



SVAOe NACHRICHTEN

1-2025 JANUAR / FEBRUAR



NICHT VERGESSEN!

DIE JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG DES SVAOE

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

Bitte denken Sie daran, Wahlvorschläge spätestens bis zum 11.2.2025 per E-Mail an info@svaoe.de einzureichen. Kommen Sie nach Möglichkeit auch zur Mitgliederversammlung am 21.01.2025, da dann die bis dahin vorliegenden Wahlvorschläge bekanntgegeben werden.

Kommen Sie und wirken Sie mit! Denken Sie nicht, dass es ausreicht, wenn andere für Sie abstimmen. Nutzen Sie Ihr demokratisches Privileg, Ihr eigenes Votum abzugeben und die Geschicke des SVAOe mitzubestimmen.

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

DIENSTAG, 25. FEBRUAR 2025

Einlass ab 18:00 Uhr

Beginn der Versammlung um 19:00 Uhr

SVAOe-Clubhaus, Neumühlen 21, 22763 Hamburg

Anfahrt: Bus 30 von Bf Altona bis Lawaetzhaus, HADAG-Fähre 62 bis Neumühlen/Oevelgönne. Parkplätze in Neumühlen und Nähe Hohenzollernring (bis 20:00 Uhr gebührenpflichtig € 3,00/Std). Wenn Sie in Ihrer Bewegung eingeschränkt sind und Hilfe benötigen, rufen Sie bitte in der Geschäftsstelle an.

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

Dr. Stephan Lunau, Vorsitzender



NACHRICHTEN
SEGEL-VEREIN ALTONA-OEVELGÖNNE E.V.

103. Jahrgang

Januar / Februar 2025

Nr. 1

OKTOBERSEGELN AUF DER ALSTER



*Bis in den November hinein wird von den Teilnehmern des ELS- („Erwachsene lernen Segeln“)-
Trainings sonnabends auf der Alster gesegelt. Auf diesem Bild mit „Schwanenwik“ weicht gerade
der Frühnebel einer blassen Sonne ... (Foto Thomas Lyssewski)*

IN DIESER AUSGABE

3 Editorial

Vereinsleben

- 4 Neuaufnahmen
- 4 Rudolf Lyssewski †
- 5 Brigitte Mendt †
- 6 Gudrun Lasitzka †
- 6 Rainer Steffen †
- 7 Neues aus der AG Zukunft
- 8 Preisverleihung für Elbe-Ausklang-Regatta
Herbstfest mit Grünkohl
- 10 Die Mitgliederversammlung
im November
*Bericht zum Seglertag und
Vortrag zum Team Malizia*
- 16 SVAOe-Segelgruppe ELS
Das erste Sonnabend-Herbsttraining 2024
- 17 SPOSS erfolgreich bestanden
- 17 Die Altjunioren wollen es genau wissen:
*Woher bekamen die Hamburger das Trinkwasser
1890-1990*



Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 20 Im Hamburger Yachthafen Wedel:
*Die traditionelle SVAOe-
Tannenbaum-Regatta*
- 25 Segelteam „H-E-A-T“ mit
SVAOe-Beteiligung
- 27 German Open Berlin 2024
*Zweiter Platz für
„Hungrier Wolf“*



Jugend

- 28 Opti-Kinder segeln
um den Tannenbaum
- 30 Erster Preis beim Leser-
Fotowettbewerb
der „Yacht“



Fahrtensegeln

- 30 Stationsmeldung von Trimaran „Pegasus“
Jörg und Finn Bäcker auf Weltumrundung
- 30 SVAOe-Winterakademie:
*„Grundlagen der Yachtelektrik“ und
vertiefendes Tagesseminar*
- 32 „Bonito“ auf Ostsee-
Sommertour 2024
- 35 Segel-Sommer 2024
mit „Vela“



Historisches

- 43 100 Jahre SVAOe-Nachrichten
Januar-Februar 1925
- 46 Das erste Boot
*Ein Erlebnis aus alten
Oevelgöner Zeiten*



Dies und Das

- 47 Zu unserem Titelbild

Zu guter Letzt

- 47 Seekarten-Alarm!

Umschlagillustration

Aquarell von Hinnerk Bodendiek

Beilagen

Einladung zur Jahreshauptversammlung
Spendenaufwurf Opti

BEITRAGSABBUCHUNG

Anfang April werden die gemäß Beschluss der Jahreshauptversammlung 2025 festgesetzten Beiträge des SVAOe von Ihrem Konto abgebucht!

Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

ich hoffe, Sie haben den Jahreswechsel gut überstanden. Angesichts der sich nunmehr seit 2020 häufenden, von Menschen (der vermeintlichen „Krone der Schöpfung“) verursachten Krisen auf diesem Planeten und den wenig optimistisch stimmenden Zukunftsaussichten ist der Segelsport ein geeignetes Mittel, um regelmäßig etwas Balsam für die Seele zu spenden. Damit die junge Generation den Segelsport im SVAOe ausüben kann – und da insbesondere die im Trainingsbetrieb genutzten Jollen einem gewissen Verschleiß unterliegen – stehen immer wieder Ersatzbeschaffungen bei Booten und deren Ausrüstung an. Für die aktuellen Beschaffungen hat die Jugendabteilung einen Spendenaufruf verfasst, der dieser Ausgabe beigelegt ist und helfen soll, die eine oder andere Spende für den o.g. Zweck loszueisen. Bekanntermaßen begann der seglerische Lebenslauf etlicher hervorragender Seglerinnen und Segler im Optimisten.

Die „Arbeitsgruppe Zukunft“ bittet um Ihre/Eure Unterstützung, s.a. den Zwischenbericht in dieser Ausgabe. Die Arbeitsgruppe hat mit großem Engagement eine Umfrage für die Mitglieder des SVAOe entworfen. Ich bitte alle Mitglieder, sich an der anstehenden Umfrage zu beteiligen und auch auf diesem Wege zur künftigen Ausrichtung des SVAOe beizutragen.

Hierzu wäre es hilfreich, wenn Mitglieder ihre E-Mail-Adresse bei uns aktualisieren oder, falls wir sie noch nie im System hatten, diese unserer Geschäftsstelle zusenden würden: info@svaoe.de

Achtung: Eine spätere, aktive Beteiligung an Projekten oder die Übernahme von Funktionen/Aufgaben, die aus der Umfrage resultieren, ist durchaus erwünscht.

Auch wenn es nicht unbedingt ein Thema fürs Editorial ist: Falls Sie während der letzten Saison eine Reise, egal ob groß oder klein, unternommen haben, so lassen Sie andere an Ihren Erfahrungen teilhaben und senden Ihren Reisebericht bzw. Ihr Logbuch an info@svaoe.de. Alle Reisen, zu denen wir Berichte erhalten, werden im Rahmen des Gründungsfestes im April 2025 mit einem unserer Fahrtenpreise prämiert.

Zu guter Letzt: In diesem Jahr wird die Jahreshauptversammlung wie gewohnt Ende Februar im Clubhaus des SVAOe stattfinden; lesen Sie dazu bitte auch den Aufruf in dieser Ausgabe sowie die beigelegte Einladung. Falls Sie verhindert sein sollten: Nutzen Sie die Möglichkeit Ihr Stimmrecht auf andere Personen zu übertragen.

Ich wünsche Ihnen / Euch eine angenehme Lektüre und eine hoffentlich, zumindest in diesem Lande, weiterhin friedliche segelfreie Zeit. Ihr / Euer Stephan Lunau



VEREINSLEBEN

November/Dezember 2024

NEUAUFNAHMEN

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

Ordentliche Mitglieder:

Anton Berret, 22589 Hamburg

Tobias Zorn, 22589 Hamburg

York Schnatmeier, 25421 Pinneberg

Juls Haacker, 21465 Wentorf

* 24.05.1931 † 16.11.2024

RUDOLF LYSSEWSKI

**Träger der silbernen Ehrennadel
Eigner mehrerer Segelyachten**

Unser langjähriges Mitglied, vielen ein offener, sympathischer, stets gesprächsbereiter und eng mit dem Wasser verbundener Freund, ist im Alter von 93 Jahren von uns gegangen. Rudolf wurde in Lyck, Ostpreußen, am Lycker See, geboren (heute hat die Stadt den Namen EtK). Nach der



Rudolf Lyssowski (Foto privat)

Flucht 1943 landete er mit Mutter und Zwillingbruder in Winsen/Luhe, wo sie in der Marsch hinter dem Oberelbedeich unterkamen. Bald darauf lernte er seine spätere Ehefrau Elfriede kennen, die

ein ähnliches Schicksal hinter sich hatte. Beide waren viel auf der Oberelbe mit einem Paddelboot unterwegs. So etwas verbindet. 1959 wurde geheiratet. Daraus erwachsen drei Kinder, von denen der Sohn Thomas heute ein schon lange in verschiedenen Aufgaben tätiges Vorstandsmitglied des SVAOe ist und dessen Frau Sabine („Jule“) unsere Clubsekretärin.

1960 veränderte sich das Leben der Familie. Sie zogen von der Oberelbe nach Groß-Borstel. Nach kaufmännischer Lehre begann ein beruflicher Aufstieg, der bis zum Einkaufsleiter führte. Das Leben auf und mit dem Wasser erweiterte sich. 1964 wurde eine Jolle vom Typ Koralle mit zwei Seitenschwertern gebaut und auf den Campingplätzen in Dahme und in Dänemark vor Kegnæs gesegelt. Die Kinder hatten zu der Koralle auch noch ein Faltboot. Ab 1975 brachte Rudolf seine drei Kinder zum Kuttersegeln in den SVAOe. Seitdem ist der Name Lyssowski aus dem Verein nicht mehr wegzudenken.

Rudolfs erstes richtiges Segelboot war ab 1978 der Blitzjollenkreuzer „Knolle“, den auch die Söhne Thomas und Martin bis 1980 fleißig auf der Oberelbe segelten. 1980 folgte ein schönes Folkeboot, die „Urle“. Die weiteren Segelyachten, eine Nordborg 26 und eine Nordborg 30 hießen danach auch immer „Urle“. Rudolfs und Elfriedes Freundeskreis vergrößerte sich durch das Segeln im Verein. Wann immer möglich unternahmen sie gemeinsame Touren auf der Ostsee, einmal auch durch den Göta-Kanal.

Als das Segeln zu beschwerlich wurde, kauften sich Rudolf und Elfriede eine kleine Ferienwohnung in Heiligenhafen am Wasser. Über die Veranstaltungen der Alt-Junioren sowie beim Boßeln mit „König Arthur“ Adje Hauschildt nahm Rudolf noch lange am Vereinsleben teil.

Wir danken für seine jahrzehntelange Treue. Unser Mitgefühl gilt seiner Frau Elfriede und den Kindern mit deren Familien.

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

* 14. Februar 1942 † 10. November 2024

BRIGITTE MENDT

Trägerin der goldenen Ehrennadel

Eigenerin der SY „Zambalo“

Brigitte ist mit Schwester Barbara und Bruder Mathias auf den Schiffen ihres Vaters Heinz Rieck groß geworden: dem Spitzgatter „Thees Bott“, der Sonderklasseyacht „Schlanke Dorothee“ und dem Seefahrerkreuzer „Sturmvogel“. Mit 16 Jahren, am 1. Mai 1958, wurde sie Mitglied im SVAOe. Sie und ihre Schwester waren in den 1950ern die ersten und einzigen weiblichen Crewmitglieder während der Nordseewoche auf den Regattaschiffen.

1959/1960 segelte sie auf den Mädchen-Kuttern „Helgoland“ und „Scharhörn“ – doch das durfte sie nur, wenn für das Familienschiff eine ausreichend große Mannschaft vorhan-

den war. Erst 1968 konnte Brigitte an einer Kutter-Sommertour auf „Oevelgönne“ teilnehmen. Dabei lernte sie den damaligen Kutterführer Peter Mendt kennen, und die Beiden wurden ein Paar. Das erste gemeinsame Schiff war 1970 der schnelle 20er „Orion“. Elf Jahre segelten sie mit diesem Schiff Regatten auf der Elbe.

Das nächste Schiff für Brigitte war 1980 der 30-Füßer „Zambalo“, eine Albin Ballad, welche sich auch heute noch im Familienbesitz befindet. Die beiden Töchter Keike und Rieke wuchsen von klein auf in das Seglerleben hinein, absolvierten die Opti-Zeit, segelten Kutter und sind jetzt weiterhin im SVAOe aktiv.

Nun ist Brigitte Mendt im Alter von 82 Jahren gestorben. Wir danken ihr für ihre jahrzehntelange Treue. Unser Mitgefühl gilt ihren Angehörigen.

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



Brigitte Mendt (Foto privat)



Seemann
& Söhne

| | | | | |
|--|------------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------------|
| www.seemannsoehne.de | | | | |
| Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG | | | | |
| Schenefeld | Blankenese | Rissen | Groß Flottbek | Bestattungen |
| Dannenkamp 20 | Dormienstraße 9 | Ole Kohdrift 1 | Stiller Weg 2 | aller Art und |
| 22869 Schenefeld | 22587 Hamburg | 22559 Hamburg | 22607 Hamburg | Bestattungsvorsorge |
| Tel.: 8660610 | Tel.: 866 06 10 | Tel.: 81 40 10 | Tel.: 82 17 62 | |

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

* 22. Dezember 1953 † 16. Oktober 2024

GUDRUN LASITZA

Trägerin der goldenen Ehrennadel

Gudrun Lasitza stammte aus einer Altonaer SCOe-Segelfamilie, segelte in ihrer Kindheit mit Eltern und Geschwistern auf einem 10,50-m-langen 6 KR-Stahl-Kielschwerter auf der Elbe. Nachdem sie vom Schiff ihrer Eltern abgemustert hatte, fiel ihr in Oevelgönne der Info-Kasten des SVAOe mit Bildern von „Bora“ auf. Um dort mitzusegeln, trat sie am 24. Juni 1974 in den SVAOe ein. Es folgten Wochenendreisen auf der Elbe und Urlaubsreisen auf der Ostsee, oft mit Wolfgang Kottusch als Skipper. 1977 ging die letzte Sommertour auf „Bora“ bis zum Hardanger Fjord. Die Rückreise war stürmisch, doch ein Crewmitglied, der Bayer Wilfried, genoss die stürmische Fahrt.

Gudrun folgte Wilfried nach Bad Wörishofen in Bayern und fand eine Anstellung bei einem Werkzeugmaschinenhersteller. 1981 nahmen die Beiden das Segeln wieder auf, kauften trailerbare Segelboote, erst eine Neptun 20 und später eine Jeanneau Tonic 23, die Wilfried einem kompletten Refit unterzog. Der Bodensee war das Segelrevier an den Wochenenden, die Sommerreisen gingen jedes Jahr in den Norden, nach Dänemark, Schweden, Rügen, zum Stettiner Haff, Götakanal, Seen- und Kanalsystem des Dalslandkanals, zu den schwedischen Ost- und West-Schären und dem Mälarensee. Im Januar 2012 starb Wilfried, und Gudrun verkaufte das Segelboot.

Der persönliche Kontakt zum Verein bestand über die Distanz kaum mehr. Aber Gudrun Lasitza freute sich immer sehr über die gedruckte Ausgabe der SVAOe Nachrichten. Nun ist sie im Alter

von 70 Jahren gestorben. Wir danken ihr für ihre jahrzehntelange Treue. Unser Mitgefühl gilt ihren Angehörigen.

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



Gudrun Lasitza (Foto privat)

* 24. März 1946 † 10. Oktober 2024

RAINER STEFFEN

Träger der silbernen Ehrennadel Eigner mehrerer Segelyachten und Motorboote

Mit Rainer Steffen ist ein Segler von uns gegangen, den viele in seiner Bedeutung nicht in vollem Umfang wahrgenommen haben. Rainer war kein Mann, der die eigene Werbetrommel rührte oder übermäßig redselig war, dafür aber ein Freund schneller Schiffe, mit denen er auf Regatten viel Erfolg hatte. Aber er hatte auch Ehrenämter inne. So war er schon früh Mitglied in der Regatta Vereinigung Seesegeln (RVS) und dort auch einige Jahre Stellvertretender Vorsitzender sowie aktiv in der deutschen X-99-Klassenvereinigung. Es war wohl Jürgen Schaper, der ihn überzeugte, auch Mitglied im SVAOe zu werden, in den er 1984 eintrat und sich seitdem an dessen Regatten beteiligte.

Zum Segeln kam Rainer über ein Boot, das er zusammen mit seinem Bruder in der Garage selbst gebaut hatte. Etwa 1963 kaufte er sich dann den hölzernen Spitzgatter „Carina“. Der war wohl nicht schnell genug, denn es folgte



Rainer Steffen (Foto privat)

eine Grinde mit dem Namen „Orm“ nach Röde Orm, dem Titelhelden und Draufgänger aus dem abenteuerlichen Wikinger-Roman. Höhepunkte mit der Grinde waren

sicherlich die Regatten Helgoland-Edinburgh, Helgoland-rund Skagen-Kiel und Sjaelland Rundt. Ab 1991 musste es noch schneller gehen. Eine Schiffsfamilie wurde gegründet, indem nacheinander zwei „Orm“-Namensschwwestern, beide vom Typ X-99, angeschafft wurden. Die Höhepunkte mit ihnen waren die Nations-Cup-Weltmeisterschaften auf Jersey, dem Ijsselmeer, dem Bodensee, in Marstrand, Kopenhagen, Borgholm und Ebeltoft. Dann nahm er das Segeln etwas ruhiger und kaufte X-34 „Rainville“, benannt in Anlehnung an seinen Namen, aber vielleicht auch an ein früheres beliebtes Ausflugslokal in den Rainville-Terrassen. Mag „Rainville“ auch mehr Komfort als die „Orm“-s geboten haben, so war sie dennoch schnell, und Rainer nahm mit ihr an Vereinsregatten auf der Elbe teil. Urlaubstörns nach Dänemark und Schweden schlossen sich an. Ab 2020 wurde gar nicht mehr gesegelt. Mit Motorbooten blieb er dem Wasser verbunden. Am Vereinsleben nahm er gelegentlich an den Veranstaltungen der Altjunioren teil. Nun ist Rainer Steffen im Alter von 78 Jahren gestorben. Wir danken für seine jahrzehntelange Treue. Unser Mitgefühl gilt seinen Angehörigen und Freunden.

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



NEUES AUS DER AG ZUKUNFT

Die AG Zukunft, die sich mit der Weiterentwicklung des SVAOe für die Zukunft befasst, hat das vergangene Jahr genutzt, um erste Themen zu bearbeiten und sich strukturell besser aufzustellen. Um uns breiter aufzustellen, haben wir vier Untergruppen gebildet, die sich bis in den Herbst auf einzelne Bereiche konzentriert haben. Dabei wurde deutlich, dass zur weiteren Themensetzung ein Meinungsbild aus dem Verein notwendig ist.

Bis Dezember haben wir Werkzeuge und Rahmenbedingungen für eine solche Umfrage geprüft. Dabei haben wir unter anderem grundlegende Datenschutzfragen geklärt und Konzepte zur Befragung erstellt. Gemeinsam mit den zuständigen Stellen im Verein wurde eine Datenschutzerklärung erstellt und ein Umfrage-Tool angeschafft.

Parallel dazu haben wir die Fragen ausformuliert und getestet. Im Rahmen unserer Vorbereitungen stellten wir fest, dass zwei getrennte Umfragen sinnvoll sind: Eine für Ehrenamtliche und eine für alle Mitglieder. Die erste Umfrage, die sich an Ehrenamtliche im Verein richtete, konnten wir am 7. Dezember starten. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Berichts befinden wir uns in der Auswertung. Gleichzeitig arbeiten wir an der zweiten Umfrage, die in naher Zukunft an alle Mitglieder versendet wird.

Wir bitten euch an dieser Stelle herzlich, sich ein paar Minuten Zeit für diese Umfrage zu nehmen. Eure Meinung hilft uns, eine fundierte Grundlage für die Entwicklung konkreter Projekte zu schaffen. Dabei ist es uns wichtig zu betonen, dass keine konkreten Änderungen zur Abstimmung gestellt werden. Vielmehr möchten

wir ein umfassendes Bild des Vereins gewinnen und dabei alle, auch weniger aktive, Mitglieder einbeziehen.

Nach Abschluss beider Umfragen werden wir in den Untergruppen die Ergebnisse analysieren und erste konkrete Konzepte entwickeln. Gleichzeitig verfolgen wir Themen weiter, die unabhängig von den Umfragen bearbeitet werden können. Kontakt: paul.koerner@svaoe.de

Preisverleihung für Elbe-Ausklang-Regatta HERBSTFEST MIT GRÜNKOHL

KCB ■ Am 29. November fand das diesjährige SVAOe-Herbstfest statt – und es war mit mehr als 90 Teilnehmern sehr gut besucht, brachte den Saal des Vereinshauses an seine Kapazitätsgrenze. Jörn Groth und der gesamte Festausschuss hatten das Fest, wie immer, hervorragend organisiert, und eine Reihe von jungen Seglerinnen und Seglern aus der Jugendabteilung brachte Speisen und Getränke mit beeindruckendem Geschick an die eng zusammenstehenden Tische, herzlichen Dank! Dafür wurde auch gespendet, was der Jugendabteilung zugutekommen wird. Der Grünkohl vom bewährten Caterer war hervorragend abgeschmeckt; dazu wurden glasierte Kartoffeln, Kassler, Mettwurst und Schweinebacke gereicht. Auch eine vegetarische Alternative war im Angebot. Die Gäste waren sehr zufrieden, man unterhielt sich, wanderte auch zwischen den Tischen hin und her und tauschte Neuigkeiten aus.

Es folgte die Preisverleihung für die SVAOe-Elbe-Ausklang-Regatta, die am 29. September 2024 auf der Elbe stattgefunden hatte (vgl. SVAOe Nachrichten 6-24). Wettfahrtleiter Andreas Sasse ergriff das Mikrophon, berichte-

te von den 22 Meldungen zur Regatta, vom schönen Wetter, aber auch von der Flaute am Ende der zweiten Wettfahrt inklusive gekippter Tide, wegen derer zahlreiche Boote bei dieser zweiten Wettfahrt aufgeben mussten. Er dankte den Mitgliedern der Jury und des Regatta-Begleiteams, darunter den anwesenden Marcus Boehlich, Jürgen Raddatz, Rebecca Rieboldt und Kai Jancke. Andreas gab auch schon mal einen Ausblick auf die Elbe-Ausklang-Regatta 2025. Die Elbe-Ausklang-Regatta 2025 wird am Sonntag, den 27. September 2025 stattfinden.

Dann trug Andreas die Ergebnisse vom 29. September vor und ehrte, unterstützt von Rebecca, die Gewinner. Die Sieger der einzelnen Yardstick-Größenklassen wurden aufgerufen und mit einem gravierten Glas bedacht. In der Gesamtwertung war „Edelweiß“ mit Steuermann Thomas Reinecke (Segel-Club Oevelgönne) das schnellste Schiff nach Yardstick-berechneter Zeit, gefolgt von „fettes Brett“ mit Lars Christiansen (Altländer Yachtclub) und „Pacemaker“ mit Volker Riechers (SVAOe). Für seinen ersten Platz erhielt Thomas Reinecke den schon mehrfach endgültig vergebenen und wieder neu gestifteten **Mia-Lisa-Wanderpreis**, eine Kopie eines Rahsegler-Gemäldes von J.H. Holst. Weitere Wanderpreise wurden vergeben: Der **Staatsoder Marcus-Preis** für die/den schnellste/n Steuerfrau/-mann unter 25 Jahren, ein Messingbild eines Folkebootes, benannt nach dem Wieder-Stifter Marcus Rosenau, ging an Ole Griem („Unterelbe Express“, Segel-Club Unterelbe). Den **Folkeboot-Preis** für das schnellste nordische Folkeboot, ein Steuerrad, erhielt Klaus Pollähm („Fun“, SVAOe). Den **Bullipreis** für das nach berechneter Zeit mittlere Schiff, eine Silberschale, bekam Klemens Berndt („Magier“,



Full House beim Grünkohlessen



Festausschuss in vollem Einsatz



Einige der jugendlichen Helferinnen und Helfer



Gesamtsieg für Thomas Reinecke



Marcus-Preis für Ole Griem



Folkeboot-Preis für Klaus Polläh



Bullipreis für Klemens Berndt



Sabrinas Last Order-Preis für Michael Wunderlich



Preis „Segeln ist schöner“ für Lars Christiansen
(Fotos © Tomas Krause, Birgit Güldener, CKB)

SVAOe). Außerdem: **Sabrinas Last Order-Preis** für die schnellste Yacht nach Yardstick > 9,50m LüA auf der letzten Wettfahrt des letzten Tages, ein Holzbrett mit Barometer, ging an Michael Wunderlich („Chosi VI“, Blankeneser Segel-Club), der **Preis „Segeln ist schöner“**, ein Turbinenteil, für das schnellste Schwertboot an Lars Christiansen („fettes Brett“, Altländer Yachtclub), der **Radde-Preis**, eine Schiffsskulptur aus Sandstein, für das nach berechneter Zeit schnellste Schiff von Nicht-SVAOe-ern an Marc-Daniel Mählmann („Onkel Hanne“, Blankeneser Segel-Club).

Damit war die Preisverleihung beendet, die Beschenkten zogen sich mehr oder weniger glücklich mit ihren Preisen zurück, die Feier ging weiter, mit vielen mehr oder minder ernstern Gesprächen und viel Gelächter.



Die Mitgliederversammlung im November

BERICHT ZUM SEGLERTAG UND VORTRAG ZUM TEAM MALIZIA

GAN/Jens Holscher ■ Am Dienstag, 19. November, eröffnete der Vorsitzende Dr. Stephan Lunau um 19:30 Uhr die letzte Mitgliederversammlung dieses Jahres. Aber was den immerhin 36 gekommenen geboten wurde, hatte dann auch große Wucht und hätte mehr Teilnehmer verdient.

Offizielles: Stephan berichtete zunächst vom Deutschen Seglertag, der am 16. November 2024 in Warnemünde stattgefunden hatte. Er war zusammen mit der Zweiten Vorsitzenden Luise Boehlich und unserem Mitglied im Seglerat Marcus Boehlich angereist. Insgesamt waren 120 Delegierte anwesend, die die Stimmen von 161 Vereinen vertraten. Wenn man bedenkt, dass im DSV 1.200 Vereine organisiert sind, ist das erschreckend wenig. Stephan äußerte sich nicht, ob dadurch auch Kritik oder Desinteresse an der Arbeit des DSV abzulesen war. Er berichtete, dass der SVAOe unter dem Tagesordnungs-



Stephan Lunau und Luise Boehlich beim Seglertag (Foto: DSV)

punkt „Auszeichnung für Ausbildung“ wieder ausgezeichnet wurde – wie nahezu ohne Unterbrechung seit Einführung dieser Auszeichnung vor fast 20 Jahren. Die von Andreas „Poppy“ Gustafsson eingeführte „Winterakademie“ wurde im Rahmen des Seglertags explizit genannt. Sie bietet neben der Führerscheinausbildung allen Mitgliedern Fortbildung in seglerischem, seemännischem und technischem Wissen. Besonders hob die DSV-Präsidentin Mona Küppers hervor, dass dieses Konzept die Schulung der Vereinsmitglieder untereinander beinhaltet. Die „Auszeichnung für Ausbildung“ wurde an 32 Vereine in Deutschland vergeben, darunter an zwei weitere Hamburger Vereine neben dem SVAOe (es gibt noch mehr Hamburger Segelvereine, die gute Ausbildung betreiben, die sich aber offensichtlich nicht um die Auszeichnung beworben haben). Denen, die im SVAOe an der Ausbildung ehrenamtlich mitwirken – Trainer, Obleute, Dozenten – sowie denjenigen, die die Bewerbungsunterlagen zusammengestellt haben, dankte Stephan ausdrücklich. Es gab Applaus.

Team Malizia: Schon von Beginn der Versammlung an kündigte ein auf die Leinwand projiziertes Bild vom Team Malizia den Filmvortrag von Jens Holscher an, der sich an den „offiziellen“ Teil der Versammlung anschloss. Was jetzt folgte, war mitreißend. Jens, im SVAOe als Trainer bei den Opti-Seglern engagiert im Einsatz, erzählte, dass er schon seit acht Jahren zum Freundeskreis von Boris Herrmann und mit Leidenschaft zum Team Malizia gehöre, zwar nicht in bezahlter Funktion, sondern ehrenamtlich für Rechtsfragen. Er besuche das Team bei jeder Gelegenheit, kenne alle Mitglieder und segelte auch auf „Malizia-Seaexplorer“ mit. Das Team umfasse inzwischen 30 bis 45 Mitglieder, sei sehr



„Malizia Seaexplorer“ in Les Sables d’Olonne

professionell und in jeder Person „großartig“, mit einer nicht zu überbietenden Leidenschaft. So sei der Leitspruch des Teams „make more out of less“ schon von Anfang an zu verstehen.

Am 10. November startete Boris Herrmann mit „Malizia-Seaexplorer“ (nachfolgend „Malizia“) als einer von 40 gemeldeten Yachten zur 10. Vendée Globe, einer Nonstop-Einhandregatta um die Welt. Die Yachten sind Einrumpfer und Einmaster vom Typ IMOCA 60, etwas über 18 Meter lang, knapp 6 Meter breit, mit 29 Meter



„Malizia“ in voller Fahrt (Foto © Marie Lefloch / Team Malizia)



Im voll eingehausten Cockpit

Masthöhe und 4,50 Meter Tiefgang und mit den charakteristischen „Foils“, den Aufgleitflügeln, die dem Boot bei Fahrt Auftrieb verleihen und unglaubliche Geschwindigkeiten von deutlich über 30 Knoten ermöglichen. Der Film zeigte zu Beginn den großen Yachthafen von Les Sables d’Olonne mit allen teilnehmenden und vielen Begleitbooten sowie den Zuschauermassen, die sich auf den Stegen drängten, ein beeindruckendes Bild. Man spürte die Begeisterung, die die Menschen ergriffen hatte und auch die von Jens, besonders, als er sich mit der Kamera „Malizia“ näherte. An Bord begrüßte er alle anwesenden Team-Mitglieder, die noch letzte Vorbereitungen trafen.

Im Rückblick zeichnete Jens in seinem etwa einstündigen Videofilm nach, wie die Konstruktion der „Malizia“, basierend auf den Erfahrungen aus der Vendée Globe 2020/21, dem Ocean Race 2022/23 und vielen weiteren Rennen ständig verbessert und ausgereifter wurde. Zu jedem Thema verwickelte er ein kompetentes Teammitglied in ein Gespräch, z.B. eine Designerin des Rumpfes, einen Bootsbauer, einen Segelmacher, einen Rigger, einen Elektroniker und viele andere. So erfuhr man von diesen hoch versierten

Fachleuten vieles über die Gründe, warum und wie die einzelnen Aufgaben gelöst worden waren.

In einem Interview mit dem technischen Direktor von Team Malizia erfuhr Jens, dass dieser jeden bekannten technischen Vorfall der letzten Jahre in der gesamten IMOCA-Szene mehrfach bei „Malizia“ überprüft hatte. So wurde die Yacht sehr gut für das Rennen und für Boris vorbereitet. Für die Vendée Globe musste zudem die gesamte Technik auf single-hand-Bedienung ausgerichtet werden. In einem der Interviews wurde das vollständig eingehauste Cockpit gezeigt und mit seinen Funktionen erläutert: Aus ihm kann eine Person jedes Segelmanöver allein ausführen, ohne das Deck zu betreten, natürlich mit Ausnahme von Vorsegelwechsell. Unbeschreiblich viele Fallen, Schoten, Strecker, Niederholer, Reffleinen und Trimmleinen werden zu vier Winschen geführt, die von einem einzigen Grinder angetrieben werden, und zwar holend und fierend. Die gesamte Technik an Bord ist in höchstem Maß beeindruckend und kann hier auch nicht annähernd wiedergegeben werden. Jens stellte die richtigen Fragen an die Interviewpartner und war dabei selbst so begeistert, dass auch die Zuschauer mitgerissen wurden.

Mit dem beigefügten QR-Code kann man „Malizia“ übrigens mit der Kamera eines Smartphones von zu Hause aus virtuell erkunden (nach dem Öffnen des Links auf das „Play“-Symbol klicken). Man kann tatsächlich jeden kleinsten Winkel von „Malizia“ sowohl an Deck als auch unter Deck genau betrachten – unglaublich spannend!



Natürlich sprach Jens auch über die Kollision der alten „Malizia“ mit einem Fischtrawler kurz vor Erreichen des Ziels vor Les Sables d’Olonne während der letzten Vendée Globe im Jahr 2020/21. Er war damals selbst dabei, als das Team die schockierende Nachricht von Boris erzielte. Jens schilderte die spannenden Stunden um die Zielankunft sehr eindrücklich und gab uns einen besonderen Einblick, wie ein professionelles Segelteam auch solche Niederschläge meisterte und in einen unglaublichen medialen Erfolg umwandelte.

Warum damals die Warnsignale auf „Malizia“ nicht anschlagen, konnte im Nachhinein nicht vollständig aufgeklärt werden. Fischenden Fahrzeugen müssen nach den internationalen Kollisionsverhütungsregeln alle anderen Fahrzeuge ausweichen, also auch Regattasegler. Zu diesem

Zweck sind optische und akustische Warnsignale auf den Yachten eingerichtet, denn der Skipper muss ja auch schlafen. Boris hatte sicherheitshalber sogar drei unabhängig voneinander arbeitende Warnsysteme, die jedoch bei der nächtlichen Kollision keinerlei Warnsignal auslösten. Schnell war zumindest klar, dass das AIS (Automatic Identification System) des Fischtrawlers damals ausgeschaltet war. Anderenfalls wäre sehr wahrscheinlich Alarm auf beiden Schiffen ausgelöst und eine Kollision womöglich verhindert worden.

Mit seinem Film verfolgte Jens nicht nur das Ziel, seinen Zuschauern ein riesiges Spektakel von einem der letzten ganz großen Abenteuer der Menschheit, der Nonstop-Einhand-Weltumsegelung in fantastischen High-Tech-Rennmaschinen, darzubringen, sondern auch seine Opti-Kinder zu begeistern, ihnen zu zeigen, was

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



Abschied von Boris Herrmann

das Segeln, das mit dem Opti beginnt, noch alles an Möglichkeiten für sie bereithält. Dazu stellte er jedem seiner Interviewpartner, nachdem er mit ihnen über ihre spezielle Tätigkeit zur Vorbereitung der Regatta gesprochen hatte, noch die Frage: „Und wie bist du zum Segeln gekommen?“ Die Antwort war ausnahmslos: „Ich habe mit fünf oder sechs Jahren auf dem Optimisten angefangen und das Allerwichtigste war, dabei Spaß zu haben!“ Wenn das keine Motivierung für unsere Opti-Kinder ist!

Nach den Interviews zeigte Jens seine Fahrt mit einem RIB am Morgen des Starts zur Start-



*Begleitung durch Team Malizia
(Fotos Jens Holscher, Team Malizia)*

linie. Trotz des schwachen Windes boten die IMOCA mit unzähligen Begleitbooten auf dem Wasser und vielen Helikoptern in der Luft ein eindrucksvolles Bild. Boris segelte als einer der ersten über die Startlinie, doch die gesamte IMOCA-Flotte wurde in den ersten Stunden des Rennens durch sehr wechselhafte Winde ordentlich durcheinander gewürfelt. Ohnehin ist die Vendée Globe kein Sprint, sondern ein Marathon. Bei einer Rennstrecke von etwa 24.000 Seemeilen (45.000 Kilometern) kommt es auf ganz anderes an. Wir wünschen Boris Herrmann, dass er alle Herausforderungen meistert, sich selbst und sein Schiff heil zurückbringt und seine selbstgesteckten Ziele erreicht. Ende Januar / Anfang Februar 2025 werden wir den Ausgang wissen und bis dahin können wir das Rennen täglich über die Vendée Globe-App oder auf der Webseite von Team Malizia verfolgen (vgl. nebenstehenden QR-Code). Der ganze Film strahlte die Begeisterung von Jens aus und riss uns zu einem anhaltenden Beifall hin. Jens, wir danken dir!



Danach wurden Fragen gestellt. Eine betraf die Rolle des monegassischen Königshauses, und warum „Malizia“ im Yacht Club de Monaco eingetragen sei. Einer der Gründe ist, dass Boris und Pierre Casiraghi seit vielen Jahren eine enge Freundschaft verbindet. Pierre ist einer der Gründer von Team Malizia und zusammen mit Boris sowie Holly Cova (Direktorin des Teams) sind sie die Visionäre des internationalen Segelteams. Gleichzeitig ist Pierre der älteste Sohn von Prinzessin Caroline von Monaco und Vizepräsident des Yacht Club de Monaco. Außerdem ist die dem Klima- und Ozeanschutz gewidmete „Prince

Albert II of Monaco Foundation“ einer der Sustainability Partner von Team Malizia. Während aller Rennen sammelt ein kleines Ozeanlabor an Bord von „Malizia“ in Zusammenarbeit mit Geomar, dem Max-Planck-Institut für Meteorologie und dem französischen Meeresforschungsinstitut Ifremer wichtige und äußert seltene Daten aus den Ozeanen. Diese wertvollen Messdaten werden u.a. im jährlichen IPCC-Klimabericht der UN zitiert und für die Berechnung des globalen Kohlenstoffbudgets verwendet.

Eine nachgereichte Frage betrifft die Unterstützung von außen für die Segler, die grundsätzlich ausgeschlossen ist, soweit diese „ihre Performance steigert“. Jegliche Hilfe z.B. bei der Navigation ist durch einen Ehrenkodex verboten. Wetterdaten können alle Teilnehmer übers Internet downloaden, sie müssen die Daten aber selbst interpretieren und allein ihr Routing planen. Bei technischen Schwierigkeiten (Stromausfall, strukturelle Schäden, etc.) darf der Skipper Hilfe von seinem Team zur Lösung des Problems an Bord erhalten. Alle Ersatzteile für Reparaturen sind an Bord. Einen Hafen anlaufen und an Land gehen darf ein Teilnehmer aber nicht, sonst wird er disqualifiziert. In Seenotfällen dürfen bzw. müssen die Segler sich gegenseitig helfen – die stärksten Konkurrenten werden zu potenziellen Lebensrettern. Denn unten im Southern Ocean ist sonst weit und breit niemand! Die Einsamkeit an Bord ist ein wichtiges Thema. Zwar hat jeder Segler Internet an Bord, Telefonieren ist jederzeit möglich. Dennoch ersetzt das keine wirkliche Nähe. Das Team unter-

stützt Boris, z.B. mit neuen Chat-Nachrichten aus Hamburg. Das lenkt ihn von seiner Einsamkeit ab und motiviert zugleich. Professionelle psychologische Unterstützung ist dagegen verboten.

Zum Schluss nutzte Jens den Schwung der Situation und den Opti-Bezug an vielen Stellen in seinem Vortrag für unsere eigene Opti-Gruppe im SVAOe sowie die Segelausbildung unserer Jüngsten im Verein. Diesen Winter müssen sechs neue (gebrauchte tun es auch) Optimisten-Jollen an-



„Bitte unterstützt die SVAOe-Opti-Ausbildung!“

geschafft werden. Sie sollen acht teilweise weit über 30 Jahre alte Optis dringend ersetzen. Dafür reicht das SVAOe-Budget leider nicht aus. Deshalb sollen Spenden hierbei helfen damit auch im kommenden Jahr weiterhin eine gute Segelausbildung unserer Jüngsten gewährleistet ist. Amelie, ein Mädchen aus der Opti-Gruppe, verteilte Postkarten mit einem fröhlichen Gruppenbild der Opti-Kinder vor einem großen SVAOe-Ständer und mit einer Spendenbitte. Man kann sicher sein, dass der hinreißende Filmvortrag den Anwesenden und allen anderen einen Zugriff auf ihr Konto leicht machen wird.

SVA0e-Segelgruppe ELS

DAS ERSTE SONNABEND-HERBSTTRAINING 2024

Von Thomas Lyssewski ■ Am Sonnabend, den 26. Oktober, trafen sich insgesamt acht verwegene Segler und Seglerinnen zum Leichtwind-Training mit unseren beiden Kieljollen C55 auf der Alster. Die vier Segelgruppen des „Erwachsene lernen Segeln“-Programms, die sich im Sommer an vier Wochentagen zum „After-Work-Segeln“ um 17:30 Uhr treffen, gehen im Herbst zum Wochenendtraining über und verteilen sich auf zwei feste Segelzeiten am Sonnabend, um 10:30 Uhr mit vier bis sieben Teilnehmern, und um 12:30 Uhr mit fünf bis acht Teilnehmern.

Die erste Gruppe startete bei sehr, sehr wenig Wind und Nebel. Wir hatten uns einen Kurs zwischen den Alstertonnen ausgesucht und konnten unsere Manöver durchführen. Das Wichtigste bei wenig Wind ist der Längs- und Quertrimm. Bei wenig Wind ist ein leichter Lee-Trim erforderlich,



„Schwanenwik“ in Gewitterstimmung



„Schwanenwik“ und „Fontenay“ im Nebel



Nebel gelichtet, „Fontenay“ unter Spinnaker

lich, damit die Segel sich auch nach Lee neigen. Manchmal muss bei den Segellatten nachgeholfen werden, damit sie sich nach Lee durchschlagen. Das Motto ist: Wer bei wenig Wind segeln kann, kann auch bei viel Wind segeln. Zum Abschluss des Trainings wurde noch das Mensch-über-Bord-Manöver geübt.

Als Trainer kann ich nur Danke an alle Segler sagen, denn es hat sehr viel Spaß gemacht. Ich hatte auch den Eindruck, dass alle Segler das

Schiff beherrschten und dadurch alle Manöver sehr gut durchgeführt wurden.

Bei Interesse am Jollensegeln auf der Alster bitte einfach melden (lyssewski@svaoe.de) und mitmachen!



„Fontenay“ auf Am-Wind-Kurs
(Fotos Thomas Lysewski, Michael Evensen)



SPOSS-Prüfung bestanden: Lukas, Franziska und Francisco
(Foto Michael Evensen)

gemeistert, sondern sauber durchgeführt; jeder hatte wirklich ein gutes Handling für die C55 „Schwanenwik“. Damit haben alle drei bestanden. Die Orientierung und Raumaufteilung auf der Alster könnten im letzten Schritt durch Übung noch etwas verfeinert werden.

Ich wünsche allen Seglern und Seglerinnen Mast- und Schotbruch!

SPOSS ERFOLGREICH BESTANDEN

Von Thomas Lysewski ■ Am Sonnabend, den 16. November 2024 führten wir unsere praktische SPOSS-Prüfung für Teilnehmer des ELS-Programms durch. Die Wetterbedingungen waren dabei durchaus ein wenig anspruchsvoll: Wind aus SW mit 3,5–5 Bft bei winterlichen Temperaturen von ca. 8–9°C.

Die drei Prüflinge, Franziska Martens, Franciso Berdasco und Lukas Lammel, haben die Manöver Wenden, Halsen, Kreuzen, Vor-dem-Wind-Segeln, Aufschießer und Mensch-über-Bord nicht nur

Die Altjunioren wollen es genau wissen:

WOHER BEKAMEN DIE HAMBURGER DAS TRINKWASSER 1890–1990

Von Peter Kaphammel/CKB ■ 24 Altjunioren und Freunde besuchten am 23. Oktober 2024 die „Wasserkunst Kaltehofe“, die ehemalige Filtrationsanlage, die Hamburg mehr als hundert Jahre lang mit sauberem Trinkwasser versorgte. Peter Kaphammel hatte eine Führung durch das Gelände und das dazugehörige Museum / orga-



Becken der Langsandsandfiltration und Schieberhäuschen



Schieber im Schieberhäuschen

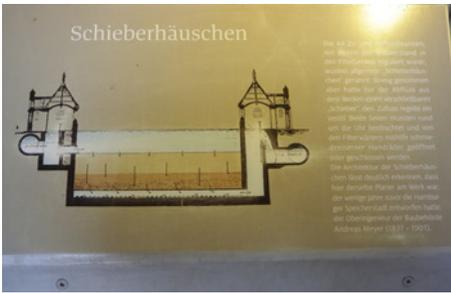
niert: Der Museumsführer Jan-Michael Brandt nahm uns in Empfang, und führte uns im Gelände zu einem viereckigen Wasserbecken mit sogenanntem „Schieberhäuschen“. Er erklärte uns, dass jedes der Klärbecken zwei solche Häuschen hatte, die mit Schiebern für Zulauf bzw. Ablass versehen waren.

Entstehung: Hamburg litt massiv unter Epidemien wie Typhus, Diphtherie, Cholera. Ursache war die unzureichende Hygiene und vor allem verunreinigtes Trinkwasser. Zwar gab es in manchen Bezirken sogenannte Feldbrunnen, die mit großem Förderrad Brunnenwasser in einige mit Wasserleitungen angeschlossene Häuser pump-

ten, doch das war nur für Vermögende. Andere kauften Wasser bei Wasserträgern („Hummel, Hummel“). Wasserträger waren übrigens meist Frauen, das Wasser kam aus dem Alster-Fließgewässer oder Brunnen. Arme holten ihr Trinkwasser dagegen aus den Fleeten, in die auch alle Fäkalien gekippt wurden. Einzige saubere Alternative war oft Bier.

Als der große Brand von 1842 große Teile der Stadt und auch die Alsterwasserkünste vernichtete, musste die Trinkwasserversorgung neu aufgebaut werden. Man holte sich Expertise aus London, den Architekten Alexis de Chateauneuf und den Ingenieur William Lindley, der bereits in England ein Trinkwassersystem geschaffen hatte, doch deren Vorschlägen folgte man nur teilweise. Man richtete Absetzbecken ein, baute den 56-m-hohen Wasserturm Rothenburgsort, mit dem der erforderliche Wasserdruck hergestellt wurde, und leitete das Wasser mit dampfbetriebenen Pumpen zu den Haushalten. Eine kleine Erinnerung an Lindley steht an der U-Bahn-Haltestelle Baumwall: das von ihm erbaute Einstiegshäuschen in die Hamburger Kanalisation, das auch ein Umkleidezimmer für Kaiser Wilhelm für dessen (einmaligen) Besuch in der Kanalisation enthält.

Das Wasser war nun sauberer, aber nicht sauber genug. So wurde beschlossen, die Wasserkunst weiter zu verbessern. Die Insel Kaltehofe und die Halbinsel Billwerder, die durch die Begradigung der Norderelbe entstanden waren, waren für die Anlagen geeignet. Der Entschluss wurde in den Jahren 1890–1893 umgesetzt. Noch während des Baus kam es zu der verheerenden Hamburger Choleraepidemie von 1892. Um die Arbeiten zu beschleunigen, wurde sogar elektrisches Licht eingesetzt, und der Bau wurde vorzeitig vollendet. Die Becken waren gemauert



Das Filtrationsprinzip

und wurden erst nach dem 2. Weltkrieg innen mit Beton verkleidet. Während des Krieges fielen 88 Bomben auf Kaltehofe; für laufende Reparaturen und Wiederaufbau wurden 200 italienische Zwangsarbeiter verpflichtet. Ein Denkmal im Park erinnert an sie.

Das Prinzip: Zur Reinigung wurde Wasser aus der Elbe zunächst in einfache Absetzbecken auf der Billwerder Halbinsel gepumpt, in denen sich die Schwebstoffe absetzten. Von dort gelangte das Wasser über Leitungen und durch die Zulauf-Schieberhäuschen in die Langsamsandfiltration auf Kaltehofe. In den achtzehn 4-m-tiefen Becken standen immer 2 m Wasser über dem Sandfilter. Das Wasser lief zunächst durch Sand verschiedener Körnungen, dann durch ein Kiesbett, um schließlich am Grund zwischen runden Steinen gesammelt und durch in den Boden eingelassene Reinwasserkanäle durch die Ablass-Schieberhäuschen abzufließen. Das Wasser brauchte ca. 20 Stunden, um durch die Filter zu laufen. Zwei Labore in der Villa auf Kaltehofe überprüften laufend die Qualität des Wassers. Weiterhin wurde das nun sehr saubere Wasser durch den Wasserdruckturm in Rothenburgsort verteilt.

Im Laufe des Filtrationsprozesses setzte sich auf der Sandschicht ein Biofilm ab, der mehr-

fach im Jahr abgefischt wurde. Dazu musste das Becken trockengelegt werden. Auch der Sand musste regelmäßig gewaschen werden, das dauerte jeweils etwa 30 Tage, erforderte viele Arbeitskräfte und war Schwerstarbeit. Im Winter froren die Becken zu, die Eisdecke musste zersägt und die Eisstücke aus dem Becken gezogen werden, auch das war Schwerstarbeit. Dennoch war die Arbeit beliebt, denn die Arbeitskräfte waren dauerhaft beschäftigt und sozial abgesichert.

Die Hamburger, auch die armen Leute, bekamen reines Trinkwasser, Epidemien wurden



Neues Museumsgebäude



Museumsführer Jan-Michael Brandt



Altjunioren in Kaltehofe (Fotos © Tomas Krause)

eingedämmt. Kaltehofe war von 1893–1990 für Hamburg aktiv, doch allmählich wurde das Elbe-Wasser durch Grundwasser aus gebohrten Brunnen ersetzt. 1962 überflutete die Sturmflut Kaltehofe vollständig und vieles wurde zerstört, danach wurde ein Sperrdamm zur Elbe gebaut. In der neueren Zeit nahm die Verschmutzung aus der Luft zu, insbesondere durch die nahe gelegene Kupferhütte Aurubis und das Kraftwerk Tiefstack. 1990 wurde die Wasserkunst endgültig geschlossen.

Kaltehofe-Museum: Zwanzig Jahre blieb das Areal sich selbst überlassen, dann beschloss man, daraus ein Industriedenkmal zu machen. Dafür wurden das von uns besichtigte Schaubecken mit seinen beiden Schieberhäuschen wieder instandgesetzt und ein Wandelpark eingerichtet. Die übrigen Teile werden der Natur überlassen, stehen teilweise unter strengem Naturschutz.

Nach dem Gang durchs Freigelände besichtigten wir das an die Kaltehofe-Villa angeschlossene neue Museumsgebäude. Hier werden viele Utensilien der Wasserkunst gezeigt, so das große Wasserrad eines Feldbrunnens oder Sägen für die Eisbefreiung. Außerdem gibt es Modelle vieler Hamburger Springbrunnen, so des

Hygieia-Brunnens im Rathaus-Innenhof, der dort zum Gedenken an die Cholera errichtet wurde. Nach zwei Stunden Erklärungen endete unsere Tour mit einem gemütlichen Kaffeetrinken im Kaltehofe-Café.

REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE

TERMINE FÜR ELBREGATTEN

Die Termine für die Elbregatten sind veröffentlicht. Zu finden unter: <https://elbregatten.de/termine-2025/>

Im Hamburger Yachthafen Wedel:

DIE TRADITIONELLE SVAOE-TANNENBAUM-REGATTA

Von Andreas Sasse/CKB ■ Ungemütlich-kalt war es diesmal. Das Wetter war zwar der Jahreszeit durchaus angemessen (Temperatur im niedrigen Plusbereich, bedeckt und Nieselregen, Wind mit ca. 4 Bft), aber die böigen Schauer machten bei der diesjährigen SVAOe-Tannenbaum-Regatta der Optimisten-Jollen am 15. Dezember Teilnehmern wie Zuschauern zu schaffen.

Die Regattarollen der Teilnehmer waren vertauscht: Die Erwachsenen zwängten sich so gut es ging in die Kinderboote, die Opti-Kinder stellten an der Seite von Wettfahrtsleiter Andreas Sasse das Wettfahrtkomitee.

Immerhin 18 hochmotivierte Kämpfer/innen hatte das Event, das auf der „Elbregatten“-Seite (www.elbregatten.de) mit „Sich mal wieder spüren“ angekündigt worden war, in ihre Trockenanzüge oder Neopren-Arbeitskleidung gelockt (bei 20 Meldungen). Darunter waren auch ein paar



Auf der Startlinie

bekannte Namen und von weiter her angereiste Seglerinnen und Segler. Die erste von zwei Wettfahrten wurde pünktlich um 12:00 Uhr gestartet. Die Bedingungen waren nicht einfach, es gab mehrere Fast-Kenterungen und eine tatsächliche, und nahezu alle Boote nahmen mal Wasser über.

Die Opti-Kinder des Wettfahrtkomitees, Jola Stiefel, Elisa Holscher, Conrad Bolle, Jonas Lehmann und Levke Rüter, leisteten fantastische Arbeit, zunächst im Wettfahrtbüro bei der Registrierung der Aktiven und später im Start- und Begleitboot auf dem Wasser beim Notieren von Frühstartern, Schummlern und Kenterern und beim Führen der Zieldurchgangslisten. Weder Winterhandschuhe noch im Regen nicht-schreiben-wollende Kugelschreiber oder aufgeweichte Listen auf den Klemmbrettern hatten hier eine Chance, die Kinder von ihrer sorgfältigen Pflichterfüllung abzuhalten.

Das bekam besonders ein Segler zu spüren. Als Kenterer auf der Startkreuz der ersten Wettfahrt war er schon als Favorit für den Gewinn der Roten Laterne geführt worden, konnte diese Auszeichnung dann aber gegen ein Anrecht auf das „Unschuldspaddel“ (auch als „Unfairnis“-Preis bezeichnet) eintauschen. Dieser Preis war mangels Anlasses seit fünf Jahren nicht mehr vergeben worden. Die Entscheidung, ihn dieses

Mal wieder auszuloben, fiel Wettfahrtleiter Andreas Sasse besonders schwer, da sein Name als bisher letztem Ehrenträger für das Jahr 2018 im Wanderpreis eingraviert ist. Den Berichten der



Die Regattabegleitboote mit dem Wettfahrtkomitee



An der Tonne



Oh weh ...



... gekentert



Zuschauer am Mastenkran ...



... und im Schutz des Zelt



Das landseitige Team



Wurstchenbraterei



Das geschmückte neue Boot



Erster Preis für Thomas Schulz

hochmotivierten Kinderjury konnte er aber nichts entgegenhalten, denn diese beanstandete gleich mehrfache Auffälligkeiten: übereifrige Pinnenbewegungen (die man mit viel gutem Willen noch als Aufwärmübung nach der vorherigen Kenterrung hätte einstufen können), Verstöße gegen Vorfahrtregeln, Überhören von Trillerpfeifen, mit denen er deswegen zum Kringeln aufgefordert wurde, eine Behauptung „ich hab' gekringelt“, die er dem Wettfahrtkomitee beim Zieldurchgang zurief, die aber von dieser bei aller Bemühung von ihren zwei Booten aus nicht verifiziert werden konnte. Es gab daher keine Gnade.

Die Zuschauer konnten den Regattaverlauf im von Booten und Schlenkeln entleerten Hafenbecken eigentlich gut verfolgen, doch die Meisten zogen es vor, sich in den Wind- und Regenschutz des an der Hafenkante aufgebauten Zeltes zurückzuziehen. Dort traf man Freunde und Be-

kannte zum Plauschen, vom Säugling bis zu unserem 100-jährigen Mitglied Adje Hauschildt, und dort wurde man vom landseitigen Organisations-Team bestens mit heißer (und scharfer!) Suppe, heißem Punsch und Glühwein, frisch gebackenen Waffeln und auf dem Grill gebratenen Würstchen versorgt. Die Staffelhölzer für die Organisation waren ja in neue Hände gegeben, und so hätten sich sowohl Thomas und Jule Lyssewski als auch Hartmut und Elske Pflughaupt eigentlich komplett auf das Zuschauen und Punschtrinken beschränken sollen. So ganz klappte das aber noch nicht, und so gebührt diesen Vieren großer Dank vom neuen Wettfahrtleiter Andreas Sasse und auch vom neuen Team der landseitigen Organisation Lars Hauschildt, Lea Zernack und Sven Becker.

Nachdem das Wettfahrtkomitee ausgiebig beraten und gerechnet hatte, um die Ergebnisse



FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN

So **EINFACH**
IST DAS!

firmenich-yacht.de



Bestes Ergebnis aller Eisregatten für Matthias Düwel
(Fotos © Axel Sylvester, CKB)

festzustellen, kamen wir zum offiziellen Teil der Veranstaltung. Andreas Sasse leitete zunächst die Taufe unseres neuen, knallorangenen Schlauchbootes für die Jugendabteilung ein. Es wurde von zwei Opti-Kindern zu Ehren unseres früheren Kommodores Jürgen „Fifi“ Schaper, aus dessen Nachlass das Boot finanziert wurde, im Beisein seiner Witwe Marlies sowie seiner Töchter und Enkeltochter ordnungsgemäß mit einem Fläschchen Sekt auf den Namen „Kommodore Schaper“ getauft.

Dann folgten die Siegerehrung und Verleihung der Wanderpreise. Gesamtsieger und damit Gewinner des geschmückten **Tannenbaums** und des **„Cartouche“-Wanderpreises** war Thomas Schulz vom Segeberger Segel-Club (weitere Ergebnisse auf „manage2sail“ <https://www.manage2sail.com/de-DE/event/787571a9-7912-4aec-8069-e0cd83b14603#!/>). Er nahm auch den **„Pievel“-Preis** für den besten Über-50-Jährigen (ein Gemälde) mit. Und er erhielt

außerdem – wie alle Teilnehmer – eine flotte, mit dem Veranstaltungslogo gebrandete Mütze. Demgegenüber erhielt Kai Böttcher (Wassersport Vereinigung Mönckeberg) die **„rote Laterne“**, den Trostpreis für den letzten Platz. Der **„Preis für die beste Steuerfrau“** (ein Holz-Optimodell) wurde Katharina von Schleinitz zuerkannt, aber nicht überreicht, weil die Gewinnerin des Vorjahres versäumt hatte, ihn rechtzeitig zurückzuschicken. In irgendwelchen südlichen Gefilden segelnd hatte sie aber fest versprochen, den Wanderpreis bald weiter zu reichen. Auch zur Übergabe des **„Unschuldpaddels“** kam es zunächst nicht, weil der Preisträger, sicherlich wegen seiner weiten Rückreise, nicht mehr anwesend war. Aber selbstverständlich wurden ihm sein Wanderpreis und die Erinnerungsmütze inzwischen zugeschickt ... Den **„Preis für den besten SVAOe-er“** (ein Kompass) gewann Jan Hauschildt; dann gab es noch den **„Raddampfer“-Preis** für den Zweitletzten, Jacob Follmann (Hochschulsport Hamburg), und den **„Tampen“-Preis** für den Drittlezten, Torsten Keller (Mühlenberger Segel-Club), schließlich den **„Seniorenteller“** für denjenigen mit dem besten Ergebnis über alle vom Norddeutschen Regattaverien, Lübecker Yacht-Club und SVAOe organisierten Eisregatten mit Optimistenjollen für Matthias Düwel (Akademischer Segler-Verein Hamburg).

Im Zelt war der Waffelteig aus, Teilnehmer und Zuschauer machten sich nach und nach, ziemlich durchgefroren auf den Heimweg. Aber schön, dabei gewesen zu sein!



SEGELTEAM „H·E·A·T“ MIT SVAOE-BETEILIGUNG

Von Jonas Lyssewski ■ Die SVAOe-J/24-Crew „Hungrier Wolf“ segelt schon seit vielen Jahren bei internationalen Regatten mit und konnte auch immer wieder vordere Plätze erreichen. Das weckte bei uns, der damaligen Mannschaft, weitergehenden Ehrgeiz. Unser früherer Steuermann Max Augustin konnte, gesponsert von seinem Vater Ole Augustin, im Jahr 2014 eine Farr 30 kaufen und damit rund um das Schiff das Segelteam „H·E·A·T“ begründen. Der Name, kreiert von Ole Augustin, steht für „High Energy Advanced Team“, aber er drückt auch die Begeisterung aus, mit der wir uns alle für das Team engagieren. Mit der Farr 30, einem knapp 9 ½-m-langen Rennboot mit 56 qm Segelfläche (bei Am-Wind-Kurs), wurde sowohl One Design (Einheitsklasse) als auch ORC (Vermessung nach den Offshore Racing Congress-Regeln) gesegelt, oft im Mittelmeer. In der Crew waren zu der Zeit ca. sechs SVAOe-er. Vor ca. vier Jahren wurde die Farr 30 verkauft, weil es für unseren Geschmack zu wenig Einheitsklassenregatten gab, sie liegt nun als „Ghost“ im Hamburger Yachthafen.

Stattdessen wurde eine Melges 32 gekauft und ebenfalls auf den Namen „H·E·A·T“ getauft.



Image-Bild



In voller Fahrt auf dem Mittelmeer



Corinthian Weltmeister 2022, 2023, 2024

Es handelt sich um ein knapp 10-m-langes Rennboot mit 67 qm Segelfläche (bei Am-Wind-Kurs). Dieser Bootstyp wurde gezielt für One-Design-Regatten entwickelt. Laut einem DSV-Bericht sind in dieser Klasse regelmäßig zahlreiche hochdotierte internationale Profiseglerinnen und -segler am Start und sie gilt „mit ihrer hohen Leistungsdichte als eine der schwierigsten One-Design-Klassen in Europa“ (<https://www.dsv.org/nachrichten/regatta/2024/10/melges-32-heat-corinthian-weltmeister/>). Das „H·E·A·T“-Team segelt nun ausschließlich ein One-Design-Mittelmeer-Circuit. Weiterhin beteiligen sich einige SVAOe-er, außerdem Leute aus dem Nord-



St. Pauli-Gennaker
(Screenshots aus Video © Alexander Schmidt /Wecamz)

deutscher Regatta-Verein, Deutschen Touring Yacht-Club, Mühlenberger Segel-Club, Kieler Yacht-Club, Verein Seglerhaus am Wannsee und der Segelkameradschaft Das Wappen von Bremen. Stolz präsentiert unser Team auf dem Gennaker auch die Verbindung zum Hamburger Fußballclub St. Pauli mit seinem Totenkopf-Logo. Gegenüber den Profi-Seglern hält sich das Team zugute, nicht eine von einem Geldgeber-Eigner zusammengewürfelte Truppe, sondern eine Gruppe von Freunden zu sein, die zueinander halten – das auch, während sich der Kreis der Aktiv-Mitsegelnden verschiebt, von den Älteren,



Uraufführung des Videos H·E·A·T (Foto Jens Holscher)

die zunehmend durch berufliche und familiäre Verpflichtungen gebunden sind, zu Jüngeren.

Gleichwohl wird großer Wert auf professionelles Vorgehen gelegt, sowohl hinsichtlich der Zusammenstellung der jeweiligen Crew, der Trainingstage, des Practice Race, des Trainings vor Ort, als auch hinsichtlich der Öffentlichkeitsarbeit und des Social-Media-Auftritts mit professionellen Fotos und bis hin zu einheitlicher, stylischer Crew-Bekleidung und -Ausrüstung. Zum zehnjährigen Jubiläum wurde die gesamte Geschichte der „H·E·A·T“ professionell von Alexander Schmidt (Wecamz) verfilmt. Die Uraufführung des Films fand am 12. Dezember im Astor-Kino statt, der Film ist öffentlich auf Youtube verfügbar (<https://youtu.be/p-eaQXSG9w4?si=WR185Nf4jURZgHH4>, siehe auch QR-Code).

Im Oktober 2024 wurde „H·E·A·T“ vor Sardinien Corinthian-Weltmeister (d.h. in der Amateurwertung), bereits zum dritten Mal in Folge! Und das, obwohl die Crew wegen krankheits- und verletzungsbedingter Ausfälle umgebaut werden musste und wegen Flaute nicht ausreichend vor Ort trainieren konnte. Doch in den beiden letzten der vier Wettfahrten konnte „H·E·A·T“ zwei zweite Plätze belegen und führte sogar zeitweilig. Das Ziel von „H·E·A·T“ ist daher ganz klar, um einen Podiumsplatz bei den Profis zu fighten, Skipper Max und wir alle sind überzeugt, das erreichen zu können!



Die Redaktion gratuliert zum Corinthian Weltmeister!

German Open Berlin 2024

ZWEITER PLATZ FÜR „HUNGRIGER WOLF“

Von Jonas Lyssewski ■ Am 11. bis 13. Oktober fand die Deutsche Meisterschaft der J/24-Klasse mit 18 Booten beim Berliner Yacht-Club statt – parallel zum Senatspreis Wannsee / Unterhavel. Bereits vor dem Start zeichnete sich ab, dass das Wochenende turbulent werden würde: Durch den unerwarteten Ausfall eines Crew-Mitglieds stand kurzfristig in Frage, ob das Team „Hungri-ger Wolf“ überhaupt an den Start gehen könnte, zum Glück ließ sich noch Ersatz auftreiben. So fuhren wir dann doch am Donnerstag zusammen mit dem Team der J/24 „Juelssand“ in Richtung Wannsee. Abends konnten wir noch Kranen und das Boot aufbauen, bevor es in die Jugendherberge ging.

Schon am Donnerstag zeichnete sich ab, dass die Wettervorhersage am Sonntag stürmische Bedingungen vorhersagen würde. Der



Crew „Hungri-ger Wolf“

Wettfahrtleiter entschied aufgrund dessen, alle geplanten Rennen bereits am Freitag und Sonnabend durchzuführen. So ging es motiviert für fünf Rennen am Freitagmittag, nach einem kurzen intensiven Training für den eingewechselten Mastmann an den Start, um sich über die gemeinsamen Abläufe bekannt zu machen.



Das Teilnehmerfeld (Fotos Crew „Hungri-ger Wolf“)

Am Sonnabend ging die Rennserie dann weiter, nun zusätzlich mit den J/70 und X-79 auf der Bahn, was für viele spannende Situationen auf dem Wasser sorgte. Nach vier abwechslungsreichen Läufen, die teilweise nur kurz vor der Ziellinie entschieden wurden, ging es an Land weiter. Bewirtet vom Berliner Yacht-Club und mit einem wunderbaren Sonnenuntergang klang der Abend aus. Ende war dann die Siegerehrung und Meisterfeier, auf der ordentlich der Bär steppte.

Wie sich herausstellte war es gut, alle Rennen innerhalb von zwei Tagen durchzubekommen, da am Sonntag wegen eines Sturms mit bis zu 50 kn keine Rennen für die anderen Bootsklassen zustande kamen.

Die Deutsche Meisterschaft endete mit dem 2. Platz für den „Hungrigen Wolf“, mit einem knappen Rückstand von drei Punkten. Der Deutsche Meister (Frank Schönfeldt) stand erst ca. zwei Stunden nach dem Festmachen fest, nachdem sich der schlussendlich Drittplatzierte (Stefan Karsunke) bereits als Meister gefeiert hatte, da die Frühstarter erst sehr spät in die Ergebnisse eingepflegt wurden. Die zweite SVAOe-J/24 „Juelsand“ belegte den 12. Platz.

Vielen Dank an den BYC, die J/24 Klassenvereinigung und das Team für die unvergesslichen Erinnerungen vom Wasser und an Land.

JUGEND

OPTI-KINDER SEGELN UM DEN TANNENBAUM

Am 8. Dezember war es wieder so weit: die Opti-Kinder machten sich auf, den Tannenbaum auf der Binnenalster zu umrunden. Der Himmel war trübe, der Wind schwach, aber der Spaß groß! Und das

NDR-Hamburg-Journal berichtete: <https://www.ardmediathek.de/video/Y3JpZDovL25kci5kZS9wcm9wbGFuXzE5NjM1Mjg5NI9nYW56ZVNIbm-R1bmc> (ab Minute 24:20).



Vorbereitungen



Einfahrt in Binnenalster



Begeisterte Trainer



Rund ...



... um ...



... den ...



... Tannenbaum



Zurück ...



... zur Außenalster (Fotos © Screenshots NDR-Hamburg-Journal, Jens Holscher)

ERSTER PREIS BEIM LESER-FOTOWETTBEWERB DER „YACHT“

Von Andreas Gustafsson ■ Ihr erinnert Euch möglicherweise an das famose Kutter-Gruppenfoto aus unserem Nachrichtenblatt 5-2024. Es wurde von Tomke Reger während der Sommer-tour der Hamburger Jugendkutter aus dem Mast der „Nordwest“ an einem Flautentag im Kleinen Belt aufgenommen (also nicht von Familie Körner, wie damals fälschlich angegeben).

Die Crews der vier Kutter „Teufelsbrück“ (SVAOe), „Kersten Miles“ (SKH), „Möwe von Köhlfleet“ (SCOe) und „Elmsfuer“ (SVN) nahmen mit dem Foto am Leser-Fotowettbewerb der „Yacht“ teil und gewannen prompt den Ersten Preis: Ein „Brompton“-Faltrad aus der C-Line-Serie, in Tempest Blue, mit 16-Zoll-Rädern, 6-Gang-Schaltung und patentierter Drei-Wege-Faltmechanik im Wert von rund 1.888,00 Euro.

Weil die Crews den Gewinn kameradschaftlich unter sich aufteilen und dabei das Fahrrad nicht zersägen wollten, wurde es am 20. Dezember meistbietend verkauft. Der Erlös fließt in die

Kutterkassen der vier Kutter. Eine tolle Aktion, die Unterstützung verdient, wie wir finden! Und weil es so schön ist, hier noch einmal das Gewinnerfoto!

FAHRTENSEGELN

Stationsmeldung von Trimaran „Pegasus“

JÖRG UND FINN BÄCKER AUF WELTUMRUNDUNG

Der Trimaran „Pegasus“ ist mit seinen Eignern Jörg und Finn Bäcker seit September 2023 auf Weltumsegelung und hat sich auf dem Weg durch den Pazifik nach Westen am 31. Dezember 2024 aus Sydney gemeldet, aus der Rozelle Bay. Sie werden dort wohl das berühmte Silvester-Feuerwerk von Sydney beobachtet haben. Man kann die Reise verfolgen: AIS Tracker MMSI 211633110, www.tri-pegasus.de und <https://www.youtube.com/@Tri.pegasus>

SVAOe-Winterakademie:

„GRUNDLAGEN DER YACHT- ELEKTRIK“ UND VERTIEFEN- DES TAGESSEMINAR

Von Ulrike Storbeck ■ Wer nicht gerade das Glück hat ein Boot zu besitzen, das brandneu oder zumindest von Profis scheckheftgepflegt ist, kennt das Problem: Die Elektrik ist etwas Wunderbares, solange alles läuft, wie es soll, aber sobald Probleme auftauchen, stößt man schnell an seine Grenzen. Ein Blick auf ein scheinbar undurchdringliches System von Kabeln ermuntert die Meisten wohl nicht gerade dazu, sich



Siegerfoto „Nordwest“ mit Kuttern (Foto Tomke Reger)



Unser Referent Robert

intensiv damit zu beschäftigen. Man hat davon wenig oder keine Ahnung, will ja auch nichts kaputt machen und hofft halt das Beste. Leider neigt die Elektrik aber dazu, sich ausgerechnet im ungünstigsten Moment für die lange Vernachlässigung zu revanchieren ...

Da nun in unserer Winterakademie gleich zwei Kurse zur Yachtelektrik angeboten wurden, habe ich mir als Anfänger ein Herz gefasst und beide gebucht. Und es hat sich gelohnt! Der Referent beider Kurse war Dr. Robert Möckel von „blauwasser.de“, der seine Begeisterung für dieses Thema sehr verständlich und geduldig an den Mann bzw. die Frau bringen kann. Keine Frage war hier zu „dumm“, aber auch kein Thema zu speziell, dass es nicht vertieft werden konnte.

In der ersten Abendveranstaltung für Anfänger ging es nach erstaunlich wenig Theorie gleich

mit praktischen Übungen zur Sache. An einem Modell konnten wir nach Lust und Laune messen und (absichtlich eingebaute) Fehler suchen und finden. Nach anfänglicher Berührungsangst hat das eine Menge Spaß gemacht und einige aha-Effekte gebracht. Dabei bekamen wir nebenbei eine Menge guter Tipps für die Praxis (das Messgerät muss nicht wissenschaftlich genau sein, aber beim Werkzeug sollte man auf gute Qualität

Kapazität

- Batterie hat „volle“ Spannung (Wasserstand) → alles gut?
- Nein, der Vorratsbehälter ist nur noch zum Teil mit Wasser gefüllt.
- Der Rest besteht aus unbrauchbaren Betonklötzen, die „Platz wegnehmen“
- Das entspricht einem Kapazitätsverlust bei einer Batterie!

Ausgang

Problem Kapazität

Energiebilanz

Energiebilanz

Wechselstrom mit Schutzleiter

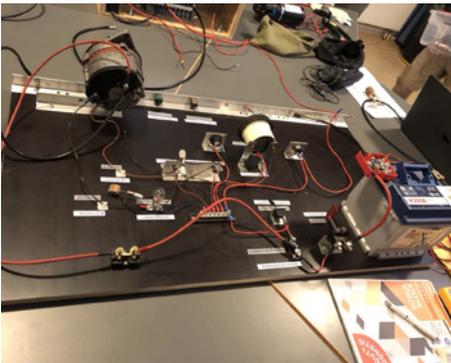
- 230 Volt Wechselstrom statt 12 Volt Gleichstrom
- Außenleiter/Phase (braun oder schwarz) ist mit Pluspol der Batterie vergleichbar
- Neutralleiter (blau) ist mit Minuspol vergleichbar
- Aber wofür ist der dritte Leiter (gelb/grün)?

Wechselstromkabel (Folien mit freundlicher Genehmigung von blauwasser.de (Sönke Roever / Dr. Robert Möckel)

achten). Und nun weiß ich auch endlich, was ein Zangenamperemeter ist.

Auch der Folgekurs am Sonnabend war eine gelungene und informative Veranstaltung, wenn auch am Anfang die Raumtemperatur selbst für Hanseaten etwas frisch war. Zum Glück sorgte unsere FSJlerin für Wärme (danke, Fleur).

Eine bunt gemischte kleine Gruppe traf sich da zusammen, vom begeisterten Regattasegler bis zum Schönwettersegler (also mir) war alles vertreten. Durch die kleine Gruppengröße konnte unser Referent ganz gezielt auf unsere Wünsche und Fragen eingehen und dabei auch die unterschiedlichen Wissensstände berücksichtigen. Bei Bedarf wurden die Grundlagen näher beleuchtet, aber es blieb auch viel Zeit für individuelle Probleme, auf die dann vertiefend eingegangen wurde. Ein Schwerpunkt war aufgrund des allgemeinen Interesses das Thema Lithium- versus Blei-Akku. Dieses wurde in aller Breite und Schönheit besprochen. Von Lebensdauer und Wartung, über Größe, der richtigen Lagerung im Winterlager bis zu technischen Details aller Art war für jeden viel dabei. Am Ende qualmte der Schädel ganz schön.



Anfängerkurs Yachtelektrik: die Versuchsanordnung
(Fotos Ulrike Störbeck)

Ich habe für mich mitgenommen, dass sich in den letzten Jahren sowohl technisch als auch preislich einiges getan hat und noch immer in Bewegung ist. Es lohnt sich durchaus, sich vor teuren und langfristigen Entscheidungen technisch auf den allerneuesten Wissensstand zu bringen, insbesondere wenn ein Austausch des oder der Akkus ansteht.

Mit der Ermahnung versehen, im echten Leben im Zweifelsfall lieber den Stecker vom Landstrom zu ziehen bevor man fatalerweise das falsche Kabel durchtrennt, wurden wir frischgebackenen Amateurelektriker dann wieder in den Alltag entlassen.

„BONITO“ AUF OSTSEE-SOMMERTOUR 2024

Vorbemerkung der Redaktion: Ulrich Körner hat in unserer letzten Nachrichten-Ausgabe bereits aus seiner Sicht über die vom „Freundeskreis Klassische Yachten“ organisierte Classic-Week vom 15. bis 23. Juni 2024 berichtet. Weil's so schön war, kommt hier ein weiterer Bericht – diesmal aus der Sicht von Bord der „Bonito“. Der wunderschöne 14-m-lange Zweimast-Stagesegelschoner wurde von den SVAOe-ern Matthias (Zewa) Glimm und Silke Pahl nach einem amerikanischen Vorbild selbst entworfen und in vierjähriger Bauzeit (1996–2000) selbst gebaut. Der Rumpf besteht aus Zedernholzplanken, die mit bis zu drei Lagen Glasfaser überzogen sind. Der achtere, höhere Mast ist ca. 16 m hoch. Das herzförmige positive Heck, ein ausgeprägter Decksprung, ein flacher Freibord und ein fester Bugspriet tragen zu der eleganten Erscheinung des Schiffes bei. Gleichzeitig hat „Bonito“ ihre hervorragenden Segeleigenschaften schon mehrfach unter Beweis gestellt. Unter Deck geht es mit Ledersofa, viel Platz und Licht sehr behaglich zu.

Von Thomas Lyssewski ■ Wir, Thomas und Jule, wollten gerne die Classic Week vom „Freundeskreis Klassische Yachten“ mitsegeln. Zewa, aus gesundheitlichen Gründen nicht voll einsatzfähig, und Silke boten uns an, die Week auf ihrem Schoner „Bonito“ zu segeln. Im Herbst sind wir außerdem auf der Elbe noch die Elbe Klassik von der Pinnau nach Wedel zusammen gesegelt. Auch das eine sehr schöne Veranstaltung.

Im Frühjahr 2024 hatten Zewa und ich „Bonitos“ Masten zusammen aufgetakelt und später mit Michi und Johnny, den Freunden aus Finkenwerder, gestellt. Am Wochenende vor der Classic Week (7. Juni) überführten Zewa, Stefan Sch. und ich „Bonito“ von Finkenwerder über die Elbe und den NOK an die Schlei nach Grauhöft (ca. 100 sm).

Eine Woche Arbeitsalltag – und dann stand am 14. Juni zum Auftakt der Classic Week die Nacht-Regatta „The Run“ von der Schlei bis Åbenrå an (ca. 60 sm). Zewas und Silkes Unentschlossenheit konnte ich zur Freude Aller in den Griff bekommen, indem ich schnell und heimlich nachgemeldet hatte. Abends um 21:30 Uhr



Stagsegelschoner „Bonito“

war Start vor Schleimünde. Die Nacht war warm mit westlichen Winden. Morgens um 6:00 Uhr gingen wir vor Åbenrå ins Ziel. Dort begann die Classic Week mit fast 200 schönen Yachten und Jollen. Vom 12-Fuß-Dinghi bis zum 12mR war alles am Start.

JENSEN
Bootsbau **WERFT**
aus **Meisterhand**

JETZT
Hamburger
Yachthafen

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



Während der Nacht-Regatta „The Run“

Die weiteren Stationen waren Dyvig im Norden von Als mit einem schönen Rundkurs um Barsø. (ca. 23 sm). Dann weiter nach Høruphav mit dem Ziel vor der Sonderborg-Brücke. (ca. 15 sm). Von Høruphav wurde eine Tagesregatta nach Flensburg und zurück gesegelt (ca. 41 sm) – für kleinere Schiffe bis Langballigau und zurück. Die Zubringer-Regatta zurück in die Schlei (ca. 16 sm) fand mit sehr wenig Wind statt, aber die Meisten konnten das Zeitlimit nicht einhalten.

In Kappeln fand wieder der schöne traditionelle „Suppenlauf“ durch die Stadt statt. Am nächsten Tag segelten die kleinen Yachten (12-Fuß, Jollenkreuzer, Knarr, Pirat, Folkeboote, 5 KR, 5,5 KR, 5,8 KR, 6 KR, 6,5 KR, Spitzgatter, Drachen, etc.) auf der Schlei; die großen Yachten (Stagesegelschoner, Spreitzgaffel-Ketsch, 12mR, Yawl, Seekreuzer, 7 KR, 7,5 KR, 8mR, etc.), wie wir mit „Bonito“, segelten einen Rundkurs vor Schleimünde. Es war ein anstrengender Tag auf der Ostsee bei ca. 4 Bft mit viel Regen (ca. 24

sm). Hinnerk konnte dann noch auf die Schnelle ein schönes Bild von „Bonito“ malen (unser Titelbild).

Als letzte Regatta wurde das „Rendezvous der Klassiker“ nach Kiel-Düsternbrook ausgetragen (ca. 22 sm). An dem Tag hatten wir starke Winde und der Fallschäkel vom Großstagesegel löste sich direkt im Start. Das Segel rutschte herunter. Zeitgleich machten sich auch zwei Segellatten davon. Wir wurden zu langsam. Vorsichtig bat ich, die Fischermann-Genua zu setzen, und die ließ uns zügig wieder von hinten aufkommen. In der Förde mussten wir leider höher an den Wind gehen und konnten das große „Ersatzsegel“ nicht mehr halten, aber die Sonne schien und hinterließ trotz der beiden Missgeschicke eine gute Stimmung. Im Hotel des Kieler Yacht Clubs und auf der Sonnenterrasse war die schöne Abschlussfeier und Preisverteilung bei traumhaftem Wetter. Hinnerk Bodendieck verteilte mit launigen Sprüchen viele Glas-, Wander- und Sonderpreise sowie viele Ginflaschen.

Insgesamt kamen wir für die ganze Tour auf ca. 455 sm. Von der SVAOe waren außerdem folgende Boote mitgesegelt: „Agena“,



Die Crew (Fotos Thomas Lyssewski)

„Alamak“, „Bonito“, „Fierboos“, „Juno“, „Luise“, „Vriborgh“, ... (und viele Mitsegler und Mitseglerinnen). Danke an die Organisatoren der Classic Week und den „Freundeskreis Klassische Yachten“. Es war eine super Veranstaltung, hoffentlich wieder in vier Jahren.

Zewa und Silke haben anschließend noch zwei Wochen Urlaub auf der Ostsee und der Schlei gemacht und „Bonito“ dann auf die Elbe zurückgebracht.

Ein schöner Abschluss war die Elbe-Klassik Anfang September 2024 bei traumhaften Bedingungen, leider ohne Zewa. Inzwischen kannten wir die „Bonito“ gut und konnten alle Segel, wie Groß, Groß-Stagsegel, Fischermann, Golly-Whopper, Vorstagsegel und Gennaker setzen und entsprechend bedienen. Es war eine sehr schöne entspannte Geschwaderfahrt mit vielen Holzboot-Freunden und einer netten Feier im Wedeler Yachthafen auf der Werft von Thorsten Jensen. Hiermit einen großen Dank an die Jensen-Werft für die Bereitstellung der Anlage.

Mast und Schotbruch!

Segel-Sommer 2024

MIT DER HALLBERG RASSY 43 MKII „VELA“

Von Bernd Blohm ■ Es ist nun das dritte Jahr, in dem wir die ganze Saison segeln können. 2024 soll es Richtung Bottnischer Meerbusen gehen. Wir möchten unbedingt die Höga Küsten auf seiner schwedischen Seite sehen und dann mal sehen, wo es uns noch hintreibt. Am 26.04. starten wir im Hamburger Yachthafen in Wedel. Zunächst geht es aber elbauf Richtung City-Sporthafen in Hamburg.

Die letzten Tage waren gelinde gesagt saukalt mit Regen und Schneeregen. Nun aber kommt die Sonne durch und wir sollen nächste Woche bis zu 20°C bekommen. Wir schippern mit der letzten Tide die Elbe hoch, denn wir sind zu einem Geburtstag im City-Sporthafen eingeladen.

Nach zwei Tagen in der Hafencity geht es am Montag elbab nach Brunsbüttel. Vor der Schleuse empfängt uns ein Polizeiboot. Die freundlichen Kollegen teilen uns mit, dass wir ca. drei Std. warten müssen, weil angeblich eine herrenlose Tasche mit Sprengstoffverdacht auf dem Schleusengelände gefunden wurde. Sogas hatten wir auch noch nie! Nach einer Stunde geht es dann aber doch weiter. Nach dem Durchschleusen bleiben wir in Brunsbüttel.

Am nächsten Tag starten wir früh nach dem Aufstehen. Frühstück kann man im Kanal! Dieses Jahr sind wir nicht ganz so schnell wie sonst, denn aufgrund von Schäden an der Kanalböschung ist die maximale Höchstgeschwindigkeit auf 6,5 kn begrenzt. Das gilt auch für Sportboote. Früher konnten wir mit unserer normalen Marschfahrt von 8 kn mit den großen Dampfem mithalten und waren nach 6,5 Stunden durch. Dieses Jahr kommt noch ein Aufenthalt in einer Weiche dazu und so brauchen wir inclusive der Wartezeit vor der Schleuse über 10 Stunden.

Den Abend verbringen wir in Laboe. Laboe finde ich immer etwas schwierig: Die große Marina ist zwar wieder mal halb leer, aber alle freien Plätze sind wie immer auf Rot gestellt. Dann eben nicht! Ich habe gehört, man will die Kunden dazu erziehen, vorher einen Platz zu buchen... Der alte Yachthafen ist unangenehm teuer, da noch Kurtaxe dazu kommt, egal ob man nun spät abends kommt und früh wieder fährt oder ob man als Tourist bleibt.



Svendborg Sund

Am Mittwoch empfängt uns bei bestem Wetter eine frische östliche Brise und wir rauschen gleich durch bis nach Lyø. Herrliche Tour!

Dann gehts weiter Richtung Dyvig und mit einem Abstecher nach Gelting, zum Anschlipern der SVWS-Ostseelieger nach Hørup Hav. Ein netter Abend, zunächst in der Grillhütte am Hafen und zum Abschluss in unserem Cockpit unter der Kuchenbude, rundet die kleine, aber feine Veranstaltung mit nur vier Booten doch ganz ordentlich ab.



Ankerbucht Smedviken

Nachdem am Sonntag alle anderen im strömenden Regen den Hafen verlassen, um wie üblich ab Montagmorgen dem Erwerbsleben zu frönen, beginnt unsere Reise eigentlich erst richtig. Wir wollen bei dem grausigen Wetter einen Hafentag einlegen, aber kurz nach dem Mittag reißt es auf, blauer Himmel wird sichtbar und wir beschließen doch noch Richtung Svendborg zu starten.

Zunächst ist motoren angesagt, dann aber können wir noch super segeln und rauschen flott um Skjoldnæs herum Richtung Ærøsköbing. Auch wenn wir nun allein sind, entwickelt sich ein spannendes Rennen: von Kiel her zieht eine riesige Gewitterzelle genau Richtung Ærø / Langeland. Der Regenradar-App können wir entnehmen, dass sich unsere Wege wahrscheinlich etwa genau zum Anleger in Svendborg kreuzen werden. Also trimmen und aufmerksam und segeln wie früher zu Regattazeiten. Als wir vor den Wind abfallen müssen, um durch das Fahrwasser zwischen Hjortø und Drejø einzubiegen, machen wir die Maschine an und nehmen die Segel weg, denn die Wand hinter uns ist doch schon recht schwarz und groß. Langsam verschwindet Ærø im Regen und wir müssen erkennen, dass wir das Rennen verlieren werden. Also Gas raus, ganz langsam und den Schauer vorbeiziehen lassen. Im Regen und mit unkalkulierbaren Böen möchte ich mich nicht anlegen.

Diese Rechnung geht auf und wir kommen wohlbehalten nach kurzem aber heftigem Regen in Svendborg an und können bei bester Abendsonne wunderbar anlegen.

Am Montag kaufen wir bei Bendixens frische Schollenfilets und schippern los Richtung Omø. Zuerst können wir schön segeln bis Lohals und müssen dann den Rest motoren. Das Wetter ist top und abends brate ich die Schollenfilets.

Am nächsten Morgen geht es weiter Richtung Femø. Dort waren wir noch nie. Wir sind der einzige Gast in dem leeren Hafen und können uns einen guten Platz aussuchen. Dann folgt ein großer Spaziergang über die Insel. Es ist sehr nett und lohnt sich!

Morgens ist null Wind und wir binden nach dem Aufstehen ab und motoren los. Über die ölglatte See gehts mit 8 kn Richtung Grønsund und wir frühstücken unterwegs. Im Grønsund wird eine neue Brücke gebaut. Über die dänischen Nachrichten für Sportfahrer, die App „Sejlsikkert“, habe ich die Koordinaten des Behelfsfahrwassers durch die Baustelle schon gestern bekommen und in die digitale Karte auf dem Plotter eingegeben. Gut so, denn bei Annäherung an die Baustelle hätte man die Tonnen nie gefunden. So geht es unkompliziert durch Stützpfeiler, Pontons und Schwimmkräne hindurch. Ein sehr imposantes Bauwerk, wenn es mal fertig ist.

Leider kommt heute der Wind nicht mehr und so legen wir nach knapp 6 Stunden Motorfahrt in Klintholm an. Die urige Kneipe am Hafen hat schon auf und es gibt ein zünftiges Bier in der Sonne!

Gleich Morgen soll es weitergehen Richtung Ystad in Schweden. Wir starten wieder früh, denn es ist mal wieder kein Wind. Frühstücken im Cockpit bei 8 kn Richtung Ziel – das schafft Meter! Nach zwei Stunden kommt dann doch passender Wind und wir können den Gennaker rausholen. Die 155qm ziehen uns bei bester Sonne langsam, aber stetig Richtung Schweden. Wir segeln zunächst auf Backbordbug etwas östlicher, um dann nach einer Halse auf Ystad zuhalten. Geht ganz gut, wenn da nur nicht der Dampferweg wäre. Wir müssen quer durch und

schaffen es genau zwischen zwei Frachtern. Einer geht hinten durch, der andere vorweg.

Dann wollen wir schnell um die Ecke nach Simrishamn. Leider wieder kein Wind und wir motoren. Es kommt Seenebel auf. Recht schnell zieht es sich zu. Ein Fall für unser Radar! Tatsächlich kommt uns doch nach kurzer Zeit ein Punkt entgegen. Ganz langsam, aber er bewegt sich auf uns zu, verschwindet aber ab und an. Im Bereich von 0,2 sm kann man es dann deutlich sehen. Wir halten etwas Abstand und bekommen ein kleines, ca. 20-ft-Segelboot vor dem Wind mit 2 kn Fahrt in Sicht. Einen Radarreflektor kann ich nicht sehen, aber in dem kleinen Bereich zeigt das Radar trotzdem gut an!



Omø aus der Luft

Die nächsten Tage sind allesamt mit wenig Wind aber gutem Wetter bestückt und so reisen wir meist unter Maschine über Utklippan nach Kalmar und Borgholm auf Öland. Wir besuchen das Sommerschloss der königlichen Familie und die alte, weithin sichtbare Burgruine. Am nächsten Tag starten wir früh, denn wir wollen die 76 Seemeilen nach Visby hinter uns bringen. Bis zur Ecke von Öland segeln wir sehr schön halbwind



Start der „Ausfahrt“ beim Rassy-Treffen vor Dyvig

bei 12–14 kn Wind, aber dann ist es leider wieder aus! Öglatte See und mal wieder Motor. Mit unserer 8-kn-Marschfahrt ist das aber kein Problem. In Visby angekommen können wir längsseits am Steg festmachen. Der Hafenmeister begrüßt mich mit Handschlag: Wir sind das achte Schiff, nachdem er das letzte Mal auf den Stegen Schnee geschippt hat! – und das Mitte Mai.... Trotzdem dürfen wir 100 € per Tag bezahlen.

Drei Tage schauen wir uns Visby und Gotland an und dann wenden wir uns wieder Richtung Festland. Endlich können wir segeln! Der Backstags-Wind geht von 12 auf 22 kn hoch und wir gelangen in rauschender Fahrt Richtung Smedviken. Dann gehts nach Norden durch die Schären. Traumhafte Buchten mit freier Auswahl des Ankerplatzes. Bis Nynäshamn sehen wir drei oder vier Boote – in den Buchten sind wir abends immer allein.

Unser nächstes Ziel ist Stockholm. Hier ist es dann speziell an den Wochenenden schon ordentlich belebt. Wir liegen im Wasahamn. Auch hier ist es noch schön leer. vier oder fünf Gastboote, sonst nur einige Festlieger. Wir erkunden die Stadt in den ersten Sommertagen mit bis zu 28 Grad!

Nach vier Tagen setzen wir unseren Weg Richtung Norden fort. Ist es in den Stockholmer Schären noch ordentlich belebt, sind wir kaum um die Ecke bei Arholma schon wieder ganz allein. In Grisslehamn finde ich auf der Suche nach dem Hafenmeister einen Fischer, der mir erklärt das seine Frau die Hafenmeisterin ist: „die kommt zurzeit aber nur zum Wochenende. In der Woche kannst Du hier so liegen – das ist schon OK“. Der Strom funktioniert noch nicht, aber wir haben ja einen Generator. Zu dieser Jahreszeit ist das ein sinnvolles Gerät hier in der Gegend...

90 sm weiter gelangen wir nach Svartsundsviken. Es wird ja jetzt schon nicht mehr richtig dunkel und so brauchen wir um 23:20 Uhr beim Einlaufen in die Bucht keine Leuchtmittel und genießen den verspäteten Sundowner im Cockpit. Dann noch zweimal knapp 50 sm und wir sind in Härnösand/Höga Kusten.

In diesen Tagen seit Stockholm haben wir jeden Tag das gleiche Wetter: Morgens blauer Himmel, leichter Ostwind. Über dem Land entwickeln sich riesige Quellwolken bis zu pechscharzen Gewitterwänden, während der Wind auf See immer mehr zunimmt und auf Südost dreht. Abends bläst es mit 25–30 kn und ab Mittag steht eine grausame Welle auf die Küste. Über Land blitzt und donnert es, auf den äußeren Inseln bleibt es trocken – über See bleibt der blaue Himmel. Mit der Welle ist es echt nervig! Ich beginne mich zu fragen, ob ich wirklich meinen Sommer hier verbringen will.

Nun aber erstmal Höga Kusten! Dafür sind wir hier! Wir spazieren Skipisten hinauf, mit herrlichem Ausblick. Wir liegen in wunderschönen Buchten in einer Landschaft, als wenn man mit dem Schiff durch den Odenwald schippern würde (ich habe lange für eine Firma dort gearbeitet

und habe unzählige Kilometer und Übernachtungen im Odenwald hinter mir). Es ist sehr nett! Natürlich lassen wir es uns nicht nehmen auf der Insel Mjältön auf den Mjältötöppen (236 m) zu wandern. Hier belohnt uns ein unglaublicher Rundumblick. Die Landschaft der Höga Küsten ist tatsächlich etwas ganz Besonderes!

Wir treffen einen Schweden, der dort nach eigenem Bekunden immer Urlaub macht. Wir sind froh, mal jemanden zu treffen, denn wir sind fast komplett allein unterwegs. Zeitweise verirren sich im Maximalumkreis der AIS-Empfangsmöglichkeit gerade mal fünf Signale incl. der Berufsschiffahrt...

Wir schnacken mit dem Schweden über die Idee, Richtung Töre zu der gelben Tonne zu schippern: „Was willst Du da?“ fragt er entsetzt. „Plattes Land, flache Buchten, viele Steine, noch mehr Bäume und kaum Menschen“. Das passt uns gut! Wir haben eh genug von der täglichen Schaukelei und ich muss ja wohl sowieso einen Bericht für die SVAOe Nachrichten schreiben, auch wenn ich nicht in Töre an der gelben Tonne war. Ich selbst brauch' die auch nicht zu sehen. Da gibts ja immer genug Bilder jedes Jahr in den einschlägigen Veröffentlichungen...



Auf dem Weg nach Anholt

Eigentlich haben wir auch schon fast genug von Steinen und einsamen Buchten. Ich würde gern mein Schiff mal wieder ordentlich mit vier Leinen in einem richtigen Hafen anbinden und in Ruhe schlafen, auch wenn der Wind dreht. Außerdem könnte man auch mal wieder unter Menschen...

So schauen wir uns an – zwei Menschen ein Gedanke: es war schön hier – im Grunde nicht zu toppen – also zurück! Außerdem gibts hier weder Jomfruhummer noch frischen Fisch. Vielleicht kann man ja unten in Dänemark auch noch mal baden. Die 10–12 Grad Wasser hier laden ja nicht wirklich dazu ein.



Rödhamn auf den Ålandinseln



Heike an der Skipiste Härnösand



Vor Anker in Kalkviken

Aus schlagen wir den Weg nach Süden ein! In Sundsvall treffen wir Freunde aus Wedel, die auf dem Weg nach Töre sind und haben noch zwei unschöne Nächte im Stadthafen. Da gerade die Schule zu Ende ist, meinen betrunkene Jugendliche mitten in der Nacht auf unserem Deck feiern zu müssen. Ich kann bei sowas sehr ungehalten werden und das hatte offenbar ausreichend Wirkung. Nun denkt man, das war eine einmalige Sache – Nee!! In der nächsten Nacht das Gleiche!! Ständig neue Gruppen, die grölend und mit lauter Musik aus Ghetto Blastern durch den Hafen ziehen und wieder bei uns an Deck sitzen. Auch ich kann mich steigern und so entgeht der Typ, der offenbar auch noch etwas abbauen

wollte, nur knapp einer feuchten Ganzkörper-Erfrischung... Den Rest der Nacht bis morgens um fünf bleibe ich im Cockpit...

Auf dem Rückweg machen wir zwei Tage Halt in Öregrund um das Mittsommerfest anzuschauen! Das soll hier besonders nett sein und ist es auch. Die Midsommarstang wird aufgestellt und Groß und Klein tanzen mit Blumen im Haar um die Stange. Ein tolles Fest! Abends patrouilliert die Polizei am Hafen und von dort aus auch mit zwei Booten auf dem Sund. Dadurch ist es für uns wirklich sehr ruhig.

Wir wollen natürlich auch noch die Åland-Inseln ansehen und so gehts über Käringsund und Mariehamn durch den Lemströmskanal in die Inselwelt zu traumhaften Buchten und Inseln. Das Wetter spielt immer noch mit. Die Ferien in Finnland und Schweden haben angefangen und es wird langsam belebter aber nicht wirklich voll. Danach haben wir dann aber wirklich Sehnsucht nach Stränden in Dänemark und so reift der Plan, möglichst Flott zurück, durch den Öresund und nochmal nach Anholt zu schippern.

Wir haben Glück mit Windrichtung und Wetter! In fünf schönen Tagestouren schippern wir gemütlich bis Kalmar. Da wettern wir einen Sturm ab und weiter gehts gleich bis Karlskrona. Beim Auslaufen dann am nächsten Morgen die Überraschung: vor dem Hafen patrouilliert die Polizei mit einem Schlauchboot und macht bei jedem, der rauskommt, Alkoholkontrolle! Offenbar nach dem Motto: Haben Sie Restalkohol? – ne alles ausgetrunken... der Puster wird übergeben. Ich darf aber weiterschippern...

Die Hanöbucht haben wir bislang ja immer ausgelassen und so besuchen wir noch Tärnö und Hanö, bis es über Simrishamn dann direkt nach Höllviken am Falsterbokanal geht. Dort be-

suchen wir einen Freund und grillen gemütlich unweit des Hafens bei ihm auf der Terrasse.

Mit Zwischenstopps in Dragör und auf Ven erreichen wir Helsingborg. Dort treffen wir Freunde, die mit dem Wohnmobil gerade von Norwegen an der Küste runterkommen. In Helsingborg dann fast das Gleiche wie in Sundsvall! Nur dass die Kollegen, Goldkettchen behängt und mit der Kappe falsch herum auf dem Kopf, zum Glück ihren offensichtlich heißgeliebten AMG-Mercedes nicht bei uns an Deck bekommen. So bleiben sie an der Kai-kante. Vielleicht haben sie keinen Ghettoblaster und müssen für die laute Musik deswegen ihr Fahrzeug mitnehmen – aufgrund der optischen Erscheinung und der Vielzahl der Leute entscheide ich mich dieses Mal für eine defensive Taktik – nie wieder schwedische Stadthäfen am Wochenende im Sommer!!!

Ach, wie schön ist da doch so ein verträumtes, dänisches Dörfchen wie Gilleleje! Es gibt Fisch, die Leute sind nett und abends ist Ruhe. Das genießen wir zwei Tage! Hier gibts dann auch schon endlich mal frische Jomfruhammer

Dann gehts bei strammem West-Nordwest-Wind mit einem Reff hoch am Wind nach Anholt. 15 Minuten nach uns läuft ein Holländer mit einer X 40 aus. Er bindet 1 Stunde nach uns neben uns an und wundert sich, dass er den blauen Strich nicht überholen konnte. Fragt, ob wir motort hätten und ob unser hohes Rigg Standard wäre. Nein, nicht motort, und: Ja, Standardrigg ... Ne Rassy von Frers gezeichnet, läuft halt bei Welle doch ganz ordentlich.

Anholt zur Ferienzeit – Du weißt Bescheid! Dazu muss man nichts sagen. Wir wollten es ja so und grillen mit Freunden ausgiebig. Das Wetter passt – alles OK! Mehr als einen Tag halten

wir es aber doch nicht aus und es geht nach Bönnerup – man ahnt es: Zum Fischhöker!

Dann beginnt unsere Dänemarkreise richtig: Jetzt machen wir noch mal Urlaub vom Urlaub! Darf man bei 4 ½ Monaten noch von Urlaub sprechen? Wir touren zunächst über Grenå und Ebeltoft nach Nappedam, hinten in der Århus-Bucht. Nur ein Hafen, kein Dorf aber eine tolle Landschaft. Hier wollten wir immer schon mal hin und erkunden mit den Fahrrädern die Mols-Berge. Wir besuchen eine Weinkellerei!! Tatsächlich wird in der Region aus unterschiedlichsten Früchten aus Dänemark nach der Champagner-Methode Schaumwein produziert. Die Anderson Winery produziert 100.000 Flaschen im Jahr! Wir bekommen eine persönliche Führung durch die Produktion incl. Weinverkostung und kaufen einige Flaschen.

Tunø und Sejerø müssen auf unserer Dänemark-Rundreise genau so sein wie Langør und Ballen. In Middelfahrt treffen wir Freunde und schippern durch den Kleinen Belt zurück nach Lyø. Endlich wieder Hafenkino vom Feinsten! Das hatten wir lange vermisst. Die Ferienzeit in Deutschland ist in vollem Gange und damit schippert offenbar alles los, was ansatzweise



Mittsomerfest in Öregrund



Bomarsund, Åland Inseln (Fotos Bernd Blohm)

der Meinung ist, ein Ruderrad oder eine Pinne in der Hand halten zu können. Im Grunde ist es ja traurig, wohin Wochenendkurse und Meilenfressen auf affenfelsengleich vollbepackten Charterbooten führen. Klare Sommertaktik: erst von Bord, wenn beide Plätze neben dem eigenen Boot belegt sind. Die Zeit bis dahin kann man ja mit einem schönen Drink überbrücken. In solchen Häfen wie Lyø oder auch Bagenkop kannst Du aber genau genommen gar nicht so viel trinken, wie es Hafenkino gibt...

Aber im Gegensatz zum Bottnischen Meerbusen ist hier ordentlich was los! So treffen wir immer wieder Freunde und Bekannte von der Elbe und aus Sonderburg. Jetzt häufen sich gemütliche Grillabende und wir genießen auch diese stärker belebte Zeit. Das hat uns doch zeitweise etwas gefehlt, wengleich wir auch hoch im Norden ab und an mal jemanden getroffen haben.

Wir haben noch genug Zeit und schippern noch mal Richtung Omø und Karrebæksminde. Auf Vejkrø gönnen wir uns ein Elf-Gänge-Menü in dem dortigen Gourmetrestaurant. Das hat zwar –vorsichtig gesprochen – eine selbstbewusste Preisgestaltung, aber man muss es mal gemacht haben. Absolut auf einem Niveau mit dem Falsledkro. Dann geht es über Bagenkop zurück nach

Ærøskøbing. Dort ist die ganze Stadt im Ausnahmezustand, denn König und Königin kommen. Sie steigen in Marstal von der königlichen Yacht, cruisen über Ærø und werden abends in Ærøskøbing abgeholt. Dazu fährt die königliche Yacht „Danebrog“ rückwärts in den Stadthafen und legt an! Tolles Manöver.

Die Reise geht weiter nach Fåborg. Dort möchte ich meiner alten Leidenschaft frönen und nehme am dortigen Dienstagstraining der Modellsegler teil. Ich kenne die Jungs schon von einigen Veranstaltungen und es wird ein netter Abend mit leichtem Wind und viel Sonne.

Dann kommen wir nochmal nach Lyø und erleben wieder mal etwas Besonderes. Eine Gewitterfront läuft über den kleinen Belt und wir haben tatsächlich für einige Minuten Wind von 57,6 kn = 11 Bft. Der Wind fällt zunächst quer ein, so dass wir aus dem Cockpit das Unterwasserschiff unseres Lee-Nachbarn sehen. Zum Glück liegen unsere Nachbarn mit dem Steven zum Steg und wir rückwärts. So gibt es kein Kleinholz im Rigg. Dann dreht der Wind in der Böe aber auf West und kommt für uns von hinten. Hätte auch nicht viel später kommen dürfen, denn am nächsten Morgen stellen wir fest, dass unser Luv-Pfahl arg schräg steht...

Nun müssen wir aber zum Rassy-Treffen in die Dyvig. Ein privates Treffen, von Reinhard aus Bremen mit unglaublich viel Engagement organisiert! 2024 sind 28 Boote gemeldet! Ich organisiere dazu am Freitag ein Modellboot Matchrace. Zwei baugleiche Dragonforce 65 habe ich immer dabei. Genauso mehrere Wurftonnen. So ist schnell eine Bahn ausgelegt und wir segeln im K.O.-Verfahren einen Sieger aus. Der Sieger kommt wie letztes Jahr aus Svendborg. Kein Wunder, denn Erik war früher mal im dänischen

470er-Olympia-Kader. Deswegen segeln er und sein alter Vorschoter auch mit ihrer Rassy 36 wie der Teufel bei der alljährlichen „Ausfahrt“. Die „Ausfahrt“ ist eine Ausfahrt, damit Rassy-typisch entspannt vor sich hin geschippert werden kann und man keine Organisation benötigt. Es wird eine Route festgelegt und die Ausfahrt beginnt erstaunlicherweise immer am Sonntag um Punkt 11:00 Uhr zwischen zwei Tonnen. Es soll Leute geben, die dann doch tatsächlich genau zu dem Zeitpunkt auch losfahren.... und wenn mindestens zwei losfahren, ist es dann doch irgendwie sofort eine Regatta...

Zumindest gibt es nach der „Ausfahrt“ reichlich am Steg zu erzählen. Das eine oder andere Fass Bier wird geleert und danach gibt es ein ordentliches Festessen im großen Saal des Dyvig Badehotels.

Danach geht es dann aber mehr oder weniger direkt zurück durch den Kanal an die Elbe, denn wir wollen zum Yachthafenfest wieder in Wedel sein.

Alles in Allem war es mal wieder ein tolles Jahr! Das Wetter war überwiegend gut! Teilweise wenig Wind. Wir haben in 134 Tagen 2.642,1sm zurückgelegt. Dabei haben wir 71 Häfen und 16 Ankerbuchten besucht. 46 Hafentage haben wir uns gegönnt. 7 Häfen haben wir doppelt angefahren und auf Lyö waren wir dreimal.

SEGLERGESCHICHTEN

Norwegen-Fahrt 1925

DIE 55-60 QM-KREUZER »MIA LISA« UND »NORDWEST«

Die Fortsetzung der im Heft 6-24 begonnenen Geschichte von „Mia Lisa“ und „Nordwest“ folgt aus Platzgründen erst im nächsten Heft ...

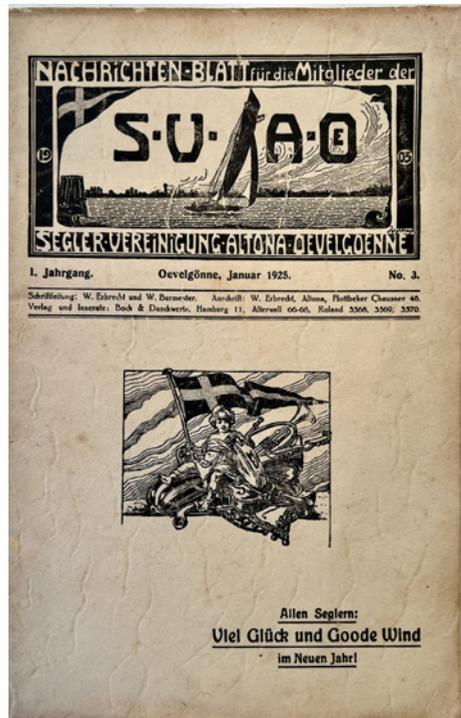
HISTORISCHES

100 Jahre SVAOe-Nachrichten

JANUAR–FEBRUAR 1925

Von Norbert Suxdorf ■ Mit pathetischen und heute zum Teil unverständlichen Versen begrüßen die SVAOe-Nachrichten vom Januar 1925 das neue Jahr:

*„Willkommen, Jahr, ein kräft'ger Händeschlag
Dank' Dir für's Kommen und den neuen Tag!
Stell Dich in unsre Reihe, greif zum Spaten –
Wir brauchen Fäuste, und wir brauchen Taten!
Sieh unsern Deich, ihm fehlts an Macht und Höh,
Wir müssen deichen, ringsum brüllt die See,
Die See, die uns treudeutsches Land entrissen,
Daß Kind und Kindeskind nun leiden müssen.....“*



Der Verfasser Willy Erbrecht bezieht sich wohl auf den Versailler Vertrag, unter dessen harten Bedingungen Deutschland nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg leidet. Mit dem „treudeutschen Land“, das „entrissen“ wurde, könnte Elsass-Lothringen gemeint sein – es musste an Frankreich abgetreten werden.

Nun sollen es die Segler richten:

„... Die deutsche Segelei,
Sie bleib für uns der Jugendborn, der wahre,
Der Kraft uns spende auch im neuen Jahre!“

Allerdings droht anscheinend immer noch „Das Ende des Elbsegelsports“. Wie Willy Erbrecht berichtet, hat eine Kommission den Entwurf von zwei Verordnungen ausgearbeitet. Die erste besagt, dass „vor einem Seeschiff jedes andere

Fahrzeug ausweichpflichtig ist“ – und die zweite: „Daß Segeljachten und Barkassen nur am Rande des Fahrwassers fahren dürfen, und daß sie den Strom nur überqueren dürfen, um an das andere Ufer zu gelangen.“

Was lesen wir noch in dieser ersten Ausgabe des Jahres 1925? Da gibt es die „Einladung zur General-Versammlung der S.V.A.-Oe.e.V. im großen Vereinszimmer des Kaiserhof“. Da wird die Vorführung eines Films angekündigt, der während der Herbstwettfahrt gedreht wurde – „Wir laden unsere Mitglieder und ihre verehrten Damen... freundlichst dazu ein.“ Die Geburt eines „Sonntagsjungen“ zeigen Johannes von Hein und Frau an. Es gibt diverse Schifffahrtsnachrichten und ein „Merkblatt für Führer von Jollen



und Jachten“ mit ausführlichen Verhaltensregeln, zum Beispiel: *„Fahre nie zu viel Zeug. Es macht keinen schneidigen, sondern nur schlechten, unsemännischen Eindruck.“* Von der Jugendabteilung ist zu berichten, dass sie *„wieder in bestem Aufblühen begriffen ist. Wer also seinen Söhnen eine tüchtige Grundlage für spätere seglerische Ausbildung geben will, melde sie bei unserer Jugendabteilung an.“* (Gilt heute selbstverständlich auch für Töchter!)

Willy Erbrecht schreibt über *„Die Bußtagswanderung“* in der Heide und Wilhelm Burmester einen langen Beitrag *„Über Tiden, ihre Gesetze und Erscheinungen in unseren Küstengewässern“*.

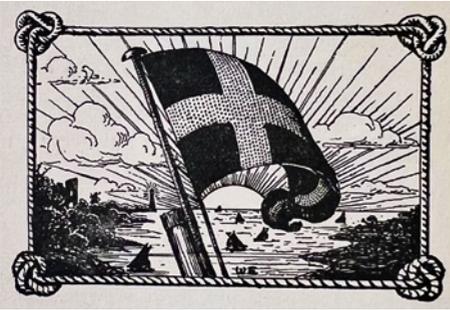
Eine Fortsetzung der *„Chronik“* beschließt den redaktionellen Teil, gefolgt von sieben Seiten Anzeigen. Hier bietet der Schiffsmakler W. v. Essen & W. Jacoby *„regelmäßige Dampfer-Abfahrten“* unter anderem nach Aarhus und Ipswich an. Das waren noch Zeiten!

Die Februar-Ausgabe von 1925 beginnt mit einem mehrseitigen Rückblick auf das vergangene Jahr: *„Wir können in unserem Vereinsleben auf ein ergebnisreiches und geordnetes Geschäftsjahr zurückblicken. In erster Linie war die Möglichkeit dazu der Umstellung auf die Rentenmark zu danken, daß wir wieder mit festen und errechenbaren Zahlen arbeiten konnten. Die Kassenführerqualen im letzten Inflationsjahr waren unbeschreiblich gewesen“,* schreibt Willy Erbrecht. Es gibt viel zu berichten, über Wettfahrten, über Veranstaltungen und auch über das Nachrichtenblatt: *„Der Versuch, mit einem monatlichen Nachrichtenblatt für unsere Mitglieder einen engeren Zusammenhang herzustellen, sie von allem Wissenswerten zu unterrichten und die auswärtigen Mitglieder wieder fester zu binden, ist heute, wo die vierte Nummer vorliegt, als wohlgelöst zu bezeichnen.“* Ein eigenes Club-

haus hatte die Vereinigung damals noch nicht, aber: *„In unsrer Seglerbude an unserem Stammlokal Oevelgönne 6 herrscht jetzt auch ein wohlgeordneter Betrieb. Die Bibliothek ist weiter ausgebaut worden, Raummangel hindert leider an einer wirksamen Ausgestaltung.“* Der Elbsegelsport scheint mehr denn je bedroht, denn: *„Den Rest gaben dem Sportsegeln die Anträge der Lotsenverbände, wonach das Verbot des Hauptfahrwassers nicht nur auf die Miets-, Ruder- und Kleinboote, sondern auf sämtliche Sportsegler ausgedehnt werden müsse. Und das wurde angenommen. Wenn diese Bestimmungen nach Zustimmung Preußens Gesetzeskraft erlangen, ist der Elbsegelsport glatt erledigt.“* Aber auch hier gilt: Totgesagte leben länger.

Die Hauptversammlung am 9. Februar 1925 im Kaiserhof muss ohne den Ersten Vorsitzenden Erbrecht stattfinden, da er sich *„einer schweren Darmoperation habe unterziehen müssen“*. So berichtet der Zweite Vorsitzende Wilhelm Burmester unter anderem über eine gemeinsame Eingabe der Hamburg-Altonaer Segelsportvereine an die Deputation für Handel, Schifffahrt und Gewerbe, *„welche das dringende Ersuchen enthält, die in Betracht kommenden Sportvereine vor einer Beschlußfassung über die Elbverkehrsordnung zu hören.“* Bei der auf der Tagesordnung stehenden Neuwahl wurden Willy Erbrecht und Wilhelm Burmester erneut zum Ersten und Zweiten Vorsitzenden gewählt.

„Vom Segler-Nachwuchs“ ist ein Beitrag übergeschrieben, in dem *„Bur.“* für das Segeln begeistern will. Die Segler seien *„rechte Schiffernaturen, in deren Tiefen trotz gewaltig veränderter Lebens- und Zeitumstände als Vermächtnis aus grauer Vorzeit Wikinggeist und Wikingblut ihr Wesen treiben“*. Mach mal halblang, lieber Bur. – möchte man ihm zurufen.



Das erste Boot

EIN ERLEBNIS AUS ALTEN OEVELGÖNNER ZEITEN

Vorbemerkung der Redaktion: In Ausgabe 6-2024 hatten wir einen Nachruf auf Peter Albrecht gebracht. Seine Schwester hat uns ein Manuskript aus ihren Erinnerungen an die Jugendzeit in Oevelgönne nach dem Krieg überlassen, das den Meisten von uns beim Lesen Spaß machen wird.

Aber die jungen Leute sollten sich auch gegenwärtigen, dass „heute für ca. 1000 Mk eine kleine Jolle neu komplet zu haben ist, eine gebrauchte wohl noch einige hundert Mark billiger.“ Klingt erschwingbar, war damals aber richtig viel Geld. Das Durchschnittseinkommen lag bei rund 2.000 Mark – im Jahr.

Die „Chronik der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne – Zusammengestellt von W. Erbrecht“ über das Jahr 1913 berichtet detailliert über die Wettfahrten und Ergebnisse. Auch wurde richtig gefeiert. „An langen Tafeln vereinigten sich im Steinhoff’schen Fährhaus mehrere hundert Segler mit ihren Damen.“

Auf sechs engbedruckten Seiten berichtet schließlich Willy Erbrecht über „Eine Sommerfahrt auf dem Ziu“. Von Oevelgönne geht es durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal in Dänische Gewässer. „Ziu ist als Yawl getakelt, bei seiner Länge von 13 m über alles und 80 qm Großsegel war für 6 Hände Arbeit vorhanden.“ Korsör und Greena werden angelaufen, im Limfjord wird geankert. Nachdem man in Skagen „Schwedenpunsch“ genossen hat und zwei der Besatzungsmitglieder ein „Tänzchen mit den hübschen frischen Däninnen riskiert“ hatten, heißt es „Fortsetzung folgt.“ Dies gilt auch für unsere Geschichte des Nachrichtenblattes.

Von Ute Schwieger ■ Peter hatte von unseren Eltern zu seinem zehnten Geburtstag ein von Jonny Boll gebautes, sehr schönes Ruderboot bekommen, das ich an meinem zehnten Geburtstag 1949 taufen durfte. Es gehörte zwar ihm, aber wir waren immer zusammen unterwegs. Im ersten Jahr wurde es nur als Ruderboot genutzt, im zweiten Jahr kam dann ein Segel dazu. Es war ein braunes, gelohtes Segel, viel zu groß und zu schwer. Auch als es verkleinert wurde, war es für das kleine, 3,60 m lange Boot noch zu schwer. Also kam später ein neues Baumwollsegel in Weiß.

Für mich war die schönste Zeit mit dem Boot eigentlich das Jahr, in dem wir nur gerudert sind. An eine aufregende Geschichte aus dem Jahr 1949 erinnere ich mich besonders. Peter und ich starteten, wie immer gut ausgerüstet von Emely mit Kartoffelsalat, Frikadellen und Getränken, und mit einem weiteren Passagier, Jan Walsemann. Jan war unser Neffe, damals vier oder fünf Jahre alt (ich bin bereits mit vier Jahren Tante geworden!). Aus heutiger Sicht war es unverzeihlich, mit so einem kleinen Knirps auf die Elbe zu gehen, ohne Schwimmweste! Man darf allerdings nicht vergessen, dass die Elbe in den fünfziger Jahren nicht mit den heutigen Verhältnissen zu vergleichen ist. Es war viel weniger

Schiffsverkehr, zum größten Teil Dampfschiffe, und der Strom war noch so, dass man gegenan rudern oder segeln konnte.

Wir drei also los. Von Tide hatten wir noch nicht viel Ahnung. Wir wussten wohl, ob es auf- oder abließ, aber wieviel Zeit wir hatten, um mit der Tide runter und wieder nach Haus zu fahren, konnten wir noch nicht so richtig abschätzen. Das Wetter war gut, die Sonne schien, und wir ruderten abwechselnd bis nach Blankenese und dann über die Elbe nach Schweinesand. Wir verbrachten herrliche Stunden auf dem Sand, badeten und spielten im Sand, und als unsere Vorräte aufgebraucht waren und der Tag sich neigte, rüsteten wir langsam für die Heimreise.

Natürlich hatten wir – wie auch bereits auf der Hinfahrt – wieder Tide gegenan und die untergehende Sonne im Gesicht. Am Morgen war es die die aufgehende Sonne, die uns die ganze Fahrt ins Gesicht geschienen hatte. Sonnenbrand war also vorprogrammiert!

Nun darf man nicht vergessen, dass Kinder im Alter von elf und zwölf Jahren noch nicht über enorme Kraftreserven verfügen, zumal wir den ganzen Tag im Wasser oder am Strand getobt hatten! Um es klar zu sagen: Es ging recht langsam voran. Es war bereits stockdunkel, als wir auf der Höhe vom Hohlweg waren. Wir hatten natürlich auch keine Beleuchtung an Bord, und so hielten wir uns dicht unter Land. Plötzlich traf uns ein Scheinwerfer von einer Barkasse, die auf uns zuhielt. Jan verkroch sich unter der Wollecke, damit er nicht zu sehen war und Peter fuhr extra dicht unter Land, damit uns die Wasserschutzpolizei – wie wir dachten – nicht zu fassen kriegen konnte. Es war aber nicht die Polizei, sondern Inge, die Mutter von Jan, und unser Vater.

Sie hatten sich große Sorgen um uns gemacht und den Barkassenbesitzer, Theo Ungethüm aus Ovelgönne, gebeten, uns mit seiner Barkasse zu suchen. Die Erleichterung muss auf beiden Seiten groß gewesen sein, denn wir wurden nicht ausgeschimpft, sondern in Schlepp genommen und zum Bootsanleger von Jonny Boll geschleppt. Ich glaube, wir sind damals todmüde und kaputt ins Bett gefallen.

DIES UND DAS

ZU UNSEREM TITELBILD

Unser Titelbild zeigt diesmal den 14-m-langen Zweimast-Stagesegelschoner „Bonito“ von Matthias (Zewa) Glimm und Silke Pahl. Nomen est omen: „bonito“ ist spanisch/portugiesisch für „schön, hübsch“, und eine Schönheit ist dieses Schiff wahrhaftig. Thomas und Jule Lyssewski durften auf der „Schönen“ im Juni 2024 die „Classic Week“ mitsegeln (siehe den Bericht in diesem Heft).

Hinnerk Bodendiek hat auf die Schnelle das schöne Bild von „Bonito“ gemalt.

ZU GUTER LETZT

SEEKARTEN-ALARM!

CKB ■ Ein Angstgespenst geht um in Seglerkreisen: Die Wasserschutzpolizei kontrolliere vermehrt Sportboote daraufhin, ob sie über aktuelle Papier-Seekarten zumindest für das jeweilige Fahrtgebiet verfügen, und verhängte andernfalls erhebliche Ordnungsgelder! So hat es beispielsweise „Segeln“ (Ausgabe Dezember

2024/Januar 2025) berichtet. Eigentlich kein Problem, behauptet „Segeln“ aber auch, die Schiffssicherheitsverordnung verlange nur, dass die jeweils neuesten Ausgaben der Seekarten in digitaler *oder* in gedruckter Form vorliegen müssten, im Falle von Sportbooten würden sogar nichtamtliche Ausgaben reichen. Und da habe doch inzwischen nahezu jeder Segler seine elektronische Navigation. Steht die Wasserschutzpolizei hier also womöglich auf rechtlich unsicherem Grund? Bislang sind gerichtliche Überprüfungen der verhängten Ordnungsgelder nicht bekannt geworden, die betroffenen Segler haben wahrscheinlich zähneknirschend gezahlt. Eine einschlägig auf dem Gebiet „Yachtrecht“ tätige Rechtsanwaltskanzlei startete kürzlich einen Aufruf, ihr entsprechende Bußgeldbescheide mitzuteilen, mit der Frage „Hast du einen solchen Bußgeldbescheid erhalten und Lust, die Frage zu klären?“ Sie rechnet sich offenbar gute Erfolgs- oder zumindest Verdienstaussichten (Honorare gibt es schließlich auch bei Misserfolg) aus.

Die aus internationalen Konventionen wie SOLAS (Safety of Life at Sea) und den KVR (Kollisionsverhütungsregeln) abgeleitete seemänni-

sche Sorgfaltspflicht gebietet allerdings, dass aktuelle Seekarten *immer* verfügbar sein müssen; und das können digitale Karten in Zeiten unsicherer GPS-Signale oder wenn Tablet- und Smartphone-Akkus nach ein paar Stunden leer sind, nicht stets gewährleisten. Zwar ist die Verletzung seemännischer Sorgfaltspflicht allein, solange sie nicht zu einem konkreten Schaden führt, noch kein Grund, ein Bußgeld zu erheben. Aber die Wasserschutzpolizei stützt sich auf den Buß- und Verwarnungsgeldkatalog des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, in welchem die Pflicht für aktuelle Papierkarten, mit Bezug wiederum zu der Schiffssicherheitsverordnung festgelegt ist (vgl. „Yacht“ vom 4. Juni 2024). Offenbar gibt es verschiedene Interpretationsmöglichkeiten und der Ausgang eines Gerichtsverfahrens wäre alles andere als gewiss Denn: Vor Gericht und auf hoher See ...



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

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

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

Bankverbindung: Hamburger Sparkasse, IBAN DE60200505501265103992 / BIC HASPDE3333

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

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

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

E-Mail: info@bertheau-druck.de

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

Die Bezugsgebühr für die Nachrichten ist im Mitgliedspreis enthalten. Die Clubnachrichten erscheinen sechs Mal im Jahr. Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier.

Alle Fotos, Bilder, Graphiken und Texte unterliegen dem Copyright und dürfen ohne Genehmigung nicht weiterverwendet werden.



Einladung

SVAOe Gründungsfest

Gründungsfest – 120 Jahre SVAOe

Liebe Mitglieder,
wir laden Sie, Ihre Familie und Freunde, herzlich zum

SVAOe Gründungsfest

in das SVAOe Clubhaus ein. Zur Begrüßung gibt es ein Freigetränk.

Am Freitag, den 4. April 2025 um 19:00 Uhr

**Nach unserem Essen werden wie in jedem Jahr
die Fahrtenpreise vergeben.**

Wir bieten an

Warmes Büfett: Veganes Zucchini Vital und bunte Gemüsefrikadellen,
Saftiger Pragerschinken, Herzhafter Spießbraten, gebratene Hähnchenkeulen,
Krautsalat, Speck-Kartoffelsalat, Farmersalat, Kartoffelgratin,
Remoulade und Tsatsiki, Nachtisch-Büfett

Das Menü kostet € 23,50 für Jugendliche ermäßigt € 16,00.

Zur verbindlichen Anmeldung überweisen Sie bitte den entsprechenden Betrag für das Essen und einem Vermerk, ob Sie vegetarisch essen, unter Angabe der Personenzahl **bis zum 27.03.2025** auf das Konto der SVAOe
IBAN DE60 2005 0550 1265 1039 92, BIC HASPDEHHXXX

Wir bitten um pünktliches Erscheinen!

Der Vorstand und der Festausschuss
wünschen Ihnen einen schönen Abend

Das Clubhaus ist wie immer ab 18 Uhr für Sie geöffnet.

SVAOe e.V., Neumühlen 21, 22763 Hamburg, Tel. 040-8811440, www.svaeo.de

