



SVAOe NACHRICHTEN

2—2025 MÄRZ / APRIL

WEIL DU ERST WEIT DRAUSSEN RICHTIG ANKOMMST

TAUSEND GRÜNDE,
EIN PARTNER


PANTAENIUS
YACHTVERSICHERUNGEN



NACHRICHTEN SEGEL-VEREIN ALTONA-OEVELGÖNNE E.V.

103. Jahrgang

März / April 2025

Nr. 2

AUCH DAS IST SEGELN



Nicht immer gibt es Sonnenschein. Dies Foto stammt von der Nordseewoche 2022, als Ruth Ocksen und Michael Matzke an dem Doublehand-Wettbewerb bei „Pantaenius Rund Skagen“ teilnahmen (Foto Michael Matzke).

IN DIESER AUSGABE

3 Editorial



Thema und Meinung

- 8 GPS-Störungen im Ostseebereich
- 9 Warnung aus der Wissenschaft:
Monster Waves in der Nordsee

Vereinsleben

- 10 Neuaufnahmen
- 10 Anneliese Gnass † 28.1.2025
- 11 Karl-Peter Wille † 20.01.2025
- 12 Bericht zur Jahreshauptversammlung
- 16 Spenderliste
- 17 SVAOe-Veranstaltung
neuer Art 
Winterparty!
- 19 Clubabend Alt-Junioren:
Der Deutsche Segler-Verband stellt sich vor
- 22 Die Tradition lebt:
100 Jahre Eisbein-/Haxen-/Entenessen
- 23 Mitgliederversammlung im Januar
*Was wird aus der Kranbrücke im
Hamburger Yachthafen?*
- 27 Die Altjunioren wollen
es genau wissen: wie 
funktioniert Radio?
*Besuch des NDR-Radios
am Rothenbaum*
- 31 Organisiert durch
Jugendabteilung: 
SVAOe Film-Matinee 2025

Jugend

- 33 Social-Media-Engagement
der „Teufelsbrück“: 
Mit Action-Kamera belohnt
- 36 Sommertour 2024 von
„Teufelsbrück“ 

Seglergeschichten

- 40 Norwegen-Fahrt 1925
der 55-60 qm-Kreuzer »Mia Lisa« und »Nordwest«

Aus Behörden und Verbänden

- 45 Polizeibesuch

Historisches

- 45 100 Jahre SVAOe-Nachrichten
März 1925

Dies und Das

- 47 Kurz berichtet
- 47 Zu unserem Titelbild

Zu guter Letzt

- 48 Festmachen nur mit Parkschein

Umschlagillustration

Aquarell von Christine Matthiesen

Beilagen

Einladung zur Jahreshauptversammlung
Spendenaufwurf Opti

Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

wie immer fand im Februar unsere Jahreshauptversammlung mit hoher Beteiligung statt, worüber in diesem Heft berichtet wird. Unter anderem fanden die Wahlen des Vorstands und des Ältestenrats statt; die gewählten Kandidatinnen und Kandidaten erhielten große Mehrheiten, und wir bedanken uns hiermit herzlich für das dadurch ausgedrückte Vertrauen. Die Themen des vergangenen Jahres sind in dem nachfolgenden Jahresbericht zusammengefasst. Diese Ausgabe der Nachrichten befasst sich außerdem mit zwei sehr verschiedenen gesellschaftlichen Veranstaltungen des SVAOe: dem traditionellen „Eisbein- & Enten-Essen“ und einer neuartigen

schwungvollen „Winterparty“, mit den verschiedenen Möglichkeiten für eine neue Kranbrücke im Hamburger Yachthafen und dem Engagement der „Teufelsbrück“-Crew in den „sozialen Medien“. Außerdem werden Sie erfahren, warum es sinnvoll ist, sich in diesen Zeiten ernsthaft mit der klassischen, terrestrischen Navigation vertraut zu machen. Ich wünsche Ihnen / Euch eine angenehme Lektüre und einen guten Start in die neue Segelsaison. Ihr / Euer Stephan Lunau



JAHRESBERICHT DES VOR- SITZENDEN FÜR DAS JAHR 2024 UND AUSBLICK FÜR 2025

Liebe Mitglieder,

ich begrüße euch / Sie zu unserer Jahreshauptversammlung 2025, zu der wir fristgerecht eingeladen haben. Damit ist diese Versammlung beschlussfähig.

Ich bitte zum Gedenken der 2024 Verstorbenen eine Schweigeminute einzulegen:

Rainer Burrlein, 23.10.2023*, 54 Jahre,
Mitglied seit 1975, Eigner von SY „Trinity“

Wolfram Sabban, 26.12.2023*, 61 Jahre,
Mitglied seit 1975, Eigner von SY „Antares“

Wulf Laage, 09.02.2024, 85 Jahre,
Mitglied seit 1970

Heinz Albert, 28.02.2024, 88 Jahre,
Mitglied seit 1965

Peter Grossmann, 17.03.2024, 90 Jahre,
Mitglied seit 1982

Jürgen Kluth, 03.04.2024, 89 Jahre,
Mitglied seit 1948

Hannes Selig, 07.06.2024, 76 Jahre,
Mitglied seit 1966, Eigner von „Ipho“,
„Atta“, „Sparky“

Reinhard H. Kuhn, 27.07.2024, 83 Jahre,
Mitglied seit 1980

Rainer Steffen, 10.10.2024, 78 Jahre,
Mitglied seit 1984

Klaus Strüven, 12.10.2024, 76 Jahre,
Mitglied seit 1963

Gudrun Lasitzka, 16.10.2024, 70 Jahre,
Mitglied seit 1974

Peter Albrecht, 19.10.2024, 86 Jahre,
Mitglied seit 1962

Brigitte Mendt, 10.11.2024, 82 Jahre, Mit-
glied seit 1958, Eignerin von SY „Zambalo“

Rudolf Lysewski, 16.11.2024, 93 Jahre,
Mitglied seit 1983

*Nachricht vom Ableben 2024 erhalten
Ich danke Ihnen.

Unser **Mitgliederbestand** weist einen **Rückgang um 4 %** auf; trotz etlicher Neuaufnahmen konnten wir dem demographischen Wandel nicht entgegenwirken. Wie in den Jahren zuvor, haben sich diverse Mitglieder aus Altersgründen oder aus finanziellen Gründen entschieden, den SVAOe zu verlassen. Andere Gründe waren die Aufgabe des Segelsports oder Umzüge zum Beispiel wegen des Beginns einer Ausbildung in einer anderen Stadt.

Mitgliederbewegung 2024

Bestand per 31.12.2023	805
Austritte 2024	-60
Ausschlüsse	-1
Verstorben	-14
Neuaufnahmen	+43
Bestand per 31.12.2023	773

Dieser Mitgliederbestand setzt sich wie folgt zusammen (in Klammern die Zahlen des Vorjahres):

Zusammensetzung des Mitgliederbestandes

(in Klammern die Zahlen des Vorjahres)

	Männlich	Weiblich	Gesamt
Erwachsene	458 (487)	116 (117)	574 (604)
Ehegatten	13 (12)	52 (53)	65 (65)
Auswärtige	37 (41)	9 (11)	46 (52)
Jugendliche	22 (25)	6 (11)	28 (36)
Jüngste	33 (27)	22 (16)	55 (43)
Modellabteilung	1 (1)	0 (0)	1 (1)
Korporative Mitgl.	-	-	4 (4)
	564(593)	205(208)	773(805)

Zum Vergleich ein Blick auf die Mitgliederzahlen vergleichbar großer Hamburger Segelvereine:

	1. Januar 2024	1. Januar 2025	Veränderung (%)
MSC	1051	989	- 6 %
BSC	973	980	1 %
SVAOe	805	773*	- 4 %
HSC	714	761	- 6 %

*SVAOe: bereinigter Bestand inkl. Ein- / Austritte zum 31.12.2024. – Erläuterung: Stichtag für die Mitgliederbestandserhebung des HSB ist der 1. Oktober des Jahres; SVAOe Mitgliederbestand zum 1. Oktober 2024: 817.

Quelle: Mitgliederbestandserhebung des Hamburger Sportbundes vom 31. Januar 2025. HSB-Mitgliederstatistik_2025.

Die nach wie vor schwierige weltpolitische Lage sowie Kostensteigerungen in vielen Bereichen sind für den Segelsport weiterhin nicht förderlich. Weniger kosten- und zeitintensive Sportarten erfreuen sich laut Hamburger Sportbund großer Beliebtheit und steigender Mitgliederzahlen. Die Sportarten mit dem prozentual größten Mitgliederzugewinn sind Dart (+13,84 %), Kickboxen (+11,31%) und Radsport (+11,14 %), über alle Sportarten beträgt der Zugewinn laut HSB +4,8 %.

Einen Beitrag, das Interesse am Segelsport vereinsübergreifend (!) in der Region zu fördern, leistete das **zweite „HAMBURG YACHTFESTIVAL“** im September 2024: Waren es im Vorjahr ca. 100 Menschen, die sich im Rahmen des Schnuppersegelns über den Segelsport informiert haben, so waren es im Jahr 2024 ca. 160 Menschen. 35 Menschen (30 im Vorjahr) interessierten sich an unserem Stand für die Mitgliedschaft in einem Segelverein oder die Führerscheinbildung. Erneut zeigte sich, dass unser Jugendwanderkutter „Teufelsbrück“ ein überaus geeignetes Boot ist, um Interessierten egal welchen Alters einen ersten Eindruck vom Segeln zu vermitteln. Außer dem MSC, dem SCRhe und

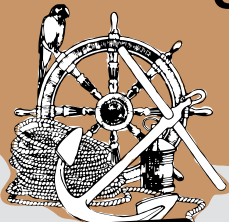
dem SVAOe beteiligte sich kein anderer der Hamburger Segelvereine mit eigenen Angeboten. Mit einem eigenen Stand war allein der SVAOe präsent. Den hierfür Aktiven des SVAOe sei an dieser Stelle noch einmal ausdrücklich gedankt. Für die Folgeveranstaltung am 7. bis 9. September 2025 haben wir unsere Beteiligung bereits zugesagt. Die Hamburger „Cyclastics 2025“ werden in diesem Jahr bereits am 17. August stattfinden und somit die Anfahrt zum Yachtfestival nicht wieder beeinträchtigen.

Während des Hamburg Yachtfestivals fanden am 7. September 2024 die **Hamburger Wassersportgespräche** statt. Thema war die Verschlickung der Sportboothäfen, die Sicherstellung der langfristigen Nutzung dieser Häfen und die Bedeutung des Segelsports als Breitensport in der Region. Was die Kosten für die Beseti-

gung des Schlicks aus den Sportboothäfen betrifft, zeichnet sich speziell für die Hamburger Yachthafengemeinschaft wider Erwarten keine Entlastung ab. Laut den zwischen Schleswig-Holstein und Hamburg vereinbarten „Gemeinsamen Eckpunkten zur Verbringung von Sedimenten bei der Tonne E3“ soll von der Stadt Hamburg künftig 1 €/Tonne des verbrachten Baggergutes für die Unterhaltung der schleswig-holsteinischen Sportboothäfen gezahlt werden. Gemäß Vergaberichtlinie sind nur die Häfen förderfähig, die ihren Sitz in Schleswig-Holstein haben. Der Hamburger Yachthafen befindet sich zwar in Schleswig-Holstein, allerdings hat die Hamburger Yachthafengemeinschaft ihren Sitz in Hamburg. Damit wird die HYG erneut, wie im Falle der „Stiftung Elbefonds“, von Fördermitteln abgeschnitten; wenn auch aus anderen Gründen.

TOPLICHT

... alles, was das
Segler-Herz
begehrt.



www.toplicht.de

TOPLICHT
Schiffsausrüstung | Werftausrüstung
Notkestraße 97, 22607 Hamburg

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

Mach dein Hobby
zum Beruf ...



und heuere bei
TOPLICHT an!
Mehr findest
du unter



www.toplicht.de/anheuern

Als Konsequenz aus den fragwürdigen Förderlinien und um die Interessen des Segelsports in der Region gegenüber der Politik künftig wirksamer zu vertreten, wurde ein längst überfälliges Aktionsbündnis des Schleswig-Holsteinischen Landesseglerverbandes, des Hamburger Segel-Verbandes sowie des Landesportverbands Schleswig-Holstein und des Hamburger Sportbundes vereinbart.

Am 9. November 2024 fand bei der Seglervereinigung Neuhaus/Oste (SVNO) die **Herbstversammlung der Gruppe Nedderelv** statt. Wie bereits bei den Hamburger Wassersportgesprächen im September war die Verschlickung, neuerdings die Versandung, der Nebengewässer und Sportboothäfen das wesentliche Thema. Die Sedimentmengen haben erneut zugenommen. Das für die Beseitigung von Schlick verwendete Wasserinjektionsverfahren ist für grobkörnigen, schweren Sand deutlich weniger effizient. Der aufgewirbelte Sand wird vom Tidenstrom nicht so weit mitgenommen wie der suspendierte Schlick. Dementsprechend schnell sedimentiert er wieder in der Nähe des Einsatzortes der Wasserinjektionsgeräte, der Aufwand für die Erhaltung der Wassertiefen wird also steigen.

Der **Deutsche Seglertag** fand am 15. und 16. November 2024 in Warnemünde statt; Luise Boehlich und ich nahmen für den SVAOe teil. Im Rahmen der Veranstaltung wurden unter anderem Workshops zu Themen wie Vereinsrecht, Prävention von Gewalt im Segelsport und Nachhaltigkeit im Segelsport angeboten, an denen wir teilnahmen.

Wir sind im Bereich „Prävention sexualisierter Gewalt“ bereits gut aufgestellt und werden uns dem künftigen Fortschritt in diesem Themenkomplex stellen, um für alle Mitglieder

eine unbeschwerte Ausübung des Segelsports sicherzustellen. Das ist nicht nur im Interesse unserer Mitglieder, sondern ist auch zwingende Voraussetzung für den Erhalt von Fördermitteln des Hamburger Sportbundes sowie für die Beschäftigung junger Menschen im Rahmen des Freiwilligen Sozialen Jahres (FSJ).

Anlässlich des Seglertages 2024 wurde der **SVAOe** als einer von drei Hamburger Segelvereinen **erneut vom DSV für erfolgreiche und vorbildliche Ausbildung im Verein ausgezeichnet**. Die Kriterien hierfür sind breit angelegt und gehen über Führerscheinkurse und Seminare hinaus; sie umfassen das gesamte Spektrum der Ausbildung. Insofern haben alle Bereiche des SVAOe, in denen wir Ausbildung betreiben, gleichermaßen zu dieser Auszeichnung beigetragen. Wir können auf dieses Alleinstellungsmerkmal zu Recht stolz sein und damit für den SVAOe werben.

Im Dezember 2024 stellte die **Hamburger Yachthafengemeinschaft verschiedene Konzepte für den Ersatz der bisherigen Kranbrücke** vor. Die beteiligten Vereine sind einhellig der Auffassung, dass die landseitige Installation eines serienmäßig verfügbaren Krans die sinnvollste Lösung ist. Diese Variante wird seitens der Yachthafengemeinschaft in Zusammenarbeit mit einem Ingenieurbüro weiterverfolgt. Die Finanzierung des neuen Krans ist nach bisheriger Abschätzung ohne Beitragserhöhungen und ohne Umlagen zu realisieren. Es besteht die Aussicht, dass der neue Kran zum Frühjahr 2026 einsatzbereit sein wird; bis dahin wird vorerst ein Mobilkran zum Einsatz kommen.

Im Rahmen des **Projektes „E-Mobilität auf der Alster“** wurde die Beschaffung geeigneter Boote entsprechend der Förderrichtlinie der

Hansestadt Hamburg fristgemäß abgeschlossen. Die Beschaffung der fünf batterie-elektrisch angetriebenen Boote wurde seitens der Hamburgischen Investitions- und Förderbank maßgeblich unterstützt. Zusätzlich erhielten wir Fördermittel seitens des Hamburger Segel-Verbands. Die Summe aller Fördermittel entspricht einer Förderung von 81,47 % der Gesamtkosten für die Beschaffung der fünf Boote.

ist auf mindestens zehn Jahre angelegt. Auch wenn es sich aktuell noch um einen sogenannten „Suchraum“ für eine solche Fläche handelt, wurden die betroffenen Vereine gemeinsam mit dem Hamburger Segel-Verband bereits tätig, um unsere Interessen zu vertreten und möglichst zu erreichen, dass landseitige Flächen statt der Alster für diesen Zweck genutzt werden und somit die Auswirkungen des Baus der U5 auf das Not-

Kosten für 5 Elektro-Begleitboote		196.055,61 €
IFB Hamburg-Förderung	137.238,93 €	
IFB-Förderung für Beschaffung durch mind. 3 Vereine	<u>17.500,00 €</u>	
	154.738,93 €	
Hamburger Segel-Verband Fördermittel	<u>5.000,00 €</u>	
	159.738,93 €	
Eigenanteil		36.316,88 €

Zuvor wurden während der letzten zwei Jahre, in Zusammenarbeit mit den anderen an der Jollenhafengemeinschaft-Alsterufer beteiligten Vereinen sowie mit Firma Toplicht, unter erheblichem Aufwand die Boote ausgewählt und konfiguriert und über ihre Ausrüstung entschieden. Diese Arbeit war notwendig, da es keinerlei für den Trainingsbetrieb geeignete und im Handel verfügbare Boote gab. Die Realisierung des Projektes wäre ohne dieses großartige Engagement nicht möglich gewesen. Allen Beteiligten sei hiermit für ihren Einsatz gedankt.

Im Februar 2025 wurde durch Zufall bekannt, dass auf der Alster mit der möglichen Einrichtung einer bis zu ca. 50.000 m² großen **Abstellfläche für Baugeräte und -materialien (Baustelleneinrichtung) für den Bau der neuen U-Bahnlinie 5** eine erhebliche Beeinträchtigung des Segelsports, der Umwelt und letztlich des Stadtbildes droht. Die Dauer der Maßnahme

wendige beschränkt werden. Eine entsprechende Petition wurde Mitte Februar 2025 von einer Privatperson (Tobias König, NRW) gestartet. Der Aufruf mit der Bitte um Unterstützung wurde bereits an alle Mitglieder des SVAOe versandt. *

** Nachtrag: Bereits am 26. Februar 2025 wurde per Pressemitteilung der Hamburger Hochbahn AG Folgendes mitgeteilt (Auszug): „Aus diesen Kriterien ergibt sich, dass bereits versiegelte Flächen grundsätzlich bevorzugt werden. Eine Einrichtung von BE-Flächen in der Außenalster ist daher sehr unwahrscheinlich und wird nicht angestrebt. Aus den genannten Gründen ist es jedoch erforderlich, auch diese Flächen in den Prüfungsprozess einzubeziehen und ihre geringere Geeignetheit gegenüber anderen Optionen rechtsicher zu dokumentieren.“ Unser Ansinnen fand offensichtlich das Gehör an entsprechender Stelle.*

Seit August 2024 haben wir mit **Fleur Sietas** wieder eine aus dem SVAOe stammen-

de **FSJlerin** zur Unterstützung der Jugendarbeit eingestellt. Von Beginn an zeigte sich, dass Fleur die richtige FSJlerin für uns ist. Auch künftig werden wir darauf achten möglichst FSJler einzustellen, die bereits Erfahrungen im Segelsport mitbringen und idealerweise im SVAOe zu Hause sind.

Der Jugendrat hat am 11. Februar 2025 **Lars Hauschildt** als **Jugendobmann** und **Stefan Schacht** als dessen **Stellvertreter** gewählt. Ich bitte um Eure Bestätigung der Beiden gemäß §11 (3) der neuen Satzung.

Jürgen Raddatz, besser bekannt als „Ratte“, hat sich nach langen Jahren ehrenamtlicher Tätigkeit entschieden, sein Amt als Obmann des Wettsegelausschusses (ehemals Regattaausschuss) in jüngere Hände zu übergeben. Ich danke ihm insbesondere im Namen unserer Regatta-Segler für sein langjähriges Engagement.

Es ist sehr erfreulich, dass mit **Andreas Sasse** ein Nachfolger gefunden wurde. Andreas hat durch sein Engagement für den Elbe Super Sailing Cup bereits in der Saison 2024 für frischen Wind (= zunehmende Beteiligung an den Regatten) auf der Elbe gesorgt. Für Eure Unterstützung der Kandidatur von Andreas bei den anstehenden Wahlen danke ich im Voraus.

Während des letzten Jahres haben sich viele Mitglieder bereiterklärt, unsere Aktivitäten durch Spenden zu fördern. Diesem Engagement gebührt angesichts notwendiger Investitionen, wie z.B. der kürzlich durch Spenden ermöglichten Beschaffung neuer Optimisten, die Anerkennung aller Mitglieder.

Mein besonderer Dank gilt allen Vorstandsmitgliedern, Obleuten, Beiräten und Sabine (Jule) Lysewski, die mich stets großartig unterstützt haben. Ebenso danke ich unseren vielen, hier

nicht genannten, ehrenamtlichen Helferinnen und Helfern, den Mitgliedern der Ausschüsse sowie den Trainerinnen und Trainern, die unseren Vereinsbetrieb überhaupt erst möglich machen.

Dr. Stephan Lunau

THEMA UND MEINUNG

GPS-STÖRUNGEN IM OSTSEEBEREICH

GAN/Achim Müntzel ■ Seit Beginn des Russland-Ukraine-Kriegs haben wir alle schon davon gehört, dass Russland ihn nicht nur auf dem Schlachtfeld führt, sondern mit unterschiedlichen Methoden auf verschiedenen Ebenen („hybride Kriegsführung“). So ist uns bekanntgeworden, dass die GPS-Signale im östlichen Ostseebereich verfälscht wurden. Da müssen selbst so friedliche Menschen wie wir Sportbootleute aufmerksam werden, denn es betrifft nicht nur die Sicherheit von Schiffen, die möglicherweise kriegswichtige Dinge zum Weitertransport in die Ukraine an Bord haben, sondern auch unsere eigene Sicherheit. Darüber ist schon berichtet worden. Nun hat der Deutschlandfunk einen Podcast verbreitet, den man nachhören kann: <https://www.deutschlandfunkkultur.de/gps-stoerungen-im-luftverkehr-rund-um-die-ostsee-102.html>. Gut zu lesen ist auch <https://www.dw.com/de/gps-chaos-wie-jamming-satellitensignale-und-luftverkehr-st%C3%B6rt/a-68231160>. Im Luftverkehr sind es dieselben Signale wie im Schiffsverkehr. Wir müssen daher vorsichtig sein: Wir sollten aktuelle/aktualisierte Papierseekarten neben dem GPS-gestützten Navigationssystem an Bord haben (was ohnehin zur seemännischen Sorgfaltspflicht gehört) und unseren Standort auf Papier mitkoppeln.

Nun nützt diese Sorgfalt nur dem, der sie betreibt. Es gibt auch Sorglose, die sich weiterhin allein auf die digitale Navigation verlassen. Die Redaktion bittet daher alle SVAOe-Schopper, die im kommenden Sommer die südliche, südöstliche und östliche Ostsee besegeln wollen, ihre empfangenen GPS-Standorte soweit möglich zu verifizieren, und zwar nicht nur grob nach Augenmaß, sondern so genau wie möglich terrestrisch bei dichtem Vorbeisegeln an Fahrwassertonnen, Baken, freistehenden Leuchttürmen oder durch Kreuzpeilungen (SOLAS verlangt, dass eine hierfür geeignete Einrichtung bestehen muss; ein Handpeilkompass reicht dazu aus, ein Schottkompass nicht!). Warum? Man kann vermuten, dass eine geschickte, absichtlich herbeigeführte GPS-Störung, die zum größtmöglichen Schaden führen soll, den eigenen „beobachteten Ort“ nicht um einen großen Betrag verändert, sondern nur so, dass sie nicht allzu auffallend ist. Die Wirksamkeit z.B. beim Treffen einer Unterwasserschäre, die man in ausreichendem Abstand umfahren wollte, ist dann umso größer. Und selbst, wenn die Störung ganz offensichtlich ins Auge fällt, verursacht sie Unsicherheit, was ebenso schädlich sein kann.

Also: Bitte senden Sie eine Notiz, ob Sie Störungen im GPS-Empfang festgestellt haben oder auch nicht (das wäre beruhigend), an die Geschäftsstelle!

Wie die Zeitschrift „Yacht“ berichtet, setzt sogar die NATO nun auf die Mithilfe der Segler bei der Ostsee-Überwachung: <https://www.yacht.de/reisen-chartern/deutschland/ostsee-ueberwachung-neue-nato-operation-bittet-segler-um-mithilfe/>. Berichte bitte an <https://shipping.nato.int/nsc/operations/news/2023/baltic-sea-waters-of-skagerrak--kattgat--baltic-sea--gulf-of-finland--sea-of-bothnia-and-bay-of-bothnia->.

Warnung aus der Wissenschaft:

MONSTER WAVES IN DER NORDSEE

CKB ■ In dem nun abgeschlossenen Projekt „Freak Waves II – Studie zum Auftreten von Extremwellen in der südlichen Nordsee“ des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) und des Helmholtz-Zentrums HEREON zeigte sich, dass *„extreme Freak Waves ... im Untersuchungsgebiet häufiger aufgetreten [sind] als nach der Theorie angenommen.“* Freak Waves oder Rogue Waves sind definitionsgemäß mindestens doppelt so hoch wie der Mittelwert der höchsten Wellen in einem Seegang, extreme Freak Waves sind nochmal deutlicher höher. *„Weltweit werden durchschnittlich pro Woche zwei bis drei extrem hohe Wasserwände im Meer dokumentiert. Der Nordatlantik gilt dabei als die Meeresregion, in der die sogenannten Freak Waves am häufigsten weltweit auftreten. Doch auch in der Nordsee werden Extremwellen immer wieder registriert.“* Besonders gefährdet sind offenbar Gebiete mit sich schnell ändernden Wassertiefen und starken Gezeitenströmen wie im Flachwasser vor Norderney. Dabei traten Extremwellen nicht nur häufiger auf, wenn Welle gegen Strömung lief, sondern überraschenderweise auch, wenn beide gleichgerichtet liefen.

Schon früher wurde die „Andrea-Welle“ berühmt, über die die Forscher Anne-Karin Magnusson, Norwegian Meteorological Institute Bergen, und Mark Donelan, University of Miami, berichteten: Am 9. November 2007 rollte die Monsterwelle, eine rund hundert Meter breite und 21 m hohe Wasserwand, mit einer Geschwindigkeit von fast 64 km/h an die Ekofisk-Plattformen heran. Sie blieb acht Sekunden stabil und legte da-

bei 140 m zurück, ohne ihre Form zu verändern (<https://www.spiegel.de/wissenschaft/natur/monsterwellen-wueten-haeufiger-als-gedacht-a-1138224.html>).

Forscher in aller Welt arbeiten intensiv daran, Vorhersagemethoden zu entwickeln. BSH und HEREON setzten dafür zwei verschiedene Ansätze des maschinellen Lernens (KI) ein, um die Wahrscheinlichkeit einer Extremwelle zehn Minuten im Voraus vorherzusagen. Diese Techniken seien vielversprechend, müssten aber noch weiter erforscht und entwickelt werden (mehr Informationen unter https://www.bsh.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/Text_html/html_2025/Pressemitteilung-2025-19-02.html).

VEREINSLEBEN

Januar/Februar 2025

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:

Jochen Lichtenberg, 22765 Hamburg
Hubertus Bröker, 20253 Hamburg

Wiedereintritte:

Joshua Julius Boehlich, 22587 Hamburg
Christian Gröning, 22607 Hamburg

Lebenspartner:

Corinna Seegers, 21073 Hamburg

Befristete Mitgliedschaft:

Dr. Christian Lübke, 22559 Hamburg

Jugendliche:

Nick Lippek, 22763 Hamburg
Anni Below, 20357 Hamburg
Carla Rosenkranz, 20251 Hamburg

Kinder:

Jella Rüter, 25421 Pinneberg

* 18.4.1934 † 28.1.2025

ANNELIESE GNASS, GEB. OESTMANN

SVAOe-Geschäftsführerin von 1983 bis 1990

Wer von den etwas Älteren bei uns kennt sie nicht mehr, unser „Aushängeschild“ in der Geschäftsstelle, immer freundlich, immer kompetent, immer korrekt, immer hilfsbereit? Dabei war sie nicht einmal SVAOe-Mitglied, was aber kaum einer wusste und auch keine Rolle spielte. Geboren und aufgewachsen im Blankeneser Hang, trat sie als eine der ersten in die nach dem Krieg wiedereröffnete Jugendabteilung des BSC ein, machte erste Kuttertouren unter dem legendären Fiete Hülsen und wurde selbst Kutterführerin. Mitte der Fünfziger segelte sie mit zwei Freundinnen eine von Wolf Boehlich zur Verfügung gestellte C-Jolle und lernte dabei 1955 Kurt Peter Gnass aus Oevelgönne kennen, der damals eine bildschöne Elb-H-Jolle mit Namen „Nepomuk“ segelte (H 141, gebaut von Abeking&Rasmussen). Mann und Boot müssen sie beeindruckt haben, denn 1960 wurde geheiratet. In Blankenese zog man die Augenbrauen hoch und fragte: „Wie kann sie einen Oevelgönner heiraten?“, aber beide nahmen es mit Humor und witzelten über ihre „Mischehe“. Diese wurde glücklich, und die drei Kinder wurden zu Seglern. Dafür war die Elb-H-Jolle zu eng. Eine Kielyacht



Anneliese Gnass
(Foto Peter Mendt)

musste her, und das wurde eine ebenfalls bei A&R aus Mahagoni gebaute 5,5 KR-Yacht, ebenfalls wunderschön anzusehen und von beiden Eignern liebevoll gepflegt. Sie wurde wiederum auf den Namen „Nepomuk“ getauft, wie auch alle weiteren Yachten. Später folgte ein moderner ¾-Tonner aus Aluminium, mit dem lange Fahrten in Nord- und Ostsee unternommen wurden. Mit dem Alter wurden die Kräfte schwächer, und ein sehr schiffig aussehender Motorsegler vom Typ Fisher 25 wurde erworben. Damit sah man Peter und Anneliese noch lange auf der Elbe schippern, bis Peter 2017 starb. Auf allen ihren Booten wehten stets die Stander vom SVAOe und BSC gleichzeitig.

Sieben Jahre lang führte Anneliese Gnass unsere Geschäftsstelle, die damals noch im Haus Oevelgönne 10 untergebracht war. In diese Zeit fiel die Umstellung der Verarbeitung der Mitglieds- und anderer Vereinsdaten auf den Computer, worin sie sich mit Eifer und Erfolg einarbeitete.

Nach dem Tod ihres Mannes blieb sie in ihrem Haus in Oevelgönne wohnen und hielt Kontakt zu Freundinnen und Freunden. Wir verlieren mit ihr mehr als eine ehemalige Vereins-Sekretärin. Sie war eine Seglerin durch und durch, beherrschte das seemännische Handwerk, hatte großes Wissen, war allseits geschätzt und blieb uns an die 70 Jahre treu verbunden. Dafür danken wir ihr. Unser Mitgefühl gilt ihrer Familie.

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

* 9.11.1933 † 20.01.2025

KARL-PETER WILLE

Träger der goldenen Ehrennadel

Über 70-jährige Mitgliedschaft im SVAOe

Ein hochbetagtes, hochgeschätztes und langjähriges Mitglied, eingetreten noch vor Beginn des Krieges, hat uns verlassen. Im Alter von sechs Jahren kam er zur Modellsegelabteilung an den Oevelgönner Strand, denn schon die Eltern waren Vereinsmitglieder und Mitsegler auf der „Lore“ von Friedrich und Lore Jacobsen aus dem SVAOe. Ab 1945 segelte er mit dem legendären „grauen Kahn“ der Familie Hauschildt „vor der



Seemann
& Söhne

Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG www.seemannsoehne.de

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.



Karl-Peter Wille
(Foto Peter Mendt)

Haustür“ zwischen Wracks und zum U-Boot-Bunker im Rüschkanal, eine abenteuerliche Zeit, die ihm auch die erste Kenterung einbrachte. Dann wurde er zum Mitsiegler auf verschiedenen

H-Jollen so bekannter Mitglieder wie Erika und Willi Korn, Peter Gnass, Fritz Stein und Kurt Hauschildt und zwischendurch immer auch wieder auf der „Lore“. Nach Schule und Lehre studierte er Schiffbau und brachte es zum angesehenen Ingenieur bei Sietas.

Das erste eigene Schiff, eine Optima 80, kaufte er 1970 für die Familie, nannte es „Puck“ und segelte es eifrig auf Elbe und Ostsee. Für Elbregatten und Nordseewoche reichte dieses Schiff nicht. Dazu segelte er auf Friedrich Freudenthals „Kiitos“ mit, einer Swan 36. Da die Urlaubszeit mit „Puck“ immer zu kurz war und die Ziele immer weiter gesteckt wurden, musste ein größeres und schnelleres Schiff her, das mit einer Optima 92 gefunden wurde. Es erhielt den Namen „Volonté“ (frz. für Wille), der von Freunden gerne hamburgisch und ohne Akzent ausgesprochen wurde. Dessenungeachtet folgte ein weiteres Schiff mit demselben Namen, eine Optima 101, noch größer und noch schneller, mit dem Karl-Peter mit seiner Frau noch lange auf Elbe und Ostsee segelte. Doch mehr und mehr übernahm sein Sohn Jörn das Ruder. Nachdem auch dessen Sohn Vereinsmitglied geworden war, ist der Name Wille nun in der vierten Generation im SVAOe vertreten.

Auch ehrenamtlich engagierte Karl-Peter sich im SVAOe und übernahm für mehrere Jahre die

Aufgabe als Obmann des Wettsegelausschusses im Vorstand. Nun ist er nach langem, intensivem Seglerleben im Alter von 91 Jahren gestorben. Wir danken für seine jahrzehntelange Treue. Unser Mitgefühl gilt seiner Frau Gisela, die das viele Segeln mitgemacht hat, seiner Familie und seinen Freunden.

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

Jahreshauptversammlung 2025

BEITRAGSANPASSUNGEN UND LÜCKEN IN DER SATZUNG

CKB■ Zur Jahreshauptversammlung 2025 hatte der Vorstand rechtzeitig mit Frist von 21 Tagen schriftlich eingeladen und dabei auch die Jahresberichte der Obleute der verschiedenen SVAOe-Abteilungen und -Ausschüsse an die Mitglieder versandt. 101 stimmberechtigte Mitglieder fanden sich am 25. Februar im Vereinshaus ein; weitere 18 Mitglieder hatten ihre Stimmrechte an Anwesende übertragen.

TOP 1 und 2: Jahresberichte des Vorsitzenden und der Obleute und Aussprache.

Um Punkt 19:00 Uhr eröffnete der Vorsitzende Stephan Lunau die Versammlung. Wie immer wurde zuerst der im vergangenen Jahr Verstorbene gedacht. Dann trug Stephan seinen Bericht vor, der vorne in diesem Heft hinter dem Editorial abgedruckt ist.

In der Aussprache zum Bericht wurde der von Stephan angesprochene Mitgliederschwund beklagt. Anscheinend ist es nicht mehr so üblich, „seinem“ Verein auch dann noch die Treue zu halten, wenn man an anderen Ort verzieht oder altersbedingt nicht mehr segelt. Kai Jancke frag-



Monica Dennert und Stephan Lunau berichten auf der Jahreshauptversammlung

te nach einer genaueren Analyse: In welchem Alter, an welcher Stelle der „Segelkarriere“, treten die Leute ein oder aus? Achim Müntzel berichtete aus der AG Zukunft, dass man sich dort mit solchen Motiven beschäftige. Durch eine Befragung der Ehrenamtler im Verein habe man schon einige Erkenntnisse gewonnen und in Kürze werde ein Befragungsbogen an alle Mitglieder verschickt, von dem man sich weiteren Aufschluss erwarte. Für weitere Informationen zur AG Zukunft wurde auf deren ersten Bericht in den Nachrichten 1-25 verwiesen. Die Frage, ob es für Auswärtige, die kaum Angebote des Vereins in Anspruch nehmen, eine Mitgliedschaft mit reduziertem Beitrag gebe, wurde bejaht.

Die von der Hamburger Hochbahn angedachte Idee, einen Teil der Außenalster im Zuge des Baus der U5 für Abstellflächen zuzuschütten, entsetzte die Versammlung. Die Maßnahme hätte schwere Auswirkungen gerade auch für den SVAOe-Sport auf der Alster, u.a. die Opti-Kurse und das ELS-Training, gehabt. *Anmerkung der Red.: Erleichterung daher über Nachrichten vom 26. Februar, nach denen eine die Alster nicht belastende Bauvariante gefunden werden soll.*

Feierlich, mit Applaus und einem Geschenk, wurde dann Jürgen Raddatz nach 23 Jahren Obmann-Tätigkeit für den Wettsegelausschuss von seinem Amt verabschiedet.

TOP 3: Bericht der Schatzmeisterin.

Schatzmeisterin Monica Dennert trug für den Rechenschaftsbericht ihr Zahlenwerk vor, das allen Anwesenden ausgedruckt vorlag. Die Gewinn- und Verlustrechnung, die die tatsächlichen Ausgaben den Soll-Etats für 2024 gegenüberstellt, weist ein beruhigendes Plus von fast 55.000 € auf; nur etwa die Hälfte der angesetzten Etats sind ausgeschöpft worden. So konnte man etwa bei den Personalkosten mit zwei Trainern weniger auskommen. Allerdings müssen die Abschreibungen, vor allem auf das Clubhaus, auf die Anlagen in Eckernförde und auf die vereins-eigenen Boote, gegengerechnet werden, und dann ergibt sich eine geringe Unterdeckung von 2.770 €. Auf eine Frage hin: Für das Konto „Inklusion“ war kein Etat angesetzt und waren auch nur wenige Ausgaben angefallen, weil der Verein das zeitweilig genutzte Inklusionsboot wieder an den HSgV zurückgegeben hat, wo es



*Bisheriger Obmann Wettsegelausschuss
Jürgen Raddatz*



Neuer Obmann Wettsegelausschuss Andreas Sasse
(Fotos © Tomas Krause, Birgit Güldener)

von SVAOe-Mitgliedern mit Beeinträchtigung ausgeliehen werden kann. Das Clubhaus konnte sehr erfolgreich bewirtschaftet werden, „es liegt dem Verein nicht auf der Tasche“. Den Einnahmen von den drei Dauermietern, aus der Vermietung für Veranstaltungen und aus Kapitalerträgen von dem fest angelegten Haus- und Hafenfonds standen die üblichen Ausgaben für Strom, Wasser, Gas, hausnahe Services usw. entgegen. Die Energiekosten konnten gegenüber 2023 aufgrund besserer (externer) Steuerung der Heizung stark gesenkt werden, so dass der Verein eine stattliche Rückzahlung bekam. Im Saldo ergibt sich für das Clubhaus ein Plus von rund 6.500 €.

In der Bilanz gab es keine großen Bewegungen, abgesehen von den ersten bereits 2024 beschafften Opti- und Elektro-Booten (weitere werden 2025 folgen). Die für die E-Boote erforderliche Infrastruktur am Jollenhafen Außenalster muss nicht vom SVAOe finanziert werden, sondern wird von der Jollenhafengemeinschaft bereitgestellt – es handelt sich dabei auch nur um einfache Stromanschlüsse, Schnellladung benötigt man für die Boote nicht. Für Investitionen in Eckernförde war der SVAOe etwas in Vorleistung gegangen, was durch Rückstellungsbeiträge der

Eckernförder Lieger wieder ausgeglichen wird. Monica betonte, dass sie auf keinen Fall den Haus- und Hafenfonds angreifen wolle, der fest angelegt ist und sich Ende 2024 auf 99.435 € belief, – den wolle sie ihrem Nachfolger als Reserve für künftige Finanzbedarfe übergeben.

TOP 4: Bericht der Rechnungsprüfer. Wilhelm Mertens berichtete über die Prüfung der Finanzen, die er am 28. Februar 2025 zusammen mit Inken Lippek vorgenommen hatte. Sie haben den Kassenbestand, bar und Kontoauszüge, eingesehen und die Buchführung inkl. Rechnungsbelegen stichprobenartig geprüft. Sie fanden die Rechnungsführung übersichtlich, nachvollziehbar und ohne Lücken. Der Gesamteindruck sei sehr gut. Es sei nichts zu beanstanden. Die Rechnungsprüfer stellten den Antrag, den Vorstand in finanzieller Hinsicht zu entlasten.

TOP 5: Vorlage des Haushaltsvoranschlags. Monica Dennert stellte den Vorschlag für den Haushalt 2025 vor. Danach werden praktisch alle Etats für 2025 genauso angesetzt wie für 2024, und der Gesamthaushalt wird auch in unveränderter Höhe angenommen. Da die Zahl der Mitglieder aber geringer geworden ist, müssten die Beiträge dafür um etwa 5 % steigen. Die Mitgliedsbeiträge anderer Hamburger Segelvereine liegen mit 260 – 360 €/Jahr immer noch weit höher. Auf die Frage, warum für das Juniorenboot „Albis“ kein Budget angesetzt worden sei, antwortete Monica, dass dafür noch Sponsorengelder vorhanden seien.

TOP 6: Entlastung des Vorstands. Andreas Völker stellte den Antrag, den Vorstand zu entlasten. Diesem Antrag wurde mit großer Mehrheit zugestimmt.

TOP 7: Wahlen von Vorsitzendem, Vorstand und Ältestenrat. Für die turnusgemäßen

Wahlen waren im Wesentlichen die bisherigen Amtsinhaber/innen aufgestellt, mit Ausnahme von Andreas Sasse anstelle von Jürgen Raddatz für den Wettsegelausschuss, und einer zusätzlichen Bewerbung von Ulrike Storbeck für den Ältestenrat. Die Jugendobleute Lars Hauschildt und Stefan Schacht waren von der Versammlung nicht zu wählen, sondern nur zu bestätigen. Für den Ältestenrat gab es erstmals acht Bewerber für sieben Positionen, eine Situation, die in der SVAOe-Satzung nicht vorgesehen ist. Zwei Anträge, von Ulrike Storbeck und vom Vorstand, lagen für eine Lösung vor, außerdem ein weiterer Antrag von Michael Evensen zur Beitragsanpassung. Michael Evensen kritisierte, dass alle drei Anträge den Mitgliedern erst am Vortag und damit unangemessen spät bekannt gegeben

seien. Die beiden ersteren Anträge sahen jeder die Vergabe der Positionen im Ältestenrat mit relativer Mehrheit vor und unterschieden sich ansonsten in Details. Der weitergehende Antrag von Ulrike Storbeck wurde abgelehnt, der des Vorstands angenommen. Die Wahl erfolgte dann per Stimmzettel. Nach der Auszählung ergab sich die in der Tabelle unten aufgeführte Stimmenverteilung.

Damit sind alle zur Wahl stehenden Vorstandsmitglieder gewählt. In den Ältestenrat wurden gewählt (nach Stimmzahl): Ulrike Jensen, Lutz v. Meyerinck, Jutta Behl, Peter Stamp, Peter Mendt, Ulrich Körner, Manfred Taschendorf. Alle Gewählten nahmen ihre Wahl an.

TOP 8: Festsetzung der Beitragsordnung für 2025. Michael Evensen begründete seinen

Amt	Kandidat/in	Ja	Nein	Enthaltung
Vorsitzender	Dr. Stephan Lunau	92	11	8
Schatzmeisterin	Monica Dennert	107	2	2
Obm. d. Wettsegelausschusses	Andreas Sasse	111	–	–
Obm. d. Jugendabteilung	Lars Hauschildt	104	6	1
Stv. Obmann. d. Jugendabtlg.	Stefan Schacht	110	–	1
Obm. d. Ausschusses für Fahrtensegeln, Aus- und Weiterbildung	Andreas Gustafsson	108	1	2
Obmann der Gruppe ELS	Thomas Lyssewski	97	8	6
Obmann d. Festausschusses	Jörn Groth	97	6	8
1. Rechnungsprüfer	Wilhelm Mertens	107	2	2
Ältestenrat	Jutta Behl	91	2	20
	Ulrike Jensen	104	–	9
	Ulrich Körner	81	14	18
	Peter Mendt	84	12	15
	Dr. Lutz von Meyerinck	98	2	13
	Peter Stamp	86	11	16
	Ulrike Storbeck	46	14	53
	Manfred Taschendorf	80	2	31

Antrag zur Festsetzung der Beiträge: Er beanstandete falsche oder ungenaue Formulierungen in der existierenden Beitragsordnung. Und er schlug, in Unkenntnis der GuV-Rechnung, lineare Beitragserhöhungen in Höhe der Inflationsrate vor; nach zwei Jahren um 15 %. Es wurde vorgeschlagen, den Antrag aufzusplitten – die Formulierungen sollen ohne weitere Formalitäten korrigiert werden. Über die Beitrags-erhöhung von 15 % soll gegen den Antrag von Monica Dennert einer Erhöhung um 5 % abgestimmt werden. Es wurde diskutiert, ob die Erhöhungen lieber dort ansetzen sollten, wo die höheren Kosten entstehen, um diejenigen nicht zu belasten, die kaum Angebote in Anspruch nehmen. Dem wurde widersprochen, die Obleute seien mit den ihnen zugeordneten Etats zufrieden. Der Antrag von Michael Evensen wurde abgelehnt, der von Monica Dennert mit großer Mehrheit angenommen. Demnach werden die Beiträge für Ordentliche Mitglieder von 195 € auf 205 €, für Lebenspartner von 115 € auf 121 €, für Jugendliche und Kinder von 105 € auf 110 € festgesetzt. Der Familienbeitrag steigt von 410 € auf 430 € (eine detaillierte Tabelle wird im nächsten Heft nachgetragen).

TOP 9: Genehmigung des Haushaltsvoranschlags. Der Haushaltsvoranschlag wurde mit großer Mehrheit gebilligt. Damit endete die Jahreshauptversammlung um 22:24 Uhr.

DANK FÜR SPENDEN 2024

Der Vorstand ■ In jedem Jahr helfen uns zahlreiche Mitglieder sowie befreundete oder wohlgesonnene Personen, Vereine und Unternehmen, die unsere Sache für unterstützenswert

halten, mit kleinen und großen Spenden. Für das Geschäftsjahr 2024 erreichten die Spenden die beachtliche **Gesamtsumme von 14.603,53 €** – eine kleine Steigerung von 2% gegenüber 2023.

Für Geld- und Sachspenden danken wir:

Private Spender und Spenderinnen: Marcus Julius Boehlich, Dr. Rango Dietrich, Dr. Rolf Felst, Manfred Jacob, Andreas Kaiser, Dr. Nina Keppler, Iris und Dr. Stephan Lunau, Jonas Eike Lysewski, Ursula Massberg, Arne Moritz, Maren Mueller-Haagen, Renate und Götz-Anders Nietsch, Elske und Hartmut Pflughaupt, Hans Rahmann, Gerrit Rampendahl, Reimund Christian Reich, Carsten Reuter, Klaus Riecken, Gisela Riedle, Daniel Rüter, Michael Rüter, Marlies Schaper, Undine Schaper, Thorsten Schulz, Axel Sylvester,

Gewerbliche/Institutionelle Spender: Dry Fashion GmbH, Hamburger Sparkasse, Herman Gotthardt GmbH, Helly Hansen AS, Malte Kwiatkowski Gartengestaltung, Polish & Protect GmbH, Radiologische Allianz eGmbH, Rudolf Seldis GmbH & Co KG, Segelwerkstatt Stade GmbH, Weinhaus Röhr, Yachtausrüstung Hamburg oHG, Spenden vom Helferessen, Gründungsfest, Herbstfest und Bücherflohmarkt

Mit den Spenden können wir kurzfristig auftretende dringliche Aufgaben finanzieren, die zur Zeit der Aufstellung der Jahreshaushaltsplanung noch nicht zu erkennen waren. Außerdem können wir mit Spendenhilfe auch größere Investitionen zur Förderung des Segelsports oder der Jugendausbildung tätigen, die bei der normalerweise angespannten Haushaltslage aufgeschoben würden. So wurde aus den Spendengeldern 2024 angeschafft: 1 Schlauchboot („Kommode Schaper“), 1 gebrauchter Optimist, 6 Kutterriemen, 1 Satz 420er Segel.

Vorstand und Mitglieder danken sehr herzlich für alle Zuwendungen, auch von den Spendern und Spenderinnen, die ungenannt bleiben möchten!

SVAOe-Veranstaltung neuer Art WINTERPARTY!

Von Christiane Krieger-Boden ■ Es ging sehr geheimnisvoll zu: Man solle sich den 8. Februar abends freihalten, da werde es eine Überraschung geben! Und das war die Überraschung: eine Veranstaltung, mal anders als feierliche Essen mit Verteilung verschiedener Würdigungen, eine Party!

Am Eingang des Vereinshauses wurden wir Ankömmlinge schon fröhlich von den gutgelaunten Veranstaltern (Poppi, Fleur, Katrin, Luise, Paul und Warja) begrüßt, zahlten 10 € für freie Getränke (gewiss nicht zu viel Geld!), erhielten dafür ein Armbändchen, und los ging es. Gekommen waren etwa 120 Personen, im Alter von ca. 4 bis 91 Jahren, darunter viel Mittelalter und viele Gesichter, die man auf anderen SVAOe-Veranstaltungen selten sieht. Der Festsaal war aufwendig mit bunten Wimpeln geschmückt. Mehrere Disco-Lichter erleuchteten den Raum in wechselnden Farben und erzeugten eine schöne Stimmung. In einer Ecke waren für das Buffet Tische aufgestellt, auf dem ein jeder seine mitgebrachten Leckereien platzieren konnte, so auch ich meinen Nudelsalat. Ein Highlight war ein Apfelstrudel nach echt-österreichischem Rezept!

Der Abend startete mit einem Pub-Quiz – dazu waren alle am Eingang einem Tisch und damit einem Rate-Team zugelost worden. Fragezettel wurden verteilt und von Luise vorgelesen – es



Das Büfett



Versammeln zum Pub-Quiz

ging u.a. um die Geographie der Elbe, um seleglerisches Wissen und um zu ratende Pop-Songs. Trotz geballter Intelligenz an unserem Tisch endeten wir leider nur unter „Ferner-Liefen“, es gewann der Tisch „Juelssand“.

Danach lief die Musik an, professionell gesteuert von Katrin Ludwig (KaEL) an den Reglern. Zunächst waren alle noch mit Essen, Trinken und Quatschen beschäftigt, die Tanzfläche blieb leer, bis Katrin die Beatles, „Drive my car“, spielte, da sprangen auf einmal mehrere auf die Tanzfläche. Die blieb von da an immer gut gefüllt. Ein kleines Highlight war, als drei kleine Mädchen sehr gewandt „Macarena“ tanzten. Im Übrigen:



Alle tanzen mit

man tobte sich aus, die Musikauswahl lud dazu ein und kam offenbar überwiegend gut an (ich persönlich hätte nichts gegen ein paar „abgegriffene Gassenhauer früherer Jahrzehnte“, siehe unten, gehabt).



Dance, dance ...



... dance!



KaEL legt auf

Am späten Abend gab es noch eine Überraschung in der Überraschung: Eine Feuerzangenbowle! Ziemlich fruchtig, ziemlich süß und köstlich.

Das Fazit der Feergäste war, denke ich, einhellig: Tolle Veranstaltung, sollte unbedingt wiederholt werden, und einen großen Dank an das Orga-Team!



“Macarena“



Feuerzangenbowle (Fotos CKB, Andreas Gustafsson)

Fazit von Initiator Poppi Gustafsson:

„Etwa 120 Gäste, Katrin Ludwig (ex „Oevelgönne“) legte auf und füllte die Tanzfläche, auch ohne nur auf abgegriffene Gassenhauer früherer Jahrzehnte zurückgreifen zu müssen, Pub-Quiz mit sieben Teams und – Ehrenwort – beim nächsten Mal ohne SVAOe-Insiderfragen, Feuerzangenbowle zu später Stunde. Gute Nachricht für alle Teilnehmenden, grippal-Verhinderten und in-letzter-Minute-den-Hintern-nicht-ausden-häuslichen-Polstern-bekommen-Habenden: Wird wiederholt.“

Clubabend Alt-Junioren:

DER DEUTSCHE SEGLER-VERBAND STELLT SICH VOR

CKB ■ Die Alt-Junioren hatten am 4. Februar zum monatlichen Clubabend gebeten (zur Erinnerung: der Clubabend ist offen für **alle** SVAOe-Mitglieder!) und einen Gast eingeladen. Peter Kaphammel hatte das organisiert und er und Peter Mendt stellten den Gast vor: Rainer Tatenhorst war bereit über den Deutschen Segler-Verband (DSV), genauer über die Fahrtensegelsparte des DSV, in der er tätig ist, zu berichten.

Rainer Tatenhorst begann mit einem kurzen Überblick über die „Kreuzer-Abteilung“, die lange den wesentlichen Teil der DSV-Aktivitäten im Fahrtensegeln ausmachte. 1910 war der „Deutsche Kreuzer-Yachtclub“ gegründet worden, der sich 1917 dem DSV anschloss und seit 1971 als „Club der Kreuzer-Abteilung“ einer der Clubs im DSV ist. Seit 2023 nennt er sich „Yachtsport-Club“ und steht allen Seglerinnen und Seglern offen, die keinem örtlichen Verein angehören. Einige der vormaligen Aktivitäten gingen je-



DSV-Wimpel

doch auf die Kreuzer-Abteilung des DSV über. Diese Kreuzer-Abteilung des DSV wurde mit dem 31. Dezember 2023, zugunsten einer neuen Abteilung Fahrten- und Freizeitsegeln des DSV aufgelöst. Dabei wurde das Personal von vier Vollzeitstellen, darunter Verwaltungsstellen, auf zwei reduziert; neben Herrn Tatenhorst ist seine Kollegin Berit Kramer Ansprechperson. Die Zahl der in der Sparte registrierten Mitglieder stieg von 1.688 im Jahr 1965 auf 15.662 im Jahr 1985 und lag 2024 bei 10.243.

Was machte die Kreuzer-Abteilung (KA)

aus? Sie bot Dienstleistungen für alle Mitglieder der DSV-Clubs an, wenn man ihr mit einem Mitgliedsbeitrag beitrug. Doch diese Dienstleistungen ließen immer mehr zu wünschen übrig. So wurden Rabatte bei Versicherern, bei Verlagen wie Delius und Klasing, beim Deutschen Wetterdienst und ähnlichen Anbietern versprochen, doch es war unsicher, ob diese tatsächlich gewährt wurden. Auf Wunsch wurde Infomaterial zur Fahrtenplanung zur Verfügung gestellt, doch das war oft veraltet. Das galt auch für das KA-Magazin „Nautische Nachrichten“. Vergünstigungen in ausländischen Marinas gab es für DSV-Segler des öfteren, aber dann meist auch ohne KA-Mitgliedsnachweis. Es gab ein Netz von „Stützpunkten“ in vielen in- und ausländischen Häfen, die bei Problemen helfen sollten, doch viele davon waren Karteileichen. Ferner organisierte die KA jährliche Fahrtenwettbewerbe, doch die galten als unfair.

Was bietet die neue Abteilung Fahrten- und Freizeitsegeln? Es werden keine Extra-Mitgliedsbeiträge mehr erhoben; jedes Mitglied



DSV-Referent Rainer Tatenhorst

eines im DSV organisierten Vereins kann die Dienstleistungen der Abteilung in Anspruch nehmen, muss sich dafür lediglich registrieren (z.B. über den beigefügten QR-Code). Ein elektronischer Ausweis wird ausgestellt, mit dem man in vielen



Marinas Rabatte erhält, ebenso bei der Versicherung Pantae-nius, für den „Internationalen Bootsschein“ des ADAC und für

ausgewählte Kurse der DSV-Akademie. Für die „Nautischen Nachrichten“ wird jetzt regelmäßig der ELWIS-Nachrichtendienst der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ausgewertet und als Push-Nachrichten den registrierten Seglern geschickt, ebenso wie der „Wetterwelt“-Podcast von Sebastian Wache jeden Donnerstag zwischen April und Oktober. Es gibt Fachberatung, z.B. zu Radaranlagen, Solaranlagen, E-Antrieben – oder zu dem „LifeBeacon“, einem am Körper zu tragenden Minisender, der über Satellit Notfallalarm inklusive Ortung senden kann, auch wenn der Benutzer das manuell nicht mehr tun kann. Törnberatung findet telefonisch mit Schwerpunkt auf den deutschen Fahrtenrevieren statt, aber es gibt auch eine Zusammenarbeit mit den Skandinavien, und man kann auch mal

Rat für einen Törn durch die Biskaya nach Portugal bekommen. Anstelle der „Stützpunkte“ gibt es nun je sechs Anlaufstellen an der Nord- und Ostseeküste, deren Funktionsfähigkeit laufend überprüft wird. Fahrtenwettbewerbe sind für alle Mitglieder neu organisiert worden; es soll nicht einfach um Länge oder Dauer gehen, sondern darum zu zeigen, was möglich ist – die nächste Preisverleihung ist übrigens für Oktober 2025 auf dem Hausboot im Museumshafen Oevelgönne vorgesehen.

Weitere Aktivitäten: Der DSV plant für 2025 eine Geschwaderfahrt der Fahrtensegler zur Nordseewoche nach Helgoland. Eine Spaßfahrt ohne Regatta-Anspruch, die in mehreren Tagen von Schilksee über Rendsburg, Brunsbüttel und Cuxhaven nach Helgoland führen soll. Der DSV ist auch sehr zufrieden über das neue Format des Hamburg Yachtfestivals (seit 2023). Weitere ähnliche Angebote an anderen Standorten sollen initiiert werden. Niedrigschwellige Angebote wie diese, mit Schnuppersegeln und ähnlichem, seien wichtig, um das Interesse am Segelsport mehr in die Breite der Bevölkerung zu tragen und so neue Mitglieder zu gewinnen.

Der DSV sieht sich außerdem als Interessenvertretung der Seglerinnen und Segler bei Politik und Verwaltung. So ging es beispielsweise um vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie geplante unrealistische Regelungen für Anti-Fouling-Anstriche, es ging um das „Gesamtkonzept Elbe“ aller beteiligten Bundes- und Landesministerien, das den Wassersport zunächst vollständig ausklammerte und immer noch wenig einbezieht, um die Elbverschlickung, um Planungen rund um die Lindaunis-Brücke an der Schlei (komplette Sperrung auch während des

Sommers? Oder Brückenöffnung viermal am Tag? Oder achtmal?) und um möglicherweise übereifrige Registrierungen von versehentlichen Eindringlingen in das Sperrgebiet an der Baustelle zum „Fehmarn Fixed Link“.

Für die Zukunft wünschen Rainer Tatenhorst und seine Kollegin sich Nahbarkeit, Interessenvertretung – Probleme und Lösungen aufzeigen –, Gemeinsamkeit, und er forderte die Vereine auf: „nutzt uns“!

So weit der Vortrag von Rainer Tatenhorst. Rückfragen betrafen die Pflicht zur Mitführung „aktualisierter“ oder „amtlicher“ Seekarten. Rainer Tatenhorst nannte die gegenwärtige Regelung schwierig, er hoffe für die anstehende Überarbeitung der Seeschiffahrtsstraßenordnung (SeeSchStrO) auf einen Begriff mit mehr Ermessensspielraum, wie z.B. „gültige“ Karten. Der Referent wurde mit einem herzlichen Dank verabschiedet. Die Veranstaltung schloss, wie es bei den Alt-Junioren üblich ist, mit dem gemeinsamen Singen von ein paar Liedern zur Gitarrenbegleitung von Peter Mendt.

Anmerkung von Michael Evensen: „Rainer Tatenhorst sprach u. a. die geänderte Kanalnutzung beim UKW-Seefunk an und verteilte dazu Aufkleber, die man sich auf (vor allem ältere) Anlagen aufkleben sollte. Hintergrund ist eine Entwicklung, die nicht allen langjährigen SRC-Inhabern geläufig sein dürfte. Ich versuche, diese (relative) Neuerung nochmals knapp darzustellen,



Abschluss des Clubabends

len, bevor ich den Link auf die Verwaltungsvorschrift der Bundesnetzagentur nenne:

- 2023 wurde in Deutschland ein neues digitales Datenaustauschsystem auf UKW-Kanälen (VHF data exchange system, kurz VDES) eingeführt. Bestimmte UKW-Kanäle des Anhangs 18 der VO Funk können seitdem ausschließlich für VDES genutzt werden. Betroffen sind hiervon die Kanäle 24, 84, 25, 85, 26, 86, 27 und 28. Diese Kanäle können und dürfen nicht mehr für analoge Sprachübertragung genutzt werden.
- Die Bundesnetzagentur hat in Konsequenz dieser Entwicklung ihre Verwaltungsvorschriften für Frequenzuteilungen im See- und Binnenschiffahrtsfunk (VVS – Stand 31.08.2023) geändert, die aktuell unter folgendem Link zu erreichen sind: https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Telekommunikation/Unternehmen_Institutionen/Frequenzen/Verwaltungsvorschriften/VVSB.pdf?__blob=publicationFile&v=1

Der Anhang 18 der VO Funk, der uns für den UKW-Seefunk besonders betrifft, ist unter Nr. II.1.4 auf den Seiten 18 bis 22 abgedruckt. Auch sonst sind die VVS interessant, aber diese Ansicht muss nicht jeder teilen.“



Aufkleber für Sprechfunkgerät

Die Tradition lebt:

100 JAHRE EISBEIN-/HAXEN-/ENTENESSEN

Von Birgit und Hermann Güldener ■ Eisbein, Haxe, Ente oder doch lieber vegetarisch? Die Qual der Wahl hatten am 31. Januar die Mitglieder des SVAOe beim traditionellen Winter-Essen – und die Tradition geht auf das Jahr 1925 zurück, wie der Bericht zu „100 Jahre SVAOe Nachrichten“ in diesem Heft zeigt. Jörn Groth hatte mit tatkräftiger Unterstützung der Jugendabteilung wieder alles perfekt organisiert. Damit ein jeder das zuvor bestellte Gericht serviert bekam und nicht nachgefragt werden musste, wurden zuvor verschieden-

farbige Servietten verteilt. So konnte die Bedienung mit nur einem Blick erkennen, wer welches Gericht bestellt hatte und entsprechend servieren. Perfekt! Nach einer kurzen Ansprache von Stephan Lunau wurde schnell das Essen serviert, und man sah überall nur zufriedene Gesichter.

Da die bekannt großen Portionen oft nicht aufgegessen werden konnten, hatte der eine oder die andere in weiser Voraussicht Tupper-Dosen mitgebracht. Aber auch für die, die keine Dosen dabei hatten, hatte Jörn eine Lösung.

Auf einen Nachtschiff musste nicht verzichtet werden. Es wurden Mousse au Chocolat mit Mandarinen und Rote Grütze mit Vanille-Soße angeboten. Alles sehr lecker!



Die „leitenden“ Servietten



Eisbein-Teller



Enten-Teller



Haxen-Teller



Zufriedene Gäste ...



... es schmeckt!
 (Fotos © Tomas Krause, Birgit Güldener)

Nach dem Nachtisch wurde der eine oder andere Verdauungsschnaps getrunken und der Klönschnack ging weiter, oft an einem anderen Tisch. Nach und nach wurde die Gesellschaft kleiner und ein jeder machte sich gut gesättigt und gut gelaunt auf den Heimweg.

Es war wieder einmal ein sehr schöner Abend. Vielen Dank an die Organisatoren!



Mitgliederversammlung im Januar

WAS WIRD AUS DER KRANBRÜCKE IM HAMBURGER YACHTHAFEN?

CKB ■ Die Mitgliederversammlung am 21. Januar 2025 wurde um 19:30 Uhr eröffnet. Stephan Lunau berichtete zunächst, dass die Wahlvorschläge für die Jahreshauptversammlung umgehend allen Mitgliedern bekannt gegeben würden. Abgesehen von Jürgen Raddatz, an dessen Stelle Andreas Sasse für die Wahl zum Amt des Obmann des Wettsegel-Ausschusses kandidiert, haben sich die bisherigen Amtsinhaber zur Wiederwahl gestellt (zwei Wochen später ist noch eine weitere Kandidatur für den Ältestenrat hinzugekommen).

Kranbrücke im Hamburger Yachthafen Wedel: Dann trug Stephan Lunau die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie zur Zukunft der Kranbrücke vor. Die Ausgangslage ist allen Liegern im Hafen wohl klar: Bei einer Begutachtung der Krananlage durch einen Statiker im Juni/Juli 2024 wurden schwerwiegende Mängel festgestellt und die Anlage sofort stillgelegt. Zur Überbrückung wurde ein Mobilkran für jeweils ca. 8 Wochen angemietet, der im letzten Herbst die Yachten aus dem Wasser geholt hat und sie im kommenden Frühjahr wieder ins Wasser bringen wird.

Für die weitere Zukunft beauftragte die Hamburger Yachthafen-Gemeinschaft (HYG) das Ingenieurbüro WK Consultants GmbH, die verschiedenen Möglichkeiten für die Krananlage sowohl in technischer als auch finanzieller Hinsicht zu prüfen. Sieben Möglichkeiten wurden untersucht und mit Punkten bewertet, wobei sieben technische Kriterien (Baubarkeit, Materialaufwand, Nachhaltigkeit/Lebensdauer,



Stephan Lunau trägt vor

Kranbrücke Hamburger Yachthafen – Machbarkeitsstudie

Erneuerung der Brücken-Gründung

Vorteile:

- Bestand bleibt erhalten
- Möglicher Weiterersatz: vorh. Kran

Nachteile:

- Arbeiten sind aufwändig
- überwiegend Geräteeinsatz, teilweise Tidarbeit
- voraussichtlich keine Lasterhöhung

Geschätzte Kosten (netto): 1.100.000 €

- + Instandsetzung Kran mind. 100.000 € oder neuer Kran abzgl. Ankauf Bestand 250.000 €

Finanzierung: schwierig

Lebensdauer: 20 – 25 Jahre

Kran: vorhandener Kran findet Verwendung

Vorstellung Machbarkeitsstudie – 17.12.2024

Machbarkeitsstudie: Variante 2

Dauer der Umsetzung, Baugrund, Auslastung, Kranbetrieb) in der Gesamtbewertung mit 60% und drei finanzielle Kriterien (Baukosten, Be-

triebskosten, Finanzierung) mit 40% gewichtet wurden. Die Ergebnisse lassen sich tabellarisch zusammenfassen:

1. Instandsetzung der Bestandskonstruktion

Ausbesserung der Gründungspfähle, Ergänzung der Stahl-Ummantelungen der Pfähle

Vorteile:

- Bestand bleibt erhalten
- vorhand. Kran kann evtl. verwendet werden

Nachteile:

- Arbeiten im Bestand aufwändig
- manuelle Tätigkeiten in Abhängigkeit von Tide
- Zeitintensiv mit Wetterisiko
- Keine Lasterhöhung möglich

Geschätzte Kosten (netto):

+ Instandsetzung Kran mind. oder neuer Kran abzgl. Verkauf des alten

Finanzierung:

Lebensdauer:

1.000.000 €

100.000 €

250.000 €

schwierig

ca. 15 Jahre

Variante wg. unklarem Zustand der Gründung nicht zu empfehlen

→ **nein**

2. Erneuerung der Brücken-Gründung

Stahlträger zur Abfangung der Konstruktion plus Stahl-Gründungspfähle

Vorteile:

- Bestand bleibt erhalten
- vorhand. Kran kann evtl. verwendet werden

Nachteile:

- Arbeiten sind aufwändig
- überwiegt. Geräteeinsatz, teilw. Abhängigkeit von Tide
- voraussichtlich keine Lasterhöhung

Geschätzte Kosten (netto):

+ Instandsetzung Kran mind. oder neuer Kran abzgl. Verkauf des alten

Finanzierung:

Lebensdauer:

1.000.000 €

100.000 €

250.000 €

schwierig

20–25 Jahre

Variante wegen technischer Bedenken mit nur 52,8 Punkten bewertet

→ **Rang 5**

3. Kompletter Neubau der Brücke als Stahlkonstruktion

Stahlbetonplattform plus Stahl-Unterbau und Pfahlgründungen aus Stahl

Vorteile:

- an höhere Kranlasten anpassbar
- Brücke flexibel platzierbar
- lange Lebensdauer
- vorhand. Kran kann evtl. verwendet werden

Nachteile:

- Hoher Materialbedarf
- Rückbau d. Bestands ggf. erforderlich

Geschätzte Kosten (netto):

1.600.000 €

+ Umsetzung + Instandsetzung
des Krans mind.

130.000 €

oder neuer Kran abzgl. Verkauf
des alten

250.000 €

Finanzierung:

moderat

Lebensdauer:

> 50 Jahre

Variante mit 61,0 Punkten bewertet

→ **Rang 4**

4. Neubau als Spundwandkasten

Dreiseitig Stahlspundwände und Bodenauffüllung

Vorteile:

- Einfache Konstruktion mit konventioneller Rückverankerung
- Vorhand. Kran kann evtl. verwendet werden

Nachteile:

- Setzungen im Untergrund erwartet
- Rückbau d. Bestands ggf. erforderlich
- Kran muss extra gegründet werden

Geschätzte Kosten (netto):

1.200.000 €

+ Umsetzung + Instandsetzung
des Krans mind.

130.000 €

oder neuer Kran abzgl. Verkauf
des alten

250.000 €

Finanzierung:

moderat

Lebensdauer:

> 50 Jahre

Variante wegen Setzungen nicht zu empfehlen

→ **nein**

5. Dauerhafter Einsatz eines Mobilkrans (Beispiel GMK 3600)

Aufgestellt auf festem Land, mit 60m ausladendem Ausleger

Vorteile:

- Keine Bauzeit, sofortiger Einsatz
- Rückbau d. alten Brücke nicht erforderlich
- Vorhandener Kran kann verkauft werden

Nachteile:

- hohe Unterhaltungskosten für das Gerät

Geschätzte Kosten (netto):

750.000 €

+ gebr. Mobilkran

50.000 €

+ Fundamente/ Wasserzugang

120.000 €

Finanzierung:

schwierig

Lebensdauer:

gering

Variante mit 67,8 Punkten bewertet

→ **Rang 2**

6. Neubau einer Travellift- Anlage

Lift auf Rollen + Schienen für Horizontaltransport

Vorteile:

- Einfache Dimensionierung für größere Boote
- Vorhandener Kran kann verkauft werden

Geschätzte Kosten (netto):

1.500.000 €

Finanzierung:

moderat

Nachteile:

- Betrieb für das Kranen dauert länger
- Unterhaltungskosten hoch
- Geringe Flexibilität bei Bootsgrößen
- ggf. Rückbau d. alten Brücke erforderlich

Variante mit 62,4 Punkten bewertet

Lebensdauer:

Kranbahn ca.

50 Jahre

Travellift ca.

30 Jahre

→ **Rang 3**

7. Neubau eines stationären Kranes an Land

Serienmäßige Kran-Technik im Hafenaufbau und auf Schiffen, 30m Ausleger

Vorteile:

- Kein Brückenbau, günstige Technik
- Höhere Last möglich ggü. Ist-Zustand
- Kran-Betrieb schneller und sicherer
- Rückbau d. alten Brücke nicht erforderlich
- Vorhandener Kran kann verkauft werden

Nachteile:

- Kosten
- Behördliche Genehmigung unsicher

Variante mit 75,0 Punkten bewertet

Geschätzte Kosten (netto):

1.200.000 €

+ Fundament, Anlieferung,

Aufstellung, Anschluss

50.000 €

+ Zugang Wasser

50.000 €

Finanzierung:

leicht

Lebensdauer:

25–30 Jahre

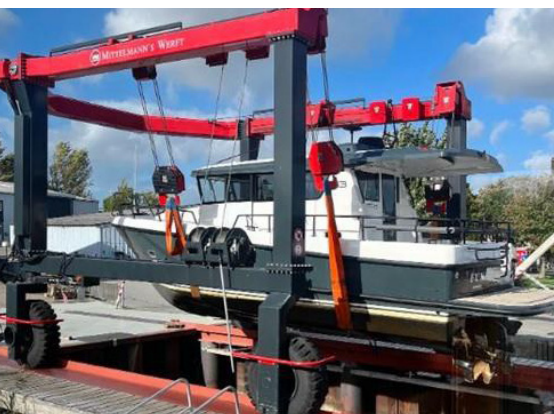
→ **Rang 1**

Aus Sicht der Gutachter ist danach die Variante 7, der Neubau eines stationären serienmäßigen Kranes an Land, die überzeugendste Lösung. Da solch ein Kran ein Massenprodukt ist, wie es in vielen Hafenanlagen und auch auf manchen Frachtern installiert wird, könnte er re-

lativ schnell aufgestellt werden, und Ersatzteile, wenn sie einmal nötig würden, wären leicht zu beschaffen. Für die Finanzierung könnte man Sportförderung in Anspruch nehmen, sodass den Liegern kaum Kosten entstehen würden. Die nicht mehr



Ein stationärer Kran (Variante 7)



Ein Travellift (Variante 6)



Weiterer stationärer Kran (Variante 7)



Aufmerksame Zuhörer
(Fotos © Tomas Krause, Kranbilder WK Consults)

benötigte Brücke könnte man für ein Café oder Ähnliches nutzen. Stephan Lunau wies allerdings darauf hin, dass solch ein Kran mit im Ruhezustand hochgeklapptem Ausleger „monströs“ hoch sei, und ob von der Stadt Wedel dafür eine Genehmigung zu bekommen sei, sei unsicher. Auch könnten die Hydraulikleitungen undicht werden, so dass es zu einer Ölverschmutzung kommen könnte. Ein endgültiger Beschluss steht daher noch aus.

Vor 2026 scheint jedenfalls eine Lösung kaum möglich. Die Zwischenlösung mit dem Mobilkran für jeweils gerade mal acht Wochen im Frühjahr und Herbst setzt die Lieger unter Zeitdruck und Kranungen für Teilnehmer an Regatten sind nicht möglich – das ist unbefriedigend. Angeregt wurde, den Mobilkran wenigstens noch einmal zwischen Frühjahr und Herbst für kurze Zeit zu ordern.



Die Altjunioren wollen es genau wissen: wie funktioniert Radio?

BESUCH DES NDR-RADIOS AM ROTHENBAUM

Vorbemerkung der Redaktion: Peter Kaphammel hatte wieder einmal etwas Besonderes organisiert: eine Besichtigungstour durch den NDR-Hörfunk am Rothenbaum, die, aufgeteilt in zwei Gruppen, am 14. und 21. Januar stattfand. Jede Tour dauerte etwa drei Stunden.

Von Peter Kaphammel und Christiane Krieger-Boden ■ Die beiden Gruppen von jeweils 14 Altjunioren wurden an den jeweiligen Terminen am Eingang des NDR-Geländes von zwei Werkstudentinnen empfangen, die uns zu den einzelnen Stationen führten und uns in freundlicher Art betreuten. Auf dem Weg über das ausgedehnte Gelände wiesen unsere Führerinnen uns auf das denkmalgeschützte Liebermann-Studio – früher eine Synagoge, heute ein Konzertsaal – und auf die Gebäude für NDR 2, N-Joy und NDRkultur hin. Stellvertretend für die vielen NDR-Sender sollten wir den Sender NDR-90,3 kennenlernen.

Bei einer ersten Tischrunde mit Getränken und Gummibärchen erklärten uns unsere Gästeführerinnen, unterstützt durch die verantwortliche Redakteurin, die generellen Aufgaben von NDR-90,3 als Sender mit besonderem Fokus auf die Stadt Hamburg und zugeschnitten auf ein Publikum von 40-50 Jahren aufwärts. Die Redaktion arbeitet eng mit dem regionalen Fernsehprogramm „Hamburg-Journal“ zusammen, das, wie alle NDR-Fernsehsparten, in Lokstedt untergebracht ist. Für die Verbesserung dieser Zusammenarbeit, für die „trimediale Aufbereitung von Ereignissen“, soll auch NDR-90,3 sehr bald nach Lokstedt umziehen (in ein Work-Zone-Büro mit Desk-Sharing).



Eingang zum NDR-Gelände



Die Tischrunde



Die Redakteurin



Stundenplan mit Wortbeiträgen und Musiktiteln



Die Redaktion des Hafenkonzerts ...



...und die Zuhörer



Diktat der Uhr



Die Moderatorin Maren Brockholdt

Das NDR-90,3-Programm wird eine Woche im Voraus sekundengenau aufgebaut, wie uns die Redakteurin und ein Musikredakteur mit großer Begeisterung erläuterten. Für jede Stunde wird festgelegt, wann jeweils Slots für Wortbeiträge, seien sie aufgezeichnet oder live, eingeschoben werden und wie lang diese sein sollen; allen voran die Slots für die Nachrichten, die immer ganz pünktlich auf die volle Stunde beginnen müssen, und für die Verkehrsnachrichten. Drum herum werden die Musiktitel sorgfältig in einer möglichst vielseitigen Mischung ohne kurzzeitliche Wiederholungen arrangiert. Dazu gibt es eine Datei, in der jeder Titel genau charakterisiert ist: aus welchem Jahrzehnt er stammt (von 1960ern bis aktuell, „die Beatles seien aber nicht mehr en vogue“), welcher Gattung er angehört (Pop, Rock, Schlager, Rap), welche Stimmung er ausdrückt (traurig, balladenhaft, rockig, dance-floor), ob er gleich schwungvoll loslegt oder verhalten endet und wie er in Umfragen von Hörern bewertet wird; und alle diese Eigenschaften werden auch farblich markiert. So entsteht für jede Stunde ein Kreisbild mit bunten Segmenten für die unterschiedlichen Charakteristika der auszuwählenden Musiktitel.

Eine besondere Sendung innerhalb des Programms ist das bekannte NDR-Hafenkonzert, dessen Redaktion gerade uns als Segelverein beispielhaft in einem der Studios vorgestellt wurde. Mit mitreißendem Enthusiasmus und Freude schilderten die Redakteure Jan Wulf und Kerstin von Stürmer, wie vor 95 Jahren, am 9. Juni 1929, eine neue Hörfunksendung, die nach „Tang und Meer riechen“ (Intendant Hans Bodenstedt) sollte, kreierte wurde. Mit Blasorchester, von Bord des Dampfschiffes „Antonio Delfino“ und unter Glockengeläut des Hamburger Michel begann



SVAOe wird aktiv

das erste Hafenkonzert um 06:00 Uhr und ist seither bis heute sehr erfolgreich und beliebt. Oft aus dem „Schulauer Fährhaus“ oder neuerdings auch dem „Internationalem Maritimen Museum“ gesendet, fand das Hafenkonzert aber auch immer mal wieder an besonderen Orten, in New York oder Shanghai, von Bord der „Cap San Diego“, „Rickmer Rickmers“ oder „Peking“, statt. Wir Gäste und die Redakteure tauschten Erinnerungen aus. Die gleiche Redaktion ist auch für die plattdeutschen Sendungen im NDR zuständig, wie z.B. „Hör mal'n beten to“ und plattdeutsche Hörspiele, und so wurde ein wenig über die Notwendigkeit, das „Plattsacken“ zu fördern, und über Heimat und Regionalität gesprochen.



Nachrichtensprecherin



Verkehrsnachrichten

Dann ging es in das Herz des Senders, an die Sendepulte, die von der bekannten Moderatorin Maren Bockholdt mit temperamentvoller Energie, mitreißender Begeisterung und professioneller Schnelligkeit bedient wurden. In einem Moment war sie live auf Sendung und erzählte den Hörern, dass sie gerade Besuch vom Segelverein Altona-Oevelgönne habe und ließ uns alle mal laut „Hallo, Mast und Schrotbruch und eine Handbreit Wasser unter dem Kiel“ rufen. Dann spielte sie ein kleines Rätselspiel mit einer Hörerin ein, das schon vorab aufgezeichnet war, und hatte währenddessen Zeit, uns ihre Monitore und Schaltknöpfe zu erklären. Wir erfuhren auch, dass sie ganz allein die Sendung in der Hand halte, dass es nicht mehr, wie früher, jemanden im Nebenraum gebe, der die Musik zuspiziert. Den nächsten Musiktitel durfte eine von uns zuschalten, im exakt richtigen Moment. Frau Bockholdt erklärte uns auch, wie sie in dem sekundengenauen Plan dennoch Möglichkeiten habe, zeitliche Verzögerungen auszugleichen, indem sie z.B. eine im System verfügbare, intelligent verkürzte Beta-Version eines Musiktitels wählen könne.

Ergänzt wurde die Studio-Moderation mit den Nachrichten aus aller Welt zur vollen Stunde und mit den jeweiligen Verkehrsnachrichten, verlesen von Anne Adams, deren Schreibtisch wir anschließend besuchten. Sie erhält die meisten Verkehrsmeldungen durch die örtlichen Polizeibehörden, aber auch von Autofahrern unterwegs. Die Staus und Behinderungen werden ihr auf einer Landkarte eingespielt und sie bewertet die einzelnen Fälle nach Wichtigkeit, Örtlichkeit und Notwendigkeit des Aussendens.

Den Abschluss bildete wieder unsere Tischrunde mit der verantwortlichen Redakteurin. Sie erzählte uns, wie die von den Agenturen eingehenden Meldungen bearbeitet und für den Nachrichten-Block ausgewählt werden. Dazu gibt es jeden Tag eine ARD-weite „Planredaktion“ mit Hintergrundinformationen und um 10:00 Uhr findet eine hausinterne Konferenz über den gesamten NDR statt. Es wird entschieden, ob und wo ein/e Reporter/in eingesetzt oder ein Ü-Wagen hingeschickt werden muss. NDR-90,3 wählt schließlich Nachrichten mit einer Pri-



Reporterin Anna Rüter
(Fotos © Tomas Krause, Peter Kaphammel)

orität für Hamburg aus. Selbstverständlich wird auch auf dringende aktuelle Meldungen reagiert – notfalls wird dazu das ganze Programm, inklusive der Musiktitel (z.B. statt fröhlichen mehr getragene), umgeworfen. Dennoch kam es nach dem schrecklichen Bahnunglück in Eschede dazu, dass im Anschluss an die Berichterstattung „Es fährt ein Zug nach nirgendwo ...“ eingespielt wurde. Fehler passieren ...

Sehr unmittelbar erfuhr die zweite Gruppe, wie so ein aktuelles Ereignis das Programm beeinflusst. Am Vortag hatte im Hamburger Hafen morgens, kurz vor sieben Uhr, die Fähre „Oevelgönne“ einen Schubverband gerammt, mit elf Verletzten, darunter einem Schwerverletzten, und mit schweren Schäden an dem Schiff. Anna Rüter, seit 25 Jahren Reporterin als freie Mitarbeiterin beim NDR, schilderte uns, wie sie nach drei Stunden vor Ort am Anleger Docklands war, zusammen mit einem Fotografen, um zu berichten: dass es zum Unglückszeitpunkt neblig und dunkel war, dass die Schiffsführerin sehr erfahren war, dass es noch unklar sei, wie es der schwerverletzten Person geht, dass die halbe Seite des Schiffs zerstört sei, und dass die HADAG nun auch ein Problem mit dem für den Betrieb fehlenden Schiff habe. Um 09:10 Uhr ging sie damit auf Sendung. Die weitere Bearbeitung des Themas liegt dann bei der Redaktion. Frau Rüter wendet sich gern immer wieder neuen Themen zu, auch wenn es für sie bedeutet, 24/7 aufmerksam zu sein.

Wir bedankten uns herzlich für den interessanten NDR-Besuch und bekamen im Gegenzug das Kompliment, eine freundliche, lebhafte Gruppe gewesen zu sein. Die Werkstudentinnen versorgten uns mit „NDR“-Stoffbeuteln und begleiteten uns zum Ausgang. Hier trennte sich unsere Gruppe, um den Heimweg anzutreten.

Organisiert durch Jugendabteilung: SVAOE FILM-MATINEE 2025

Von Birgit und Hermann Guldener ■ Am 5. Januar 2025 war es wieder so weit: Die Jugendabteilung des SVAOe hatte alle Vereinsmitglieder, deren Freunde, Verwandte und Bekannte zur Neujahrs-Film-Matinee in das Elbe-Kino eingeladen. Wie immer, wurden auch dieses Mal leckere Brötchen, Sekt und Orangensaft im Foyer angeboten. Anders als der im Vorjahr gezeigte Film „Vor uns das Meer“ fiel die diesjährige Auswahl auf einen lustigen Animationsfilm. „Könige der Wellen“ sollte es sein. Das



Filmplakat



Besucher



Die Organisatoren ...

war sicher auch ein Grund, dass viele Kinder dabei waren.

Nachdem das eine oder andere Brötchen verzehrt, das eine oder andere Getränk geleert war,



... und ihr leckeres Angebot
(Fotos Birgit und Hermann Güldener)

und alle im Kinosaal platzgenommen hatten, begrüßte Lars die Anwesenden im Namen der Jugendabteilung. Nach einer kurzen Einführung zum Film gingen langsam die Lichter aus und der Vorhang auf.

Jung-Pinguin Cody hat einen Traum: Er will unbedingt Surfweltmeister werden! Sein großes Idol ist Big Z, eine Legende für alle Pinguine, die schon mal auf einem Surfbrett gestanden haben. Cody verlässt seinen kalten Heimatort „Buenos Eisig“ in der Antarktis und reist in das Surfparadies Pin-Gu Eiland zum großen Surf-Turnier. Er glaubt, dass ein Sieg ihn zu einem Star unter den Pinguinen machen könnte. Doch vor Ort angekommen, muss der Jungspund schnell feststellen, dass die Konkurrenz härter ist, als er sich das vorgestellt hat. Vor allem der rücksichtslose Tank Evans macht Cody das Leben schwer. Nur dank seiner Freunde, dem durchgeknallten Surfer-Hahn Chicken Joe, der feschen Rettungsschwimmerin Lani und dem Einsiedler Freak bekommt Cody wieder genug Selbstvertrauen, um sich Tank und den Wellen zu stellen.

Für alle, die den Film nicht gesehen haben, ihn aber sehen wollen, soll das Ende des Films auch dieses Mal nicht verraten werden.

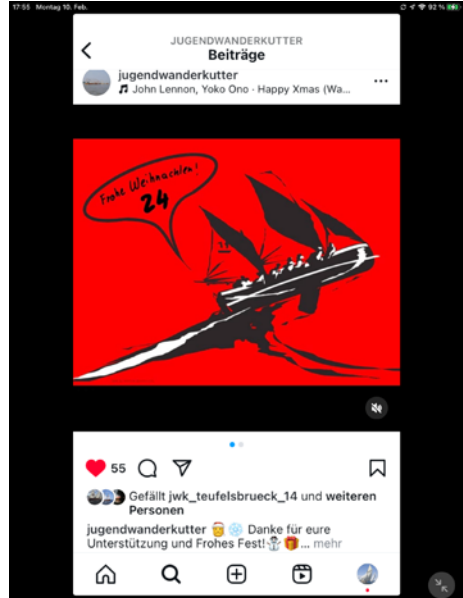
Nachdem das Licht im Kinosaal wieder angegangen und der Vorhang sich geschlossen hatte, sah man auf vielen Gesichtern ein Lächeln. Ja, der Film hatte nicht nur den Kindern richtig Spaß gemacht!

Zurück im Foyer wurde von manchem noch ein weiteres Brötchen gegessen oder etwas getrunken. Nach und nach löste sich die Gesellschaft auf und ein jeder fuhr gut gelaunt nach Hause. Nochmals vielen Dank an die Jugendabteilung für diese gelungene Veranstaltung!

JUGEND

Social-Media-Engagement der „Teufelsbrück“: MIT ACTION-KAMERA BELOHNT

Von T.O.Mate ■ „Social“ – man kann es nicht oft genug betonen – meint ja in der englischen Sprache eher „gesellschaftlich“ und nicht, wie im Deutschen „sozial“. Deshalb ist der Pub „social“, der Club und eine Party können „social“ sein und eben auch Instagram, Facebook oder LinkedIn. In diesem Sinne ist schlecht beraten, wer Angst vor „Social Media“ hat. So findet man bei Instagram den Bundespräsidenten, den Bundestag, ARD und ZDF, selbstverständlich alle namhaften Segelvereine, die Bundesliga, die Bundeswehr, sogar das Bundesamt für Verfassungsschutz, die Deutsche Segler Jugend und – wie schön – seit über einem Jahr auch



Ausschnitt aus Instagram-Beitrag



ancora
YACHTFESTIVAL

MEHR YACHT! MEHR LIFE!

TICKETS
yachtfestival.de



**Deutschlands größte
IN-WATER BOAT SHOW:**

23. – 25. Mai 2025
Neustadt in Holstein



IFBSO
THE WORLD'S
LEADING BOAT SHOWS
GOLD






Paul Körner (AG Zukunft, rechts) überreicht die Action-Kamera an Tobi Hauschildt (links) und das „Teufelsbrück“-Team

unseren Jugendwanderkutter „Teufelsbrück“. Wer die jungen Menschen auf der „T“ zu dem Thema „Social Media“ befragt, hört durchaus auch Kritisches. Denn aufgeweckte 14–19-jährige merken schnell, dass nicht alles Gold ist, was glänzt. Aber sie wissen auch, was Algorithmen sind, und wie man sie in den entsprechenden Medien für sich bzw. sein Anliegen nutzen kann. Und das Anliegen unserer Kutter-Teams ist klar: Sie brauchen Nachwuchs und der ist heute am ehesten über entsprechende Medien im Internet.

Deshalb engagiert sich „Teufelsbrück“ seit Anfang 2024 mit einem eigenen Account auf Instagram. Wer selbst einen Account auf Instagram unterhält und ihn sinnvoll füllen möchte, weiß, dass damit nicht nur der notwendige Know-how-Erwerb, sondern auch ein nicht unbeträchtlicher Zeitaufwand verbunden ist. Dem hat sich das Team der „T“ zusammen mit ihrem Kutterführer Tobi Hauschildt gestellt. Und sie werden immer besser, wie die kleine Fotodokumentation auf diesen Seiten zeigt.

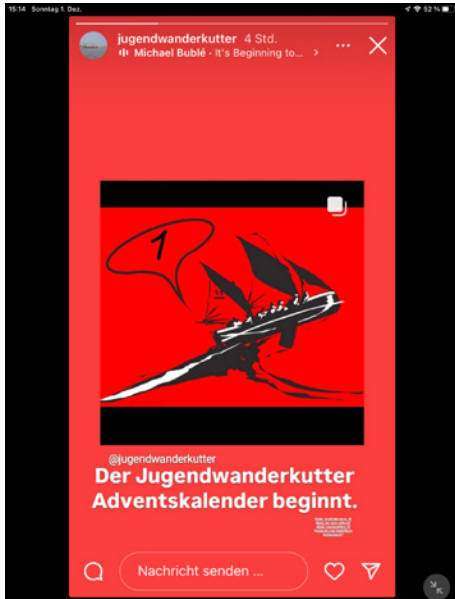
Zu dieser Verbesserung gehört auch, dass Mitte des Jahres gemeinsam mit den anderen Kuttern, die auf der Elbe aktiv sind, beschlossen wurde, zusätzlich noch einen gemeinsamen Account bei Instagram und – denn dort findet man die Zielgruppe – bei TikTok zu eröffnen. Der Erfolg der ersten Aktivitäten spricht für sich – auch wenn man noch Wege finden muss, die „Streuverluste“ zu minimieren, denn für Interessenten, die zum Beispiel am Bodensee wohnen, ist es dann doch etwas zu umständlich, nach Hamburg zu kommen, um einem JWK-Team beizutreten.

Die weltweiten Social Media-Anbieter unterliegen hier bei uns ja der EU-Gesetzgebung. Fake-, Hass- und Gewalt-Beiträge müssen deshalb in Europa von den Anbietern aussortiert werden. Das klappt mehr oder weniger und es ist zu hoffen, dass sich daran nichts zum Schlechten ändert.

Mit den Beiträgen der „Teufelsbrück“, das kann man jetzt bereits sagen, steigt die Qualität dessen, was sich junge Menschen bei Instagram ansehen können. Gefragt, was denn helfen könnte, die Qualität der Beiträge der „T“ noch weiter zu erhöhen, war die Antwort von „Kufü“ Tobi: „Eine Action-Kamera wäre gut.“



Das ist sie, die Kamera!



Ausschnitt aus Instagram-Beitrag



Ausschnitt aus Instagram-Beitrag



Ausschnitt aus Instagram-Beitrag

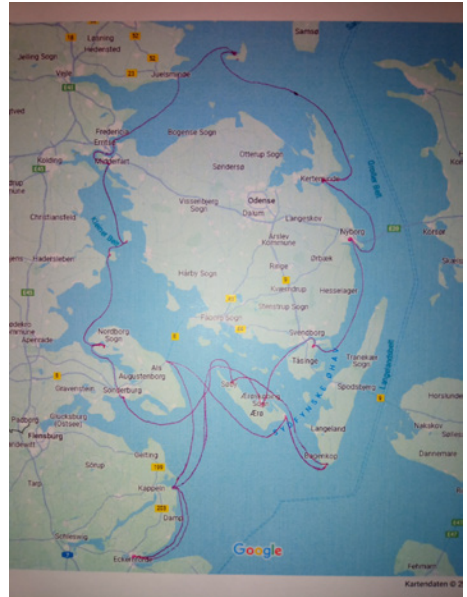


Ausschnitt aus Instagram-Beitrag

Dann könnten wir auch während des Segelns und auf Regatten unabhängig vom Wetter Reels (das sind kurze Videos) für Instagram erstellen. Denn während des Segelns mit dem Phone zu hantieren, ist viel zu gefährlich.“

Ein Spender für die Action-Kamera war schnell gefunden. So konnte Paul Körner, Bestmann der Jugendabteilung und auch in der AG-Zukunft des SVAOe aktiv, am Freitag, den 7. Februar, die bis 30m Tiefe wasserdichte und über eine App programmierbare Kamera im Clubhaus des SVAOe an das „T“-Team überreichen.

Gemeinsam hoffen wir, dass es der Crew der „Teufelsbrück“ gelingt, mehr und mehr neue, junge und engagierte Mitglieder für den SVAOe zu gewinnen!



Die Route von „Teufelsbrück“

Sommertour 2024

VON „TEUFELSBRÜCK“

Von Fleur Sietas ■ Am 22.07.2024 trafen wir – die Crew der „Teufelsbrück“ – die Menschen von der „Möwe von Köhlfleet“ (vom Segel-Club Oevelgönne) in Eckernförde am SVAOe-Steg, wo wir seit Ende der Kieler Woche die Kutter kostenfrei liegen lassen durften. Nach der Ankunft gingen wir erst einmal einkaufen und kümmerten uns um unsere aufgegangene Kentertüte – darüber amüsierte sich die „Möwe“-Crew, die ihre immer nach dem Festmachen runternimmt, sehr. Trotzdem hatten wir einen recht friedlichen ersten Abend im Schutz des Eckernförder Clubhauses und konnten topfit am nächsten Morgen um 7 Uhr aufstehen.

Los ging es dann zuerst an der deutschen Küste Richtung Norden nach Olpenitz. Dort bildeten die zwei Kutter einen scharfen Kontrast zu dem

wie geleckten aussehenden Ferienresort – natürlich nur optisch (wir haben uns schließlich benommen 😊). Begleitet hat uns Peter Körner mit „Nordwest“, die zwei Wochen zuvor ihren hundertsten Geburtstag gefeiert hatte. Als nächster Hafen war eigentlich Marstal angedacht, um dort auch „Kersten Miles“ (von der Seglerkameradschaft Hansa) und „Elmsfuer“ (von der Segler-Vereinigung Niederelbe) anzutreffen, doch aus Sicherheitsgründen steuerten wir mit der „T“ die andere Seite von Ærø an und landeten in Ærøskøbing, während die „Möwe“ alleine Party mit „Nordwest“, „KM“ und „Elms“ machte. Aufgemuntert hat uns ein SVAOe-Mitglied und ehemalige Kutterrussin, die der „T“-Crew Pommes spendierte (Danke, Jenny 😊).

Der erste gemeinsame Hafen war dann am vierten Tag Troense auf Tåsinge (eine günstigere und idyllischere Alternative zu Svendborg). Hier begegneten wir dann auch Hans, dem jüngsten

Körner, der sich sonst nie im Yachthafen blicken lässt, aber nun zu Peter auf „Nordwest“ zugezogen war, zum ersten Mal. Danach ging es bei schönstem Segelwetter nach Nyborg: Morgens beim Aufklaren nieselte es, dann als wir losfahren, schüttete es richtig, und beim Ankommen gab es für uns wieder etwas Nieselregen. Zaubhaft. „KM“ und „Elms“ hatten sich bei den Wetteraussichten schlauerweise dazu entschieden etwas früher loszufahren, damit sie dann später während des strömenden Regens schon etwas trocknen konnten... Um dann aber wirklich zu trocknen, nahmen wir das Clubhaus des dortigen Segelvereins ein und besetzten es mit dem Ölzeug von etwa 35 Seglerinnen und Seglern.

Nach einer erholsamen Nacht hieß es eigentlich für alle, um 9 Uhr abzulegen, aber wir „T“-Menschen waren so motiviert, dass wir spontan



„Teufelsbrück“ an der Storebælt-Brücke

DIREKT
AM HAMBURGER
YACHTHAFEN!



YACHTPROFI.DE

Gute Teile, guter Service.

Ausrüstung von A-Z • Farben • Drahtverarbeitung
Beschlüge • VA-Schrauben • Sanitär • Elektrik

P&K
products

Hochwertige
Produkte für
die Pflege
Ihrer Yacht:

Reiniger
Polituren
Winschenfett
Frostschutz

DEICHSTRASSE 1 • 22880 WEDEL • TEL.: + 49 (0) 4103 - 884 92
e-mail: info@yachtprofi.de



Blick auf „Teufelsbrück“

schon um 5 Uhr nach Kerteminde aufbrachen. Die Crew der neben uns liegenden „Möwe“ wollte noch weiterschlafen, war eher weniger von unserer Idee überzeugt und fühlte sich dezent von unserer Aufbruchsstimmung gestört. Wenigstens konnten wir für die anderen drei



„Nordwest“ und Kutter im Päckchen

Kutter im nächsten Hafen schon Plätze sichern. Mit denen waren wir dann so zufrieden, dass wir gleich dort noch einen Hafentag verbrachten, um dann gestärkt mit ausreichend Schlaf die Tour nach Endelave fortzusetzen. Die Fahrt dauerte länger als gedacht und wir fanden dementsprechend bei Dämmerung einen vollen Hafen vor, doch wir konnten uns noch reinquetschen.

Von Endelave trieben wir bei Flaute erst Richtung Juelsminde, hatten nach einem kurzen Schlepp von „Nordwest“ aber wieder Wind. Weil noch Zeit war, warf „Nordwest“ vor dem Hafen Anker und nahm vier Kutter für eine kleine Badeparty ins Päckchen. Am Tag 10 ging es dann nach Middelfahrt und an dem darauffolgenden Tag nach Bågø. Die Entscheidung, auf dieser Strecke noch eine Badeparty beim Flautetreiben zu veranstalten und für ein Foto jemanden in den Mast der „Nordwest“ hochzuschicken, sollte sich im Nachhinein für uns positiv auszahlen: Dieses Foto haben wir nämlich für den Fotowettbewerb der „Yacht“ eingereicht und sind auf dem ersten Platz gelandet (das Geld von dem gewonnenen Fahrrad wird gleich auf die vier Kutterkassen aufgeteilt). Allerdings gab es direkt nach dem Baden eine kleine Meinungsverschiedenheit. Die „Möwe“-Crew wollte gerne nach Bågø, weil sie den Hafen so schön fanden, und wir von der „T“ wollten gerne nach Årø, weil Peters Mutter dort der gesamten Crew Burger spendiert hätte. Die „Möwe“-Leute wollten uns das nicht gönnen und so ließen wir uns doch alle gemeinsam auf Bågø nieder. Appetit auf Burger hatten wir am nächsten Tag aber immer noch, weshalb wir „Möwe“, „KM“ und „Elms“ für zwei Stunden allein ließen und einen Abstecher rüber nach Årø machten (Danke für die Burger, Ulrike!).

Zusammengefunden haben alle dann wieder in Dyvig. Am dreizehnten Tag der Sommertour fühlten wir uns leider gezwungen, nach Sønderborg einen Schleppverband an der „Nordwest“ zu bilden, anstatt ein paar Stunden durch den Als Sund zu kreuzen. Wir wären natürlich liebend gern so lange konzentriert gesegelt, aber Peter bestand auf einen hohen Spritverbrauch. Damit sich der Tag doch noch anstrengend anfühlte, räumten wir direkt nach dem Einlaufen alles aus den Kuttern aus, um die Bilge zu waschen. Der Hafenmeister fand es nicht so lustig, dass der ganze Steg von den Inhalten aus vier Kuttern bedeckt war, aber nach einem kurzen Blick in die freigelegte Bilge und einem Naserümpfen verstand er und ließ uns machen.

Frisch geputzt segelten wir vier Crews ohne „Nordwest“ bei 6–7 Bft nach Søby – die „Möwe“ nur unter Fock und Groß im zweiten Reff und die „T“ unter Fock und Besan und, weil es langweilig wurde, zusätzlich unter vollständig gesetztem Groß (das Kantengewicht ist der ausgewogenen Ernährung bestehend aus Nudeln, Burger und wieder Nudeln zu verdanken 😊). Der letzte von vier Kuttern besetzte Hafen sollte am nächsten Tag Bagenkop sein, denn schon um 3 Uhr morgens brach „Möwe“ nach Kiel auf, gefolgt von „KM“. „Elms“ und „T“ machten sich noch gemeinsam auf den Weg nach Marstal, wo sich auch unsere Wege trennten.

Allein segelten wir noch für einen Hafentag nach Fynshav (auch wenn wir uns dort 2023 nicht sehr beliebt gemacht hatten 😊). Für das Ende der Sommertour wollten wir aber noch unbedingt in einen „spannenden“ und „idyllischen“ Hafen und segelten deshalb wieder nach Olpenitz (50 Cent für jeden einzelnen Klogang!?). Anschließend kehrten wir wieder nach



Kutter im Schlepp



Großreinemachen bei den Kuttern (Fotos Crew „Teufelsbrück“)

Eckernförde zurück, um dort für das Umsteige-Wochenende bereit zu liegen. An solchen Wochenenden können Jugendliche, die aus ihren Bootsklassen herauswachsen, andere Segelangebote des Vereins kennenlernen (vgl. Bericht in den Nachrichten 6-24). Bevor wir mit dem Zug nach Hamburg fahren, durften wir uns aber mal wieder um die ausgelöste Kentertüte kümmern.

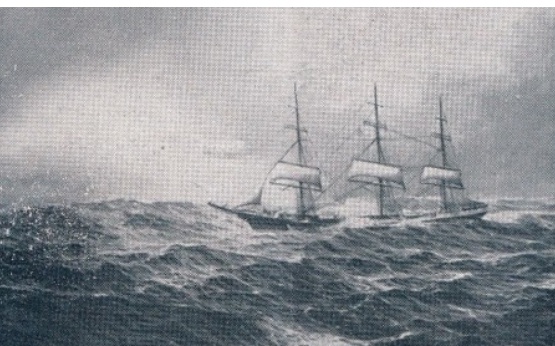
Damit einen guten Start in die neue Saison! Den Bericht für die nächste Sommertour gibt es dann hoffentlich noch im selben Jahr 😊.

SEGLERGESCHICHTEN

Norwegen-Fahrt 1925

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

Vorbemerkung der Redaktion: In den Nachrichten 6-24 haben wir aus Anlass des 100. Geburtstag von „Nordwest“ den ersten Teil der Norwegenreise der „Nordwest“ und des Schwesterschiffs „Mia Lisa“ der Eigner Johannes Schulz und Johannes Holst abgedruckt, ein Nachdruck des 1926 zuerst im Mitteilungsblatt des Hamburger Yacht Clubs (heute Hamburger Segel-Club) erschienenen Berichts, den



Vollschiff Pampa

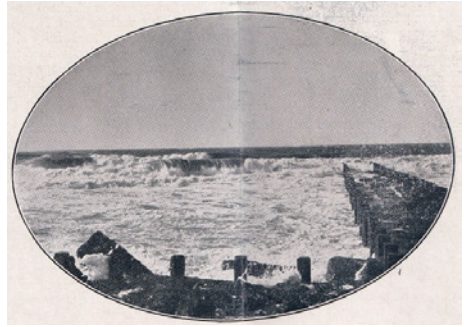
wir mit freundlicher Genehmigung veröffentlichen dürfen. Hier kommt die erste Fortsetzung.

Von Johannes Schulz ■ **5. Juli**, morgens 4, 15 Uhr wachten wir durch Grundstöße auf. Wir hatten etwa im Tonnenstrich den Anker fallen lassen. Als dann der Strom weiter absetzte, schwoiten die Fahrzeuge auf den Wind und ebften fest. Während es »Mia Lisa« gelang, sich frei zu segeln, – der Maler gibt bei 4 m Wasser nur 4½m Kette – mußte »Nordwest« mit seiner 25 m ausgefierten Kette über Stag gehen und brummte jetzt auf verkehrtem Bug fest. Aber darum gehen wir ja mit zwei Fahrzeugen über See, damit eins dem andern hilft. Also Beiboot von Deck, 100 m Leine heraus und ausgebracht, »Mia Lisa« in voller Fahrt zugeworfen und: He geht! Mit dem gegenseitigen Abschleppen haben wir nämlich während unserer vieljährigen Segler-Praxis schon einige Uebung erlangt. Mit schönem Ostwind gings dann weiter gen Norden. Auf der Höhe von Blaavandshuk wurde es still, der Wind drehte auf NW., blieb aber stundenlang flau. Dann frischte er immer mehr auf, so daß wir den Kampf gegen die grob werdende See aufgaben und vor dem Winde auf Esbjerg Kurs nahmen, wo wir gegen 8 Uhr einliefen. Nördlich von Esbjerg ist nämlich vor dem Limfjord kein schützender Hafen; mit der von unserm Maler so sehr geschätzten Nachtruhe wäre es also nichts geworden. Außerdem hatte die Mannschaft der »Mia Lisa« nur für 51 Stunden Proviant von zu Hause mitgenommen, mit der sonstigen Ausrüstung haperte es auch schon hier und dort, es war somit höchste Zeit einzukaufen, besonders Weißbrot. Dieses darf bei uns »Seefahrern« höchstens 3–4 Stunden alt sein.

Am **6. Juli** wegen WNW 7 Ruhetag.

7. Juli. Früh 5, 15 Uhr setzten wir bei Südwind, 3–4, Segel. Nachdem wir Blaavandshuk hinter

uns hatten, konnten wir unsere verschiedenen Geschwindigkeiten über Grund genau messen, da die ganze jütische Küste mit Baken versehen ist. Wir machten je nach Brise 3 bis 8 Kn. und langten um 9 Uhr in Thyborön an. Thyborön ist ein tadelloser Schutzhafen am Limfjord, ist vor nicht langer Zeit erbaut, wie auch der Kanal, der die Nordsee mit dem Fjord verbindet, noch nicht alt ist. Trotz des Bindfadenregens fanden sich bei unserer Ankunft die anwesenden Badegäste ein und standen stundenlang, die Ausländer mit ihren Booten, besonders die krummen Masten zu begutachten. Mit dem wohligen Gefühl des Geborgenseins legten wir uns rechtzeitig in die Kojen und ließen uns von dem egalweg auf Deck prasselnden Regen eindösen. Bemerkenswert für diesen Hafen ist, daß die Flut nur 30–40 cm Wuchs bringt, obgleich die Nordsee in unmittelbarer Nähe ist. Am nächsten Morgen wurden wir von unserem Magger geweckt. Jetzt merkte ich, daß »Nordwest« ganz schief lag; es setzte nämlich ein orkanartiger Sturm ein, der die Krängung verursachte. Im nächsten Augenblick kam ein Besan-Fahrzeug an der Mole vorbeigelenzt



Jütland

mit dem N.R.V.-Stander. Da das Vorsegel stand, aber in Fetzen aus dem Liek gerissen war, konnte die Yacht bei der Einfahrt nicht scharf beidrehen und mußte weiter draußen ankern. Kurz darauf kamen die Jungs mit dem Rettungsgürtel der »Sophie«, denn diese war es, die eingekommen war. Wir waren natürlich mächtig unruhig wegen der Besatzung, hörten aber bald, daß an Bord alles wohl war, »Sophie« nahm dann einen Lotsen, der sie nach Lemwig führte. Der Maler hatte inzwischen die sich ihm bietende Gelegenheit wahrgenommen, seinem Künstlerberuf trotz Sand- und Salzstaubs nachzugehen. Man mußte fast auf allen Vieren kriechend versuchen, das

JETZT
Hamburger
Yachthafen

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

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



Felsblock als Anker

Ufer zu gewinnen. Bald darauf ertönten Rufe und Schüsse: »Schiff in Not!« Eine nordische Bark kam in Sicht und konnte sich nicht vom Ufer freihalten. War das ein Leben und Treiben seitens der Eingeborenen, besonders der Rettungsmannschaften! Hier betet man wahrscheinlich noch: »Herr, segne unsern Strand«. Das heißt, ich will nichts gesagt haben; denn ich kann nicht dänisch. Doch der Strand wurde diesmal nicht gesegnet. Die Bark ließ beide Anker fallen und – sie legte sich auf den Wind. Der eine Anker hatte, wie sich später herausstellte, zufällig eine am Grund liegende Kette gefaßt und hielt. Für unsern Malersmann war das ein ereignisreicher Tag. Wohl hat er Gelegenheit genug, auf seinen Fahrten Wasser, Luft und Schiffe zu studieren. Ein Orkan aber in solch unmittelbarer Nähe des Meeres mit allem Drum und Dran, so etwas kommt nicht zu häufig vor. Ob er an diesem Tage zum Essen gekommen ist oder ob er dauernd auf der Düne gelegen hat, weiß ich nicht mehr. Nachmittags mußten wir dann auf die Luvseite des Hafens verholen. Hier gabs aber etwas, woran ich mein Lebtag denken werde. Hier konnte man nicht die Augen aufhalten; alles war Salz und Sand. Die Düne wanderte auf unser Deck, in die Kajüte und ins Essen. Bald waren die Fahrzeuge mit feinem Sand bedeckt. Oh, unsere schön lackierten Decksplanken! Andererseits kam der Sand unsern Kökschen ganz gelegen: die gelb

geräucherten Töpfe wurden wie neu. Die ganze Woche mußten wir mit Streiten, Klugschnacken, Essen und Schlafen zubringen.

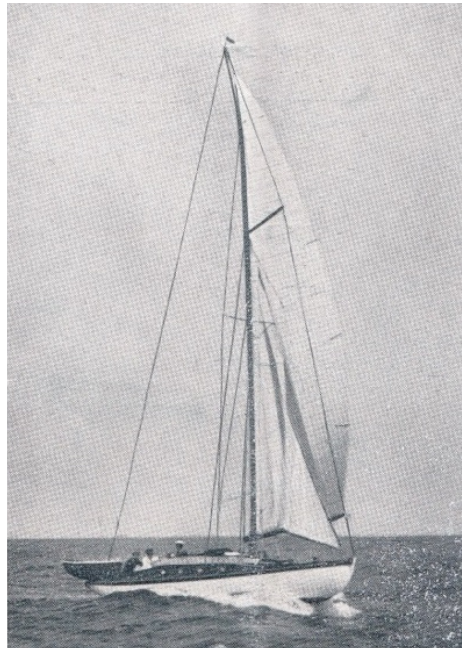
Am Sonnabend, dem **11. Juli**, riß unserm Maler aber der schon sehr abgeschlissene Geduldsfaden; denn der Nordweststurm schien es darauf abgesehen zu haben, unser Programm hinterlistig umzustoßen. »Lot 's man mol no Lemwig segeln!«; meinte er. Mir war es auch recht, einmal wieder auslüften zu können. Er also an Bord eines im Hafen liegenden Dampfers, um Einsicht in die Spezialkarte zu nehmen. Wir warfen dann los und gingen mit kleingerefftem Segel auf die Reise. Unterwegs rief der Magger mir dann den Kurs zu, und wir stäubten platt vorm Laken mit 8 Sm. dahin, daß es eine Lust war. Wir hatten etwas mehr Leinen stehn und liefen voraus, immer Richtung auf eine Huk, hinter welcher wir Lemwig vermuteten.

Wir hatten eine Zeitlang unsern Kurs gehalten, als plötzlich ein Hindernis in Gestalt von Fischernetzen in Sicht kam. Nun, dann muß der Kurs eben falsch gewesen sein, sagt mir mein Hirn, also: Kursänderung. Jetzt wurde die nächste Huk aufs Korn genommen; dann muß Lemwig wohl dort liegen. Bestärkt wurde ich in dieser Meinung, weil »Mia Lisa« tapfer unseren Spuren folgte – und weil ein Fischerfahrzeug aus dieser Richtung kam. Der Fischer, welcher wahrscheinlich zu den fraglichen Netzen wollte, kehrte aber plötzlich um, da ihm das Wasser wohl zu grob war. Vielleicht hat er es aber auch mit der Angst bekommen, als er uns so plötzlich auf sich zufliegen sah. Jedenfalls puffte er in der gleichen Richtung weiter, wie wir steuerten, auf einmal drehte er hart auf Nordkurs. Da endlich ging mir die Taschenlampe auf, und ich stellte fest, daß wir in den Oddesund liefen. Wir ließen im Sund

beischießen und erwarteten ergeben die ersten Laute des Malers, die er von sich geben würde. Die Salve war aber auch nicht schlecht; einer lachte den andern gründlich aus; er mich, daß ich seine Kursaufgabe unglaublich behandelt hatte, ich ihn, daß er mir gefolgt war. Wir lieben dann in ein kleines Häfchen laufen, wo wir tadellos lagen. Nachdem wir unser Mahl zu uns genommen hatten und ich auch das gewohnte Schläfchen gemacht hatte, gingen wir an Land. Ich lief noch wieder zurück, um Vergessenes zu holen. Als ich dann wieder ins Dorf kam, war meine Gesellschaft verschwunden. Leute, die ich um Auskunft anredete, konnten nichts weiter von mir verstehen als das Wort Smör, das einzige dänische Wort, das ich meinem Sprachschatz einverleiben konnte, wohl weil Butter bei meinem Konsum eine Hauptrolle spielt. Verständnisinnig und anscheinend ganz stolz auf ihre Begriffsfähigkeit, zeigten sie mir die Richtung des nächsten und doch so fernen Dorfes. Unermüdlich setzte ich eine Gummisohle vor die andere und fand auch richtig das Dorf mit der Meierei. Hier brachte ich wieder die scharfsinnigsten Fragen vor, aber, so schlaue der Meierist auch aussah, er konnte mir keine Auskunft geben, ob die Meinen bei ihm gewesen wären. Als ich dann anfing, an den Fingern zu zählen, zählte er mir ebenso viel Pakete Butter vor, die ich dann auch bestellte, ich glaube 6kg. Ich zog dann meine Geldtasche und mußte entdecken, daß ich keine dänische Krone bei mir hatte, zeigte ihm, daß er die Butter für mich liegen lassen sollte und trottete wieder an Bord. Die Jungs mußten dann wieder los, um die Butter oder Smör (Smer sagen wir), wie sie sich schon viel gebildeter ausdrücken können, zu holen. Die beiderseitigen Mannschaften hatten hier auch schon allerhand zusammengekauft,

vor allen Dingen aber feinstes dän. Weißbrot, Milch u. dgl.

Sonntag, **12. Juli** schöne Kreuztour zurück nach Lemvig. Unterwegs begegneten wir der »Sophie«, welche mit Backstagegel und laufendem Motor quer durch Jütland wollte, wie der Eigner, Herr Albrecht-Hamburg, uns schon gelegentlich seines Besuchs in Thyborön gesagt hatte. Wir ließen gegenseitig die Mützen zum Gruß in der Luft kreisen, doch glaube ich nicht, daß die Mannschaft der »Sophie« uns erkannt hat; sie konnte ja nicht auf den Gedanken kommen, »Mia Lisa« und »Nordwest« vor sich zu haben, diese waren ja wohlverwahrt in Thyborön. Daß Seeleute, wenn auch nur imitierte, sich so ungeheuerlich verbiestern können und noch dazu bei klarer Luft, ist doch vollständig ausgeschlossen, das heißt,



„Nordwest“ bei Neuwerk

wie feststeht, nicht bei uns. In Lemwig sammelte sich sofort eine riesige Menschenmenge, welche unsere Fahrzeuge und hauptsächlich wieder die krummen Masten beaugenscheinigte. Dann kam ein Herr an Bord, welcher in tadellosem Deutsch bat, das Boot besichtigen zu dürfen. Er erzählte uns, schon in amtlicher Eigenschaft längere Zeit in Altona gewesen zu sein. Als wir dann über unsern Radioapparat sprachen, und ich ihm sagte, er wolle als echter Neudeutscher nicht mehr arbeiten, erbot er sich sofort, einen berühmten Fachmann heranzuholen, was er sogleich ausführte. Dieser ging auch gleich mit dem passenden Werkzeug dabei, den Apparat auseinander zu nehmen, doch trotz aller Bemühung blieb der Lautsprecher stumm. Inzwischen wartete unser Magger sehnsüchtig auf Beendigung der Operation und rief alle Augenblicke: »Sünd Ji noch nich bald klor?« Antwort: »Jo, gliek«. Dabei dauerte dies Frage und Antwortspiel eine geschlagene Stunde, Wir bedauerten selbst schon, die Gefälligkeit der netten Dänen in Anspruch genommen zu haben, mußten dann ja aber aus Höflichkeit still halten. Wir hatten nämlich im Admiraltätsrat das Auslaufen der Flotte für den nächsten Morgen festgesetzt und mußten unbedingt am Abend nach Thyborön zurück. Da wir schöne Segelgelegenheit hatten, liefen wir auch am frühen Abend unsern Hafen wieder an. Beim schneidig sein sollenden Einschließen in den Hafen übte »Nordwest« wieder einmal die gewohnte Schikane und brummte auf, diesmal aber – auf Ehre – ohne mein Verschulden. In der Einfahrt, an dem nördlichen Molenkopf, hatte sich nämlich bei dem vorhergehenden Sturm so viel Dünensand abgelagert, daß man nur noch in der südlichen Hälfte tiefes Wasser hatte. Wir kamen natürlich leicht wieder frei und konnten bei dem nicht schlecht grierenden Magger an-

binden. Kaum hatten wir festgemacht, kam der liebenswürdige, uns schon bekannte Hafenmeister und flüsterte mit seinem Seebärenorgan von einer Depesche an den »Nordwest«, die er aber gleich wieder nach Lemwig hätte zurückgehen lassen, in der Vermutung, wir wären im dortigen Hafen. Bei meiner Begriffsstutzigkeit hatte ich aber verstanden, »Nordwest« soll sofort zurückkommen! Da wir jetzt ernstlich in Sorge waren, es könne zu Hause etwas passiert sein, gingen wir an Land, um zu versuchen, telephonischen Anschluss zu bekommen. Der Hafenmeister meinte allerdings, es sei wohl wegen des Sonntagabends kaum daran zu denken; immerhin, er versuchte es und das Glück war wieder mal mit uns. Als er die Verbindung hergestellt hatte, gab er mir den Hörer und ich fragte: »Büst du dor, Hans?« »Jo« schallt es überzeugungstreu zurück. Ich war maßlos und freudig überrascht, eine so tadellose Verständigung zu haben. »Wat geiht dor denn?« fragte ich weiter ... da bricht es denn los: in der Nebenstube der Maler, bei mir der Hafenmeister, ein derart dröhnendes und wieherndes Gelächter, daß ich trotz meiner Sorge mit einstimmen muß. Der Malersmann, rasch bei der Hand, wie er nun einmal ist, hatte nach Herstellung der Verbindung schnell den Hörer eines Nebenapparates abgenommen und damit die Heimverbindung mit ruchloser Hand getrennt. Da er auch, wie mein Sohn zu Hause, auf den schönen Namen Hans hört, glaubte ich meinen Sohn zu sprechen. Gleich darauf bekamen wir aber doch unsern Willen und mit der Heimat Verbindung, wo alles gut stand. Wir konnten dann beruhigt zur Kojе gehen, um vom Skagerak zu träumen; denn das Glas stand gut und fest und nächsten Morgen sollte der Tanz frühzeitig losgehen. Wir hatten jetzt 236 Sm. zurückgelegt. (Fortsetzung folgt)

AUS BEHÖRDEN UND VERBÄNDEN

POLIZEIBESUCH

Von Tomas Krause ■ Gegen 10:30 klingelte es an unserer Haustür – davor standen zwei Polizisten in Zivil. Sie zeigten brav ihre Ausweise vor und wollten meine angemeldete Signalpistole sehen. Diese war ordnungsgemäß an einem vorgeschriebenen Ort verwahrt. Da Andrea aber allein war und keinen Schlüssel dazu hatte, mussten die beiden unverrichteter Dinge wieder davonziehen. Sie baten aber um einen neuen Termin.

Diese Kontrollbesuche kosten allerdings mittlerweile 130,00 € und das alle vier Jahre! Wir haben uns nun dazu entschlossen die Signalpistole nebst Munition und Waffenbesitzkarte bei der Polizei abzugeben, um diese unverschämte Gebühr zu umgehen. Über diese Gebühr wurden wir im Vorfeld nie informiert. Die „Entsorgung“ scheint nach meiner Info kostenfrei zu sein. Wer also Geld sparen möchte und seine Signalpistole nicht mehr braucht, kann diese ganz legal bei der Polizei entsorgen.

Weitere Infos gibt es direkt beim Polizei-Justizariat J4 (Waffen- und Jagdangelegenheiten), am Grünen Deich 1 in Hammerbrook, Telefon 040 428667601, waffenbehoerde@polizei.hamburg.de

HISTORISCHES

100 Jahre SVAOe-Nachrichten

EIN BLICK IN DIE MÄRZ-AUSGABE 1925

Von Norbert Suxdorf ■ Im November 1924 erschien unser Nachrichtenblatt zum ersten Mal, es fand großen Anklang. Die Schriftleiter Willy



Erbrecht und Wilhelm Burmester machten also schwungvoll weiter.

Der zwanzigste Geburtstag der (damals noch) Vereinigung steht bevor. Zum Stiftungsfest am 5. April im Altonaer Hof in der Königstraße lädt Willy Erbrecht mit einem Gedicht ein. Darin heißt es: „*Es ist ein Bierabend ohne jegliches weibliches Wesen.*“ Ja, das ging damals. Es gab Eisbein und Sauerkraut, das wurde zur Tradition.

Im Vorwort schreibt Willy Erbrecht über einen Winter, der „eigentlich gar nicht da war“. Das kennen wir auch. Und weiter: „*Nun, Ihr S.V.A.O.er von heute, habt Ihr des Herrgotts Seglergeschenk, diesen milden Winter, ausgenutzt und alles so weit gefördert, daß Ihr Sonntag, 12. April morgens 7.30 mit Hochwasser Eure Frühlingsosterfahrt antreten könnt?*“ Und er schließt: „*Verkünden wir aufs neue: Dem Segeln unsre Treue.*“

Über die Monatsversammlung am Freitag, den 13. Februar 1925 im Kaiserhof in Altona. berichtet der 1. Schriftführer C. Born. Zunächst geht es mal wieder um die Elbverkehrsordnung. Im Verkehrsministerium werde sie „*keineswegs mit besonderem Eifer behandelt*“. Die Segler betreffend lautet der Vorschlag der Hamburger Vereine: „*Sportsegelfahrzeuge haben, wenn sie mit raumem Wind segeln, die Mitte des Hauptfahrwassers möglichst zu meiden und sich auf der richtigen Seite des Fahrwassers möglichst nahe am Tonnenstrich, unbeschadet der Lühe-Nienstedten-Verordnung*

zu halten. Sie sollten, wenn es irgend möglich ist, sämtlichen Seeschiffen rechtzeitig aus dem Wege gehen, sobald ein Seeschiff das Warnungssignal (vergl. Weser-Verordnung) gibt.“

„Das Ende des Elbsegelsports scheint nun erfreulicherweise wieder in weite Ferne gerückt“, stellt ein Bericht des mit diesem Thema befassten Ausschusses fest. Allerdings sind die Verhandlungen zwischen den Vertretungen der Wassersportler und den zuständigen staatlichen Stellen noch nicht abgeschlossen. Es ist offensichtlich kompliziert.

„Im Schulauer Hafen“ sollen Segler und Berufsschiffer Rücksicht aufeinander nehmen und sich unterstützen, mahnt „B.“ in einem Beitrag. „Dieser Hafen erfreut sich immer mehr des Besuchs der Segler besonders an Sonnabendabenden. Die Möglichkeit, Sonntagfrüh gleich von hier aus die Reise elbab antreten zu können oder mit dem Frühzug ankommende Gäste noch hier an Bord zu nehmen, läßt das erklärlich erscheinen.“ Durch den Hamburger Yachthafen Wedel längst erledigt. Berufsschiffer kommen auch nicht mehr nach Schulau. Die Elbewer und andere kleine Fluss- und Küstensegler sind (bis auf wenige Traditionsschiffe) Geschichte. So hat sich auch die Empfehlung erübrigt: „Achte das Schifferhandwerk und lerne von ihm. Es gibt wohl kaum ein Handwerk, das so vielseitiges Können erfordert wie das unserer in Nord- und Ostsee fahrenden Kleinschiffer.“

Die „Wettsegelbestimmungen der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne“ füllen mehr als sechs Seiten dieser März-Ausgabe 1925. Insgesamt umfassen die Regeln 46 Paragraphen.

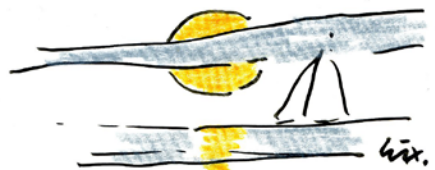
Es folgt der „III. Teil Wegerecht und Ausweichregeln“. Ihr „Paragraf 57. Strafbestimmungen“ schließt mit dem Satz: „Der Jachteigner haftet jedoch, auch wenn er selber die Jacht führt, für

einen durch fehlerhafte Führung der Jacht entstandenen Schaden ausschließlich mit der Jacht, es sei denn, daß ihm eine böslische Handlungsweise zur Last fällt.“ Was sagen heutige Versicherungsexperten dazu?

Die „Chronik der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne“ gibt diesmal einen Überblick über das Jahr 1913. Darin heißt es: „Unsere Tätigkeit erstreckte sich immer mehr über die lokalen Grenzen. Wir veröffentlichen in der Jacht sachliche Artikel über die Küstenjolle. Im ‚Wassersport‘ führten wir den Kampf um den Befähigungsnachweis weiter. Unsere Gruppe Elbe-Alster gehörte zu den bestorganisierten des Deutschen Segler-Bundes. Auf unsere Veranlassung wurde vom Bund beim Reichskanzler die Ausstellung von Standerbriefen beantragt. Unser Abgeordneter sitzt im Ausschuß zur Abhaltung einer Sportwoche.“ Die/der SVAOe – einer der Pioniere des organisierten Segelsports.

Den redaktionellen Teil dieser März-Ausgabe des Jahres 1925 beendet ein langes Schlusskapitel des Berichtes „Eine Sommerfahrt auf dem Ziu“, geschrieben von Willy Erbrecht. Die Reise führte nach Kopenhagen. „Elb- und Kanalfahrt eingerechnet hatten wir in den 14 Tagen 500 Seemeilen in 122 Segelstunden zurückgelegt. Daran schlossen sich in den nächsten 3 Wochen noch die 225 Seemeilen der Nachhausefahrt, nicht gerechnet die Fahrten, die Ziu von Travemünde unternahm.“

Der Anzeigenteil dieser Ausgabe ist umfangreich – ganze 13 Seiten! Das können wir uns heute nur wünschen.



DIES UND DAS

Kurz berichtet

Vollbiologische Minikläranlage: Wohin mit dem Abwasser von Bord? Eine neu entwickelte zertifizierte Kläranlage mit vollbiologischer Technologie, die das Abwasser vollständig reinigt und die Rückführung in stehende und fließende Gewässer ermöglicht, ist so klein, dass sie sich für Segel- und Motoryachten (und Wohnmobile) eignet. Dafür ist das Berliner Unternehmen enteron für verschiedene Umweltpreise nominiert worden (www.entersolutions.com, vgl. „Wasserwirtschaft“ 1-25).

Neues Rettungsmittel: Es klingt so überraschend wie überzeugend: Der „AirMarker“ ist ein orangefarbener Signalballon, der im Notfall ausgelöst werden und an einer Verbindungsleine bis auf 15 m Höhe steigen kann, und so nicht nur anzeigt, dass, sondern auch wo jemand Hilfe benötigt. Er wurde ursprünglich für hochalpinen Einsatz entwickelt, ist nun aber auch zum Einsatz auf (zunächst Binnen-)Gewässern bereit. Der Ballon ist robust, verfügt über eine LED-Lichtquelle, und soll mind. drei Tage leuchten (www.airmarker.swiss/, vgl. „Wasserwirtschaft“ 1-25).

Neue Regeln zum Antifouling: Eine „Verordnung zur Neuordnung untergesetzlicher Vorschriften für Biozid-Produkte“ von 2021 regelt den Verkauf solcher Produkte, darunter Anti-Fouling-Anstriche, neu; das darin vorgesehene „Selbstbedienungsverbot“ ist nun mit dem 1. Januar 2025 in Kraft getreten. Demnach dürfen Biozid-Produkte nur nach persönlicher „Fachberatung“, d.h. nach einem aufklärenden direkten, telefonischen oder Video-Gespräch, verkauft werden, was die Händler auch nachweisen müssen. Das verkompliziert Verkäufe,

online beschränkt es sie auf übliche Bürozeiten oder macht sie vollends unmöglich. Amazon, beispielsweise, hat seine Anti-Fouling-Angebote aus dem Sortiment genommen (Bundesgesetzblatt Jahrgang 2021, Teil I, Nr. 57, vgl. „Bootswirtschaft“, 68/1).

Freizeitsegler als Citizen Scientists: Während der von der Stadt Kiel im kommenden August ausgerichteten „The Ocean Race Europe“ werden alle beteiligten IMOCA-Yachten, wie „Malizia Seaexplorer“ von Boris Hermann schon während der „Vendée Globe“, mit Instrumenten zur Messung von Ozean- und Klimadaten ausgerüstet werden. Das „GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung Kiel“, das an diesem Vorhaben maßgeblich beteiligt ist, plant überdies, eine vereinfachte Version seines „Ocean Packs“ für Freizeitsegler zu entwickeln, so dass diese während ihrer Fahrten ebenfalls zu Ozeanforschern werden können (<https://www.geo.de/natur/segeln-mit-forschungsauftrag-35227998.html>, vgl. „Bootswirtschaft“, 68/1).

ZU UNSEREM TITELBILD

Unser Titelbild führt uns diesmal in unsere Nachbarschaft, in den Museumshafen Oevelgönne. Am Anleger liegt der Hafendampfschlepper „Claus D.“, erbaut 1913 von Janssen & Schmilinsky, dahinter der Finkenwerder Hochseekutter HF 294 „Präsident Freiherr von Maltzahn“ von 1928, und dahinter ahnungsweise das Feuerschiff „Elbe 3“, 1888 zunächst als Feuerschiff „Weser“ in den Dienst gestellt, und von 1966 bis 1977 in der Elbmündung positioniert. Ganz links sieht man gerade noch die „Döns“, das his-

torische Wartehäuschen auf dem Anleger. Seit Ende 2024 verfügt der Museumshafen auch über ein Clubhaus und Informationszentrum auf einem Hausboot direkt am Anleger, das hier noch nicht abgebildet ist. Das stimmungsvolle Aquarell verdanken wir Christine Matthiesen.

Zu guter Letzt

FESTMACHEN NUR MIT PARKSCHEIN

GAN ■ „Die Plätze stehen Ihnen täglich von 9 bis 22 Uhr zur Verfügung. Maximale Liegedauer: 3 Stunden.“ So lautet die Aufschrift auf einer Tafel an den Boots Liegeplätzen der Überlinger Promenade. Überlingen liegt am Bodensee. Aber wenn die Fülle in den Yachthäfen an Nord- und Ostsee weiter zunimmt, werden die Betreiber vielleicht auch hier auf diese praktische Regelung verfallen, ihre Liegeplätze stundenweise und dann gegen Münzeinwurf zu vermieten. Im Digitalzeitalter ist das allerdings nicht zukunftsfähig. In Überlingen ist man noch nicht so weit,

anders als in manchen schwedischen Yachthäfen. Da, so wird berichtet, steht ein Hafenmeister an der Einfahrt und fragt die ankommenden Yachten: „Haben Sie reserviert?“ Wenn das verneint wird, ist das Einlaufen nicht gestattet, da voll belegt. Von sehr stark besuchten Häfen im Mittelmeer und in den USA ist die Internetreservierung schon länger bekannt. Aber in unserer Umgebung? Hier, wo wir seit Generationen überall Gastfreundschaft finden und auch mal an Notliegeplätzen festmachen, ohne dass einer meckert? Mit dem Internet verschwinden die alten Sitten. Reservierung geht vor Schutzsuche bei Schlechtwetter. Und bloß nicht die Reiseplanung ändern! Von Hafen zu Hafen bummeln, wie einen der Wind weht, ist nicht mehr. Die Reservierung bestimmt die Route.



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

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

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

Bankverbindung: Hamburger Sparkasse, IBAN DE60200505501265103992 / BIC HASPDEHHXXX

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

Otterndorf-Ausfahrt

Otterndorf-Ausfahrt

Liebe Otterndorf-Freunde & Freundinnen!

**Am Wochenende, vom
13. bis 15. Juni 2025
wird die Otterndorf-Ausfahrt stattfinden.**

Bevor Ihr in den wohlverdienten Urlaub segelt, werden wir unsere Stern-Fahrt von Glückstadt nach Otterndorf mit einem Grillabend dort veranstalten.

Die genauen Anweisungen werdet Ihr rechtzeitig vorher erhalten.

Für den Grillabend sorgt bitte jeder selbst für Essbares und Getränke.

Holzkohle wird in Otterndorf bereitgestellt. Bei Ankunft in Otterndorf gibt es wieder eine Überraschung

Anreise nach Glückstadt am 13.06.2025

HW HH 18:49 Uhr – NW Glückstadt 00:00 Uhr

Am 14.06.2025 Stern-Fahrt

gemäß der noch folgenden Anweisung.

15.06.2025 NW Otterndorf 10:55 Uhr – HW HH 19:59 Uhr

Wer nicht mit dem eigenen Boot anreisen kann, ist dennoch gern gesehen, es geht mit der Bahn oder mit dem Auto, und bei rechtzeitiger Anmeldung findet man dort auch ein Zimmer. Oder man sucht sich eine Mitsegelgelegenheit.

Der Vorstand und Festausschuss wünschen sich viele Teilnehmer und bestes Sommerwetter!

