Narvik (Norwegen) am Eingang der Lofoten (wer die Nachrichten zu Schweden verfolgt hat, der ahnt vielleicht schon das große Aber in der Geschichte ...). Nachdem wir noch am selben Tag in Härnösand den Zug gerade so erwischte haben, ging es für uns durchs schwedische Fjäll und einen norwegischen Fjord wieder hinunter Richtung Narvik. Dort mieteten wir uns mittags ein Auto und fuhren zwei halbe und einen ganzen Tag über die Lofoten. Mit Zwischenstopps auf Hin- und Rückweg in einem Hostel in Stamsund, etwa auf halber Strecke, folgten wir dem Kong Olav V vei bis zu dem Lofoten-Fischerort Å (er heißt tatsächlich so) und zurück. Aus zwei sonnigen Tagen auf den atemberauben-

den Inseln haben wir den Wunsch mitgenommen, noch einmal für länger zu kommen, da wir die beeindruckende Landschaft in so kurzer Zeit nicht ausgiebig genug bewundern konnten.

Am Abend vor der Rückfahrt wurde dann klar, was „Hans“ für uns noch bedeuten sollte: In Schweden war nämlich auf der Küstenbahn durch Starkregen ein Zug entgleist. Unser Zug zurück konnte also leider nicht über die Küste fahren, stattdessen ging es durchs schwedische Hinterland und dann mit einem Taxi nach Härnösand. So wurden aus 14 Stunden mal eben 19 Stunden Reisezeit. Aber immerhin waren alle entspannt, auch das Zugpersonal war wirklich bemüht, und gelohnt hat es sich allemal. Wieder in Härnösand hat „Hans“ aber beschlossen, uns weiterhin mit Südsturm zu beglücken, sodass wir noch vier weitere Hafentage (von insgesamt sieben) in Härnösand, leider nicht mehr auf den Lofoten, einlegen mussten.

Die weitere schwedische Küste runter waren wir auf mehreren kleinen Schären, in oft schönen alten Fischerdörfern mit jeweils ihrem kleinen Hafen, die samt und sonders wieder so leer waren wie in Finnland. Zugegebenermaßen war das Wetter aber auch immer noch ausbaufähig. So haben wir uns über die Häfen mit Sauna besonders gefreut und es ansonsten meist bei ein paar Schritten zum Erkunden und um Blaubeeren zu sammeln belassen. Etwa ab Norrtälje war dann langsam zu merken, dass wir in die Region Stockholm kamen, denn es wurde wieder voller. Konkret wurde der Unterschied bei der Passage des Vaddö-Kanals merkbar. Dieser ist eine Binnenpassage um die Insel Vaddö am nördlichen Ende der Stockholmschären. Nach Rücksprache mit Hartmut und Elske Pflughaupt haben wir die Passage gewagt, denn der Kanal

hat nach Kartenangabe eine Mindesttiefe von nur 1,8 m, wir dagegen einen Tiefgang von 1,95 m, und tatsächlich war es überall deutlich tiefer. Ein lohnenswerter Ausflug ist der Kanal allemal, er führt sehr schön durch teilweise abenteuerlich enge Fahrwasser.

Danach wurden wir von der Menge der Schiffe quasi erschlagen, obwohl in Schweden eigentlich fast schon wieder die Nebensaison begonnen hatte. Nachdem wir in Norrtälje Henrike an Bord genommen hatten, arbeiteten wir uns langsam gegen Flaute aus Südwest durch die Schären. Nach diversen Stopps (gerne mit Bastu!) kamen wir schließlich von Süden durch den Skurusundet nach Stockholm, unserer letzten großen Stadt. Dort konnten (und wollten) wir uns aber nur kurz aufhalten, da es uns schnell wieder in die Schären zog. Und so verließen wir, nach einem Tag in der Stadt, abends den Wasahamn schon wieder und verbrachten eine Nacht in der wegen Fährschwiel sehr unruhigen Bucht Nyckelviken direkt vor Stockholm. Anschließend verließen wir Stockholm wieder auf der nördlichen Route, vorbei an der Pippi-Langstrumpf-Festung Vaxholm. Jetzt hieß es erneut „rein in den Schärengarten“ und mit dem wenigen Wind weiter nach Süden.

Das nächste Highlight war der Draget-Kanal, ein winziger Kanal kurz hinter Nynäshamn, der nur wenige Meter breit ist. Man erreicht ihn über kleine Fjorde, die einem das Gefühl geben, auf einem schwedischen See zu segeln. Auch dieser Kanal ist mit geringer Tiefe in der Seekarte aufgeführt, tatsächlich kann er aber mit 2 m, angeblich sogar noch 2,2 m problemlos befahren werden. Und falls es doch zu flach ist, geht zumindest nichts kaputt, denn aufgrund von tiefhängenden Ästen und der sehr nahen Ufer ist schnell fahren sowieso nicht möglich.

Nur rückwärts wieder hinauszukommen, könnte dann doch anspruchsvoll werden.

Anschließend ging es – mal wieder hoch am Wind – weiter bis etwa Norrköping, von wo aus wir einen langen Sprung nach Visby auf Gotland machten. Neben einem Tag Visby-Entdecken und einem weiteren mit Bootsarbeiten nahmen wir uns am dritten Tag einen Mietwagen und bewunderten den Norden der Insel und insbesondere Fårö mit den berühmten Raukar.

Von Gotland ging es – wenig überraschend – wieder aufs Festland und dann mit Stopp auf Öland weiter die Küste hinunter, bis die Orte wieder Namen bekamen, deren Position man nicht erstmal googlen musste. Über Kalmar, Utklippan, Karlskrona, Skillinge und Gislövsläge erreichten wir schlussendlich dänische Gewässer, wo dann die Seekarten endgültig verschwinden konnten, da das Revier bekannt ist – oder zumindest so halb. Die letzten schönen Herbsttage trugen uns dann durchs Smålandsfahrwasser und die dänische Südsee in den NOK. Und schließlich, am 28. September, nach 3.829 gesegelten sm und 143 Tagen erreichten wir wieder Wedel, wo wir freudig und mit dem ersten Grillen unserer Saison begrüßt wurden.

Und zum Schluss noch ein paar lustige Zahlen: Insgesamt haben wir 86 verschiedene Häfen und 32 unterschiedliche (Schären-)Ankerplätze in neun Ländern (Ålands eingeschlossen) auf eigenem Kiel besucht, dazu kommt noch Norwegen per Zug. Dabei sind wir pro Tag etwa 27 sm gesegelt, streicht man die 30 Hafentage raus, sogar 34 sm pro Tag. Von den 113 Segeltagen sind wir an 69 zumindest einen Teil der Strecke gekreuzt. Dabei haben wir etwa 47 % der insgesamt gesegelten Strecke, also knapp 1.600 sm, tatsächlich hoch am Wind verbracht, wobei Tage, an denen

wir nur einen Teil der Strecke gekreuzt haben, auch nur anteilig einfließen. Unser längster Schlag mit 125,8 sm war der von Gdańsk nach Klaipėda, kürzester ein kleines Umlegen, nachdem unser Schärenanker aus dem Stein gebrochen war, in den Stockholmer Schären mit 0,6 sm. Alles in allem eine einmalige Reise, die wir nur jedem empfehlen können und die Lust auf mehr gemacht hat.



Aufmerksame Zuhörer

AUS BEHÖRDEN UND VERBÄNDEN

Die Altjunioren bei der Hamburg Port Authority (HPA)

GESPRÄCH MIT HAFEN-KAPITÄN SIMON ROSENKRANZ

Von Christiane Krieger-Boden ■ Einen spannenden Besuch bei der Hamburg Port Authority (HPA) hatte Peter Kaphammel für den 1. November organisiert, mit einem Vortrag und einem Gespräch mit dem Hafenkaptän Simon Rosenkranz. Herr Rosenkranz begrüßte uns und zeigte uns eine Präsentation, die er für unsere Fragen und Diskussionen jederzeit bereitwillig unterbrach.

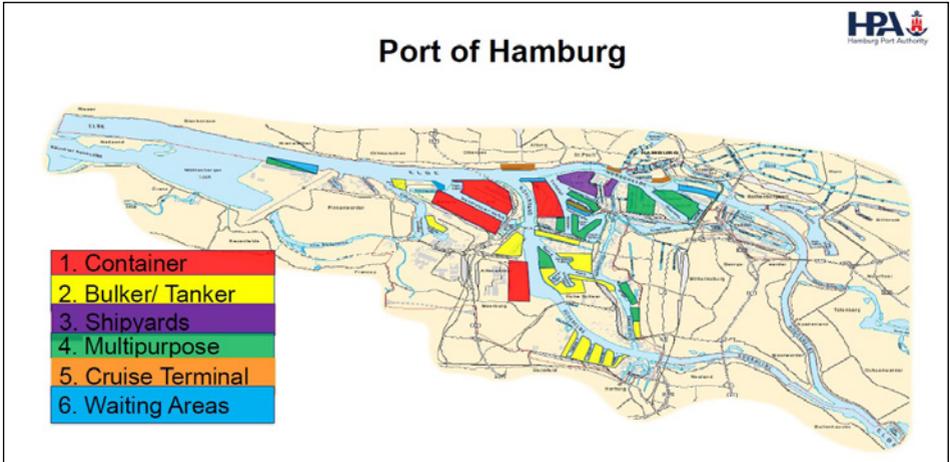
Die Hamburg Port Authority (HPA)

Die HPA ist eine wirtschaftlich selbstständige Anstalt öffentlichen Rechts mit hoheitlichen Aufgaben. Sie beschäftigt mittlerweile über 1.100 Mitarbeiter, einschließlich der Schifffahrtspolizei. Seit 2005 bündelt sie die Aufgaben der Ämter „Strom und Hafenbau“ und „Häfen, Dienstleistungen und Wirtschaftsinfrastruktur“ sowie die Liegenschaftsverwaltung der Hafengrundstücke. Ihre Aufgaben umfassen die Hafenplanung und -entwicklung, die Unterhaltung der Hafengewässer, innovatives Verkehrsmanagement, den Ausbau und die Instandhaltung der Hafeninfrastruktur

und der Hafenbahninfrastruktur, das Management der HPA-eigenen Immobilien und Flächen.

Die hoheitlichen Aufgaben der HPA beinhalten die Sicherheit der Schifffahrt, die Gewährleistung erforderlicher Fahrwassertiefen und den Hochwasserschutz. Das Oberhafenamt am Bubendeyufer ist als Schifffahrtspolizeibehörde eine Abteilung innerhalb der HPA und zuständig für die drei Hafenbereiche Ost, West und Süd, für Schleusen und Brücken und Randgebiete des Hafens. Es ist gleichzeitig die nautische Zentrale für den Hamburger Hafen und überwacht den gesamten Hafenbetrieb mit Kameras und mit Einrichtungen der Radarüberwachung und Kommunikation wie die Vessel Traffic Management and Information Services (VTMIS) und Vessel Traffic Services (VTS). 22.000 Schiffsbewegungen gibt es pro Jahr. Unfälle und Beinahe-Unfälle werden analysiert. Sie sind aber sehr selten, wenn Lotsen an Bord sind. Das Oberhafenamt ist Aufsichtsbehörde für das Hafenlotswesen, während die Hafenlotsen selbstständig in einer Bruderschaft organisiert sind. Das Oberhafenamt kann außerdem Pflichten zur Schlepperassistenz anordnen; die Schlepper selbst sind privatwirtschaftlich organisiert.

Täglich um 11:00 Uhr findet in der Nautischen Zentrale eine Lagebesprechung zum anstehenden Schiffsverkehr statt. Jedes Schiff,



Überblick über den Hafen

das in Hamburg einlaufen will, braucht eine Jahresgenehmigung, die den erforderlichen Wasserstand (unter Berücksichtigung des Tidenstands), Zahl der erforderlichen Schlepper, maximale Windstärke (bis 7 Bft kann ein Containerschiff noch einlaufen), u.ä. festlegt. Manövrierunfähigkeit von Schiffen und Havarien (wie z.B. 2022 bei der „Northsea Rational“) sind unbedingt zu vermeiden. Schiffe mit eingeschränkt funktionierender Maschine gelten als „totes Schiff“, Schlepper eskortieren sie daher frühzeitig, um bei auftretenden Problemen schnell eingreifen zu können.

Die HPA ist außerdem Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde für Nutzer und Dienstleister im Hafen. So etwa für die Barkassen: Gegenwärtig müssen Barkassenführer eine dreijährige Ausbildung, ein Hafenpatent und einen Personbeförderungsschein nachweisen. Für die Sportschifffahrt gibt es regelmäßige Gespräche mit den Vereinen („Wassersportgespräche“, zuletzt am 26. April 2023; vgl. Heft 3-23 der SVAOe Nachrichten, S.41ff). Die HPA arbeitet eng mit Reedereien und Hafenanliegern zusammen, um

Vorschläge zur Inspektion von Schiffen und zur Organisation der Wasserrettung zu erarbeiten.

Der Hafen und seine Herausforderungen

Der Hafen Hamburg ist der östlichste in der europäischen „North Range“ und liegt am tiefsten im Hinterland: 135 Kilometer von der See entfernt. Das wird in der Logistik vielfach als Vorteil gesehen. Weiterhin ist die gut ausgebaute Hafenbahn ein Standortvorteil für den Hafen Hamburg. Sie trägt zur Versorgung großer Teile des europäischen Hinterlands bei. Sie wird gepflegt und ihr weiterer Ausbau wird erwogen. Hamburg ist ein Universalhafen – neben Container-, Massengut- und Stückgutumschlag (insgesamt 126,3 Mio. t) und Logistik gibt es auch Industrie und Gewerbe. Aktuell verzeichnet der Hafen ein Wachstum bei großen Containerschiffen und einen leichten Rückgang beim Massengut. Der maximal mögliche Tiefgang beträgt derzeit auf der Flutwelle einlaufend 14,50 Meter. Seit der Freihafen 2013 abgewickelt wurde, gibt es mehr Verkehr im Hafen und kompliziertere Zollabläufe.

Zukünftig soll am Blumensandhafen ein Ammoniak-Terminal, als ein Schritt in die Wasserstoffwirtschaft, entstehen. Auch die sogenannte Westerweiterung des Eurogate-Terminals für die Abfertigung von Großschiffen ist fertig geplant, aber der Bau ist noch nicht in Angriff genommen. Als Grundlage dazu ist der vormalige Petroleumhafen fertig saniert worden; dafür mussten Mineralölkohlenwasserstoff-Altlasten im Boden, teilweise noch aus dem II. Weltkrieg, durch Spezialverfahren gereinigt, der Aushub teilweise dauerhaft entsorgt werden. Diese Westerweiterung des Hafens brauche man insbesondere wegen der Konkurrenz Rotterdams, um Wasserstoff umschlagen zu können. Dafür könnten dann Baggerkosten im Köhlbrand gespart werden. Für LNG-Carrier gibt es wegen Sicherheitsbedenken aufgrund der Starts und Landungen vom Airbus-Gelände keine Möglichkeiten im Hafen. Die Zu-

sammenarbeit mit Bremerhaven und Wilhelmshaven sei gegeben: sie könnte möglicherweise dazu führen, in Hamburg in Zukunft mehr Massengut abzufertigen. Die Zusammenarbeit mit dem Bund sei durch regelmäßige Treffen zur Besprechung von Elbe-Angelegenheiten sichergestellt.

Herr Rosenkranz berichtete von den zahlreichen unerwarteten Ereignissen, die mit ihren Auswirkungen die HPA-Arbeit belastet haben: die Pandemie, die Ukraine-Krise und die Russland-Sanktionen, die Inflation, Anschläge auf die Infrastruktur (Attacken auf Pipelines, Cyber-Attacken auf die maritime Transportkette; Maersk und DNV waren beispielsweise schon mehrfach betroffen). Daneben gibt es die dauerhaften Herausforderungen für den Hafenbetrieb: Wassertiefe und Schiffsgrößenwachstum (werden sie noch größer als die jetzigen 400 Meter?), Klimawandel und Luftschadstoffe, Arbeitskräf-

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



*Dank an Hafenkaptän Rosenkranz
(Fotos Peter Kaphammel)*

temangel, Betäubungsmittel-Schmuggel (vor allem am Container Terminal Altenwerder), Digitalisierung, Ordnungspolitik (zum Beispiel neue Regulierungen der EU), Großveranstaltungen wie der Hafengeburtstag (die schriller werden und neue Sicherheitsprobleme aufwerfen), und die Umwidmung von Hafentflächen.

Beispiel Umgang mit dem Klimawandel: Seit 1967 wird über Landstrom diskutiert. Ab nächstem Jahr soll es diesen in verschiedenen Bereichen geben, aktuell läuft er bereits im Testbetrieb. Die Reedereien ziehen mit, auch die Kreuzfahrer. Einstweilen bleibe das Angebot aber unverbindlich. Bereits seit fünf Jahren gibt es am Kreuzfahrtterminal in Altona die Möglichkeit für Landstrom, die doch oft nicht genutzt wird. Die Zukunftsvision ist gleichwohl, dass bis 2030 alle wesentlichen Liegeplätze mit einer bedarfsgerechten Infrastruktur ausgestattet sein sollen. Unklar sei noch, wer Betreiber des Landstroms sein solle und wer den Service übernehmen werde. Eine weitere Maßnahme zum Klimaschutz sei eine Geschwindigkeitsbegrenzung für Schiffe, um den Schadstoffausstoß zu reduzieren und

Schwell zu vermeiden. Es gibt aber Grenzen für die Geschwindigkeitsreduzierung, weil die Schiffe sonst manövrierunfähig werden. Noch weitere Klimawandel-Maßnahmen betreffen den verbesserten Hochwasserschutz im Hafen, wobei man vor dem Problem steht, dass die Kaimauern zum Teil denkmalgeschützt sind.

Beispiel Umwidmung von Hafengelände in Stadtflächen: Der neue Stadtteil Grasbrook wurde von Architekten offenbar ohne viel Verständnis für örtliche Gegebenheiten in einem Hafenumfeld geplant. So sei eine filigrane Brücke über den Elbe-Hauptstrom in die Hafencity angedacht, eine hübsche Idee, aber angesichts der Bedingungen, die sie zur Aufrechterhaltung des Elbe-Schiffsverkehrs erfüllen müsste, sei es eher unwahrscheinlich, dass sie verwirklicht werde.

Eine Rückfrage zum Schlickmanagement der HPA konnte und wollte Herr Rosenkranz nicht beantworten – das sei das Thema von Frau Flecken von der HPA (vgl. auch dazu den Nachrichten-Bericht zu den „Wassersportgesprächen“ vom 26. April 2023, a.a.O.).

Nach einigen weiteren Rückfragen und kleineren Diskussionen bedankte sich Peter Kaphammel im Namen der Gruppe bei Herrn Rosenkranz für die vielen Informationen und interessanten Einsichten.

Stand 05. Januar 2024

ENTSCHLICKUNG VON SPORT- BOOTHÄFEN AN DER TIDEELBE

Von Axel Sylvester, Beisitzer Revierfragen des Hamburger Segelverbandes ■ Seit vier Jahren ist die von der Stadt Hamburg gegründete und finanzierte Stiftung Elbefonds „aktiv“ und fördert

antragstellende Sportboothäfen an der Tideelbe mit aktuell 30% der Kosten für die Entschlickung. Insgesamt hat der Elbefonds eine Förderung von ca. € 68.000 für 2023 bereitgestellt. Seit 2020 wurden ca. € 270.000 für die Entschlickung der Sportboothäfen zur Verfügung gestellt. In Hamburg sind bisher gefördert worden: die Jollenhafengemeinschaft Mühlenberg, der Jollenhafen des BSC, der City Sporthafen, der Hafen Teufelsbrück, der Hafen des Wassersportvereins „Elbe“, der Hafen der Seglervereinigung Reiherstieg und der Moorfleeter Yachthafen.

Die Anträge der Hamburger Yachthafengemeinschaft wurden bisher immer negativ beschieden. Dazu gibt es seit drei Jahren einen Rechtsstreit. Die Stiftung vertritt den Standpunkt, die finanzielle Beteiligung von HPA an den Entschlickungsmaßnahmen stelle eine Doppelförderung dar. Die Zuschüsse der HPA bewertet die Stiftung als Fördermittel der öffentlichen Hand, die laut Vergaberichtlinien nicht zulässig sind.

Im Zeitraum von März 2022 bis Ende 2023 förderte Niedersachsen laut ministeriellem Erlass alle niedersächsischen Häfen mit bis zu 70% der Kosten für eine einmalige Sedimentbeseitigung. Keiner der niedersächsischen Sportboothäfen an der Tideelbe hat daran teilgenommen, obwohl alle Häfen mehrfach von ihrem Landesverband darüber informiert wurden. Anträge wurden nur an die Stiftung Elbefonds gestellt und auch ausbezahlt. Inzwischen ist die einmalige Förderung in Niedersachsen ausgelaufen.

Als Nachfolge der bisherigen Ausgleichszahlungen für die Verklappung von Schlick bei der Tonne E3 in der Elbmündung nordwestlich von Neuwerk führten Anfang 2023 Verhandlungen zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein zu den „Gemeinsamen Eckpunkten Hamburgs und

Schleswig-Holsteins für die künftige Verbringung bei der Tonne E3 („Eckpunktepapier“). Für Sportboothäfen an der Tideelbe wurde in Punkt 11 vereinbart: *„Hamburg erklärt sich angesichts der jahrelangen Unterstützung Schleswig-Holsteins bei der Sedimentverbringung bei der Tonne E3 ebenfalls bereit, zur Minderung der zunehmenden Verschlickungen an schleswig-holsteinischen Anlegestellen (Häfen (Land, Kommunen, privat), Sportboothäfen, sonstige Betriebe) an der Tideelbe und Nebenflüssen deren Sedimenträumung zu unterstützen und dazu einen finanziellen Beitrag von 1 Euro tTS des bei Tonne E3 verbrachten Baggerguts an Schleswig-Holstein zu zahlen“ (tTS = Tonne Trockensubstanz).*

Aktuell warten die schleswig-holsteinischen Häfen an der Tideelbe auf eine Aussage der Kieler Landesregierung, wann und wie die Gelder laut Eckpunktepapier beantragt werden können und wann und an wen sie ausgezahlt werden. Die Gruppe Nedderelv ist, ausgehend von einem Ergebnis der Podiumsdiskussion auf dem Yachtfestival Hamburg im Namen der Segelverbände Hamburg und Schleswig-Holstein und dem DSV zu dem Thema mit den zuständigen Kieler Ministerien in Kontakt getreten, um verlässliche Aussagen zu erhalten.

Die erste Antwort aus Kiel an den Vorsitzenden des Segel-Verbands Schleswig-Holstein spricht von einer in Ausarbeitung befindlichen Förderrichtlinie zur Gewährung der Sedimentbeseitigung im schleswig-holsteinischen Bereich der Nordsee. Die Mittel aus der Vereinbarung zur E3 seien eine Teilquelle der geplanten Finanzierung.

Bis zu einer endgültigen Entscheidung können und sollten weiterhin Anträge von schleswig-holsteinischen Häfen an der Tideelbe an die Stiftung Elbefonds gestellt werden.

DIES UND DAS

ZU UNSEREM TITELBILD

CKB ■ Lutz Kesseling hat den Fehmarnsund bei einer Reise skizziert, gesehen vom Südwesten der Insel Fehmarn, etwa auf der Höhe des Leuchtturms Strukkamphuk. Die Fehmarnsund-Brücke, der „Kleiderbügel“, den die meisten Seglerinnen und Segler schon einmal unterfahren haben dürften, ist filigran in der Ferne zu erkennen.

Gerade war er wieder einmal in den Nachrichten, weil auf deutscher Seite, mit erheblichem Verzug im Vergleich zur dänischen Seite, offiziell die Bauarbeiten für die Bahnanbindung an den Fehmarnbelt-Tunnel begonnen haben. Doch für den Fehmarnsund-Tunnel, der mit Bahnstrecke und Autobahn als Teil dieser Anbindung die Brücke ersetzen soll, gibt es ebenso wie für die meisten anderen Streckenabschnitte noch gar keine Baugenehmigung, obwohl 2029 alles fertig sein soll. Die Anwohner sorgen sich um die Veränderungen, die das alles für ihre Region mit sich bringen wird.

Der „Kleiderbügel“ wird jedenfalls für den regionalen Verkehr erhalten bleiben, und damit auch, zumindest aus etwas Distanz, die Szenerie, die der Zeichner hier eingefangen hat.



DAS BÜCHERSCHAPP

Zum Lesen und Wiederlesen

Gordon Rattray Taylor:

„DAS SELBSTMORDPROGRAMM – ZUKUNFT ODER UNTERGANG DER MENSCHHEIT“

Von Norbert Suxdorf ■ Bernhard Grzimek schrieb 1971 (!!!) im SPIEGEL über das „Selbstmordprogramm“ von G.R. Taylor, damals Nummer eins auf der Sachbücher-Bestsellerliste des Magazins: „Die Frage“, so Taylor damals, „aber lautet bereits heute nicht mehr: Können wir mit den Problemen fertig werden?, sondern: Können wir in der Zeit, die uns noch zur Verfügung steht, damit fertig werden? Oder ist es bereits zu spät? Oder wird, wenn wir überleben, diese Art Leben noch lohnend sein? Deshalb sollten unsere Politiker und Wirtschaftsplaner gezwungen sein, Taylors Buch sofort sehr gründlich zu studieren. Sie werden eine Menge Daten und Fakten darin finden, die sie nachdenklich machen, und noch mehr, die ihnen den Schlaf rauben sollten.“ Wie gesagt: 1971! (In dem Jahr startete übrigens die Umweltorganisation Greenpeace ihre erste Aktion, als Protest gegen einen Atombombenversuch der USA im Pazifik).

Heute, mehr als 50 Jahre später, stellen sich noch dieselben Fragen – und Grzimeks Empfehlung gilt nach wie vor. Deshalb ist das Buch des britischen Autors Gordon Rattray Taylor (1911–1981) nicht nur den Politikern weltweit, sondern auch den Seglern ans Herz zu legen – zum Lesen und Wiederlesen. Denn: „Sport war und ist politisch, schon immer“, schrieb unser Vorsitzender, der Biologe Dr. Stephan Lunau, in seinem Vorwort zu den Nachrichten 6-2023.

Als erstes der vielen Probleme, um die es Taylor ging, benannte er das rasante Wachstum der

Weltbevölkerung. Bei Erscheinen seines Buches lag die noch unter vier Milliarden – heute mehr als doppelt so viel. Der Autor damals: „Wenn wir jetzt schon Probleme mit Überbevölkerung, mit Luft- und Wasserverschmutzung haben und wenn heute schon die Natur durch den Menschen aus dem Gleichgewicht geraten ist, wie wird es erst in dreißig Jahren aussehen... Sogar das Klima könnte sich drastisch ändern...“. Nun sind wir fünfzig Jahre weiter, und das Klima ist zum Problem-Thema schlechthin geworden.

„Eiszeit oder Hitzetod“ heißt das dritte Kapitel im „Selbstmordprogramm“. Darin schrieb Taylor über Veränderungen, die schon zu seiner Zeit damals beunruhigend waren. Zum Beispiel: „Die Kohlendioxydkonzentrationen steigen, und sie steigen immer rascher. Wenn man die Kohlendioxydkonzentrationen und Temperaturen aufzeichnet, sieht es so aus, als ob die durchschnittlichen Temperaturen um wenigstens 5° Celsius bis 1990 ansteigen würden.... Die Erwärmung, die zwischen 1920 und 1950 in den USA zu beobachten war, belief sich nur auf 3,5° C. Wenn diese geringe Erhöhung schon ausreichte, um Spitzbergen, das bis dahin nur drei Monate eisfrei war, für sieben Monate eisfrei zu halten, dann müsste es am Ende dieses Jahrhunderts ganzjährig offen sein.“ Andererseits stellte Taylor fest: „Es wird kälter. Mitte der fünfziger Jahre bemerkte man, dass die Temperaturen gar nicht ständig anstiegen, sondern dass sie angefangen hatten zu fallen. 1958 begann das arktische Packeis deutlich zuzunehmen.“

Das Klima – ein Rätsel? Auf jeden Fall ein Problem. Aber nicht nur um das Klima ging es Taylor, wie weitere Stichworte aus dem Inhaltsverzeichnis zeigen, zum Beispiel: „Gefahren der Schädlingsbekämpfung“ – „Aussterbende Tiere“ – „Die

Energielücke“ – „Überfüllte Wohngebiete“ – „Profit auf Kosten der Allgemeinheit“. Taylor schrieb damals: „Man kann wissenschaftlich belegen, dass es immer wirtschaftlicher ist, eine Schweinerei

zu verhüten, als sie hinterher wieder zu beseitigen; letzteres ist außerdem manchmal gar nicht mehr möglich.“ Und das Fazit im letzten Satz des Buches: „Es geht um die Zukunft der gesamten Menschheit.“ Ja, immer noch.

„Das Selbstmordprogramm“ hatte Jürgen Christian Schaper, unser verstorbener Kommodore, in die SVAOe-Bibliothek im Clubhaus gestellt, sein Ex Libris steht auf dem Vorsatzblatt – wie in den vielen anderen Büchern aus seinem umfangreichen Bücherschapp.

Der englische Originaltitel lautet übrigens „The Doomsdaybook“. Auch nicht gerade optimistisch.

Gordon Rattray Taylor: „Das Selbstmordprogramm – Zukunft oder Untergang der Menschheit“. G.B. Fischer Verlag 1970. ISBN 10: 3106767030. Englisch Original: „The Doomsdaybook“. Thames & Hudson Ltd 1970.

ZU GUTER LETZT

HÄNDE AUFS BOOT!

Sux. ■ „Reiki ist ein esoterisches Konzept, nach dem durch Auflegen der Hände als eine Form von Körperkontakt und eine spezielle Symbolarbeit Einfluss auf die Gesundheit des so behandelten Objektes genommen werden soll“ (Wikipedia). Reiki soll außer Menschen auch



Pferden helfen, zum Beispiel Blockaden lösen und Entspannung bewirken. Viele glauben fest daran und lassen ihren Vierbeinern Reiki-Treatments zukommen. Pferde sind des Menschen Freunde – und Boote sind es auch! Menschen geben ihren Booten Namen, manche sollen sogar mit ihren Booten sprechen! Haben Boote auch Probleme, wie Pferde?

Woran kann es liegen, wenn plötzlich das Vorstag oder der Lümmelbeschlag bricht? Der Bug nicht willig durch den Wind geht? Der so

gut wie sichere Regattasieg in letzter Minute doch noch vergeigt wird? Eine Ursache – neben vielen möglichen anderen – könnten ebenfalls Spannungen, Blockaden, Missempfindungen sein. Nicht beim Skipper – im Boot! Könnte Reiki auch hier helfen?

Also, sei lieb zu deinem Boot. Einfach mal die Hände auflegen – aufs Deck, auf die Bordwand, an den Mast. Es wird es dir danken! Die alten Weisheiten: Der Glaube versetzt Berge. Und: Wer's glaubt, wird selig.

RICHTIGSTELLUNG

GAN, CKB ■ Unseren Bericht über das Yachtfestival Hamburg in Ausgabe 6-2023 müssen wir in drei Punkten richtigstellen:

- Der Vorsitzende der Hamburger Yachthafen-Gemeinschaft (HYG) heißt Jörg-Michael Satz (nicht Thorsten Satz). Wir bedauern unser Versehen.

Axel Sylvester, Beisitzer Revierfragen des Hamburger Segelverbandes, machte uns auf zwei sachliche Fehler aufmerksam:

- Die im Text wiedergegebene Frage von Herrn Satz, warum 35 Mio € für den inzwischen völlig verschlickten Hafen Schulau aufgewendet worden seien, war in dieser Form missverständlich gestellt und wurde auch von den Podiumsteilnehmern nicht richtig beantwortet. Richtig ist: Die 35 Mio € Investitionskosten für den Hafen Schulau beziehen sich auf das gesamte Ensemble inkl. Promenaden etc., nicht nur auf den verschlickten Hafen. Auf dessen Indienst-

stellung wird man wohl vergeblich warten. Es hat sich bisher weit und breit kein Betreiber gefunden.

- In Wortbeiträgen von Frau Finke (Sportstaatssekretärin im Kieler Innenministerium) und anderen wurden die zukünftigen Ausgleichszahlungen Hamburgs für die Verklappung von Hafenschlick bei Tonne E3 behandelt. Unsere Wiedergabe war mangelhaft. Da man den umfangreichen Sachverhalt in Kurzform nicht wiedergeben kann, bitten wir Interessierte, den Schriftsatz „Gemeinsame Eckpunkte Hamburgs und Schleswig-Holsteins für die künftige Verbringung von Sedimenten bei der Tonne E3“ per E-Mail unter webredaktion@svaoe.de anzufordern. Zur Förderung der Entschlickung von Sportboothäfen an der Tideelbe allgemein hat Axel Sylvester eine lesenswerte Zusammenstellung verfasst, die wir in dieser Ausgabe unter der Rubrik „Aus Behörden und Verbänden“ veröffentlichen.

Fitness

„UND JETZT NOCH ZEHN KURZE!“

Von Norbert Schlöbohm ■ Diese Aufforderung kennt man vielleicht, allerdings meist aus gastronomischen Einrichtungen. Ältere erinnern sich, dass es diesen Satz sogar auf Vereinsveranstaltungen gegeben hat, aber das ist lange her...

Eben diese Ansage kann man aber auch in ganz anderer Umgebung hören, und zwar in der **Gymnastikhalle der Schule Goosacker 41** (das ist in Osdorf gegenüber vom Elbe-Kino; nicht mit der Sporthalle der Schule verwechseln, die ist richtigen Sportlern vorbehalten). Hier werden keine berausenden Getränke aus eckigen dunkelgrünen Flaschen verabreicht, hier wird geturnt, bis der Arzt kommt! Es gibt noch eine weitere Parallele: Am nächsten Tag wird man daran erinnert, dass man es am Abend davor mal wieder übertrieben hat ...

Einige der hier im Stand und auf der Matte üblichen Verrenkungen (man nennt es Dehnübungen) werden zunächst langsam, dann aber zehnmal schnell (Kurze!) abgewickelt.

Warum wird das hier erklärt? Weil natürlich alle längst von den seit Jahren **donnerstags ab 19 Uhr** durchgeführten einstündigen Leibesübungen wissen, der eine oder die andere aber eines Ruckes bedarf, um endlich mitzumachen und einmal pro Woche die morschen Knochen zu rühren. Abgesehen davon werden in der Umkleide – wie im Profi-Sport – Neuigkeiten von der Küste besprochen, sodass man allein schon deshalb nichts versäumen darf. Können und haben muss man nicht viel: Schickmachen braucht man sich nicht (endlich mal alte Sachen auftragen), und es kostet nur dann etwas, wenn man dabei ist (Riesenunterschied zu Studios mit verchromten Gerätschaften).

Es bleibt bei einer Binsenweisheit: Aus guten Vorsätzen wird nichts, solange der innere Schweinehund das Sagen hat!

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

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

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

Bankverbindung: Hamburger Sparkasse, IBAN DE60200505501265103992 / BIC HASPDEHHXXX

Redaktion: Michael Albrecht, Marcus Boehlich, Birgit und Hermann Güldener, Stefanie Holke (Layout), Christiane Krieger-Boden, Gabriela Mirkovic, 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.

