SEGLER-VEREINIGUNG ALTONA-OEVELGÖNNE e.V.

SVAOe NACHRICHTEN

2–2022 MÄRZ / APRIL

WEIL DEINE SCHÖNSTEN ERINNERUNGEN NICHT AM SCHREIBTISCH ENTSTEHEN
TAUSEND GRÜNDE, EIN PARTNER
PANTAENIUS
YACHTVERSICHERUNGEN

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

100. Jahrgang März / April 2022 Nr. 2

STURMFLUTEN UND IHRE FOLGEN

Eine Reihe von Stürmen hat in diesem Februar in Norddeutschland gewütet. Für an der Elbe Beheimatete sind häufig die Sturmfluten noch folgenreicher. Unser Clubhaus stand bis 35 cm oberhalb der Fußböden in den Erdgeschossräumen unter Wasser. Im Jollenhafen Mühlenberg rissen sich die Schlengel los und blieben auf dem Elbuferweg liegen. Beim folgenden Hochwasser, das dank einer erneuten Sturmflut wieder hoch genug auflief, konnten die Schlengel in Eigenarbeit zum Glück wieder an ihre Dalben bugsiert und befestigt werden. (Foto Benito di Racca)

IN DIESER AUSGABE

3 Editorial

Thema und Meinung

4 Segeln muss eine tolle Sache sein

Vereinsleben

5 Neuaufnahmen

5 Gustav-Adolf „Butz" Bursch †

6 Thomas Schaper geb. Schulz †

8 Klaus Sperber †

8 Alfred Hanssen †

9 Dank für Spenden 2021

9 Jahresbericht des Vorsitzenden
für das Jahr 2021 und Ausblick für 2022

10 Beitragsordnung der SVAOe 2022

14 Die Jahreshauptversammlung 2022
„Online" klappte gut, nur die Menschen …

18 Wir haben eine neue 2. Vorsitzende
Luise Boehlich stellt sich vor

19 Ungebetene Gäste im Clubhaus
Sturmfluten zu Besuch

21 Neu in der Redaktion

Regatten, Sport und Wettkämpfe

22 Auf geht's zur Elbe-Auftakt-Regatta!
Dieses Jahr gibt es wieder einen Saisonauftakt

24 100 Jahre Nordseewoche
Ein bedeutendes Jubiläum steht bevor

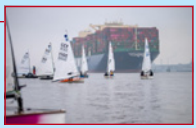
Jugend

25 Mehr von der Europe-Trainingsgruppe

26 Letzte Helden 2021

26 Zum Trave-Breitling Cup

28 Der Ehrenmalpokal 2021
Viel Wind, hohe Wellen, Startverschiebungen und Kenterungen



Seglergeschichten

29 „Suxis Sperrholzkiste" – oder
Meine kurze Affäre mit „Consuela"

Historisches

32 Ein Nachtrag zu „Saturn"
- ein Stück Yacht- und SVAOe-Geschichte

33 100 Jahre J-Jolle „WOGE"

Dies und Das

34 Seenotrettung auf dem Nordatlantik
Aus der privaten und emotionalen, damit unprofessionellen Perspektive eines Kapitäns

38 Biofreier Bootsdiesel
Jetzt im Hamburger Yachthafen

38 Achtung bei amtlichen schwedischen Seekarten!
Veränderte Tiefenangaben 2022

39 Elektronische Navigation
Vorteile und Risiken

44 Würfelhusten in der SVAOe-Bibliothek
Mein Beitrag zur Wissenschaft

45 Zu unserem Titelbild

Das Bücherschapp

45 Zum Lesen und Wiederlesen
Eric Tabarly: „Einhand zum Sieg"

Zu guter Letzt

48 Eine Dynastie?

Umschlagillustration

Kolorierte Bleistiftskizze von Klaus Pollähn

Liebe Mitglieder,
liebe Leserinnen und Leser,

zum zweiten Mal führten wir unsere Jahreshauptversammlung aus bekannten Gründen digital durch. Der Ablauf war einschließlich der Wahlen problemlos. Ich freue mich, dass unsere Mitglieder Luise Boehlich zur neuen 2. Vorsitzenden gewählt haben. Damit ist sichergestellt, dass sich die folgende Generation frühzeitig in die Ausrichtung der SVAOe für die Zukunft einbringen wird.

Als besonderes Ereignis steht fürs Frühjahr das hundertste Jubiläum der Nordseewoche an. Allein die Historie dieser einzigen in Deutschland stattfindenden Hochseeregatta dürfte auch nicht-regattabegeisterte Seglerinnen und Segler beeindrucken, von der eigenen Teilnahme ganz zu schweigen. Mehr zum hundertsten Jubiläum lesen Sie in dieser Ausgabe.

Auf den nachfolgenden Seiten ist m.E. der Artikel „Seenotrettung auf dem Nordatlantik" besonders empfehlenswert. Darin wird die Rettung eines Sportbootseglers aus der Perspektive der Berufsschifffahrt sehr eindrücklich geschildert.

Während diese Zeilen entstehen, wurde die Ukraine auf Befehl des russischen Diktators und Kriegsverbrechers W. Putin überfallen. Im Gegensatz zum Internationalen Olympischen Komitee oder dem Fußballverband FIFA, welche grundsätzlich keinerlei Berührungsängste mit Diktaturen und verbrecherischen Regimen (s. China etc.) haben, hält der Deutsche Segler-Verband (DSV) aufgrund der aktuellen politischen Entwicklung eine deutsche Beteiligung am Nord Stream Race für nicht angezeigt. Am 24. Februar 2022 forderte der DSV die mit dem Energiekonzern Gazprom kooperierenden Vereine auf, umzudenken und sich von dem Sponsor Gazprom zu trennen. Dem ist nichts hinzufügen, außer der Feststellung, dass Sport sehr wohl politisch ist. Die Sportverbände sowie die Sportlerinnen und Sportler haben sowohl das Recht als auch die Pflicht, ihre Werte zu vertreten und entsprechend zu handeln. Der Sport sollte sich nie dazu herablassen, Diktaturen zu helfen, ihr Image aufzupolieren. Die SVAOe zeigt Solidarität und Anteilnahme durch die ukrainische Flagge vor dem Clubhaus.

Ich wünsche Ihnen / euch gerade trotz der aktuellen Situation eine angenehme Lektüre. Freuen wir uns auf eine hoffentlich einigermaßen „normale" Segelsaison 2022, die uns helfen könnte, neben dem Virus auch den weltpolitischen Irrsinn dieser Zeiten wenigstens zeitweise zu vergessen und wie immer: Bleibt gesund! Ihr/euer Stephan Lunau

THEMA UND MEINUNG

SEGELN MUSS EINE TOLLE SACHE SEIN

Von Götz-Anders Nietsch■ Wer diesen Satz ausspricht, hat wahrscheinlich keine Ahnung vom Segeln, hat aber trotzdem recht. Was so toll am Segeln ist, wollen wir, die wir es ein Leben lang machen, gar nicht zu beschreiben versuchen, weil es für uns so selbstverständlich ist. Es zeigt sich an vielen Beispielen: Wenn Segler und Seglerinnen zusammenkommen, vergessen sie die Welt um sich, erzählen ohne Ende Geschichten und fachsimpeln, bis niemand mehr zuhören mag; sie betreiben meistens auch keinen anderen Sport, da schon Segeln sie völlig ausfüllt; eine große Zahl von Segelzeitschriften wird verkauft, also auch gelesen; Internetforen finden zahlreiche Besucher (allein die deutsche facebook-Seite Segeln hat ca. 35000 Follower) und selbst diese kleine Vereinspostille der SVAOe wird von weit über tausend Interessierten auf Papier und online gelesen; in der Ferienzeit ist in den Yachthäfen und Marinas an der Ostsee kaum noch ein Platz zu finden; schlägt man ein Schiffsortungsportal wie Vesseltracker im Internet auf, sind Küsten und Ozeane weltweit mit unzähligen Yachten übersät; wie man hört, sind die Bootswerften voll ausgebucht und der Gebrauchtbootmarkt boomt. Noch mehr Beispiele? Nein, diese wenigen Hinweise auf die Attraktivität des Segelns sollen reichen.

Also wirklich alles toll? Man darf Zweifel haben. Nicht an der tollen Sache Segeln, sondern daran, ob sie auch von allen so betrieben wird, wie es sein sollte. Kürzlich sagte mir ein Freund, dessen Boot seit 50 Jahren im Hamburger Yachthafen liegt, dass er neuerdings so viele unbekannte Gesichter dort sähe wie noch nie zuvor und stellte die Frage, wo die denn wohl alle segeln gelernt hätten. An den Mastenkränen beobachte er zunehmend Ahnungslosigkeit. Andere berichten von haarsträubenden Hafenmanövern offenbar überforderter Bootseigner. So etwas kennt man zwar von Charteryachten (nicht von allen), aber dass neuerdings Boote gekauft werden, deren neue Besitzer nicht über ausreichende Erfahrung verfügen, ist auffällig.

Nun braucht das Sammeln von Erfahrung natürlich Zeit und Übung und ist mit dem Kauf eines Bootes nicht schlagartig vorhanden. Auch bedarf es der kundigen Schulung durch Lehrkräfte oder erfahrene Freunde oder Liegeplatznachbarn. Ebenfalls ist es natürlich, dass man Fehler macht und daraus lernt. Jedem Anfang wohnt ein Schaden inne, könnte man Hermann Hesse ironisch abwandelnd zitieren. Aber die Tatsache des noch-nicht-vollständig-Beherrschens eines Bootes ist es nicht, was verwundert. Alle machen mal die ersten Schritte. Es ist vielmehr die jüngste Häufung der Auffälligkeiten, der vielen Neulinge, die noch nicht so recht etwas mit ihrer erst kürzlich erworbenen Yacht anfangen können. Kann es die Corona-Pandemie sein, die Menschen aufs Wasser treibt, weil dort kein ansteckungsgefährdendes Gedränge zu herrschen scheint? Oder haben sich die Ersparnisse der Menschen angehäuft, weil an Land nicht mehr so viel ausgegeben wird? Jedenfalls hat man den Eindruck, dass das Segeln immer mehr Leute im gestandenen Alter anzieht. Nehmen wir es positiv und freuen uns, dass auch andere das Segeln toll finden und helfen wir ihnen, wo es sich anbietet.

Doch was ist, wenn eines Tages die Pandemie überwunden sein wird, die Flugzeuge, die Kreuz-

fahrtschiffe, die Ski-Orte und die Mittelmeerstrände wieder brechend voll sein werden? Bricht dann der Segel-Hype („Welle oberflächlicher Begeisterung" definiert der Duden sehr treffend) zusammen? Fast wäre das zu begrüßen, aber lassen wir lieber diese Überlegungen und widmen uns weiter der schönsten Sache der Welt.

VEREINSLEBEN

Januar/Februar 2022

NEUAUFNAHMEN

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

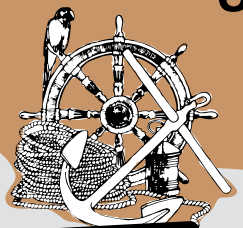
Vollmitglieder:
Henrik Hertel, 22299 Hamburg
Gert Winkelmann, 21640 Nottensdorf
Probemitgliedschaft:
Bärbel Holtz, 22605 Hamburg
Brit Stiefel, 22767 Hamburg

*** 31. Mai 1933 † 15. Februar 2022**

GUSTAV-ADOLF „BUTZ" BURSCH

Träger der goldenen Ehrennadel
Eigner verschiedener Segelyachten

„Butz" Bursch – den Vornamen aus dem Pass und den 30er Jahren des vergangenen Jahrhunderts hat noch nie jemand benutzt, wie seine Tochter schrieb – war mit Kommodore Jürgen Schaper † befreundet, der ihn auch in die SVAOe

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

„Butz", Ehefrau Ingrid, „Fifi" (Foto Tomas Krause)

brachte. Die Freundschaft und auch die Mitgliedschaft haben ein Leben lang gehalten, was für Vieles spricht, insbesondere die Zuneigung zueinander und die Liebe zum Wasser und zum Segeln. Das Bild, das hier beigefügt ist, zeigt eine Begegnung zwischen „Butz" Bursch (noch mit der Silbernen Nadel), seiner Ehefrau und Jürgen „Fifi" Schaper auf dem Fest zur Ehrung der Jubilare 2018. Eigentlich fehlt Fifis Ehefrau Marlies, denn auch sie hätte sicher zu diesem Tête-à-Tête gepasst. Man kann sich sogar das Thema der Unterhaltung vorstellen: Fifi erzählt ein Döntje aus alten Zeiten und Butz zitiert ein paar Reime dazu. Im Verseschmieden war er ein Genie. Jede Unterhaltung mit ihm führte zu Gedichten und zu Gelächter, wie Marlies erzählt.

Schade, dass er so selten im Clubhaus zu sehen war. Nach dem Eintritt in den Ruhestand wohnte die Familie an der Schlei, wo mit verschiedenen Booten gesegelt wurde. Auch hat er dort in den 70er Jahren einen Segelclub gegründet, den SCGB (Segel Club Große Breite – lästerliche Zungen behaupten, es heiße eigentlich Segel Club Gustav Bursch, wie seine Tochter schreibt), dessen Kommodore er war. Seine „Seahawk" zierte als Aquarell von Marlies Schaper die Ausgabe 5-2021 dieser Nachrichten. Darüber hat er sich nach Aussage seiner Tochter außerordentlich gefreut. Spätere Boote hießen „Sunnygirl". Schon gut zwei Monate später ist er gestorben.

Vorstand, Ältestenrat und die Mitglieder der SVAOe danken ihm für seine jahrzehntelange Treue. Unser Mitgefühl gilt seiner Familie.

*** 27. April 1962 † 8. Februar 2022**

THOMAS SCHAPER GEB. SCHULZ

Träger der Silbernen Ehrennadel
Eigner der SY „Triton"

Von Ulrike Jensen ■ Lieber Thomas, wir sind alle mit dir zusammen gereist, der eine länger, der andere nicht ganz so lange. Nun bist du schon mal vorausgesegelt. Wir bleiben noch eine Weile hier und gucken auf das gemeinsame Kielwasser zurück.

Du hattest ein erfülltes Leben auf dem Wasser mit deiner Familie und als in der Berufswelt anerkannter Schallgutachter. Dein Traum aber, schon immer, war das Hochseesegeln, die Überquerung der Meere, die Unendlichkeit zwischen dem Horizont vor und hinter dir. Diesen Traum hast du immer weiter ausgebaut und durftest ihn mit eurer Atlantiküberquerung 2019 zumindest ein wenig wahrmachen.

Eine Eigenschaft ist mir am meisten an dir aufgefallen: Du warst furchtlos. Nicht im Sinne von leichtsinnig oder draufgängerisch und auf keinen Fall im Sinne von verantwortungslos. Aber eben furchtlos und absolut sicher in dem was du getan und gewollt hast. Du warst zum Beispiel ohne Furcht vor Entbehrungen. Mit deinen Eltern und deinem Bruder verbrachtest du in deiner Kindheit und Jugend zahlreiche Ferien in Carlsminde auf dem Campingplatz direkt am Wasser. Da fand

dann auch irgendwann die Mutation vom Camper zum Segler statt. Das ist letztendlich ein kleiner Schritt. Man wohnt beengt mitten in der Natur, und das Leben ist einfach und unkomfortabel.

Du warst auch ohne Furcht vor viel Arbeit. Du hast all deine Boote, in welchem Zustand auch immer, mit viel Arbeit aufgepäppelt, gepflegt und repariert. Immer, wenn ich dachte, oha, da muss doch jetzt mal ein Fachmann ran, warst du dir Fachmann genug, um alles selber vorzunehmen.

Auch warst du ohne Furcht vor der eigenen Courage. Du hast dir mit viel Mut und Sachverstand eine eigene Firma aufgebaut, erst in einem kleinen Büro in eurer Wohnung, dann etwas vergrößert im Keller und später im Handwerkerhof in Ottensen.

Als ihr eines Tages bei miesem Wetter einen Mastbruch im Großen Belt vor Samsö hattet, hackige See, Mast unten, schlagende Teile gegen den Rumpf, sagtest du zu deinen halbwüchsigen Kindern: „Genießt das hier, das ist ein großes Abenteuer". Schließlich hast du noch in die Schaper-Familie eingeheiratet. Dazu muss man auf jeden Fall absolut furchtlos sein.

Thomas zufrieden (Foto Cathrin Schaper)

Es begann in Eckernförde im Bojenfeld. Zuerst wollte keine richtige Sympathie aufkommen, weil du Cathrin – ohne es zu wissen – von ihrem schönen Platz verdrängt hast. Dann hast du die Regatta der klassischen Yachten mit Fifi gesegelt, der dich mit seiner jahrzehntelang angewendeten Routine betrunken gemacht und dann in den Verein „eingetreten" hat. Cathrins Herz hast du mit einer Selbststeueranlage zum Geburtstag erobert, Investition 65€. Donnerwetter. Ihr habt bald geheiratet und eure Töchter Nike und Filia bekommen. Seitdem hast du in unserem Verein zahlreiche ehrenamtliche Tätigkeiten im Clubhaus und an der Steganlage Eckernförde übernommen. Auch für euer größtes Projekt brauchtest du Courage: Ihr habt 2019 eine Rommel 42, die „Triton", aus der Karibik gekauft. Das Boot hatte alte Segel, ein altes Rigg, ein ziemlich mitgenommenes Deck, alles von der Karibiksonne jahrelang malträtiert, und einen Hubkiel, dessen Hydraulik auch schon etwas in den Seilen hing.

Du hast die Yacht im Internet gesehen, bist einfach nach Martinique geflogen, hast sie angeschaut, verhandelt, kurzerhand gekauft und eine lange Liste der Notwendigkeiten erstellt. Auf den dann anschließenden zahlreichen Flügen in die Karibik hattet ihr nahezu keine Klamotten im Gepäck, sondern nur Ausrüstungs- und Ersatzteile, einschließlich einem Satz neuer Wanten. Keine Ahnung, wie man sowas durch die Gepäckkontrolle bringt.

Das Boot wurde also im Sommer 2019 bei zahlreichen Besuchen auf Martinique so repariert, dass es zumindest die Atlantiküberquerung

gut überstehen würde. Zusammen mit Cathrin und Freund Thorsten habt ihr zu dritt das Boot über den Atlantik geholt – eine großartige Reise, begleitet von unendlichen Reparaturen und einer nicht funktionierenden Selbststeueranlage – also durchgehenden Ruderwachen.

Im August 2019 war die große Ankunft in Oevelgönne. Danach kam Triton schnell zu Heuer nach Finkenwerder in die Werft, und ihr habt bis zum Frühjahr 2020 so ziemlich alles, was man auseinandernehmen konnte, auseinandergenommen. Mit diesem Boot wolltet ihr auf große Fahrt gehen. Aber genau in diesem Moment musstest du wegen komischer Symptome ins Krankenhaus und bekamst dort die erschütternde Diagnose eines Hirntumors. Peng. Vollbremsung. Entsetzen bei allen Beteiligten. Du hast dir von dem Entsetzen nicht viel anmerken lassen. Du hattest bis zum Schluss eine große Zuversicht, dass alles wieder gut werden würde.

Cathrin, du vermisst nun den Segler, der mit dir bis hinter den Meeresrand segelt. Nike und Filia, ihr vermisst euren Vater, der euch in euren Augen mal mehr und mal weniger sinnvolle Ratschläge gab. Irmgard und Manfred, ihr vermisst euren Sohn und Thorsten seinen großen Bruder. Wir übrigen vermissen einen immer hilfsbereiten, zuversichtlichen und großartigen Freund. Farewell, Thomas!

Auch Vorstand, Ältestenrat und Mitglieder der SVAOe vermissen Thomas. Unser Mitgefühl gilt seiner Familie.

*** 11.8.1938 † 7.1.2022**

KLAUS SPERBER

Träger der goldenen Ehrennadel
Eigner der Segelyachten „Albatros" und „Malembe"

Unser langjähriges Mitglied Klaus Sperber ist im Alter von 83 Jahren gestorben. Er war der SVAOe sehr verbunden, unterstützte die Jugendarbeit und nahm in den letzten Jahren gern an den Treffen der Altjunioren und an anderen Veranstaltungen teil. Mit seiner Familie segelte er mit seiner Yacht „Albatros" viele Fahrten auf Elbe und Ostsee, wobei die Eckernförder Bucht mit dem SVAOe-Stützpunkt immer ein gern angelaufenes Ziel war. Die dortige Landschaft hatte es ihm angetan, sodass er sogar ein Feriengrundstück in Ufernähe erwarb. In den letzten Jahren ließ das Segeln infolge einer Krankheit nach, gegen die am Ende keine ärztliche Kunst mehr half.

Sein Freundeskreis sowie Vorstand, Ältestenrat und die Mitglieder der SVAOe trauern mit seiner Frau Ingeborg und danken für seine langjährige Treue

*** 19.3.1938 † 10.11.2021**

ALFRED HANSSEN

Träger der silbernen Ehrennadel
Eigner der SY „Windspiel" und „Nordlicht"

Unser Mitglied Alfred Hanssen ist im Alter von 83 Jahren gestorben. Er war Mitglied seit 1996. Unvergessen ist seine Nordatlantik-Rundreise 2005, die er mit seiner Yacht „Nordlicht" weitgehend einhand bewältigte, und für die er den Kommodore-Wanderpreis für die bedeutendste seeseglerische Leistung des Jahres einer Yacht

Alfred Hanssen noch vor Kurzem an der Küste der Algarve (Foto privat)

unter dem SVAOe-Stander erhielt. Er war „der See verfallen" und segelte noch im Jahr vor seinem Tod an der Küste der Algarve.

Unser Mitgefühl gilt seiner Familie. Vorstand, Ältestenrat und die Mitglieder der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne

DANK FÜR SPENDEN 2021

Der Vorstand■ In jedem Jahr helfen uns zahlreiche Mitglieder sowie befreundete oder wohlgesonnene Personen, Vereine und Unternehmen, die unsere Sache für unterstützenswert halten, mit kleinen und großen Spenden. Damit können wir kurzfristig auftretende dringliche Aufgaben finanzieren, die zur Zeit der Aufstellung der Jahreshaushaltsplanung noch nicht zu erkennen waren. Andererseits können wir mit Spendenhilfe auch größere Investitionen zur Förderung des Segelsports oder der Jugendausbildung tätigen, die bei der normalerweise angespannten Haushaltslage aufgeschoben werden. Im Geschäftsjahr 2021 erreichten die Geld- und Sachspenden die Summe von € 9508,90. Vorstand und Mitglieder danken sehr herzlich für alle Zuwendungen.

Wer Geld für eine gute Sache gibt, hat das Recht zu erfahren, was mit der Spende geschieht. Unsere Schatzmeisterin Monica Dennert hat in der Jahreshauptversammlung dargelegt, wofür das Geld verwendet worden ist oder wird. Der größte Posten ist dabei die Jugendarbeit, mit der wir die Zukunft unserer Vereinigung sichern möchten.

Für Geld- und Sachspenden danken wir: Jan-Moritz von Appen, Elimar Heinz Beilcke, Marcus Julius Boehlich, Dr. Rolf Felst, Jan Hauschildt und Birgit Rothe, Lars Hauschildt, Johann Gottfried Jonetzki, Manfred Jacob, Ulrich Körner, Klaus-Thomas Krueger, Erwin Lange, Dietmute Lau, Günter Werner Lehfeldt , Kersten und Gunda Lembcke, Annegret Lischka, Dr. Stephan Lunau, Ursula Massberg, Hartmut Pflughaupt, Reimund Christian Reich, Klaus Riecken, Gerhard Riedle, Michael Rüter, Marlies Schaper, Land und Meer Verlag GmbH, MBC Werbeagentur GmbH, NV Chart Group GmbH, Spenden bei Bücherflohmarkt, Hausmesse und Herbstfest.

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

Jahresbericht des Vorsitzenden

DAS JAHR 2021 – AUSBLICK 2022

Liebe Mitglieder der SVAOe,
ich begrüße Sie herzlich zu unserer diesjährigen erneut online stattfindenden Jahreshauptversammlung, zu der wir fristgerecht eingeladen haben. Die Anzahl der teilnehmenden Mitglieder ist größer als die geforderte Mindestzahl von 30; somit stelle ich Beschlussfähigkeit dieser Versammlung fest. Der gesamte Vorstand freut sich über zahlreiche Nachmeldungen zur heuti-

gen Veranstaltung: Meldeschluss war übrigens Freitag, der 18. Februar 2022, 12:00 Uhr. Die Kommunikation bzgl. der Einladung ist offensichtlich verbesserungswürdig.

Ich bitte Sie, zunächst zum Gedenken der 2021 Verstorbenen eine Schweigeminute einzulegen:

Verstorbene 2021

Silke Haas, 08.12.2017, 44 Jahre, Mitglied seit 2009, Eignerin der SY „Ukulele"
Prof. Dr. Wulfrin Bartel, 15.05.2020, 82 Jahre, Mitglied seit 1974, Eigner der SY „Cygnus"
Hanno Philippi, 04.03.2021, 86 Jahre, Mitglied seit 1949, Eigner der SY „Seegurke"
Gerhard Paasch, 18.03.2021, 71 Jahre, Mitglied seit 2020, Eigner der MY „Vinland"
Günter Buschmann, 12.05.2021, 84 Jahre, Mitglied seit 1971, Eigner der MY „Monsun"
Hartwig Breuß, 31.07.2021, 85 Jahre, Mitglied seit 1962
Hans-Peter Baum, 20.09.2021, 84 Jahre, Mitglied seit 1980
Alfred Hanssen, 10.11.2021, 83 Jahre, Mitglied seit 1996, Eigner der SY „Windspiel"
Volker W.G. Burrlein, 23.11.2021, 85 Jahre, Mitglied seit 1964, Ehrenmitglied, Eigner der SY „Galatea"
Karl-Heinz Klötscher, 12.12.2021, 81 Jahre, Mitglied seit 1954

Ich danke Ihnen. Zu Beginn gehe ich auf die Entwicklung des Mitgliederbestandes der SVAOe ein:

Zum 31.12.2021 weist der Bestand einen minimalen Zuwachs von +0,85 % (n= +7) auf. Die Pandemie hat also, im Gegensatz zu anderen Sportvereinen, zu keinerlei Mitgliederschwund für die SVAOe geführt. Allerdings haben zwei Mitglieder aufgrund der Einführung der „2G-Regel" für unsere Veranstaltungen im Herbst 2021 die SVAOe mit teils eigenartigen Begründungen verlassen.

Zum Vergleich: Der Hamburger Sportbund (HSB) verzeichnet einen Rückgang der Mitgliederzahlen um – 6,5 % für alle Sportarten insgesamt für die beiden Jahre 2020 und 2021. Laut Hamburger

Beitragsordnung der SVAOe 2022 (Nach Beschluss der JHV am 22.2.2022)
Hauptverein und Modellabteilung

Beitrag	Umlage	Geselligkeit	Haus- und Hafenfonds	Verbands-Beiträge	Gesamt
Vollmitglieder	140,00 €	12,80 €	5,00 €	20,74 €	178,54 €
Auswärtige Mitglieder	87,00 €	6,40 €	2,50 €	20,74 €	116,64 €
Ermäßigter Beitrag	87,00 €	6,40 €	2,50 €	20,74 €	116,64 €
Jugendliche	75,00 €	6,40 €	2,50 €	8,67 €	92,57 €
Kinder	75,00 €	6,40 €	2,50 €	8,67 €	92,57 €
Lebenspartner	70,00 €	6,40 €	2,50 €	20,74 €	99,64 €
Familienbeitrag	282,00 €	25,60 €	12,80 €	58,82 €	379,22 €

Die vorstehende Tabelle ist eine Kurzfassung. Gegenüber 2021 sind nur die nicht in unserer Verantwortung liegenden Verbandsbeiträge geringfügig erhöht worden. Die vollständige Beitragsordnung finden Sie unter www.svaoe.de/download/Verein/Satzung und Ordnungen.

Sportbund gab es allerdings kaum Austritte bei Mannschaftssportarten, die im Freien stattfinden.

Der Hamburger Segler-Verband meldet im Vergleich zum Jahr 2020, also für den gleichen Zeitraum wie in unserer Statistik angegeben, eine Zunahme von + 2,23 % bei den Mitgliederzahlen (Quellen: HSB und Hamburger Abendblatt vom 15.02.2022). Das bedeutet für die SVAOe „da geht noch was".

Mit Blick auf die Entwicklung des Mitgliederbestandes und die künftige Ausrichtung der SVAOe wurde im Herbst die „AG Zukunft" unter Federführung von Heiko Zimmermann ins Leben gerufen. Wir dürfen gespannt sein, welche Vorschläge die vornehmlich aus jüngeren Mitgliedern bestehende Arbeitsgruppe entwickeln wird.

Die Segel-Saison 2021 stand erneut unter dem Einfluss der Pandemie. Zumindest waren jedoch die vorherige Winterarbeit sowie zu Beginn das Segeln mit kleiner Crew möglich. Das Übernachten in den Häfen war im Frühjahr nur nach vorherigem Schnelltest mit negativem Ergebnis möglich und teils auch nur für so genannte „Landeskinder". Cuxhaven durfte zum Beispiel nur anlaufen, wer sich auf einer Überführungsfahrt befand. Im Frühjahr 2021 fanden sicherlich mehr Überführungsfahrten als sonst üblich statt; die Verbreitung des Virus haben diese nachweislich nicht gefördert. Dabei zeigte sich auch, dass, anders als in den bei Touristen besonders beliebten Regionen an der Schlei und an der Ostsee, die Verfügbarkeit von Teststationen an den Wochenenden im Bereich der Unterelbe-Region nicht hinreichend sichergestellt war. Die Region war in Sachen Testinfrastruktur im wahrsten Sinne des Wortes Entwicklungsland und machte es den Seglerinnen und Seglern nicht gerade leicht. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt.

Das Segeln auf Booten, die eine entsprechende Mannschaft erfordern, und das Training litten jedoch wie bereits im Jahr zuvor unter den pandemiebedingten Einschränkungen. Beliebte Regatten wie die Elbe-Auftakt-Regatta und die Nordseewoche fielen erneut der Pandemie zum Opfer. Im Laufe der Saison brachten der saisonalbedingte Rückgang der Infektionszahlen und vor allem die verfügbaren Impfstoffe eine fast ungewohnte Leichtigkeit zurück.

Wie dem Bericht der Obfrau des Festausschusses zu entnehmen ist, konnten wir im Herbst dank Inanspruchnahme der so genannten „2G-Regel" wenigstens einige Veranstaltungen im Clubhaus durchführen. Es wurden keinerlei Infektionen im Nachgang dieser Veranstaltungen gemeldet.

Im November 2021 verschärfte sich die Pandemie-Lage erneut. Epidemiologen und Virologen hatten bereits im Sommer 2021 auf dieses drohende Unheil, speziell wegen der mangelhaften Impfquote, hingewiesen. Die sogenannte „vierte Welle" beziehungsweise dank der Mutante „Omikron" mittlerweile sogar die „fünfte Welle" hat seitdem nicht nur Deutschland im Griff. Aktuell haben wir unser Corona Schutz-Konzept übrigens an die seit April 2021 mittlerweile 67. Änderungsverordnung der „Hamburgischen SARS-CoV-2-Eindämmungsverordnung" angepasst.

Wie Sie dem Bericht des Ausschusses für Navigation und Fahrtensegeln entnehmen können, wurden und werden in der SVAOe alle Möglichkeiten der modernen Kommunikation genutzt, um trotz aller Einschränkungen zumindest die Ausbildung sicherzustellen. Die Vereinsgeschäfte nebst Vorstandssitzungen wurden ebenfalls nahezu vollständig digital getätigt. Auch die Tatsache, dass diese Versammlung online stattfindet, verdanken wir erneut dem Virus. Zumindest in

diesen Dingen ist die SVAOe in Sachen Digitalisierung auf der Höhe der Zeit.

Keineswegs im Widerspruch zum eben Gesagten steht, dass sich entscheidende „Lockerungen", besser gesagt die Wieder-Inkraftsetzung elementarer Grundrechte, nach den jüngsten Beschlüssen der Ministerpräsidenten-Konferenz vom 16. Februar 2022 abzeichnen. Es besteht daher Anlass zur Hoffnung, dass zumindest die eigentliche Segelsaison 2022 von Beginn an eine „normale" Saison werden könnte. Auch für das Vereinsleben bestehen demnach für das Frühjahr 2022 (!) Aussichten auf Wiederbelebung.

Es ist mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass uns das Virus für die nächsten Jahre begleiten wird und wir gegebenenfalls unsere zukünftigen Veranstaltungen danach werden ausrichten müssen. In welcher Situation wir uns zum Beispiel im Herbst 2022 befinden werden, bleibt abzuwarten; das Virus und seine Mutanten werden in jedem Fall das letzte Wort haben.

Unsere Satzung ist weiterhin in Bearbeitung. Im Laufe des Jahres 2021 kamen weitere Aspekte hinzu, die zu berücksichtigen sind. Die für den 16. November 2021 geplante Mitgliederversammlung zu diesem Thema wurde wegen diverser Einwände und Verbesserungsvorschläge abgesagt. Die Satzungskommission hat sich der Sache erneut angenommen. Wegen der erforderlichen Diskussion wird ein überarbeiteter Entwurf zunächst den Mitgliedern vorgestellt und anschließend in einer separaten Veranstaltung zur Abstimmung gebracht.

Bei dem im September 2021 eingestellten Nachfolger für unsere sehr beliebte und engagierte FSJlerin Isabel Mathea zeigte sich, dass unsere und seine Vorstellungen trotz ausreichenden Vorlaufs und intensiver Einarbeitung nicht harmonierten. Ob wir für das Jahr 2022 wieder einen/eine FSJler/-in in der Jugendarbeit beschäftigen werden, hängt davon ab, ob sich geeignete Interessenten bewerben. In Zukunft werden wir uns auf Interessenten beschränken, die unmittelbar aus der Seglerszene kommen und somit besser zu uns passen dürften.

Zum Herbst 2021 haben wir die J/70 „Albis" von Marcus Boehlich übernommen und den Kaufpreis aus eigenen Mitteln finanziert. Leider schwächelte die bisherige Crew kurz nach dem Kauf. Zum Glück haben sich bereits Interessenten aus dem Kreis der J/24-Mannschaften gemeldet, die das Boot in Zukunft segeln wollen.

Wie dem Bericht über unseren Stützpunkt Eckernförde zu entnehmen ist, stehen für die Anlage nach wie vor Instandsetzungsarbeiten zur Sicherung des weiteren Betriebes an. Wir haben seitens der SVAOe bereits im Jahr 2020 einen Antrag auf vorzeitige Verlängerung des Ende 2022 auslaufenden Pachtvertrages gestellt. Das Vorhaben, im Herbst 2021 mit den Arbeiten zur Instandsetzung zu beginnen, ließ sich jedoch mangels einer Zusage seitens des SCE nicht realisieren. Mittlerweile ist dort der neue, alte Vorsitzende Werner Trapp im Amt. Er ist zugleich Mitglied der SVAOe, und wir sind guter Dinge, dass die Zusammenarbeit mit ihm erfolgreich sein wird, nicht nur in Sachen Steganlage.

Die vom Hamburger Segler-Verband organisierten, üblicherweise im Frühjahr stattfindenden Behördengespräche fanden wegen Pandemie erneut nicht statt.

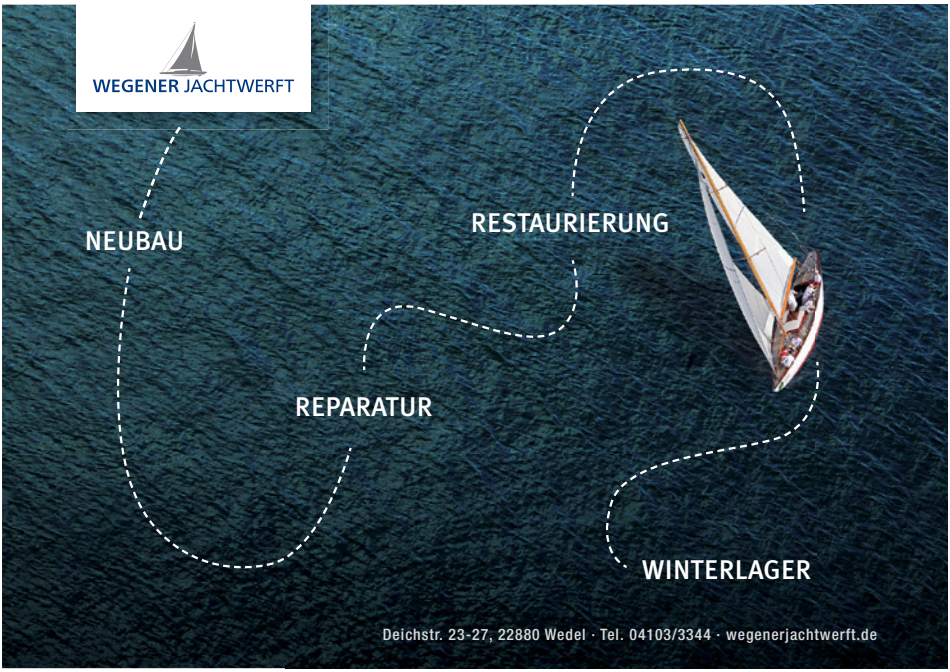
Die von der Wasserschutzpolizei initiierte „Alsterrunde" fand als Videokonferenz am 7. April 2021 statt. Dort wurde unter anderem von der „BUKEA" (Behörde für Umwelt, Klima, Energie

und Agrarwirtschaft) ein Runder Tisch zur Nutzung der Alster angekündigt, der auch tatsächlich stattfand. Seitdem heißt es „still ruht die See (die Alster)". Dies, obwohl die insbesondere seit 2020 extrem zunehmende Nutzung dieses Gewässers speziell an warmen Tagen dringend der Abstimmung zwischen den verschiedenen Interessengruppen und letztlich auch bestimmter Regeln bedarf.

Der Deutsche Seglertag wurde aus bekannten Gründen am 27. November 2021 kurzfristig statt in Form einer Präsenzveranstaltung als Video-Konferenz abgehalten. Die sonst übliche und wichtige Kontaktpflege war damit natürlich nicht möglich. Dennoch hatte die perfekt organisierte Veranstaltung den großen Vorteil, dass sämtliche Abstimmungen in kürzester Zeit durchgeführt werden konnten. Besonders erfreulich ist, dass Marcus Boehlich in den Seglerrat gewählt wurde. Damit ist sichergestellt, dass die Interessen der norddeutschen Seglerinnen und Segler in diesem Gremium gut vertreten sind.

Dank des unermüdlichen, qualitativ hochwertigen Engagements der Lehrkräfte unseres Ausschusses für Navigation und Fahrtensegeln sowie der Obleute und Trainerinnen und Trainer der Bereiche Jugend, Jüngste und Erwachsene wurde der SVAOe im Rahmen des Seglertages erneut die „Auszeichnung für Ausbildung" verliehen.

Von der Herbstversammlung der Gruppe Neddereiv, die am 6. November 2021 beim AYC in Jork unter Inanspruchnahme der „2G-Regel" stattfand, ist zu berichten, dass speziell die „Jetski und Speedboat / Thundercat"-Problematik



intensiv diskutiert wurde. Zur Erinnerung: Die Nutzer dieser Wasserfahrzeuge sorgen durch die Lärm- und Abgasemissionen ihrer Gefährte sowie durch die, höflich ausgedrückt, häufig extrem rücksichtslose Fahrweise sowohl für erhebliche Umweltbeeinträchtigungen als auch regelmäßig für gefährliche Situationen im Schiffsverkehr. Aufgrund der aktuellen Rechtslage ist jedoch nur der Bund befugt, Vorschriften für das Befahren wie zum Beispiel Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Befahrensverbote anzuordnen. Dazu wurden erste Gespräche geführt.

Um der Sache Herr zu werden, haben diverse Kommunen und Vereine an der Unterelbe, darunter auch die Hamburger Yachthafengemeinschaft, untersagt, dass derartige Fahrzeuge in ihren Häfen zu Wasser gelassen werden dürfen.

Wie sie den Wahlvorschlägen sicherlich entnommen haben steht ein Wechsel an: Gerrit Rampendahl wird nach acht Jahren als 2. Vorsitzender nicht mehr für dieses Amt kandidieren. Ich danke Gerrit im Namen des Vorstands für seine langjährige Tätigkeit. Eine Videokonferenz bietet sicherlich nicht den angemessenen Rahmen für die Verabschiedung von Gerrit, daher werden wir diese während einer unserer nächsten Veranstaltungen möglichst im Frühjahr 2022 im echten Leben nachholen.

Mit Luise Boehlich haben wir eine Kandidatin für das Amt der 2. Vorsitzenden gefunden, die seit ihrer Jugend den Segelsport in der SVAOe ausübt. Luise wird sich vor der Wahl noch selbst vorstellen, sodass Sie sich selbst einen Eindruck von der Kandidatin verschaffen können.

Ein weiterer Wechsel erfolgte bereits im April 2021: Ich danke Wiebke Kaiser an dieser Stelle für ihre Tätigkeit als Obfrau der Jüngstengruppe, die sie seit Februar 2016 erfolgreich ausübte. Mit Stefan Schacht fand sich erfreulicherweise und unmittelbar ein sehr geeigneter Nachfolger, der die Aufgabe seither kommissarisch und mit großem Einsatz übernommen hat.

Ich komme zum Schluss: Auch während des letzten Jahres haben sich immer wieder Mitglieder bereit erklärt, unsere Aktivitäten finanziell zu fördern. Dazu gehören ganz besonders auch die Spenden, zu denen aufgrund verschiedenster Anlässe aufgerufen wurde. Diesem Engagement gebührt, ebenso wie dem ehrenamtlichen Einsatz, die Anerkennung aller Mitglieder.

Mein besonderer Dank gilt allen Vorstandsmitgliedern, Obleuten, Beiräten und Sabine (Jule) Lyssewski, die mich stets großartig unterstützt haben und gerade während dieses zweiten Pandemie-Jahres mit großem Engagement dazu beitragen haben, das Machbare umzusetzen und so in erster Linie das Segeln und die Ausbildung zu ermöglichen. Ebenso danke ich unseren vielen ehrenamtlichen Helferinnen und Helfern, den Mitgliedern der Ausschüsse sowie den Trainerinnen und Trainern, die unseren Vereinsbetrieb überhaupt erst möglich machen. Dr. Stephan Lunau

Die Jahreshauptversammlung 2022

„ONLINE" KLAPPTE GUT, NUR DIE MENSCHEN…

GAN / CKB■ Zum zweiten Mal hatte der Vorstand entschieden, wegen der grassierenden, noch immer hochinfektiösen, wenn auch weniger folgenschweren, COVID 19-Variante die bis Ende Februar fällige Jahreshauptversammlung als Videokonferenz abzuhalten. Eine Präsenzveranstaltung im Clubhaussaal wäre nach den geltenden Regeln mit entsprechenden Sicher-

heitsvorkehrungen möglich, aber die zugehörigen Kontrollen wären für ehrenamtliche Helfer/-innen eine Zumutung gewesen. Zudem hätten sich wohl die meisten Teilnehmenden bei der Enge im Saal unwohl gefühlt oder wären gar nicht erst gekommen.

Also die Entscheidung pro Video. Um es vorwegzunehmen: Die Technik klappte hervorragend, die Teilnahme ging mühelos, der Moderator Omid Nezam war souverän, die Wahlen liefen sicher und blitzschnell ab. Es hätte nicht besser laufen können, dachte das in der geheizten Stube bequem am PC sitzende Vereinsmitglied und griff zum Bierglas. Aber der Eindruck täuschte. Er war nur „von außen" richtig, d.h. vor dem Bildschirm. Hinter dem Bildschirm, also bei den Helferinnen und Helfern, die wie im richtigen Leben dafür sorgen mussten, dass alles ordnungsgemäß lief, herrschten Mühe und Verärgerung. Wiederholt und deutlich war vom Vorstand das doch sehr einfache Prozedere der Teilnahme allen bekanntgegeben worden. Man sollte sich bis Freitag vor der am darauffolgenden Dienstag, dem 22.02.2022, stattfindenden JHV formlos in der Geschäftsstelle anmelden, und zwar mit Klarnamen. Was war das Ergebnis? Bis kurz vor 19 Uhr, dem Beginn der „Versammlung", waren erst etwa 30 Personen identifiziert, registriert und zugelassen. Viele andere hatten es nicht für nötig gefunden, sich anzumelden, oder verwendeten Fantasienamen. Die vorbereiteten Teilnehmerlisten waren weitgehend wertlos. Die Helfer/-innen kamen ins Schwitzen. Erst um 19:15 Uhr war der Moderator in der Lage, beim Stand von 83 verifizierten Teilnehmer/-innen die Sitzung zu eröffnen. Man hörte es an der „Türglocke", dass später noch weitere hinzukamen. Viele SVAOe-Mitglieder, die „einfach nur segeln" wollen, haben sich eine einfache Sache zu einfach gemacht und nicht bedacht, dass hinter allem, was unsere Vereinigung leistet, eine große Anzahl Ehrenamtlicher steht, die verdient haben, dass man ihnen die Sache nicht zu schwer macht.

Moderator Omid eröffnete die Sitzung und erklärte die Regeln, wie man sich mit Fragen und Wortbeiträgen beteiligen, wie im Chat Zwischenrufe machen, wie wählen könne. Alles war einfach und wurde auch sofort genutzt. Zwar gab der Ton Anlass zu Klagen, aber er wurde korrigiert. Dann begrüßte der Vorsitzende Dr. Stephan Lunau die Teilnehmer/-innen, stellte die fristgerechte Einladung und bei etwa 82 Anwesenden die Beschlussfähigkeit fest und gedachte dann der im abgelaufenen Jahr Gestorbenen. Seinen Jahresbericht, der insgesamt sehr positiv klang, lese man an anderer Stelle in dieser Ausgabe. Anmerkungen oder Fragen zu diesem Bericht gab es nicht.

Als nächstes standen die Berichte der Obleute zur Diskussion. Sie waren zuvor in schriftlicher Form zusammen mit der Einladung an die Mitglieder verschickt worden, lagen also allen vor. Sie beweisen, dass der Verein und seine Mitglieder auch trotz Covid19-Einschränkungen vielfältig aktiv waren. Kai Jancke stellte fest, dass über die sonst so erfolgreiche J/24 „Luv" im vergangenen Jahr nichts zu hören oder zu lesen gewesen wäre, wo doch über alle anderen Vereinsboote erfreulich ausführlich berichtet würde. Stephan erklärte die Gründe: „Luv" wurde nicht gesegelt, weil sich die Mannschaft aus familiären und persönlichen Gründen aufgelöst hätte und eine neue noch nicht gefunden sei. Es seien teure Reparaturen fällig, sodass das Boot jetzt verkauft werden solle. Weiter meldete sich Andreas Völker zu Wort. An die Adresse von An-

dreas Gustafsson richtete er seine „hohe Anerkennung" über das, was vom Ausschuss für Navigation und Fahrtensegeln mit den Angeboten zur Führerscheinausbildung und zur nautischen und Sicherheits-Weiterbildung geleistet würde. „Ich ziehe meinen Hut ganz tief", sagte er.

Danach erhielt Schatzmeisterin Monica Dennert das Wort, um über die finanzielle Entwicklung der SVAOe im abgelaufenen Geschäftsjahr zu berichten. Wer schon mindestens einige Jahre Mitglied in der SVAOe ist, weiß, dass in dieser Hinsicht nur Gutes zu erwarten ist. So kam es auch diesmal. Allen waren die Tabellen mit den Zahlen schon vor der Sitzung mit der Einladung zugegangen. Im „Background" wurden aber die einzelnen Blätter passend zu Monicas Bericht auf dem Bildschirm sichtbar gemacht, sodass jederzeit Klarheit herrschte, worüber gesprochen wurde. Das war mustergültig. Monica erklärte, dass nicht mehr nach ordentlichem und außerordentlichem Haushalt unterschieden werde, was die Übersichtlichkeit deutlich erhöhte. Die Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) schließt mit einem Gewinn von rund 51.000 € ab, bzw. von rund 8.000 € selbst noch nach Gegenrechnung hoher Abschreibungen vor allem auf das Clubhaus – wobei die Abschreibungen im Chat abschätzig als „Buchungstiger" verhöhnt wurden. Michael Evensen fragte, wo die Umlagen für den Haus- und Hafenfonds seien. „In der Bilanz", war die Antwort. Michael Rüter hatte ebenfalls einige Fragen. Man hätte sie vermisst, wären sie nicht gekommen. Müssen auf das nicht unerhebliche Guthaben bei der Haspa Minuszinsen gezahlt werden? Nein. Eine aufgetretene Unterdeckung der Personalkosten sei bei der Haushaltsplanung nicht berücksichtigt worden. Monica konnte das schlüssig begründen. Die Strom- und Wasserkosten seien deutlich geringer als im letzten Jahr. Warum? Das Clubhaus wurde wegen der Pandemie erheblich weniger genutzt. Lea Zernack beklagte, dass bei der Sparte „Erwachsene lernen segeln (ELS)" eine Unterdeckung bestünde, obwohl sich diese Gruppe eigentlich kostendeckend tragen sollte. Der ELS-Obmann Thomas Lyssewski konnte das mit unerwarteten Beschaffungskosten bei geringerer Teilnehmerzahl erklären. Andreas Gustafsson wies darauf hin, dass das ja ein isolierter Blick auf ein einzelnes Jahr sei. Die GuV sei aber so angelegt, dass Gewinne ebenso wie Verluste eines Bereichs nicht von einem Jahr ins nächste übertragen würden. Eine Beurteilung, ob der ELS-Bereich sich selbst trage oder nicht, würde also eine Betrachtung über mehrere Jahre erfordern. Erst daraus könne man schließen, ob evtl. die Bootsbenutzungsgebühr angehoben werden müsste. Norbert Schlöbohm fragte, was denn eine Abschreibung auf Beiträge sei. Die würde auf nicht bezahlte und offenbleibende Beiträge erhoben, erklärte Monica. Stephan ergänzte, dass trotz Mahnungen nicht gezahlte Beiträge realistischerweise nicht eingetrieben werden könnten, Kosten für Gerichtsverfahren und Gerichtsvollzieher dafür wären unverhältnismäßig hoch, der Vorstand werde daher wohl bald den Beschluss treffen, die aufgelaufenen fehlenden Beiträge abzuschreiben. Säumige Mitglieder würden nach zwei Jahren ausgeschlossen.

Zur Bilanz erklärte Monica, dass als Investition vor allem der Kauf der J/70 „Albis" verbucht sei. Insgesamt weise die Bilanz ein erhebliches Guthaben und praktisch keine Verbindlichkeiten mehr auf. Das hörten natürlich alle Mitglieder gern. Schließlich ging es noch um die Clubhausabrechnung: Das Darlehen des Hamburger Sportbunds (HSB) für das Clubhaus konnte inzwischen

getilgt werden, aber die Dachrinne leckt und eine größere Reparatur wird dafür erforderlich sein.

Im Anschluss an dieses insgesamt positive finanzielle Ergebnis meldete sich Achim Müntzel zu Wort. Er lobte Monicas klare und übersichtliche Darstellung. Sie macht diese ehrenamtliche Arbeit für die SVAOe nun schon 21 Jahre. Es gab großen virtuellen Applaus.

Für die Rechnungsprüfung berichtete Inken Lippek. Sie hatte am 15. Februar zusammen mit Hans-Jürgen Heise die Buchführung und die Belege stichprobenartig durchgesehen. Sie bestätigte und lobte, dass alle Unterlagen übersichtlich vorgelegen hätten und alle Fragen von Sabine Lyssewski gut beantwortet worden seien. Die Buchführung mache einen sehr guten Gesamteindruck. Es gab keine ungeklärten Fragen oder Beanstandungen. Der/Die Rechnungsprüfer/-in schlagen Entlastung der buchführenden Personen vor.

Monica stellte anschließend die Haushaltsplanung 2022 vor. Sie wurde mit allen Obleuten abgestimmt und enthält nur wenig Änderungen gegenüber dem Vorjahr: Ein neues Budget für Öffentlichkeitsarbeit wurde eingerichtet, in Höhe von 1.000 €, gedeckt zum einen durch Einsparungen bei dem Budget für die „Luv" und zum anderen durch Mehreinnahmen beim Ausschuss für Navigation und Fahrtensegeln. Insgesamt steht ein Haushalt in gleicher Höhe wie im Vorjahr, 110.000 €, zur Verfügung, obwohl die Mitgliederzahl etwas zugenommen hat. Man kann von einer stillen Reserve ausgehen, da die Aufnahmegebühren von Neumitgliedern nicht eingeflossen sind, die man nicht vorhersehen kann.

Andreas Völker bedankte sich im Namen aller Mitglieder bei allen, die im vergangenen Jahr Arbeit für die SVAOe geleistet haben und schlug Entlastung vor. Unsere Vereinigung stehe sehr gut da.

Mit dem nächsten Tagesordnungspunkt setzte eine Reihe von Abstimmungen ein, die von Omid Nezam über ein digitales „Umfrage"-Tool durchgeführt wurden. Es wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es sich hier aber nicht um unverbindliche „Umfragen", sondern um verbindliche Abstimmungen und Wahlen handelte. So wurde als erstes über die Entlastung des Vorstands abgestimmt – sie wurde mit 96% der Stimmen beschlossen, bei einer Beteiligung von nahe 100%.

Als nächstes ging es um die Besetzung der Position des/der Stellvertretenden Vorsitzenden. Gerrit Rampendahl stellte sich nach acht Jahren in diesem Amt nicht wieder zur Wahl. Stephan dankte ihm und stellte eine angemessene Verabschiedung für ihn in Aussicht, sobald das im „echten Leben" wieder möglich sein werde. Als Nachfolgerin schlug er Luise Boehlich vor. Der ausscheidende Gerrit nannte den Vorschlag „großartig". Die sich anschließende Selbstdarstellung Luises weckte ebenfalls große Hoffnungen, sie ist 33 Jahre alt, von Beruf Modedesignerin, und sie segelt seit 20 Jahren in der SVAOe; Näheres dazu an anderer Stelle in dieser Ausgabe. Sie wurde mit 95% der abgegebenen Stimmen als 2. Vorsitzende gewählt. Sie wird damit zu einer Verjüngung des Vorstands beitragen.

Schlag auf Schlag wurden dann weitere Wahlen – zur Schatzmeisterin, zu den Obleuten für: den Regattaausschuss, die Jugend, die Jüngsten, den Ausschuss Navigation und den Festausschuss, zur Rechnungsprüferin und zu den sieben Personen des Ältestenrates – durchgeführt. Die Ergebnisse finden sich in der nachfolgenden Tabelle:

	Ja (%)	Nein (%)	Enthaltung (%)	Stimmen
2. Vorsitzende Luise Boehlich	95	3	3	80
Schatzmeisterin Monica Dennert	96	1	3	67
Obmann Regattaausschuss Jürgen Raddatz	89	10	1	70
Jugendobmann Sven Becker	89	0	11	80
Jüngstenobmann Stefan Schacht	90	0	10	80
Obmann Navigation Andreas Gustafsson	91	3	6	80
Obfrau Festausschuss Dörte Stryl	96	0	4	80
Rechnungsprüferin Inken Lippek	96	0	4	81
Ältestenrat Jutta Behl	86	0	14	78
Ältestenrat Jörn Groth	80	0	20	79
Ältestenrat Hans-Jürgen Heise	86	0	14	79
Ältestenrat Ulrike Jensen	79	0	21	78
Ältestenrat Ulrich Körner	82	3	15	78
Ältestenrat Peter Mendt	82	0	18	78
Ältestenrat Peter Stamp	88	3	10	80

Die vergleichsweise geringe Wahlbeteiligung bei der zweiten und dritten Wahl erklärt sich offenbar daraus, dass einige Teilnehmer und Teilnehmerinnen so erschöpft von der ersten Wahl waren, dass sie sich erst mal aus der Küche etwas zu trinken holen mussten und gar nicht mitbekamen, dass bereits der nächste Wahlgang aufgerufen war. So zumindest hat sich eine Teilnehmerin bei Monica Dennert entschuldigt und ihr versichert, wie sehr sie ihre Arbeit schätze.

Alle Gewählten hatten bereits vorab gegenüber dem Vorstand erklärt, dass sie gegebenenfalls ihre Wahl annehmen würden. Es wurde hervorgehoben, dass der Jugendobmann Sven Becker von der Jahreshauptversammlung nicht gewählt, sondern lediglich bestätigt wurde, seine Wahl war schon früher satzungsgemäß durch die Jugendlichen selbst erfolgt.

Auf der Basis des Haushaltsplans wurde über die Mitgliedsbeiträge abgestimmt; entsprechend dem Vorschlag des Vorstands wurden sie, erhöht lediglich um wenige Cents (wegen einer Anhebung von Verbandsbeiträgen), mit 99%-iger Zustimmung beschlossen. Als Letztes wurde dem Haushaltsplan, so wie vorgestellt, mit 95% der Stimmen zugestimmt.

Einige wenige Schlussworte mit Hoffnungen auf eine gute und möglichst uneingeschränkte Segelsaison 2022, und damit endete die Jahreshauptversammlung, unsentimental, unspektakulär und sehr plötzlich, und jeder Teilnehmer, jede Teilnehmerin fand sich allein in den eigenen vier Wänden wieder, ohne gemeinsames Bierchen und Nachlese-Debatte danach … Wenn es doch endlich wieder normale Mitgliederversammlungen gäbe!

Wir haben eine neue 2. Vorsitzende

LUISE BOEHLICH STELLT SICH VOR

Vorbemerkung der Redaktion: Auf der Online-Jahreshauptversammlung 2022 hat sich Luise allen Teilnehmenden sehr sympathisch dargestellt und wurde mit überwältigender Mehrheit gewählt. Aber

damit ist sie noch nicht allen Mitgliedern bekannt. Hier kann man in Kurzform nachlesen, was sie gesagt hat. Auch sollte man einen Blick in „Zu guter Letzt" werfen.

Von Luise Boehlich■ Zu meiner Person: Von Kindesbeinen an auf Segelbooten groß geworden, startete meine Segelkarriere neben dem Segeln auf Familienbooten klassisch im Opti auf der Elbe. Als nächstes folgte der Jugendwanderkutter „Oevelgönne", später „Neumühlen", dessen Kutterführerin ich mich für drei Jahre schimpfen durfte. Anschließend segelte ich kurzzeitig die „Scharhörn" (Albin Express), die mich bis heute in die J/24-Szene brachte. Zu Sommertouren sage ich natürlich auch nicht nein – ohne eigenes Boot bleiben diese allerdings ein seltenes Ereignis. Seit 2008 bin ich für die SVAOe in der Wettfahrtleitung der Nordseewoche aktiv und kümmere mich größtenteils um die Early-Bird-Series und den Hummer-Cup. So würde ich mich also hauptsächlich als Regattaseglerin bezeichnen. Meine Urlaubsplanung erfolgt schließlich erst nach dem Erscheinen des jährlichen Regattakalenders. Als Inhaberin meines eigenen Brautmode-Labels und als selbstständige, freiberufliche Modedesignerin bin ich glücklicherweise für diese Planungen zeitlich flexibel.

Unser „Vorgarten" nach dem Hochwasser

Der Fußboden im Treppenhaus

Man sieht, wie hoch das Wasser stand…

Ungebetene Gäste im Clubhaus

STURMFLUTEN ZU BESUCH

Von Hartmut Pflughaupt■ In der Nacht vom 29. zum 30. Januar 2022 brachte das Sturmtief „Nadia" nicht nur Wasser von oben, sondern auch Wasser von unten in den Hamburger Hafen und damit leider auch in unser Clubhaus. Sven Becker hatte am Freitagabend noch die neben dem

Eingang befindlichen Fenster geöffnet, damit das Wasser bei einer eventuellen schweren Sturmflut ungehindert in das Foyer ein- und wieder ausströmen konnte. Diese Maßnahme hat sich als richtig erwiesen, stand das Wasser doch auf ca. 2 m Länge im Foyer, erreichte aber bei Weitem nicht die Stufen vor Werkstatt und Gymnastikraum.

Ganz anders entwickelte sich die Situation mit Sturmtief „Zeynep" am 18. Februar – 60 Jahre nach der verheerenden Sturmflut von 1962. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) hatte zunächst eine Sturmflut und dann ab Freitagmittag eine schwere Sturmflut mit Wasserständen von bis zu 3 Metern über dem mittleren Hochwasser angekündigt. Die Schwelle unseres Clubhauses befindet sich 2,63 Meter über MHW. Bei dieser Vorhersage würde also wieder Wasser im Foyer stehen – mit dem Risiko, dass es diesmal auch in Werkstatt, die WCs und den Gymnastikraum laufen könnte.

Da ich der Vorhersage nicht so recht traute, habe ich mehrfach mit unserem Jugendobmann telefoniert, der dann für den Nachmittag Jugendliche motivierte, in der Werkstatt und dem Gymnastikraum alles auf Böcken zu lagern. Sie wollten eigentlich zu dieser Zeit auf der Anreise zu ihrem geplanten Theoriewochenende in Scharbeutz sein, haben diese dann sturmbedingt und netterweise auf Sonnabend früh verschoben. Vielen Dank für diesen Einsatz!

Den ganzen Tag und den Abend über haben wir die Entwicklung der Wasserstandsvorhersage auf der Homepage des BSH (www.bhs.de) und den Pegelstand St. Pauli auf der Homepage der Wasser- und Schifffahrts-Verwaltung (WSV, www.pegelonline.wsv.de) verfolgt. Dabei war die Seite des BSH mal wieder wenig hilfreich. Ab

…80 cm über dem Fußboden!

dem späteren Abend war sie nämlich meist nicht mehr erreichbar, obwohl das Nachthochwasser noch bevorstand. Ähnliches hatte ich bei früheren Hochwassern schon mehrfach beobachtet. Was nützt eine Informationsseite, die nicht erreichbar ist? Und ist es wirklich so unverständlich, dass in solchen Situationen viele Nutzer Informationen abrufen wollen?

In der Nacht von Freitag auf Sonnabend änderte das BSH seine Vorhersage dann auf bis

Schlammbeseitigung in der Werkstatt (alle Fotos privat)

zu 4m über mittlerem Hochwasser. So kam es dann auch. In den frühen Morgenstunden gegen 05:00 Uhr stand das Wasser ca. 35 cm über dem Fußboden in Werkstatt, Toiletten und Gymnastikraum sowie im Treppenhaus.

Am Sonnabendvormittag trafen wir – Sven Becker, Stephan Lunau, Elske Pflughaupt und ich – uns im Clubhaus zur Schadensbesichtigung und -beseitigung. Außer einer Unmenge von Mudd, den das zu der Zeit bereits wieder abgelaufene Wasser hinterlassen hatte, gab es keine größeren Schäden.

Der Kampf gegen den Dreck stellte sich aber durchaus als eine Herausforderung dar. Als erstes mussten wir feststellen, dass es im Erdgeschoss keinen Wasseranschluss mehr gibt. Wer hat den bloß abgebaut? Gut, dass wir in kluger Voraussicht unseren sehr langen Gartenschlauch mitgenommen hatten. Also den Schlauch am Geschirrspüleranschluss in der Küche im 1. Stock angeschlossen und ins Erdgeschoss verlegt.

Die nächste Überraschung zeigte sich zuerst im Herren WC. Dort gibt es zwar wie im Damen-WC einen Bodenablauf, aber das Gefälle in den Räumen nimmt darauf keine Rücksicht. Gleiches gilt für die Werkstatt und den Gymnastikraum. Wahrscheinlich war den Planern unseres Clubhauses die Möglichkeit einer Überschwemmung nicht so recht bewusst – obwohl sie ja die Hochwassermarken im Foyer angebracht haben.

Nach einigen Stunden Spülen und Schrubben war der Dreck einigermaßen beseitigt. Nur die Beleuchtung über dem Eingang ließ sich nicht mehr einschalten, da sie vermutlich mit dem nicht mehr vorhandenen Strahler beim „Schiller" verbunden ist und diese Elektrik natürlich mehrere Stunden unter Wasser gestanden hatte. Ein Fall für einen Elektriker.

Um die Feuchtigkeit möglichst schnell wieder aus den Räumen herauszubekommen, konnte Sven unser Clubmitglied Patrick Salchow aktivieren, der umgehend mit zwei Industrietrocknern zum Clubhaus kam. Vielen Dank für diese schnelle Hilfsbereitschaft!

PS: Auf dem Winterlagergelände am Schulgartenweg ist durch den Sturm ein Baum umgefallen und hat dabei mit seinen Ästen die dort abgestellte J/24 „Luv" getroffen. Es sind aber keine Schäden entstanden. Glück gehabt.

NEU IN DER REDAKTION

Von Christiane Krieger-Boden■ In einer der letzten Ausgaben der SVAOe Nachrichten bat Götz-Anders Nietsch um eine Nachfolge für seine Schriftleitung beim SVAOe-Vereinsblatt. Acht Jahre lang hat er diese Funktion innegehabt und alle Vereinsmitglieder zuverlässig sechsmal im Jahr mit neuesten Nachrichten aus dem Vereinsleben und mit spannenden oder launigen Segelgeschichten verschiedener Autoren und Autorinnen versorgt. Mit den SVAOe Nachrichten hat er so sehr zum Zusammenhalt des Vereins beigetragen – gerade auch in Pandemie-Zeiten. Dafür ist ihm der Dank des Vereins gewiss, und gleichzeitig gibt es sicher Verständnis dafür, dass auch mal jemand anders die Arbeit übernimmt.

Ich fand, ich hätte durchaus die Zeit übrig, um so ein Amt zu übernehmen, da ich seit wenigen Jahren Rentnerin bin, und zumal ich aus meiner Berufstätigkeit den Umgang mit Sprache und Texten, auch mit Graphiken und mit Layout, gewohnt bin. Ich denke außerdem, dass ich damit dem Verein etwas zurückgeben kann, denn bereits mehrfach habe ich von den ehrenamtli-

chen Tätigkeiten von Trainern und Trainerinnen, Ausbildern und Ausbilderinnen, Dozenten und Dozentinnen profitiert. Viele leisten ihren engagierten Dauereinsatz sogar, während sie gleichzeitig noch berufstätig sind; ich bin darüber voll Bewunderung und sehr dankbar!

Gleichzeitig kommt es mir schon ein bisschen anmaßend vor, wenn ich mich somit ins Vereinsleben einmische – schließlich kann ich weder mit den aufregenden und manchmal furchteinflößenden Fahrten- und Hochseeerlebnissen der gestandenen Seebären und Seefrauen noch mit den ehrgeizigen Regatta-Aktivitäten der Jungen auch nur annähernd mithalten. Ich habe nur wenig Segelerfahrung, auch wenn meine Anfänge bis in die 70er Jahre zurückreichen und ich zeitweilig sogar mal eine kleine Jolle mit Kajüte besaß, aber die Lücken waren dann groß, und jetzt segele ich beim SVAOe-Programm „Erwachsene lernen Segeln (ELS)" auf der Alster. Ich bin außerdem erst relativ kurz Mitglied des Vereins – und mich stärker in diesen zu integrieren, daran hat mich eine bekannte Seuche gehindert …

Ich werde also die Unterstützung aller brauchen, die etwas Interessantes oder Wissenswertes zu berichten haben, woran sie die anderen Vereinsmitglieder gern teilhaben lassen möchten. Ich stehe nicht so im Zentrum des Vereins, dass ich automatisch all das mitbekomme, was man analog zum „Flurfunk" vielleicht „Stegfunk" nennen könnte – ich bin auf Informanten angewiesen. Immerhin habe ich gehört, dass eine Gruppe von jungen Mitgliedern darüber berät, wie man den Außenauftritt des Vereins insgesamt, auf der Webseite und eben auch in unseren Vereinsnachrichten, weiterentwickeln und modernisieren kann, ohne gute Vereinstraditionen zu desavouieren. Auf alle Anregungen

Christiane (Foto privat)

und Gestaltungsideen, die da kommen mögen, bin ich sehr gespannt, und ich bin sehr offen, sie umzusetzen. Natürlich gilt das auch für Anregungen oder Kritik von allen anderen. Ich hoffe auf fruchtbare Zusammenarbeit, gute Neuigkeiten, tolle Fotos und spannende Erlebnisberichte!

REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE

AUF GEHT'S ZUR ELBE-AUFTAKT-REGATTA!

Dieses Jahr gibt es wieder einen Saisonauftakt. Es soll wieder regattiert werden. Der Winter war eigentlich kein richtiger Winter, aber das Segeln hat doch gefehlt. Wir beginnen die Regatta-Saison mit der traditionellen SVAOe Elbe-Auftakt-Regatta.

Hier nur die erste Seite der Ausschreibung. Die komplette Ausschreibung und den Weg zur Meldung finden Sie auf der SVAOe Homepage.

Ausschreibung
SVAOe
Elbe-Auftakt-Regatta

Nach einem Photo von Kay Rothenburg

23. + 24. April 2022

Veranstalter:	**Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne e.V.** **Neumühlen 21, 22763 Hamburg, Tel.: 88 11 440, FAX: 880 73 41**
Wettfahrtleiter:	**Ulrich Dahm**
Start- und Zielrichter:	**Gesche Boehlich, Antje + Jens Mohr**
Vorsitzender des Protestkomitees:	**Marcus J. Boehlich**

100 Jahre Nordseewoche

EIN BEDEUTENDES JUBILÄUM STEHT BEVOR

MJB/GAN■ „Alle Mann an Bord, die Anker gelichtet und alle Segel bei. Auf zur Nordsee-Woche, auf dass diese Einrichtung für die Zukunft erhalten und eine bleibende sein wird."

So stand es in der Zeitschrift „Die Yacht" von 1922, und der Wunsch, dass die Nordseewoche eine bleibende Einrichtung sein möge, ist jedenfalls für die ersten 100 Jahre in Erfüllung gegangen.

Gegründet wurde die Veranstaltung einst durch den Weser Yacht Club, den Norddeutschen Regatta Verein, den Hamburger Yacht-Club (Vorläufer des heutigen Hamburger Segel-Clubs) und die Segler-Vereinigung Niederelbe. Von Beginn an war die Nordseewoche am Pfingstwochenende geplant, an dem sie auch heute noch stattfindet.

Einiges hat sich aber verändert. Heute tragen 13 Vereine die Nordseewoche, wobei die Gründervereine bis auf einen noch immer dabei sind. Für die immer aufwendiger gewordene Organisation ist 1999 der Verein „Regattagemeinschaft Nordseewoche e.V." gegründet worden. Dessen Vorsitzender ist unser Mitglied und ehemaliger Vorsitzender der SVAOe Marcus Boehlich, der gleichzeitig auch Organisationsleiter ist. Zweiter Vorsitzender und PRO (Primary Race Officer) ist Albert Schweizer. Das Regattaprogramm hat sich gegenüber den Anfängen erheblich verändert, aber „Rund Helgoland", die spannende, anspruchsvolle Wettfahrt um die Insel, ist immer noch der Höhepunkt.

Eine Neuerung ist auch enthalten: Der Deutsche Segler-Verband hat die Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne e.V. beauftragt, die Internationale Deutsche Meisterschaft 2022 in der Klasse ORC See Double Hand auszurichten. Dies wird im Rahmen der Nordseewoche 2022 geschehen und wird mit den folgenden Einzelwettfahrten bestritten:

- Pfingstsonntag: Capitell-Cup Rund Helgoland
- Pfingstmontag: Pantaenius Rund Skagen

Hier nur der Anfang der Ausschreibung. Vollständig auf www.SVAOe.de

Ausschreibung und Meldung findet man auf der SVAOe Homepage.

Nachdem die Nordseewoche zwei Jahre wegen der Corona-Pandemie aussetzen musste, wird sie zum einhundertsten Jubiläum nun wieder ausgeschrieben. Ein großes Fest steht bevor. Alle, die ein geeignetes Boot haben, sollten melden. Übrigens: Auch für Familien-Teams gibt es interessante Angebote. Unterstützen wir Marcus mit zahlreichen Meldungen und fairem Segeln! Es wäre für alle – Regattasegler/-innen, Helgoländer/-innen und Inselbesucher/-innen – eine große Freude, wenn der Südhafen wieder so voller Yachten wäre, dass man trockenen Fußes von einer Seite des Hafens zur anderen gehen könnte.

Das Plakat zur Nordseewoche ist in dieser Ausgabe auf Umschlagseite 3 abgebildet. Informationen: https://nordseewoche.org/

Schließlich: Obwohl die Nordseewoche 2022 seit 100 Jahren lebt, ist es erst die 87. Durch Krieg und Corona gab es einige Ausfälle. Ein Grund, 2035 noch einmal zu feiern: die 100. Nordseewoche.

JUGEND

MEHR VON DER EUROPE-TRAININGSGRUPPE

GAN■ In Ausgabe 22-1 dieser Nachrichten brachten wir einen Bericht von Nils Wittich über die Teilnahme an der Deutschen Meisterschaft 2021 der Europes auf dem Steinhuder Meer.

Aber die Trainingsgruppe hatte im vorigen Jahr noch viel mehr Regatten besucht. Nicht immer gehen die Berichte zügig nach den Ereignissen ein. Aber sie kommen, das ist die Hauptsache. Daher bringen wir im Folgenden noch weitere lesenswerte Berichte, die zeigen, wie aktiv unsere Europe-Gruppe ist.

LETZTE HELDEN 2021

Von Bjarne Menk■ Die „Letzte Helden-Regatta" findet jedes Jahr zum Saisonabschluss auf der Elbe vor Blankenese statt, organisiert vom Blankeneser Segel-Club, diesmal am 13. und 14.11.2021. Bei kalten November-Temperaturen und eher leichtem Wind starteten wir mit 17 Europe-Jollen und vielen anderen Bootsklassen. Insgesamt waren es fast 150 Teilnehmer, davon gehörten vier Europe-Jollen und zwei 420er zur SVAOe. Ich startete bei den Europes.

Ich hatte vor der Regatta zwar nur zweimal Training, aber da mich unsere Europe-Gruppe bestens aufgenommen hatte, war das kein Problem. Außerdem kannte ich die Grundlagen ja schon aus dem Opti.

Groß und Klein friedlich (Foto privat)

Im Wettkampf vor Blankenese (Foto privat)

Hier einmal kurz die Europe-Ergebnisse. Nach der ersten Wettfahrt war unsere Trainerin Tania Tammling aus der SVAOe vorne, Jule Sander aus unserer Trainingsgruppe ist Zweite geworden und ich habe es als Zwölfter 40 Sekunden vor Ende des Zeitlimits geschafft, ins Ziel zu kommen. In der zweiten und dritten Wettfahrt wurde Jule auch wieder Zweite. In der Gesamtwertung war sie somit Erste, da Tania in der zweiten Wettfahrt nur Neunte geworden ist. Trotzdem hat Tania noch insgesamt den dritten Platz erreicht. Die weiteren Plätze unserer Gruppe waren Fenja Schacht 7., Bjarne Menk 11. und Nils Wittich 13.

Auch bei dem kalten Wetter hat meine erste Regatta in der Europe-Klasse Riesenspaß gemacht, und ich freue mich schon auf die nächste Saison.

Zum Trave-Breitling Cup

MIT DER SVAOE-EUROPE-TRAININGSGRUPPE

Von Jule Sander■ Auf dem Hinweg zum Trave-Breitling Cup 2021 am 25./26.09.2021 wurde der ausrichtende Segelverein, der Segler-Verein Trave, seiner Adresse „Am Stau 1" zum Glück nicht gerecht. Wir kamen gut durch, mussten jedoch dann erst einmal nach der richtigen Einfahrt suchen. Mit Hilfe von Nils Wittich und Jens

Rohweder fanden wir sie dann aber doch noch, stellten das Boot nur noch ab, bauten unser Zelt auf – wir waren die einzigen, die zelteten – und gingen nach kurzem, gemütlichem Zusammensitzen ins Bett.

Am nächsten Morgen trudelten noch weitere Teilnehmer ein. Der Start war glücklicherweise erst auf 14 Uhr angesetzt, sodass der Morgen sehr entspannt verlief. Aus Hamburg mit dabei waren Nils und ich sowie Moritz Dammann aus dem Blankeneser Segel-Club (BSC). Jens ist erst am zweiten Wettfahrttag gestartet. Da an der Regatta auch Optis teilnahmen, wurde es an Land ganz schön eng. Die Steuerleute-Besprechung fand übers Megafon und mit sicherem Abstand statt. Leider hat keiner was verstanden. Naja, dann ging's auch schon aufs Wasser. Glücklicherweise durften die Europes zuerst ins Wasser, und die Optis mussten warten. Draußen war zwar gutes Wetter, doch wenig Wind, was mich freute, manch einen anderen jedoch eher ärgerte. Wir segelten zwei Wettfahrten mit abwechselnd up-and-down und Dreieckskurs und wurden auf eine große Geduldsprobe gestellt. Abgesehen von der einen oder anderen leichten Bö blieb der Wind sehr mäßig. Zudem lag die Europe-Bahn außerhalb der Opti-Bahn, jedoch überschnitten sich die Bahnen manchmal unglücklich. Dennoch erwies sich das Gewässer als sehr schönes und vor allem ruhiges Segelrevier. Zurück an Land gab es dann erstmal was zu essen im Restaurant „Zum Travesegler". Für die meisten hieß das: Burger! Es wurde wieder ein sehr gemütlicher Abend, und ich bin sehr begeistert von der Gemeinschaft in der Europe-Klasse. Einen so herzlichen und freundschaftlichen Umgang miteinander habe ich bisher selten in anderen Einhand-Jollen-Klassen erlebt.

Am Sonntag wurde etwas früher gestartet. Der Wind hatte einmal um nahezu 180° gedreht. Auch heute ließ der Wind wieder zu wünschen übrig, was nicht unbedingt für Begeisterung bei den meisten sorgte. Besonders Jens war unzufrieden, doch wir konnten ihn davon überzeugen, dennoch mitzusegeln. Ich dagegen freute mich jedoch. Besonders mit meinem Mast, der eher steif ist, hatte ich bei leichtem Wind die besten Chancen, vorne mithalten zu können. Es waren wieder zwei Wettfahrten für den Tag angesetzt, die wir auch beide schafften, sodass wir einen Streicher hatten. An Sandra Dosedal (SC Odin) kam jedoch keiner ran, sie war voll in ihrem Element und gewann die Regatta souverän.

Wieder an Land wurde schnell alles zusammengepackt und aufgeladen. Nur noch die Siegerehrung, und dann könnte es auch schon nach Hause gehen. Doch die Siegerehrung ließ auf sich warten… und warten… und warten. Dann endlich waren auch die letzten Protestverhandlungen durch, und es ging los. Jens erreichte lediglich den 17. Platz, weil er nur bei zwei Wettfahrten gestartet war, ich landete auf Platz 5 und Nils knapp vor mir auf Platz 4.

Die Regatta hat sehr viel Spaß gemacht, das Gebiet ist sehr geschützt und ruhig, und da es erst meine zweite Europe-Regatta war, war es sehr gut, erstmal auf einem kleinen Gewässer zu segeln. Die Veranstalter waren auch nett, und ich komme gerne nächstes Jahr wieder.

Der Ehrenmalpokal 2021

VIEL WIND, HOHE WELLEN, STARTVERSCHIEBUNGEN UND KENTERUNGEN

Von Fenja Schacht ■ Der Ehrenmalpokal ist eine Europe-Regatta, die vom Laboer Regattaverein veranstaltet wird. Dieses Jahr fand sie am letzten Augustwochenende am 28./29.8. statt, und vom Europe-Team der SVAOe waren Nils Wittich, Jens Rohweder, Jule Sanders und ich, Fenja Schacht, dabei. Ich segle seit Anfang des Jahres 2021 Europe an der Steganlage an der Alster, und der Ehrenmalpokal war meine erste Regatta in der Europe-Klasse. Wir trainieren einmal die Woche und sind inzwischen zu fünft. Trainiert werden wir von Tania Tammling, Jens Rohweder und Thorsten Menk oder neuerdings auch von Kati, die letztes Jahr nach Hamburg gezogen ist und auch Europe segelt.

Als das Wochenende näher rückte, wurde deutlich, dass es recht windig und ungemütlich werden würde, aber wir blieben erstmal optimistisch. Am Sonnabend reisten wir mit der Europe auf dem Anhänger an und bauten auf, soweit es ging. Man sah, dass die Wellen recht hoch und der Wind sehr stark waren, und ich war mir nicht ganz sicher, ob ich da tatsächlich rausfahren mochte. Als nach und nach die anderen Teams ankamen (wir hatten sehr viel Pufferzeit eingeplant und waren mit Abstand die Ersten vor Ort) stellte sich heraus, dass ich nicht die Einzige war, die ein wenig besorgt war, was die Wetterbedingungen anging. Auch der Blick auf die Messdaten am Leuchtturm zeigte 25 Knoten aus NNW und dementsprechend hohe Wellen an. Es hieß also erstmal: Startverschiebung um eine Stunde.

Die Wettfahrtleitung fuhr nun einmal hinaus, um zu gucken, ob das Start-/Zielschiff überhaupt ankern könnte. Das Fazit war eine erneute Startverschiebung um eine Stunde. Ein bis zwei Startverschiebungen später stand dann fest: heute würden wir nicht mehr starten, die Wellen waren zu hoch für das Startschiff. Ich glaube, die Wellen wären nicht nur für das Startschiff, sondern auch für mich zu hoch gewesen – auch wenn ich natürlich gerne gesegelt wäre.

Am nächsten Morgen sah es zwar immer noch unruhig und stürmisch aus, aber alle meinten ganz optimistisch, dass es schon besser aussehe als gestern. Auch die Messungen zeigten das, und wir fingen an, die Boote zu slippen. Beim Segelhochziehen riss dann blöderweise das Fall von Nils' Boot, sodass erstmal Ersatz gefunden werden und er nachkommen musste.

Es machten sich also 20 Europe-Boote auf den Weg und kreuzten hoch zum Regattagebiet vor Wendtorf. Insgesamt segelten wir drei Wettfahr-

v.l.: Jule, Fenja, Nils, Jens (Foto privat)

ten, bei denen es einige Kenterungen und sogar einen Schaden gab. Auch ich bin einige Male gekentert und kann mit Sicherheit sagen, dass ich nun Profi im Bootaufrichten bei hohen Wellen und viel Wind bin. Das eine Mal kenterte ich auf dem Rückweg, genau an der Stelle wo man besonders nah an der Fahrrinne war. Ein bisschen angsteinflößend ist es ja schon, wenn man da mit seiner gekenterten kleinen Jolle in der Ostsee schwimmt und sich ein großes Containerschiff langsam aber sicher nähert. Trotzdem war der zweite Regattatag damit recht erfolgreich im Vergleich zum ersten.

Ausgepowert, aber ein bisschen stolz, das durchgehalten zu haben, kamen wir dann wieder in den Hafen. Nachdem wir die Boote abgespritzt und verladen hatten, war Siegerehrung. Auf dem ersten Platz landete Nicki Kraus vom FYC. Nils kam noch auf den 10. Platz (obwohl er zur ersten Wettfahrt wegen seines Falls zu spät kam), Jule machte den 14. Platz, Jens den 17. und ich den 19. Platz. Insgesamt waren wir alle – glaube ich – recht zufrieden mit den Ergebnissen, vor allem hat es aber auch richtig Spaß gemacht, und das ist ja am wichtigsten.

SEGLERGESCHICHTEN

„Suxis Sperrholzkiste" – oder

MEINE KURZE AFFÄRE MIT „CONSUELA"

Von Norbert Suxdorf■ Diese Geschichte begann Ende der 1980er Jahre: Meine VB-Jolle „Crinoma" sollte von der Elbe auf die Alster verholt werden, ich hatte sie der SVAOe-Jugend zur Verfügung gestellt. Aber bootlos wurde ich dadurch nicht. Im Mühlenberger Hafen, ein paar Stege weiter, hatte ich ein kleines Kajütboot gesehen, am Bugkorb „ZU VERKAUFEN". Der Eigner war an Bord, wir kamen ins Gespräch, und bald war der Kaufvertrag unterschrieben. Meine Neuerwerbung hieß „Consuela", ein Name der an eine exotische Schönheit denken lässt. Aber gerade das war „Consuela" eigentlich nicht. Sie wirkte niedlich, bescheiden, weniger zum Anbeten als zum Knuddeln. Schiffe umzutaufen soll Unheil bringen, also ließ ich es bei „Consuela".

Nun war ich Eigner einer Caprice Mark II, Segelnummer 301, entworfen von Robert Tucker und gebaut von C. E. Clarke in Cowes, wie ich der Plakette im Cockpit entnahm.

„Dass die englische Bootsindustrie beinahe Hals über Kopf mit der Produktion billiger Boote begonnen hat … liegt einfach daran, dass der Markt es verlangt … viele diese Firmen vertrauen auf das ständige Wachsen des Interesses für den Segelsport …". So ein Bericht über die Boat Show in London 1960. Vorgestellt wurde darin unter anderem die populäre Caprice-Klasse. „Es ist ein seegehender Kreuzer mit Doppelkiel und zwei bis drei Kojen." Der Bericht beschrieb das Boot als „eine durchaus solide Konstruktion" – mit 9,5 mm Bootsbausperrholz beplankt, Kielschwein sowie Stringer und Spanten aus Mahagoni, Deckbalken und Kimmkiele aus Eiche. Das Boot kostete mit Segeln rund 4000 D-Mark. Ein „seegehender Kreuzer" mit einer Länge ü. A. von 5,64 Metern und einer Segelfläche von rund 11 Quadratmetern – ja, so bescheiden waren viele Segler damals. Aber „seegehend", das stellte dieses Schiffchen eindeutig unter Beweis. Mein Voreigner segelte mit „Consuela" Wochenendtörns nach Helgoland, andere wagten sich mit einer Caprice sehr, sehr viel weiter: Rollo Gebhard über das Mittelmeer und den Atlantik, der junge Engländer Shane Acton sogar rund um die Welt.

„Consuela" im Mühlenberger Hafen (Foto Suxdorf)

Das alles interessierte mich, und ich wollte etwas darüber schreiben. Ich bot dem damaligen YACHT-Chefredakteur Harald Schwarzlose, einem ehemaligen Kollegen, einen Artikel an, er war interessiert, und so begann ich zu recherchieren. Ich schrieb einen Brief (ja, damals noch richtig mit der Post!) an Robert Tucker – die Adresse hatte ich in „Classic Boat" gefunden. „I am pleased to hear that number 301 is still sailing, as she must be close to 30 years old herself" – so begann seine Antwort vom 9. August 1993. Es folgte eine ausführliche Geschichte der Caprice.

Die Caprice Mark I wurde ursprünglich 1957 entworfen und von C. E. Clark of Shepperton, Middlesex, gebaut. Von den rund 170 Exemplaren wurde einige im Selbstbau fertiggestellt. 1961 folgte die Caprice Mark II, mit verlängertem Kajütdach, schwereren Kimmkielen, etwas mehr Verdrängung und Topp-geriggt. Zur selben Zeit zog die Werft nach Cowes um. Clark baute die Caprice weiterhin aus Holz, auch als sich die GFK-Bauweise zunehmend durchsetzte. Auch aus GFK wurde die Caprice von einigen Werften nach der Originalform gefertigt. Bei C. E. Clark endete die Produktion 1966, 1970 wanderte Clark nach Australien aus. „Throughout the whole period 1957 to the present days many Caprices have been constructed by amateurs all over the world and our current register shows sails numbers which exceeded 1000" schrieb mir Robert Tucker. Seinem Brief fügte er einen Riss der Caprice Mark II bei, der „Consuelas" Design entsprach.

Ich hatte auch Rollo Gebhard gebeten, mir etwas über seine Caprice „Solveig" zu erzählen. Er hatte sie 1962 bei Clark bestellt, sie über den Kanal gesegelt, in griechischen Gewässern getestet und 1963 mit ihr das Mittelmeer und anschließend den Atlantik überquert. Nach 30 Tagen erreichte er Barbados, segelte weiter nach New York, insgesamt 6600 Seemeilen, ein Jahr unterwegs. „Ich hatte nie Probleme mit dem Sperrholz. Im Gegenteil, mir war das Sperrholz lieber, es war viel leichter zu pflegen als das später aufkommende Fiberglas" (Rollo Gebhards Buch „Seefieber" habe ich in unseren Nachrichten 1–2022 zum Lesen und Wiederlesen empfohlen).

Shane Acton kaufte 1972 für sein ganzes Geld – 500 Pfund – eine zehn Jahre alte Caprice Mark I, brachte sie in Schuss, taufte sie „Supershrimp" und segelte sie von November 1973 bis August 1980 auf der Panama-Route um die Welt. Streckenweise war seine Freundin mit an Bord. Es muss ein sehr enges Verhältnis gewesen sein, auf dem kleinen Boot (mehr darüber in den Nachrichten 5–2020).

Im ersten Winterlager in der Halle von Heuer lackierte ich den hellgrünen Rumpf um: Tiefdunkelblau sah „Consulea" nun fast elegant aus. Elegant? Eine Begegnung mit Harald Baum auf dem Steg im Mühlenberger Hafen belehrte mich eines Besseren. Interessiert sah er sich „Consuela" an. Aber irgendwann später sprach er von „Suxis Sperrholzkiste". Das muss „Consuela" gehört haben. Es hat sie mächtig sauer gemacht, und das ließ sie mich eines Tages spüren:

Ein trüber und windiger Nachmittag an und auf der Elbe. Mit meinem Neffen, er an der Pinne, ich an den Schoten. Wir segelten vor dem Wind Richtung City. Der Plan war, vor Oevelgönne umzukehren und wieder zum Mühlenberger Hafen zu kreuzen. Denkste! Der Wind kam noch spitzer, und ich hatte die Rechnung ohne den Strom gemacht, der noch gegen uns lief. Hätte ich doch in den Tidenkalender geguckt! „Consuela" war konstruktionsbedingt sowieso nicht besonders gut an der Kreuz – ziemlich hochbordig, Kimmkiele, untertakelt. Und jetzt waren die Bedingungen wirklich nicht die besten. Wir machten keinen Meter gut in Richtung Mühlenberg. Im Gegenteil. Wir näherten uns der Hafengrenze, und es dämmerte. Lichter an? Pustekuchen! „Consuela" hatte zwar die Laternen, aber keine Batterie. Ich hatte nie vorgehabt, im Dunkeln zu segeln. So näherten wir uns der Hafengrenze, und ich überlegte schon, wo wir Unterschlupf finden könnten. Da endlich kippte die Tide – und flott ging es nun doch Richtung Heimathafen.

Harald Schwarzlose hatte mir damals unter anderem geschrieben: „Heute kann man sagen, dass ein moderner Kimmkieler kaum schlechter bzw. langsamer segelt als ein Mittelkielboot. Allenfalls sollte man bei der Höhe am Wind einige Abstriche machen." Das hatte ich nun buchstäblich „erfahren". Oder segelte ich einfach nicht gut genug?

Überhaupt segeln: Damals ließ mir die Arbeit kaum Zeit dafür, aber für ein schnelles Feierabendbier im Hafen, im Cockpit oder bei Regen in der gemütlichen Kajüte der „Consuela" reichte es schon häufiger. Gemütlich machten die Kajüte besonders die hübschen blauen Polster. Die Bezüge hatte meine Mutter genäht. So etwas konnte sie perfekt.

Mangelnde Zuneigung war also nicht der Grund, warum ich mich wieder von „Consuela" trennte. Die SVAOe-Jugend wollte meine „Crinoma" zurückgeben, da hatte ich nun zwei Boote – und nicht einmal Zeit für eins! Eine längere Geschäftsreise stand an, und ich bat meine liebe Frau (Nicht-Seglerin), gelegentlich zum Hafen zu fahren und zu gucken, ob mit „Consuela" alles OK sei. Auf dem Steg traf sie einen jungen Mann, der, wie ich damals, „Consuela" anschaute. „Wollen Sie das Boot kaufen?", fragte meine Frau. Er wollte. So endete meine Affäre mit „Consuela", und ich wurde vom Elb- zum Alstersegler.

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

HISTORISCHES

Ein Nachtrag zu „Saturn"

EIN STÜCK YACHT- UND SVAOE-GESCHICHTE

GAN In der letzten Ausgabe dieser Nachrichten brachten wir eine Erinnerung an ein Ereignis vor 50 Jahren aus dem Leben von „Saturn", wie der inzwischen über 100 Jahre alte Zwölfer „Heti" zu der Zeit hieß. Unser Mitglied Rolf Felst schrieb einen Leserbrief und wusste einiges zu ergänzen:

Lieber Götz, deinen famosen Artikel „‚Saturn'-ein Stück Yacht- und SVAOe-Geschichte" habe ich mit großem Interesse und viel Freude gelesen. Ich möchte kleine, ergänzende Informationen dazu geben:

Unsere Pastorin Vera Lindemann, die zusammen mit ihrem Gatten Tilmann Präckel den Pfarrbezirk II der Kirchengemeinde Nienstedten betreut, erzählte mir, dass ihr Vater die ehemalige „Heti" besessen und gesegelt hätte. Ich erinnere nicht, ob in Eckernförde oder Flensburg. Da er die Versicherungsprämie für das Schiff nicht mehr bezahlen konnte, verkaufte er es an Karsten Schaper. Dies bestätigte Fifi Schaper in einem Beitrag in den Nachrichten 4-2012 über den feierlichen Stapellauf der restaurierten „Heti" mit seinen nachdenklichen persönlichen Erinnerungen an das Schiff.

Die Heuerwerft am Köhlfleet erinnere ich noch aus den späten 1940-iger Jahren. Viele bekannte Hamburger Yachten überwinterten dort. Die Mutter von Jürgen Heuer war eine beeindruckende Person, sie hatte die Werft zusammen mit Klaus Kröger, dem späteren legendären Hafenmeister in den Hamburger Yachthäfen Waltershof und Wedel, durch den Krieg geführt. Für die Technik, die Außenhaut hölzerner Boote dicht an dicht mit Sacklöchern anzubohren, diese mit Polyester zu verspachteln und anschließend mit Polyestermatten zu überziehen, war an der Elbe, wie du erwähnst, Willy Asmus bekannt. Das war durch diese Technik kein „Leichenhemd", sondern eine durable Erhaltungsmaßnahme. Nicht Jürgen Heuer, dem die Kunststoff-Erfahrung damals noch fehlte, sondern Willi Asmus hat mit seinen Leuten auf der Heuer-Werft die Beschichtung auf den „Saturn"-Rumpf aufgebracht. Die Vor- und Nacharbeiten erfolgten durch die „Saturn"-Mannschaft und Jürgen Heuer.

Noch vor „Saturn" wurde Walter Schulz' „Nordwest" 1967 von Willy Asmus auf der Wegener Werft mit einem solchen 6–10 mm starken „Panzer" versehen. Die Segeleigenschaften wurden danach und nach einer Vergrößerung des Kielballasts derart verbessert, dass ältere Yachten ähnlicher Größe gegen „Nordwest" kaum noch Chancen hatten. Wenn auch viel Glück dabei war, so ist der Gewinn des „Blauen Bandes" 1967 unmittelbar nach den Beschichtungsarbeiten vor allem auf diese Verbesserungen zurückzuführen. Aufgrund dieser guten Erfahrungen ließ auch Heinz Rieck seine „Sturmvogel" ebenfalls von Willy Asmus beschichten.

„Nordwest" wird mit dem noch immer tadellosen Kunststoffkleid in zwei Jahren 100 Jahre alt. Das werden manche Schiffe. Das Besondere ist, dass sie dann voraussichtlich 100 Jahre in Familienbesitz sein und unter SVAOe-Stander fahren wird. In fünfter Generation hatte im vergangenen Jahr mein Enkel Paul (seine Großmutter Karin Körner ist eine Tochter von Walter Schulz, der das Schiff 1967 von seinem Vater Johannes übernommen hatte) sie um Seeland geführt. Doch ich komme ins Schwafeln. Ein schönes Wochenende wünscht dir, Rolf.

100 Jahre

J-JOLLE „WOGE“

Von Ulrich Körner■ Geschwindigkeit ist das Kennzeichen der J-Jolle, die eigentlich wie „i" gesprochen wird. Für Geschwindigkeit wurde sie konstruiert. Es begann 1909 und erfuhr mit Ende des Zweiten Weltkrieges ein abruptes Ende. Erst Anfang der Achtzigerjahre erlebte sie besonders in Süddeutschland ihr Comeback; eine Klassenvereinigung machte es wieder möglich, dass sich Boote dieser Art auch heute gemeinsame Rennen liefern können. Einst von Konstrukteuren wie Reinhard Drewitz gezeichnet (es handelt sich bei der J-Jolle um eine Konstruktionsklasse), war sie die erste Jollenklasse im DSV und machte Furore auf Europas Binnenseen. Segelikonen wie Manfred Curry mit seiner „Mephisto" mischten kräftig mit.

Sie war „der FD" der Vorkriegszeit und die anspruchsvollste Klasse in Europa. Erst als die 20-Quadratmeter-Klasse ins Leben gerufen wurde und die H-Jolle in Mode kam, verblasste ihr Glanz ein wenig. Der Flying Dutchman war es dann auch, der nach dem Krieg in ihre Fußstapfen trat. Leichter, einfacher in der Bauweise und preiswerter in der Anschaffung, zudem mit der neuen Trapeztechnik ausgerüstet und annähernd so schnell.

Das Geschwindigkeitsmoment Nummer eins der J-Jolle liegt seit jeher in der übertakelten Segelfläche. Zum Vergleich: Mit 22 Quadratmetern liegt sie gut sieben Quadratmeter über der Fläche einer H-Jolle – bei fast gleicher Länge. Sie allein zu segeln ist daher kaum möglich, zu gering ist die aufrichtende Kraft nur einer Person. Die J-Jolle ist eine Dreimannjolle für eine erfahrene Crew. Mag die Konstruktion über 100 Jahre alt sein, ihr Temperament hat sie bewahrt! Von dieser Konstruktionsklasse wurden mehr als 500 Boote gebaut, heute existieren noch etwa 100, davon ein Viertel ernsthaft regattafähig.

Der SVAOe-er Manfred Jacob besitzt zwei Exemplare: Die konsequent auf Regatten ausgerichtete „Fram" (J 287), bei der alles, was eine Konstruktionsklasse erlaubt, auch umgesetzt ist und die „Woge" (J 127), die für entspanntere Fahrten genutzt wird und jetzt ein besonderes Jubiläum begeht: Das Boot wird 100 Jahre alt!

Gebaut in Hamburg bei Willi von Hacht erschien es erstmals 1922 im Register des DSV als „Woge IX" für Herrn Otto A. Ernst, NRV. 1996 gelangte es als halbes Wrack in Manfred Jacobs Hände. In der Bilge stand daumendick der Torf auf Planken und Spanten. Vieles war lose und rott, außen hing teils bereits abgelöst ein 30 Jahre altes „Leichenhemd" (Kunststoffüberzug). Er wollte die Neuerwerbung ein wenig als Daysailer zu entspannten Törns gemeinsam mit Sohn Marek nutzen und gab dem ganzen noch vier Jahre bis zum Osterfeuer…

Nach vielen ungezählten Stunden fleißiger Arbeit sah die Sache schon anders aus. Die tragenden Verbände – das Rückgrat eines Bootes – waren erneuert, ebenso der Kunststoffüberzug und Teile der Beplankung. Dem restlos unansehnlichen Holz, vieles original, war wieder Feuer eingehaucht. Und vor allem: Das Boot hat sein ursprüngliches Erscheinungsbild gewahrt, nichts ist verbastelt, die Beschläge sind stilvoll. Als makelloser Hingucker mit Makkosegeln zierte sie 2009 beim Freundeskreis klassische Yachten die Bootsausstellung in Hamburg und erhielt dort aus der Hand des Präsidenten des Deutschen Boots- und Schiffbauerverbandes die einst von Hinnerk Bodendieck gestaltete Plakette „segeln, lieben, be-

wahren", mit der der Freundeskreis die vorbildliche Erhaltung eines klassischen Bootes würdigt.

Viele Eigner haben sich mit dieser Jolle auf Regattabahnen getummelt, auch viele Male auf dem Wannsee um den Seglerhauspreis. Ihren größten Erfolg erzielte sie 1937 als Gewinnerin der Nachtwettfahrt um das „Blaue Band der Niederelbe". Aber auch schöne und anspruchsvolle Touren beim Fahrtensegeln sind mit ihr unternommen worden, eine Tradition, die Manfred Jacob heute wieder fortführt, tags auf der Elbe, länger auf Schlei, durch Holland, in finnischen und åländischen Gewässern. Und dann die herrliche Reise auf der Elbe 2012 von Tschechien bis Magdeburg, was das Boot bis auf die Titelseite der „Yacht" brachte und sogar dem „Spiegel" einen Bericht wert war.

Manfred, wir wünschen dir und deiner betagten, noch immer höchst vitalen Dame „Woge" auch im zweiten Jahrhundert ihres Daseins weiterhin viele schöne Segelstunden!

(Quellen: Aufzeichnungen Manfred Jacob, Archiv FKY, Die Yacht 9/2013, Yacht Classic 1/2021)

DIES UND DAS

Seenotrettung auf dem Nordatlantik

AUS DER PRIVATEN UND EMOTIONALEN, DAMIT UNPROFESSIONELLEN PERSPEKTIVE EINES KAPITÄNS

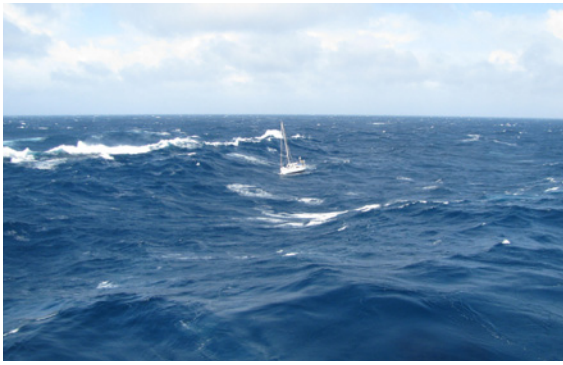
Mit freundlicher Genehmigung des Altländer Yachtclubs■ An einem schönen Sonntagmorgen früh im Mai laufen wir aus Charleston/USA aus. Über Le Havre und Rotterdam soll die Reise in Hamburg enden. Ich habe mich entschieden zunächst ostwärts zu laufen und nicht auf dem günstigen Golfstrom zu surfen, denn südlich von Nova Scotia bis hin zu den Grand Banks liegt ein Sturmfeld mit einer signifikanten Wellenhöhe von über zehn Meter. Etwas südlicher zu fahren bedeutet gut 100 Seemeilen Umweg, wird aber bei der geringeren Wellenhöhe dennoch Brennstoff einsparen. Am Montagmorgen erreicht uns eine Navtex-Meldung: „Belgischer Einhandsegler mit weißem 42-Fuß-Segelboot auf Reise Halifax-Antwerpen vermisst. Alle Schiffe werden gebeten scharf Ausguck zu halten und Sichtungen an die US-Coastguard zu melden". Das bezeichnete Seegebiet beginnt direkt vor uns, also lasse ich den Ausguck verstärken. Das Gebiet ist riesig, die Sicht ist mäßig, und die See geht sechs bis acht Meter hoch, ich erwarte also keine Sichtung.

Gegen 15:30 Uhr werde ich auf die Brücke gerufen. Wir haben Funkkontakt zu einem Suchflugzeug der US-Coastguard. Der Pilot erzählt mir, dass er das vermisste Segelboot zehn Seemeilen nordöstlich von uns gesichtet habe, und er erbittet unsere Unterstützung. Zwei weitere Schiffe werden ebenfalls zu der Position gerufen. Ich ändere sofort den Kurs, gehe auf voll-voraus und löse Generalalarm an Bord aus. Die Besatzung beginnt sofort mit allen Vorbereitungen zur Seenotrettung. Der Pilot der Coastguard erzählt mir inzwischen, dass der Segler von Halifax losgesegelt und dann in schlechtes Wetter gekommen sei. Mit einem Satellitentelefon hätte er mit einem Bekannten telefoniert und von Sturm, Wassereinbruch und ausgefallener Elektrik an Bord berichtet. Danach wäre der Kontakt abgerissen, und der Bekannte hätte die Behörden informiert. Da wir über 1200 Kilometer vom nächsten Land entfernt waren, wäre eine Rettung per Helikopter nicht möglich.

Inzwischen klart es auf, und der Wind nimmt auf etwa 7–8 Beaufort ab. Die mittlere Wellen-

höhe ist sechs Meter mit kräftigen acht Meter-Rollern dazwischen. Trotz der verbesserten Sicht entdecken wir das Segelboot erst aus einer Entfernung von gut einer Seemeile. Ein weißes Boot in bewegter See, das ist wirklich eine gute Tarnung! Wir sind noch sehr schnell und deshalb beschließe ich, den Speed aus dem Schiff zu nehmen, indem ich eine scharfe Kurve um den Havaristen herumdrehe. Ich habe den Wind von Backbord vorn, nehme den Segler Steuerbord voraus und drehe dann hart um ihn herum. Dabei passieren wir ihn in etwa 30 Meter Abstand und versuchen Kontakt aufzunehmen. Leider bekommen wir keinen verbalen Kontakt, aber der Segler gibt uns mit Zeichen eindeutig zu verstehen, dass er unbedingt abgeborgen werden möchte. Während wir an ihm vorbeifahren, sehe ich mir das Boot genau an. Es ist ein holländischer Werftbau. Trimm und Freibord sehen für mich normal aus. Die Fock flattert zerrissen um das Vorstag herum. Das Großsegel ist heruntergenommen, aber nicht gepackt. Die Segel liegen teilweise im Wasser. Etliche Leinenenden treiben um das Boot herum. Das Boot taumelt und rollt heftig im Seegang. Ich überlege, wie man den Segler abbergen könnte. Längsseitsgehen und Abbergen mit einer Leine (Rescuesling) scheint mir zu gefährlich. Ich habe Angst, das Segelboot könnte im Seegang gegen unsere Bordwand geschmettert werden. Außerdem ist die Größe unseres Schiffes ein Problem. Unser Hauptdeck liegt zwölf Meter über der Wasseroberfläche, und wenn ich das Manöver aus der Brückennock herausfahre, mache ich das aus einer Höhe von 42 Metern. Also bleibt nur der Einsatz unseres Rescueboats. Ich rufe die drei Mitglieder der Rescueboatscrew sowie die Bediener des Davits zur Einsatzbesprechung auf die Brücke. Wir besprechen detailliert und Schritt für Schritt die

Blick von der Brücke auf den 0,7 Seemeilen entfernten Havaristen, er ist kaum auszumachen



Der Havarist schaukelt im hohen Seegang stark, die Wellen brechen, haben sechs bis acht Meter Höhe

Offenbar Chaos an Bord der Yacht

Links oben ist das Suchflugzeug der US Coastguard zu sehen

Die Retter haben den Havaristen erreicht und aufgenommen

gesamte Aktion und legen so unseren Plan fest. Inzwischen merke ich, dass ich sehr sauer bin. Ist der Segler eigentlich wirklich in Lebensgefahr? Allerdings kann ich nicht einschätzen, was bei ihm an Bord wirklich los ist. Und ich bin sogar megasauer: Was für eine lausige Seemannschaft, er hätte das schöne Boot lieber mir schenken sollen! Zusammen legen wir den Rettungsplan fest. Ich zögere aber noch. Soll ich die Entscheidung treffen und Gesundheit und Leben meiner Kollegen riskieren, um damit so eine Pappnase zu retten, die freiwillig und höchst unseemännisch auf dem stürmischen Nordatlantik herumschippert? Meine Kollegen bemerken das und sagen mir, dass sie gerne und freiwillig bereit sind. Wir haben noch zweieinhalb Stunden Tageslicht, und notfalls könnten die anderen Schiffe helfen, um meine Rettungscrew zu retten. Also los geht's!

Wenn ich das jetzt aufschreibe, hat diese Planungsrunde ewig gedauert. In der Realität waren es aber nur 10 Minuten. Unser Schiff hat sich inzwischen fast herumgedreht, und wir treiben jetzt gut 500 Meter in Lee des Seglers. Ich nehme wieder Fahrt auf und drehe das Schiff in den Wind. Unser Rescueboat hängt an Steuerbord und ist schnell besetzt und klar zum Ausfieren. Mit etwa sieben Knoten laufe ich an und passiere den Segler in einem Abstand von etwa 300 Metern. Als er querab ist, gebe ich voll-voraus und lege das Ruder hart Steuerbord. Sobald das Schiff schnell andreht, stoppe ich die Maschine. Mein 336-Meter-Schiffchen driftet jetzt wie geplant mit Steuerbord-Dreh und schiebt mit seinen 130.000 Tonnen ein wenig quer nach Luv (ähnlich wie ein Auto auf Glatteis, mit angezogener Handbremse und eingeschlagenem Steuer). Dabei verlieren wir schnell an Fahrt, und es bildet sich eine kleine Zone fast glatten Wassers an unserer Steuerbordseite. Sobald die Fahrt unter fünf Knoten fällt, fieren wir das Rescueboat. Als das Boot auf dem Wasser aufsetzt, klinken die Kollegen den Haken aus und lösen die Fangleine. Sofort drehen sie vom Schiff weg und steuern auf das Segelboot zu.

Inzwischen stoppe ich das Schiff, und wir treiben nun quer zum Wind. Dabei liegen wir etwa 250 Meter in Luv des Segelbootes und erzeugen zumindest ein kleines bisschen Windschutz.

Soweit lief alles wie geplant, leider aber nur bis hierhin. Das Rescueboat hat inzwischen das ruhige Wasser verlassen. Die erste brechende

Welle erwischt das Boot, und die Kollegen werden schön geduscht. Leider ist danach das wasserdichte Handfunkgerät (IP67) geflutet, sodass wir nun keinen Funkkontakt mehr haben. Die Kollegen im Rescueboat verlieren in der Gischt erst einmal die Orientierung und fahren vom Segler weg, statt zu ihm zurück. Mit Rufen und Winken können wir den Kurs korrigieren (mein Chief behauptete hinterher, meine Stimme wäre lauter als unser Typhon).

Angekommen beim Segelboot bleibt das Rescueboat auf Abstand, denn wir haben Angst, dass eine der im Wasser treibenden Leinen in den Propeller kommen könnte. Mit Zeichensprache wird der Segler dazu gebracht, ins Wasser zu springen, was er nach einigem Zögern auch tut. Da er in seinem Überlebensanzug eine Automatik-Weste trägt, die sofort auslöst, wird der Segler ziemlich stark gewürgt. Die Rescueboat-Besatzung zieht ihn ins Rescueboat, und ein Matrose löst das Problem, indem er die Automatik-Weste mit dem Bootsmesser mit einer zwanzig Zentimeter langen, stehenden Klinge zersticht. Aus 200 Meter Entfernung sieht das für mich allerdings so aus, als ob Jack-the-Ripper ein neues Opfer sucht. Anschließend kommt das Rescueboat zurück zum Schiff.

Inzwischen habe ich das Schiff mit dem Bugstrahlruder nach Backbord gedreht, der Wind kommt jetzt etwa von Zwei-Strich-Backbord voraus. Ich starte die Maschine und nehme langsam Fahrt auf. Das Rescueboat macht bei dem herrschenden Seegang mit Voll-Voraus allerdings nur etwa sechs Knoten Fahrt. So dauert es, bis das Boot längsseits kommt. Kurz vorher versuche ich wieder nach Steuerbord zu drehen, um mehr Lee und ruhigeres Wasser unter dem Davit zu erzeugen. Durch die langsame Geschwindigkeit dreht das Schiff aber trotz Voll-Voraus, Hart-Ruder und Bugstrahler nur ganz langsam an. So bleibt die See direkt am Schiff ziemlich ruppig und die Kollegen bekommen einige kräftige Duschen ab. Trotzdem schaffen sie es schnell, das Ende der Fangleine zu fischen, und diese am Bug einzupicken. Sobald die Fangleine steif kommt, klappt das Rescueboat längsseits und wird direkt unter dem Davit mitgeschleppt. Glücklicherweise klappt es schon im allerersten Versuch, den Haken des Falls einzuhaken, und sofort hievt die Deckscrew das Boot mit höchster Geschwindigkeit hoch. Dennoch wird das Boot noch zweimal von Wellen getroffen und schwingt gewaltig. 30 Sekunden später ist das Boot dann an Deck. Alle lachen und strahlen um die Wette. Wir alle haben viel Glück gehabt!

Wir setzen danach direkt die Reise fort. Um 17:15 Uhr sind alle sicher an Bord, die gesamte Rettungsaktion hat von Alarmierung bis Ende nicht einmal zwei Stunden gedauert. Die Bergung des Segelboots habe ich abgelehnt, später habe ich dann erfahren, dass es zwei Tage später gesunken ist. In den nächsten zwei Stunden erledige ich die nötige Kommunikation mit der

Rückkehr der Retter mit dem Geretteten zum Mutterschiff. Unglaublich, wie klein das Boot ist (alle Fotos © AYC)

US-Coastguard, meiner Reederei und unserer Versicherung. Am nächsten Tag besprechen wir die Rettungsaktion noch einmal detailliert. Wir finden 16 kleine und große Fehler in unserem Manöver. Die wollen wir beim nächsten Mal vermeiden! Aus heutiger Perspektive habe ich 3 Dinge gelernt:

- Es gibt Leute, die verlieren ein teures schönes Boot und sind nicht einmal traurig darüber.
- Die Wirkung von Adrenalin: Während der ganzen Aktion habe ich ruhig „funktioniert". Abends an der Bar konnte ich dann allerdings kein Bier trinken – die Hände haben zu stark gezittert – da wollte das Adrenalin dann verarbeitet werden.
- Segelboote sind nicht besonders geeignet, auf dem Nordatlantik zu fahren. Ich werde das jedenfalls vermeiden.

Der Segler – ein Bankmanager aus Belgien – hat nichts außer seinen Papieren und dem Überlebensanzug gerettet. Er wurde von uns mit Kleidung und allem weiteren versorgt und dann in Le Havre an Land gesetzt. Dennoch hat er es nicht geschafft, sich bei mir oder einem meiner Kollegen zu bedanken. Vier Wochen nach der Rettung erreicht uns dann ein wirklich nettes Dankesschreiben der Ehefrau des Seglers. Ich überlege, ob er eine solch nette Frau eigentlich verdient hat! Aus: Rüm Hart, Mitteilungen des Altländer Yachtclub e.V. Jork, Nr. 24 (2021): S. 74–79

Biofreier Bootsdiesel

JETZT IM HAMBURGER YACHTHAFEN

Von Lutz v. Meyerinck■ Die Tankstelle im Hamburger Yachthafen in Wedel wird zur kommenden Segelsaison nun auch „biofreien" Diesel anbieten. Die Wahl fiel auf das synthetische Produkt GtL (Gas-to-Liquid), das die Firma Shell herstellt und welches von der Firma Tool-Fuel Services GmbH vertrieben wird. Eine Produktbroschüre kann unter dem folgenden Link von der website der Firma Tool-Fuel heruntergeladen werden: https://tinyurl.com/2p97uwew

Wir haben in Ausgabe 5-2021 der Nachrichten über diesen Kraftstoff berichtet. Nachlesen lohnt sich!

Achtung
bei amtlichen schwedischen Seekarten!

VERÄNDERTE TIEFENANGABEN 2022

Von Michael Albrecht■ Da ich vor Jahren mal dem schwedischen Kreuzerclub beigetreten bin, erhalte ich 4x im Jahr das Heft des SXK auf Schwedisch. Es ist meistens aufgrund meiner mangelnden Sprachkenntnisse nicht übermäßig informativ – aber in der letzten Ausgabe fesselte mich ein Artikel mit der Überschrift: „Sunden som försvann" = „Die Sunde sind verschwunden". Gemeint sind damit die vielen schmalen Durchfahrten zwischen Schären. In den 2022 erscheinenden neuen Sportbootkarten des amtlichen Sjöfartsverket sollen im Stockholmer Schärengarten viele Durchfahrten als deutlich flacher als in den alten Karten markiert sein. Das steht im

Gegensatz zu den Karten des privaten Herstellers Hydrographica, die in den gezeigten Beispielen durchaus schiffbare Tiefen zeigen, die auch jede Saison von sehr vielen Seglern durchfahren werden. Dies bestätigt auch der Autor des Artikels, der ein sehr guter Kenner des Stockholmer Schärengartens ist. Für das Seekartenamt ist die Landhebung, die besonders im Bottnischen Meerbusen deutlich ist, die Begründung für die Verflachung. In den Gesprächen zwischen den Mitarbeitern des SXK, den privaten Kartografen und den Beamten der Behörde wird das schwedische Harmonie-Bedürfnis deutlich, das eine scharfe Kontroverse verhindert. Der vierseitige Bericht des SXK kommt nach mehreren Vergleichsausschnitten der beiden Hersteller zu dem salomonischen Schluss: „Spara dina gamla sjökort!" zu Deutsch: Hebe deine alten Seekarten auf! *Ergänzung der Redaktion: Auf der Homepage von Kryssarklubben (https://www.sxk.se/artiklar/sjofartsverkets-nya-sjokort-en-sakerhetsrisk-fritidsbatar) vom 28.1.2022 werden die neuen amtlichen Seekarten als Sicherheitsrisiko bezeichnet. Der Grund dafür ist, dass viele der zuvor mit 3–6 Meter Wassertiefe als für Sportboote schiffbar markierte Gebiete in den neuen Karten plötzlich in der 0–3 Meter-Zone liegen. Etliche Muringtonnen des SXK liegen nun in dieser Zone. Auch die Schwedische Seenotrettungsgesellschaft schließt sich der Kritik an. Wer gerne die schwedischen Schärengebiete und Ankerbuchten besucht, sollte die Diskussion verfolgen und das Anlaufen dieser Gewässer nicht unbedingt vermeiden, aber auch die alten Karten einsehen (s.o.) und größte Vorsicht walten lassen.*

Elektronische Navigation

VORTEILE UND RISIKEN

Von Lutz v. Meyerinck■ Die moderne Navigation hat sich seit der Einführung von elektronischen Ortungssystemen an Bord fast revolutionär verändert. Wer noch mit Funkpeilern navigieren musste, wird sich an die oft eher mäßigen Fixes erinnern. Schon die Navigation mit nur einem Wegpunkt in einem Decca-Navigator war ein massiver Fortschritt gegenüber den terrestrischen Navigationsverfahren. Mit GPS wurde deren regionale Verbreitung beendet und die Präzision schlagartig bis auf eine Genauigkeit von wenigen Metern verbessert. Moderne Navigationsgeräte erfassen heute bald vier Satellitennavigationssysteme gleichzeitig mit einer ungeahnten Präzision.

Alles perfekt also? Anscheinend nicht, denn trotz hoher Präzision der Geräte an Bord waren Grundberührungen von Segelyachten im letzten Jahr der häufigste Anlass für Hilfeleistungen der DGzRS. Was könnten die Gründe sein, dass wir heute zwar eine um Welten bessere Navigationselektronik an Bord fahren, die Zahl der Vorfälle aber nicht gefallen, sondern gestiegen ist?

Aus meiner Sicht gibt es dafür vier Gründe: Wie unser Vereinsmitglied Hartmut Pflughaupt in vielen Vorträgen dargestellt hat, sind die Installationen an Bord oft nicht ausreichend kalibriert. Auch die Ausbildung adressiert dieses Thema nicht angemessen, sondern unterteilt immer noch in „Navigation" und „elektronische Navigation". Dabei muss ein Navigationssystem bei einer Neuinstallation an Bord kalibriert werden und diese muss regelmäßig geprüft werden. Leider macht das jeder Hersteller der Geräte in einem anderen Verfahren und durch verschiedene Komponenten der Ausrüstung. Das motiviert Eigner nicht unbedingt, erfordert es doch das Studium der Betriebsanleitungen der Geräte. Aber ohne das geht es nicht!

I. Im Hafen:

- Wurde der Autopilot neu montiert, muss auf alle Fälle die Grundeinstellung vorgenommen werden. Wird das Ruder bei der Aktivierung des Autopiloten in die richtige Richtung gelegt? Stoppt der Antrieb des Autopiloten, bevor das Ruder an die Anschläge fährt?
- Das Echolot sollte abgeglichen werden. Für die Wassertiefe und die Tiefe unter Kiel wird ein „offset" eingegeben, sodass deutlich wird, was die Anzeige darstellt: Tiefe unter Kiel, die Wassertiefe oder nur die Tiefe unter dem Geber. Und wichtig ist, dass das Ergebnis allen an Bord bekannt ist, zum Beispiel, weil es an der Anzeige vermerkt ist.
- Zeigen der digitale Kompass, die Windmessanlage, der GPS und das Speedometer aktiv Werte an, kann man die Kalibrierung auf See fortsetzen.
- Auf See muss man sich „ein Plätzchen", besser eine Wasserfläche, suchen das möglichst strömungsfrei und wenig Wind aufweist, was in Tidengewässern schon einmal eine Herausforderung darstellt. Und man sollte sich frei halten von anderen Schiffen, was bisweilen selbst ein Problem darstellt.
- GPS-Signale werden heute fast immer direkt verwendet. Das Kartendatum muss meist nicht mehr angepasst werden, weil WGS84 zumindest in unseren Breiten durchgehend verwendet wird.
- Dann wird der elektronische Kompass kompensiert, was in der Regel durch das Abfahren von Kreisen mit konstanter Geschwindigkeit erfolgt. Wenn ich nur an die eher ungläubigen Kommentare anderer Segler zu unseren Manövern dabei denke, frage ich mich, ob das wirklich so oft wie nötig erfolgt. Danach muss dem Kompass entweder mit einer Landmarke oder mit dem GPS als Referenz deutlich gemacht werden, wo genau 0° voraus liegt.
- Danach ist es hilfreich zu prüfen, wie groß die Ablenkung nach dem Verfahren noch ist und ob die dabei aufgezeichnete Kurve tatsächlich nahe dem 0°-Wert liegt. Bei uns war es nicht der Fall, weil das Schott, an dem der Kompass-Sensor montiert ist, um 2–3° vom rechten Winkel abweicht.
- Als nächstes wird das Log korrigiert. Das machen viele Systeme in einem automatischen Verfahren bei Vorliegen der GPS-Daten. Oder man macht es manuell. Wichtig ist es auf alle Fälle, denn es besteht teilweise ein großer Unterschied zwischen der ersten Anzeige und der tatsächlichen Geschwindigkeit durchs Wasser. Besonders

gute Systeme gestatten die Eingabe von Korrekturwerten bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten und sogar unterschiedlich für Steuerbord und Backbord. Letzteres ist hilfreich bei älteren Schiffen, die es nicht erlauben, den Geber mittig einzubauen. Und man sollte nicht übersehen, dass das Logge-Rädchen verschleißt und dann ungenau misst. Der Ersatz ist einfach, erfordert aber mit Sicherheit wieder eine Korrektur der Eichung.

• Dann kann man sich mit der Windmessanlage befassen. Mangels Referenzwerten ist es zumeist nicht möglich, die Windgeschwindigkeit verlässlich zu eichen. Aber Windmessanlagen müssen „genullt" werden, beispielsweise, indem man bei möglichst wenig Wind gegen Nord „gegenandampft". Fixiert man den gemessenen Wert mit 0°, steht die Messanlage in der Vorausrichtung des Schiffes und man hat etwaige Montagefehler der Masteinheit ausgeglichen. Windmessgeber mit mechanischen Teilen unterliegen über die Zeit zwangsläufig einem gewissen Verschleiß. Ihre beweglichen Teile kann man austauschen. Ultraschallgeber sind verschleißfrei.

• Ohne die Kalibrierung von Kompass, Speedometer und Windmessanlage wird man niemals halbwegs korrekte Werte für den wahren Wind angezeigt bekommen. Der ist auf raumen und Vorwindskursen eine wichtige Information. Und beim Schnack im Hafen sollte man bedenken, dass Windgeschwindigkeiten im Wetterbericht immer normiert auf 10 m Höhe angegeben werden. Darum messen die Jungs auf den großen Booten immer diesen vielen Wind..... Klar, der Windsensor auf 25 m Höhe misst andere Windgeschwindigkeiten als der auf dem Mast eines Jollenkreuzers… Die Kalibrierung ist also ein wichtiger Schritt hin zu einer korrekten Navigation. Das Verfahren erscheint mühsamer als es ist; die Gerätehersteller unterstützen es durch die Software in ihren Geräteserien in unterschiedlicher Qualität.

II: Die Reiseplanung ist ein wichtiger Teil der Vorbereitung, und Fehler dabei können massive Konsequenzen haben. Die Plotter mit ihrer Software unterstützen den Navigator durch die Erstellung von Routen, also Serien oder Ketten von Wegpunkten. Das ist praktisch, aber nur sicher, wenn man bei der Routenerstellung wirklich genau vorgeht. Dem stehen im Wege:

• Plotter mit kleinen Anzeigen von nur 7 bis 9 Zoll, oftmals im Querformat gebaut, gestatten keine gute Übersicht über eine längere Strecke. Die auch vom Gesetzgeber an Bord geforderte Papierkarte mit ihrer zumeist deutlich besseren Übersicht sollte daher unbedingt genutzt werden. Dort findet man Hindernisse auf dem Weg deutlich schneller.

• Aber auch auf größeren Anzeigen geht Information verloren, wenn man „rauszoomt".

• Das Problem wird je nach Art der Karte (Vektor oder Raster) noch vergrößert. Vektorkarten legen ihre Daten in Ebenen ab. Ab einem bestimmten Maßstab werden bestimmte Ebenen wie Wassertiefen einfach ausgeblendet, die Karte würde sonst überquellen von Zahlen. Es ist also zwingend notwendig, in die Karte rein und raus zu zoomen, was bei einer langen Route praktisch kaum möglich ist. Konsequenz: die geplante Route führt schnell mal über unsichere Bereiche.

• Aber auch wenn die Route nach der Karte sicher ist, ist die Karte wirklich aktuell? In Bereichen großer Veränderung wie den Watten natürlich nicht, da ist die Karte bei Drucklegung bisweilen schon nicht mehr korrekt und das Abfahren einer Route wäre ein fragwürdiges Unterfangen. Aber nicht alle Seekartensysteme auf Plottern zeigen das Datum der letzten Korrektur an. Als Eigner mag man das noch im Kopf haben, bei einem Charterschiff

weiß es hoffentlich der Vercharterer. Sonst bleibt nur, den Hersteller anzufragen.

• Auch wenn uns die Karte halbwegs aktuell erscheint, bei einer vorliegenden Route kann uns die Psychologie einen Strich durch die Rechnung machen: Wir neigen als Menschen dazu, vorzugsweise bestätigende Hinweise zu einer einmal getroffenen Entscheidung zu verarbeiten. Mit der einmal getroffenen Entscheidung im Konflikt stehende Informationen blenden wir häufig aus. Dies ist aus der Unfallforschung gut bekannt. Wir vertrauen daher unserer eingegebenen Route eher, als dass wir sie permanent hinterfragen. Mir ist genau das im letzten Sommer beim Auslaufen aus Endelave passiert. Wir hatten uns da am Vortag vorsichtig über die nördlichen Flachs hineingetastet. Darum hatte ich mir vor dem Auslaufen extra eine Route nach Westen erstellt, um da sicher wieder rauszukommen. Ich hatte zwar die Untiefentonne in der Route etwas „geschnippelt", laut Karte sollte da aber ausreichend Wasser sein. Und prompt rutschten wir auf den Sand. Selbst als meine Frau das Echo aussang, sah ich das nicht als Problem („Ich weiß, hier ist das flach, darum die Routenplanung"). Schon meine Erfahrung hätte mir sagen müssen, dass die Tiefen dort veränderlich sein dürften. Am Vortag hatten wir doch genau mit der Prämisse vorsichtig und eben ohne eine Route navigiert. Wir liefen nur wenig mehr als 2 kn, darum fuhren wir vom Sand so elegant wieder runter, wie wir draufgefahren waren. Aber mein leutseliges Vertrauen in meine tolle Routenplanung hat mich nachhaltig verstört.

• Ein besonderes Problem stellt die Steuerung durch das GPS bei Fahrt unter Autopilot dar. Es ist daher sehr wichtig, das Verhalten des Autopiloten an Bord für diesen Fall zu kennen: Je nach der im Autopilot oder dem Navigationssystem programmierten Software reagieren die Systeme verschieden. Fährt das Boot zu einem Wegpunkt im GPS, steuert der Autopilot derart, dass er immer wieder versucht zu seiner ursprünglich gewählten Kurslinie zurück zu steuern. Er steuert nach der Kursabweichung, dem „crosstrack". Ist das Boot aber beispielsweise durch ein Ausweichmanöver per Hand zwischenzeitlich von der Kurslinie entfernt worden, reagieren manche Autopiloten durch eine drastische Kursänderung, was zu gefährlichen Situationen führen kann. Das sollte man unbedingt einmal testen, damit man das Verhalten des installierten Systems kennt.

III. Die Softwareentwicklung schreitet durch die Entwicklung von Autorouting rapide voran. Wir kennen es seit vielen Jahren aus dem Auto: Weiß ich den Weg nicht, rechnet mir das GPS die Strecke aus, die inzwischen auch Baustellen, Verkehrslage und andere Aspekte berücksichtigt. Auf See ist dies nicht anders: Die Autorouting-Funktion kann aus Grunddaten des Schiffes wie seinem Tiefgang, eingespielten Wetterdaten und den Leistungsdaten (Polaren) des Bootes eine präzise erscheinende Route in der Seekarte selbst errechnen. Die Software der Plotter wirbt mit einem „dock-to-dock"-Service, also von einem Liegeplatz zum nächsten.

Das mag dem Laien verlockend erscheinen, die so gefundene Route bedarf aber dringend der Überprüfung.

• Wie hat die Software die Gefahrenstellen ermittelt? Um das zu tun, müssen korrekte Daten des Schiffes in der Software hinterlegt sein, also der Tiefgang und eine Sicherheitsmarge, bei größeren Schiffen auch der Drehkreis.

• Hat die Software wirklich alle Gefahrenstellen erkannt und hat sie diese Gefahrenstellen dem Navigator vorher aufgezeigt? Bei einer längeren

Route kann es sein, dass die Liste der Gefahrenstellen schnell länger wird und der Navigator sie einfach „wegklickt".

• Das deckt noch lange nicht die wahren Herausforderungen der Navigation ab. Wird die Software wirklich jene Bereiche umfahren, in denen beispielsweise bei Wind-gegen-Strom heftige See steht? Wird sie den Seegang überhaupt berücksichtigen oder nur den Wind? Wird sie die Bereiche meiden, in denen zwar die Wassertiefe ausreichend ist, aber einzelne nicht kartographierte große Steine liegen? In den meisten Fällen würde die Software hier Schwierigkeiten bekommen, denn sie müsste dazu mit KI, künstlicher Intelligenz, ausgestattet sein. Sie müsste neben den navigatorischen Daten auch Strom, Tide, Wasserstände, Mondphasen, Wetter und Wind sowie Daten aus Seehandbüchern oder auch Texthinweise in den Karten („Große Steine") berücksichtigen.

• Letzteres ist sicherlich nicht unmöglich, sondern in Zukunft irgendwann zu realisieren. Der nur gelegentliche Nutzer wird aber nicht überblicken, wo das jeweilige System seine Grenzen zeigt, welche Bereiche es bei der Erstellung einer Route also sicher beherrscht und „wo es aussteigt".

Aktuell ist ein Verfahren anhängig, bei dem die Versicherung dem Schiffsführer den Totalverlust nicht ersetzen will, den er bei der Passage eines Flachs erlitten hat, obwohl die Wassertiefe aber ausreichend gewesen sein könnte. Es ist nicht bekannt, ob und welche Art von Routing gewählt wurde, der Schiffsführer hat sich laut Medien an seiner Karte auf dem iPad orientiert.

IV. Tablet Computer, die iPads von Apple oder die Geräte verschiedener Hersteller mit dem Betriebssystem Android werden mittlerweile gern als zusätzlicher Plotter an Bord zur Navigation benutzt. Dafür erhältliche Seekartensätze stehen denen für echte Plotter in nichts nach. Verpackt in einer wasserdichten, stoßfesten und zu befestigenden Hülle sind sie halbwegs „seefest". Aber ihr Einsatz muss genau bedacht werden.

• Viele Geräte bringen einen eigenen GPS-Empfänger mit, dessen Genauigkeit unter Umständen nicht der des bordeigenen GPS entspricht.

• Ein Tablet sollte daher unbedingt von dem Navigationssystem des Schiffes mit Daten per WLAN versorgt werden. So etwas ist leicht und kostengünstig installiert.

• Die Daten müssen „ruckelfrei" im Tablet verarbeitet werden, ich habe schon erlebt, dass das iPad dabei „eingeschlafen" ist und die Position nicht nachgeführt hat.

• Problematisch ist, dass die Oberflächen der Tablets bei Nässe nicht immer gut zu bearbeiten sind, mit Handschuhen oft noch schlechter.

• Weiter sind sie im Sonnenlicht oft nicht gut abzulesen, sodass man die Helligkeit sehr hoch einstellen muss.

• Das aber geht auf den Stromverbrauch, darum halten viele Geräte dann keinen Segeltag durch.

• Ihre dann nötige Stromversorgung entweder durch ein Stromkabel oder eine Powerbank lässt sich oftmals nicht herstellen, ohne dabei nicht auch das Eindringen von Feuchtigkeit ins Gehäuse zu ermöglichen. Bei Salzwasser eher unglücklich für die Innereien der Geräte.

• Wichtig ist auch, dass die auf dem Tablet benutzte App „gepflegt" werden muss wie die Software des Plotters an Bord, in dem die aktuelle Version und die aktuellen Seekarten geladen sein sollten. Positiv für die Tablets schlägt zu Buche, dass die Karten damit einfacher mit Updates zu versorgen sind. Aber auch dabei gilt, ob man den Stand der Aktualisierung tatsächlich in der App nachsehen kann.

• Und auch dort müssen die korrekten Schiffsdaten wie der Tiefgang eingepflegt sein, sonst kann die App keine Warnungen ausgeben.

Abzuraten ist von der bisweilen vorgeschlagenen „Billigversion" eines Navigationssystems mittels Tablet. Da mittlerweile die Geber für Wind, Speed, Tiefe und der GPS/AIS ihre Daten digital als NMEA 0183 oder 2000 ausgeben können, wird es zunehmend populär, die Daten der Geber nur noch über WLAN direkt an das Tablet zu liefern. Technisch klappt das, aber die Geber selbst oder die Software auf dem Tablet müssen dann unbedingt die oben genannten Kalibrierungen ermöglichen. Andernfalls stimmen die dargestellten Daten zur Navigation nicht.

Abschließend sollten wir uns immer vergegenwärtigen, dass die Qualität der Seekarten je nach Revier schwankt. Schon im Mittelmeer trifft man teilweise auf Karten, die auf sehr alten Vermessungen basieren. Die Präzision der GPS-Geräte ist dagegen um ein Vielfaches besser. Folglich kommt es zu großen Fehlern in der Anzeige, die selbst ein modernes Navigationssystem nicht ausgleichen kann.

Würfelhusten in der SVAOe-Bibliothek

MEIN BEITRAG ZUR WISSENSCHAFT

Von Elske Pflughaupt ■ Als eine junge Doktorandin der Kieler Universität für eine Studie zum Einsatz von Vitamin C-haltigem Kaugummi gegen Seekrankheit Probanden suchte, war ich sofort dabei. Bei bestimmten Witterungsbedingungen kämpfe ich gegen das Übel und sah die Chance auf Abhilfe ohne Medikamente.

Die Doktorandin war Lena Rixgens, Deutschlands zurzeit bekannteste Einhand-Regattaseglerin, die schon zweimal erfolgreich an der Mini-Transat teilgenommen hat, und von der man sich noch große Leistungen erhofft. Sie studiert Medizin und hat sich passsend zu ihrer Leidenschaft für das Segeln das Thema Seekrankheit für ihre Doktorarbeit ausgesucht. Auf ihre Bitte hin stellte die SVAOe ihr Clubhaus für den experimentellen Teil der Arbeit zur Verfügung.

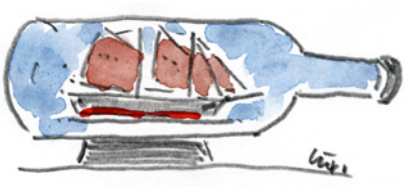
Ich kaute also zur Vorbereitung brav eine Stunde lang meine fünf Kaugummis. Anschließend erlebte ich in der SVAOe-Bibliothek mit einer Virtual-Reality-Brille eine simulierte Seefahrt, die dem Auslaufen aus der Kieler Förde bei NW 3–4 (also hoch am Wind) bei herrlichem Sonnenschein glich. Ungewohnt war die Blickrichtung, weil die Kamera auf dem Bugkorb montiert war und mir so das sonst aus meiner Position an der Pinne im Cockpit vorhandene Vorschiff fehlte. Ab und an kam eine Welle von vorn und das Boot nickte bzw. es spritzten einige Tropfen vermeintlich in mein Gesicht. Insgesamt fühlte ich mich nicht unwohl (auf einer Skala von 1=gut bis 20=schlecht lag meine Einschätzung bei 4–5), was kontinuierlich dokumentiert wurde. Nach gut der Hälfte der Zeit stellte ich fest, dass mir zunehmend wärmer wurde. Das könne ein erstes Anzeichen einer beginnenden Seekrankheit sein und ich möge sagen, wenn es mir schlechter gehe, sagte die Doktorandin. Für den Notfall sei sogar mit einer Spucktüte vorgesorgt.

Dann ging plötzlich alles ganz schnell, ich spürte zügig, wie mir übel wurde. Wir brachen den Versuch ab, und ich opferte mein Frühstück in die bereitgestellte Tüte. Wer hätte das gedacht. Die Vitamin-C-haltigen Kaugummis sind für mich jedenfalls keine Option.

ZU UNSEREM TITELBILD

GAN■ Unser Mitglied Klaus Pollähn, „seit Generationen" erfolgreicher Folkebootsegler, hat ein Werk über das Regattasegeln auf der Unterelbe verfasst (Rezension in Ausgabe 2-2021 dieser Nachrichten). Darin bringt er auch Ratschläge, wie man im steilen Seegang bei „Wind gegen Strom" noch Fahrt behält. Uns beeindruckt hier besonders seine wie hingeworfen scheinende kolorierte Bleistiftskizze über eine Situation vor und nach der Welle. Es sieht so flüchtig aus, und doch stimmen die Details: die Stellung der Windfäden, die Haltung der Segler im Cockpit, das Backschlagen der Segel usw. Dem Kenner wird klar, auf welche Kleinigkeiten man achten muss, um das Boot im Optimum zu halten. Der/die Segler/-in sagt: „Gut getroffen!", wer mehr auf die Bildkomposition achtet, sagt: „Eine zeichnerisch und farblich gelungene, dynamische Boot-Wasser-Situation."

Klaus Pollähn hat keine Ausbildung im Zeichnen oder Malen. Er greift zum Stift, wenn er etwas veranschaulichen will, und das gelingt ihm. Die Redaktion ist überzeugt, dass noch etliche weitere unserer Mitglieder eine ähnliche Begabung haben. Auf jeder Titelseite dieser Nachrichten finden Sie Beispiele. Haben Sie den Mut und senden Sie etwas von Ihrem Schaffen ein! Uns alle wird es freuen.



DAS BÜCHERSCHAPP

Zum Lesen und Wiederlesen

ERIC TABARLY: „EINHAND ZUM SIEG"

Von Norbert Suxdorf■ „Es ist jetzt schon etwas nach 9:30 Uhr. Allmählich wird es höchste Zeit, unter Segel zu gehen. Noch bin ich ungefähr eine Seemeile von der Startlinie entfernt… 50 Meter vor der Linie gehe ich in den Wind und bleibe eine Weile mit flatternden Segeln liegen… Dies ist mein erstes Transatlantikrennen, und seine Startverhältnisse unterscheiden sich ganz wesentlich von denen, die 1960 herrschten. Damals gab es nur vier Teilnehmer, während wir jetzt fünfzehn Schiffe zählen… Schuss! Auf dem Startschiff geht die Flagge nieder. Ich falle ab, um den Wind voll in die Segel einfallen zu lassen und kreuze die Startlinie Bord an Bord mit der „Gipsy Moth2" …" So beginnt Eric Tabarly seinen Bericht über das Observer Single Transatlantik Race OSTAR 1964.

Väter des OSTAR waren der Verleger Francis Chichester – später Sir Francis – und der Oberstleutnant der Königlich Britischen Marine Herbert „Blondie" Hasler. Sie sollen um einen halben Penny gewettet haben, wer von ihnen am schnellsten allein über den Atlantik segeln würde. Die Tageszeitung OBSERVER trat als Sponsor auf, und die Idee gewann an Fahrt. Das erste OSTAR 1960 gewann Chichester vor Hasler, der „Jester", ein modifiziertes Folkeboot mit Dschunkenrigg an den Start brachte – allein das sorgte für Aufsehen in der Seglergemeinde. Der 1931 geborene Eric Tabarly, ebenfalls Marineoffizier, hatte es nicht rechtzeitig zum Start in Plymouth geschafft. Nun, 1964, war er dabei und – wie der Titel seines Buches schon sagt – passierte die Ziellinie vor Newport als Erster.

„Dass er aus der Auseinandersetzung als der große Sieger hervorging, darf nicht dazu verleiten, ihn blindlings für einen besseren Seemann zu halten als seine Konkurrenten. Ich glaube lediglich, dass er in vieler Hinsicht umfassender als sie die erforderlichen Voraussetzungen erfüllte, um dieses schwierige Unternehmen zum Erfolg zu führen. Er ist nämlich gleichzeitig Seemann, Sportsmann und Regattasegler, und er hat obendrein bei der Wahl der richtigen Schiffsgröße und des geeigneten Riggs ein besonders gescheites Urteilsvermögen bewiesen… Der Hochseerennsegler beherrscht nicht nur die Segelkunst auf offener See und weiß mit den schwierigsten Situationen fertig zu werden, er muss auch ein regelrechter Segeltechniker sein. Ihm muss bekannt sein, unter welcher Besegelung sein Boot auf jedem Kurs, bei jedem Wind und Seegang am besten läuft (auf einen Zehntel Knoten genau) und wie die Schoten (auf den Zentimeter genau) zu holen sind, um konstant die höchste Segelwirkung zu erzielen." Das schreibt Kapitän zur See De Kerviler, Chef du Service Sports et Foyers de la Marine, in seinem Vorwort zu Tabarlys Buch.

Tabarly ist Eigner des legendären Schiffs „Pen Duick", seit langem im Besitz seiner Familie, ein 15-Meter-Kutter, Ende des 19. Jahrhunderts von William Fife gezeichnet. Aber: „Es hat keinen Sinn, bei einem solchen Wettkampf an dieses Schiff zu denken." Es ist übertakelt, nicht einhandtauglich. Tabarly will sich ein Schiff bauen lassen, das voll und ganz auf die Bedingungen des Rennens zugeschnitten ist. Er setzt auf die damals noch neue Leichtdeplacement-Bauweise.

Die Werft seiner Freunde Constantini bietet Tabarly an, nach dem Vorbild einer ihrer Serienbauten auf eigene Kosten eine 10-Meter-Yacht zu entwickeln, zu bauen und ihm zur Verfügung

zu stellen. Ihr Name: „Margilic V". „Während des ganzen Frühjahrs und Sommers 1963 probierte ich das Boot aus und nahm an zahlreichen Seewettfahrten teil. Für seine Größe. war es ziemlich schnell, ging hoch an den Wind und ließ sich sehr leicht steuern… Trotzdem gelangte ich im Laufe der Zeit zu der Überzeugung, dass ich durchaus imstande war, auch mit einer viel größeren Yacht fertig zu werden… Wir fassten daher den Entschluss, „Margilic V" zum Verkauf zu stellen und außerhalb der Serie ein in jeder Beziehung neues Schiff zu entwerfen, das streng auf die Erfordernisse einer Ozeanwettfahrt ausgerichtet war. Und so entstand „Pen Duick II"." Tabarly bringt sich intensiv in den Entwurfsprozess ein.

Jetzt taucht ein bekanntes Problem auf: das Geld. Es wird Zeit, das neue Boot auf Stapel zu legen, aber es hatte sich noch kein Käufer für „Margilic V" gefunden, und aus eigener Tasche kann Tabarly das neue Boot „Pen Duick II" nicht bezahlen. Aber Glück muss man haben: „Ende Dezember, als ich schon fast alle Hoffnung aufgegeben hatte, traf ich im letzten Augenblick durch Zufall einen meiner Freunde, der sich bereiterklärte, das fehlende Geld zuzuschießen. Sofort wurde der Bau in Angriff genommen… nach eingehendem Studium hatten wir uns für folgende Abmessungen entschieden: 10 Meter Länge in der Wasserlinie, 13,6 Meter Länge über alles, 2,20 Meter Tiefgang und eine größte Decksbreite von 3,40 Metern…"

Der Rumpf wird über metallverstärkten Spanten in Sperrholz aufgeplankt. „Das Sperrholz war in

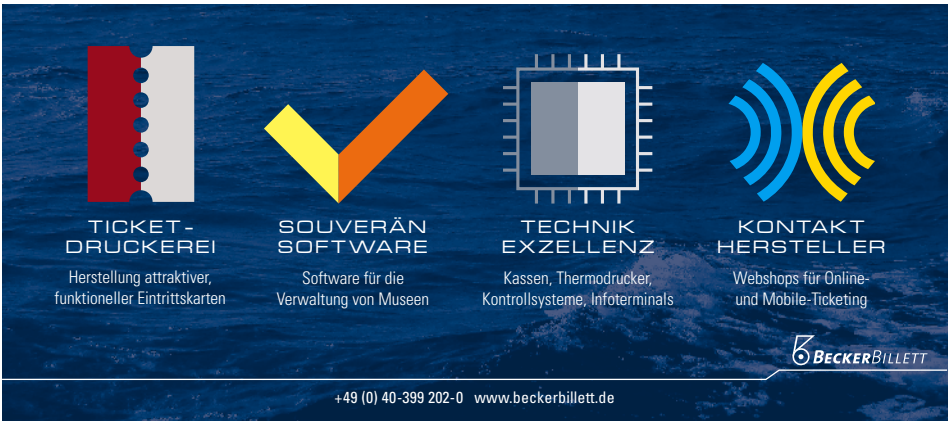
Stücken von 15 Meter Länge zurechtgeschnitten, eine Sonderanfertigung, die dem Rumpf, da die Planken auf beiden Seiten aus einem einzigen Stück bestanden, erhöhte Festigkeit und Steifheit verliehen… Die Holzspanten wurden mit metallähnlichen Spanten verdoppelt und diese obendrein auf der Länge zwischen den beiden Masten mit Stahlplatten verbunden, die unter dem Unterbalkweger entlangliefen."

Auch über das Rigg machte sich Tabarly gründlich Gedanken: „Für „Pen Duick II" hatte ich natürlich eine Ketschtakelage gewählt… Dank der leichten Bauweise aus Sperrholz hatte ich die Normalbesegelung auf 60 Quadratmeter beschränken und die kleine Segelfläche auf eine große Deckslänge verteilen können, eine Anordnung, bei der diese Takelage ihre beste Wirkung entfaltet. Die ziemlich weit auseinander stehenden Segel können sich nicht abdecken, und jedes Segel zieht umso besser. Schließlich versprach die Vielzahl der Segelkombinationen glatte Manöver und beste Segelbalance."

An dieser Stelle sei erwähnt, dass die Übersetzung der französischen Originalausgabe 1964 „Victoire en Solitaire" von Wolfgang Rittmeister stammt, einem Hochsee-Segler mit Trans-Atlantik-Race-Erfahrung und Übersetzer vieler maritimer Bücher. Zitiert habe ich aus einer 2000 bei Delius Klasing erschienenen Paperback-Ausgabe, die Rechtschreibung jedoch den aktuellen Regeln angepasst.

Nun sind wir im Jahr 1964, das Boot ist (fast) fertig ausgerüstet, getauft und kann zum Start nach Plymouth überführt werden. „Zum ersten Mal erlebe ich „Pen Duick II" unter Segel… Seine Steifheit unter Segel macht einen ausgezeichneten Eindruck. Sobald wir draußen sind und ich hoch an den Wind gehe, kann ich feststellen, dass das Boot gut ausbalanciert liegt und offenbar schnelle Fahrt macht."

Die folgenden Kapitel zeigen, wie konsequent Eric Tabarly als „Segeltechniker" bis zur Erschöpfung alles unternimmt, um zu jeder Zeit und unter allen Windverhältnissen das Maximum aus seinem Schiff herauszuholen. Eine Herausforderung, die umso größer wird, als die Selbststeueranlage ihren Dienst aufgibt. „Damit ich zum Navigieren, Kochen oder Schlafen das Ruder sich selbst überlassen kann, muss ich mir eine Befestigung der Pinne in der Ruderlage ausdenken, die Kurs



und Windstärke erfordern… Dieses weit vom Lateralschwerpunkt entfernt aufgehängte Ruder macht „Pen Duick II" aber außerordentlich empfindlich gegenüber der leisesten Änderung in der Pinnenführung… Ich werde die Pinne daher häufig neu einstellen müssen." Auch damit ist es oft nicht getan. „Heute stand ich von zwölf Stunden neun am Ruder", schreibt Eric Tabarly an anderer Stelle.

Bis zuletzt ist er im Zweifel, an welcher Stelle er liegt. Ist Chichester vor ihm? Dann aber: „Noch fünfzehn Meilen bis zum Ziel… Die Luft ist wärmer geworden, ich habe mich meines Ölzeugs entledigt und trage nur noch den Sweater. Als ich wieder ans Ruder gehe, sehe ich unter der Fock hindurch, wie von vorn ein Motorboot heranprescht. Große Überraschung: meine Tante befindet sich an Bord… Nur wenige Meter sind wir voneinander entfernt. Ich beeile mich, von ihr die ersehnte Bestätigung zu erhalten. Sie ruft: Du bist der Erste!"

Im zweiten, umfangreichen, Teil seines Buches analysiert Eric Tabarly die Problemstellungen der Ozeanregatta, die Merkmale seines Schiffes und seine Gegner. Manche seiner Schlussfolgerungen mögen überholt sein, interessant zu lesen sind sie allemal.

Eric Tabarly wurde einer der erfolgreichsten Segler überhaupt, zum französischen Nationalhelden. Umso bestürzender, dass er seiner falschen Einschätzung zum Opfer fiel: „So wenig ich von Sicherheitsgürteln bei der Arbeit an Deck halte, so sinnvoll finde ich es, sich bei schlechtem Wetter am Ruder festzubinden. Ein Sicherheitsgürtel ist, zumal für den Einhandsegler, außerordentlich störend bei der Verrichtung aller Decksarbeiten… Persönlich bin ich der Ansicht, dass nur über Bord geschleudert werden kann, wer nicht aufpasst. Wenn man bei allen Bewegungen an Deck und beim Bedienen der Segel stets darauf achtet, sich mit einer Hand festzuhalten, dann glaube ich nicht, dass man von einer überkommenden See losgerissen werden kann." Nicht von einer See, aber von der Gaffel seiner „Pen Duick II" wird Eric Tabarly im Juni 1998 bei einem Reffmanöver in der Irischen See über Bord geschleudert. Er trug keinen Sicherheitsgurt. Seine Crew kann ihn nicht retten.

Das Buch findet man in der Clubhausbibliothek.

Zu guter Letzt

EINE DYNASTIE?

Wolf Boehlich, jahrelang eiserner, ehrlicher und verdienstvoller Schatzmeister und großzügiger Förderer der SVAOe, dann sein Sohn Marcus Boehlich, elf Jahre deren nicht immer ganz einfacher, aber erfolgreicher, entscheidungsfreudiger Vorsitzender sowie ebenfalls großzügiger Förderer und nun dessen Tochter Luise, die zur 2. Vorsitzenden gewählt wurde: Ist das schon eine Dynastie?

Vielleicht hatte Wolf Boehlich das schon vorhergesehen. In einer Rede zum 70. Geburtstag von Kommodore Jürgen C. Schaper sagte er 2003:

„Besonders seit wir die Madeiraferien mindestens teilweise miteinander verbringen, sind die Kontakte enger und herzlicher geworden, woran die portugiesischen Weine einen guten Anteil haben dürften. Nun sind wir beide schon seit einigen Jahren von unseren Vereinspflichten im Wesentlichen entbunden, wenn Sie auch die Finger noch nicht ganz davon lassen können. Ich kann mir das ersparen, da ich ja auf biologische Weise dem Verein meine Dienste erhalten habe."

Herausgegeben im eigenen Verlag der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne e.V.
Neumühlen 21, 22763 Hamburg, Tel. 040/881 1440, Fax 040/880 7341, E-Mail: info@svaoe.de Internet: www.svaoe.de
Bürozeiten der Geschäftsstelle: Dienstag bis Freitag 8:30 bis 12:30 Uhr, Dienstagnachmittag 15:00 bis 19:00 Uhr, Montags ist das Büro geschlossen.
Bankverbindung: Hamburger Sparkasse, IBAN DE60200505501265103992 / BIC HASPDEHHXXX
Redaktion: Michael Albrecht, Marcus Boehlich, Stefanie Holke (Layout), Christiane Krieger-Boden, Götz-Anders Nietsch, Norbert Suxdorf, Andreas Völker
E-Mail: redaktion@svaoe.de. Die Redaktion behält sich vor, Beiträge zu kürzen und zu redigieren.
Druck: bertheau druck GmbH, Marie-Curie-Straße 10, 24537 Neumünster, Tel. 04321/51061, Fax 04321/51970, E-Mail: info@bertheau-druck.de
Anzeigen: SVAOe, Neumühlen 21, 22763 Hamburg, Tel. 040/881 1440, Fax 040/880 7341, E-Mail: mail@svaoe.de
Die Bezugsgebühr ist im Mitgliedspreis enthalten. Die Clubnachrichten erscheinen sechs Mal im Jahr.
Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier.