SEGLER-VEREINIGUNG ALTONA-OEVELGÖNNE e.V.

SVAOe NACHRICHTEN

6–2022 NOVEMBER / DEZEMBER

Totenflau, aber stimmungsvoll. Jugendwanderkutter „Teufelsbrück“ auf Sommertour, siehe Bericht in dieser Ausgabe.

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

100. Jahrgang November / Dezember 2022 Nr. 6

MITTEN HINEINFOTOGRAFIERT IN EINEN VOLLEN YACHTHAFEN

Das Herz von Seglern und Seglerinnen schlägt bei dem Anblick höher, besonders im Winter, wenn wir von den Erinnerungen leben. Plötzlich befinden wir uns wieder in Cuxhaven zu Beginn der Nordseewoche. Zugegeben, es sind nicht „die heißesten Schlitten", die hier zu sehen sind, die liegen wohl an anderer Stelle. Aber die Lust, wieder mittenmang zu sein, nimmt einen durch dieses Bild in Beschlag. Freuen wir uns auf eine ereignisreiche Saison 2023! (Foto Berend Beilken)

IN DIESER AUSGABE

3 Editorial

Thema und Meinung

4 Bitte mit Stil: Diskussionen zur Namensänderung
Change Management im Verein und die neue Satzung der SVAOe

6 Flaggenparade

7 Eine Entschuldigung

Vereinsleben

8 Neuaufnahmen

8 Elise Kein geb. Francke † 19. August 2022

9 Mitgliederversammlung am 18.10.2022
Einziges Thema – Satzungsänderung

10 Drei auf einen Schlag
Opti-Pokal, Elbe-Ausklang, Absegeln

11 Absegeln 2022

14 Die SVAOe-Altjunioren „an den Brassen"
Besuch der „Peking" am 26.08.2022

Regatten, Sport und Wettkämpfe

17 Elbe-Ausklang Regatta 2022
Verregnet, wenig Wind, aber doch gut gesegelt

20 Pagensand-Regatta 2022
Nagelprobe der Saison

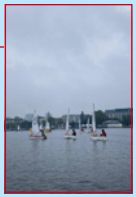
24 „Hungriger Wolf"
2022 erneut Schwedischer Meister!

25 Die Wiederholungstäter
RGF-Doublehand-Regatta auf der Flensburger Förde

28 Kieler Woche 2022
SVAOe-J/24-Boot „Hungriger Wolf"

Jugend

30 Opti-Pokal 2022



32 Sommertourbericht „Teufelsbrück"
Eine Bildergeschichte

36 Elbeausfahrt der Optis 2022

37 Opti-Wochenende Borgwedel, 10. bis 12.Juni 2022

Fahrtensegeln

39 Auf großer Fahrt in British Columbia
Ein Vorab-Bericht

Aus Behörden und Verbänden

39 Der DSV ruft seine Mitgliedsvereine zum Energiesparen auf

40 Neues Online-Portal für Binnenschifffahrtsstraßennutzung zur Reiseplanung

41 Neue Bojen auf der Außenalster
Mehr Sicherheit bei der Begegnung mit Ruderern

Historisches

42 Die Geschichte des Eisbeinessens
Zum Glück haben sich die Sitten geändert

Dies und Das

44 Taufe der „Malizia-Seaexplorer"
Großer Empfang für Boris Herrmann

45 Mitsegelgelegenheit gesucht

46 Zu unserem Titelbild
Selbst der Weihnachtsmann friert

Das Bücherschapp

46 Endlich wieder zu haben!
Das Nautische Jahrbuch

48 Wiedergelesen
Martin Luserke: „Hasko, ein Wassergeusen-Roman"

50 Zum Lesen und Wiederlesen
Dawn Riley, Cynthia Flanagan: „Mit Power um die Welt"

Zu guter Letzt

52 Vom Glück (k)ein Boot zu haben

Zuallerletzt

52 Das Letzte, was ich haben möchte

Umschlagillustration
Farbskizze von Norbert Suxdorf

Beilage
Terminkalender 1. Halbjahr 2023

Liebe Mitglieder,
liebe Leserinnen und Leser,
die Segelsaison 2022 ist bekanntlich beendet. In diesem Jahr gab es zumindest keine pandemiebedingten Einschränkungen zu beklagen. Statt der Pandemie halten nun anderweitige, ebenfalls allesamt von Menschen verursachte Krisen bzw. vorsätzlich herbeigeführte Kriege die Welt in Atem. Aus meiner Sicht ist daher gerade in dieser Zeit jeder einzelne Segeltag noch mehr zu schätzen als je zuvor.

Die Aktualisierung bzw. Modernisierung der Satzung unserer Vereinigung und eine vorgeschlagene Änderung unseres Namens in „Segel-Vereinigung Altona-Oevelgönne" statt wie bisher „Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne" könnte angesichts der aktuellen Zeitläufte als vollkommen irrelevant angesehen werden. Dass dem nicht so ist, können Sie in dieser Ausgabe im Bericht zur Mitgliederversammlung vom 18. Oktober sowie im Artikel „Bitte mit Stil" lesen. Es ist notwendig, dass sich die SVAOe, wie jeder andere Sportverein auch, gegenüber gesellschaftlichen Entwicklungen aufgeschlossen zeigt. Die Satzungskommission hat einen Vorschlag erarbeitet; darüber zu entscheiden haben die Mitglieder. Es ist zu hoffen, dass sich an der ausstehenden Abstimmung über die Satzungsänderung und die vorgeschlagene Namensänderung eine möglichst große Anzahl von Mitgliedern beteiligen wird.

Über das offensichtliche Scheitern der jüngsten „Fahrrinnenanpassung" der Elbe wurde u.a. im Oktober 2022 mehrfach in der ARD, im NDR sowie in der Presse berichtet. Regelmäßig und in kurzen Abständen veröffentlichte Allgemeinverfügungen des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe-Nordsee bezüglich neuer Tiefgangsbeschränkungen sprechen Bände. Die im Revier täglich erfolgende Kreislaufbaggerei mit Verklappen des Baggergutes bei auflaufendem Wasser sowie der Betrieb von Wasserinjektionsgeräten ebenfalls bei auflaufendem Wasser (!), sowohl im Hauptfahrwasser als auch z.B. in der Wischhafener Süderelbe, spotten jeder Beschreibung. Leidtragende sind u.a. die Betreiber von Sportboothäfen und Fährlinien sowie die Fischerei; von der Natur ganz zu schweigen.

Schöngeredet wird das offenkundige Desaster mit der m. E. fragwürdigen Aussage, nach einer solchen Strombaumaßnahme benötige ein Gewässer angeblich zwei Jahre, um sich zu beruhigen. Dies, obwohl diverse Fachleute im Zusammenhang mit der Fahrrinnenanpassung bereits im Vorwege auf genau die Folgen hingewiesen haben, die jetzt eingetreten sind.

Gemeinsam mit dem Hamburger Segel-Verband und den betroffenen Vereinen wird weiterhin versucht, Lösungen für die bereits entstandenen Probleme von Politik und Behörden einzufordern. In erster Linie geht es dabei vor allem um eine mögliche Unterstützung für die Unterhaltung der Sportboothäfen angesichts des übermäßigen Schlickeintrags. Das schließt genehmigungsrechtliche Erleichterungen und finanzielle Hilfen zur Erhaltung der Wassertiefe in den Häfen ein.

N.B.: Der Verfasser dieses Editorials ist kein Wasserbauexperte, sondern lediglich Beobachter und Betroffener.

Ich wünsche Ihnen / euch eine angenehme Lektüre und eine, trotz aller Krisen, schöne Winterzeit. Oder, um es mit Ingo Zamperoni (ARD) zu sagen: „Bleiben Sie zuversichtlich."
Ihr/euer Stephan Lunau

THEMA UND MEINUNG

Bitte mit Stil:
Diskussionen zur Namensänderung

CHANGE MANAGEMENT IM VEREIN UND DIE NEUE SATZUNG DER SVAOE

„Fortuna lächelt, doch sie mag
nur ungern voll beglücken;
schenkt sie uns einen Sommertag,
so schenkt sie uns auch Mücken.“

Von Joachim Müntzel ■ Wie unzeitgemäß, einen Beitrag über Change Management im Verein mit der letzten Strophe eines Gedichts von Wilhelm Busch zu beginnen, oder? Aber lasst euch nicht täuschen. Denn die erste Strophe des1877 geschriebenen Gedichts lautet „Eins, zwei, drei im Sauseschritt – läuft die Zeit – wir laufen mit“. Und eben an Letzterem scheiden sich momentan die Geister in der SVAOe. Die SVAOe ist eine Organisation und als solche mit Strukturen versehen, wie man sie auch in Unternehmen, Behörden, Non-Government-Organisationen (NGO, wie z.B. Greenpeace) oder Gewerkschaften findet. Wenn eine solche Organisation und ihre Mitglieder in Abrede stellen würden, dass sie zeit-, geschichts- und politikunabhängig bestehen kann, dann hätte sie sich damit in der Regel bereits ins Abseits begeben.

Ohne beständiges Innehalten, Umschauen, Verarbeiten, Schlüsse-Ziehen und, wo nötig, Neues zu integrieren und Altes „ad acta“ zu legen, hat eine Organisation langfristig keinen Erfolg.

Insofern ist es ganz selbstverständlich, dass auch eine Satzung von Zeit zu Zeit überprüft und ggfs. an veränderte Anforderungen, nicht nur an die von außen, sondern auch an die aus der eigenen Organisation, angepasst werden sollte.

Die SVAOe hat sich über Jahrzehnte von einer ganzen Reihe anderer Sport- und Segelvereinen in angenehmer Weise auch dadurch unterschieden, dass sie so unterschiedliche Interessenlagen, wie die von Elb-, Alster- und z.B. Ostseeseglern, von Regatta- und Fahrtenseglern und genauso von Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen in geradezu vorbildlicher Weise ausgeglichen und „unter einen Hut“ gebracht hat. Nie haben sich bei uns Vorstände nur noch über ihre Anwälte unterhalten. Und dennoch war Streit, auch mit klaren Worten, Teil der Kultur der SVAOe. Sehr gut in Erinnerung habe ich zum Beispiel noch die heftigen Diskussionen, die es in den 90er Jahren gab, weil der damalige Vorstand ins Auge gefasst hatte, dass die SVAOe nach 85 Jahren ein eigenes Clubhaus bekommen sollte. „Wozu das?“ war die Frage der Clubhausgegner. „Wir sind doch auch bisher sehr gut ohne ausgekommen – seht euch doch an, wozu ein eigenes Clubhaus in anderen Vereinen führt: Kosten, Kosten, Kosten und immer Ärger mit den Pächtern des Vereinslokals“. Da wurde hart gestritten. Aber, und das hat die SVAOe ausgezeichnet, es wurde um die Sache gestritten – niemals wurde es persönlich und schon gar nicht wurden andere Meinungen unterdrückt oder mit Beschimpfungen bedacht. Man nennt es auch Stil. Dieser gute Stil und die damit verbundenen Diskussionen haben damals dazu geführt, sich das Catering-Konzept für das Clubhaus auszudenken, zu der Zeit in der Szene ziemlich einmalig und inzwischen lange Jahre bewährt.

Diesen Stil benötigt die SVAOe auch heute. Heute ganz besonders. Denn in Bezug auf die andauernde Corona-Pandemie, den Krieg in der Ukraine, die weltpolitische Lage, die Klimakrise, die steigenden Kosten für Energie und die Probleme,

die damit auch für viele Betriebe entstehen, sind wir alle, so hat es den Anschein, nicht mehr so gelassen, wie noch vor fünf, sechs Jahren.

Umso wichtiger ist es, auch scheinbar einfache Dinge gut zu erklären, Widerspruch zuzulassen und sachlich miteinander zu diskutieren, um am Ende eine gemeinsame Lösung zu finden, eine Lösung, zu der dann auch alle stehen. Der Autor dieses Beitrags hat Erfahrung in solchen Aufgabenstellungen, denn er hat beruflich viele Prozesse begleitet, bei denen es für Unternehmen um einen neuen Namen, oft verbunden mit einer veränderten neuen Identität, gegangen ist.

Genau das soll nun auch bei der SVAOe passieren. Ich spreche von § 1 (Name) unserer Satzung. Da soll aus der uns fest eingeprägten „Segler-Vereinigung" eine „Segel-Vereinigung" werden. Zusammen mit der Namensänderung empfiehlt die Satzungskommission, die dafür ins Leben gerufen wurde, auch eine Reihe weiterer Änderungen und Ergänzungen, die z.T. auf rechtliche Vorgaben zurückgehen. Der neue Satzungsentwurf wurde den Mitgliedern im September 2022 per E-Mail zugestellt.

Am 18. Oktober gab es eine Mitgliederversammlung, auf der dieser Entwurf diskutiert wurde. Da ging es, um es milde zu sagen, hoch her! Für Fachleute wurde auf dieser Versammlung wieder einmal sichtbar, wie wichtig es ist, geplante Veränderungen in einer Organisation rechtzeitig und vollständig zu erklären und Widerspruch nicht nur zuzulassen sondern geradezu einzufordern. „Die werden sich schon denken können, warum wir das ändern wollen" reicht nicht und „Das habe ich doch bereits kommuniziert" reicht auch nicht.

Namenswechsel sind durchaus nichts Seltenes, auch wenn es um Top-Marken geht. So hieß der Hersteller der Automobilmarke „Mercedes" lange Daimler-Benz AG, wurde dann zur DaimlerChrysler AG und heißt heute Mercedes-Benz Group AG. Die Kernmarke dieses Herstellers ist „Mercedes" und daran hat sich nichts geändert. Man könnte nun ableiten, dass der Name doch nur „Schall und Rauch" ist. Das aber ist weit gefehlt. Denn Mitarbeiter (und Vereinsmitglieder!) identifizieren sich zu einem großen Teil immer auch mit dem Namen ihrer Organisation. In der Wirtschaft gehen schlecht vorbereitete Namenswechsel üblicherweise mit einem messbaren Verlust der Produktivität einher. Und auch bei Vereinen, so ist zu vermuten, steigt bei denen, die einer Änderung kritisch gegenüberstehen, nicht gerade die Motivation.

Die Kurzform „SVAOe" wird in Seglerkreisen ganz sicher als „Marke" gesehen, früher mit dem Markenkern der Führungsrolle des Vereins im Kuttersegeln. Heute ist der Markenkern nicht mehr so klar erkennbar, denn wir sind breiter aufgestellt. Dennoch wird man heute der SVAOe sicher Attribute wie Bodenständigkeit, gute Finanzlage, erstklassige Jüngsten- und Jugendarbeit, hervorragende Ausbildung und hohe Kontinuität in der Führung zuschreiben. Das alles zeichnet die SVAOe aus und das wird nicht nur mit der Kurzform, sondern auch mit dem Namen „Segler-Vereinigung" verbunden. Dieser Bezug muss trotz der aktuellen Gender-Diskussionen weder als antiquiert noch als falsch gelten. Als Segler und Seglerinnen nützen wir die Strömungen der Elbe aus, statt ihnen zu trotzen. Wir sollten uns fragen, ob wir mit der Anpassung an eine geistige Strömung nicht auch etwas verbessern können. Eine breit und von allen Mitgliedern geführte Debatte dazu wäre wünschenswert und erforderlich.

Was dabei nicht hilft, sind Ausflüchte in vermeintliche Sprachlogik („Segel können keine Vereinigung gründen") oder in die Linguistik („Das Wort ´Segler´ ist ein generisches Maskulinum und hat mit dem biologischen Geschlecht nichts zu tun"). So etwas liest man täglich in allen Feuilletons. Viel wichtiger ist mir die Frage, was denn unsere jungen Mitglieder zu diesem Thema denken. Denn sie sind es, die mit der Marke „SVAOe" inhaltlich weiter segeln sollen. Stimmen, die ich von Junioren auf besagter Mitgliederversammlung gehört habe, lauten einheitlich, dass sie eine Umbenennung der SVAOe in „Segel-Vereinigung" für richtig halten und sehr gern sehen würden. Ich persönlich sage trotz anfänglicher Vorbehalte inzwischen „warum eigentlich nicht?"

Jede Organisation, will sie erfolgreich bleiben, muss Zugeständnisse an neue Formen und Umgangsformen machen. Das ist bei Vereinen nicht anders. Am Ende ist es wohl eher nicht entscheidend, ob wir Segel- oder Segler-Vereinigung heißen. Die Marke heißt SVAOe und die wird nicht verändert! Am Markenkern, z.B. auf einer neuen Website, die zeigt, was wir sind und was wir können, müssen wir allerdings noch arbeiten. Das aber ist eine andere Baustelle.

TRADITIONELLE FLAGGENPARADE

Vorbemerkung der Redaktion: In der vorigen Ausgabe dieser Nachrichten hatten wir uns über die Veränderungen der Yachtgebräuche ausgelassen, vor allem der Flaggenführung. Hier nun ein schönes Beispiel, das Ulrich Körner von seiner Sommertour aus dem Limfjord mitbrachte.

U.K. „Auf die Einhaltung des Zeremoniells der Flaggenparade wird besonders in allen nordeuropäischen Gewässern großer Wert gelegt." So 1974 die „Seemannschaft", 15. Auflage. Und weiter: „…richten sich alle Yachten nach dem Flaggenmast des ansässigen Vereins."

Noch wehen die Nationalen an den Hecks der Hafenlieger. Erst mit dem dritten Lied der im Hafen von Nykøbing auf Mors im Limfjord allabendlich aufspielenden Trompeterin wird der große Danebrog am Flaggenmast feierlich eingeholt. Auch wir beteiligen uns, holen selbstverständlich unsere Flaggen ein. Ich sagte: Flaggen, also nicht nur den „Adenauer" am Heck, sondern auch die Gastlandflagge unter der Saling. Letztere auch, wie ich zugebe, um ruhig schlafen zu können, berührt sie doch gerne im Wind die Wanten, was dann im Bootsinneren wahrlich nicht zu überhören und damit der Nachtruhe höchst abträglich wäre.

Auch wenn der schöne Brauch der Flaggenparade offenbar mehr und mehr in Vergessenheit gerät, was nach höchst subjektiver Beobachtung irgendwie mit der neuen Maßlosigkeit der

Trompeterin im Hafen von Nykøbing

Der Danebrog wird eingeholt (Fotos Ulrich Körner)

Bootsgrößen in den Ostseehäfen einherzugehen scheint (ein Schelm ist, wer Schlechtes dabei denkt!), verwehren wir uns nicht diesem Seemannsbrauch. Heißt es doch in Skandinavien so treffend: „Wer nachts flaggt, macht es für den Teufel".

EINE ENTSCHULDIGUNG

Nicht jede/-r, die/der die SVAOe Nachrichten erhält, wird in Ausgabe 5 gelesen haben, was dem Schriftleiter zum Thema Yachtgebräuche aus der Tastatur geflossen ist. Es war auch nicht so weltbewegend. Trotzdem ist darin ein Fehler sehr bedauerlich, der nicht hätte passieren dürfen: Deutschlands Überfall auf Polen begann nicht am 30. September 1939, sondern am 1. September. Das weiß eigentlich jede/-r und auch der Verfasser. Eine Erklärung gibt es nicht, aber noch unerklärlicher ist, warum der Fehler beim Korrekturlesen zwar gefunden wurde, aber dennoch dringeblieben ist. Es bleibt nur, mich zu entschuldigen. Götz-Anders Nietsch

VEREINSLEBEN

September/Oktober 2022

NEUAUFNAHMEN

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

Vollmitglieder:
Petra Paul, 25474 Bönningstedt
Sofia Asowskaja, 22765 Hamburg
Gabriela Mirkovic, 22765 Hamburg
Dr. Iris Märker, 22767 Hamburg
Christine Gräbe, 22761 Hamburg

Lebenspartner:
Mary Wussow-Weber, 25355 Bevern

Wiedereintritt:
Steffen Schulze, 22763 Hamburg

Jüngste:
Theo Zeising, 22761 Hamburg
Jon Hußmann, 20253 Hamburg
Mattes Großterlinden, 22763 Hamburg
Carla Tacier, 22850 Norderstedt
Jonas Tacier, 22850 Norderstedt
Conrad Bolle, 22850 Norderstedt
Theresa Berger, 22083 Hamburg
Ann Friedel Daniel, 20249 Hamburg
Leonard Lechen Tang, 22850 Norderstedt
Lucas Lexuan Tang, 22850 Norderstedt
Bendix Valentin Reuner, 21227 Bendestorf
Amelie Lou Spannuth, 22085 Hamburg
Max Barnitzky, 20255 Hamburg

*** 25.Dezember 1945 † 19. August 2022**

ELISE KEIN GEB. FRANCKE

Trägerin der goldenen Ehrennadel

Vom zweiten Lebensjahr an segelte Elise, genannt Eliza, mit den Eltern auf der Wanderjolle „Peter" und später auf dem Kielschwerter „Dwarsdriewer" auf Alster und Elbe. Nach dem Abitur studierte sie ein paar Semester Sport und „trieb sich vom Uni-Steg mit Piratenjollen auf der Alster herum", wie sie schrieb, und nahm auch an den deutschen Hochschulmeisterschaften teil. Als bekannt wurde, dass die Yawl „Falke" der Juniorenabteilung der SVAOe zur Verfügung gestellt werden sollte, trat sie 1966 in die SVAOe ein und wurde ein aktives Mitglied. Sie unternahm Wochenend- und Urlaubstörns auf der Elbe, nach Helgoland, in die dänische Inselwelt und nach Schweden und setzte sich bei vielerlei Vereinsveranstaltungen ein. Nach der „Falke"-Zeit segelte sie viel auf H-Jollen mit Vereinsfreun-

Eliza auf einem früheren Vereinsfest, wie sie noch etliche kennen (Foto privat)

den. Zeitweilig schipperte sie auch auf der SY „Bora", ebenfalls ein Vereinsschiff. Trotz ihrer engen Bindung an den Wassersport heiratete sie einen Nichtsegler, was sie scherzhaft ein „Manko" nannte, aber die Ehe hielt bis zum Ende. Allerdings kam sie nur noch sporadisch zum Segeln. Der angeheiratete Sohn wurde aber zum Segeln gebracht, wurde SVAOe-Mitglied und segelte mit viel Spaß auf unseren Kuttern. Er ist der SVAOe treu geblieben und segelt an seinem heutigen Wohnort das hundert Jahre alte Kielschiff „Viking" auf dem Genfer See. Auch da fand Eliza hin und wieder Gelegenheit mitzusegeln.

Wir danken „Eliza" für ihre jahrzehntelange Treue. Unser Mitgefühl gilt ihrer Familie.

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

Mitgliederversammlung am 18.10.2022

EINZIGES THEMA – SATZUNGSÄNDERUNG

CKB■ Nachdem alle Versammelten (etwa 30–40 Personen) mit Bier, belegten Brötchen und einem ersten Klönschnack versorgt waren, wurde die Mitgliederversammlung von Stephan Lunau eröffnet.

Die Versammlung drehte sich ausschließlich um die geplante Änderung der Satzung der Vereinigung, wobei klargestellt wurde, dass es gegenwärtig nur um die Diskussion ginge, nicht bereits um Beschlussfassung – die soll einer späteren Versammlung vorbehalten sein. Zur Vorbereitung war eine Unterlage verschickt worden, in der der aktuelle Vorschlag der Satzungskommission der derzeit noch gültigen Version gegenübergestellt war. Die ebenfalls überarbeitete Jugendordnung, auf die in der Satzung Bezug genommen wird, stand nicht zur Diskussion; über sie wird auch nicht von allen ordentlichen Mitgliedern entschieden, sondern allein von den Jugendlichen. Selbstverständlich wird die überarbeitete Jugendordnung aber allen Mitgliedern nachrichtlich bekannt gegeben werden.

Am ersten Satz der neuen Satzung entzündete sich sogleich eine ziemlich umfangreiche Diskussion: Es ging um die vorgeschlagene Umbenennung von „Segler-Vereinigung" in „Segel-Vereinigung". Auf der einen Seite wurde argumentiert, dass der Name „Segler-Vereinigung" eine mehr als hundertjährige Geschichte habe und dass man solche Traditionen nicht leichtfertig für eine vermeintlich moderne Zeitgeistströmung aufgeben dürfe. Dazu wurde eine ganze Martenstein-Glosse verlesen. Außerdem könnten sich keine Segel vereinigen. Auf der anderen Seite wiesen einige darauf hin, dass die Vereinigung in ihren ersten dreißig Jahren tatsächlich eine reine „Segler"-Vereinigung gewesen sei, als nämlich nur Männer als Mitglieder zugelassen waren. Auch danach seien es zunächst nur Ehefrauen und Töchter gewesen, die als Mitglieder zugelassen wurden. Es sei daher ein gutes Zeichen, jetzt den Namen zu wechseln, auch in der Außenwirkung für neue und jüngere Mitglieder. Andere Vereine und Verbände, nicht nur im Segelsport, hätten ähnliche Wechsel bereits vorgenommen. Es seien ja auch nur drei Buchstaben zu drehen, fast nicht merkbar und in der Abkürzung gar nicht. Die Diskussion wogte eine ganze Weile hin und her, ohne dass sich eine klare Tendenz abzeichnete. Besonders die jüngeren Mitglieder äußerten Zustimmung. Heiko Zimmermann nannte die vorgeschlagene Umbenennung ein Zeichen in der Geschichte der SVAOe, denn die Welt ändere sich. Andreas

Völker wies auf die entsprechende Umbenennung des Hamburger Segel-Verbands hin, für die sich vor allem die Hamburger Segeljugend stark gemacht hatte. Es gehe um die Zukunft, nicht um Traditionen. Stephan Lunau schlug vor, bei der anstehenden Beschlussfassung die Abstimmung über die Namensänderung vielleicht von der über die Annahme der neuen Satzung zu trennen.

Im Weiteren wurde Paragraph um Paragraph durchgegangen. Vor allem die Juristen unter den Teilnehmern kritisierten ungenaue oder anfechtbare Formulierungen und versprachen, Verbesserungsvorschläge schriftlich an die Kommission zu schicken. Das betraf beispielsweise die Abgrenzung des Begriffs der „Jugendlichen" in der Satzung: Menschen bis 18 oder Menschen bis 27 Jahre? Oder die aufgelisteten „Organe", ob sie wirklich „Organe" im juristischen Sinne seien, wenn man die nachfolgenden Beschreibungen ihrer Aufgaben vergleiche. Bei einer Teilnehmerin stießen einige Formulierungen der neuen Satzung auf Unverständnis, weil sie doch völlig Selbstverständliches beschrieben, wie z.B., dass die SVAOe „jegliche Form von Gewalt" verurteile, oder dass die SVAOe „ausdrücklich Maßnahmen zur Inklusion" fördere. Die Kommissionsmitglieder wiesen darauf hin, dass diese Formulierungen jetzt standardmäßig aufgrund der Vorgaben des Deutschen Olympischen Sportbunds in der Satzung stehen müssten. Andere Formulierungen müssten so stehen, wie sie stehen, weil das für die Anerkennung der Gemeinnützigkeit durch das Finanzamt erforderlich sei. Außerdem gab es noch verschiedene andere, teils formale, teils juristische Einwendungen oder Hinweise, deren Einarbeitung zugesagt wurde.

Die Satzungskommission will die vorgebrachten Argumente und Änderungsvorschläge prüfen, ggfls. berücksichtigen und eine endgültige Fassung erstellen, die dann in einer nächsten Mitgliederversammlung – ohne nochmalige weitere Diskussion – zur Beschlussfassung vorgelegt werden wird. Damit schloss die Mitgliederversammlung.

Der Abend wurde mit Bier und Klönschnack beendet.

Drei auf einen Schlag

OPTI-POKAL, ELBE-AUSKLANG, ABSEGELN

GAN■ Fast wirkten der sichtbare Sportbetrieb und das Vereinsleben eingeschlafen, so lange lag die Corona-Pandemie lähmend über Land und Wasser. Aber schon die Frühjahrsregatten, die Nordseewoche und dann die Sommersegelsaison mit wieder schönen, wenn auch nicht ganz großen Touren zeigten, dass die Boote nicht eingemottet und die Segler und Seglerinnen nicht eingeschlafen waren. Zum Saisonende, am Wochenende 24./25. September, gab es sogar drei SVAOe-Veranstaltungen gleichzeitig, und alle waren – unter Berücksichtigung des unfreundlichen Wetters – ein Erfolg für sich. In dieser Ausgabe wird darüber an verschiedenen Stellen berichtet: Nachfolgend über das Absegeln unter „Vereinsleben", über die Elbe-Ausklang-Regatta unter „Regatten, Sport und Wettkämpfe" und über den Opti-Pokal unter „Jugend". Drei gelungene Ereignisse zum Abschluss lassen auf ein unbelastetes 2023 hoffen, zumindest, was das Segeln anbelangt. In anderer Hinsicht kann man nicht so zuversichtlich sein.

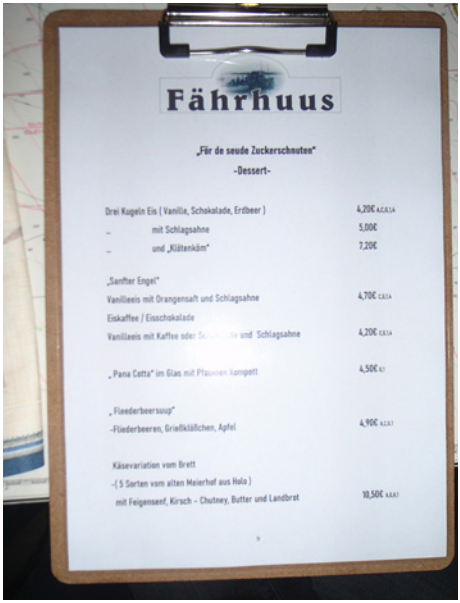
ABSEGELN 2022

GAN■ Es war ein Wochenende zum Abgewöhnen – grau, verregnet und fast kein Wind. Aber so etwas kann man nicht vorhersehen. Die Planungen beginnen schon Wochen zuvor. Dass am selben Wochenende auch die Elbe-Ausklang-Regatta stattfinden sollte, war den Organisatoren allerdings schon bekannt. Daher hätte das Absegeln besser auf das darauffolgende Wochenende gepasst, wurde vorgebracht. Aber Festlotsin Dörte gab zwingende Gründe an, und so war am 24. September als Datum für das Absegeln nicht zu rütteln. Auch die Tide verhielt sich nicht gerade freundlich. Wie sich zeigte, tat das alles der Stimmung aber keinen Abbruch.

Eingeladen war in den kleinen Hafen Wewelsfleth kurz hinter der Störmündung. Wasserseitig erschlägt der Anblick von Kränen, Hallen und Hel-

Lange Tafel 1

Lange Tafel 2



Dessertkarte

gen der Peterswerft den kleinen Ort, aber wenn man vom Yachthafen kommend die Deichstöpe durchschritten hat, fühlt man sich angesichts der auf dem alten Deich stehenden hübschen, gepflegten Häuser wie in einer Märchenerzählung. Nur die Autos muss man sich wegdenken. Genau gegenüber der Stöpe lädt auch schon das „Fährhuus Wewelsfleth" ein, aus vergangenen Jahren wenig anziehend in Erinnerung, aber nun frisch in Farbe und unter neuer Bewirtung. Im Inneren wurde ein wenig umgruppiert, das

Fliederbeersupp mit Appeln und Klümp

bewusst etwas altmodische Ambiente blieb erhalten, wurde sogar vervollständigt mit Bildern und Gegenständen aus alter Zeit, die man bei sich zu Hause vielleicht nicht dulden würde. Hier aber ließ man sich gerne nieder.

Wie gesagt war der Termin zum Absegeln nicht gerade zündend gewählt, der Hafen mit seinen wenigen und flachen Liegeplätzen im vollen Strom nicht sehr einladend, und das Wetter tat ein Übriges, um eine große Beteiligung zu verhindern. So fanden sich nur die acht Boote „Circle" (Raschdorf), „Sirkka" (Dartsch), „Moonraker" (Freyberg), „Havkarlen" (Rainsborough und Stryi), „Schwalbe" (Erichsen) ex „Schwalbe"

(Schaper) ex „Ylva" (Beilke), „Karolina" (Zantz), „Luise" (Lunau), „Fierboos" (Körner) und ein Auto (Nietsch) ein, insgesamt 17 Personen. Der hilfsbereite Hafenmeister „Icke", ein Original mit Redefluss in auffallendem, ungewohntem Berliner Dialekt, duldete mehrfaches Längsseitsliegen am Außenponton, und so fanden alle einen Platz. Dörte hatte im „Fährhuus" einen langen Tisch reservieren lassen und spendierte zum Auftakt einen Kümmel. Vorsitzender Stephan Lunau begrüßte die Gekommenen in gewohnter Kürze, aber mehr hätte auch nicht gesagt werden müssen. Das tat dann Icke, der sich über unseren Besuch in seinem Hafen freute und fröhlich drauflos schwadronierte. Die Stimmung kam in Schwung.

Der Wirt bot aus einer ansprechenden Karte Heimisches zum Essen an. Alle kamen auf ihre Kosten und wohl auch der Wirt auf seine. Das sei ihm gewünscht, denn das gemütliche Lokal verdient es, auf Dauer ein Anziehungspunkt zu werden. Den weiteren Verlauf des Abends muss man sich denken, denn der Berichterstatter wurde beizeiten von seiner Angetrauten ins Auto verfrachtet und nach Hause gefahren. Wie man später hörte, haben sich alle über das vergnügliche Beisammensein gefreut, wenn auch die Rückreise am nächsten Tag, dem Tag der Elbe-Ausklang-Regatta, mangels Wind aber mit Regen weniger angenehm war.

Eins bleibt festzuhalten: Nach dem Mehltau der Corona-Pandemie kommen Gemeinschaft und Geselligkeit in der SVAOe wieder in Schwung. Sie sollten mehr und mehr werden.

Lange Tafel 3

Aus alten Zeiten

Tischdekoration (Fotos Nietsch)

Die SVAOe-Altjunioren „an den Brassen"

BESUCH DER „PEKING" AM 26.08.2022

Vorbemerkung der Redaktion: Die Rückkehr des Viermasters und P-Liners „Peking" nach Hamburg, nachzuverfolgen beispielsweise in der NDR-Dokumentation „Das dritte Leben der ‚Peking'", hat sicherlich viele beeindruckt und bewegt. Sehr empfehlenswert ist auch ein Film von 1929 über eine Reise der „Peking", „Peking around Cape Horn" des Filmautors Irving Johnson, der während der Fahrt u.a. oben in der Takelage gestanden hat, und bei Sturm wie Flaute tolle Bilder gedreht hat (zu finden auf Youtube). Unsere Vereinsmitglieder hatten nun die Gelegenheit, die „Peking" aus der Nähe kennenzulernen.

Von Peter Kaphammel■ Nachdem wir bereits an einem Vereins-Abend der Altjunioren von Herrn Kahl, dem Vorsitzenden des Vereins „Freunde der Viermastbark Peking", dessen Vater Kadett auf der „Peking" gewesen war, etwas über den Werdegang des Rahseglers gehört hatten, bestand der ausdrückliche Wunsch der Altjunioren, diesen Segler an seinem Liegeplatz einmal „in natura" zu besichtigen. Dieses konnte nun nach vielen Mühen am 26.08.2022 realisiert werden.

Die „Peking" (Steckbrief):

- Viermastbark, Baujahr 1911, Werft Blohm & Voss, Hamburg
- Stapellauf 25.02.1911, Indienstellung 16.05.1911
- Jungfernfahrt 22.06.2011, zurück 28.01.1912
- Reederei F. Laeisz, Hamburg (mit Unterbrechung bis 1932)
- Gebaut für die Salpeterfahrt nach Chile; z.B. nach Valparaiso in ca. 100 Tagen
- Bekannt für ihre Schnelligkeit, Qualität und Sicherheit auf See
- Länge ü.A. 115 m, Breite 14,40 m,
- Seitenhöhe 8,60 m, Tiefgang max. 7,24 m
- 4 Masten (Fock-/Kreuz-/Groß-/Besan-Mast), 62 m hoch
- 32 Segel mit 4.100 m^2 Segelfläche
- 2 durchgehende Lade-Decks, davon 1 Zwischendeck
- Drei-Insel-Schiff mit schiffsbreiter Brücke (mittig), Back (vorn) und Poop (achtern)
- 17 Reisen nach Chile, 34 Kap-Horn-Umrundungen
- Besatzung: 31 Personen (Kapitän, Offiziere, Bootsmann, Voll-/Leichtmatrosen, Schiffsjungen, Koch, Segelmacher, Zimmermann)
- Ohne eigenen Motorenantrieb – nur unter Segeln
- 2 Gnom-Petroleum-Motoren zum Bedienen des Ladegeschirrs

Wir Altjunioren trafen uns in zwei Gruppen à 14 Personen (wie vorgegeben) am Hafenmuseum, Australiastr. 50a, und starteten um 15:00 und 15:30 zur Besichtigung dieses auf Qualität und Sicherheit gebauten ehemaligen Frachtseglers.

Alles begann auf dem Brückendeck. Uns wurden Winden zum Heißen der Rahen gezeigt und erläutert, ebenso wie die mechanisch aufwendigen Jarvis-Brasswinden, mit denen die Stellung aller Rahsegel synchron verändert werden kann.

Vom Brückendeck wanderten wir dann aufs Backdeck, bekamen die Handhabung des ca. vier Tonnen schweren Ankers erklärt, wie er auf Deck liegend manuell ins Wasser befördert wer-

den konnte, dieses ohne besondere Hilfsmittel, eine wahre Sisyphus-Arbeit. Auch lernten wir den Betrieb der mit Petroleum betriebenen riesigen Positionslaternen kennen. Mittels eines Aufzugs wurde der Brenner jeweils zum Hauptdeck befördert, mit Petroleum gefüllt und anschließend wieder zum Brückendeck nach oben gezogen. Bei schlechtem Wetter war der „Backsgast" (Beobachter) auf dem Vorschiff platziert und musste mit einer dort positionierten Glocke bekanntgeben, wenn eine Kollisionsgefahr bestand; die Bestätigung von Seiten der Schiffsführung vom Brückendeck kam ebenfalls per Glocke (Funk gab es an Bord damals noch nicht).

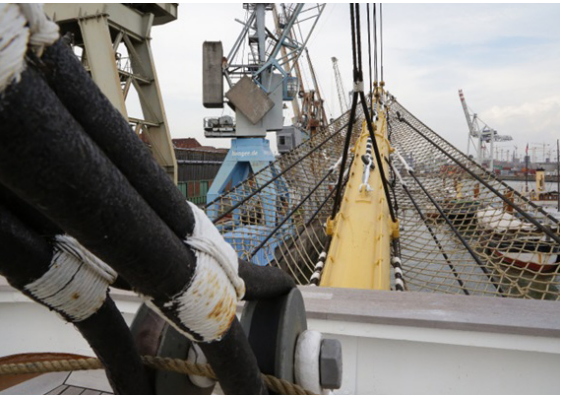
Dann ging es hinab zum Hauptdeck: Im Bug befanden sich die Sanitär-/Waschräume der Mannschaft, natürlich ohne Dusche. Auch waren auf dem Hauptdeck die 31 Personen der Mannschaft untergebracht, jeweils zu acht Personen in Doppelstock-Kojen, separat in kleinsten Räumen. Die Offiziere, selbst der Kapitän, hatten gerade einmal eine Mini-Sitzbadewanne als Luxus. Die größte und am meisten gefürchtete Gefahr war „Feuer an Bord", daher gab es nur Kohle für die Kombüsen-Öfen, ansonsten keine Heizung und kein Warmwasser.

Wir kletterten dann nach unten in die Laderäume, bestehend aus einem komplett durchgehenden Zwischendeck und Unterdeck, von vorn bis achtern ohne Schotten, je ein großer Raum. Neu waren lediglich zwei Fahrstühle, die später einmal eingebaut wurden. Nur am Bug konnten wir ein so genanntes Rammschott besichtigen. Es war vom Konstrukteur aus Sicherheitsgründen vorgesehen, um bei Kollisionen einen Wassereinbruch im Laderaum zu verhindern. Der große Laderaum sei übrigens der Grund, weshalb dieses schöne Schiff aus Sicherheitsgründen nicht

Die „Peking" im Hansahafen (Foto Krieger-Boden)

Das Deck

Ruderanlage



Blick zum Klüverbaum

Die Altjunioren

Der riesige doppelstöckige Laderaum

an den Landungsbrücken liegen dürfe, erklärte unser Guide. Ein solcher Laderaum ist für diese Schiffsgrößen ungewöhnlich, aber der Chile-Salpeter wurde in Säcken zu je 80–100 kg verladen und pyramidenartig gestaut, sodass die Gefahr des Ladungs-Verrutschens kaum gegeben war, insgesamt eine Menge von ca. 5.000 tons. Die von Hamburg ausgehende Ladung bestand aus Industriestoffen, Kohle, auch deutschen Klavieren. Ausgestattet waren Zwischendeck und unterer Laderaum noch mit „Schweißlatten" (Wegerung) an der Bordwand, um zu verhindern, dass Schwitzwasser die Ladung beschädigte. Weiter fiel uns ein riesiger Tank auf, der über zwei Decks reichte; dieser diente zur Lagerung des kostbaren Trinkwassers, welches aus Gesundheitsgründen nicht einmal durch Regenwasser ergänzt werden durfte. Auch konnten wir die diversen Nietreihen erkennen. Unter dem unteren Laderaum waren die Zwischenräume zwischen Spanten und Kielbalken mit handwerklichen Abfällen in Mörtel gebunden als Ballast ausgefüllt. Bei leerem Schiff war es schwierig, dieses schwimmstabil zu halten. Sonst sorgte die Ladung dafür.

Nach Wiederaufstieg auf das „Poop-Deck" sahen wir uns den Not-Steuerstand an, versehen mit einem Not-Steuerrad. Dieses wurde über Zahnräder direkt auf die Ruderwelle übertragen, nicht über Seilzüge, wie vom Haupt-Steuerstand des Brückendecks. Heute ist das Ruder festgeschweißt-unbeweglich. Vom Poop-Deck konnten wir noch einmal über das ganze Schiff blicken und es auf uns wirken lassen. Begeisternd die hohen Masten mit 62 m Höhe zum „Aufentern" und die Kenntnis, dass das Schiff von nur 31 Mann Besatzung gesegelt wurde. Jedoch gingen auch vor Kap Hoorn zwei Matrosen über Bord. Zum Schluss wurde uns zwischen Kreuz- und

Großmast eine Plattform gezeigt, auf der die Arbeit mit dem Sextanten eine einigermaßen freie Sicht gewährte, um zur Positionsbestimmung die Sonne/Sterne „schießen" zu können.

Nach ca. 90 Minuten endeten unsere interessanten Führungen mit einem Dank an unseren eifrigen Guide. Glückliche, zufriedene Altjunioren gingen wieder von Bord, um noch bei etwas „Klönerei" das Erlebte zu diskutieren.

Kleine Geschichte der „Peking":

- 1909 Bestellung, zusammen mit Schwesterschiff „Passat"
- 1911 in Fahrt genommen
- 1914 interniert in Chile wegen des 1. Weltkrieges,
- 1919 Rückführung nach London
- 1921 nach Italien als Reparation (dort keine Verwendung)
- 1921 für £ 8.500,00 von Laeisz zurückgekauft für Salpeterfahrt
- 1932 verkauft an Shaftesbury Homes & Arethusa Training Ship Co. als Internats-/ Wohnschiff „Arethusa II" in England
- 1939–1945 zwischenzeitlich requiriert von Royal Navy als „HMS Peking"
- 1974 verkauft an South Street Seaport Museum als Museumsschiff „Peking" in New York
- 2017 Übernahme durch die Stiftung Hamburg Maritim im Auftrag des Deutschen Bundestages; Eigner wird die Stiftung Historische Museen Hamburg
- 2017 Überführung per Dockschiff nach Brunsbüttel
- 2017–2020 Restaurierung (Kosten € 38 Mio.) bei der Peterswerft in Wewelsfleth; die Takelarbeiten wurden maßgeblich geleistet von unserem Vereinsmitglied Jochen Gnass und natürlich seinem Team.
- 2020, 07.09.: Überführung zum Hansahafen als Teil des Hafenmuseums in Hamburg
- 2020 und folgende Jahre: weitere Restaurierung im Innern, und weitere Ausbauten
- 2023 vorgesehener Liegeplatz am neuen Hafenmuseum vor den Norder-Elbbrücken

Badewanne des Kapitäns? (Fotos Tomas Krause)

REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE

Elbe-Ausklang Regatta 2022

VERREGNET, WENIG WIND, ABER DOCH GUT GESEGELT

Von Marcus J. Boehlich■ Am Sonntag, den 25. September, stand unsere Elbe-Ausklang-Regatta auf dem Terminkalender. Wer die Fotos von Kay Rothenburg anguckt, könnte meinen, es sei keine schöne Regatta gewesen. Alles grau in grau. Trotzdem hatten sich 24 Yachten angemeldet, von denen auch 23 um 11:30 Uhr auf die Bahn gingen. Bei leichtem Nordwestwind und geringer Ebbeströmung war die kurze Bahn von vielen schnell abgesegelt. Die langsameren

„Ballerina 2“ und „Fun“

„Kalea“ im Dreikampf

„Fun“

Boote hatten allerdings mit am Ende schwächerem Wind und bereits stärkerer Flutströmung zu kämpfen und so zogen sich die Zieldurchgänge über eine Stunde hin. Hierbei gab es wieder etwas zu lernen: Die Begrenzungstonne am Ziel, beim ersten Zieldurchgang noch unter dem Einfluss der letzten Ebbeströmung ganz in der Nähe der Peilung (Ziellinie), lag bei späteren Zieldurchgängen bei Flutströmung weiter stromauf. Einige Teilnehmer nahmen die Tonne und wähnten sich im Ziel. In den Segelanweisungen stand aber: „Ziellinie: vor der Westmole des Hamburger Yachthafens in Wedel in Peilung der dort aufgestellten Dreiecke. Sie kann südlich durch eine Regattatonne oder ein Zielschiff, das nicht in Peilung der Dreiecke liegen muss, begrenzt werden.“ Diese Tonne zeigt also nur die Länge der Ziellinie vom Ufer aus an. Man muss sie noch nicht einmal an irgendeiner Seite lassen, denn in so einem Fall ist sie keine Bahnmarke! Ein Boot der Wettfahrtleitung hat im Falle, dass man sich zu früh im Ziel wähnte, nicht ganz regelkonform (Regel 41 Outside Help) darauf hingewiesen. Die Silberränge hat das nicht beeinflusst.

Da die Flutströmung inzwischen etwas nachgelassen hatte, entschied unser Wettfahrtleiter Lui die zweite Wettfahrt anzuschießen. Allerdings war klar, dass diese ursprünglich länger geplante Wettfahrt abgekürzt werden musste, denn der Wind wurde in Richtung Blankenese weniger. Der Start der langsameren Boote war bis auf zwei Frühstarter regelgerecht. Bemerkenswert war, dass einer der Frühstarter zurückfuhr, erneut startete und dann trotzdem als erster seines Starts durch das Ziel ging. Der andere Frühstarter fuhr nicht zurück und handelte sich so einen OCS (nicht gestartet) ein. Auch hier gab es wieder etwas zu lernen: Nach dem Start gehört es einfach

Blick von der Westmole: Start 1 (die langsameren Boote) vor der Startlinie

Start 2 (die schnelleren Boote) unmittelbar vor dem Startschuss (Fotos Nietsch)

„Swift"

... und Marcus Boehlich im Starter-Boot

„Trojka" und „Golightly"

„Hille Hex"

„Ballerina 2"

„Liebchen"

„Azurra"

Azurra" (Fotos Kay Rothenburg)

dazu, dass ein Mannschaftsmitglied die Signale der Wettfahrtleitung beobachtet. Hier wurde getutet und „X" (Einzelrückruf) gezeigt. Wenn man dann auch noch Erster ist, darf man davon ausgehen, dass die Wettfahrtleitung einen meint.

Der zweite Start der schnelleren Boote ging daneben: Der Erste fährt zu früh los, die anderen machen es nach, sodass die Wettfahrtleitung einen Gesamtrückruf zeigte. Sodann erfolgte auf SVAOe Elbe-Regatten nie Gesehenes: der Wiederholungsstart erfolgte unter Black Flag! Wer es nicht weiß: Wer bei Black Flag zu früh über die Linie fährt, ist draußen, basta! Mehr erfährt man unter Regel 30.4. Umso erstaunlicher, dass sich eine Gruppe von drei Schiffen mehr als 15 Sekunden vor dem Start über die Linie begab und so die Wettfahrt, noch bevor sie begonnen hatte, bereits beendet hatten. Nur haben sie es natürlich nicht gecheckt und so noch ein schönes Segeln gehabt.

An der 119 lief heftiger Flutstrom und so konnte man dort Yachten beobachten, die selbst im dritten Anlauf diese Tonne nicht runden konnten. Die Wettfahrtleitung zeigte dort Flagge „K", was nach den allen ausgehändigten „Regeln für SVAOe Regatten" bedeutet: „Von hier ins Ziel". Auch hier verstieß wieder ein Boot der Wettfahrtleitung gegen Regel 41, aber auch hier wurden die Silberränge nicht beeinflusst. Am Ende sind alle ins Ziel gekommen, und es hat wohl auch Spaß gemacht. Grau in grau war nur der Himmel.

Pagensand-Regatta 2022

NAGELPROBE DER SAISON

Vorbemerkung der Redaktion: Am 17.09.2022 organisierte der Segel-Club Oevelgönne von 1901 (SCOe) eine Elbregatta, die wie jedes Jahr vom Hamburger Yachthafen in Wedel zum Pagensand und zurück führte. Sieben SVAOe-Teams hatten dazu gemeldet, darunter Klaus Pollähn mit seinem Folkeboot „Fun".

Von Klaus Pollähn■ Wenn Meldezahlen zu Regatten stagnieren oder sogar einbrechen, selbst bei einem bekannten Verein mit seiner etablierten „klassischen Elbregatta", dann mag das ein Zeichen sein, welch veränderte Lebensumstände jetzt nach Corona bei uns eingetreten sind. Es scheint, dem Regattasport hier auf der Elbe seien nun etliche Leute aus unserer Mitte verloren gegangen. Es sind Segler darunter, die als Fahrtensegler groß geworden sind und die vielfach jahrelang mit ihrer Meldung Vereine unterstützt

„Fun“ in schwerem Wetter (Foto Ludger Eickmann)

„Galahad“

„Fun“ bei Zieleinfahrt

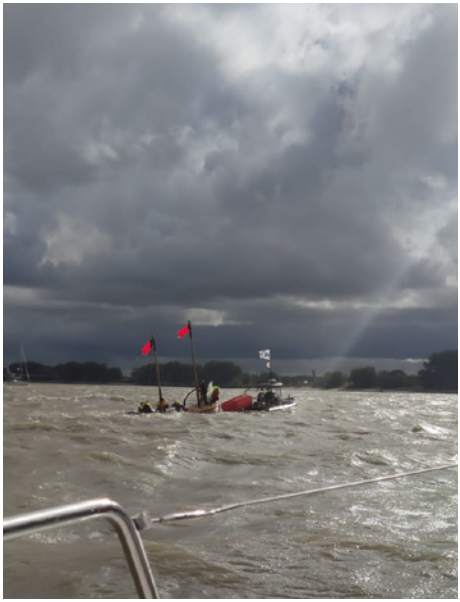
„Lotta“

„Kalea“

„Teufelsbrück“

„Teufelsbrück“

„Teufelsbrück“-Crew packt zusammen (Fotos Carina Eickmann)



Kutter „Möwe" wird abgeschleppt (Foto Nick Zelesniak)

haben, die sie als Regatta-Veranstalter geschätzt haben. Das jetzt sichtbare Resultat dieses Verlusts: Die Breite verringert sich. Ein typisches Merkmal der jetzigen, kleineren Flotte zeigt sich auch noch woanders, im Anspruch: Die Zahl der weißen Dacronsegel geht weiter zurück. Die nun verbliebene, ehrgeizige Spitze kommt häufig mit teureren Foliensegeln an den Start.

Wo zuvor noch etwa 50 Melder einen Start planten, waren es 2022 deutlich weniger als 40. Das bedeutet, die Gruppen werden dünner; die Einteilung wird schwieriger. Die Expressen mit vier, die Folkes mit drei gemeldeten Booten hielten gerade noch so eben die Stellung. Für sie versprach die Wetterprognose allerdings nichts als Abscheulichkeiten, und so strichen von diesen Meldern noch mal zehn ihren geplanten realen Auftritt. Ich kann es ihnen nicht verdenken.

Also wunderten wir uns auch nicht wirklich, als die Jolle H-300 in den Hafen zurückkehrte, und ich sah mich auf der Piste im Folke einer Aufgabe gegenüber, die ich mir und meiner Mannschaft gerne erspart hätte. Ich wusste, die erste Stunde nach dem Start elbab bei West 5–6 Bft würde als die übelste Nagelprobe der jetzigen Saison in mein Logbuch eingehen.

Das Wasser auf der Elbe war schon am Vortag sehr hoch aufgelaufen; der tagelange Nordwest hatte es weit und tief in die Elbe gedrückt. Zur Halbzeit beim Start in Wedel stand es noch immer so hoch wie sonst bei Tidenwechsel – der anhaltende Wind hielt die Ebbe seit Stunden auf und baute gegen sie eine steile Welle auf. Der erwartete Kälbertanz an der Lühe im verengten Fahrwasser lässt ein Folke derart bocken, dass ich um meine Crew bangen musste, die auf der Luvkante wie ein Rodeoreiter auf dem wilden, ihm unbekannten Mustang hockte. Wenn zwei Tonnen Gewicht über den Kamm ins nächste Wellental krachen, dann wäscht die nächste See über den Bug, nutzt die Kajütvorderseite als Sprungbrett und katapultiert sich bis nach achtern ins Cockpit. Wie soll man/ wie soll das Boot mit solchen Verhältnissen fertig werden?

Poul Elvström empfiehlt dazu, das Wellensystem voraus genau zu beobachten und nach Möglichkeit durch weniger hohe Partien zu steuern.

Folkeboot in kurzer Welle (Zeichnung K. Pollähn)

Leicht gesagt, wenn es um ein Finn-Dinghy auf der Ostsee geht, das sich mit seinen ca. 140 kg von einem Athleten ganz gut über den einen oder anderen Kamm eines Kaventsmanns ins nächste Tal hinüberdrücken lässt. Auch ist der Kammabstand auf dem Öresund oder der Kieler Förde fast doppelt so groß wie auf der Elbe. Dagegen kämpft sich ein Folkeboot mit 6 m WL hoch gegen die anrollende Welle und kracht sofort in das nächste Tal. Der Zusammenprall schmeißt Wasserkaskaden als Duschen nicht nur an Deck. Das Boot schüttelt uns dabei durch wie ein Gaul, der seinen Reiter loswerden will. Aber Gurte, Griffe und Ausreithilfen sind im Folke laut den Regeln verboten. Das gefährdet im Grunde die Crew. OK, wir wussten sehr gut, was uns in dieser ersten Stunde der Kreuz mindestens bis Stadersand an Härte bevorstand.

Aber hatte ich auch das richtige Vorsegel dafür ausgesucht? Zur Auswahl stand eine brettartige, radial geschnittene Schwerwetterfock. Scheinbar ideal, doch überhaupt nicht erprobt im Race – seit Jahren nicht. Zudem sprach die Wetterprognose von einer flauen Phase mittendrin, mit Nord 2 Bft. Nun, die aber kam nicht. So entschied ich mich unter erheblichen Bedenken für eine „normale" Fock mit deutlich tieferen Profilen, die ich mir als besseres Zugpferd im harten Seegang erhoffte. Nun, diese Wahl machte sich für uns alsbald glänzend bezahlt: Der Vorsprung am Ende in Wedel betrug 9,5 Minuten.

Der Veranstalter SCOe hatte einen größeren Abstand von 15 Minuten zwischen die einzelnen Startgruppen gelegt. Das hatte für uns ungewohnte Auswirkungen: Im Folke erreichten wir die Marke Pagen-Nord und auch die Luvmarke

bei Krautsand als erstes Schiff. Die gesamte Flotte zog sich darum viel weiter auseinander. Wir alle segelten nun einzeln gegen die Uhr. Das Gefühl von Unsicherheit war leider auch deutlich größer, denn ein Sicherheitsboot war weit und breit nicht in Sicht. Mein Zeitgefühl sagte mir, der sogenannte Aufzug hatte sich bei der harten Strömung viel länger hingezogen als üblich.

Zu den Ergebnissen: Wegen der harten Bedingungen sollte es wohl kaum Überraschungen geben. Doch es gab einen auffälligen Sieger: Ove Ballerstein (SCOe), ausgerechnet mit einem Flying Dutchman. Der hatte einen Athleten im Trapez und kam überwiegend ins Gleiten – weit über der Grundgeschwindigkeit. Auch Sven-Ove Baumgartner (SCOe) segelte seinen 20er-Jollenkreuzer „Gammel" nach vorne. Ein Jollenkreuzer brauchte im Grunde keinen Spi – denn schon eine ausgebaumte Genua sorgte für Brassfahrt – ohne jedes Risiko.

Mehrere SVAOe-Teams waren in der Schlussabrechnung ihrer Gruppen erfolgreich, z.B. Körling/Gustafsson mit „Swift" in der Gruppe YS 99-101; Dirk Selter mit „Kalea" bei YS 93-97; Christian Offermann mit „Offsite" bei den Expressen und Klaus Pollähn mit „Fun" bei den Folkebooten. Aber bemerkenswert in diesem Fall ist die besondere Leistung des SVAOe-Kutters „Teufelsbrück" unter Peter Körner (20). Er war als Einziger seiner Gruppe im Ziel – dank kluger Taktik und variabler Besegelung. Die Wasserlinienlänge des Kutters passte besser in die kurze Welle, wenn er das tiefste Fahrwasser vermied. 2022 war der sogenannte Aufzug für die Kutter nun erstmals verpflichtend. Fazit: Wer in diesem Jahr Erfolg hatte, dessen Crew bewies nicht nur großes Stehvermögen, sondern solides Können, das zumeist aus langer Erfahrung auf diesem Revier resultierte.

Frage: Hatte die ausgedehnte Startfolge einen Einfluss auf das Endergebnis? Der erste Start, mit den kleinsten Teilnehmern, traf auf die übelsten Bedingungen. Der letzte Start, eine Stunde später, mit den größten Booten, hatte schon etwas weniger Probleme mit Vollzeug. Diese Boote profitierten also von der Tatsache, dass sie bis ins Ziel eine Stunde weniger gegen die Tide unterwegs waren. Für die kleinen Boote galt dagegen: Früher erlebten wir den Tidenwechsel nach dem Aufzug irgendwo am Schwarztonnensand. In diesem Jahr erst am Dwarsloch.

PS.: Mit dem Sieg bei der Pagensand-Regatta machte die Crew des Kutters „Teufelsbrück" dann auch den Kutterpokal 2022 perfekt.

„Hungriger Wolf"

2022 ERNEUT SCHWEDISCHER MEISTER!

Von Jonas Lyssewski■ Die über drei Tage gehende Schwedische Meisterschaft der J/24 ist für uns jedes Jahr ein „Muss". Diesmal fand die Regatta vom 06.–08.08.2022 in Falsterbo an der Südwestspitze von Schweden statt. Das Event ist jedes Jahr perfekt organisiert mit geselligem Grillen direkt nach dem Segeln am Freitag und bei der Dinner plus Party am Sonnabend, sodass wir immer wieder gerne kommen.

Die Anreise startete am Donnerstagabend mit der Fahrt nach Travemünde zur Fähre und ging am nächsten Morgen mit einer kurzen Fahrt von Trelleborg nach Falsterbo weiter. Nach ausgiebigem Frühstück checkten wir in die Unterkunft ein und kranten das Boot. Um 17:00 Uhr war der erste Start. Wir segelten drei Wettfahrten. Dies war nach der Kieler Woche das zweite Mal mit

unserem neuen Steuermann Fritz. Als Ersatz für unseren Vordecker Thorsten konnten wir unseren alten Vorschiffsmann Henrik Preuß gewinnen. Nach dem Einsegeln war klar, dass es auch in dieser Crew-Konstellation funktioniert und alles eingespielt war. Die ersten beiden Rennen beendeten wir auf den Plätzen 3 und 1. In der dritten Wettfahrt versemmelten wir den Start leider komplett. Den Plan, am Startschiff zu starten, setzten wir um, jedoch konnten wir die Startlinie erst 15 Sekunden nach dem Startsignal und damit hinter allen anderen Booten überqueren. Also: Raus aus dem Pulk, freien Wind suchen, die Dreher richtig mitnehmen und unseren Bootspeed den Rest machen lassen. Nach und nach holten wir Boot für Boot auf und kamen noch als viertes ins Ziel.

Im Hafen gab es bei „bring your own drink" ein leckeres Barbecue, und der Patzer im letzten Rennen war schnell vergessen.

Wir haben aus unseren Fehlern am Freitag gelernt, das Revier nun ausführlich analysiert und einen Plan aufgestellt: Links starten, ab auf die linke Seite, da dort ein stationärer Linksdreher zu beobachten gewesen war. Alles klappte vorzüglich und wir setzten uns mit drei ersten Plätzen an die Tabellenspitze!

Nach dem Dinner feierten wir den Tag bis in die Nacht am Clubheim, und später ging es feuchtfröhlich mit den deutschen Crews in der gemeinsamen Unterkunft im Schwimmbad mit Sauna weiter. Dass das Licht dort nicht funktionierte, störte uns nicht weiter. Wahrscheinlich sollten aber die Türen eigentlich wohl verschlossen gewesen sein…

Bei schwachem Wind ging es am Sonntagmorgen los in die Rennen, welche wir mit zwei zweiten Plätzen beendeten. Das reichte aber, um den

„Hungriger Wolf" bei Tonnenmanöver

Øresund-Brücke in Sicht

Vor-dem Wind-Kurs

Konkurrenten

Gesamtsieg zu erringen! Wir gratulieren Manfred König zum zweiten und Per-Håkan zum dritten Platz, bedanken uns für ein großartiges Regatta-Ereignis und freuen uns schon auf nächstes Jahr.

Die Crew an Bord war: Steuermann: Fritz Meyer, Trimm: Jannik Dühren, Taktik: Jonas Lyssewski, Mast: Moritz Böök, Vorschiff: Henrik Preuß

Die Redaktion gratuliert sehr herzlich zu diesem Ergebnis und zur ganzen Saison!

Sieger! (Fotos © Jens Listrup)

Die Wiederholungstäter

RGF-DOUBLEHAND-REGATTA AUF DER FLENSBURGER FÖRDE

Von Johannes Jacobsen und Frank Müller

Nach unserem C55-Regattadebüt 2019, dem lehrreichen Jahr 2020 (siehe Bericht in SVAOe Nachrichten 1-21) und einer persönlichen coronabedingten Pause, haben uns die Erinnerungen an den Spaß, das Revier und natürlich die Gemeinschaft eingeholt - vom Schwärmen sind wir zur Tat übergegangen und haben uns wieder zur RGF-Doublehand der Regattagemeinschaft Fahrensodde gemeldet. Die Regatta wurde für den lieblichen August angesetzt; Sonnabend (20.08.) sollte die Regatta ausgetragen werden, Sonntag war als Ausweichtag vorgesehen. War 2020 der Ausweichtag in Folge kräftigen Windes bitter nötig, so zeigte sich dieses Jahr die Flensburger Förde schon am Freitag von ihrer besten Seite, laue spätsommerliche Temperaturen, herrlichstes Strandwetter, nicht der leiseste Luftzug, sodass sich der Sonnenuntergang in der Förde spiegelte.

Sonnabendmorgen leichtes Kräuseln auf dem Wasser, vielleicht gerade mal 1 Bft, und somit versammelte sich die Regattagemeinschaft mit langen Gesichtern zur Steuerleutebesprechung. Ihre Vorahnung wurde bestätigt; nach der freundlichen Begrüßung verkündete der Wettfahrtleiter Dirk Johannsen, er rechne mit einer Wettfahrtverschiebung um etwa zwei Stunden. Alle meteorologischen Dienste erwarteten erst später am Tag Wind – immerhin. Wir hätten sofort genommen, was wir kriegen konnten; die Stimmung, die Sonne, das funkelnde Wasser – alles rief: „Komm, lass uns segeln gehen!".

Neptun überraschte uns – ob Bestechung im Spiel war oder er unsere Rufe empfing, bleibt un-

gelöst. Mit einer geringen Verspätung setzte der Wettfahrtleiter an Land die Startankündigung. Zuerst starteten die Dicken in den Klassen 1 und 2, kurz darauf unsere Klasse 4 gemeinsam mit der Klasse 3.

Erste Herausforderung: Wettfahrt-Bahn identifizieren und unter den neun von uns mit eingetragenen Kursen vorbereiteten Seekarten-Ausschnitten den richtigen herauslegen – man lernt ja dazu… Die Erfahrung aus vorherigen Wettfahrten hat uns gelehrt, gerade als Revierunkundige selbst vorbereitet zu sein, denn: Das Feld zieht sich und dein Vordermann segelt nicht zwangsweise deine Wettfahrtbahn. Zweite Herausforderung: Start. Mit gutem Timing und Positionierung hatte uns unser Vorschoter in eine ansehnliche Position taktiert und wusste diese auch mit clever angewandter Regelkunde zu verteidigen – gut, so jemanden an Bord zu haben –, was dem Steuermann nicht weniger Schweißperlen auf die Stirn trieb.

Bei den ersten umrundeten Tonnen blieb das Feld dicht zusammen; dann auf dem Spi-Kurs in Richtung Ochseninseln wurde es für uns spannend. Die C55 der Segler-Vereinigung Flensburg (SVF) wollte uns einfach nicht vorbeilassen. Während wir ein filmreifes Duell um die imaginäre zweite Position der C55 austrugen, freute sich derweil die erstplatzierte C55 über den geschenkten Vorsprung.

Erste große Überraschung dann an der roten Tonne 12 vor Sandager. Wind war gut mit kurzer steiler Welle, Cockpit der C55 nass, wir voll konzentriert auf das Lee-Tonnenmanöver, ohne dabei wertvolle Höhe zu verschenken, wie wir es stets im Training gelernt und geübt haben. Kurzer Blick des Steuermanns dann auch mal zur Tonne, quasi der erste, denn es galt die Frage zu klären, wann die Pinne rumzureißen sei. Ja, auf der Alster gibt es auch Tonnen – aber keine, die bis zur Saling unserer C55 reichen, deren Durchmesser des Stahlschwimmkörpers etwa der Rumpfbreite unserer C55 entsprechen und die in augenscheinlicher Nähe so fröhlich in der besagten Welle von Luv nach Lee tänzeln. Schreckmoment überstanden, hieß es nun auf der Kreuz: Wer parkt wo? Welche Landseite ist windtechnisch bevorteilt: Dänemark oder Deutschland? Alternative: Einstampfen in der

Die C55 „Welle“ auf Spikurs (Foto © Wolf Hansen)

Der Hot-Dog nach der Wettfahrt (Foto J. Jacobsen/F. Müller)

Welle in der Mitte. Hier wurde es richtig kniffelig. Alle Optionen ausprobiert, stets schienen die anderen schneller zu sein. Zeitweise fuhr die C55 „Sonne" der SVF weit auf dänischer Seite tief bis fast an die Ochseninseln heran. Uns erschien es absurd, da sehr weit weg von der direkten Linie. Daher zog es uns in Richtung Meierwik, wir gerieten dort allerdings in ein spontanes Windloch. Nichtsdestotrotz konnten wir die Regatta mit einer Positionierung im Mittelfeld abschließen.

Später beim Büfett im Restaurant Fördeblick war neben dem zufriedenen Raunen über das leckere Essen viel über eben diese Frage zu hören, welche Landseite auf der Zielkreuz bevorteilt war. Gefachsimpelt wurde viel und kontrovers. Sollte die SVF im Winter einen Lehrgang zu diesem Thema anbieten, wir sind dabei.

Die Flensburger Förde zeigte sich am Sonntag ebenfalls von ihrer besten Seite, strahlende Sonne mit diesmal einer kräftigeren Brise Wind. So entschlossen wir uns zum Abschluss des Regattawochenendes, einen ausklingenden Segeltörn zu machen, ebenso wie Ralf und Birte auf der C55 „M.O.D.". Wir steuerten zunächst die Regattatonne Wasserleben an, um dann auf rauschenden Spi-Kurs in Richtung Ochsen-Inseln zu gehen. Zwei Boote sind eine Regatta – Zieleinlauf beim Steg vor Annies Kiosk – diese Wettfahrt war für uns chancenlos gegen unseren ehemaligen Trainer Ralf mit Birte. Macht nichts, umso besser haben die obligatorischen Hot-Dogs geschmeckt.

Zum Abschluss danken wir der SVF für die Ausrichtung der RGF-Doublehand, die freundliche Aufnahme und herzliche Unterstützung. Spezieller Dank geht an die vereinsübergreifende Unterstützung mit einem außerordentlichen Übereinkommen zur Nutzung einer C55-Jolle, die wir mit eigenem Material besegeln durften.

Kieler Woche 2022

SVAOE-J/24-BOOT „HUNGRIGER WOLF"

Vorbemerkung der Redaktion: Nach zwei Corona-Jahren fand die Kieler Woche 2022 endlich wieder „fast normal" statt, zum „normalen" Termin vom 18. bis 26. Juni. In unserer Ausgabe 5-2022 berichtete bereits Luise Boehlich als Mitglied der Crew von „United 5". Hier folgt ein Bericht von „Hungriger Wolf".

Von Fritz Meyer■ Für uns begann die Kieler Woche schon ein Wochenende vorher. Sonntag wollten wir noch ein, zwei Schläge auf der Alster trainieren, um etwas vorbereitet in das Event starten zu können, und damit ich als Steuermann die ersten Übungsstunden am ‚Rohr' des „Wolfes" sammeln konnte. Jedoch machten die typischen Alsterbedingungen und der nicht ganz vorhandene Wind das Ganze nicht sehr einfach. Dennoch habe ich das erste Gefühl für das Boot, die Abläufe der Manöver und das Zusammenspiel mit den anderen bekommen.

Mittwoch ging es dann los und alles Nötige samt dem Boot wurde nach Kiel gefahren. Nach einem schnellen Aufbauen des Camp-Lagers und des Bootes wurde noch der Mastgrundtrimm geprüft, da wir zuvor noch Reparaturen vorgenommen hatten, welche hauptsächlich das Pütting für das Backbord-Want betrafen. Danach ging es recht früh in die Koje, da am nächsten Tag die Steuermannsbesprechung und die ersten Wettfahrten unüblich früh angesetzt waren.

Am nächsten Morgen kombinierten wir am Frühstückstisch unsere eigene Wettervorhersage, bestehend aus verschiedenen selbst recherchierten Wettermodellen und denen vom Segelwetterexperten Meeno Schrader: Angenehme warme Temperaturen, bei ca. 12 kn Wind zum Mittag,

nach Norden drehend. Perfekt für den Anfang! Nachdem dann noch die kleinen Aufgaben, wie Verpflegungstransport zum Boot oder Noticeboard checken, verteilt waren, gingen wir zum Boot und waren kurz darauf in der Regattazone Foxtrott, welche wir uns mit den J/70 teilten. Dort angekommen, schalteten wir in den ‚Race-Mode' und segelten uns eine Runde ein. Die erste Wettfahrt lief dann, nach nicht so gutem Start, ganz o.k., sodass wir uns am Ende auf den 8. Platz vorgearbeitet hatten. Bei einer kleinen Nachbesprechung wurde klar, dass Jonas als Taktiker versuchen musste, das gewohnte Niveau minimal herunterzuschrauben, und dass der Start besser laufen musste. Danach lief das Ganze schon besser und wir arbeiteten uns Rennen für Rennen nach vorne vor: Zweites Rennen mit fünftem und drittes Rennen mit drittem Platz. Wenn das so weiterging, konnten wir zufrieden sein. Am Abend saßen wir mit anderen Crews beisammen und ließen den ersten Regattatag ausklingen.

Der nächste Tag startete wieder warm, und wir machten uns fertig, um rechtzeitig auf dem Wasser zu sein und den Trimm noch einmal zu überprüfen. Mäßiger Wind, zum Mittag zunehmend. „Stetigkeit gewinnt." heißt es doch immer: Der zweite Tag lief ganz unter diesem Motto. Von den 17 gestarteten J/24ern kam für uns bei allen drei Rennen ein vierter Platz heraus. Für mich war der Tag ganz spannend, da endlich ein wenig mehr Druck in der Luft war, und ich die J/24 endlich etwas besser kennenlernen konnte. Zurück in Schilksee gab es wieder ein lang ersehntes Bier und fielen die Worte „…lief doch schon besser heute…". Am Abend stand das Klassenvereinigungs-Grillen auf der Agenda. Nettes Beisammensein mit leckerem Essen. Der Abend ging spät zu Ende, dafür der nächste Morgen zu früh los.

Start der J/24

Aufkreuzen gegen die Welle (zu Luv: „United 5")

Tonnenmanöver in der Bö (Fotos © Jan Kruse)

Einige hatten den Abend noch nicht ganz verdaut, da hieß es wieder „Los Jungs, Frühstück und dann zum Boot.“. Der am gestrigen Tag aufgefrischte Wind hatte sich nicht gelegt; uns erwarteten zwischen 12 kn und 17 kn Wind, dabei zum Glück immer noch angenehme Temperaturen. Am Start waren nicht alle Crews vertreten. Probleme mit der Verdauung und der ‚kleinen, kurzen Welle‘, wurde uns gesagt… Unter den guten Bedingungen begannen wir den Tag mit einem sechsten Platz. Danach wechselten wir auf die kleinere Fock. Nach einem Gesamtrückruf wurde ‚Black-Flag‘ gesetzt. Einen neuen Ping (GPS-Markierung für die Startbojen) schafften wir nicht, und so starteten wir in erster Reihe. Sehr gut gestartet, vorne auf Platz 1 gehalten, und Jonas kam wieder auf seine alten Taktikmuster zurück. Durchs Ziel und am Startschiff vorbei. Dann die Ernüchterung: BFD (‚Black-Flag disqualified‘). Schade ... Gut, dann einfach nochmal. Diesmal wieder mit der Genua. Gesagt getan. Nach dem guten Start arbeiteten wir uns nach ganz vorne und blieben dann auch da. Ein gutes Ergebnis für den dritten Tag mit zwei gesegelten ersten Plätzen. Wie zuvor die Tage, endete der Tag in netter Runde und einem (oder mehreren) Getränken in der Hand.

Gut, dass der dritte Tag so lief, denn dies sollte auch der letzte Tag der Kieler Woche bleiben. Startverschiebung bis zum verzweifelten Abbruch, da eigentlich nur auf der Media-Bahn genug Thermik war, um die 49er starten zu lassen. Boot aus dem Wasser, abbauen und Fahrt zurück nach Hamburg.

So gehen ein schönes Event und mein Einstieg in die Klasse mit einem endgültigem 4. Platz zu Ende, mit dem ich, aber auch die anderen zufrieden sind. Luft nach oben ist aber noch! ;)

To be continued…

JUGEND

OPTI-POKAL 2022

Von Stefan Schacht■ Bei anspruchsvollen Wetterbedingungen mit viel Regen und wenig Wind – 5–6 kn – fand am Sonnabend, dem 24. September 2022, eine der letzten Opti-Regatten der Saison auf der Alster statt, der SVAOe-Opti-Pokal, organisiert u.a. von Jonas Lyssewski als Wettfahrtleiter und von Stefan Schacht als Jüngstenobmann. Knapp 50 junge Seglerinnen und Segler aus fünf norddeutschen Vereinen waren dabei, unterstützt von ihren Eltern bei der Vorbereitung und natürlich auch mental. Gesteckt war ein Dreieckskurs mit zwei Halbwind-Strecken und einer Am-Wind-Strecke. Die Teilnehmer und Teilnehmerinnen starteten in mehreren Gruppen, die Erfahrensten zuerst. Der geringe Wind drohte zeitweilig, manchen Durchgang abbrechen und neu starten zu müssen, aber es konnten dann doch alle erfolgreich zu Ende geführt werden

Erstmals nach den Corona-Einschränkungen war wieder ein kulinarisches Rahmenprogramm vorbereitet worden, das gerne angenommen wurde. Am Ende stand neben der Preisverleihung auch noch eine Tombola. Die Preise waren zum Teil gestiftet, so von Dry Fashion, Toplicht und der Sven Lindstädt Segelmacherei. Der Dank geht an alle Helferinnen und Helfer sowie an die Sponsoren.

Der NDR hat in der Sendung HAMBURG-Journal über den diesjährigen Opti-Pokal berichtet (vgl. NDR Mediathek, HAMBURG-Journal vom 24.09.2022, ab Minute 03:13).

Vorbesprechung der Wettfahrt (Foto Birte Daniel)

Das Fernsehen ist da ...

... aufregend!

Auf der Alster ...

... im Dreieckskurs ...

... an den Wendetonnen ...

... bei wenig Wind

Stolz!

Pokalsieger (Fotos Aaron Barnitzke)

Sommertourbericht „Teufelsbrück“

EINE BILDERGESCHICHTE

Vorbemerkung der Redaktion: Der SVAOe-Kutter „Teufelsbrück“ war vom 22.07. bis 14.08.2022 mit wechselnden Crews unterwegs in der dänischen Südsee. Dazu der folgende Bildbericht von Mieke Kaiser.

Auf nach Dänemark!
Unsere erste Tour am 22.07.22 führt von Eckernförde nach Fynshav.

Bei viel Wind geht es weiter gen Osten nach Strynø.

Dort erleben wir eine böse Überraschung – wir kriegen es aber repariert und für uns kann es weiter gehen.

In Ærøskøbing werden wir zum Grillen eigeladen. Danke.

Hafentag in Ærøskøbing.

Um 6:30 h segeln wir nach zwei Hafentagen endlich los, um vor der Flaute in Lohals zu sein, …

…was leider nur so halb klappt.

Am nächsten Tag geht es für uns unter der großen Brücke hindurch nach Kerteminde.

Vor dem Wind geht es weiter. nach Korshavn.

in kurzer Spaziergang führt nach Fyns Hoved zum Aussichtspunkt.

Badeparty bei Flaute auf dem Weg in den Odense-Fjord.

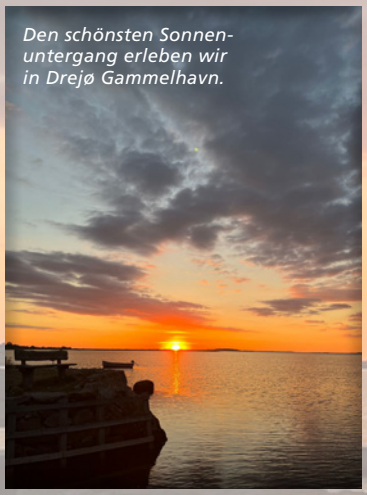
Bilgewäsche und Crewwechsel in Otterup.

Auf nach Samsø!

Nach 8 Stunden Segeln können wir in Langør ins Wasser springen.

Wir sind am nördlichsten Punkt unserer Sommertour – an der Nordspitze Samsø!

Ab jetzt geht es durch den kleinen Belt wieder in die Dänische Südsee.



Den schönsten Sonnenuntergang erleben wir in Drejø Gammelhavn.

Da kann man sehr schön baden und den Sommer genießen.

Wir pullen während der Flaute, um auch mal im Hafen anzukommen.

Mit guter Laune segeln wir weiter durch die Dänische Südsee.

Nach einer relativ kalten Sommertour ist die Kanaltour sehr warm.

Beim zweiten Mal in diesem Hafen (und, wo sind wir?), konnten wir unsere Spülbürste wieder einsammeln.

Fast wieder Zuhause – das Revier ist wieder bekannt :)

Nach 25 Tagen, 5 Crewwechseln, 3x Regen, 1x Rund Fünen und unglaublich viel Spaß und Freude sind wir am 14.08.22 wieder zurück in Wedel angekommen. (Alle Fotos von der Mannschaft)

ELBEAUSFAHRT DER OPTIS 2022

Von Jan Hauschildt■ Nach den Sommerferien ist die Zeit der Elbeausfahrt der SVAOe-Opti-Gruppe. Die fortgeschrittenen Seglerinnen und Segler können auf der Elbe zeigen, dass sie auf der Alster und auf vielen Regatten in anderen Revieren das Segeln so gelernt haben, dass sie auf einem Tiderevier auch eine gehörige Strecke absolvieren können. Dieses Jahr haben sich sieben Teilnehmer/-innen eingefunden um am Sonnabend, den 27.08. ihre Optis im Hamburger Yachthafen aufzuriggen. Zwei Begleitboote mit vier Personen begleiten die Ausfahrt und transportieren das Material für die Verpflegung und Übernachtung auf einer sonst zivilisationsfreien Elbinsel. Terminbedingt starteten wir kurz vor Niedrigwasser :-(und bei 2–3 Bft aus Nordwest. Die ersten beiden Kilometerstacks wurden noch durch Aussegeln geschafft, aber vor Hetlingen war es dann am letzten Stack für die Optis fast wie für Rahsegler am Kap Hoorn: Gegen Wind und Tide ging es nicht mehr voran. Wir haben dann die Segler/-innen bis zum schönen Strand bei Twielenfleth geschleppt, wo eine Verpflegungspause eingelegt wurde. Gegen die weiterlaufende Flut haben die Kinder es dann aber gut und schnell bis zu unserem Zielort geschafft. Die Optis wurden an Land getragen, das Gepäck ausgeladen und dann zum Ringfahren gestartet. Motorboot, großer Schwimmring, schnelle Fahrt und Kurven bis zum Runterfallen – großer Spaß für Ringfahrer und Zuschauende. Dann Zelte aufbauen, grillen, wegen der Trockenheit kein Lagerfeuer und nach einem anstrengenden Segeltag recht schnell in die Schlafsäcke.

Weit entfernt die kleinen Boote ...

... werden sie von dem Binnenschiff überholt (Fotos Joern Kallauch)

Am Sonntag hieß es dann schon wieder Aufbruch gen Wedel. Nach gemütlichem Frühstück vor den Zelten im Sonnenschein, Abbau der Zelte, Verstauen aller Packstücke und dem Zuwasserbringen der Optis ging es los. Durchs Steinloch, rund um Bishorster Sand, Auberg und Drommel durchs Dwarsloch wieder zurück auf die Elbe, dabei konnten zwei Seeadler und drei Seehunde beobachtet werden. Mit achterlichem Wind und dem Flutstrom rasten die Boote mit Rauschefahrt nach Wedel. Die strahlenden Kinder konnten von ihren Eltern in Empfang genommen werden, Boote verladen, Trailer zurück an die Alster und in den Schulgartenweg, eine Menge Handgriffe, aber für viele auch bekannte Routine.

Total nette und begeistere Kinder – so hat den Begleitern die Elbeausfahrt auch sehr viel Spaß gemacht!

10. bis 12. Juni 2022

OPTI-WOCHENENDE BORGWEDEL

Von Jarla Fink■ Am Freitagabend sind zwei Drittel der Kinder und Erwachsenen in der Jugendherberge an der Schlei angekommen, insgesamt waren wir 65 Personen, davon 27 Segler und Seglerinnen, zur Begrüßung zeigte sich ein schöner Regenbogen über der Schlei.

Nachdem die Zimmer und Hütten bezogen waren, haben wir unter großen Bäumen zu Abend gegessen und haben danach das Gelände der Jugendherberge erkundet und gespielt (Volleyball, Tischtennis, Kicker, Fußball etc.). Um ca. 22:30 Uhr folgten wir Jans Ansage und es ging ab in die Betten.

Am Sonnabend trafen wir uns nach dem Frühstück und dem Auftakeln der Optis um 09:30 Uhr zur ersten Steuerleutebesprechung. Anschließend verteilten sich die vier Trainer und 27 Kinder auf zwei Gruppen: die Anfänger haben sich die Optis geteilt, wobei die wartenden Kinder in den Motorbooten mitfuhren; die acht Fortgeschrittenen durften im eigenen Opti segeln.

Dann slippten wir die Boote und es ging endlich aufs Wasser. Das Wetter war sonnig und warm, der Wind ablandig mit leichten Fallwinden, bedingt von den hohen Bäumen, bei ca. 3–4 Windstärken.

Wir sind erstmal auf und ab gefahren. Es kam zu Kenterungen, dann wurde der Opti schnell aufgerichtet, Wasser rausgeschöpft und sogleich wurde weitergefahren.

Jan ist mit uns Richtung Schleswig gefahren; Anouk, Katrin und Svante sind in Richtung Louisenlund gefahren und haben u.a. Achten geübt. Gegen 12 Uhr waren wir wieder fest an der Steganlage und haben unsere Lunch-Pakete

Vorbesprechung des Kurses

Vor dem Start

Am-Wind-Kurs

Konzentriert (Fotos Brit Stiefel)

geöffnet, die wir uns beim Frühstück gemacht hatten. Anschließend konnten wir noch spielen. Nach der Mittagspause ging es ein zweites, ein drittes und, wer wollte, sogar ein viertes Mal in die Boote. Die Fortgeschrittenen segelten eine kleine Regatta und die Anfänger sind auf und ab gefahren und haben richtig Strecke zurückgelegt. Abends haben wir gegrillt und Volleyball gespielt. Glücklich und müde gingen wir ins Bett, ich glaube wir haben alle gut geschlafen.

Am Sonntag starteten wir um 07:45 Uhr mit einem gemeinsamen Frühstück, vorher sollten wir die Betten abziehen und die Bettwäsche im Haupthaus abgeben. Um 9:30 Uhr war wieder Steuermannsbesprechung, diesmal waren nur zwei Segeleinheiten angesetzt. Das Wetter war ähnlich wie am Vortag mit etwas mehr Wolken. In der ersten Runde sind wir alle in Richtung Schleswig gesegelt und danach in die Gegenrichtung bis zur Badeplattform von Louisenlund.

Nach der Mittagspause wurde ein Dreieck ausgelegt, und die Fortgeschrittenen sind sechs kleine Wettfahrten vor dem Hafen gefahren. Die Eltern konnten uns gut zuschauen. Die Anfänger sind in der Bucht der Schrader Marina gekreuzt und haben auch eine Regatta gesegelt.

Als alle wieder im Hafen waren, haben wir noch gebadet und waren noch ein bisschen auf dem Spielplatz. Dann mussten wir die Optis abtakeln und, genauso wie die Motorboote, auf die Trailer laden. Auf der Terrasse der Jugendherberge gab es um 15 Uhr noch eine Kuchenpause, das war richtig gut mit Erdbeerkuchen und weiteren leckeren Kuchen. Anschließend machten wir uns auf den Rückweg zum Alsterufer, um die Boote abzuladen.

Das war ein großartiges Segel-Wochenende, es hat riesig viel Spaß gemacht! Die Frage kam auf, ob wir aus einem Opti-Wochenende nicht eine ganze Opti-Woche planen können?

Für nächstes Jahr ist dasselbe Wochenende wieder reserviert, hurra.

Ein riesengroßes Dankeschön an Anouk, Katrin, Svante und Jan für euren Einsatz! Jan, herzlichen Dank für die Organisation! Und vielen Dank an alle Eltern!

FAHRTENSEGELN

Auf großer Fahrt in British Columbia

EIN VORAB-BERICHT

Von Sheila & Karsten Witt■ Liebe SVAOe, unsere Yacht „Gunvør" war auch diesen Sommer auf großer Fahrt. Wie auf der Karte zu sehen ist, segelten wir vom Süden von Vancouver Island bis nach Prince Rupert, an der Grenze nach Alaska, mit einem kleinen Abstecher zu den San Juan Inseln, die zu den USA gehören. Besonders eindrucksvoll war der Abstecher nach Haida Gwai (ehemals Queen Charlotte Islands) im Pazifik.

Unser Logbuch ist voller unglaublicher Erlebnisse: Wale, Delphine, Lachse, Bären, viele Vögel und unvergessliche Ansichten von Inseln, Bergen und vielen, vielen Bäumen.

Insgesamt wechselten sich acht verschiedene Crews von Familien und Freunden ab, allen voran Fabian Damm und unser Sohn Ian. Insgesamt haben wir ca. 1700 sm zurückgelegt.

Wie auf dem Bild zu sehen ist, haben wir auch bei einer schönen Veranstaltung in Lagoon Bay in

Karte des „Gunvør"-Törns 2022

Sheila und Karsten Witt in Lagoon Bay (Foto Witt, privat)

den Broughtons, nördlich von Vancouver Island, die SVAOe – hoffentlich würdig – vertreten.

Für 2023 ist geplant, „Gunvør" ins Mittelmeer bringen zu lassen und dort die nächsten Jahre zu verbringen.

Ein vollständiger Bericht wird im Laufe des Winters folgen. Viele Grüsse!

AUS BEHÖRDEN UND VERBÄNDEN

DER DSV RUFT SEINE MITGLIEDSVEREINE ZUM ENERGIESPAREN AUF

Das Präsidium des Deutschen Segler-Verbands (DSV) schließt sich dem Aufruf des Deutschen Olympischen Sportbunds (DOSB) an und ruft seine über 1.200 Mitgliedsvereine dazu auf, in den kommenden Monaten 20 Prozent Energie

einzusparen, um pauschale Schließungen von Sportstätten zu vermeiden.

Der DOSB hat dazu einen detaillierten Stufenplan mit Maßnahmen herausgegeben, die den Vereinsverantwortlichen beim Energiesparen helfen. Empfohlen wird unter anderem eine Absenkung der Raumtemperatur sowie eine kritische Prüfung aller elektronischen Geräte auf Verbrauch und Betriebszeit. Den Empfehlungen des Stufenplans schließt sich der DSV an. Sie finden den Stufenplan in Anhang zu diesem Schreiben.

DSV-Präsidentin Mona Küppers: „Auch wir leisten unseren Beitrag und übernehmen Verantwortung. Deshalb bitten wir alle unsere Mitgliedsvereine zu prüfen, wie sie Energie sparen können, und die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen. Selbstverständlich werden wir auch beim DSV in Hamburg und in Kiel zeitnah den Gas- und Stromverbrauch absenken."

Energiesparen allein wird aber nicht allen Vereinen reichen, um unbeschadet durch die anstehende Zeit zu kommen, denn durch die Folgen der Corona-Pandemie sind viele Reserven bereits erschöpft. „Umso unverständlicher ist es, dass die Vereine auch im dritten Entlastungspaket der Bundesregierung nicht berücksichtigt wurden. Die Vereine brauchen eine spürbare finanzielle Unterstützung. Auch dafür setzen wir uns weiterhin ein", so Mona Küppers.

Der DOSB hatte bereits im Juli auf die Herausforderungen des organisierten Sports in der Energiekrise hingewiesen und vor pauschalen Schließungen von Sportstätten gewarnt. Im August hat die Sportministerkonferenz der Länder (SMK) dem organisierten Sport Unterstützung bei der Bewältigung der Energiekrise zugesichert.

Kontakt
Deutscher Segler-Verband e. V.
Christiane Perlewitz
Gründgensstraße 18, 22309 Hamburg
presse@dsv.org
Tel.: 040 632009-11
www.dsv.org

NEUES ONLINE-PORTAL FÜR BINNENSCHIFFFAHRTS-STRASSENNUTZUNG ZUR REISEPLANUNG

HP■ Für Wassersportler sind Echtzeitinformationen für eine zuverlässige Routen- und Reiseplanung unerlässlich. Zugang zu statischen und dynamischen Informationen, die einen laufenden Einblick in die Situation auf den Wasserstraßen geben, sind von höchster Wichtigkeit. Um das zu erreichen, hat eine Partnerschaft aus 13 europäischen Ländern in den vergangenen Jahren ein neues Webportal ins Leben gerufen: EuRIS – European River Information Services.

Planung

Die Plattform auf www.eurisportal.eu wird Nutzern und Nutzerinnen der Binnenschifffahrtstraßen helfen, ihre Reise- und Ankunftszeiten in Europa in einem nutzerfreundlichen Portal zu planen. Bislang mussten Schiffer zahlreiche Webseiten und Informationsquellen konsultieren, um alle relevanten Informationen zu erhalten, insbesondere bei grenzüberschreitenden Fahrten.

EuRIS bietet alle relevanten wasserstraßen- und verkehrsbezogenen Informationen aus einer Hand durch Kombination der Daten aus 13 Ländern auf einer Plattform.

Echtzeitinformationen

Die Berufsschifffahrt und andere Nutzerinnen und Nutzer können zu jeder Zeit Echtzeitinformationen erhalten und die tatsächliche Verkehrssituation auf deren Fahrtroute, Wartezeiten, Zwischenfälle oder Störungen, die die Fahrtzeit beeinflussen, einsehen. Sie können außerdem Informationen mit anderen teilen, wie zum Beispiel ihre ETA (Estimated Time of Arrival – geschätzte Ankunftszeit). Das wird in einer geschützten Umgebung ermöglicht, sodass der Datenschutz aller Nutzerinnen und Nutzer sichergestellt ist.

Verbundenes Binnenschifffahrtsstraßennetzwerk in Europa

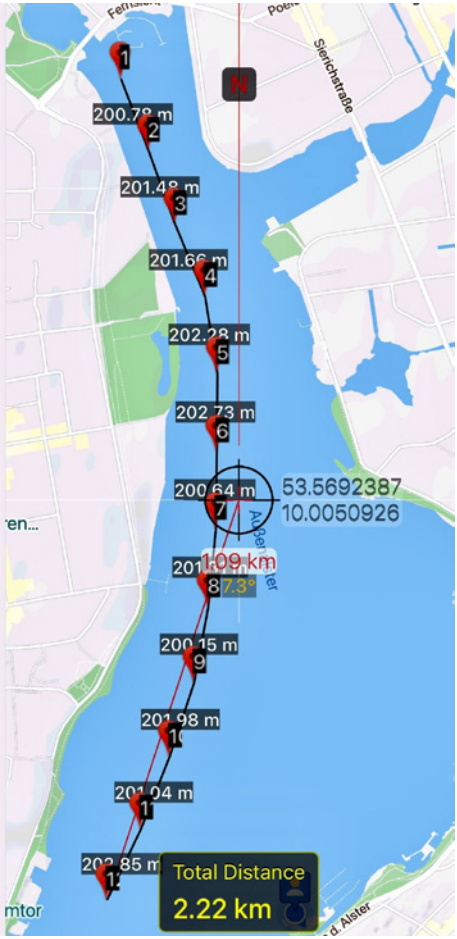
Die Plattform deckt das verbundene Hauptnetz der Binnenschifffahrtstraßen in Europa ab. Das schließt die sieben Hauptkorridore (Rhein, Donau, Elbe, Mosel, Dünkirchen – Schelde, Amsterdam – Antwerpen – Lüttich, Amsterdam – Antwerpen – Brüssel) und viele weitere ein. Die Partnerschaft besteht derzeit aus den folgenden Ländern: Belgien, Bulgarien, Deutschland, Frankreich, Kroatien, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Rumänien, Serbien, Slowakei, Tschechien und Ungarn.

Die Kooperation führte zu einem gemeinsam entworfenen grenzübergreifenden System, welches, in seiner Abdeckung und dem Mehrwert seiner Dienstleistungen, einzigartig ist. Die Länder werden ihre Partnerschaft fortsetzen, um die Plattform, in Abhängigkeit der Bedürfnisse und Wünsche der Nutzer und Nutzerinnen, weiterzuentwickeln. (Quelle: Pressemitteilung der WSV vom 29.9.2022)

Neue Bojen auf der Außenalster

MEHR SICHERHEIT BEI DER BEGEGNUNG MIT RUDERERN

CKB■ Am westlichen Rand der Außenalster sind bereits, bzw. werden noch, zwölf neue, leuchtend-orange Bojen in einer 2,22-km-langen Reihe verlegt. Sie folgen einem lang gehegten Wunsch der Ruderclubs an der Alster, dem die



Lage der Ruderer-Bojen

Hamburger Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) im Juli 2022 zugestimmt hat. Die Bojen werden von den Rudervereinen verlegt und dienen in erster Linie den Ruderern selbst, indem sie eine Verkehrstrennung markieren: Danach sollen sich südwärts fahrende Ruderboote westlich von der Bojenlinie in Ufernähe halten, nordwärts fahrende östlich von der Bojenlinie, aber doch nahe dran.

Für Segler und andere Wasserfahrzeuge bedeuten die Bojen vor allem, in diesem Bereich jederzeit mit Ruderbooten zu rechnen, die sich ziemlich schnell und ziemlich lautlos nähern können, also besser: keep off!

Dennoch in aller Klarheit: die Bojen haben keinerlei Gebots- oder Verbotscharakter und begründen keine Sperrung von Gewässerflächen, es handelt sich lediglich um Empfehlungen, mit denen die Sicherheit auf der Alster für alle verbessert werden soll.

HISTORISCHES

Die Geschichte des Eisbeinessens

ZUM GLÜCK HABEN SICH DIE SITTEN GEÄNDERT

GAN■ Das „Eisbein- und Entenessen" der SVAOe, eine gesittete Veranstaltung zu jedem Jahresbeginn, ist beliebt und immer ganz gut besucht. Da treffen sich gut angezogene Damen und Herren und reden über – na, worüber wohl? – das Segeln. Dazu wird gerne gut gegessen. Inzwischen sind es kaum noch die namengebenden Eisbeine, die verdrückt werden, denn die Gäste leisten meistens keine schwere körperliche Arbeit mehr, die nach fetter Nahrung verlangt, und die Zeit der Hungerjahre nach Kriegsende liegt lange zurück. Stattdessen kommen bei den Herren bevorzugt nicht-norddeutsche Haxen – schon der Name kommt einem schwer über die Lippen und erst recht über die Tasten – auf den Tisch und bei den Damen Entengeflügel. Als Getränk wird überwiegend Bier bestellt, aber auch Rotwein findet Anhänger/-innen. Ältere reden von Sittenverfall. Da sich darüber aber schon die alten

Ältere reden von Sittenverfall: Die Haxe verdrängt das Eisbein (Foto Tomas Krause)

Römer beklagten, kann man über solche Nörgler hinweggehen. Zeiten ändern sich. Ob sie besser werden, ist damit nicht gesagt.

Es schadet nicht, die frühen Zeiten des Eisbeinessens wenigstens in einigen Episoden wieder hervorzukramen. Allerdings ist die Vergangenheit aus Sicht der Gegenwart sehr häufig „belastet", sei es durch Unterdrückung anderer Völker, wobei schon dieses Wort belastet ist und korrekterweise durch „Ethnien" zu ersetzen ist, oder anderer Geschlechter oder sei es durch sonstiges unmoralisches Verhalten. Daher wird die Vergangenheit gerne „aufgearbeitet", bevor daran erinnert wird.

Der selige Jürgen Schaper hielt vom „Aufarbeiten" nicht sehr viel. Er schilderte, wie es war, nämlich deftig, und nahm wenig Rücksicht. Kurz bevor er das Zeitliche segnete, war es ihm ein Anliegen, dem Verfasser dieser Zeilen einiges zu der Geschichte des Eisbeinessens mitzuteilen, weil er die Vergangenheit zum besseren Verständnis der Gegenwart oder auch einfach, weil sie ihm Spaß gemacht hatte, nicht vergessen lassen wollte. Wenn jemand in dieser Schilderung gelegentlich ein zu Stirnrunzeln führendes Verhalten erkennen sollte, so wäscht der Verfasser seine Hände in Unschuld. Die Worte sind „original Schaper", unbereinigt, aber wahrscheinlich der Wahrheit entsprechend.

Der Beginn des traditionellen Eisbeinessens der SVAOe liegt mindestens am Anfang der Fünfzigerjahre des vorigen Jahrhunderts, also zu einer Zeit, als man noch viel Hunger hatte und auch Durst. Es war wohl Kurt Wagner, der den Beginn machte. Er war schon 1933 der Gewinner der ersten Blaue-Band-der-Niederelbe-Regatta (seine Schiffe hießen stets „Rih", eine Tradition, die sein Sohn Klaus aufrechterhalten hat), kaufte zu Beginn der Fünfziger die „Germania III" und verdiente sein Geld als Inhaber der Stadtschlachterei. Anfangs fanden die Essen dann auch in der Kantine im Schlachterinnungshaus statt. Später wurden auch andere geeignete Lokale gewählt. Dabei spendete er die Eisbeine oder stellte sie dem jeweiligen Wirt zu Großmarkt-Einkaufspreisen zur Verfügung. Kein Wunder, dass die Veranstaltungen großen Anklang fanden. Sie fanden zur Winterzeit statt und hatten jeweils weit über hundert Teilnehmer. Nur Männer waren zugelassen. Das hatte seinen Grund. Jedes Mal endete das Essen in einem großen Besäufnis, bei dem man die Damen wohl nicht dabei haben wollte. Anschließend ging es noch nach St. Pauli. Einige Teilnehmer besaßen damals schon Autos. Etliche Führerscheine gingen verloren.

Es kam vor, dass im späteren Verlauf der Nacht wieder Hunger aufkam. Dann lud Kurt Wagner noch zum Wurstessen in seine Wurstfabrik in der Palmaille ein. Dazu parkte man die Autos auf der Rückseite in der Alten Königstraße, die damals eine Einbahnstraße in Richtung Osten war. Nach dem Essen wollten die Teilnehmer aber alle wieder mit ihren Autos Richtung Westen in ihr Zuhause und fuhren rückwärts aus der Alten Königstraße raus, bis sie wenden konnten. Dabei schnappte die Polizei zu. Wiederum gingen Führerscheine verloren.

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

Schenefeld
Dannenkamp 20
22869 Schenefeld
Tel.: 8660610

Blankenese
Dormienstraße 9
22587 Hamburg
Tel.: 866 06 10

Rissen
Ole Kohdrift 4
22559 Hamburg
Tel.: 81 40 10

Groß Flottbek
Stiller Weg 2
22607 Hamburg
Tel.: 82 17 62

Bestattungen aller Art und Bestattungsvorsorge

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

Ein Eisbeinessen fand am 16. Februar 1962, dem Tag der großen Sturmflut, im Alten Lotsenhaus in Oevelgönne statt. Als das Wasser bedenklich gestiegen war, sperrte die Polizei alles ab und forderte die Gäste auf, nach Hause zu gehen. Der einzige, der im Alten Lotsenhaus noch nüchtern war, war Klaus-Dieter Lenecke. Ihn nahm die Polizei mit, um im schwer betroffenen Stadtteil Wilhelmsburg zu helfen, wo er 24 Stunden lang vom Schlauchboot aus Essen verteilen musste.

Kurt Wagner wurde Ehrenmitglied der SVAOe, aber sicher nicht wegen der schönen Besäufnisse und der verlorenen Führerscheine. Die hatte er nicht zu verantworten. Ende der Siebzigerjahre wollten die Damen in der SVAOe es nicht mehr hinnehmen, während des Eisbeinessens zuhause gelassen zu werden. Sie begründeten ein Entenessen der Damen. Das fand parallel zum Eisbeinessen der Herren statt und meistens in einem nicht zu weit entfernten Lokal. Nicht lange, nachdem die Enten und die Eisbeine verspeist waren, trafen dann die Damen im Lokal der Herren ein, die gerade erst richtig Fahrt aufgenommen hatten. Es soll einige Unmutsäußerungen gegeben haben.

Es war Marcus Boehlich, der zu Beginn seiner Amtszeit als Vorsitzender (1998–2009) die Geschlechtertrennung aufhob und ein gemeinsames Eisbein- und Entenessen einführte. Die Gleichberechtigung hielt Einzug. Wie immer gibt es einige, die meinen, früher sei alles besser gewesen.

Übrigens: Eine Einladung für das „Eisbein- und Entenessen" dieser Wintersaison am 27. Januar 2023 finden Sie in dieser Ausgabe.

DIES UND DAS

Taufe der „Malizia-Seaexplorer"

GROSSER EMPFANG FÜR BORIS HERRMANN

Vorbemerkung der Redaktion: Zum Vorläufer der diversen Regatten um die Welt, dem „Whitbread Round the World Race", vgl. eine Buchrezension in diesem Heft; zu Boris Hermann und seiner „Vendée Globe"-Teilnahme vgl. die Anmerkungen von Joshua Slocum alias Norbert Suxdorf im Heft 5-22.

Von Andreas Völker■ Es war nicht der erste „coming-home"-Empfang, zu dem Boris Herrmann, begleitet von zahlreichen Segel- und Motorbooten und tausenden von Zuschauern am Elbufer auf seiner Yacht in den Hamburger Hafen einlief.

Wir erinnern uns: Nach dem sensationellen Sieg beim Portimão Global Ocean Race, den er gemeinsam mit seinem Partner Felix Oehme erreichte, kam er mit seiner Yacht „Beluga" im Juli 2009 zurück nach Hamburg.

Und nun war er wieder da. Am 6. September war der große Tag. Je weiter Boris Herrmann und seine Crew auf der neuen Rennyacht „Malizia-

Wasserfontäne zu Ehren ...

… der neuen „Malzia-Seaexplorer"

Taufe im Sandtorhafen (Fotos Andreas Völker)

Seaexplorer" elbaufwärts fuhren, desto mehr Boote schlossen sich dem Konvoi an. Hamburgs größtes Feuerwehrschiff, die „Branddirektor Westphal", führte den Konvoi an und bildete mit seinen Wasserfontänen – wie auch damals 2009 – einen würdigen Rahmen für den Empfang.

Nach einer Ehrenrunde vor der Elbphilharmonie lief die „Malizia-Seaexplorer" in den Sandtorhafen ein, um dort im Beisein von hunderten Zuschauern getauft zu werden. Im Traditionshafen war auch schon alles vorbereitet. Im Rahmen einer zweitägigen öffentlichen Veranstaltung waren Zelte aufgebaut worden, die den Besuchern umfassende Informationen rund um die Themen Nachhaltigkeit und Meeresschutz präsentierten.

Die Taufe der „Malizia-Seaexplorer", die allerdings erst im zweiten Versuch klappte, wurde dann von rund 100 Schulkindern aus Kiel und Hamburg begleitet, die nach dem Festakt nacheinander an Bord gehen durften.

Mit seiner neuen Yacht hat sich Boris Herrmann viel vorgenommen. In den kommenden drei Jahren will er die „Malizia" gleich zweimal um die Welt segeln: zunächst im Frühjahr 2023 mit einer fünfköpfigen Crew im Rahmen des Etappenrennens „The Ocean Race", und im Herbst 2024 stellt er sich mit der „Vendée Globe" wieder der ganz großen Herausforderung: allein rund um den Erdball.

MITSEGELGELEGENHEIT GESUCHT

Liebe Vereinskameradinnen und -kameraden, Ich bin seit ca. 33 Jahren Mitglied in der SVAOe, zunächst und nur kurz mit eigenem Boot, dann länger aus Sympathie, und in der Hoffnung, mal wieder ein Boot zu haben. Zwi-

schenzeitlich war ich lange Jahre bei Tönnies Hagelstein Crewmitglied – dies hattet ihr damals vermittelt. Danke dafür.

Seit ca. 2010 bin ich nur noch sporadisch gesegelt, hätte aber wieder viel Lust darauf – auch mit inzwischen 67 Jahren. Wenn ihr also jemanden kennt, der Mitsegler braucht, würde ich mich freuen, wenn ihr meine Anfrage weiterleitet. Vorstellbar sind für mich Tagessegeln, gerne auch kürzere Törns (Überführungen?) oder Regatten (halte mich noch für recht fit). Vielleicht findet sich ja wieder was. Es würde mich freuen.

Übrigens: Ich hatte über die SVAOe auch eine Mitgliedschaft im Hamburger Yachthafen in Wedel. Die habe ich gerade gekündigt. Mit einem Boot wird das leider nix mehr. Viele Grüße Michael Schüler

Wer Michael ein Angebot machen möchte, wende sich bitte an die Geschäftsstelle.

ZU UNSEREM TITELBILD

GAN■ Energiekrise überall, selbst der Weihnachtsmann friert. Auch ein Pinguin hat sich einen gelben Schal umgebunden, freundlicherweise im RAL-Ton 1006, das schwarze Rückengefieder zu unseren Standerfarben ergänzend. So macht er sich zum SVAOe-Sympathisanten. Der Weihnachtsmann dagegen muss für alle da sein und darf keinen bevorzugen. Er trägt seine rote Bekleidung mit weißem Pelzbesatz wie eh und je. Anders hat man ihn noch nie gesehen. Wahrscheinlich müffelt es in seiner Umgebung.

Aber nun zurück zur Kälte unter klarem Sternenhimmel. Einen Punsch zu trinken, wie noch im letzten Jahr, reicht nicht, auch nicht für einen Weihnachtsmann. Erdgas und Kohle sind zu teuer und nicht nachhaltig. Es herrscht Dunkelflaute, also kommen auch Fotovoltaik und Windstrom nicht infrage, um einen Heizpilz zu betreiben. Was also tun? Richtig: Ein Feuer mit Brennholz machen. Da die Weihnachtsgeschenke in diesem Winter weniger werden, ist noch Platz für einige Holzscheite im Sack übrig.

Diese Szene hat unser Zeichner Norbert Suxdorf festgehalten. Wir kennen seine „Kritzeleien", wie er sie nennt, schon. Immer fällt ihm zur momentanen Situation etwas ein. Das gewohnte Bild vom Weihnachtsmann bringt uns schon Wochen vor dem Heiligen Abend in festliche Stimmung und produziert Kaufanreize. Dass er aber menschliche Empfindungen spürt und friert, daran haben wir bisher noch nicht gedacht. Nun sitzt er vor einem umweltfreundlichen Feuer und wärmt sich die Hände. Bald nimmt er den SVAOe-Stander, schultert den Sack und besucht uns. Was wird er bringen?

DAS BÜCHERSCHAPP

Endlich wieder zu haben!

DAS NAUTISCHE JAHRBUCH

GAN■ Ein Buch zu besprechen, das nur Zahlen enthält und jährlich erneut in gleicher Form aber mit anderen Zahlen herausgegeben wird, ist eigentlich überflüssig. Diejenigen, die so etwas benötigen, wissen Bescheid, andere interessiert es nicht. Ein typisches Beispiel dafür ist das Nautische Jahrbuch – Ephemeriden und Tafeln (NJ). Es wurde seit 168 Jahren vom BSH (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie)

bzw. dessen Vorgängern (Deutsche Seewarte) als Hilfswerk für die astronomische Navigation in der Schifffahrt veröffentlicht und war für deutsche Schiffsoffiziere in Ausbildung und Praxis ein selbstverständlicher Begleiter. Der Staat sah es zu Recht als seine Aufgabe an, der Handelsschifffahrt Dienste wie Seekarten und Handbücher zur Verfügung zu stellen, und auch die Sportschifffahrt nutzte sie mit.

2021 befand das BSH, dieses geradezu klassische Handwerkszeug einzustellen. Man kann das verstehen, denn welcher Berufsseemann navigiert heute noch nach den Gestirnen? Andererseits ist astronomische Navigation noch Bestandteil der Prüfung zum Sporthochseeschifferschein, sogar mit berechtigten Gründen. Denn wie sollten sich Segler/-innen, die mit ihrem Schiff einen Ozean überqueren und für alle Fälle, z.B. totalem Stromausfall, vorsorgen wollen, ausstatten, wenn nicht mit einer energieunabhängigen Methode der Ortsbestimmung, also mit Sextant, mechanischer Uhr und einer Sammlung vorausberechneter Laufbahndaten der Gestirne. Letztere findet man im Nautischen Jahrbuch.

Natürlich gibt es dafür einen englischsprachigen Ersatz, z.B. den Nautical Almanac der British Admiralty (NA), der weiterhin zu kaufen ist. Wer sein Fach aber in Deutschland gelernt hat, dem wird der NA etwas unbequem sein, sowohl nach den astronomischen Benennungen als auch nach seiner Aufmachung und Handhabung. Möglicherweise ist es nur die Gewöhnung, aber das NJ (bis 2020) erschien übersichtlicher und war allemal vertrauter.

Die Lücke, die das BSH gerissen hat, ist nach zwei Jahren von privater Seite wieder geschlossen worden. Der Professor für Astrophysik an der Johann-Gutenberg-Universität Mainz, Harald Merkel, offenbar ein Sportsegler, hat ein Nautisches Jahrbuch 2023 – Ephemeriden und Tafeln für die Astronavigation auf See – erstellt und vertreibt es über die Firma HanseNautic, Teil

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

der NV Chart Group in Eckernförde, die auch die bekannten NV-Sportbootkarten herausgibt.

Ein erster Eindruck des neuen Werks ist vorzüglich. Die Ephemeriden sind in ihrer Anordnung, Größe, Ausführlichkeit und Schriftbild nahezu identisch mit dem von früher bekannten NJ des BSH. Andere Tafeln, wie die Mondphasen und die Sichtbarkeit der Planeten sind anschaulicher gewählt. Das ganze Handbuch greift bewusst die alte Erscheinungsform auf und ist sofort ohne Umgewöhnung nutzbar. Seglerinnen und Seglern, die eine große Fahrt vorhaben oder auch nur auf der Ostsee in Übung bleiben wollen, ist es unbedingt empfohlen. Er ist auch deutlich billiger als der NA.

Wiedergelesen

HASKO, EIN WASSERGEUSEN-ROMAN

Von Michael Albrecht■ Auf einer der ersten Fahrten mit unserem damals neuen Boot, einem Waarschip Vierteltonner, es war ’75 oder ’76, fanden wir auf Spiekeroog im Inseldorf einen Eckladen mit einer Bücherabteilung. Es gibt ihn noch heute, nur werden keine Secondhand-Bücher mehr geführt. Dort fand ich ein Buch aus dem Jahr 1944, auf dessen Inneneinbandseiten Seekarten der Ems vom Dollart bis Borkum, der Waddenzee von Texel bis Ameland und dem Dollart mit Emden sofort mein Interesse erregten: Martin Luserke, Hasko, ein Wassergeusen-Roman. Der Verfasser hatte diesen wie etliche andere auf seiner „schwimmenden Dichterwerkstatt“, der Tjalk „Krake“, geschrieben, mit der er auf Nord- und Ostsee unterwegs war. Seine Seegeschichten entstanden also aus unmittelbarer Erfahrung.

Als Philipp II von Spanien die Niederlande im Verbund des katholischen Heiligen Römischen Reiches regierte, die ständischen Freiheiten beschnitt, die Inquisition einführte und die Protestanten verfolgen ließ, erhoben sich die Niederländer. Es kam zum Achtzigjährigen Krieg (1568 bis 1648), der erst mit dem Westfälischen Frieden endete und die Niederlande teilte. Die sich Geusen nennenden Widerständler hatten obsiegt. Sie waren Freiheitskämpfer gegen eine Fremdherrschaft, so wie es sie immer wieder in der Menschheitsgeschichte gab und auch gerade heute wieder gibt.

Der Held des historischen Romans Hasko ist ein Waisenjunge, der als Überlebender des Schiffbruchs einer Bremer Kogge in der Osterems in Juist an Land gespült worden war. Als mehrere Jahre später ein Geusenschiff Gefahr läuft zu stranden, rettet er es durch ein von ihm gezeigtes Notsignal. Zum Dank schützen die Geusen Hasko vor den wütenden, strandräuberischen Insulanern, die auf einen ertragreichen Schiffbruch gehofft hatten, und nehmen ihn an Bord.

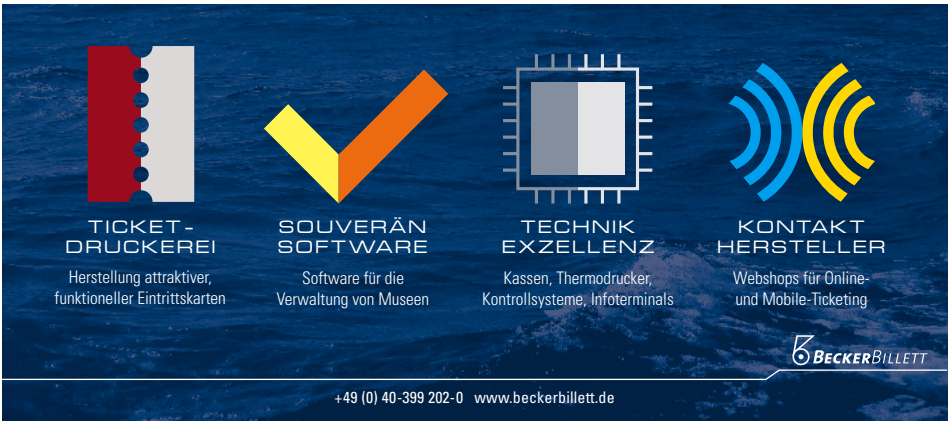
In dieser Anfangsphase des Krieges waren die Geusen wegen der spanischen Besetzung noch auf England und das neutrale Emden zur Proviantierung und als Winterquartier angewiesen, denn Frankreich war durch die Hugenottenkriege schwach und mit sich selbst beschäftigt. Sogar im von Emden nicht weit entfernten Delfzijl gab es eine spanische Besatzung, die sich mit Druck und Bestechung bei den neutralen deutschen Landesherren Einfluss verschaffte. Daher war die Überwinterung der Geusen-Flotte auf der Insel Nesserland vor Emden sehr gefährlich und endete fast in einer Katastrophe. Denn zu der Zeit hatten die Geusen im Kampf gegen Spanien noch keine sicheren Rückzugsorte – erst 1572

gelang ihnen mit der Einnahme von Brielle in Zeeland der erste dauerhafte Erfolg.

Wie Hasko in dieser äußerst schwierigen und gefahrvollen Zeit es schafft, sich einen Namen zu machen und bei den Geusen zum Kapitän aufzusteigen, ein Schiff mit dem Namen „Loop-over-de-Loft" zu befehligen, die auf Nesserland bei Emden im Frühjahr 1571 von Spaniern aus Delfzij überfallene Geusenflotte zumindest teilweise zu retten und danach zwei bei den Geusen äußerst verhasste spanische Galeeren auf der Nordsee vor Borkum zu vernichten – das möge der interessierte Leser selbst herausfinden. (Ebenso, was es für eine Bewandtnis mit dem Schiffsnamen „Loop-over-de-Loft" hat, den ich aus Luserkes Roman für mein Boot entnommen habe.)

Auch seemännisch ist der Roman sachverständig geschrieben. Im Text sagt die Fischersfrau, die Hasko zusammen mit ihrem Mann auf Juist aufgenommen hatte, „Das Bremer Rahsegel, von dem wir den deutschen Bengel, den Hasko, damals lebendig an Land gelassen haben, war das letzte große Schiff, das es mit der Osterems versucht hat. Seit dieser Strandung hat die Stadt Emden doch alle Fahrwassertonnen eingezogen. Bei nördlichem Wind kreuzt selbst der Teufel nicht mit dem Ebbstrom an Juist vorbei hinaus." Auch in unseren heutigen Karten steht ein Hinweis auf die schnelle Veränderung der Osterems-Sände; ich selbst habe beim Vorbeisegeln von Juist nach Borkum stets einen nördlichen Bogen geschlagen.

Ein paar Worte noch zum Autor Luserke: Er war einer der führenden Köpfe der um 1900 entstandenen Landschulheim-Bewegung, in der die Erlebnispädagogik angewendet wurde, und deren prominentester Hermann Lietz war, nach dem das Gymnasium am Ostende von Spiekeroog benannt ist. (Wer auf Spiekeroog ist, sollte mal per Fahrrad hin radeln. Dort gibt es ein interessantes Nordsee-Museum mit Cafeteria!). Luserke war auch einer der Begründer des Schüler-Laientheaters, für das er viele Librettos schrieb. Außerdem verfasste er zahlreiche an und auf dem Wasser spielende Romane und spökenkiekerische Grusel-Kurzgeschichten, die von nebligen oder sturmdurchtosten Tagen und Nächten auf den Inseln oder an der Nordseeküste handeln.



Da seine Themen den Nationalsozialisten in den Kram passten, wurden seine Werke von ihnen gefördert, sodass nach dem Krieg auch kritische Stimmen zu hören waren. Sein schriftstellerisches Werk wurde mit Preisen und er selbst mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet. Das hier besprochene, in den 1930er Jahren geschriebene Buch erschien 1986 in neuer Auflage und ist in unserer Clubhaus-Bibliothek zu finden. Ob es dem Leser heute noch gefällt, möge jeder selbst entscheiden. Mich hat es gepackt. Interessant ist es wegen seines aktuellen Themas allemal – und auch ein spannender Schmöker. Martin Luserke starb 1968 in Meldorf.

Martin Luserke, Hasko, ein Wassergeusen-Roman. Hamburg 1986, Edition Maritim (Bibliothek der Seefahrt), ISBN 3-922117-99-6

Zum Lesen und Wiederlesen

DAWN RILEY, CYNTHIA FLANAGAN: „MIT POWER UM DIE WELT“

Von Norbert Suxdorf ■ „Die Frauencrew im Whitbread-Rennen“ – der Untertitel dieses Buches erzählt die Geschichte in Kurz-Kurzform. Sie begann im November 1993 mit einem Telefonanruf:

„Kannst du so schnell wie möglich nach Uruguay fliegen, um als neue Skipperin einzuspringen? … Das Boot segelt unter U.S.-Flagge, und du bist die einzige Amerikanerin, die qualifiziert genug ist, das Kommando zu übernehmen. Falls du zusagst, segelt das Boot weiter. Falls du ablehnst, ist das Projekt gestorben. Wir brauchen deine Antwort bis morgen früh um acht. Der Start zur zweiten Etappe ist in neun Tagen. Good-bye.“ Was war passiert?

„Crewmitglieder der „Women's Challenge“ hatten gemeutert ... und die Skipperin hatte verkündet, dass sie das Boot aus dem Whitbread-rennen um die Welt zurückziehe. ... Die einzige Frauencrew des Rennens drohte nach der ersten Etappe zu scheitern. Aber es gab noch eine winzige Chance, dass die Kampagne fortgesetzt werden konnte. Alles hing von mir ab.“

Als Qualifikationsbeweis konnte Dawn Riley schon einiges aufweisen – unter anderem gehörte sie als einzige Frau zur Crew der beim America's Cup 1992 siegreichen „America 3“ und hatte auf der „Maiden“ bereits ein Whitbread durchgestanden.

Die ursprüngliche Skipperin der „Women's Challenge“, Nance Frank, hatte schon lange versucht, ein nur mit Frauen besetztes Whitbread-Boot ins Rennen zu bringen. Es gelang ihr endlich für das Race 1993/94, aber das Budget reichte nicht, um die Yacht wirklich fit zu machen. Schon auf der ersten Etappe über den Atlantik hatte die Crew richtig Probleme mit reißenden Segeln.

Anmerkung der Redaktion: Das „Whitbread Round the World Race“, ursprünglich benannt nach dem Sponsor, einer englischen Brauerei, später umgetauft in „Volvo Ocean Race“ und jetzt „The Ocean Race“, wird seit 1973 zunächst alle vier, jetzt alle drei Jahre durchgeführt. Die Regatta startet im Herbst in Europa, führt durch den Atlantik rund Afrika, Indischen Ozean, Südpazifik, rund Kap Horn, durch den Atlantik an Süd- und Nordamerika entlang und zurück nach Europa. Das nächste „Ocean Race“ wird im Januar 2023 gestartet, vgl. den Beitrag zu „Malizia“ in diesem Heft.

„Wenige Tage nach der Ankunft in Punta eröffneten Schlüsselmitglieder der Crew ihrer Skipperin Nance Frank, dass sie mit diesem Boot nicht in die Brüllenden Vierziger auslaufen würden. Das war Meuterei im Stil der neunziger Jahre. Nur eines war mir klar: Falls ich diesen Job übernahm, würde ich mitten in einer Mannschaft *(wieso Mannschaft – Frauencrew!)* landen, die bereits auseinandergebrochen war… Mir blieben nur wenige Stunden Zeit zum Überlegen. Ich musste die Sache mit Barry besprechen." Barry ist der Lebensgefährte von Dawn Riley, sie leben in Neuseeland. Barry wird in der Crew des Katamarans „Enza" mit Peter Blake und Robin Knox-Johnston auf Rekordfahrt um die Welt segeln. Während des Whitbread wird er per Telefon Dawns Coach und Schulter zum Anlehnen sein. Seine Reaktion: „Schätze, du musst zusagen."

Also besiegt Dawn Riley ihre Zweifel. „Meine Antwort entschied auch über die Zukunft des Frauensegelns. Unsere „Maiden"-Crew hatte im Whitbread von 1989/90 bewiesen, dass auch Frauen in dieser Regatta bestehen können. Falls „Women's Challenge" nicht weitermachte, sondern in Punta vergammelte, hatte sich unser Team umsonst angestrengt. Die Öffentlichkeit würde zu dem Schluss kommen, dass „Maiden" eine Ausnahme gewesen war, dass Frauen für diese grausame Regatta nicht taugen. Als ich an diesem Abend zu Bett ging, wusste ich schon: Ich würde nach Uruguay fliegen. Falls die Details halbwegs stimmten, würde ich dieses Boot im Rennen halten."

Also geht es weiter mit diesem Abenteuer. Die Kampagne gewinnt einen neuen Sponsor. Das Boot heißt nun „Heineken". Dawn Riley tauscht drei Frauen der bisherigen Crew gegen andere, ihr schon bekannte Seglerinnen aus.

„In der Nacht vor dem Start, als alle Boote stumm und verschlossen dalagen, wanderte ich allein über die Pier. Die internationale Flotte der zehn Whitbread 60 und vier Maxis – Maxis sind die ältere Bootsklasse und messen 24,4 Meter über alles – wirkte sprungbereit. Die Boote kamen aus England, Frankreich, Italien, Japan, Neuseeland, Spanien, aus der Schweiz, der Ukraine, den Vereinigten Staaten und aus Uruguay; ein Boot segelte unter der Europaflagge."

13. November 1500 GMT: „Wir sind im Rennen… Die ersten Meilen der Regatta entwickeln sich zu einer Tortur, die wir Scheißkampf zu nennen beginnen. Bestimmt wird dieser Ausdruck noch ein häufig benütztes Schimpfwort, bevor wir im nächsten Sommer in England über die Ziellinie gehen." Ja, so wird es sein. Probleme, bis die Crew zusammengewachsen ist, bis sie das Schiff im Griff hat. Die See, besonders der Südliche Ozean kennt keine Gnade. Ruderbruch vor Ende der letzten Etappe. Aber die Frauen kämpfen sich durch.

„In einer Sommernacht im Juni gingen wir über die Ziellinie. Der letzte Schuss der Regatta galt uns, doch das vorherrschende Gefühl an Bord war nicht Triumph. Es war Erleichterung… Als ich im vergangenen November von Detroit aufbrach, wollte ich beweisen, dass sich Frauen in dieser Regatta behaupten können. Wir mögen durchs Ziel gehinkt sein, aber wir haben es geschafft."

Das Whitbread Round the World 1993/94. Schon etliche Jahre her. Aber der Bericht der

Skipperin Dawn Riley (gemeinsam mit einer amerikanischen Journalistin verfasst) ist für Regatta- und andere Seglerinnen immer noch eine Fundgrube von Erkenntnissen über Teamspirit in Extremsituationen.

Der amerikanische Originaltitel des Buches – es steht in unserer Clubhaus-Bücherei – lautet übrigens „Taking the Helm" – „Das Ruder übernehmen". Also dann....

Dawn Riley, Cynthia Flanagan (1996). Mit Power um die Welt. Die Frauencrew im Whitbread-Rennen. Delius Klasing, ISBN 3768809579.

Zu guter Letzt

VOM GLÜCK (K)EIN BOOT ZU HABEN

Von Norbert Suxdorf■ Draußen Novemberschietwetter, drinnen Frühstücksgemütlichkeit (trotz Energiesparvorsatz). Da kommen so die Gedanken. Zum Beispiel an die Winterarbeiten in der zugigen Bootshalle. Der Staub, die klammen Finger. Und das viele Geld, das der Spaß zudem kostet. Für Schleifpapier, für Unter- und Überwasserfarben. Für Ersatz von Verschlissenem. Et cetera, et cetera.

Welch ein Glück, dass dies alles für mich vorbei ist. Denn eines Tages kamen mir die Worte meiner lieben Frau (sie war bekennende Nichtseglerin) in den Sinn: „Man muss auch mal vernünftig werden!" Und so trennte ich mich von meinem Boot. Alters-, vernunft- und auch sonst halber. Nun befinde ich mich in (guter) Gesellschaft von anderen Ex-Eignern, die sich ebenfalls für die Vernunft entschieden haben und immer wieder sagen, wie glücklich sie mit dieser Entscheidung sind. Keine Wochenenden mehr in der zugigen Halle etcetera. (siehe oben). Kein Stress mehr mit Kran- und sonstigen Terminen. Und richtig Geld gespart.

Das reine Glück!

Ja! Wenn da nicht immer wieder die Erinnerung wäre. An dieses Gefühl, wenn die Bö kommt, das Boot sich ein bisschen auf die Backe legt. Das Gefühl an der Pinne, wenn der Ruderdruck größer wird. Das zunehmende Rauschen an der Bordwand. Das gute Gefühl beim gelungenen Bojenmanöver.... Das alles vermisse ich nun.

Ja: „Des Lebens ungemischte Freude ward keinem Irdischen zuteil....." War Friedrich Schiller auch ein Segler?

Zuallerletzt

DAS LETZTE, WAS ICH HABEN MÖCHTE

GAN■ Carbonfaser-Epoxy-Verbundwerkstoff ist leicht, von sehr hoher Festigkeit und teuer. Muss man haben. Masten, Bäume, Rumpf – überall sieht man die schwarze Eleganz. Einen sechs Meter langen Spinnakerbaum jongliert man mit einer Hand. Einen 20 Meter langen Mast tragen zwei Mann lässig auf der Schulter. Was fehlt noch? Ach ja, der Flaggenstock aus Spruce wirkt noch so altmodisch. Nun gibt es ihn endlich zeitgemäß in Schwarz in einer Länge von 100 mm (Sie haben richtig gelesen, das sind 10 Zentimeter, aber der Chief Operating Advertising Officer war nicht ganz sattelfest; er meinte wohl 1000 mm.) zum Preis von 628 Euro. Das ist nichts im Verhältnis zu den begehrlichen Blicken, die ich ernten werde, wenn ich ihn am Heck fahre. Nur fehlt mir eine dazu besser passende Nationale, z.B. von Cayman Islands, Malta oder Qatar.

Neu neu neu neu

Einladung

Eisbeinessen - Entenessen

Zum traditionellen **Eisbein**- und **Entenessen** laden wir ganz herzlich die Damen und die Herren gemeinsam ins SVAOe Clubhaus ein.

Termin: 27. Januar 2022, um 19:00 Uhr
Ort: SVAOe Clubhaus

Es wird Eisbein, Haxe und Ente geben, mit entsprechenden Beilagen und auch Kellerbier!

Eine gesonderte Einladung folgt.

Ihr/Euer Festausschuss

49. OPTI-TANNENBAUMREGATTA AM 4. ADVENT

Sonntag, 18. Dezember 2022 ab 11:00 Uhr im Hamburger Yachthafen

NEU: Mindestalter für Regatta-Teilnehmer in diesem Jahr nur noch 18 Jahre!
Steuermannsbesprechung 11:00 Uhr – erster Start um 12:00 Uhr
Wie immer wird für Glühwein und Würstchen für Zuschauer und Aktive gesorgt.

Regattaausschreibung auf unserer Homepage www.svaoe.de.

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