

# SVAOe NACHRICHTEN

2-2020 MÄRZ / APRIL



## Hydraulik mit System

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

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

HANSA-FLEX AG  
5 x im Großraum Hamburg:

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

[hwi@hansa-flex.com](mailto:hwi@hansa-flex.com) • [www.hansa-flex.com](http://www.hansa-flex.com)

**HANSA/FLEX**  
Systempartner für Hydraulik



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

98. Jahrgang

März / April 2020

Nr. 2

### „SABINE“ KAM, DROHTE UND HIELT SICH ZURÜCK



*Wieder mal ein Winter, der keiner war, kein Frost, kein Schnee, nicht mal eine Sturmflut, war man noch Anfang Februar geneigt zu sagen. Doch dann kündigte sich Ungemach an. Vor Südostgrönland lag ein ausgedehntes Sturmtief. Es nahm Kurs auf die Britischen Inseln. Großbritannien hatte gerade die EU verlassen. Eine Strafaktion? Ja, die Briten kriegten ihre Prügel ab, aber danach auch Deutschland. „Sabine“, wie das Tief beschönigend hieß, benahm sich unweiblich grob und schickte Orkan und Sturmflut bis an unser Clubhaus. Aber es hätte schlimmer kommen können. Hartmut Pflughaupt öffnete „Sabine“ die Haustür und Thomas Schaper machte davon ein Foto. Das gefiel ihr wohl. Sie benahm sich.*

# IN DIESER AUSGABE

## 3 Editorial

### Thema und Meinung

- 4 Von der Arbeit an Booten  
und was danach kommt

### Vereinsleben

- 6 Neuaufnahmen
- 6 Nachruf Gerd Lau
- 7 Nachruf Dirk Suhr
- 7 Dank für Spenden 2019
- 9 SVAOe-Rallye 2020
- 9 Beitragsordnung 2020
- 10 Jahresbericht des Vorsitzenden
- 14 Die Jahreshauptversammlung  
*Ein diskussionsfreudiger Abschluss des Geschäftsjahres*
- 19 Sturmflut im Clubhaus  
*„Sabine“ hat uns besucht  
und kam wieder*
- 21 Die Mitgliederversammlung  
im Februar  
*Ein neues Thema: Inklusion beim Segeln*
- 23 Eisbeinessen  
*Fachsimpeln, Klönen, Planen und dabei gut essen*
- 24 Die Mitgliederversammlung im Januar  
*Das profihafte Team von  
„Hungriger Wolf“ trat  
stark auf*
- 27 Die Altjunioren in Rostock  
*Bei der Marine und  
in der Werft*
- 29 Film-Matinee  
*Songs und Segeln*
- 30 Die Altjunioren interessieren sich weiterhin  
für die „Grauen“  
*Ein Vortrag über die deutsche Marine*



## Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 36 Berufungsentscheid
- 36 J-Jollen 2019  
*Eine alte Klasse mit vielen  
Regatten und Aktivitäten*



## Jugend

- 38 Jubiläumsjahr der  
„Teufelsbrück“  
*Viel gesegelt, viele  
Aktivitäten*



## Fahrtensegeln

- 46 Analysis paralysis  
SY „Greyhound“  
*im Stillen Ozean*



## Aus Behörden und Verbänden

- 49 Fahrinnenverbreiterung vor dem  
Hamburger Yachthafen

## Dies und Das

- 50 Das Bücherschapp
- 51 Zu unserem Titelbild

## Zu Guter Letzt

- 52 Klimawandel

## Beilagen (nur für Mitglieder)

- Ausschreibung Otterndorf Regatta  
Yachtwerft Lütje  
Ausschreibung Rallye

## Umschlagillustration

Fotoverfremdung von Dr. Michael Slevogt

## Sonderseiten

- 32 Kommodore Jürgen „Fifi“ Schaper  
in Selbstzeugnissen

## Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

in Zeiten der Corona-Pandemie erleben wir alle gerade massive Einschränkungen des Alltags. Ans Segeln ist zumindest vorerst nicht zu denken; es ist im wahrsten Sinne ein Luxusproblem. Selbst wenn die Verbreitungs- bzw. Infektionsgefahr beim Arbeiten am Boot, beim Kranen oder gar beim Segeln auf dem eigenen Boot ob alleine oder mit der Familie als marginal einzustufen ist, haben wir behördliche Anordnungen, die den Betrieb von Häfen betreffen, zu akzeptieren. Von anderen Auswirkungen ganz zu schweigen.

Angesichts der aktuellen Situation müssen wir uns damit abfinden, dass elementare Dinge wie die Versorgung mit dem Nötigsten und vor allem der Schutz besonders anfälliger Menschen absoluten Vorrang haben.

Hoffentlich werden wir alle unsere Lehren daraus ziehen und begreifen, dass unser bisheriger Lebensstil genau solche Pandemien erst verursacht. Und, wenn sich daran nichts ändern wird, wird dieser Lebensstil mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zukünftig immer wieder solche Pandemien verursachen. Diese sind im Übrigen keine Naturkatastrophen, sondern, wie in diesem Falle, von uns Menschen gemacht.

Wie sagte dereinst ein Mikrobiologe angesichts des massiven Missbrauchs von Antibiotika in der Tierhaltung: „Die Bakterien haben das letzte Wort“. In diesem Fall hat allerdings ein Virus namens SARS-CoV-2 das letzte Wort. Ein Virus ist übrigens nicht einmal alleine lebensfähig. Es braucht schon einen Wirtsorganismus wie den Menschen, der ihn in grenzenloser Selbstüberschätzung nach dem Motto „mir wird schon nichts passieren“ per Fluggerät weltweit verbreitet.

Ich wünsche uns allen, dass wir diese äußerst schwere Zeit trotz allem unbeschadet überstehen werden und hoffe, dass es in diesem Jahr dennoch Gelegenheit zum Segeln geben wird. Vorerst finden Sie in dieser Ausgabe der Nachrichten eine Menge Stoff zum Lesen. Bleiben Sie gesund!  
Ihr/euer Stephan Lunau



### Hinweis der Redaktion:

Diese Ausgabe der SVAOe Nachrichten berichtet wie jede vorherige seit 70 Jahren von glücklichen Zeiten des Segelns. Doch nun stoppt ein Virus unsere Bewegungsfreiheit. Wie es weitergehen wird mit den seglerischen und Vereinsaktivitäten ist zurzeit unklar. Der Vorstand hat alle Veranstaltungen der SVAOe, u.a. die Versammlungen, die Trainings, die anstehenden Regatten und die Führerscheinkurse abgesagt. Die Beilagen in dieser Ausgabe zur Rallye und zum Otterndorf-Wochenende bedeuten noch nicht, dass beides stattfindet. Sie liegen nur so weit in der Zukunft, dass sie immerhin möglich sein können. Daher bitten wir interessierte Leserinnen und Leser: Informieren Sie sich über den aktuellen Stand der Dinge auf unserer Homepage [www.svae.de](http://www.svae.de).

Und noch etwas: Wegen der Aussetzung des sportlichen und gesellschaftlichen Lebens in der SVAOe gibt es derzeit auch kaum etwas zu berichten. Es könnte also sein, dass wir die nächste Ausgabe der SVAOe Nachrichten entfallen lassen werden. Das spart schon mal Kosten. Also bitte nicht wundern, wenn zur gewohnten Zeit nichts im Briefkasten liegt.

## THEMA UND MEINUNG

**Von der Arbeit an Booten****UND WAS DANACH KOMMT**

Von Götz-Anders Nietsch ■ Es gibt wohl keinen an einer Küste gelegenen Ort auf der Welt, an dem man nicht irgendwo in Wassernähe an Sonn- oder Feiertagen Geräusche hört, die sich verdächtig nach Arbeit an einem Boot anhören. Geht man dem nach, so stößt man mit ziemlicher Sicherheit auf eine Person, die gerade etwas Größeres vorhat, Planken oder Spanten auswechselt, den Aufbau oder den Bleikiel oder das Ruder abgenommen oder mindestens alle Farbschichten entfernt hat. Wenn das Boot aus Kunststoff ist, sehen die Arbeiten anders aus, übrigens hören sich auch die Geräusche anders an, aber das Prinzip bleibt gleich. Wo Wasser ist, gibt es Boote; wo Boote sind, wird daran gearbeitet. Das war schon immer so. Der Mensch am Wasser braucht ein Boot. Das muss gepflegt und instand gesetzt werden, wenn man sein Vergnügen daran haben will.

Man lese in „Speckseites Ostseefahrt“ (rezensiert in SVAOe Nachrichten 3-2017), wie es vor 1000 Jahren war: „Hier und da am Strand wirbelte Rauch auf. Man war dabei, die seegehenden Schiffe für die Sommerfahrt in Stand zu setzen. – *Bei dir dauert es wohl auch nicht mehr lange, bemerkte der Knecht und warf einen Blick zu dem Knorr hinüber, der ein gutes Stück auf den Strand gezogen war. – Ja, man sehnt sich direkt danach, wieder Wasser unter sich zu spüren, erwiderte Sigvald. Zur Frühjahrsnachtgleiche machen wir sie klar, das ist eine alte Regel.*“

Wo Boote repariert werden, finden sich auch Zuschauer ein. Man will doch mal sehen, was der Nachbar gerade macht, welche Probleme er

hat, ob man ihn warnen sollte, ob er Zuspruch braucht oder ob Spott angemessen ist. „Ich dachte, du wolltest deine Außenhaut lackieren, stattdessen hast du Gardinen aufgehängt“, sagt man dann, wenn sein Lack ins Laufen gekommen ist. Tröstend kann man auch den Süllberg heranziehen, von dem aus die Feinheiten nicht mehr zu erkennen seien. Unerschöpflich sind die vielen Tipps, die ungefragt gegeben werden und die man dann doch nie ausprobiert. Wer wirklich nicht weiß, wie er eine Aufgabe angehen soll und dann herumfragt, kann andere in Verlegenheit bringen, die plötzlich ins Schwafeln geraten oder von jemandem zu reden anfangen, den sie kennen, der das eigentlich wissen müsste. Der beste Rat ist manchmal, niemanden zu fragen und lieber eigene Erfahrungen zu machen. Danach kann man die ja großzügig weitergeben. Gerade, wenn sie zu einem negativen Ergebnis geführt haben.

Und doch, die Winterarbeit möchte man nicht missen. Man freut sich auf die neue Saison und zählt die Wochen, bis es wieder ins Wasser geht. Bei aller Vorfreude wird auch das Geld nicht gewertet, das auf magische Weise aus dem Portemonnaie gesaugt wird. Die 200 Euro für eine Zweiliterdose Antifouling sind nichts im Vergleich zu den 200 für eine neue Küchengardine aus dem Design-Studio zu Hause, die die Ehefrau gekauft hat und die noch nicht mal den Nachbarn aufgefallen ist. Eine Flasche Politur für 19,95 € wird lächelnd mit dem Kleingeld bezahlt. Die Erhöhung der Winterlagergebühren um 15% wird achselzuckend abgetan.

Ja, wir lieben unsere Boote genauso wie den Umgang mit ihnen. Wir können uns eigentlich gar nicht vorstellen, dass es Menschen gibt, die ohne eigenes Boot auskommen können. Wer, wie

der Verfasser dieser Zeilen, sein Boot verkauft hat, aus welchen Gründen auch immer, aber das eigene Alter ist der niederträchtigste darunter, der wird noch zusätzlich bestraft. „Das wirst du bereuen“, sagen die noch Wohlmeinendsten der Freunde. Hinterhältiger heißt es: „Ich dachte immer, dass du noch ganz fit bist.“, was im Klartext heißt: „Du bist schon ganz schön alt geworden.“ Am gemeinsten aber ist der Hinweis: „Ich verstehe ja, dass dir die Winterarbeit am Boot zu schwer geworden ist. Aber sieh mal, wie viele Charterangebote es gibt. Durch die fortfallenden laufenden Unterhaltungskosten kannst du dir locker einen zweiwöchigen Charterurlaub mit einem richtig großen Boot und allem Komfort in der Adria leisten.“ Das ist nun das Letzte, was man will. Da hat man ein ganzes Leben Boote von innen und außen bearbeitet, abertausende

Seemeilen auf eigenem Kiel gesegelt, alle Wetter überstanden und dann soll man sich unter Leute begeben, die sich von der Werbung anlocken lassen mit Worten wie „Bootsfahren leicht gemacht. Mit einprägsamen Videos werden die ersten Hürden auf dem Weg zu einem entspannten Charterurlaub ausgeräumt.“ Wer das nötig hat, hat nie das Vergnügen und den Wert der Arbeit am eigenen Boot kennengelernt und wohl auch nicht am Segeln.

Der englische Sprachraum hat einen prägnanten Ausdruck: *„Messing about in boats is one of the best things in the world“.*

Also etwa „Sich auf Booten herumtreiben ist eines der besten Dinge auf der Welt“. Damit ist natürlich viel mehr gemeint, als nur die Arbeit am Boot. Das Planen von Verbesserungen, der Gedankenaustausch, das Geschichten erzählen,

# TOPLICHT

Schiffsausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten • Werftausrüstung

**Notkestraße 97  
22607 Hamburg**

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

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



**„Der kleine Braune“**

Kostenlose Katalog-  
bestellung und Webshop  
[www.toplicht.de](http://www.toplicht.de)

das sinnliche Berühren edler Oberflächen, das Gucken und Bewundern, das Fachsimpeln gehören dazu.

Es geht nichts über die Arbeit an Booten. Wenn das aber mal entfällt, also wenn, man mag gar nicht daran denken, das eigene Boot verkauft ist, dann tritt das „Messing about in boats“ an seine Stelle. Das Segeln kann man, wenn die alten Knochen es nicht mehr erlauben, anderen überlassen. Das „Messing about“ wird bleiben.

#### VEREINSLEBEN

Januar/Februar 2020

### 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:

Jan Lohregel, 21279 Hollenstedt  
 Stefan Schacht, 22453 Hamburg  
 Bende Hamann, 22337 Hamburg  
 Jan-Dirk Seiler-Hausmann, 20457 Hamburg  
 Michael Matzke, 22765 Hamburg

\* 5.9.1944 † 10.2.2020

### DR. JUR. GERD LAU

**Mitglied seit 1958, Ehrenmitglied**

**Träger der goldenen Ehrennadel**

**Früherer Eigner der Segelyacht „Laura“**

Unser langjähriges Mitglied und Ehrenmitglied Dr. Gerd Lau ist im Alter von 75 Jahren gestorben. In der letzten Zeit war es ruhiger um ihn geworden, da er seine vielen Aktivitäten krankheitsbedingt zurückstellen musste. Vorher aber war er jahrzehntelang in verschiedenen Ämtern für die SVAOe und den Segelsport tätig gewesen.

Als Jurist war Gerd gegen Ende seiner Laufbahn Vorsitzender Richter am Landgericht Hamburg. Mit seiner beruflichen Erfahrung wurde er ein wichtiger Ratgeber für die SVAOe. Als



Dr. Gerd Lau im Hamburger Rathaus (Foto: HgSV)



2. Vorsitzender und Syndikus des Hamburger Segler-Verbandes gab er entscheidende Impulse für die Weiterentwicklung des Segelsports in unserer Stadt.

Für den DSV war er Mitglied im Prüfungsausschuss, Mitglied im Führerscheinausschuss und Mitglied in der Jury des Fahrtenwettbewerbs der Kreuzer-Abteilung.

Natürlich blieb es nicht aus, dass so ein Mann auch in unserer Vereinigung Ämter übernahm. Er war Ausbilder für das Optisegeln, Wettfahrtsleiter für das Jollensegeln, 2. Vorsitzender unter Jürgen Schaper, und auch viele Jahre Obmann für Navigation und Fahrtensegeln. Unvergessen sind seine praktischen Seenotsignal-Übungen auf dem Truppenübungsplatz Höltigbaum, als sich die Bundeswehr von dort zurückzog. Das Spektakel – vom Standort genehmigt – endete meist mit einem Besuch der Hamburger Polizei.

Für seine vielen ehrenamtlichen Tätigkeiten erhielt Gerd die „Medaille für treue Arbeit im Dienste des Volkes“ der Freien und Hansestadt Hamburg mit der Aufschrift „Das Gemeinwohl ist das höchste Gesetz“.

Gerd Lau hat sich um die SVAOe verdient gemacht. Wir trauern mit seiner Familie.

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

**\* 8.5.1931 † 19.1.2020**

## **DIRK SUHR**

**Mitglied seit 1947**

**Träger der goldenen Ehrennadel**

**Eigner der Segelyacht „Nordwind“**

Unser langjähriges Mitglied Dirk Suhr ist im Alter von 88 Jahren gestorben. Als junger Mann segel-

te er auf der H-Jolle H 347 „Diabolo“ mit Fritz Heise und Hans-Hinrich Hauschildt. Nach einer Lehre ging er für lange Jahre ins Ausland, hielt aber unserer Vereinigung die Treue. Später, als er nach Hamburg zurückgekehrt war, wandte er sich wieder dem Segeln zu und kaufte eine Optima 92, die er „Nordwind“ nannte. Sie legte er im Alter an die Schlei. Bei seinen seltenen Kontakten mit SVAOe-Mitgliedern redete er gerne über die alten Zeiten auf der H-Jolle, ein Zeichen, wie prägend diese Jahre für ihn gewesen sind.

Wir trauern mit seinen Angehörigen und Freunden.

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

## **DANK FÜR SPENDEN 2019**

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 Haushaltsplanung noch nicht zu erkennen waren. Die Gewinn- und Verlustrechnung unserer Vereinigung ist in der Regel nur mit diesen Spenden ins Gleichgewicht zu bringen. Im Geschäftsjahr 2019 erreichten die Geldspenden die stattliche Summe von 57.513,43 €. 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. Der größte Pos-

ten dabei ist die Jugendarbeit, mit der wir die Zukunft unserer Vereinigung sichern möchten, aber auch unser Clubhaus erforderte Instandhaltungen.

Für Geld- und Sachspenden danken wir: Ahorn Apotheke Michaela Osterwald e.K., Heinz Hermann Albert, Albis Plastic GmbH, Annemarie und Michael Albrecht, Altonaer Segel-Club e.V., Eduard und Gisela von Allwörden, Reimer Andresen, Helmut und Heidi Barthodzie, Klaus Baruschka, Sven-Ove Baumgartner, Bayrischer Segler-Verband, Jan Peter Behnke, Hans Jürgen Blohm, Marcus Julius Boehlich, Bootsbau Rolf Krüger GmbH, Claus und Eva Botsch, Peter Hans Breckwoltdt, Berend und Jutta Bruhns, Ingrid Buchheit, Anne Bunkus, Gustav-Adolf und Ingrid Bursch, Sönke Christiansen, Gerti Birgitt Claußen, Matthias Claussen, Dorit Cornelsen, Jens Cornelsen, Jan-Hinrich Crasemann, Reinhard Dargel, Sabine Diercks, Elke Drosihn, Dieter H.J. Eggers, Heidi Ehlers-Behnke, Michael Evenesen, Maike Faber, Doris und Gerhard Faustmann, Hans Feddersen, Dr. Rolf Felst, Detlef Flentge, Rainer Frohboese, Bernd Gallbach, Jochen und Margit Garrn, Peter Gast Shipping GmbH, Jürgen Glißmann, Anneliese Gnass, Jahn-Peter Gnass, Jochen Gnass, Katarina Gnass, Roland Gnass, Gossler, Gobert&Wolters, Sabine Griem, Peter und Ursula Grossmann, Jörn Groth, Andreas Gustafsson, Rosemarie Grams-Hamann, Bärbel Hagedorn, Tönnies Hagelstein, Jochen Hamann, Handelsagentur Straub, Kay Hansen, Gudrun und Harald Harmstorf, Arthur-Wilhelm Hauschildt, Jan Hauschildt, Lars Hauschildt, Hans-Jürgen und Hilka Heise, Angela und Henning Heuer, Jan op de Hipt, Brigitte Holub-Jesse, Peter Jaacks, Manfred Jacob, Uwe Jacobi, Kai Jancke, Knud Jens, Ulrike Jensen, Wiebke Kaiser, Boris Kegel-Konietzko,

Irmintraud Klingner, Volkart Koch, Dr. Peter Bartholomaeus Koj, Alexandra Kolb, Ulrich Körner, Kerstin Kröger, Annegret Krueger, Erika Krueger, Kurt Krueger, Uwe Kummerfeldt, Hermann Ladiges, Lambrecht Krivohlavek, Baur Drews Steuerberater, Erwin Lange, Hans-Jürgen Langer, Günter Werner Lehfeldt, Klaus Lenecke, Till Lenecke, Dr. Stephan Lunau, Elfriede und Rudolf Lyssewski, Sabine und Thomas Lyssewski, Elke Mahlstedt, Ursula Massberg, Peter Maylandt, Carlotta Meewes, Brigitte und Peter Mendt, Kristin Mertner, Thomas Meyer, Solveig Meyer-Oedwald, Klaus Modersitzki, Peter Möhrle, Karsten Möller, Thea Moog, Heiko Mueller-Roewekamp, Hans-Otto Noack, Hans-Juergen Odrowski, Hildegard Ohrt, Rudolf Pasternak, Rainer Persch, Inka und Joachim Peschke, Erika und Joachim Peters, Elske und Hartmut Pflughaupt, Jochen Plambeck, Werner Plaumann, Hans-Helmut Pohle, Portugiesisch-Hanseatische Gesellschaft e.V., Jürgen Raddatz, Hans Rahmann, Astrid Rampendahl, Heike Reimers, Reimund C. Reich Stiftung, Gisela Riedle, Volker Riechers, Klaus Riecken, Jens Roehrs, Birgit Rothe, Ulrich Rueckert, Michael Rüter, Edith und Hans Sabban, Inge Sandeck, Albrecht Schaper, Cornelia Schaper, Goesta Roland Joachim Schaper, Jürgen Chr. Schaper, Michael Schaper, Thomas Schaper, Felix Scheder-Bieschin, Ruth Schildt, Christel und Peter Schnittger, Dr. Susanna Schöttmer, Enno Schuldt, Thorsten Schulz, Dr. Karl Theodor Schuon, Eggert Schütt, Johannes-Rudolf Selig, Volker Six, Dieter Skorloff, Bettina Soltau, Susanne und Ulrich Sommerfeld, Annemarie Stamp, Sigrid Stavenhagen, Anke Stichling, Axel Sylvester, Tania Tammling, Dieter und Gisela Tetzen, Uwe Teuchert, Ragna Thönnessen, Olaf von Törne, Annette und Claus Torstrick, Barbara Vorbau, Kai Walter, Brigitte

Wannack, Hans Wapler, Elke Weber, Wolfgang Weber, Gerd Wegener, Martin Weise, Jens Johannes Wilhelm Wernicke, Karin Friedericke und Thomas-Jürgen Wernicke, Franziska Wilckens, Witt & Sohn Aktiengesellschaft, Witzig und Kuehl, Sven Wohlfahrt, Rena Wojanowski, Ute Wuensch, Joachim Zeiher, Peter Zinnau, Peter Heinrich Alfred Zösch.

Wir danken auch allen Spendern, die ungenannt bleiben möchten.

**28. Juni bis 05. Juli**

## SVAOE-RALLYE 2020

von Dörte Stryi und Ralph Rainsborough ■  
Pünktlich mit Beginn der Schulferien in Hamburg und Schleswig- Holstein startet die Rallye der



*Schön an der Flensburger Förde gelegen: Marina Minde  
(Foto: Marina Minde Prospekt)*

SVAOe. Für nicht ganz eine Woche sind Fragen und Aufgaben zu lösen, die nicht immer mit dem Segelsport zu tun haben müssen. Die Rallye wird alle fünf Jahre ausgetragen. In diesem Jahr ist der

## BEITRAGSORDNUNG DER SVAOE 2020 (Stand 27.2.2019)

### Hauptverein und Modellabteilung

	Beitrag	Umlage Geselligkeit	Haus- und Hafenfonds	Verbands- Beiträge	Gesamt
Vollmitglieder	130,00 €	12,80 €	5,00 €	20,46 €	168,26 €
Auswärtige					
Mitglieder	77,00 €	6,40 €	2,50 €	20,46 €	106,36 €
Ermäßigter Beitrag	77,00 €	6,40 €	2,50 €	20,46 €	106,36 €
Jugendliche	70,00 €	6,40 €	2,50 €	8,51 €	87,41 €
Kinder	70,00 €	6,40 €	2,50 €	8,51 €	87,41 €
Lebenspartner	60,00 €	6,40 €	2,50 €	20,46 €	89,36 €
Familienbeitrag	262,00 €	25,60 €	12,80 €	57,94 €	358,34 €

Das Vorstehende ist eine Kurzfassung. Keine Änderung gegenüber 2019.

Die vollständige Beitragsordnung finden Sie unter [www.svaoe.de/download](http://www.svaoe.de/download).

Zielhafen Marina Minde in der Flensburger Förde. Das Meldeformular mit den Anforderungen für die Teilnahme liegt diesem Nachrichtenheft bei. Mehr Informationen zu Anreise, Hafenplan, Autoanreise, Übernachtungsmöglichkeiten usw. gibt es auf [www.marinaminde.dk](http://www.marinaminde.dk). Wer Lust hat, uns beim Landprogramm in Marina Minde zu unterstützen, melde sich entweder direkt bei uns (Dörte und Ralph) oder hinterlässt eine Nachricht im Büro SVAOe. Wir freuen uns über eine rege Beteiligung!

## JAHRESBERICHT des Vorsitzenden für das Jahr 2019

### Liebe Mitglieder der SVAOe,

ich begrüße Sie herzlich zu unserer diesjährigen Jahreshauptversammlung, zu der wir fristgerecht eingeladen haben. Es sind weit mehr Mitglieder ( $n \geq 30$ ) anwesend, als gemäß Satzung erforderlich wären, um die Beschlussfähigkeit sicherzustellen; diese ist somit gegeben.

Ich bitte Sie zunächst sich zum Gedenken der 2019 Verstorbenen zu erheben:

**Uwe Petersen**, 18.02.2019, 86 Jahre, Mitglied seit 1966, Eigner der SY „smirre“

**Ernst Thomas**, 19.02.2019, 83 Jahre, Mitglied seit 1966

**Hans-Jürgen Wienbeck**, 28.04.2019, 75 Jahre, Mitglied seit 1959

**Renate Crasemann**, 03.10.2019, 89 Jahre, Mitglied seit 1970

**Jürgen Chr. Schaper**, 07.11.2019, 86 Jahre, Mitglied seit 1945, Kommodore

**Rudolf Neumann**, 03.12.2019, 84 Jahre, Mitglied seit 1953

Ich danke Ihnen.

Wie üblich weise ich zu Beginn darauf hin, dass mein Bericht die Anforderungen an eine gendergerechte Sprache nicht erfüllen wird. Dies dient ausschließlich der besseren Verständlichkeit.

Ich beginne mit einer weniger guten Nachricht: Es wird Ihnen nicht entgangen sein, dass wir im Jahre 2019 einen Nettoverlust von 25 Mitgliedern zu verzeichnen haben. Die Gründe für Austritte sind vielfältig: Sie reichen von der Aufgabe des Segelsports aus Altersgründen bis zur andernorts begonnenen Berufsausbildung.

Es seien hiermit alle Mitglieder aufgerufen, Werbung für die SVAOe und den Segelsport zu betreiben. Auf diesem Wege wird es am effizientesten gelingen, neue Mitglieder für unsere Vereinigung und für den Segelsport zu gewinnen. Die allseits beklagte demographische Entwicklung werden wir damit sicher nicht aufhalten können, aber zumindest deren Folgen abmildern.

Im Jahre 2019 haben wir die Einführung eines Datenschutzmanagementsystems entsprechend der europäischen Datenschutzgrundverordnung und dem Bundesdatenschutzgesetz abgeschlossen.

Lediglich die zugehörigen Schulungen stehen noch aus. Der Aufwand war nicht gerade unerheblich, die Beteiligten wissen wovon ich spreche; insbesondere Götz Anders Nietsch und Hartmut Pflughaupt haben in Sachen Datenschutz hervorragende Arbeit geleistet (ich bitte um Nachsicht, dass ich euch an dieser Stelle namentlich erwähne).

Mit der Installation einer neuen Heizungsanlage und einer neuen Rauchmeldeanlage wurden die Renovierungsarbeiten am Clubhaus in 2019 abgeschlossen.

Am Alsterufer, der Keimzelle der Jüngstenausbildung, ist der Bau eines neuen Gebäudes

leider immer noch nicht absehbar. Wie sich zwischenzeitlich herausstellte, sind zur Erlangung einer Baugenehmigung andere Wege zu gehen, als bisher bekannt. Das hätte man der Jollenhafengemeinschaft Alsterufer auch gerne früher mitteilen können. Die bis dato beteiligten Behörden waren insoweit leider in keiner Weise hilfreich; so viel zur Förderung des Sports in Hamburg.

Wir hoffen, dass wir nun im Jahre 2020 wenigstens ein paar Fortschritte in dieser Angelegenheit erzielen werden.

Obwohl die ersten Monate zunächst darauf hindeuteten, dass wir mit unserer sport-fachlichen Kraft eine wirksame Unterstützung erhalten haben, zeigte sich wider Erwarten, dass eine gedeihliche Zusammenarbeit auf Dauer

nicht möglich sein würde. Daher mussten wir das Arbeitsverhältnis leider Ende August 2019 beenden. Eine Wiederbesetzung der Position ist auch aus finanziellen Gründen vorerst nicht angestrebt. Die Herausforderung bestünde bei einer eventuellen Nachbesetzung darin, eine Person zu finden, die in einem ehrenamtlichen Umfeld selbstständig hauptamtlich tätig sein kann und will. Denn, eine eins-zu-eins- Betreuung und Führung ist seitens des Vorstandes und der Obleute nicht zu leisten. Für das Training sowie für Ausfahrten haben wir hervorragende Unterstützung gefunden, sodass die entstandene Lücke in dieser Hinsicht geschlossen ist.

Nach dem vorzeitigen Ausscheiden unserer FSJ-lerin zu Beginn des Jahres konnten wir zum



  
**WEGENER JACHTWERFT**

**IHRE YACHT IN  
GUTEN HÄNDEN**

NEUBAU · REPARATUR  
RESTAURIERUNG · WINTERLAGER

Deichstr. 23-27 · 22880 Wedel · Tel. 04103/3344 · [wegenerjachtwerft.de](http://wegenerjachtwerft.de)

September 2019 mit Lorenz Fleuti turnusgemäß einen neuen FSJ-ler für die SVAOe gewinnen. Auch für das Jahr 2020 werden wir wieder eine diesbezügliche Ausschreibung veröffentlichen, sodass wir davon ausgehen, weiterhin einen FSJ-Platz in der Jugendarbeit anbieten und besetzen zu können. Dies unter der Voraussetzung, dass sich geeignete Interessenten bewerben. Falls Sie junge Menschen in Ihrem Bekanntenkreis kennen, die in Frage kommen, so empfehlen Sie die SVAOe doch bitte weiter.

Die Anschaffung neuer 420er und Optimisten im Frühjahr 2019 hat sich offenbar ausgezahlt. Die Motivation, die Beteiligung an Regatten und die erzielten Erfolge der Jüngsten und Jugendlichen lassen dies jedenfalls vermuten.

Wie bereits im letzten Jahresbericht erwähnt, hatten wir Ende 2018 beschlossen, ein Boot der Klasse J/70 zu beschaffen. Marcus Boehlich ist in Vorleistung getreten, sodass wir im Frühjahr 2019 mit der „Albis“ die erste J/70 in Betrieb nehmen konnten. Die SVAOe wird das Boot in diesem Jahr übernehmen. Die benötigten Fördermittel wurden beantragt, allerdings ergaben die ersten Antworten seitens der zuständigen Stellen, dass die Mittel bereits für das Jahr 2019 nicht ausreichen und somit die Aussichten auf eine Förderung im Jahr 2020 eher ungünstig seien. Wir werden dennoch weiterhin versuchen, anderweitig Fördermittel einzuwerben; dafür wurden Anträge gestellt. Unabhängig davon haben sich dankenswerter Weise bereits verschiedene Mitglieder mit einer Spende an diesem Vorhaben beteiligt.

Eine weitere Mannschaft wagte in 2019 den Einstieg in die Segel-Bundesliga unter dem Stand der SVAOe. Wie sich zeigte, ist ein erheblicher Trainingsaufwand notwendig und der Klassener-

halt für die SVAOe in der zweiten Liga wurde zum Ende der Saison zunächst knapp erreicht. Für das Jahr 2020 haben sich die Interessierten um Tania Tammling neu formiert und werden die SVAOe mit neuem Elan und vor allem intensivem Training in der Bundesliga vertreten.

Das Heimatrevier der SVAOe, die Unterelbe, hat sich im Laufe des Jahres 2019 in eine Großbaustelle verwandelt, der so genannten „Fahrrinnenanpassung“ sei Dank. Die Wassersportvereine werden bezüglich der Auswirkungen der vielfältigen Strombaumaßnahmen seitens der verantwortlichen Behörden nach wie vor im Stich gelassen. Insbesondere wurde die Satzung der „Stiftung Elbefonds“ seitens der zuständigen Stellen der Hansestadt Hamburg aus meiner Sicht in zweifelhafter Weise zum Nachteil der Sportboothafenbetreiber ausgelegt, sodass in 2019 trotz bereits begonnener Baumaßnahmen keinerlei Auszahlungen an die betroffenen Vereine getätigt wurden.

Die Vereine, die Hafenanlagen betreiben und den anfallenden Schlick aus ihren Häfen entfernen müssen, um deren Betrieb sicherzustellen, hatten 2019 weiterhin das Nachsehen und den von den Baggerschiffen in Umlauf gebrachten Schlick in ihren Häfen und deren Zufahrten. Die Kreislaufbaggerei feiert währenddessen fröhliche Urständ.

Die Förderung des Sports im weiteren Sinne bezieht sich eben nur auf das Gebiet der Stadt Hamburg und endet unmittelbar an der Landesgrenze. Dass es Sportarten wie das Segeln gibt, die sich nicht an Landesgrenzen halten, sondern von Hamburger Vereinen bzw. Hamburger Bürgern auf der gesamten Unterelbe betrieben werden, ist offenbar nicht überall bekannt; zumindest nicht in Hamburg.

Überdies zählt der Segelsport aus Sicht der Politik bekanntermaßen zu den sogenannten Randsportarten, sodass sich die Förderung auf andere Sportarten fokussiert, die von einer größeren Anzahl Menschen betrieben werden und somit mehr Aufmerksamkeit nicht nur seitens der Politik erhalten. Das müssen wir wohl oder übel akzeptieren.

Unabhängig von der Förderung des Sports werden wir uns weiterhin gemeinsam mit anderen betroffenen Vereinen und Verbänden wie z.B. der „Gruppe Nedderelv“ und dem Hamburger Seglerverband in die Diskussion der revierbezogenen Themen einbringen, um die Zukunft unseres Reviers so weit wie irgend möglich positiv zu beeinflussen.

In Sachen der am 21. Dezember 2018 in Kraft getretenen „Verordnung über das Naturschutzgebiet Elbe und Inseln“ gab es 2019 leider keine weiteren Aktivitäten. Zur seitens des Naturschutzamtes Stade zugesicherten Beteiligung von Vertretern des Segelsports an der Erstellung des sogenannten „Managementplanes“ für das Gebiet kam es nicht. Ein Managementplan wurde bis dato nicht erstellt. Der Grund für die Inaktivität ist offensichtlich Personalmangel. Wir werden darauf achten, wie sich die Angelegenheit im Jahre 2020 weiter entwickeln wird und in jedem Fall die zugesagte Beteiligung einfordern.

Wie dem Bericht unseres Obmannes für den Stützpunkt Eckernförde, Thomas Schaper, zu entnehmen ist, wird es Zeit, sich über die Zukunft der Steganlage in Eckernförde Gedanken zu machen. Der derzeitige Pachtvertrag läuft zum Ende des Jahres 2022 aus.

Wegen bald anstehender Investitionen in die Anlage wollen wir eine langfristige Lösung mit dem SCE erreichen. Unsere bereits im Frühjahr

2019 durchgeführten Recherchen ergaben, dass zumindest seitens des Bebauungsplanes keine absehbaren Risiken hinsichtlich der landseitigen Nutzung zu erwarten sind. Die Erhöhung des Nutzungsentgeltes für die Wasserflächen, die sogenannte „Wasserpacht“, seitens der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes wird auf alle Hafentreiber, also auch auf uns, zukommen. Neben anderen Verbänden ist der Deutsche Seglerverband in dieser Sache aktiv, um zumindest die zunächst angedrohten exorbitanten Kostensteigerungen zu verhindern. Eine Verdoppelung der Gebühren am Standort Eckernförde ist zu erwarten. Die Wasserpacht ist unabhängig von der an den SCE zu zahlenden Pacht für die Nutzung der landseitigen Anlage.

Die „Hamburg Boat Show“ fand 2019 zum zweiten und leider auch letzten Mal statt. Angesichts des entstandenen Defizits sieht sich der DBSV (Deutscher Boots- und Schiffbauerverband) nicht in der Lage, diese neue Messe weiterhin auszurichten.

Es genügt eben nicht, allseits zu fordern, eine solche Veranstaltung durchzuführen, dann aber nicht bereit zu sein, als Aussteller und Besucher selbstverständlich kostenpflichtig daran teilzunehmen. Abgesehen davon werden anderswo durchgeführte Messen bzw. die dortigen Messegesellschaften offensichtlich von den jeweiligen Städten subventioniert; dies ist in Hamburg nicht der Fall.

Neben dem DSV, dem Freundeskreis Klassische Yachten sowie einigen Klassenvereinigungen hat sich die SVAOe als einziger norddeutscher Segelverein an der Hamburg Boat Show beteiligt. Der Messeauftritt hat sich für die SVAOe auf jeden Fall wieder bewährt.

Allein wegen des Werbeeffekts für unsere Führerscheinkurse ist es sinnvoll, dies in Zu-

kunft fortzuführen. Wir werden jedoch abwarten müssen, ob eine Nachfolgeveranstaltung zustandekommen wird. Wie man hört, wurde mit Planungen dazu bereits begonnen.

Ich komme zum Schluss: Den einzelnen Berichten der Obleute werden Sie entnehmen, dass sich (nicht nur) während des letzten Jahres immer wieder Mitglieder bereit erklärten unsere Aktivitäten finanziell ganz erheblich zu fördern. Dazu gehören ganz besonders auch die Spenden, zu denen anlässlich von Geburtstagen oder Todesfällen aufgerufen wurde.

Diesem Engagement gebührt ebenso wie dem ehrenamtlichen Einsatz eine ganz besondere Anerkennung.

Unserem Festausschuss danke ich für die immer wieder hervorragende Organisation unserer Veranstaltungen und für die stets gelungene Verköstigung.

Mein besonderer Dank gilt allen Vorstandsmitgliedern, Obleuten, Beiräten und Sabine (Jule) Lysewski, die mich stets großartig unterstützt haben.

Ohne euch hätte ich dieses Amt nicht wahrnehmen können. Ich bitte um Verständnis, dass in diesem Bericht nicht alle Mitwirkenden und nicht alle Aktivitäten explizit erwähnt wurden. Daher sei hiermit ausdrücklich den nicht genannten Mitwirkenden noch einmal herzlich gedankt.

Damit unser aller Aufmerksamkeit nicht über Gebühr strapaziert wird, endet der Bericht hiermit. Dr. Stephan Lunau



## Die Jahreshauptversammlung

### EIN HARMONISCHER UND DISKUSSIONSFREUDIGER ABSCHLUSS DES GESCHÄFTSJAHRES

GAN ■ Die satzungsgemäß vorgeschriebene, aber auch gerne besuchte Jahreshauptversammlung fand nach rechtzeitiger Ankündigung am 25. Februar ab 19 Uhr im Clubhaus statt. Das Wetter war stürmisch wie so häufig in den vergangenen Wochen, jedoch hinderte keine Sturmflut am Betreten des Hauses. Eigentlich, d.h. von der Bedeutung des Ereignisses her, hätten Teilnehmende im Treppenhaus und im Eingangsraum Schlange stehen müssen. Doch im Vertrauen darauf, dass der Vorstand den Verein schon gut führen werde, kamen gerade so viele, wie im Saal Platz fanden. 84 Voll- und zwei Jugendmitglieder trugen sich in die Teilnahmelisten ein. Das sind nach neuestem



Der Vorsitzende Dr. Stephan Lunau

Stand ziemlich genau 10 % aller Mitglieder. Was soll man sagen? Das ist nicht viel, aber reicht für Beschlussfassungen und ist ein Prozentsatz wie bei jeder unserer Hauptversammlungen.

Pünktlich eröffnete der Vorsitzende Dr. Stephan Lunau die Versammlung, stellte die Beschlussfähigkeit fest und eröffnete die Tagesordnung mit seinem Jahresbericht über das vergangene Geschäftsjahr. Er ist in dieser Ausgabe der Nachrichten an anderer Stelle abgedruckt. Fragen ergaben sich nicht. Dann stellte Stephan die Berichte der Obleute zur Diskussion, die der Einladung beigefügt waren. Ulrich Körner stellte fest, dass die Vergabe der Fahrtenpreise auf der Homepage nur bis 2016 dokumentiert sei. Hätte danach keine Vergabe mehr stattgefunden? Doch, erwiderte der Vorsitzende, das geschehe jährlich im Rahmen des Gründungsfestes und könne in der diesbezüglichen Berichterstattung im Nachrichtenblatt nachgelesen werden. Der Chronist hält nachträglich fest, dass die Dokumentation auf der Homepage durch die Webredaktion nachgetragen wird.

Dr. Tönjes Hagelstein stellte fest, dass die Elbe infolge der Baggerarbeiten biologisch sehr gelitten hätte. Eine vor kurzem bei Geesthacht für 27 Mio. Euro fertiggestellte Fischtreppe sei nun mit Sand wieder verfüllt worden. Er regte an, dass auf Verbandsebene eingeschritten werden solle. Es sei nach der Satzung unsere Aufgabe, die Umwelt zu erhalten und die Gewässer sauber zu halten. Andreas Völker entthob den Vorsitzenden einer Antwort, indem er darauf hinwies, dass der Hamburger Segler-Verband zusammen mit dem BUND und der Gruppe Nedderelv im Forum Tideelbe vertreten sei und dass von dort auf die Folgen des Baggerns für das Fischleben hingewiesen worden sei. Es gäbe allerdings



*Die Schatzmeisterin trägt ihren Bericht vor*



*Volles Haus*



*Die Rechnungsprüferin fand alles in Ordnung*



*Da gab es richtig was zu lachen*



*Einsammeln der Stimmzettel*



*Auszählen unter kritischen Augen*

kaum Reaktion von amtlicher Seite, u.a. weil die Stadt Hamburg sich nur bis zur Hafengrenze verantwortlich fühle. Jörn Groth konnte noch beitragen, dass die neue Fischtreppe von den Fischen nicht angenommen worden sei, da sie auf der südlichen statt auf der nördlichen Elbseite gebaut worden wäre.

Schatzmeisterin Monica Dennert erstattete anschließend ihren Bericht. Alle Anwesenden hatten Monicas Zahlenaufstellungen erhalten und konnten mitlesen. Die Gewinn- und Verlust-Rechnung weist eine Unterdeckung von rund 17 000 € aus. Ein wesentlicher Anteil davon geht zu Lasten der für einige Monate angestellten „sportfachlichen Kraft“, von der man sich viel erhofft, aber ab Anfang August wieder getrennt hat. Diese Kosten waren in der Haushaltsplanung 2019 nicht enthalten. Weiter sind ungeplante Reparaturkosten für die Kutter angefallen und die Juniorenboote „Hungriger Wolf“ und „Albis“ haben ihre Ansätze überschritten. Dagegen stehen aber außerordentliche Erträge, vornehmlich aus Spenden. Obwohl die Mitgliedsbeitragsätze im vergangenen Jahr erhöht worden sind, ist aber die Mitgliederzahl gefallen, sodass das Beitragsaufkommen nicht größer geworden ist.

Natürlich und wie immer gab es Fragen zum Zahlenwerk. Achim Müntzel eröffnete mit Hinweis auf den Mitgliederschwund: „Machen wir etwas falsch?“ Das war an den ganzen Vorstand gerichtet, der darauf nicht recht zu antworten wusste. Achim gab selbst eine Antwort. Er meinte, dass der SVAOe ein Besonderheits-Merkmal fehle, etwas, das sie von anderen Vereinen deutlich unterscheide. Warum sollten daher neue Mitglieder zu uns finden? Ein neues Konzept müsse her. Unruhe entstand. Eine heftige Diskussion ent-

brannte. Heiko Zimmermann erklärte sich bereit, in einer Arbeitsgruppe zu diesem Thema mitzuarbeiten. Andreas Gustafsson antwortete mit einer sehr beachteten Gegenposition: Die starke Mitgliederentwicklung in den 70ern und 80ern wachse sich jetzt heraus. Deshalb sei ein gewisser Mitgliederschwund nicht zu vermeiden. Der Anteil an Kindern/Jugendlichen steige aber wieder an. Das seien gute Aussichten. Im Übrigen habe der Prozentsatz an Kindern mit Migrationshintergrund in Hamburg stark zugenommen. Segeln erreiche aber als Traditionssport kaum Migranten.

Bezüglich der Kosten für die Kutter waren einige verwundert, warum nach aufwendigen Werftreparaturen der Vorjahre schon wieder neue Kosten angefallen waren. Dazu erläuterte Kutterführer Paul Körner, dass ein Kutter anlässlich des Jugendsegelertreffens auf der Alster von einem Polizeiboot unvermittelt aufgestoppt worden sei, was zu einer Kollision mit Schaden geführt hätte. Der Versicherung wurde der Vorfall nicht gemeldet. Die Sache muss geklärt werden.

Norbert Schlöbom war aufgefallen, dass der Vereinsbus voller Werbung sei, aber keine Einnahmen dafür zu erkennen seien. Auch diese Sache muss geklärt werden.

Anschließend erläuterte Monica die Bilanz. Voller Stolz wies sie darauf hin, dass die SVAOe im vergangenen Jahr 67 000 € investiert hätte, und zwar vorwiegend in neue Boote für die Jugendabteilung, aber auch in Aufwendungen für das Clubhaus. Für das Darlehen des Hamburger Sportbundes, das wir für Erwerb und Errichtung unseres Clubhauses erhalten haben, würde die letzte Tilgung im Jahr 2020 erfolgen. Dann sei das Haus abbezahlt. Das Clubhaus trägt sich durch seine Vermietungen selber, wie der vorgelegten Clubhausabrechnung zu entnehmen war.

Jedoch muss immer mal wieder mit größeren Investitionen gerechnet werden.

Inken Lippek berichtete, dass sie zusammen mit dem 2. Rechnungsprüfer Hans-Jürgen Heise im Januar in der Geschäftsstelle den Kassenbestand, die Konten, Festgelder und Barbuchungen geprüft hätte. Alles sei übersichtlich und alle Fragen seien beantwortet worden. Sie sprach ein Lob an Monica Dennert und Sabine Lysewski aus. Sie empfahl eine Entlastung der Schatzmeisterin und der Geschäftsführerin.

Abschließend legte Monica die Haushaltsplanung 2020 vor. Sie weist keine großen Abweichungen gegenüber 2019 aus. Etwas geringere Einnahmen aus Mitgliedsbeiträgen sowie Ausgaben für Jugend- und Juniorenboote sind vorgesehen.

Die Entlastung des Gesamtvorstands beantragte Hans-Jürgen Heise. Bei zwei Enthaltungen



Stephan zeigt das Gemälde des früheren Kommodore  
(Fotos: Tomas Krause)

aus der Vorstandsriege erfolgte sonst einstimmige Entlastung. Eine gute Vertrauensbasis für den Vorstand.

Es folgten die Wahlen. Während der Auszählung ergaben sich zahlreiche Gespräche mit entsprechendem Geräuschpegel. Schließlich trat „Landeswahlleiter“ Norbert Schlöbohm an das Redepult. Alle zur Wahl Stehenden, also der 2. Vorsitzende, die sonstigen Vorstandsmitglieder, die Mitglieder des Ältestenrats und eines Rechnungsprüfers wurden mit überwältigender Mehrheit wiedergewählt. Auch der von der Jugendabteilung gewählte Obmann wurde bestätigt. Norbert forderte die Anwesenden auf, nicht unverzüglich nach Ende der Veranstaltung nach Hause aufzubrechen, sondern noch ausführliche Gespräche zu führen und den Getränken zuzusprechen. Er zitierte aus einem Nachrichtenblatt des ersten Jahrgangs aus dem Jahr 1924, wie ausdauernd unsere Vorväter gewesen seien: *„Unsere Veranstaltungen begannen am 16. Februar mit einem einfachen Ball bei Groth, der sich recht guten Zuspruchs erfreute, und auf dem eine so beagliche Stimmung herrschte, daß auch nach der um 4 (des Nachts!, Red.) angesetzten Kaffeetafel nur mit vieler Mühe ein Schluß gefunden werden konnte.“*

Nach den Wahlen ging Monica noch einmal ans Pult. Sie schlug vor, die Mitgliedsbeiträge für 2020 unverändert wie 2019 zu belassen. Klar, dass dem zugestimmt wurde. Auch ihr Haushaltsvoranschlag 2020 wurde ohne Gegenstimmen und Enthaltungen angenommen.

Damit war die Tagesordnung abgearbeitet. Einen Punkt „Verschiedenes“ gab es nicht. Dennoch lagen einige Wortmeldungen vor. Zunächst zeigte Stephan ein Portrait von Jürgen Schaper aus guten Zeiten, das Tom Dieck gemalt hatte

und der SVAOe übergab. Es soll im Sitzungssaal aufgestellt oder aufgehängt werden.

Andreas Völker teilte mit, dass eine Arbeitsgruppe den Entwurf einer neuen Satzung erstellt hätte, die z.T. auf amtliche Vorgaben, z.T. infolge notwendiger Anpassungen erforderlich geworden war. Auf der Mitgliederversammlung am 17. März soll darüber abgestimmt werden. Vorher wird der Text den Mitgliedern zugestellt. Er forderte reichliches Erscheinen zur Abstimmung.

Schließlich fragte Michael Rüter, ob ein Ersatz für die ausgeschiedene sportfachliche Kraft Roger Redmond notwendig sei. Der Vorsitzende meinte, dass die Arbeiten z.Zt. durch anderweitig gut bewältigt würden. Auf längere Sicht

wird aber wohl eine neue Personalentscheidung auf uns zukommen. Wiebke Kaiser, Jüngstenobfrau, bestätigte Stephans Ansicht und nutzte die Frage, auf Achims Anmerkungen einzugehen. Engagiert erklärte sie, dass sich Jugendabteilung und Jüngstengruppe gerade im Aufwind befänden. Von allen Seiten, auch von anderen und den großen Vereinen, würde anerkannt, was die SVAOe leiste. Wer hätte schon in einem Jahr fünf neue Optis und eine J/70 angeschafft? Sie meinte, wir unterschieden uns durchaus von anderen Vereinen.

Es war schon recht spät geworden. In Gruppen wurde noch eifrig weiter diskutiert. Die von Norbert zitierte Ausdauer früherer Zeiten wird aber wohl nicht erreicht worden sein.



## Sturmflut im Clubhaus

### „SABINE“ HAT UNS BESUCHT UND KAM WIEDER

Von Hartmut Pflughaupt ■ Anfang Februar lag ein ausgedehntes Sturmtief mit Kern von 945 hPa ziemlich fest vor der südöstlichen Küste von Grönland. Erst um den 5. bis 6. Februar setzte es sich langsam in Bewegung Richtung Island und Irland/England. Erste Warnmeldungen sprachen bei uns von aufziehendem Sturm mit orkanartigen Böen über ganz Deutschland. In Hamburg sollte es Sonntagnacht, vom 9. zum 10. Februar, sehr stark wehen und dann bis etwa Mittwoch, 12. Februar, wechselnd stark anhalten, alles mit Sturmfluten begleitet. Schon seit Freitag, 14. Februar, rief ich regelmäßig die Homepage des BSH auf, um mich wegen des angekündigten Sturmes über die Hochwassersituation zu informieren. Ebenfalls seit diesem Freitag erhielt ich mehrere Anrufe, wie denn wohl die Situation um das Clubhaus bestellt sein würde. Alle beruhigte ich: „Das BSH sagt nur 1,5 bis 2 Meter über mittlerem Hochwasser voraus und die Schwelle des Clubhauses liegt 2,63 Meter über eben diesem mittleren Hochwasser“.

Selbst am Montagmittag, 10. Februar, gab ich noch diese Auskunft. Ab ca. 13:00 Uhr aber waren dann die Hochwasserinformationen auf der BSH-Seite praktisch nicht mehr abrufbar. Der Server antwortete regelmäßig mit Fehlermeldungen.

Dafür erhielt ich aber über KATWARN Warnmeldungen der Hamburger Innenbehörde:

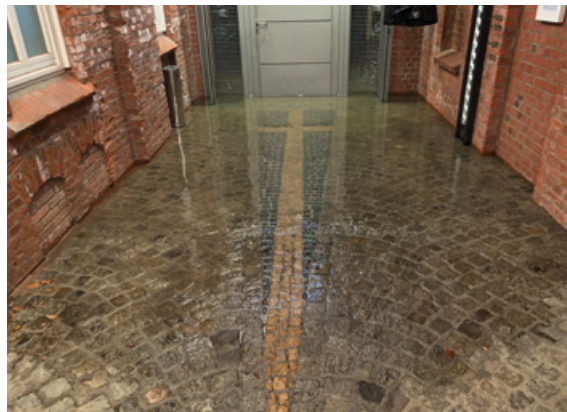
- 11:28 Uhr: Sturmflut 4,5m über Normalhöhennull = 2,35m über mittlerem Hochwasser – jetzt wird's schon enger.
- 14:02 Uhr: Sturmflut 4,7m über Normalhöhennull = 2,55m über mittlerem Hochwasser – könnte doch nasse Füße geben.



*Blick aus dem Clubhauseaal: Neumühlen unter Wasser*



*Das Fluttor neben unserem Haus ist noch geschlossen, aber keine Gefahr mehr*



*Das war der höchste Wasserstand im Eingang, nicht sehr aufregend (Fotos: Hartmut Pflughaupt)*



Stand im Hamburger Yachthafen ½ Stunde nach HW,  
Blick auf den Mastenkran



wie vor, Blick auf die große Krananlage  
(Fotos: Joachim Zeiher)

■ 15:47 Uhr: Schwere Sturmflut 4,9m über Normalhöhennull = 2,75m über mittlerem Hochwasser – das läuft ins Clubhaus.

Also rein ins Auto und ab zur Elbchaussee und Höhe Hohenzollernring geparkt. Schnellen Schrittes den Berg runter. Das Wasser läuft über die Straße.

Rein ins Clubhaus und die Flutfenster am Eingang geöffnet. Und dann kam auch schon das Wasser.

Gegen 18:00 Uhr war dann das Wasser so weit zurück, dass ich trockenen Fußes wieder in Richtung meines Autos konnte. Um 19:00 Uhr begann der angesetzte Unterrichtsabend für den Sportbootführerschein ungestört.

Aber neues Ungemach drohte. Auch für Dienstag, 11. Februar, ausgerechnet zum Zeitpunkt der Mitgliederversammlung, war erneut Sturmflut angekündigt. Mal sehen, was Sabine noch an Überraschungen hat. Vor der Mitgliederversammlung kamen viele besorgte Anrufe in der Geschäftsstelle an. Da die Hochwasservorhersage aber nur 1,5 bis 2 Meter versprach, bestand kein Anlass, die Versammlung abzusagen. Dennoch fanden leider nur wenige SVAOe-er den Weg ins Clubhaus und konnten einen hochinteressanten Vortrag von Sven Jürgensen zum Thema Inklusion im Segelsport miterleben. Das Hochwasser trat zwar über die Kaimauer, hielt sich aber vor unserem Clubhaus respektvoll zurück. Vertretungsweise schickte „Sabine“ einen deftigen Graupelschauer.

Hier einmal die Beziehungen der verschiedenen in Rundfunk, Presse und Internet benutzten Wasserstandsgrößen zum Mittleren Hochwasser (MHW) für Hamburg St. Pauli:

■ Normalhöhennull (die Nullfläche, auf die sich die Höhenangaben in einer Landkarte beziehen.)  
NHN: Mittleres Hochwasser – 215 cm

■ Seekartennull, SKN (=LAT)  
Mittleres Hochwasser – 405 cm

■ Sturmflut  
Mittleres Hochwasser + 200 cm

■ Schwere Sturmflut  
Mittleres Hochwasser + 250 cm

■ Sehr schwere Sturmflut  
Mittleres Hochwasser + 350 cm

Anmerkung: Das Mittlere Hochwasser ist ein mehrjähriges Mittel und wird alle fünf Jahre neu bestimmt.

Am Hamburger Yachthafen ging die Sturmflut schadlos vorüber. Die Boote waren ja auch noch an Land.

## Die Mitgliederversammlung im Februar

### EIN NEUES THEMA: INKLUSION BEIM SEGELN

GAN ■ Es waren wirklich nicht die besten Voraussetzungen, um den Clubhaussaal zu füllen. Das Orkantief „Sabine“ (945 hPa im Zentrum, alleine das ließ einen schaudern) beherrschte alle Nachrichten. Im Gegenzug hatte die Politik ein paar Sensationen aufgeboten, die aber nicht reichten, um „Sabine“ zurückzustufen. Die Behörden empfahlen, das eigene Haus nicht zu verlassen und auch nicht das Auto und nicht die Bahn zu benutzen. SVAOe-er, guten Willens die Mitgliederversammlung am 11. Februar trotzdem zu besuchen, mussten aber außerdem eine Sturmflut in Rechnung stellen. Am vorangegangenen Tag war die Flut zum Abendhochwasser in das Haus eingedrungen. Am Tag der Versammlung schien der Wind ein wenig nachgelassen zu haben, aber die Sturmflutwarnung blieb bestehen. Allerdings erreichte dann die Flut das Haus nicht. Das Flutschutztor auf der Straße Neumühlen wurde rechtzeitig zur Versammlung wieder geöffnet. Das konnte man vorher natürlich nicht so genau wissen. Einer kam mit Gummistiefeln, andere blieben zu Hause. Knapp 30 Mitglieder erschienen. Kaum waren die meisten im Saal, da fegte ein Graupelschauer über die Gegend, dem man sich nicht gerne hätte aussetzen mögen. Alles war weiß geworden.

Der Vorsitzende Dr. Stephan Lunau begrüßte die Erschienenen mit deutlichen Worten zum Wetter. Er bedankte sich bei den Unermüdlichen und versprach ein interessantes Thema. Dazu stellte er als Gast und Vortragenden Sven Jürgensen vom NRV vor. Zuvor aber erforderte die Satzung ihr Recht. Am 25. Februar, also zwei Wo-



*Gerade im Clubhaus, fegte ein Hagelschauer über Neumühlen (Foto: Hartmut Pflughaupt)*

chen nach der heutigen Versammlung, findet die Jahreshauptversammlung statt. Dazu muss auf einer vorangegangenen Versammlung ein Wahlvorschlag für die Obleute der Ausschüsse und – in diesem Jahr – die „Zweiten“ vorgelegt werden.

Stephan erläuterte, dass die satzungsgemäß 14 Tage vor der JHV zu versendende Einladung mit Tagesordnung und Berichten der Obleute gerade so geklappt hätte. Eine Panne bei der Erstellung der Adressaufkleber hätte eine Verzögerung ergeben. Dann trug er die Namen der Obleute der Ausschüsse und des Ältestenrats vor, die sich alle wieder zur Wahl gestellt hätten. Als 2. Vorsitzender tritt Gerrit Rampendahl und als 2. Rechnungsprüferin Inken Lippek wieder an. Vorschläge zur Tagesordnung seien nicht eingegangen.

Dann war es Zeit für das Thema des Abends. Sven Jürgensen, Manager diverser Projekte beim NRV, z.B. des Helga Cups, Fotograf und vielseitiger Akteur, brachte uns sein neues Projekt nahe: Inklusiver Wassersport Hamburg. Der NRV sei seit einiger Zeit dabei, verschiedene neue Entwicklungen auf dem Gebiet des Wassersports anzuschließen. Das entspräche einer modernen gesellschaftlichen und olympischen Denkweise.



Kieljolle SV 14 mit behindertengerechten Sitzen  
(Foto: SV14.org)



Das mechanisierte Cockpit (Foto: Sven Jürgensen)

Z.B. würde das Frauensegeln angeregt und unterstützt, ein „Kulturwechsel“, wie Sven nicht unberechtigterweise meinte. Der Helga Cup sei ein riesiger Erfolg gewesen und gehörte 2018 zu den Top Ten der Hamburger Events für den Wettbewerb zur „Active City“.

Ein neues Thema sei die Inklusion beim Segeln. Nach dem Motto „Jeder Mensch gehört überall dazu“ dürfe es keine Ausgrenzungen und Diskriminierungen geben. Auch Menschen mit Behinderungen und Benachteiligungen müsse

Gelegenheit zum Segeln geboten werden. Bei den Para-Olympics staune man über unglaubliche Leistungen der Sportler. Heiko Kröger ist äußerst erfolgreicher 2,4 m R-Segler und wurde Behinderten-Weltmeister. Beim Rudern sei das „Coastal Rowing“ im Kommen, eine Disziplin für offene Gewässer, bei der auch Behinderte in die Mannschaft eingegliedert werden können. Der NRV startet eine Inklusions-Offensive im Segelsport, die auf Kooperation mit Partnern und Ausbau der Aktivitäten auf weitere Wassersportarten beruht. Der Verein möchte gemeinsam mit den Ruder-, Kanu-, -SUP- und Segelvereinen für den inklusiver Wassersport in Hamburg werben und interessierte Sportlerinnen und Sportler auf das Wasser bringen.

Sven Jürgensen warb für das neu vom NRV ins Leben gerufene Format „Helga Cup Inklusion“, eine Einladungsregatta für Frauen mit und ohne Handicap. Gesegelt wird auf Kielbooten des Typs Far East SV 14 für Zweierteams (Länge 4,14 Meter, 9,1 m<sup>2</sup> Segelfläche am Wind und 18,1 m<sup>2</sup> vor dem Wind) Zwei halbkardanisch aufgehängte Sitzplätze können auf Knopfdruck zur Ballastierung seitwärts verfahren werden, was natürlich einer Batterie bedarf. Die Boote sind zwar sehr steif, können aber kentern und richten sich selbständig wieder auf. Der NRV stellt für interessierte Bewerber(innen) Trainings- und Regattaboote zur Verfügung. Ziel ist auch, dass die Segelbundesliga inklusiv wird. Schon 2020 soll an drei Spieltagen inklusiv gesegelt werden.

Da es unzählige Arten von Behinderungen aber noch keine Handicap-Regeln gibt, wird der NRV zunächst sehr weit gefasste eigene Regeln erstellen. Auch World Sailing hat noch keine Regeln entwickelt, unterstützt aber das Vorangehen des NRV.

Die Alster ist nach Ansicht von Sven Jürgensen das ideale Gewässer („ein großes Stadion aus Wasser, umgeben von Zuschauern“) für das neue Format. Der NRV hat vier Boote gekauft und wird seinen Bootshafen entsprechend vergrößern und umbauen. Der HSC wird demnächst ein Boot kaufen. Sven wirbt für Partnervereine an Elbe und Ostsee. Regatten sollen auf möglichst niederschwelligem Niveau stattfinden, damit viele Interessierte teilnehmen können. Geplant ist auch eine Teilnahme an der Kieler Woche. Auch Projekte mit Sehenden und Blinden sowie mit Hörenden und Taubstummen sind geplant. Beim Sportsenator ist bereits ein Logo „Hamburg wird inklusiv“ entstanden.

Auf höherem Niveau wird bereits 2020, vom 11. bis 13. Oktober im Anschluss an die Finalregatten der Segelbundesliga, die erste „Inklusive Segelweltmeisterschaft“ stattfinden, die von World Sailing an den NRV vergeben worden ist.

Sven Jürgensen versuchte mit merklicher Begeisterung, bei Vorstand und Zuhörern für den inklusiven Segelsport zu werben. Das war eindrucksvoll. Aber es wurden auch kritische Fragen gestellt, z.B. „Wie kann man verhindern, dass ein gesunder Segelweltmeister einen Behinderten mitnimmt und gewinnt?“ Svens Antwort; „Kann man nicht verhindern. Die Entwicklung wird sich zeigen.“

Sven ließ etwas ratlose Zuhörer zurück. Die Vorstellung war noch zu neu. Man muss sich erst gewöhnen. Aber der Zug kommt in Fahrt. Ein unmittelbar Betroffener war anwesend: Felix Schnor, ehemaliges Jugendabteilungsmitglied, durch Krankheit an den Rollstuhl gebunden, zeigte großes Interesse. Man ist gespannt, wie SVAOe und Hamburger Segler-Verband sich orientieren werden.

## Eisbeinessen

### FACHSIMPELN, KLÖNEN, PLANEN UND DABEI GUT ESSEN

HP ■ Zu der traditionellen Veranstaltung der SVAOe fanden – wie in den vergangenen Jahren – wieder gut 30 hungrige Mägen den Weg ins Gröninger Brauhaus.



*Noch beim „Eintrinken“: Angeregte Unterhaltung*

Mittlerweile geht die Präferenz aber deutlich in Richtung Haxe und Ente. Nur noch fünfmal lautete die Vorbestellung „Eisbein“. Müssen wir in Zukunft den Titel der Veranstaltung ändern?

Zu den reichhaltigen Portionen labten sich viele Teilnehmer an dem leckeren, am Ort gebrau-



*Hier fliegen die halben Enten ein*



Eine knusprige Haxe



Dazu das süffige Bier (Fotos: Tomas Krause)

ten Bier. Natürlich kam in den Gesprächen das Segeln nicht zu kurz. Es wurde gefachsimpelt, über die vergangene Saison berichtet und Pläne für die kommende Saison ausgetauscht. Was soll man auch noch mehr sagen?

## Die Mitgliederversammlung im Januar

### DAS PROFIHAFTE TEAM VON „HUNGRIGER WOLF“ TRAT STARK AUF

GAN ■ Es war Dienstag, der 21. Januar, als auffallend viele Besucher abends in das Clubhaus strömten. Eine Mitgliederversammlung fand statt, zu der der Vorstand geladen hatte mit der Ankündigung, dass über die letztjährige Saison

und vornehmlich über die WM-Teilnahme der J/24 „Hungriker Wolf“ berichtet werden würde. Das zog. Zu Recht, wie man dann feststellte. An die 60 Mitglieder und Gäste waren neugierig. Vor allem, was besonders erfreute, war die Teilnahme zahlreicher Seglerinnen und Segler aus dem Juniorenalter, nicht nur vom „Wolf“, sondern auch von „Juelssand“, „Albis“, „Avalancha“ und dem SVAOe Bundesligateam. Darauf wird noch zurückzukommen sein.

Vorsitzender Dr. Stephan Lunau begrüßte die Erschienenen und hatte nur an einige Vereinstermine zu erinnern, z.B. an das bevorstehende Eisbein-/Entenessen und an die Jahreshauptversammlung, zu der er rege Teilnahme anmahnte. Dann übergab er das Mikrofon, das nicht ganz so wollte, wie es sollte und ausgeschaltet wurde, an die Mannschaft von „Hungriker Wolf“, vertreten von Jonas Lyssewski, Moritz Böök und Thorsten Paech. Fabian Damm und Jannik Dühren, die dazugehören, waren verhindert.

Um es schon mal jetzt auszusprechen: Jonas, Moritz und Thorsten hatten einen starken, geradezu profihafte Auftritt. Das war überzeugend und gekonnt. Die Zuhörenden waren entsprechend gebannt. Zunächst erzählten die drei von ihrem Gedanken im Herbst 2018, an der J/24-Weltmeisterschaft 2019 in Miami teilnehmen zu wollen. Aber wie sollte man das bewerkstelligen? Qualifikation, Urlaubsplanung, Kosten, Bootstransport bzw. Bootscharter sowie persönliche Beziehungen mussten zunächst geregelt werden. Nachdem der Vorstand Unterstützung, auch in finanzieller Hinsicht, zugesagt hatte, kamen die Dinge in Gang. Die konkreten Vorbereitungen wie Sponsoren suchen, Pässe und Visa beantragen, neue Segel beschaffen, ein hochwertiges Charterboot und eine Unterkunft finden waren auf-

wendig und teuer. Das und auch die Abläufe der WM-Regatten sollen hier nicht im Einzelnen wiedergegeben werden. Man lese im ausführlichen Bericht in den SVAOe Nachrichten 6-2019 nach.

Große Zuversicht und Selbstvertrauen brachten die Teilnahmen an den Regatten des Jahres 2019 im Vorlauf zur WM. Nachdem man auf die EM in Griechenland verzichtet hatte, gab es überall sonst gute Ergebnisse: „Hungrier Wolf“ wurde Berliner Meister der J/24, bei der Kieler Woche Fünfter von 28, Zweiter (punktgleich mit dem Ersten und Dritten, enger geht's nicht) bei der Swedish Open und Vizemeister bei der DM in Niendorf/Ostsee. Nachdem man auch noch dem Sieger der Kieler Woche den nur einmal gesegelten Segelsatz günstig abgekauft hatte (Dank an die SVAOe!), war die Stimmung rundum positiv. Es konnte losgehen.

Es ging allerdings holperig los. Der Flieger hatte schon in Düsseldorf Maschinenprobleme. Umsteigen, ungeplante Übernachtung und von Frankfurt aus weiterfliegen. Danach lief alles gut. In Miami schockten die Temperaturen mit 30°C und hoher Luftfeuchtigkeit. Die Unterkunft wurde für gut befunden, ein Mietwagen wurde beschafft. Das Charterboot wurde über tausend Landmeilen antransportiert und in Empfang genommen. Der Vercharterer erwies sich als Glücksfall, denn er kümmerte sich um jede Einzelheit. Die Vermessung verlief mit nur geringfügigen Abweichungen problemlos. Zur Entspannung führen die fünf auf die Florida Keys, waren aber enttäuscht, dass so viel Sand von den Stürmen abtransportiert worden war. Dann Vorbereitung auf die Wettfahrten. Drei Tage lang wurden Aufgabenverteilung und Bootstrimm geübt sowie Strömungen, Winddreher und Wellenbilder beobachtet. Das Starten erforderte besondere Vor-



*Stephan Lunau stellt die Mannschaft vor*



*Thorsten, Moritz und Jonas geben eine Einführung*



*Großes Interesse und viel Beifall für das „Hungrier Wolf“-Team*



Die Mannschaft dankt den Spendern,  
hier Marcus Boehlich



und hier Sheila Witt

bereitungen. 98 Regattateilnehmer erforderten eine sehr lange Startlinie. Sie wurde von einem Startschiff in der Mitte und einer Begrenzungstonne auf jeder Seite gebildet. Klar, dass die Linie dadurch einen Knick bekam. Unsere Mannschaft war auf ein Startverfahren mit GPS-Nutzung und Computerunterstützung eingespielt (ist erlaubt, wenn nur begrenzte Features verwendet werden). Dazu mussten etwa eine Stunde vor dem Start die Koordinaten der Begrenzungstonnen und jeder Seite des Startschiffs auf der Startlinie genommen werden. Die Anwesenden im Saal, natürlich alle in irgendeiner Weise regattaerfah-

ren, staunten und stellten viele Fragen. Thorsten, Jonas und Moritz antworteten am Whiteboard mit Stift und Modellschiffchen.

Die Regatten waren sehr anstrengend. Das lag einerseits an der sengenden Sonne, gegen die außer starkem Sonnenschutz nur Kopf- und Nackenbedeckung sowie langärmelige Kleidung und ausreichende Flüssigkeitszufuhr halfen. Zudem dauerten die Wettfahrten meist über zwei Stunden.

Im Gesamtergebnis kam „Hungriger Wolf“ auf den 14. Platz und wurde damit bestes europäisches Boot. Dazu muss man wissen, dass ein nennenswerter Anteil der Regattateilnehmer Profisegler war. Unter Amateuren hätte „Wolf“ wohl deutlich weiter vorne gelegen. Aber man muss es so nehmen wie es ist.

Zum Schluss zeigten die drei Vortragenden eine Tafel mit den Namen ihrer Sponsoren Karsten und Sheila Witt, Reimund C. Reich-Stiftung, Marcus Boehlich und die SVAOe. Wunderbar gelungene, großformatige Aufnahmen vom „Wolf“ im Regattamodus wurden zum Dank an Sheila und Marcus übergeben. Es gab donnernden Applaus, Marcus Boehlich nahm die Gelegenheit zu ein paar Worten wahr. Er freute sich, dass die finanzielle Unterstützung auf so fruchtbaren Boden gefallen sei. Er hätte einen hervorragenden

#### Vielen Dank an:

- Karsten und Sheila Witt
- Reimund C. Reich Stiftung
- Marcus Boehlich
- die SVAOe
- Allen unseren Fans!



Zum Schluss ein Dank an alle Unterstützer  
(Fotos: Tomas Krause)

den Eindruck von der Mannschaft, ihrem Einsatz, ihrem Können, ihrer Organisation und ihrer Darstellung gewonnen. Mit solchen Sportlern sei ihm um die Zukunft der SVAOe nicht bange. Er forderte alle Mitglieder auf, sich zukünftig für unsere Regattaseglerinnen und Segler zu engagieren. Wieder großer Applaus.

Auch der Berichterstatter möchte seine Meinung äußern. Wie eingangs erwähnt, waren auch etliche andere Seglerinnen und Segler im Junioralter, die auf Kielbooten meist erfolgreich an Regatten teilnehmen, unter den Anwesenden, hörten gespannt zu, kommentierten fachkundig und spendeten Beifall. Diese Gruppe wird insgesamt so um die 30 Personen umfassen. Die SVAOe hat mit dem Erwerb mehrerer solcher moderner Kielboote einen erfreulichen Schritt getan, der nun schon vielerlei Erfolge zeigt. Dieses Engagement des Vereins, der Seglerinnen und Segler und derer, die dafür Geld geben, ist erfreulich. Neben dem sportlichen Gewinn und der Zielrichtung für die Mitglieder der Jugendabteilung, wie es eines Tages weitergehen kann, werden sich auch die Älteren vorstellen können, woher einmal die Führungskräfte der SVAOe kommen werden.

## Die Altjunioren in Rostock

### BEI DER MARINE UND IN DER WERFT

Von Peter Kaphammel ■ Eine Woche, nachdem uns Kapitänleutnant Hartmann im Clubhaus über die Marine, ihre politisch vorgegebenen Aufgaben und ihre Einsätze unterrichtet hatte, machten sich auf seine Einladung 37 Altjunioren auf den Weg nach Warnemünde zur Flotte, um auch

die schwimmenden Einheiten zu besichtigen. Außerdem stand ein Besuch bei Tamsen Maritim auf dem Programm, einer Werft, die vorwiegend, aber nicht nur, im Marineschiffbau tätig ist.

Am 14. Januar ging es schon um 7:30 Uhr los, für einige reichlich früh, aber alle erreichten den Bus pünktlich. Es herrschte leichter Nieselregen. Mit zunehmendem Tag wurde die Stimmung besser. Dazu trug auch ein 2. Frühstück unterwegs mit Pizzazungen und Kaffee bei. Danach musste zugehört werden. Herr Hartmann stellte die Dienstgradabzeichen der Marine vor und der Verfasser erzählte Wissenswertes über die Geschichte der Stadt Rostock. So verging die dreistündige Busfahrt wie im Flug.

Nach der Ankunft um 10:30 Uhr im Marinehafen Hohe Düne wurden die Besucher in zwei Gruppen eingeteilt („Backbord- und Steuerbordwache“), die umschichtig verschiedene Wege gingen. Während die eine Gruppe die Korvette „Oldenburg“ besichtigte, sah sich die andere die „Marinegeschichtliche Sammlung“ an. Man traf sich wieder zum gemeinsamen Mittagessen im Marinekasino. Danach tauschten die Gruppen die Ziele.

Sehr eindrucksvoll war die Korvette. Drei Besatzungsmitglieder brachten sie uns in hervorragender Weise nahe. Man merkte ihnen den Enthusiasmus und den Stolz an, ihr Schiff zeigen zu dürfen. Wir durften sogar auf die Kommandobrücke und in das Heiligtum, die Operationszentrale, von der das Schiff im Einsatzfall gefahren wird. Die Umgebung wird ständig durch das Großradar beobachtet, wobei Freund und Feind gekennzeichnet werden. Auf See wird das Schiff von der Brücke gefahren. Zurzeit sind die Einsatzgebiete vor dem Libanon und im restlichen Mittelmeer zur Beobachtung des Luft- und Seeverkehrs. Weitere fünf



*Kaleu Hartmann informiert über die Grundlagen*



*Dem Museumsleiter wird aufmerksam zugehört*



*Die Besatzung erklärt Technik und Bewaffnung*



*Die Besichtigungsgruppe und ihre Führer vor den Korvetten*



*Der Werftmanager erzählt, wie man Aufträge erhält*



*Ein Minenboot in der Werfthalle*



*Und ein weiteres zur Überholung*



*Peter übergibt zum Dank kleine Präsente (Fotos: Tomas Krause)*

Korvetten sollen in Warnemünde/Hohe Düne stationiert werden. Wir empfanden diese Führung als sehr informativ und mit Leidenschaft dargebracht.

Die marinehistorische Sammlung wurde uns durch den Leiter dieses Hauses gezeigt. In einer sehr direkten, leidenschaftlichen Art führt er uns durch das Museum mit Darstellung des Marinehafens, mit Relikten aus Zeit der DDR Volksmarine (Uniformen/Orden), vielen Schiffsglocken und Schiffsteilen des ehemaligen 5. Schnellbootgeschwaders, das komplett aufgegeben wurde, da dieser Bootstyp von der deutschen Marine nicht mehr benötigt wird. Der Vortragende verfügte über ungeheures Wissen über Hafen, Boote und Geschichte der Marine in Rostock.

Um 14:30 Uhr verließen wir die Warnemünder Marinebasis und fuhren zur Tamsen-Maritim-Werft an der Warnow. Hier wurden wir durch den Geschäftsführer Herrn Christian Schmoll in einem herrlichen Besucherraum mit Blick zur Warnow empfangen und willkommen geheißt. Unverzüglich teilten wir uns wieder in zwei Gruppen und wurden durch Herrn Schmoll und seinen Neubauchef durch den Betrieb geführt. Während der Geschäftsführer uns vorwiegend die „Geschäftspolitik“ nahebrachte, die Fallstricke der Auftragsbeschaffung, die Bedeutung von Innovation und moderner Betriebsführung, zeigte uns der Neubauchef voller Stolz einen Werftbetrieb, der seinesgleichen sucht. Sauberkeit und helle, freundliche Arbeitsplätze stehen hoch im Kurs. Statt einer Helling gibt es einen Bootsliift. Die Wege sind kurz. Alle Hallen sind in modernstem Layout.

Neben zwei Marinebooten waren ein Rettungskreuzer, zwei Motoryachten, ein Behördendienstfahrzeug und ein Schlepper entweder zur Reparatur oder als Neubau zu sehen. Alles

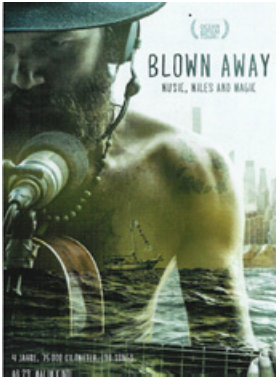
wirkte „picobello“. Bei all den modernen Materialien, vorwiegend Aluminium, erstaunte uns ein 27 Meter langer Holzmast für eine Segelyacht. Er wirkte wie aus der Zeit gefallen, flöbte uns aber große Ehrfurcht ein. Auch so etwas kann Tamsen. Als letztes Objekt sahen wir ein im Bau befindliches Rettungsboot für die DGzRS, ein wahres Meisterstück in Aluminium, aufgeplankt über einer Wabenstruktur aus Spanten und Stringern.

Anschließend fanden wir uns alle zu einem kurzen Kaffeetrinken im Besucherraum ein. Die Werft hatte uns den Kaffee und Getränke spendiert, den Kuchen brachten wir selber mit. Dann war es Zeit, für den Heimweg zu rüsten. Als Dank überreichen wir dem Geschäftsführer Herrn Schmoll, seinem Neubau-Chef und der Chefsekretärin je eine Flasche Wein als Dank. Da wir hier so freundlich aufgenommen worden waren, beteiligten wir uns finanziell noch an einer Karte zur Teilnahme an der Taufe des neuen Rettungskreuzers „Hamburg“ plus Konzertbesuch in der „Elbphilharmonie“. Die Rückfahrt verlief unspektakulär aber etwas in Eile wegen der Lenkzeiten unseres Busfahrers. Herrn Kaleu Hartmann überreichten wir zum Dank für das Stellen des Busses und für die Einladung zum Mittagessen einen Präsentkorb mit italienischen Spezialitäten.

## Film-Matinee

## SONGS UND SEGELN

Von Hartmut Pflughaupt ■ Sonntagvormittag im Hamburger Westen. Es ist aber nicht ein x-beliebiger Sonntag, sondern der erste Sonntag im neuen Jahr, der 5. Januar. Traditionell lädt die Jugendabteilung der SVAOe zur Film-Matinee in das Elbe-Kino – das genaugenommen Elbe-



Das Filmplakat

Filmtheater heißt – ein. Natürlich haben die Filme immer etwas mit Segeln oder zumindest doch Seefahrt zu tun.

Im Foyer des Elbe-Kinos konnten die Besucher schon vor dem Film – und natürlich in der Pause sowie nach der

Veranstaltung – die von der Jugendabteilung dargebotenen belegten Brötchen und Getränke genießen.

Im Saal gab es zwar noch freie Plätze, aber das Kino war von allen Altersschichten gut besucht.

Unser Jugendobmann Sven Becker begrüßte alle Besucher der Veranstaltung und wünschte einen vergnüglichen Vormittag.

Diesmal gab es den Film „Blown Away“. Zwei Freunde machen gerne Musik, sie sind außerdem ausgebildete Tontechniker. In Südostasien kauft Ben auf den Salomonen ein zehn Meter langes und 40 Jahre altes Segelboot. Dabei können weder er noch sein Freund Hannes segeln (aber das konnten andere zu Beginn einer Weltumsegelung bekanntlich auch nicht). Aber es geht ihnen primär auch nicht um das Segeln sondern um die Idee, in vielen Ländern möglichst viele Musiker kennen zu lernen und mit ihnen zu musizieren und die Musik aufzunehmen. So entstehen viele Songs, an denen die unterschiedlichsten Musiker in vielen Ländern beteiligt sind.

Die Reise führt die beiden durch Südostasien über Indien nach Südafrika. In einem großen Schlag dann über den Südatlantik nach Rio de Janeiro. Weiter die Küste hoch durch die Karibik

nach Miami, wo sie sich einen alten Schulbus kaufen und mit diesem eine Rundreise durch die östlichen Staaten der USA bis nach Kanada machen. Schließlich geht es über den Atlantik nach Europa. Die Reise endet nach 4 Jahren und 10 Monaten, 25 000 Seemeilen. In 31 besuchten Ländern haben die beiden Protagonisten mit 225 Musikern 130 Songs aufgenommen.

Der Film endet in einem Song, der von 20 Musikern in sieben unterschiedlichen Ländern eingespielt wurde. Für alle diejenigen, die nicht dabei waren oder für diejenigen, die ihn sich noch einmal anhören möchten, hier der Link zum Video auf der Homepage von Ben und Hans: <https://sailingconductors.com/videos>.

Es war ein lohnenswerter Kinobesuch und alle Besucher hatten darüber hinaus auch noch reichlich Gelegenheit zum Klönen. Der Jugendabteilung ist für ihren Einsatz bei der Wahl des Kinos, des Films und der Bewirtung der Gäste zu danken.

## Die Altjunioren interessieren sich weiterhin für die „Grauen“

### EIN VORTRAG ÜBER DIE DEUTSCHE MARINE

Von Peter Kaphammel ■ Am 7. Januar 2020 war Kapitänleutnant Patrick Hartmann, Jugendoffizier Hamburg 2, zu Gast bei den Altjunioren im Clubhaus. Man mag sich fragen, warum ein Jugendoffizier zu den Altjunioren kommt, aber das ist schnell beantwortet. Schwergewicht des Vortrags war die politische Dimension der deutschen Marine und das Verständnis der deutschen Sicherheitspolitik zur See. Außerdem sind die Alten immer ein Vervielfältigungsfaktor und ein Vermittler für die Jungen.

Herr Hartmann erhielt seine seemännische Ausbildung auf der „Gorch Fock“, machte eine Offiziersausbildung, studierte an der Helmut-Schmidt-Bundeswehr-Universität, fuhr als Offizier auf einem Minenjagdboot, nahm im Libanon an einem UNO-Einsatz teil und ist seit 2016 Jugendoffizier.

Wir stellten die Frage, was das ist. Ein Jugendoffizier ist im Wesentlichen ein Referent für Sicherheitspolitik. Er hält Vorträge über die Aufgaben der Bundeswehr, hält sicherheitspolitische Seminare und Podiumsdiskussionen ab und unterrichtet in politischer Bildung über Bundeswehr und Marine. Er ist sehr häufig in Schulen und mit Schülern unterwegs, aber auch bei älteren Gruppen, denn, wie oben gesagt, sie beeinflussen Jüngere durch ihre Lebenserfahrung.

Herr Hartmann referierte zunächst über die Zahl der Menschen, die Standorte und die Schiffe der Marine und dann über die Einsätze. Dabei wird unterschieden zwischen Bundestags-Mandaten und Nato-/UN-Aufträgen, z.B. gemeinsame Manöver mit anderen Marinen oder Sicherungseinsätze im Ausland. Da es augenblicklich keinerlei politisch bedingte Einsätze gibt, ist die Hauptaufgabe der Marine die Beobachtung und Sicherung des Welthandelsschiffsverkehrs, z.B. der Kampf gegen die Piraterie am Horn von Afrika und im Seegebiet vor Aden. Dabei ist es auch schon zum Einsatz von Boarding-Teams gekommen.

Die Bewaffnung der Schiffe ist dem Einsatz entsprechend minimiert worden. Allerdings sind sie mit ausgezeichneten Ortungssystemen unter und über Wasser ausgestattet. In Friedenszeiten ist es eine der Hauptaufgaben der Marine, evtl. Gefahren rechtzeitig zu erkennen und Warnungen an die Verbündeten herauszugeben.



*Peter begrüßt Kapitänleutnant Hartmann im Clubhaus*



*Ein Vortrag über die Bundesmarine*

Viele Marine-Einheiten sind im Mittelmeer eingesetzt. Einige Male ist es zur Aufnahme von Flüchtlingen gekommen. Vor dem Libanon musste ab 1978 durch eine Seeblockade verhindert werden, dass Hisbollah-Kämpfer mit Waffen in das Land eindringen. Heute patrouilliert weiterhin eine Korvette in dortigen Gewässern.

Die 40 anwesenden Altjunioren erlebten einen höchst interessanten Vortrag und bedankten sich bei Kapitänleutnant Hartmann. Wir fühlten uns gut vorbereitet auf den in Kürze anstehenden Besuch bei der Marine in Warnemünde.

---



---

**SONDERSEITEN:**
**KOMMODORE****JÜRGEN „FIFI“ SCHAPER****IN SELBSTZEUGNISSEN**


---



---



### Vorbemerkung

*(Red.) Jürgen Christian Schaper hat Außergewöhnliches für die SVAOe geleistet – vor allem 26 Jahre lang als ihr Vorsitzender. Er gehörte zu den Initiatoren des Hamburger Yachthafens, unseres Clubhauses in Neumühlen und unserer Anlage in Eckernförde. Er setzte sich immer und überall für den Segelsport ein, war selber lebenslang Regatta- und Fahrtensegler, an vielem interessiert, vielseitig belesen, begabt als Redner und Schreiber, war ein Kenner historischer Zusammenhänge und nicht zuletzt unglaubliche 50 Jahre lang Chefredakteur der SVAOe Nachrichten. Sie sind auch der geeignete Ort, um Jürgen noch einmal zu verschiedenen Themen zu Wort kommen zu lassen – in dieser Ausgabe mit Zitaten in einem Bericht über eine Segelreise mit der „Schwalbe“ 1977 nach Danzig, also lange vor dem Zusammenbruch des Ostblocks...*

## REISEN MIT JÜRGEN CHRISTIAN SCHAPER

-ehb- ■ Segeln nach Danzig? Kann man denn dort hin? Diese Frage stellte sich uns bereits im Jahre 1977, als die Grenze zu östlichen Gewässern gleich hinter Travemünde noch geschlossen war. Doch diesmal war es anders: Der Hamburger Segler-Verband war, genau wie einige Theatergruppen und Sportvereine anderer Sparten, von der Stadt Danzig zu einem Besuch eingeladen worden. Zehn Boote sollten es ein, maximal 50 Personen. Jürgen war sofort und heftig inter-

essiert. „Kommst Du mit?“ wurde ich gefragt, und ebenso Günter Buschmann und Rolf Herlyn. Und schon war die „Schwalbe“-Crew komplett, Jürgen und Marlies Schaper, Günter, Rolf und ich, der Berichterstatter Heiner Beilcke. Konnte das gutgehen? Vier Kapitäne eigener Boote zusammen auf einem Boot, mit möglicherweise unterschiedlichen Auffassungen von Navigation und Seemannschaft? Und das drei Wochen lang?

Gleich vorweg: Es ging gut, dank der klugen und umsichtigen Art des Schiffers Schaper und der noch klügeren und feinsinnigen Weise der Miteignerin Marlies.

Es hat sich auf dieser Reise viel ereignet: Heiner musste gleich nach dem Auslaufen in den Mast. Es fielen fünf gefüllte Cocktailgläser in die Hundekojen. Wir wurden beim Einlaufen in die polnischen Gewässer mit Maschinenpistolen empfangen. Marlies wurde von einem Eigner eines anderen Bootes, der sie für eine Einheimische hielt, heftig beflirtet. Günter konnte ein Abendessen in Danzig mit Speisen und reichlichen Getränken sozusagen aus der Portokasse bezahlen. Es war während der Segeltage saukalt, sodass Marlies' mehrfach isolierte Handschuhe einen Dauereinsatz an der Pinne verrichten mussten. Jürgen konnte mit seinen enormen Geschichtskennntnissen über das polnisch-deutsche Verhältnis in der älteren und jüngeren Vergangenheit glänzen. Es wurde später behauptet, dass wir auf der Hinreise Bornholm nur deswegen angelaufen hatten, um die von Günter und Heiner reichlich dezimierten Rumbestände wieder aufzufüllen.

Und es wurde später kolportiert, dass Günter und Heiner dem friedlich und vertrauensvoll im Vorschiff ruhenden Eigenerpaar Marlies und Jürgen einen Reiseabbruch vorgeschlagen hatten wegen



Yachten unter dem Krantor in Danzig (Aquarell von Marlies Schaper)

der Strapazen und des Getränkemangels. Das sei vom Eigner barsch zurückgewiesen worden.

**Dank ausführlicher Dokumentation der damaligen Reise durch Jürgen Christian Schaper können wir jetzt einen (stark verkürzten) Ausschnitt aus diesem Bericht im Originalton JCS vernehmen:**

*Im Morgengrauen hatte es wieder stark aufgebrist. Eine mondlose Nacht wich zögernd dem fahlen Licht eines wolkenverhangenen Morgens. Die Gischt flog über das geduldig arbeitende Schiff und glänzte auf den müden Gesichtern der von Kälte und Nässe erschöpften Wache (Günter und Heiner).*

*Auch unter Deck war die Stimmung nicht fröhlich. Heftige Stampfbewegungen ließen allenfalls kurzzeitig einen unruhigen Schlaf zu.*

*Unendlich langsam schob sich die Südküste von Moen über die Kimm. Bis zu 40 Stunden Kreuz gegen einen bisweilen stürmischen Ostwind lagen hin-*

*ter denjenigen Yachten, die es bis hierher geschafft hatten. Aufgeben oder Durchhalten? Einige kapitulierten vor zu dieser Zeit übergroß erscheinenden Schwierigkeiten und gaben auf. Andere suchten dänische Häfen auf, um Schiff und Mannschaft etwas Ruhe zu gönnen, um Atem zu schöpfen für die noch vor Ihnen liegenden 250 Seemeilen.*

*Es lag verlockend der Groensund vor uns. Kurzerhand wurde beschlossen, der Versuchung nachzugeben und einzulaufen. Ein von Marlies ebenso schnell wie opulent zubereitetes Frühstück ließ erkennen, dass Schiff und Mannschaft diesen ersten Törn ohne Schaden an Substanz und Seele überstanden hatte.*

*Am nächsten Morgen: Ausgeruht und optimistisch, mit gerefftem Groß und Fock II, stampften wir dann südlich von Moen mit Kurs auf Kap Arkona in bisher unbekannte Gewässer. Doch wir waren gut vorbereitet: Seekarten und Handbücher waren auf dem neuesten*



„Schwalbe“ auf der Elbe (Foto: Arno Wildies)

Stand, die Technik fachmännisch installiert, Schifferin und Schiffer verbreiteten eine positive Stimmung, die Crew zeigte sich leistungsbereit.

Roenne auf Bornholm war als erster Treffpunkt der teilnehmenden Yachten vereinbart. Da wir aber spät dran waren, wunderten wir uns nicht, dass wir dort niemanden mehr trafen. Auch wussten wir zu diesem Zeitpunkt natürlich noch nicht, wer inzwischen aufgegeben hatte. So tankten wir nach drei Stunden Schlaf noch etwas Benzin auf und waren um 0700 schon wieder auf See. Es war ruhig um uns herum geworden. Ganz selten sahen wir in der Ferne fischende DDR-Kutter, oder waren es schon Polen?

In der Morgensonne näherten wir uns einer ebenso einsamen wie schönen Küste. Hoch von bewaldeter Steilkante grüßte der Leuchtturm von Rozewiel Rixhöft. Wir hatten polnische Gewässer erreicht. Die Gastflagge der Volksrepublik Polen wurde gesetzt. Dann erreichten wir die Halbinsel Hela.

Erinnerungen wurden wach. Kriegsbeginn 1939, Beschießung der Befestigungen auf der Westerplatte. Eindringliche Mahnung des Schiffsführers vor der Sinnlosigkeit eines Krieges, der nach fünf Jahren hier in einem Meer von Blut und Tränen, in Chaos, Flüchtlingseiland und Hass zwischen Völkern und Menschen endete. Nach diesen düsteren Betrachtungen

war die Begrüßung im Yacht Club Stoczni Gdanskiej festlich und herzlich.

Später lagen dann sechs Hamburger Yachten direkt in der Stadt neben dem ehrwürdigen alten Wahrzeichen Danzigs, dem Krantor, darunter die SVAOe-Yachten „Wings“/Detlev Peiser, die „Bora“/Peter Zösch und wir, die „Schwalbe“/J.C. Schaper. Unser Abenteuer „Stadt Danzig“ konnte beginnen.

Als Ergänzung zum Thema Anreise muss noch erzählt werden, dass auf einer der beteiligten Yachten eine klassische Meuterei stattfand. Die Crew hatte einen Abbruch der Reise gefordert, man war in einen dänischen Hafen eingelaufen. Als unter Deck alles friedlich schlief, verschloss der Schiffsführer Luken und Niedergang von außen und lief wieder aus, solo, Kurs Danzig. Er kam an. Wer? Das bleibt in diesem Bericht ein Geheimnis.

**Im Originalton Jürgen Christian Schaper wurde dann die Einreise beschrieben:**

Bei uns ließen sich zunächst einmal Zoll- und Passkontrolle häuslich nieder. Neben der Kontrolle und Bestempelung von Pässen und Visen musste eine Mannschaftsliste in dreifach mit allen Personalien und „Dienststrang“ der Crewmitglieder an Bord erstellt werden... Wir wurden auf das absolut einzuhaltende Verbot von Geldumtausch hingewiesen und auch ansonsten umfangreich belehrt.

Dann aber begann unsere „neue Freundschaft“ mit einer Zuweisung der Liegeplätze, einem eisgekühlten Wodka, gut überlegten Reden, einer Einladung zu einer Rundfahrt mit der gewaltigen Motoryacht „Olivia“ durch das Hafengebiet und Rundgängen durch die Altstadt.

Dort trafen wir auch unseren Hamburger Hafenkapitän Götz Hungar und wechselten ein paar Worte. Überhaupt schien sich ein großer Teil dessen, was sich – aus welchen Gründen auch immer – zur

sogenannten Hamburger Prominenz zählt, in Danzig eingefunden zu haben. Sie waren inzwischen mit Bus, Bahn oder anderen Verkehrsmitteln hier eingetroffen.

Die Seglerschaft hatte ein Ass „im Ärmel“, nämlich Hildegard Schittek von der Crew der „Bora“. Sie sprach perfekt polnisch und wurde uns auch gleich von unserem Delegationsleiter „geraubt“.

Von der Pier flog ein Maiglöckchenstrauß auf uns zu, Sirenen ertönten, es wurde hin- und herübergewinkt, weiße und rote Leuchtkugeln verpufften im wolkenlos blauen Himmel.

Drei Tage wurden die Delegationen aus Hamburg perfekt betreut, immer wieder Begrüßungen, Empfänge, Rundfahrten. So vergingen unvergessliche Tage unterstützt durch die herzliche Gastfreundschaft der Stadt Danzig.

Einer der Abende bescherte uns sogar noch Kultur an Bord. SVAOe-Mitglied Jürgen Dräger, der zu den „landseitigen“ Besuchern der „Hamburger Tage“ gehörte, brachte das Ensemble des Hamburger Kellertheaters mit auf die „Schwalbe“. So wurde uns noch eine Nacht beschert mit Kästner,

Tucholsky, Ringelmatz, Morgenstern und einem Auszug aus dem Theaterstück „Der Architekt und der Kaiser von Assyrien“. Man muss offenbar erst nach Danzig fahren, um ein richtiges Theater an Bord zu haben.

Und das ist sicherlich untertrieben, denn „Segeln mit Jürgen Christian Schaper“ heißt immer nicht nur guter Segelsport, sondern auch Kultur, Geschichte, Kulinarik, Humor und auch mal Theater. Alle bedauerten, dass die Abreise sich unvermeidlich näherte. Und so starteten die Yachten dann nach drei schönen und ereignisreichen Tagen am Mittag des 26. Mai 1977 ebenso still, wie sie gekommen waren, zu ihrem langen Heimweg.

Kommentar Marlies Schaper: „Das war eine der schönsten Reisen, die ich je gemacht habe“. Alle schlossen sich an.



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

## REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE

## BERUFUNGSENTSCHEID

GAN ■ Wer auf der Elbe-Ausklang-Regatta nicht dabei gewesen war, erfuhr es spätestens auf dem Herbstfest im November mit der Preisverleihung für jene Veranstaltung, bzw. aus der Berichterstattung darüber in den SVAOe Nachrichten 1-2020. In der Vorstartphase war zwischen zwei Regattateilnehmern ein Wegerecht nicht gegeben worden und ein Manöver des letzten Augenblicks war zu spät eingeleitet worden. Das Protestkomitee unter Leitung von Marcus Boehlich mit Klaus-Uwe Stryl (BSC/RVE) und Stefan Karsunke (SCOe) hatte beide Kontrahenten disqualifiziert. Daraufhin ging der Fall in die Berufung beim Deutschen Segler-Verband. Einen solchen Schritt hat es bei SVAOe-Regatten wohl noch nie gegeben. Mit entsprechender Spannung wurde das Ergebnis erwartet.

Anfang Januar hat nun der Berufungsausschuss des DSV getagt und wie folgt entschieden: Die Berufung wird als unbegründet zurückgewiesen. Die Entscheidung des Protestkomitees wird bestätigt. Die Berufungsgebühr ist verfallen.

Eine Disqualifikation im Sport ist immer unerfreulich. Die Betroffenen ärgern sich und Unmut bleibt leicht am Veranstalter hängen. Die SVAOe kann froh sein, dass sie ein sicher urteilendes Protestkomitee hat. Die Beteiligten haben es sportlich genommen.

## J-Jollen 2019

## EINE ALTE KLASSE MIT VIELEN REGATTEN UND AKTIVITÄTEN

Von Manfred Jacob ■ Die Rennjollen-Saison fing, wie schon in den letzten Jahren, auf der



Marek Jacob (SVAOe) auf „Fram“ sagt die Starttonne beim Euro-Pokal an



„Fram“ (vorn) vor beeindruckender Kulisse auf der Alster



„Fram“, Baujahr 1924, wurde Vizemeister



*„Woge“ elbab vor den Landungsbrücken auf dem Weg von der Alster zum Mühlenberger Heimathafen  
(Foto: Nikola Grkovic, J-Jollen-Vereinigung)*

Müritz an. Training beim Pfingstpokal in Röbel an der Müritz. Diesmal bevorzugten wir wieder das Zelt statt der Persenning als Unterkunft. Die Jolle liegt davor im Wasser, fast waldartig das Ufer. Frühstück auf der riesigen Wiese des Röbeler Segel-Vereins mit Blick aufs Wasser; die Gänse schnattern.

Am Samstag hatten wir ein bisschen viel Wind. Mit zwei Reffs und kleiner, neuer Fock ging es über den Parcours. Wir segelten eine Wettfahrt mit. Von den geplanten drei Rennen, wurden zwei angeschossen, das zweite Rennen wurde abgebrochen. Es starteten nicht viele, noch weniger hielten durch. Wir mit unserer übertakelten 22-qm Gaffelrennjolle gehörten dazu. Am Ziel und am Abend verloren wir kein weiteres Wort darüber. Es schwebte die Frage in meinem Kopf: Warum macht man sowas? Weil die Mannschaft, mein Sohn Marek und Udo, segeln wollten. Reicht das? Das war eine Woche vor der EURO.

Am Sonntag ging es los zur Langstrecke, ohne Reff und mit Genua 2. Interessant war der ewig lange Flieger mit Wellenabdeckung und halbem Wind. In Luv überholten wir das gesamte Feld der Kielboot-Flotte, bis wir ca. 500 Meter vor

allen waren. Für den Teambildungsprozess und zum Testen und Training ist diese Regatta für uns bestens geeignet. Keine Holzboot-Konkurrenten, wir können uns voll auf uns konzentrieren! Der See hat diese Größe und Schönheit, die wir so lieben! Der Müritz-Preis der Yardstick-Jollen ging wieder an uns.

Eine Woche später zu Mittsommer war der Euro-Pokal der J-Jollen beim NRV auf der Alster. 13 J-Jollen waren am Start. Eine schweizer Jolle musste wegen Rigg-Problemen zu Hause bleiben.



*„Woge“, Baujahr 1922, siegt nach berechneter Zeit*



*Auf dem Weg zur Elbe-Klassik: Übernachtung auf Hanskalbsand (Foto: Manfred Jacob)*

Der Eigner kam zu unserer großen Freude trotzdem zur Alster. Zwei SVAOe-Jollen waren dabei. Das waren natürlich meine beiden, die „Woge“, Baujahr 1922 und die „Fram“ Baujahr 1924. Wir, Vorschoter Udo und Mittelmann Marek segelten die „Fram“. Wir wurden ganz knapp hinter dem Ersten, den Gebrüdern Poell aus Wien, Zweiter mit großem Abstand zu den Dritten. Wir waren über den 2. Platz sehr glücklich! Meine „Woge“, 1922 von Willi von Hacht für einen NRV-Eigner in Hamburg gebaut, segelte mit deutsch-ungarischer Crew. Sie wurde sehr gut gesegelt und so gewannen sie die Yardstick-Wertung, die wir zusätzlich zur Geschwindigkeitswertung eingeführt haben. Kai Witt aus Lübeck hat gesteuert, an der Vorschot Gabor Vince aus Ungarn und Brar-Ocke Braren als Mittelmann aus Blankenese. Den Wanderpreis für die schnellste Jolle nach Yardstick bekommt nicht der Steuermann, sondern laut Ausschreibung der Eigner der Jolle. Auf diese Weise bekam ich das sehr schöne J-Jollen-Halbmodell von Jörn Niederländer.

Im Juli waren wir wieder auf der Havel unterwegs. Die Winde bei der Havel-Klassik, die vom

ASV ausgetragen wird, waren recht mau. Das ist stets günstig für eine 22-qm Rennjolle; leichte Winde, wenn die anderen nicht mit Rumpfgeschwindigkeit segeln können. Dann rennt die übertakelte J-Jolle mit 26 qm am Wind los! So waren wir First Ship Home, beste Jolle berechnet und 3. von 64 Booten über Alles.

Anfang September ging es wieder nach Schwerin. Mit Marek und Jule erkämpften wir den 5. Platz von 46 Seglern. Es war eine schöne Regatta-Saison. Ende September ging es dann auf eigenem Kiel mit der „Woge“ zur Elbe-Klassik. Gegenüber von Wedel verbrachten wir, zusammen mit anderen alten Gaffeljollen, die Nacht in der Einfahrt zur Lagune auf Hanskalbsand. Lasse Johannsen von Yacht-Classic und der Yacht-Fotograf Nico Kraus hatten ein Lagerfeuer auf der Insel organisiert. In der Yacht-Classic gibt es einen sehr schönen Artikel und Bilder darüber – „Aus der Zeit gefallen“. Ganz früh morgens ging es weiter. Wir segelten bei leichten Winden die Elbe-Klassik mit. Irgendwie hatten wir wohl alles richtig gemacht, als wir in Glückstadt ankamen. Ariane und ich bekamen zum ersten Mal den 1. Preis von den SVAOe-ern Ulrich Körner und Jan Op de Hipt für diese Spaßregatta überreicht. Große Freude bei uns!

## JUGEND

### Jubiläumsjahr der „Teufelsbrück“ 2019

## VIEL GESEGELT, VIELE AKTIVITÄTEN

Von Paul Körner ■ Das Jahr begann für uns mit der Nachricht, dass Sven sich aus persönlichen Gründen einige Monate komplett aus Winterarbeit und allem Drumherum herausnehmen müsse,



*„T“ beim Jugendsegelertreffen auf der Alster*



*Auch das Arrangement an Bord muss natürlich stimmen!*



*Vorbereitungen fürs Füttern werden getroffen*



*Nur mit sechs Mann an Riemen ging es zu Pfingsten aus dem Hafen*



*Gute Laune, das A und O auf jeder Tour!*



*Bei strahlendem Sonnenschein ging es nach Kiel*



*Da liegt sie nun... Im Hintergrund im Wasser die Marinetaucher*



*Auf nach Ærøskøbing!*



Das „Umsteigerwochenende“ in Ecke 1



Das „Umsteigerwochenende“ in Ecke 2

wir also auf uns alleine gestellt waren. Wir mussten uns also komplett selbst organisieren, wobei den vielen Händen zu danken ist, die uns aufgefangen haben. Es stellte sich jedoch recht schnell heraus, dass doch alle relativ gut wissen, woran sie sind und wir mit der Winterarbeit mit noch zwei Wochen Zeitpuffer fertig wurden. Zum Jubiläumsauftakt am 30. März waren wir also fertig und konnten uns komplett auf die Veranstaltung im Clubhaus konzentrieren.

Neben einigen Erzählungen aus Gegenwart und Vergangenheit kam vor allem das gesellige

Beisammensein nicht zu kurz und es begegneten sich Kuttersegler aus 50 Jahren „Teufelsbrück“ und „Neumühlen“ („T“ und „N“) und darüber hinaus. Doch so entspannt ging die Segelsaison dann doch nicht los, als die Kutter zwei Wochen später ins Wasser gingen. Die im Winter bestellte Persenning für die „T“ war noch nicht fertig, doch da die „N“ im Moment leider keine Mannschaft hat, konnten wir auf sie ausweichen. So begann die Saison mit einer zwar recht kühlen aber doch sehr schönen Tour über Ostern zusammen mit dem „Roland von Wedel“ (SVWS), welcher diese Saison wieder eine Mannschaft aufstellen konnte. In den Hamburger Frühjahrsferien ging es auf die erste größere Tour, zusammen mit der „Möwe von Köhlfleet“ (SCOe) die Elbe hinab, der Einlaufparade des Hafengeburtstags entgegen. Das Wochenende darauf wurden beide Kutter auf die Alster überführt und die Persenning für die „Teufelsbrück“ kam endlich an. Am Vorabend zum Hamburger Jugendseglertreffen am Wochenende fand am Freitagabend das Stegfest an der Alster statt. Dieses Jahr wurde besonders dafür geworben, dass alle Altersgruppen die Möglichkeit hätten, auf den Kuttern zu segeln. Dass dieses Angebot bisher so vermisst wurde, war uns allerdings nicht klar, sodass wir förmlich überrannt wurden. Und als Sven eine Stunde nach Beginn mit Nachschub an Verpflegung wieder zurückkam, stand einem feuchtföhlichen Abend nichts mehr im Wege. Ersteres zu großen Teilen auch dadurch, dass die erste Tour auf der „T“ beinahe mit einer Kenterung endete, sodass der erweiterte Vorstand doch recht tropfend wieder an Land kam. Nach der Verlegung zum HSC ging die erste Regatta des Jahres leider nicht nach unseren Wünschen aus, mit zwei Punkten Abstand lagen wir knapp hin-

ter der „Finkenwerder“ (TuSF) und der „Möwe“. Noch Sonntagabend ging es wieder nach Finkenwerder, wo der Kutterzirkus am kommenden Himmelfahrts-Donnerstag beginnen sollte. Mit zunächst drei Kuttern („Möwe“, „Roland“, „T“) ging es nach Glückstadt, wo wir die Aufgaben zu Land souverän für uns entscheiden konnten. Wir konnten am besten Knoten, Takeln und Spleißen, einzig beim Schlepplinen-Weitwurf waren wir nicht zufrieden. Tags darauf ging es gegenan bis in den alten Hafen von Brunsbüttel, wo wir uns bei der Koch-Challenge kreativ ausleben durften. Zur Vorspeise gab es Feta-Knoblauch-Brötchen, wobei wir sehr von unseren Nebenliegern profitiert haben. Von diesen gab es einen Grill für die Brötchen und zur Verpflegung während des Kochens die durchaus üppigen Reste vom Grill. Im Hauptgang gab es orientalische Frikadellen mit Couscous-Salat und zum Nachtisch wurde Crème Brûlée gereicht. Und da sage noch mal einer, wir würden uns nicht vernünftig ernähren. Allerdings reichte es trotzdem nicht zum Sieg, die „Möwe“ war mit ihrem Essen offenbar noch überzeugender, sodass dieser Sonderpreis nicht an uns ging. Morgens begann dann die Plünnregatta, bei der alles erlaubt ist, mit einem kleinen Wettschwimmen der Kutterführer über das Brunsbütteler Hafenbecken. Mit der „Möwe“ lieferten wir uns ein enges Rennen, welches wir durch eine Finte im Flach hinter Pagen-Nord knapp für uns entscheiden konnten. Vor der Krückaumündung gab es dann die Aufgaben zu Wasser, zum Beispiel Mann-über-Bord-Manöver, Reffen, Ankern, Wenden ohne Pinne und so weiter. An Land folgte dann die Schikane-Aufgabe, bestehend aus TicTacToe-Extreme, einem Sketch und der Aufgabe, mit geschlossenen Augen Joghurt zu verfüttern. Schikane und Aufgaben zu

Wasser gehörten auch schon in den letzten Jahren zu unseren Stärken, und so war es auch dieses Jahr wieder. Sonntagmorgens führte dann die Standard-Regatta nach Wedel zurück, welche die „Möwe“ wiederum gewann. Trotzdem reichte es insgesamt für uns, sodass auch wir unsere erste Regatta des Jahres gewinnen konnten.

Besonders zu erwähnen ist die Tour über Pfingsten, bei der wir mit gemischter Crew zuerst nach Glückstadt und anschließend nach Grünendeich gefahren sind. Am ersten Tag war es, manch einer wird es erinnern, durchaus sehr windig und auch wir sind ohne Großsegel und mit allen auf der Kante in Rekordzeit von Hamburg nach Glückstadt gekommen, insgesamt waren es jedoch gut zu beherrschende Bedingungen, wie wir fanden. Umso irritierter waren wir, als wir in Glückstadt herausfanden, dass nur gut eine Stunde, nachdem wir dort waren, die



*Morgens im Störloch*



*Flaute auf der Pagensandregatta*



*Warten auf Tide*



*Querung des Fahrwassers bei Nebel*

„No. 5 Elbe“ genau dort gesunken ist. Nach Pfingsten stand dann mit der Kieler Woche das erste Event des langen Segelsommers an. Bei strahlendem Sonnenschein ging es für uns zuerst nach Brunsbüttel, von dort bei Badewetter durch den Kanal nach Holtenau. Dieses Wetter zog sich die gesamte Zeit hin, gepaart mit wenig Wind, wie es sich gehört. Einzig ein Tag war etwas windiger, und direkt erwischte es die „Finke“: In der Rundung des Leefasses erwischte sie eine Böe und die „Finke“ kenterte durch. Das war das erste Mal, dass in meiner aktiven Kutterzeit überhaupt ein Kutter von der Elbe gekentert ist. Andererseits wurde so für den gesamten Nachmittag für Unterhaltung gesorgt, denn die Wettfahrtleitung bestand darauf, dass wegen der KiWo sowieso anwesende Marinetaucher dies als Übung nutzen sollten. Und so schauten gut 25 Kuttersegler einen Nachmittag lang zu, wie langsam der Kutter ausgeräumt und zum Aufrichten vorbereitet wurde, bevor wir alle einmal ziehen durften und sich die „Finke“ wieder aus dem Wasser erhob. Nach der Preisverleihung ging es nach Möltenort und von dort aus mit „Möwe“ und „Finke“ auf Sommertour.

Morgens ging es direkt nach Maasholm, wo es uns so gut gefiel, dass wir sechs Tage blieben. Als wir wirklich jedes Ferienhaus und auch den Bus nach Kappeln zum Einkaufen mit Namen kannten, ging es trotz immer noch windiger Verhältnisse weiter nach Ærøskøbing. Über Svendborg, und Lundeberg ging es dann weiter nach Nyborg was auch schon das Maximum unserer dieses Jahr eher kurzen Sommertour war. Zurück ging es nach Lohals und Troense; der Hafen war uns noch vom letzten Jahr in guter Erinnerung geblieben. Morgens um vier Uhr musste dann Strecke gerissen werden, da das Wetter wieder

schlechter werden sollte. Los ging es 32 nm vierkant gegenan, wofür wir auch nur 14 Stunden brauchten... Trotz oder wegen des schlechten Wetters ging es dann bis Schleimünde (Juchu, endlich wieder Schlei!) und anschließend nach Eckernförde, wo die „T“ zunächst liegenblieb.

Am letzten Ferienwochenende fand dann wie jedes Jahr unser Umsteiger-Wochenende an der Steganlage eben dort statt. Zusätzlich zum Kutter kamen noch zwei 420er, der Pirat „Polly“ sowie ein Schlauchboot ins Wasser. Den Umsteigern erklärten wir, dass wir uns in allen Bereichen, besonders aber beim Kutter, über Nachwuchs freuen würden. Anschließend ging es für uns zurück nach Hamburg, wobei es in der Schleuse einen Schreckmoment gab, denn die Maschine von Holly, unserem Schlepp, hatte in der Einfahrt beschlossen, den Geist aufzugeben. Zumindest

in solchen fast schon Notsituationen findet sich relativ einfach ein Schlepp, sodass wir die Reise trotzdem fortsetzen konnten und auch Holly wohlbehalten aus der Schleuse kam.

Im August standen vor allem Wochenendtouren auf dem Plan. Wir waren unter anderem im Störloch und (mal wieder) in Glückstadt. Zur ASC- Jubiläumsregatta ging es dann wieder einmal nach Finkenwerder, allerdings war auch diese eher von Flaute geprägt und mit den nagelneuen Segeln der „Möwe“ und deren sowieso schon geringerem Gewicht konnten wir leider nicht mithalten. Am folgenden Wochenende fand die letzte Jubiläumsveranstaltung statt, es wurde erneut zum Mitsegeln eingeladen, diesmal jedoch im Rahmen des Yachthafenfestes auf der Elbe. Auch hier war die Teilnahme insbesondere der ehemaligen Kuttersegler recht groß, sodass

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



*Wir sitzen (liegen) alle in einem Boot*

wir als zwei Affenfelsen wohl ein recht besonderes Bild abgegeben haben müssen. Nichtsdestoweniger hatten alle – zumindest ist mir nichts Gegenteiliges berichtet worden – ihren Spaß.

Ein Highlight der Saison war die Pagensand-Regatta, wo wir mit sechs Kuttern nicht nur die größte Einheitsklasse stellten, sondern auch ein Feld in einer Größe hatten, was es abseits der KiWo seit vielen Jahren nicht mehr gegeben hatte und bedauerlicherweise auch so bald wahrscheinlich nicht mehr geben wird. Bei Flaute war dadurch die Stimmung auf „Möwe“, „Finke“, „T“, „N“, „Elmsfür“ (SVN) und „Viet“ (BSC) bestens und auch ein ungeahntes Matchrace-Gefühl kam bei zugegebener Weise nicht optimalen Bedingungen auf. Am Tag darauf bot sich ein relativ gegensätzliches Bild, als wir nicht nur als einziger Kutter, sondern auch bei ordentlich Wind zur Elbe-Ausklang Regatta starteten. Trotz

unserer unterstellten Langsamkeit konnten wir uns lange im hinteren Teil des Feldes halten und waren weder nach geseelter noch berechneter Zeit Letzter. Befürchtet wurde ja, dass wir den gesamten Prozess aufhalten würden.

Die Herbsttour vom dritten Oktober an erwies sich als besonders schön, da kaum noch jemand auf der Elbe unterwegs war. Zunächst ging es in die Pinnau, wo wir zunächst bei strahlendem Sonnenschein und beinahe T-Shirt-Temperaturen die Tide ausankerten, bevor wir abends das Clubhaus in Beschlag nahmen und uns als einzige Gäste im Hafen häuslich niederließen. Schon abends legte sich ein Nebelschleier über den Hafen, dem wir jedoch zunächst keine Bedeutung zumaßen. Erst am nächsten Tag wurde klar, dass es sich hierbei um ein größeres Problem handelte, als bisher angenommen, insbesondere, als auch hinterm Sperrwerk die Sicht weniger als 100 Meter betrug. Es war allerdings auch klar, dass wir einkaufen mussten, und so haben uns „Taschenboot“ (SVAOe), „Möwe“ und „Unterelbe Express“ (SCU) auf den Haken genommen. Unter langsamer Fahrt, vorschriftsmäßig gegebenen Schallsignalen und genauer Bobachtung des AIS haben wir das Fahrwasser gequert und sind anschließend nach Abbenfleth gefahren, wo wir erneut das Clubhaus nutzen durften und auch einkaufen konnten. Tags darauf wurden wir früh geweckt. Es war Krantag und der halbe Hafen musste in diesem Zeitfenster zum Autokran und aus dem Wasser. Entsprechend früh ging es weiter nach Wischhafen. Auch hier konnte man – wer hätte es gedacht – drinnen sitzen. Eine Sache, die man mit der Zeit schätzen lernt. So saßen wir mit zwei Kuttern und drei Dickschiffbesatzungen in der 12 Quadratmeter Flur-Küchen-Sitzecke und sangen zur Gitarrenmusik. Hierbei zu erwähnen

ist, dass das Wetter die ganze Zeit nicht schlecht war, es war einfach nur ziemlich kalt. Weiter ging es in die Oste nach Neuhaus. Mit dem ersten Strom hinfahren bedeutet, dass bei Ankunft an der Ostemündung einem noch voller Elbstrom in der Oste entgegensteht und so kamen wir zu einem Problem. Wobei Problem hier relativ ist, denn wir sind die gesamte (wirklich gesamte Oste, der Wind hat zwischendurch leicht gedreht) hinaufgekreuzt. Selten hatten wir so einen Spaß bei so widrigen Verhältnissen, denn dass ein Kutter nur schlecht kreuzen kann, sollte landläufig bekannt sein. So haben wir die zurückgelegte Strecke zwischendurch in „Steinwürfen“ (dem Abstand von einem Steinhaufen zum nächsten, entsprechen ca. 30–40 m) gemessen und waren schon froh, wenn wir nach zwei Wenden einen halben Steinwurf geschafft hatten. Oft lag zwischen Wende und Wende genau so viel Zeit, dass man alles wieder vorbereiten und zwischendurch mal einen kurzen Blick auf die Robben werfen konnte. In Neuhaus war Duschen angesagt, was allerdings hier etwas kostet. Bei wenigen Grad über Null wurde also aus dem Schlauch geduscht und gefroren. Abends sollte es so kalt werden, dass wir beschlossen, mit allen 13 Leuten von „T“ und „Möwe“ bei uns an Bord zu schlafen, damit es zumindest ein bisschen wärmer wird, was tatsächlich auch ziemlich gut funktioniert hat. Vorletzte Station war dann Cuxhaven. Alle zusammen haben wir Milchreis gegessen und unter dem vereinseigenen Unterstand den Abend verbracht, mit Hafenmeisterinnen, die sich sehr über Kutter gefreut haben. Da für die nächsten Tage Regen angesagt war, hatten wir die Hoffnung, schnell möglichst weit zu kommen. Allerdings war bei wenig Wind nur der Ruthenstrom zu erreichen, wo wir unseren letzten Abend der



*Der letzte Abend der Saison (Fotos: Paul Körner)*

Tour und der Saison verbrachten und auf Wunsch unserer Damenfraktion Kohlsuppe gegessen haben, was aber allgemeinen Anklang gefunden hat. Zurück in Wedel haben wir den Kutter so weit wie möglich aufs Kranen vorbereitet und pünktlich, als wir alle wieder zu Hause waren, kam der Weltuntergang. Gut eine Woche später gingen dann die Kutter aus dem Wasser und das Winterprogramm aus Winterarbeit, Kellnern, Tannenbaumregatta, Filmmatinee und Trainingswochenende ging wieder los. Dem geneigten Leser wird aufgefallen sein, dass dieser Bericht in einigen Passagen recht kurz und knapp ist, andere Teile jedoch recht ausführlich behandelt. Für weitere Erzählungen und Erlebnisse möchte ich daher auf die Mitgliederversammlung am 17. März verweisen. Dort haben wir als Jugendabteilung über die gesamte Saison der Jüngsten und der Jugend berichtet.



## FAHRTENSEGELN

**Analysis paralysis****SY „GREYHOUND“  
IM STILLEN OZEAN**

Von Dagmar und Dietmar Segner ■ Die SVAOe ist ja bekanntlich auch im Pazifik vertreten. Mit unserer „Greyhound“ sind wir, Dagmar und Dietmar, im Südwest-Pazifik. Nach dem „Milk run“ nahe dem Äquator von Panama über Galapagos, dann durch die französisch-polynesischen Archipele Marquesas, Tuamotus, Society Islands und dann weiter über das Suwarrov-Atoll, den Inselstaat Niue ging es nach Tonga. Leider erfordern es die Vernunft (Hurrikan-Gefahr) und Pantaenius als Versicherer, dass man so zwischen Ende Oktober und Dezember die Tropen verlassen muss und entweder in nördliche Gewässer oder südlich nach Neuseeland segeln muss. Dabei gibt es das grundsätzliche Dilemma, dass offiziell ab 1. November in den Tropen die Zyklon-Saison anfängt, aber in Neuseeland noch die letzten Frühjahrs-Tiefs über die Nordinsel fegen. Auf dieser Strecke erfahrene Segler empfehlen, möglichst erst Mit-

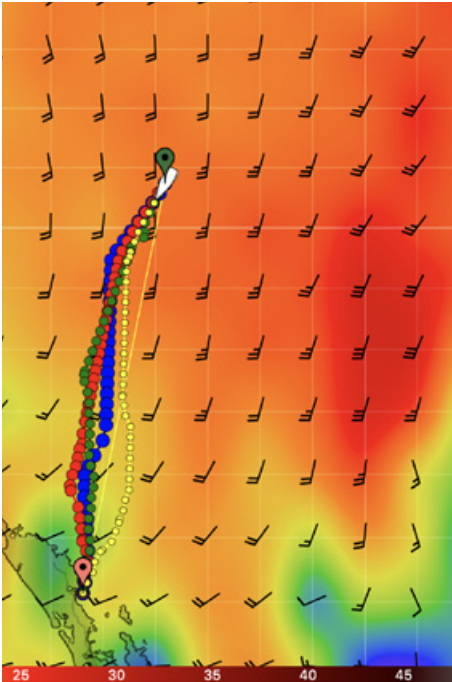
te November oder Anfang Dezember zu starten. Die etwas inflexible „Named Storm Clause“ von Pantaenius besagt aber, dass ab 1. November nördlich von 30° N kein Versicherungsschutz für Schäden durch tropische Stürme mit einem Namen besteht. Es gibt durchaus Yachten, die sich dadurch verleiten lassen, trotz ungünstiger Wettervorhersage für Neuseeland loszusegeln.

**Ankern mitten im Ozean**

Manchmal wird man von (seglerischen) Laien gefragt, ob man denn bei einer Ozean-Querung nachts immer anlegen oder zumindest ankern kann. Das geht natürlich nicht und ist der Grund, warum wir nachts „Wachen gehen“: Einer ist immer wach, während der andere drei Stunden schläft. Aber es gibt eine seltene Ausnahme: Das Minerva-Riff. Wenn man bei Google Maps in der Satelliten-Ansicht danach sucht, sieht man ca. 500 Kilometer südwestlich der Hauptinsel von Tonga und 1400 Kilometer nordöstlich der Nordspitze Neuseelands eine flache Stelle im Pazifik. Das nördliche Minerva-Riff hat Ringform, etwas über fünf Kilometer Durchmesser und ist bei Flut komplett unter Wasser. In der Mitte hat das Wasser 15 bis 20 Meter Tiefe und es gibt eine Lücke im Ringriff, sodass man einfahren und in der Mitte ankern kann. Bei Ebbe geht das recht gut, denn dann schaut das Riff gerade aus dem Wasser und verhindert, dass die Ozeanwellen die ankernden Yachten durchschütteln. Bei Flut ist es für vier bis fünf Stunden unruhig und schaukelig, da sich dann die Wellen auf dem flachen Wasser des Ringriffs zwar brechen, aber doch abgemildert zum Ankerplatz reichen. Es gibt aber Berichte, dass Yachten fünf Meter hohe Wellen (außerhalb des Riffs) und 45 Knoten Wind ohne Schaden überstanden haben. Ein Vorteil ist auch,



„Greyhound“ ankert im Minerva-Riff



Grib File: Der Wind kommt von vorn und nicht zu knapp

dass es keine Insekten gibt. Wir planen also einen Stopp im Minerva-Riff ein, auch um auf ein optimales Wetterfenster für die ca. 800 Seemeilen bis Whangarai/Neuseeland zu warten.

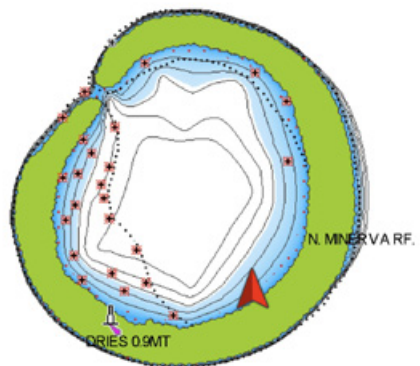
Es ist ein völlig unbeschreibliches Gefühl, so mitten im Ozean zu ankern. Das taten mit uns etwa 20 weitere Yachten, die alle auf dem Weg nach Neuseeland waren und ungünstiges Wetter mit Starkwind und Wellen gegenabwarteten.

### Segeln wir los oder lieber nicht?

Da die Strecke nach Neuseeland den Seglern sehr viel Respekt einflößt, wird natürlich ausgiebig über das Wetter diskutiert. Jeden Morgen um zehn Uhr gibt es eine Funkrunde, wo alle ihre Erkenntnisse und Einschätzungen darbringen. Es gibt sogenannte „Modelle“, also numerische

Wettervorhersage-Algorithmen aus den USA, aus Europa und zum Teil aus Großbritannien (die machen ja immer ihr eigenes Ding). Wenn diese Modelle dann nicht übereinstimmen, muss mindestens eins verkehrt sein. Welchem also vertraut man? Die Experten, sogenannte Router, wissen das natürlich auch nicht und können nur auf Grund ihrer Erfahrungen Wahrscheinlichkeiten nennen.

Das Verfolgen des Wetters zeigt, dass sich im Bereich Neuseeland Ende Oktober das Wettergeschehen sehr schnell ändert und Vorhersagen innerhalb von einem Tag ungültig werden können. Da eine Segelyacht aber sechs bis acht Tage von Minerva nach Neuseeland braucht, ist es also ein Risikospiele. Böse Zungen behaupten, dass man normalerweise ein „Bashing“ (Abreibung) bekommt. Erforderlich ist also eine gehörige Portion Vorsicht, damit man zumindest kein gefährliches Bashing erleidet, andererseits braucht man auch Mut, um den Absprung zu finden. Und hier kommt der Begriff „Analysis paralysis“ ins Spiel, wo man so lange über das Wetter diskutiert, dass man gelähmt ist, nicht handelt und den besten Absprung verpasst.



Das Minerva-Riff



Mitsegler Paul taucht und holt zwei große Langusten aus dem Riff



Sushi satt



Eigner und Eignerin (Fotos: Greyhound Crew)

Um 19 Uhr findet auf Kurzwelle/SSB das Info-Net für Tonga nach Neuseeland statt: Wir stehen um das Funkgerät herum, lauschen der kratzigen Stimme, die immer noch kein gutes Wetterfenster sieht, und beschließen unsere für morgen geplante Abfahrt zu verschieben. Richtig so! Denn die Schiffe, die entgegen der Empfehlung des neuseeländischen Gulf Harbour Radio gestartet sind, berichten ernüchternd über 30 Knoten Gegenwind mit noch stärkeren Böen und vier Meter hohen brechenden Wellen – es war unmöglich, Richtung Süden voranzukommen und eine Yacht hat aufgegeben und kehrte zum Riff zurück. Wir wissen nicht, ob die „Named Storm Clause“ des Versicherers die Boote zur Abfahrt motiviert hat, aber es war wohl nicht schön für die beteiligten Segler.

Wir entschieden uns, auf ein besseres Wetterfenster zu warten und lagen so eine ganze Woche im Riff vor Anker. Das bringt auch seine Probleme mit sich: Da man in Neuseeland keinerlei Lebensmittel einführen darf, verproviantiert man sich in Tonga nur mit dem Nötigsten für die Überfahrt und da kommt man mit einer Woche Minerva-Riff schnell an Grenzen, zumindest bei frischen Sachen und Eiern.

Das Warten hat sich für uns aber gelohnt, wir hatten eine unproblematische und recht komfortable Fahrt und sind nach knapp sechs Tagen in Whangarai angekommen. Wir konnten sogar am letzten Tag noch für sechs Stunden den Genaker hervorholen und mit unserem Partnerboot „North Star“ bei immer flauerem Wind in die Abenddämmerung hineinsegeln.

„Greyhound“ hat damit auf dieser Reise in 2½ Jahren bisher 23.560 Seemeilen im Kielwasser und über 180 Längengrade gequert. Nach einer Rundreise in Neuseeland, etwas Arbeit am Boot und Erkunden der legendären Bay of Islands wird

es dann Ende Mai wieder in die Tropen gehen: Tonga, Fiji, Vanuatu und Neukaledonien stehen auf der Liste für die neue Saison.

#### AUS BEHÖRDEN UND VERBÄNDEN

## FAHRRINNENVERBREITERUNG VOR DEM HAMBURGER YACHTHAFEN

**GAN** ■ Jeder Elbsegler wird schon im vergangenen Jahr beobachtet haben, dass die lange angekündigten Fahrrinnenanpassungen volle Fahrt aufgenommen haben. Das war an den erhöhten Bewegungszahlen der Bagger und an der Errichtung verschiedener Sperrgebiete zur Schaffung von Ablagerungsflächen zu merken. Die Sportschifffahrt konnte sich anpassen. Auch war erhöhter Sedimentanfall augenscheinlich, z.B. im Yachthafen Borsfleth hinter dem Störsperwerk und im Hamburger Yachthafen, wie auch in den vielen Nebengewässern mit ihren Liegeplätzen und Häfen. Man kann gespannt sein, wann hier Korrekturmaßnahmen mit Hilfe des „Elbefonds“ beginnen werden.

Direkt vor dem Hamburger Yachthafen ist nun eine weitere und deutlich sichtbare Maßnahme

zur Verbesserung der Schifffahrtsleistungsfähigkeit fertig geworden, eine „Begegnungsbox“ für tiefgehende bzw. breite Schiffe. Dazu ist die Fahrrinne zwischen den Tonnen 121 und 125 verbreitert worden, also über zwei Seemeilen Länge vom Yachthafen bis Höhe Tinsdal, und zwar um 135 Meter nach Süden. Das wird nicht zu übersehen sein. Die „Box“ soll noch bis Blankenese fortgeführt werden. Übrigens ist das auch ungefähr die Stelle, an der vor mehreren Jahren die „Schlickfalle“ eingerichtet wurde, eine Absenkung der Elbsohle. Von deren Erfolg hat man bisher nichts gehört.

Wenn sich künftig zwei große Schiffe gegenüber dem Yachthafen begegnen, werden sie vermutlich trotz der Verbreiterung ihre Geschwindigkeit reduzieren und dichter an den Tonnenstrichen als bisher fahren müssen. Die Elbe ist dann für eine Weile „dicht“. Das werden Sportbootfahrer zu beachten haben. Besonders könnte das die Teilnehmer an Regatten betreffen. Auch Schwall, Sunk und Stromstärke im Hamburger Yachthafen könnten sich deutlich verstärken.

(Quelle: BFS 4/20 des WSA Hamburg; Gute Information über <https://www.hafen-hamburg.de/de/fahrrinnenanpassung>)



**Seemann  
& Söhne**

**Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG** [www.seemannsoehne.de](http://www.seemannsoehne.de)

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

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

## DAS BÜCHERSCHAPP

Von Michael Albrecht ■ Ein neues Buch von Wilfried Erdmann ist allemal ein Hingucker und erweckte mein Interesse, zumal es von einer Segelreise im Supersommer 2018 nach Ost-Schweden handelt und meine Frau und ich in diesem Sommer dort waren. Da auch unsere Schiffsgrößen annähernd gleich sind und die Lebensalter fast identisch, ergibt sich ein Vergleich ganz von allein. Leider schlossen wir unsere Reise nicht so glücklich ab wie Erdmanns.

Wilfried und Astrid segelten zwischen 10. Mai und 19. August in 100 Tagen von der Schlei über Rödbyhavn, Gedser, Klintholm, Smygehamn, Ystad, Simrishamn, Hanö, Tärnö, Tjärö, Kristianopel, Mörbylänga, Kalmar, Stora Rör, Sandvik, Paskallavik, Solberganäset, Figeholm, Stora Vippholmen, Västervik, Batsviken, Lickershamn, Lauterhorn (Farö), Herrvik, Vändburg, Grönhögen (Öland), Utklippan, Christiansö, Listed, Nexö, Sassnitz, Glowe, Wiek, Harbölle, Stubbeköbing, Vejro, Agersö, Lohals, Söby zurück nach Maasholm, zusammen 1540 Seemeilen.

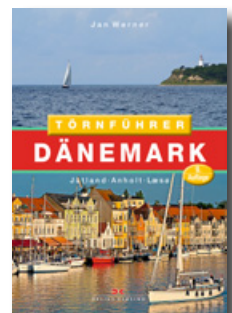
Unsere Reise hatte als nördlichsten Punkt Uppsala im Mälaren.

Ich habe die Reiseetappen so genau aufgelistet, weil die vielen begeisterten Schwedensegler in unserem Verein sich dort bestimmt gut auskennen und mit ihren Reisen vergleichen können. Ein Déjà-vu ist immer spannend. Es ist also für uns Leser eine recht normale Schwedentour, wobei das Besondere die Blickweise und Mentalität der Erdmanns ist, die das einfache Segeln und die Natur wie z. B. Utklippan lieben. Kurt Wallanders Ystad und das wunderbare Schloss in Kalmar kommen nicht vor. Naturerleben, Wanderungen und Segeltörns stehen an erster Stelle. Dazwi-

schen Rückblenden zu Wilfrieds Einhand-Weltumsegelungen und sehr persönliche Vorlieben wie Astrids Faible für Elvis und seine Musik.

Für sehr nachahmenswert halte ich auch Wilfrieds Reise-Resümee: „Das war auf keinen Fall der letzte Segeltörn. Auf dieses Glücksgefühl Segeln kann und will ich nicht verzichten.“ Er spricht meiner Frau und mir aus dem Herzen! **Wilfried Erdmann „Warum wir immer weitersegeln“ 229 Seiten, € 19,80, Delius-Klasing.**

Bereits im letzten Jahr hatte ich mir die 9. Neuauflage des beliebten Törnführers „Dänemark Band 1“ von Delius-Klasing (Jütland, Anholt, Läsö) Format 16,5 x 24 cm, € 34,90 zuschicken lassen – aber noch nicht rezensiert, weil ich neugierig war auf den neuen Hafenguide Dänemark und Südwest-Schweden im DIN A4 Format aus dem norwegischen Skagerrak Verlag (Vertrieb Delius-Klasing). Der deutlich kleinere Törnführer Dänemark 1 ist im Vergleich handlicher und, was den Informationsgehalt betrifft, für Segler, die es ruhiger angehen und gern einen Hafentag um sich umzuschauen einlegen, vorzuziehen. Der Autor Jan Werner beschreibt sehr zuverlässig die dänisch-deutschen und schwedisch-dänischen historischen Hintergründe. Er beschreibt kulturell interessante Sehenswürdigkeiten und



gibt Tipps für Landausflüge. Natürlich werden auch alle navigatorisch wichtigen Angaben wie Gefahrenstellen, Ankerplätze und die Liegeplatzsituation in den Häfen sowie Versorgungsmöglichkeiten sehr präzise, ausführlich und klar dargestellt. Natürlich kann man sich auch vor Ort im Touristenbüro schlau machen – einfacher ist jedoch eine klare Info vorab über Landausflüge und Sehenswürdigkeiten. – Seltsamerweise bleibt auch bei Jan Werner der Binnenhafen von Fredericia unerwähnt!

## ZU UNSEREM TITELBILD

GAN ■ Künstlerisches muss nicht mit Pinsel und Farben zu Papier gebracht werden. Abgesehen davon, dass darstellenden Künstlern schon immer sehr unterschiedliche Ausdrucksweisen zur Verfügung standen (wer hat schon mal die Felsritzungen der Wikinger bei Simrishamn bestaunt?), so sind durch den Computer weitere hinzugekommen. Lassen wir einmal die reine Computerkunst beiseite, die es auch gibt und die von menschengemachter

Kunst nicht zu unterscheiden ist, außer, dass sie wohl etwas langweilig daherkommt, so gibt es doch unendlich viele Beispiele, bei denen Mensch und Maschine zusammengewirkt haben. Ein Teil davon entsteht mit Hilfe von Grafik-Programmen, ein anderer unter Verwendung von Foto-Aufnahmen, die farblich so bearbeitet werden, dass sie das Original-Motiv kaum errahnen lassen.

Bei unserem Titelbild erkennt der Fachmann natürlich sofort, worum es sich handelt. Es ist ein Hamenfischer auf der Elbe, vielleicht auch ein mit zwei Kurrbäumen trawlender Fischer an der ost- oder nordfriesischen Küste. Beide müssen als Tagessignal ein Stundenglas, d.h. Doppelkegel mit Spitzen zueinander nach Regel 26 (b) KVR zeigen, wie es hier deutlich zu sehen ist. Wenn es ein Hamenfischer ist, fällt auf, dass er mit dem Steven zum Ufer zeigt. Es scheint wenig Strom zu laufen, als warte er auf den einsetzenden Tidenwechsel, weswegen er jeweils den Steert aufgeholt hat. Wenn demnächst der volle Strom kommt, wird er beide Hamen fieren und auf den nächsten Gang warten.



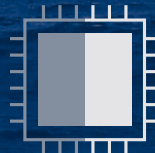
### TICKET-DRUCKEREI

Herstellung attraktiver, funktioneller Eintrittskarten



### SOUVERÄN SOFTWARE

Software für die Verwaltung von Museen



### TECHNIK EXZELLENZ

Kassen, Thermodrucker, Kontrollsysteme, Infoterminals



### KONTAKT HERSTELLER

Webshops für Online- und Mobile-Ticketing

 **BECKERBILLETT**

+49 (0) 40-399 202-0 [www.beckerbillett.de](http://www.beckerbillett.de)

Auch wenn das Motiv alltäglich ist, so sind es die Farben nicht. Genau genommen handelt es sich überhaupt nicht um Farben, sondern um Schwarz und Weiß, die außerhalb des Farbspektrums gerade keine Farben mehr sind. So sehen unsere Augen die Natur nicht. Techniker mögen vielleicht das veraltete Kopierverfahren technischer Zeichnungen, die Lichtpause, darin erkennen. Andere einen Linochnitt. Hier aber lag ein Foto zugrunde, bei dem alle Farbtöne und Schattierungen auf die extremen Gegensätze Schwarz und Weiß reduziert sind. Dadurch entsteht ein ganz neuer Reiz, nicht naturalistisch, aber doch gestochen scharf real. Unser Mitglied Michael Slevogt hat das Foto gemacht und sich diese Verfremdung einfallen lassen.

nicht da war, geht zu Ende. Man spricht schon von den ersten Veilchen. Die Sonne lacht des öfters mit einer Behaglichkeit auf Land und Wasser, daß ein ahnungsvoller Seglervorstand schon einen Antrag erwartet, sämtliche Termine 4 Wochen vorzudatieren.“ (Schreibweise wie damals belassen). Also: Trotz Klimawandels – es war alles schon mal da.

Übrigens: Unabhängig von allen auch schon damals vorgekommenen Kapriolen des Wetters schließt Erbrecht sein Editorial mit den Zeilen

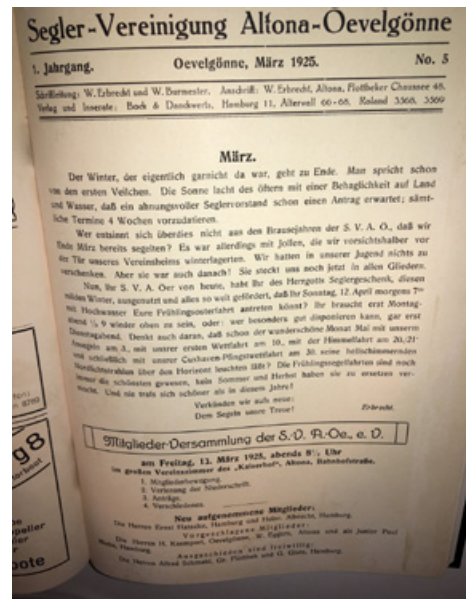
*Verkünden wir aus neue:  
Dem Segeln unsre Treue!*

Das, so hoffen wir, soll auch bei zunehmenden Wetterextremen weiterhin unsere Maxime sein.

## ZU GUTER LETZT

# KLIMAWANDEL

GAN ■ Ob dieser Winter ein Zeichen des Klimawandels ist – bis Ende Februar kein Frost, kein Schnee, ein paar mäßige Sturmfluten – oder nur eine Wetterkapriole, lassen wir einmal dahingestellt. Aus dem Rahmen fallende Jahreszeiten gab es schon immer. Karsten Möller betitelte seinen Bericht über eine frühlingshafte Reise 2011 mit „Bottle Imp“ nach Norwegen mit „Der Sommer, der ein Winter war“ ([https://www.svaeo.de/component/joomdoc/Reiseberichte/Reisebericht\\_Bottle-Imp\\_2011.pdf/detail](https://www.svaeo.de/component/joomdoc/Reiseberichte/Reisebericht_Bottle-Imp_2011.pdf/detail)). Nun fand Norbert Schlöbhorn beim Stöbern in alten Ausgaben der SVAOe Nachrichten ein Geleitwort (heute nennt man es dem Englischen hörig „Editorial“) von Willi Erbrecht aus dem Jahr 1925, in dem es heißt: „Der Winter, der eigentlich gar-





Die besten Tipps  
für Ihren Landgang  
haben wir!

LAND & MEER Jahresausgabe 2020  
Jetzt für 8,90 € bestellen (portofrei):  
**www.landundmeer.de**  
**Telefon: 040/390 76 81**  
**E-Mail: mail@landundmeer.de**

Hamburg Nordsee Ostsee Sylt



## ICH SUCHE EINE SEGELPARTNERIN FÜR DEN HELGAHARD-CUP!

NRV und Hamburg Active City haben eine Regatta um den Helgahard-Cup am 21. bis 23. August 2020 auf der Alster ausgeschrieben. Es handelt sich um eine Mixed-Regatta auf 2-Personen-Booten mit Inklusion eines/einer körperlich und/oder geistig Beeinträchtigten. Gesegelt wird auf Laser Bahia und FarEast SV 14 mit speziellen Einrichtungen. Auf den Mittwochsregatten auf der Alster kann trainiert werden. Die Boote stellt der NRV.

Felix Schnor / Kontakt über die Geschäftsstelle

**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.svaove.de

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

**Bankverbindung:** Hamburger Sparkasse, IBAN DE60200505501265103992 / BIC HASPDEHHXXX

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

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

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

E-Mail: info@bertheau-druck.de

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

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

Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier.

