



# SVAOe NACHRICHTEN

3—2017 MAI / JUNI



## Hydraulik mit System

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

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

HANSA-FLEX AG  
5 x im Großraum Hamburg:

Niederlassung Billbrook, Tel.: 040 7328333

Niederlassung Stellingen, Tel.: 040 5402028

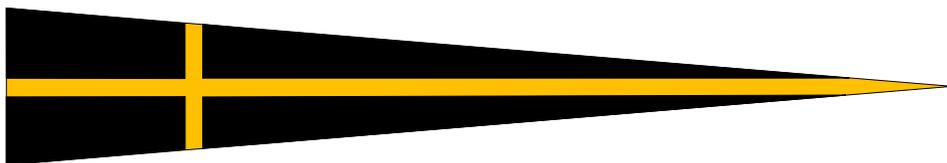
Niederlassung Wilhelmsburg, Tel.: 040 7524270

Niederlassung Stade, Tel.: 04141 7798890

Niederlassung Cuxhaven, Tel.: 04721 393932

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

**HANSA/FLEX**  
Systempartner für Hydraulik



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

95. Jahrgang

Mai / Juni 2017

Nr. 3

## Die Jüngsten eröffnen die Saison



*Das Regattageschehen begann in diesem Jahr nicht auf der Elbe, sondern auf der Alster. Das Wetter im Frühjahr hatte nicht viel Gutes zu bieten, der April schon gar nicht. Die „Optimale“ am Wochenende 22./23. April machte keine Ausnahme. Die jungen Seglerinnen und Segler hatten sehr zu kämpfen. Matthias Düwel gelang dieser eindrucksvolle Schnappschuss von den dramatischen Kämpfen. Mehr in dieser Ausgabe der SVAOe Nachrichten.*

# In dieser Ausgabe

## 3 Editorial

### Thema und Meinung

- 4 Das BVG hat entschieden  
*Wie sehen wir Segler das Urteil zur Fahrinnenanpassung der Elbe?*

### Vereinsleben

- 6 Herzliche Glückwünsche!  
7 Neuaufnahmen  
7 Heinz Hüchel †  
7 Lutz Nissen †  
7 Dr. Gerd Müller †  
8 Gründungsfest  
*Unsere Vereinigung ist 112 Jahre alt geworden*  
10 Das Fest der Jubilare  
*Oder: Frauen tragen keine Schlipse*  
13 Eine lebende Legende  
*Arthur-Wilhelm „Adje“  
Hauschildt 90 Jahre  
SVAOe-Mitglied*  
14 Fahrtenpreise 2016  
*Wieder viele beachtliche  
Reisen ausgezeichnet*  
18 Die Mitgliederversammlung im April  
*Vereinsneuigkeiten und ein historischer Film*  
20 Die Mitgliederversammlung im März  
*Eine lange Reise um die Ostsee*  
22 Die Altjunioren bieten Interessantes  
*Informationen über den Hamburger Hafen*



### Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 24 „Nur“ Zweite!  
*„H.E.A.T.“ musste Weltmeistertitel abgeben*  
25 Sportlerehrung 2016  
*Großer Erfolg für SVAOe-Steuerleute im Altonaer  
Rathaus*  
26 (An)Sturm auf der Alster  
*Optimale mit großer  
Beteiligung und viel Wind*



### Fahrtensegeln in der SVAOe

- 28 Standortmeldung  
*aus der Karibik*  
28 Wir schaffen das!  
*Aus dem Logbuch der „Luv“*  
30 Ostseerunde mit „Land in Sicht“  
*2. Fortsetzung des Blogs*



### Seglergeschichten

- 34 Unmögliche Beweisführung  
*oder von den Schwierigkeiten, ein Sperrwerk  
zu durchsegeln*

### Aus Behörden und Verbänden

- 36 Baggerarbeiten für Darßer Ort Nothafen  
36 Dialog mit den Behörden  
*Der Hamburger Segler-Verband lud zur Aussprache*  
40 Frühjahrsversammlung der Gruppe Nedderelv

### Dies und Das

- 41 Frühjahrsputz  
*Im Auwald vor dem  
Hamburger Yachthafen  
wurde aufgeräumt*  
42 Seekarten vom BSH werden umgestellt  
43 Zu unserem Titelbild



### Historisches

- 44 „Ortac“ und „Jill“ – zwei englische  
Ikonen ihrer Epoche  
*Von „Dorades“ britischen Genen  
ganz zu schweigen*  
47 Nach Redaktionsschluss  
*Wichtiges für Autofahrer auf dem HYG-Gelände*  
48 Aus meinem Bücherschapp  
*Michael Albrecht schlägt Lesenswertes vor*  
48 Zu guter Letzt  
*Miles and more*



### Beilagen (nur für Mitglieder):

- Terminkalender 2. Halbjahr  
Einladung zum Sommergrillen  
Mitgliederverzeichnis und Yachtliste

### Umschlagillustration:

Aquarell von Marlies Schaper

## Editorial

### Liebe Mitglieder der SVAOe,

es sind gerade einmal drei Monate vergangen, seit Sie mich am 28. Februar 2017 zum Vorsitzenden gewählt haben. Demnach gibt es meinerseits auch nicht allzu viel zu berichten; ich versuch's trotzdem:

Als sowohl ideell wie auch finanziell größtes Vorhaben unserer Vereinigung steht die Außen-Sanierung des Clubhauses an. Eine detaillierte Bestandsaufnahme wurde von Jürgen Raddatz und Sven Becker erarbeitet. Auf dieser Grundlage hat der Vorstand am 18. April 2017 beschlossen, unverzüglich entsprechende Angebote einzuholen und die Arbeiten baldmöglichst ausführen zu lassen. Ein weiteres Verzögern wäre im Sinne der Erhaltung des Clubhauses und aus finanzieller Sicht nicht zu vertreten; der Zahn der Zeit frisst bekanntermaßen an jedem Gebäude, nicht nur an unserem Clubhaus.

Auch bei der Jollenhafengemeinschaft Alsterufer tut sich etwas: Im Rahmen von deren Hauptversammlung wurde am 23. März 2017 beschlossen, die Planung für den Ersatzbau der Unterkunft („Container“) jetzt voranzutreiben. Um die Belastung für die Mitgliedsvereine im Rahmen zu halten, gilt es entsprechende Fördermittel einzuwerben. Somit wird sichergestellt, dass den Seglern an der Alster mittelfristig eine zeitgemäße Bleibe zur Verfügung stehen wird und somit gute Trainingsbedingungen geschaffen werden.

U.a. aufgrund der offensichtlichen „Krise“ der Bootsklasse J/24 machen sich deren Besatzungen bereits jetzt Gedanken, wie die Zukunft im Bereich der Junioren zu gestalten sein wird. Die ersten J/24 Segler haben die (vereinsinterne)

„Altersgrenze“ von 30 Jahren erreicht, weitere werden folgen. Die Klasse selbst hat offensichtlich stark an Attraktivität verloren; etliche Boote stehen zum Verkauf, die Teilnehmezahlen bei den

Regatten gehen zurück. Ich bin der Meinung, dass die SVAOe dem sportlichen Nachwuchs eine attraktive Bootsklasse anbieten sollte, die die aussichtsreiche Teilnahme an einem breiten Spektrum von Regatten ermöglicht. Um Sie zu beruhigen: Voraussetzung für einen möglichen Wechsel auf die zur Diskussion stehende J/70 ist, dass neben dem Betriebskonzept ein entsprechendes Finanzierungsmodell erarbeitet wird. Mit der Crew unseres Juniorenbootes „Scharhörn“ wurde vereinbart, in Zukunft mehr Präsenz zu zeigen und z.B. an den Elb-Regatten und anderen Veranstaltungen teilzunehmen.

Über den am 19. April 2017 stattgefundenen „Dialog mit den Behördenvertretern“ wird in diesem Heft gesondert berichtet.

Aus dem Revier ist zu berichten, dass der Hafen des SSV Borsfleth ohne Probleme bei NW bis zu einem Tiefgang von 2,2 m angelaufen werden kann; eine Stunde nach NW beträgt die Wassertiefe an der Einfahrt 2,7 m. Sie erinnern sich: Die zur weiteren Nutzung des Hafens dringend notwendigen Baggerarbeiten wurden durch ein sog. „Crowdfunding“ (neudeutsch für Spendenaktion) ermöglicht. Die SVAOe hat sich, nachdem die Zielsumme erreicht war, mit einer separaten Spende in Höhe von EUR 3000,- am weiteren Erhalt des Hafens beteiligt. Also: Besucht beizeiten den SSVB, es lohnt sich. In diesem Sinne,



Ihr Stephan Lunau

## Thema und Meinung

### Elbevertiefung: Das BVG hat entschieden

„Planfeststellungsbeschlüsse für den Fahrriennausbau von Unter- und Außenelbe sind wegen Verstößen gegen das Habitatschutzrecht rechtswidrig und nicht vollziehbar.“

Diese Kurzfassung der Pressestelle des Bundesverwaltungsgerichts klingt ziemlich eindeutig. Man muss schon weiterlesen, um mehr zu verstehen, denn das sollten wir, da wir als Segler unmittelbar betroffen sind.

Worum geht es? Die Fahrrinne der Unterelbe hatte, wie man alten Seekarten entnehmen kann, im Jahr 1905 vor Blankenese eine Kartentiefe (das war damals die Wassertiefe unter mittlerem Sommerniedrigwasser) von 8,0 Metern. 1947 betrug die Kartentiefe an derselben Stelle 10,50 Meter (diesmal bezogen auf mittleres Niedrigwasser), 2016 14,60 Meter (nun bezogen auf den niedrigsten astronomischen Wasserstand, also noch etwa 80 cm unter der Bezugsebene von 1905). Diese gewaltigen Vergrößerungen der Kartentiefe gehen natürlich auf die Zunahme der Schiffsgrößen zurück, die den Hamburger Hafen erreichen sollen. Ohne auf weitere erhebliche Eingriffe in den ursprünglichen Flusslauf wie vorgezogene Deichlinien, Verbreiterungen und Begradigungen der Fahrrinne usw. einzugehen, mögen diese Tiefenangaben als Kennwert dafür stehen, wie mit dem Fluss umgegangen worden ist. Segler bemerken vor allem die stark frequentierten Fahrwasser bis hin zu allergrößten schwimmenden Einheiten, Schwell, Windlöcher nach Vorbeifahrt von Containerriesen, erhöhte Stromgeschwindigkeit, Verschlickung und Ver-

sandung der Nebengewässer und Häfen. Die letztgenannte Auswirkung macht uns am meisten zu schaffen. Im Hamburger Yachthafen türmt sich vor dem Auwald im Westen eine meterhohe Schlick-Sand-Ablagerung, und an vielen Liegeplätzen kann man nicht mehr tideunabhängig an- oder ablegen. Der kleine Sportschippverein SSV Borsfleth benötigte, wie berichtet, Spendenhilfe für die Tiefhaltung seines allseits beliebten Hafens an der Störmündung.

Bei jeder geplanten weiteren Vertiefung gab es in in den letzten Jahrzehnten zwischen den Befürwortern (der schiffahrtsbezogenen Wirtschaft) und den Gegnern (den mehr an der Umwelt Interessierten). Unter den Wassersporttreibenden gibt es Vertreter beider Parteien. Hier soll daher keine Stellungnahme zu den widerstreitenden Argumenten der Interessen beider Lager bezogen werden. Wir müssen uns aber im Klaren darüber sein, dass die Sportschiffahrt in dem Umfang, wie sie heute betrieben wird, mit unserem Wohlstand zusammenhängt, und dass dieser eine Folge der Wirtschaftstätigkeit und in Hamburg eben auch eine Folge des Gütertransports auf dem Wasser ist. Keine Frage: wenn wir beides wollen, Wohlstand und Sportschiffahrt, dann müssen wir uns arrangieren, und eigentlich hat das bisher, wenn auch mit Schmerzen, ganz gut geklappt.

Nun betreiben die Bundesrepublik Deutschland und die Freie und Hansestadt Hamburg mindestens seit 2004 eine nochmalige Fahrriennaanpassung mit dem Ziel, dass moderne Containerschiffe mit einem Tiefgang bis 13,50 m tideunabhängig auf der Außen- und Unterelbe verkehren können. Addiert man eine erforderliche „under keel clearance“ (wir nennen das Wasser unter dem Kiel), so wird die Tiefe in

einigen Abschnitten der Fahrrinne vergrößert werden müssen. Umweltschutzverbände haben geklagt, Sportbootfahrer befürchten weitere Zunahme der Strömungsgeschwindigkeit und der Verschlickung ihrer Häfen und der Nebengewässer. Vorsorglich hat die Freie und Hansestadt Hamburg eine „Stiftung Elbe-Fonds“ eingerichtet, die künftig auf Antrag Mittel zur Verfügung stellt, um missliche Folgen durch den Fahrinnenanbau zu lindern.

Nun hat das Bundesverwaltungsgericht am 9. Februar über die Rechtmäßigkeit der Planfeststellungsbeschlüsse entschieden, wie in der Einleitung dargestellt. Bedeutet das Urteil, dass die Absicht zur Fahrinnenanpassung dadurch auf alle Ewigkeit torpediert wird und dass wir Segler so weiterleben müssen/können wie bisher? Keineswegs. Zwar darf der Planfeststellungsbe-

## Urlaub der Geschäftsstelle

**Die SVAOe-Geschäftsstelle ist  
wegen Urlaub  
von Frau Jule Lyssewski  
in der Zeit vom  
21.7. – 14.08.2017  
nicht besetzt.**

schluss nicht vollzogen werden, da er gegen das Habitatschutzrecht (Schutz von Pflanzen und Tieren in ihren natürlichen Räumen) verstößt. Man kann erwarten, dass die Antragsteller diese Mängel der Planfeststellungsbeschlüsse in absehbarer Zeit heilen werden. Aber die Prognosen der Bundesanstalt für Wasserbau zu den hydro- und morphodynamischen Auswirkungen des Vorhabens wurden nicht beanstandet. Darüber freut sich zunächst einmal unser Mitglied und ehemaliger Vorsitzender Marcus Boehlich, der

## Gibt es am Wochenende im Sommer noch etwas anderes als Segeln?

**Nein, gibt es nicht!** Es sei denn, es hat etwas mit Beobachten zu tun. Sind wir Segler nicht alle Naturbeobachter? Besuchen Sie uns doch mit Ihrer Familie auf der HanseBird am 17./18. Juni 2017 auf der Elbinsel Kaltehofe! 1892 wurde hier das erste Hamburgische Hygienische Institut gegründet mit einer Trinkwasser-Aufbereitung für Hamburg. Heute ist es ein Wasserkunst Museum.

Auf dem Gelände der Wasserkunst haben wir ein 400 qm großes Zelt. Hier zeigen verschiedene berühmte Optik-Firmen wie LEICA, ZEISS, SWAROVSKI, KOWA, OLYMPUS, PENTAX und andere ihre gesamte Palette an Optik. Und Sie können alles ausprobieren in freier Natur.

Auch für die Kinder gibt es interessante Programme mit dem Fuchsmobil. Außerdem gibt es stündlich Vorträge über das Fotografieren, Naturbeobachtungen und Reisen im Ausland, alles in einem extra Zelt. Verlost werden dann noch diverse Ferngläser und Zubehör für den Naturbeobachter.

Die Elbinsel Kaltehofe ist gut mit der S-Bahn zu erreichen (S 21). Außerdem gibt es einen Shuttle-Bus vom Bahnhof Tiefstack zur Wasserkunst. Gerne senden wir Ihnen eine Anfahrsbeschreibung. Oder einfach im Internet unter [www.HanseBird.de](http://www.HanseBird.de) informieren. Wir – FotoWannack – sind auch vertreten.



### FOTO-WANNACK

Neanderstraße 27 · 20459 Hamburg (seit 1931)

Montag bis Freitag von 9 bis 18 Uhr · Tel. 040 / 340182

Info unter [foto-wannack.de](http://foto-wannack.de) · Anfragen: E-Mail [d.wannack@hamburg.de](mailto:d.wannack@hamburg.de)

an den Gutachten mitgearbeitet hat. Wir anderen können uns insofern freuen, als damit wahrscheinlich ist, wie man in den Gutachten zu den Planfeststellungsbeschlüssen nachlesen kann, dass weitere erhebliche, negative, über die schon bestehenden hinausgehenden Folgen bezüglich der Stromgeschwindigkeit und der Tidewasserstände nicht eintreten werden. Allerdings wird oberhalb der Rhinplatte auch in den Nebenebenen und dann wohl auch im Hamburger Yachthafen, im Mühlenberger Jollenhafen, im Mühlenberger Loch und im Rüschanal der Transport suspendierter Sedimente und damit die Verschlickung zunehmen. Da wird die „Stiftung Elbe-Fonds“ eingreifen müssen.

Wenn man davon ausgeht, dass es den Betreibern der Fahrrinnenanpassung gelingen wird, Lösungen zur Einhaltung des Habitatschutzrechts zu finden, dann wird die Fahrrinnenanpassung kommen. Wenn die Prognosen eintreffen, können wir damit leben nach dem Motto: „Schlimmer wird es nicht mehr“. Es ist ja auch schon schlimm genug. Man kann sagen, die Elbe hat ihre besten Zeiten lange hinter sich. Für den Wassersport auf der Elbe gilt dasselbe. Für den Schierlings-Wasserfenchel legen sich zwei Umweltverbände ins Zeug. Ein Habitatschutzrecht für Wassersportler gibt es nicht.

Nun hört man schon die Unkenrufe, dass in einigen Jahren die Containerschiffe noch größer werden, was eine weitere Fahrrinnenanpassung zur Folge habe. Keiner weiß natürlich genau, wie die Schifffahrt sich in Zukunft entwickeln wird. Folgt man den Vorstellungen von Prof. Malchow, Hochschule Bremen, siehe SVAOe-Nachrichten 6/2016 Seite 45, hat die Schiffsgröße ihre obere Grenze erreicht. Das möchten wir gerne glauben. Götz-Anders Nietsch

## Vereinsleben

### Herzliche Glückwünsche!

Unsere Grüße und Glückwünsche gehen an alle, die in diesem Sommer Geburtstag feiern können. Besondere Grüße gehen an diejenigen, die einen runden Geburtstag haben, und die wir hier besonders nennen. Allen aber wünschen wir ein gesundes, neues Lebens- und Segeljahr und weiterhin Verbundenheit mit unserer SVAOe.

03.07.	Tönnies Hagelstein	80 Jahre
03.07.	Ulrich Sommerfeld	60 Jahre
05.07.	Frank Kwiasowski	60 Jahre
14.07.	Jörg Posny	50 Jahre
15.07.	Jan Hendrik Brügge	30 Jahre
17.07.	Peter Christiansen	75 Jahre
19.07.	Otto Abegg	70 Jahre
19.07.	Anton Giese	10 Jahre
21.07.	Harm Paschen	80 Jahre
23.07.	Wiebke Kristina Kaiser	40 Jahre
24.07.	Jens Cornelsen	70 Jahre
26.07.	Suzan Wacker	55 Jahre
26.07.	Philipp Bornemann	50 Jahre
04.08.	Norbert Schlöbohm	70 Jahre
09.08.	Sönke Christiansen	55 Jahre
11.08.	Christian Matthiessen	70 Jahre
16.08.	Lars Manuel Clasen	60 Jahre
21.08.	Christian Jung	55 Jahre
24.08.	Rainer Mackens	65 Jahre
24.08.	Henrik Homann	55 Jahre
25.08.	Paul-Justus Kohl	75 Jahre
25.08.	Noah Ziermann	10 Jahre
27.08.	Axel Zeumer	80 Jahre
27.08.	Wilfried Botha	75 Jahre
27.08.	Carlos Wulff	75 Jahre
27.08.	K.-D. Peter König	60 Jahre

28.08.	Ulrich Körner	65 Jahre
28.08.	Mansa Doumbouya	10 Jahre
29.08.	Josefin Linn Brand	20 Jahre
30.08.	Jürgen Schliephacke	90 Jahre

## Neuaufnahmen

### März/April 2017

Wir heißen folgende neu in die SVAOe aufgenommenen Mitglieder herzlich willkommen und hoffen, dass sie sich in unserem Kreis wohlfühlen werden.

#### Vollmitglieder:

Boris Raul Brauer, 22609 Hamburg

Annette Damm, 22459 Hamburg

#### Probemitglied:

Martin Weil, 22303 Hamburg

#### Jugendlicher:

Jakob Andreas Dartsch, 22549 Hamburg

## Heinz Hückel

**25. April 1932 – 3. Dezember 2016**

Mitglied seit 1971

Träger der Silbernen Ehrennadel

Erst verspätet hörten wir vom Tod des langjährigen Mitglieds, einer markanten Persönlichkeit mit dem ehrenvollen Beinamen „Yachtjuwelier“. Er hatte viele Freunde und Bekannte in unserer Vereinigung. Wir trauern mit seiner Familie.

Mitglieder, Vorstand und Ältestenrat  
der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne e.V.

## Lutz Nissen

**4. Juni 1927 – 2. April 2017**

Mitglied seit 1974

Träger der silbernen Ehrennadel

Lutz Nissen, der unserer Vereinigung über Jahrzehnte die Treue gehalten hat und immer am Vereinsgeschehen interessiert war, ist im Alter von 89 Jahren verstorben. Trauerfeier und Beisetzung fanden am 13. April 2017 auf dem Friedhof in Wedel statt. Wir trauern mit seiner Familie.

Mitglieder, Vorstand und Ältestenrat  
der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne e.V.

## Dr. Gerd Müller

**4. Mai 1931 – 23. April 2017**

Mitglied seit 1948

Träger der goldenen Ehrennadel

Dr. Gerd Müller hat sich in seiner aktiven Zeit in unserer Vereinigung sehr für die Jugendarbeit und die Kutter engagiert. Dafür sind wir ihm Dank schuldig. Wir trauern mit seiner Familie. Die Trauerfeier fand am 15. Mai 2017 in der Kapelle des Friedhofs Nienstedten statt. Die Familie bittet statt freundlich zugedachter Blumen und Kränze um eine Spende an die DGzRS.

(IBAN: DE36 2905 0101 0001 0720 16,  
Sparkasse Bremen, Vermerk: Dr. Gerd Müller)  
Mitglieder, Vorstand und Ältestenrat  
der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne e.V.

## Gründungsfest und Fahrtenpreise

Unsere Vereinigung ist  
112 Jahre alt geworden

Das Gründungsfest der SVAOe, auf dem an die Gründung der Vereinigung erinnert wird, fand diesmal am Freitag, 7. April im Clubhaus statt. Anders als sonst auf unseren Veranstaltungen war der Saal diesmal nicht brechend voll. Vermutlich lag das daran, dass genau eine Woche zuvor die Ehrung der Jubilare stattgefunden



*Die vier Jugendlichen als Bedienung machten eine gute Figur*



*Die Suppe vorweg war schon mal gut*

hatte und daher die Lust noch nicht so groß war, einander schon wieder zu sehen. Die Anlässe waren jedoch unterschiedlich und offenbar haben die zweimal Gekommenen ihre Teilnahme nicht bereut. Beide Feste zusammenzulegen wie es früher war, hat sich als unpraktisch erwiesen, da die zahlreichen Ehrungsvorgänge – weil die Jubilare, hier die Fahrtenpreisträger – für einen Abend zu viel Zeit in Anspruch nehmen. Inhaltlich passen die Jubilar-Ehrungen allerdings besser zu einem Gründungsfest als die Auszeichnung besonderer Fahrten. Vielleicht sollte der Vorstand darüber einmal nachdenken. Eine Trennung der Veranstaltungen erscheint aber ratsam.

Nun lief der Abend also mit Vor- und Nachteilen nach erprobtem Ritus und insgesamt sehr schön ab. Festlotsin Dörte Stryl hatte mit ihrem Team die Tische ein wenig auseinander gestellt, so dass mehr Rückenfreiheit war; auch nicht schlecht. Außerdem war für die zahlreichen aufgebauten Silberpreise und auch für Ehrende und Geehrte genügend Platz.

Nach Empfangsgetränk und Smalltalk im Stehen nahmen alle ihre Plätze ein, und der Vorsitzende Dr. Stephan Lunau begrüßte die Anwesenden, insbesondere die eingeladenen Ehrengäste Axel Sylvester, Obmann für Revierangelegenheiten im Hamburger Segler-Verband und ehemaliger Vorsitzender der Elb-Segler-Vereinigung mit Ehefrau Christa. Stephan fand die passenden Worte dafür, dass die SVAOe nunmehr 112 Jahre alt geworden ist und wie aus kleinen Anfängen einer der größten Hamburger Segelvereine entstand.

Dann begann das gemeinsame Essen. Bekanntlich hat der Stamm-Gastwirt von vielen vorange-

gangenen Bewirtungen einen guten Ruf bei uns. An diesem Abend war er aber verhindert. Ersatz musste gefunden werden, und, das werden alle bestätigen, Dörte traf eine ebenbürtig gute Wahl mit Johanna und Nils, den jungen Betreibern des Restaurants Jool aus der Bernadottestraße. Es gab nach der schmackhaften Suppe je ein Fleisch- und Fischgericht zur Auswahl, alles unter großem Lob. Zum wiederholten Mal bedienten uns Mitglieder der Jugendabteilung, was wie immer gut ankam. Neu war aber, dass die Jugend die Idee hatte, ein Nachtisch-Büfett in eigener Kreation anzurichten. Das gab dem Mahl den Höhepunkt. Als danach für die Jugendabteilung gesammelt wurde, war das Ergebnis entsprechend. Die Verleihung der Fahrtenpreise wurde von Stephan Lunau vorgenommen, worüber in ei-



*Zeit für Gespräche (Fotos: Tomas Krause)*

nem gesonderten Beitrag in diesen SVAOe Nachrichten berichtet wird.

Der Abend verlief angenehm und alle kamen zu ihrem Recht. Leider zeigte die Mikrofonanlage Schwächen. Da muss dringend etwas getan werden. GAN

# TOPLICHT

Schiffsausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten • Werftausrüstung

**Notkestraße 97  
22607 Hamburg**

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

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



**„Der kleine Braune“**

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

## Das Fest der Jubilare Oder: Frauen tragen keine Schlipse

Wenn die Winterperiode zu Ende geht und noch vor dem Gründungsfest der SVAOe, das am oder kurz nach dem realen Gründungsdatum, dem 5. April, stattfindet, werden jährlich die Jubilare geehrt, also Mitglieder, die der Vereinigung einer achtungsgebietenden Zahl von Jahren angehören. Es gibt viele gute Gründe, diesem Verein beizutreten und dabei zu bleiben. Viele finden dabei dauerhafte Freundschaften, manche sogar Ehepartner/innen. Eine Mitgliedschaft hält daher meist lange an.

Die diesjährige Ehrung fand am Abend des 31. März im Clubhaus statt. Der Vorstand hatte die Jubilare persönlich eingeladen, und sie kamen mit Familienangehörigen und Freunden. Selbst Hunde (auffallend gut erzogene) und kleine Kinder (ebenfalls gut erzogen) waren dabei. Schließlich fanden sich noch weitere Vereinsmitglieder ein, nicht zuletzt, weil diesmal zwei aus dem üblichen Rahmen weit herausragende Ehrungen angekündigt und in einem Fall sogar in Fach- und Tagespresse erwähnt waren, so dass der Saal sehr gut gefüllt war. Eine erhebliche Anzahl der Anwesenden hatte sich leider nicht angemeldet. Das bereitete dem Festausschuss verständlicherweise Bauchschmerzen. Die Situation wurde jedoch lautlos gemeistert. Der Festausschuss hatte sich überhaupt große Mühe gegeben.

Dem Ältestenrat ist seit Längerem die Aufgabe zuteil geworden, über die Jubilare etwas aus ihrer Vita zusammenzutragen und darüber zu berichten. Dazu werden Laudatoren ausgesucht, die in einer Beziehung zu den Jubilaren stehen.

Man staunt immer wieder, wie interessant und abwechslungsreich Seglerleben sein können. Solchen, meist nur in Stichworten und Anekdoten dargebotenen Lebensläufen hört man mit Vergnügen zu. Wer gekommen war, erwartete also Kurzweil.

Ganz stellte die sich aber nicht ein. Manche Beiträge waren im Nachhinein betrachtet vielleicht doch etwas zu lang. Und die Technik mit dem Mikro zeigte sich leider mangelhaft, so dass die Laudatoren es ohne Mikro versuchen mussten. Wie sich aber herausstellte, haben im hinteren Bereich des Saales viele Anwesende lange nicht alles verstehen können. Schade! Warum hat aber keiner Einspruch erhoben?

Doch jetzt noch einmal von vorn. Beim Eintreten wurden die Gekommenen mit einem Getränk begrüßt, zur Erzeugung einer Anfangszufriedenheit, vielleicht auch zum Ruhigstellen. Das ist noch nicht einmal den Verantwortlichen der Elbphilharmonie eingefallen.

Der Vorsitzende, Dr. Stephan Lunau, begrüßte die Anwesenden und erklärte den Ablauf der Veranstaltung, der wegen der diesmal großen Zahl der zu Ehrenden und der Besonderheiten genau geplant war.

Es wurden geehrt:

### Für 50 Jahre Mitgliedschaft

Helmuth Hengstmann (verspätet, tatsächlich schon 60 Jahre Mitglied), Jutta Behl, Michael Backup, Reimund Chr. Reich (n.a.), Bernd Gallbach, Jan Haza, Klaus Heins, Bodo Jaath (an seiner Stelle übernahm seine Tochter Gabriela Kurz die Nadel), Norbert Schreck, Peter Stamp. Als erste der außergewöhnlichen Ehrungen erhielt **Karl-Peter Wille** für **75-jährige Mitgliedschaft** einen silbernen Teller, etwas nach-



*Dörte überwacht die Platten*



*Helmuth Hengstmann*



*Jutta Behl*



*Bernd Gallbach*



*Jan Haza*



*Beifall für die Jubilare*



*Klaus Heins*



*Gabriela Kurz für ihren Vater Bodo Jaath*



*Norbert Schreck*



*Peter Stamp (li.) mit Peter Mendt*



*Michael Buckup*



*Karl-Peter Wille (li.) mit Stephan Lunau*



*Sönke Beck (re.) mit Peter Zösch*



*Thomas Dieck*



*Philine Fabig geb. Peschke*



*Dr. Tjalda Saathoff*



*Vater Bernd übernimmt für Jan Gallbach*



*Rüdiger Gilde*



Ingo Haacker



Till-Richard Hagelstein (re.) mit Gerrit Rampendahl



Bruno Laudage



Volker Pahnke



Kerstin Ramm



Ole Raschdorf



Volker Six



Michael Thomsen  
(Fotos: Tomas Krause)

träglich, denn tatsächlich war er schon vor 78 Jahren eingetreten!

Hier machte die Regie eine Pause. Der Festausschuss servierte Platten mit stärkenden Happen. Nachdem die verzehrt waren und der Geräuschpegel wieder abgeflaut war, wurde eine weitere außergewöhnliche Ehrung vorgenommen: Peter Mendt hielt eine Laudatio auf **Arthur-Wilhelm („Adje“) Hauschildt** und seine nunmehr **90-jährige Mitgliedschaft**. Diese wirklich unglaublich lange Treue zu unserer Vereinigung fand schon in der Presse ihren Niederschlag, auch im Hamburg-Journal des NDR. Der dafür gedrehte kurze Fernsehfilm sollte nun gezeigt werden. Allerdings klappte es trotz mehrfacher Versuche nicht.

Stattdessen zog man nun die Ehrungen für **25 Jahre Mitgliedschaft** vor.

Dazu standen an:

Sönke Alexander Beck, Thomas Dieck, Philine Fabig geb. Peschke, Jan Gallbach (n.a., vertreten durch Vater Bernd), Rüdiger Gilde, Ingo Haacker, Till-Richard Hagelstein, Bruno Lau-

dage, Nils Oetling (n.a.), Silke Lindstaedt, geb. Oetling (n.a.), Oliver Reschke (n.a.), Volker Pahnke, Kerstin Ramm, Ole Raschdorf, Dr. Tjalda Saathoff, Sebastian Schäfers (n.a.), Joachim Seeland (n.a.), Volker Six, Michael („Major“) Thomsen geb. Schultz.

Es fiel auf, dass die männlichen Geehrten neben der jeweiligen Jubiläums-Anstecknadel noch einen Vereinsschlips erhielten. Die Damen gingen in dieser Beziehung leer aus. Was sagt man dazu? Ein Versehen? Mussten die Schlipse weg? Wo bleibt die Gleichstellung?

Inzwischen war versucht worden, der betagten Audio-Video-Anlage neues Leben einzuflößen und ihr gefiel es, sich wecken zu lassen. Erst kamen Bilder von „Adje“ im Yachthafen, dann hörte man ihn sein Lieblingsgedicht über den Jollenfahrer zitieren und schließlich folgte tatsächlich der ganze Film mit Bild und Ton.

Danach überreichte Stephan Lunau Adje Hauschildt ein von Hinnerk Bodendieck gemaltes Bild von der dauer-siegenden Elb-H-Jolle H 300 „Herz-Jung“, und Peter Mendt überreich-

te die DVD mit Adje-Cover von dem Dreh des Hamburg-Journals.

Der Abend ging etwas unkoordiniert zu Ende, aber es waren ja auch viele zu Ehrende, lange Lebensläufe und eben die Technik. Auf jeden Fall gab es noch reichlich Gesprächsstoff im Saal. Die Jubilare schienen sich gefreut zu haben. So soll es sein.

GAN und PM

## Arthur-Wilhelm „Adje“ Hauschildt 90 Jahre SVAOe-Mitglied

*Adje ist eine lebende Legende in unserer Vereinigung. Sein Trophäenschrank ist voller Silber. In den Festschriften zum 75- und 100-jährigen Bestehen der SVAOe wurde er jeweils ausführlich gewürdigt. Anlässlich seiner nun 90-jährigen Mitgliedschaft muss daher nicht alles wiederholt werden. Aber dennoch, die von Peter Mendt verfasste und von mehreren Fachzeitschriften abgedruckte Pressemitteilung soll hier wiedergegeben werden. Weiterhin drucken wir einen vergessenen Zeitungsbericht der Altonaer Nachrichten, in dem „Herr“ A.-W. Hauschildt, er war damals drei Jahre alt, als 2. Preisträger der Klasse VII bei einer Modellbootregatta auf der Elbe angeführt wird. Nebenbei bemerkt: Die Altonaer Nachrichten gibt es nicht mehr. Aber ihren Eifer in der Berichterstattung über das Segeln, sogar das Modellsegeln, finden wir, wenn auch ein wenig kleinstädtisch, dennoch lobenswert. In der Regionalzeitung Hamburger Abendblatt kommt Segeln praktisch nicht vor. (Red.)*

Pressemitteilung vom 20. März 2017:

**90 Jahre Clubmitgliedschaft –  
Das gibt es doch gar nicht!**

**Arthur-Wilhelm Hauschildt ist 2017 90 Jahre Mitglied in der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne.**

Da der Vater des kleinen Arthur-Wilhelm wie alle Oevelgönner am Modellsegeln interessiert war, „wurde“ der Junior schon im Juni 1927 mit drei Jahren in den Modellyachtclub Liliput von 1888 eingetreten, wie er selbst es ausdrückt. 1934 schloss sich dieser kleine Oevelgönner Verein dann der SVAOe an und 12 Oevelgönner Kinder (acht Jungs und vier Mädchen) sind somit SVAOe-Mitglieder geworden.

Arthur-Wilhelm Hauschildt, in der Segler-Szene nur als Adje bekannt, kam sehr früh zum H-Jollen-Segeln. Seine legendäre H 300 „Herz-Jung“, Baujahr 1953, segelte er noch weit über seinen 80. Geburtstag hinaus erfolgreich auf unzähligen Regatten, bis sein Sohn Peter die Pinne übernahm. In den 1970er und 1980er Jahren wurde Adje dann auch in der Regattaszene der „Großen“ gesehen. Auf so namhaften Yachten



Stephan Lunau überreicht Adje ein Bild seiner H 300 von Hinnerk Bodendieck  
(Foto: Tomas Krause)

wie „Rotkäppchen“, „Gumboots“, „More Fun“ und verschiedenen „Vinetas“ hat er auf Nord- und Ostsee, auf der Long-Island-, Newport-, Bahama-Race Week erfolgreich gesegelt.

In dieser Saison wird Adje 93 Jahre alt und wieder auf seiner Albin Alpha „Pievel“ auf der Elbe zu sehen sein. Eine beispiellose Seglerkarriere. Das gibt es doch gar nicht? – Doch – das gibt es!

## Altonaer Nachrichten.

**Mittwoch, 11. Juni 1927**

### Sportrundschau – Segelsport

Am Sonntag, 19. Juni, vormittags 9½ Uhr, hielt der Modell-Yacht-Club „Liliput“ v. 1888 in Altona Oevelgönne seine diesjährige erste Regatta ab. Es waren 33 Fahrzeuge gemeldet, von denen 28 am Start erschienen. Durch die schlechten Windverhältnisse und den ständigen Regen hatten die Eigner der Modellyachten schwer mit dem nassen Element zu kämpfen, aber sie ließen sich nicht verdrießen und so wurde die Regatta bis zum Schluss durchgeführt. Es war ein hübsches Bild anzusehen, wie die kleinen Fahrzeuge gegen die Dünung an kämpften, um ihr Ziel am Nordufer der Elbe zu erreichen.

Die Startleitung lag in den Händen von Herrn W. Hauschildt. Die Zielrichter waren die Herren W. Siemsen, Hinrich Hauschildt und A. Köpke. Die Zielrichter wurden durch das Sportinteresse einiger Jungen sehr gut unterstützt, in dem sie im Wasser umherwateten, um die Yachten bei Ankunft gut zu bergen. Bis auf ein paar Klüwerbaumbürche haben die Yachten ihr Ziel in gutem Zustand erreicht.

Anschließend an die Regatta erfolgte um 11½ Uhr im „Alten Oevelgönner Lotsenhaus“, Vereinsheim des M.Y.C., die Preisverteilung. Herr

W. Hauschildt widmete den Seglern einige markige Worte, worin er sie ermahnte zum Segelsport zu halten, und mit am Wohlergehen des M.Y.C. zu arbeiten. Hierauf verkündete der Redner die Sieger der verschiedenen Klassen.

II. Klasse: Herr Adolph Hauschildt, 1. Preis

III. Klasse: Herr H. Kühl, 1. Preis

IV. Preis: Herr H. Mutel, 1. Preis

Sonderklasse A: Herr H. Bielfeldt, 1. Preis

Sonderklasse B: Herr H. Mutel, 1. Preis

V. Klasse: Herr W. Siemsen, 1. Preis

VII. Klasse: Herr H. Lüdtkke, 1. Preis, **Herr A. W. Hauschildt, 2. Preis** (*Hervorhebung durch Red.*)

Den Schluss der Regatta bildete dann ein kräftiges „Hipp Hipp Hurra“ auf den Modell-Yacht-Club „Liliput“ von 1888 in Altona Oevelgönne.

## Fahrtenpreise 2016

Wie bereits in den Jahren zuvor, wurden anlässlich des Gründungsfestes der SVAOe die Fahrtenpreise für das jeweils vergangene Jahr vergeben.

Den **Fahrtenpreis der SVAOe** erhielten folgen-



*Fahrtenpreise warten auf Vergabe*

de Mitglieder (alphabetisch nach Schiffsnamen): Karsten Witt und seine Etappen-Skipper, „SY Gunvør XL“ (XP 55) verbrachten einen **„Baltischer Sommer“** und widmeten sich dem „Segeln mit Kindern“.

Der Törn führte von Hadersleben über Öland und Gotland, Estland, Lettland & Litauen, Kaliningrad und über Polen zurück nach Gelting. Man segelte mit wechselnden, teils jugendlichen Crews, und sogar eine aus Kanada „importierte“ Crew war darunter. Es gab wohl auf einigen Etappen sehr wenig Wind; Zitat: „...das mit dem Segeln war so eine Sache. Davon gab es in 2016 nicht so viel.“ Eine Crew musste allerdings doch 500 sm bei bis zu acht Bft am Wind zurücklegen (Gdansk-Bornholm-Ystad-Gelting). Wider Erwarten wurde trotz mehrfachen Crewwechsels nur eine kleine Kindersocke am Ende eines Törns gefunden, so gut waren alle organisiert. Teenager hinterließen offenbar schon mehr. Insgesamt war die Gunvør XL ca. zwei Monate unterwegs und legte 2000 sm zurück.

Anke Panterodt und Mathias Heuer, SY „Land in Sicht“ (Scanmar 35) erhielten den Fahrtenpreis für ihre **„Ostseerunde“** von Kiel nach St. Petersburg, Bottnischer Meerbusen, Göta-Kanal und retour nach Kiel. Während der Mitgliederversammlung am 21. März 2017 wurde bereits ausgiebig berichtet. Deshalb fasse ich mich kurz; viele weitere Details sind dem Blog zu entnehmen, der auch auszugsweise in den SVAOe Nachrichten veröffentlicht wird. Die Begeisterung der beiden während ihrer Reise war und ist nachzuempfinden, trotz mangelnder Heizung. Resumée: Ein Sabbat-Halbjahr lässt sich machen, man muss es (nur) wollen. Die beiden waren sechs Monate unterwegs und legten 3100 sm zurück.



*Fahrtenpreis für Anke Panterodt  
und Mathias Heuer*



*Fahrtenpreis für Jule und Thomas Lyssewski*



*Fahrtenpreis für Elske und Hartmut Pflughaupt*



*Fahrtenpreis für Georg Pulver*



*Fahrtenpreis für Birke Hartl  
und Wolfgang Mackens*



*Niederelbpreis für Manfred und Yelle Taschendorf  
und danach der Kommodore-Preis  
(Fotos: Tomas Krause)*

Sabine und Thomas Lyssewski, SY „Lord Jim“ (Nordisches Folkeboot), ersegelten sich den Fahrtenpreis mit ihrer Reise unter dem Titel **„Gold-Pokal in Helsinki“**. Die Anreise nach Helsinki & retour erfolgte per Trailer/Fähre, da die 600 sm je Richtung nicht in den Urlaub passten. Gemeinsam mit Sohn Jonas nahm man am „Gold-Pokal“ der Folkeboote teil. Das Ergebnis: 29. von 66 Booten, drittschnellstes Holz-Folkeboot. Anschließend segelte man bis nach Hanko und genoss die finnischen Schären, drei davon werden ausdrücklich empfohlen, deren Namen wir jedoch an dieser Stelle nicht verraten. Insgesamt waren sie drei Wochen unterwegs und legten ca. 300 sm zurück.

Elske und Hartmut Pflughaupts Sommertörn mit ihrer „Ratokker III“, einem Seekreuzer 7 KR Baujahr 1956, stand unter dem Motto **„Göta-Kanal, die Fünfte“** und führte von Wedel nach Stockholm über Göteborg zurück nach Wedel. Wie gewohnt haben die beiden einen Reisebericht mit vielen Details und Fotos zu den besuchten Orten/Häfen/Inseln sowie Anregungen zur Bordverpflegung verfasst. Endlich einmal stand ausreichend Zeit für den Göta-Kanal zur Verfügung. Die Mannschaft wurde wie in den Jahren zuvor durch die mitsegelnde Familie inkl. Enkel bzw. Tochter und Schwiegersohn verstärkt. Unterwegs wurde „Ratokkers“ 60. Geburtstag „gefeiert“. Reisedaten: 3 Monate und 7 Tage, 1547 sm.

Georg Pulver segelte mit seinem Nordischen Folkeboot „Spanvogel“ einen Törn **„Wedel-Otterndorf-Helgoland-Tönning-Marstal-Lyø und Retour“**. Er war dabei größtenteils „einhändig“ unterwegs. Unter anderem wurde die Reise wegen des Wetters mit Unterbrechungen durchgeführt. Die „Spanvogel“ war 34 Tage un-

terwegs, es wurden 528 sm zurückgelegt.

Die Sommertour von Wolfgang Mackens und Birke Hartl mit der SY „Wikinger“ (Feltz Scorpion) führte 2016 „Rund Fünen“. Es wurde teils mit Børne og Børnebørn gesegelt. Auch die Kultur kam nicht zu kurz. Unter anderem wurde das Wikinger-Museum Ladby (nomen est omen) besucht, und an der Feier anlässlich von 50 Jahren Bianca 27 in Rudkøbing nahm man ebenfalls teil. Mit geschicktem Wetter-Routing wurde das herbstäbliche Wetter in der Zeit von Mitte Juli bis Mitte August während der Reise gemeistert. Die Reise dauerte vier Wochen, 429 sm wurden ersegelt.

Alsdann ging es an die Verteilung der Wanderpreise.

Der **Motorbootpreis** ging in diesem Jahr zum

sechsten (!) Mal in Folge an Günter Buschmann; es ist also ein Dauer-Abonnement. Die Sommertour der SY „Monsun“ (Linszen Grand Sturdy 500, 50 Ft) war ein „Spätsommer-Törn“. Er führte von Laboe über Rügen, Falster, Lolland und Langeland zurück nach Laboe. Die Mannschaft bestand wie gewohnt aus dem Ehepaar Buschmann sowie einem befreundeten Ehepaar; das Durchschnittsalter betrug 80,75 Jahre. Diverse technische Probleme beeinträchtigten die Reise leider mehrere Male, aber der Stimmung an Bord tat dies offenbar keinen Abbruch. Neben anderen Bemerkungen zur Reise folgt im Bericht das Resumée: Man verlasse sich nicht darauf, Schmutzwasser tatsächlich überall dort ordnungsgemäß entsorgen zu können, wo dies angeblich möglich sein soll. Die Reisedauer

The advertisement features a dark blue background with a textured water surface. A white sailboat is shown on the right side. A dashed white line forms a circular path around the boat, with four labels: 'NEUBAU' (top left), 'REPARATUR' (bottom left), 'RESTAURIERUNG' (top right), and 'WINTERLAGER' (bottom right). In the top left corner, there is a white box containing a small sailboat icon and the text 'WEGENER JACHTWERFT'. At the bottom center, the contact information is provided: 'Deichstr. 23-27, 22880 Wedel · Tel. 04103/3344 · wegenerjachtwerft.de'.

betrug vierzehn Tage, 387 sm wurden zurückgelegt.

Nachtrag: Leider erhielten wir kurz vor dem Gründungsfest die traurige Nachricht, dass Frau Margret Buschmann am 21. März 2017 verstarb. Der **Niederelbe Preis** (gestiftet im Jahre 1982 von unserem verstorbenen Ehrenmitglied Heinrich Thomsen für die längste Reise mit einem Boot kleiner 8 m LüA unter dem Stander der SVAOe) ging an Vater Manfred und Sohn Yelle Taschendorf, SY „Taschenboot“ (Marieholm/IF, LüA 7,64 m) für ihre Reise **„Rund England via Forth and Clyde Canal“**. Aus dem ursprünglichen Plan, von Wedel die 450 sm in einem Schlag nach Edinburgh zu segeln, wurde wetterbedingt leider nichts. Damit fiel die eigentlich geplante Fahrt durch den kaledonischen Kanal ins Wasser. Stattdessen gab's einen unfreiwilligen Aufenthalt auf Helgoland. Ein Leck im Dieseltank forderte weiteren zeitlichen Tribut; sogar die kurzzeitige Rückkehr nach Helgoland war erforderlich. Dann ging's „old school“ Richtung England, und zwar an den friesischen Inseln vorbei, durchs Ijsselmeer bis nach Amsterdam. Bei Borkum gab der Traveller bei 10 kn Fahrt seinen Geist auf; so etwas kommt vor. Von Amsterdam fuhr man weiter nach Lowestoft (England); dort kam es wohl zu einem Kulturschock, den die Taschendorfs in ihrem Bericht nicht näher beschrieben haben. Anschließend segelte das „Taschenboot“ in einem glatten Gang bis nach Edinburgh, von dort ging es dann den Firth of Forth aufwärts und anschließend durch den „Forth and Clyde Canal“ (mit gelegtem Mast). Wegen der zeitaufwendigen Kanalpassage segelte man anschließend zunächst nach Irland, u.a. auch nach Dublin und von dort direkt nach Cornwall. An der Küste

Südenglands hatte der Wettergott ein Einsehen und belohnte die Mannschaft endlich mit angenehmen Segelbedingungen. Von Ramsgate ging es dann via Belgien, die Niederlande und das Wattenmeer nach Hause. Fazit, ich zitiere: „Im Großen und Ganzen haben wir in diesen sieben Wochen viel über Whiskey, Seemannschaft und die englischen Gewässer gelernt.“ Das „Taschenboot“ war ca. sieben Wochen unterwegs, ca. 2000 sm wurden im Kielwasser zurückgelassen. Der **Lofoten-Rudi Preis**, im Jahre 2000 gestiftet von Rudolf Neumann („Lofoten-Rudi“), für die längste Reise unter dem Stander der SVAOe, die in einem normalen Urlaub von max. sieben Wochen durchgeführt wurde, wurde für 2016 nicht vergeben. Vielleicht werden in der Saison 2017 geeignete Törns durchgeführt?

Den **Kommodore Preis**, gestiftet im Jahre 1997 von Kommodore Jürgen Schaper für die bedeutendste seeseglerische Leistung des Jahres unter dem Stander der SVAOe, erhielten ebenfalls Manfred und Yelle Taschendorf für ihre oben erwähnte Reise.

Wir freuen uns schon auf die Berichte Ihrer/Eurer Reisen, die in der laufenden Saison 2017 durchgeführt werden. Dr. Stephan Lunau

## Die Mitgliederversammlung im April

### Vereinsneuigkeiten und ein historischer Film

Ein verheißungsvolles Programm war für den 25. April angekündigt worden: Aktuelles vom Vorstand und ein alter Spielfilm von der Fischerei auf den Grand Banks. Gründe genug also zu kommen. Na ja, zu dreiviertel füllte

sich schließlich der Saal. Stephan Lunau begrüßte die Gekommenen und stellte als neues Mitglied Harald Deest vor. Dann übergab er für ein wichtiges Thema an Jürgen Raddatz: Instandsetzungsarbeiten am Clubhaus.

Jürgen hatte zusammen mit Sven Becker eine Besichtigung aller vier Außenseiten bis unter das Dach vorgenommen und hatte einige betrübliche Nachrichten. Selten hörte man ihn so wenige Worte machen, aber die hatten es in sich: „Das Clubhaus wird seit 17 Jahren von uns genutzt. Bisher hatten wir nur einige Reparaturen im Innenbereich. Aber jetzt bröckelt die Fassade, die Sonnenblenden sind rott, die Ostfassade ist feucht. Wir müssen das ganze Haus einrüsten. Kostet auch ein bisschen was.“ Die Zuhörer nahmen es mit Fassung, wohl wissend, dass dafür angespart worden ist.

Stephan trug dann vor, dass aus dem Mitgliederkreis der Wunsch nach einem barrierefreien Zugang zum Saal gekommen sei. Auch



*Stephan Lunau trägt Neuigkeiten vor*



*Jürgen Raddatz berichtet kurz und bündig von notwendigen Instandsetzungen*



*Michael Albrecht erzählt Neues vom Hamburger Yachthafen*

in einem Sportverein altern die Menschen und möchten noch am Clubleben teilhaben. Gerrit Rampendahl hat Voruntersuchungen angestellt und schlägt eine „kleine Lösung“ am südseitigen Zugang (Notausgang) vor. Davon wird man noch hören.

Am 28. März hat die jährliche „Alsterrunde“ der dort angesiedelten Segel- und Rudervereine mit der Wasserschutzpolizei stattgefunden. Da es keine besonderen Vorkommnisse mit Wassersportlern gegeben hat, endete das Treffen erfreulicherweise „ohne Befund“.

Das G20-Gipfeltreffen am 7./8. Juli wirft starke Schatten voraus. Aufgrund der angekündigten Demonstrationen und Polizeimaßnahmen, die sich rund um die Alster häufen werden, hat der Vorstand beschlossen, Training und Segeln an der Anlage Alsterufer in der Veranstaltungswoche auszusetzen. Die Boote bleiben an ihren Plätzen.

Der vom Hamburger Segler-Verband angestoßene „Dialog“ zwischen den Elbvereinen und den mit dem Verkehr auf der Elbe befassten Behörden hat in gutem Klima stattgefunden. Hierüber ist ein gesonderter Bericht in diesen SVAOe Nachrichten zu lesen.

Michael Albrecht gab einige Neuigkeiten aus dem Hamburger Yachthafen bekannt. Die HYG hat die Tankstelle von der Aral übernommen. Der Ponton hat noch eine Betriebserlaubnis bis 2020. Die Fa. Yachtprofi wird die Betankung übernehmen. Wer Interesse daran hat, künftig biofreien Diesel zu tanken, möge sich in eine Liste an der Tankstelle eintragen. Ein 4. Hafenmeister ist eingestellt. Die WCs in der Halle 1 sind erneuert. Trailer werden nur noch auf der eingezäunten Wiese im Polder abgestellt, so dass die westliche Wiese als Autoparkplatz frei bleibt. Es sind zehn neue Fahrräder angeschafft, die bei Hafenmeister Bazalak gegen Kautionsausgeliehen werden können. Die neue Zufahrtsregelung Mitte und Ost wird in Kürze in Kraft treten.

Gerrit Rampendahl berichtete über die Sportlerehrung der Interessengemeinschaft West im Altonaer Rathaus, die für die SVAOe überaus erfreuliche Ergebnisse hatte. Darüber erscheint in diesen SVAOe Nachrichten ein gesonderter Beitrag.

Anschließend wurde der angekündigte Film gezeigt. „Manuel“ ist ein Schwarz-Weiß-Klassiker



*Gerrit Rampendahl berichtet von der Sportlerehrung  
(Fotos: Tomas Krause)*

von Victor Fleming (Regisseur von „Vom Winde verweht“) aus dem Jahr 1937 mit dem noch jungen Spencer Tracy in der Titelrolle als portugiesischer Fischer auf den Neufundlandbänken an Bord des Gloucester-Schoners „We are here“. Viele mögen den Film schon gekannt haben. Die durchaus mitnehmende Handlung endet leider tränennerregend schulzig. Aber die Bilder von Bord des Schoners und die von außen aufgenommenen Segelbilder sind unvergleichlich. Sehenswert.

Damit endete der Abend um Viertel nach Zehn und nur ein kleiner Kreis blieb noch länger.

GAN

## **Die Mitgliederversammlung im März**

### **Eine lange Reise um die Ostsee**

Der neue Vorsitzende, Dr. Stephan Lunau, eröffnete am 21. März die erste Mitgliederversammlung unter seiner Leitung. Ein interessanter Bericht war angekündigt, und so füllte sich der Saal im Clubhaus zwar nicht zum Bersten, schließlich lag die Jahreshauptver-

sammlung erst drei Wochen zurück, aber dennoch kamen ca. 50 bis 70 Teilnehmer beiderlei Geschlechts und brachten Erwartungen mit. Zunächst aber versorgte Stephan die Zuhörer mit einigen aktuellen Informationen. Er erwähnte den erfolgreichen Abschluss der Spendenaktion für den Hafen hinter dem Störsperrwerk und berichtete über den Vorstandsbeschluss, einen Zuschuss der SVAOe für weitere erforderliche Hafendarbeiten beizusteuern, über die bevorstehende, außergewöhnliche Jubilarsfeier sowie die Müllsammelaktion im Auwald des Yachthafens, alles Dinge, über die an anderer Stelle berichtet wird, so dass hier nicht näher darauf eingegangen wird.

Dann kamen Matthias Heuer und Anke Panteroth zu Wort, wobei das nur zur Hälfte stimmt, denn Anke hatte ihre Stimme verloren und Matthias musste ihren vorgesehenen Part mit übernehmen. Ein Vortrag stand an über eine Segelreise, wie ihn die meisten nicht zu träumen wagen: Ein Ehepaar, beide voll im Beruf stehend, nimmt sich ein halbes Jahr „Auszeit“ vom bürgerlichen Leben, vom Zuhause, vom Einkommen, von der Altersvorsorge, von der Karriere. Jedoch nicht von der Zivilisation, denn ihr Boot ist geräumig und bequem, und die Kommunikation mit Freunden und der Welt ist überall möglich, wenigstens in der Theorie, denn von den Mängeln in der Praxis war Einiges zu berichten. Am spannendsten war zu einiges erfahren, wie es geht, dem Chef zu erklären, dass man einige Monate nicht verfügbar sein werde, auch auf sein Gehalt verzichten, aber dann seinen Job fortsetzen wolle. Welcher Arbeitgeber macht das mit? Und was ist, wenn man nach der Rückkehr als ersetzbar eingestuft wird? Das sind Befürchtungen, die Spießbürger anbringen



*Stephan Lunau führt durch den Abend*



*Souverän: Matthias Heuer macht seine Sache nicht nur auf dem Wasser gut*

könnten. Matthias und Anke gehören offenbar nicht dazu. Schwierigkeiten, die es wohl gegeben hat, haben sie ausgeräumt und ihre Firmen haben sich gefügt. Man hörte es mit neidischem Kribbeln.

Die Reise stand unter dem Motto „Ostseerunde“. Das klingt zunächst wenig aufregend, zu viele haben Ähnliches schon hinter sich gebracht, z.B. aus der SVAOe Kristine Brügge und Nora Anders 2010. Es gibt kaum Stellen rund um die Ostsee, die von SVAOe-Yachten noch nicht



*Stimme verloren, aber voll dabei: Anke Panterodt*



*Streichholzschachtel-Diorama mit „Land in Sicht“  
(Fotos: Tomas Krause)*

besucht worden sind. Aber Matthias und Anke hatten ihr Motto anspruchsvoll erweitert. Sie wollten den südlichsten, östlichsten, nördlichsten und westlichsten Punkt der Ostsee in ihre Runde einschließen. Das war ein hohes Ziel, und letztlich haben sie es auch nicht ganz erreicht. Dennoch ist eine Gesamtstrecke von 3100 Seemeilen herausgekommen, was schon sehr viel ist, da „Meilenschinden“ nicht das oberste Gebot war, sondern „reisen“.

Von Anfang an war beabsichtigt, die Freunde zu Hause über einen Blog, also ein Web-Tagebuch, teilhaben zu lassen. Das ist auf spannende, amüsante und informative Weise gelungen. In diesem Jahr, also nach Beendigung der „Ost-

seerunde“, wird der Blog, weil er so lesenswert ist, auszugsweise und in Fortsetzungen in den SVAOe Nachrichten veröffentlicht und später geschlossen der Sammlung der SVAOe Fahrtenberichte auf der Homepage angefügt. Daher wird an dieser Stelle auf eine Zusammenfassung verzichtet. Nur so viel sei gesagt: der südlichste Punkt (Stettin), der östlichste (St. Petersburg) und der westlichste (Flensburg) wurden erreicht. Der nördlichste der Reise blieb aber Vaasa. Das angestrebte Haparanda fiel dann doch der Zeitnot zum Opfer.

Der Bericht von Matthias lief in lockerer Wechselfolge von Vortrag, Bildern und kurzen Filmen ab. Die Anwesenden hörten mit großem Interesse zu, stellten viele Fragen und manch einer wird sich seine eigenen Gedanken über seine Möglichkeiten und Grenzen gemacht haben. Matthias und Anke haben vorgemacht, was möglich ist, wenn man es will. In ihre Berufe sind sie übrigens wieder voll und an alte Stelle zurückgekehrt. Wie zu hören war, gibt es sogar schon wieder erste neue Pläne. GAN

## **Die Altjunioren informieren sich über den Hamburger Hafen Viel Interessantes über Organisation, Umschlag, Probleme und Zukunft**

Der Abend der Altjunioren (wie immer offen für alle) am Dienstag, dem 4. April begann wie üblich mit der Vorstellung von Neuigkeiten aus dem Vereinsleben. Es gab Bilder zu sehen von der von Michael Albrecht initiierten Müllsammelaktion im westlichen Schutzwald des Hamburger Yachthafens und der Beitrag des NDR/Hamburg-Journals anlässlich der 90-jäh-

rigen Mitgliedschaft von Adje Hauschildt wurde noch einmal vorgeführt. Auch wurde eine kleine Geschichte vorgelesen.

Erst dann begann das Hauptprogramm. Es war gelungen, Herrn Axel Mattern, Vorstand HPA-Marketing, als Referenten einzuladen. Er hatte sich folgende Schwerpunkte gesetzt:

- Organisation HPA/Hafen Marketing
- Aufgaben für den Hafen Hamburg
- Schwierigkeiten und deren Management
- Politische Ausrichtung für die Hafenwirtschaft
- Zukunftsaussichten für den Hafen Hamburg

In charmanter Art und Weise gab er Einblick in die Hafenstatistik (die Zahlen beziehen sich auf 2016):

Seegüter-Umschlag: 138,2 Mio Tonnen gesamt, davon

Massengut-Umschlag: 44,9 Mio Tonnen

Stückgut-Umschlag: 1,53 Mio Tonnen

Rest: Container-Umschlag

Container Umschlag in den Häfen der Nordrange:

Rotterdam: 12,39 Mio TEU

Antwerpen: 10,04 Mio TEU

Hamburg: 8,91 Mio TEU

Bremen: 5,49 Mio TEU

Le Havre: 2,52 Mio TEU

Wilhelmshaven: 0,48 Mio TEU

5,59 Mio TEU werden im Hamburger Hafen per LKW/Bahn/Binnenschiff und 3,32 Mio TEU per Groß-/Feederschiff an- oder abtransportiert. Anzahl Containerschiffe: 446 Schiffe mit 10 bis 14 Tsd. TEU und 240 Schiffe mit 14 bis 19Tsd. TEU, Anzahl Kreuzfahrer: 197 Schiffe mit 800.000 Passagieren.

Kern-Aufgaben HPA:  
Hafenplanung/-Entwicklung  
Ausbau/Instandhaltung Infrastruktur  
Unterhaltung Hafengewässer  
Innovatives Verkehrsmanagement  
Immobilien-/Flächenmanagement

Hoheitliche Aufgaben:  
Gewährleistung Fahrwassertiefen  
Sicherheit der Schifffahrt  
Hochwasserschutz



*Herr Axel Mattern, Vorstand der HHLA, weiß die Zahlen des Hamburger Hafens gut vorzutragen*



*Peter Kaphammel überreicht dem Gastredner ein Geschenk (Fotos: Tomas Krause)*

Probleme ergeben sich aus der Lage des Hamburger Hafens, da zwischen ihm und der Mündung über 100 km liegen. So können tiefgehende Schiffe nur bei ausreichender Gezeitenhöhe verkehren und müssen genau „getimed“ werden. Der Hamburger Hafen kann sich kaum flächenmäßig weiter ausbreiten. Daher wurden schon einige Hafenbecken zugeschüttet, um Lagerflächen zu gewinnen. Für den Container-Umschlag fehlen Lagerflächen. Es bestehen auch massive Probleme in der Straßen-Infrastruktur, um den LKW-Containerverkehr abzuwickeln (Stichwort: fehlende Hafen-Querspange). Es wird an intelligenten Systemen zur Steuerung des LKW-Verkehrs gearbeitet (Smart Port/Port-Logistics). Die

Verschlickung im Hafen bringt ebenfalls große Probleme, wie allseits bekannt.

Ausblick: Der Hamburger Hafen wird auch in der Zukunft seine Position aufgrund seiner exzellenten Hinterland-Anbindung behaupten können. Herr Axel Mattern hat uns einen interessanten und informativen Clubabend beschert, indem er uns die Vielfältigkeit der HPA-Aufgaben darstellte, aber auch jederzeit auf Zwischenfragen einging. Wir danken an dieser Stelle noch einmal für den Besuch.

Der Abend ist eigentlich nicht beendet, ohne dass noch gemeinsam einige Lieder gesungen werden. So war es auch an diesem Abend.

Peter Kaphammel

## Regatten, Sport und Wettkämpfe

### „Nur“ Zweite! „H.E.A.T“ musste Weltmeistertitel an „Topas“ abgeben

In SVAOe Nachrichten 5/2016 wurde über die Farr30-Weltmeisterschaft in Båstad/Schweden und den sensationellen Sieg von Max Augustin und Mannschaft mit „H.E.A.T“ berichtet. Erst Anfang dieses Jahres wurde bekannt, dass die Wertung durch eine Schiedsrichterentscheidung geändert worden ist. Die Mitteilung ist vom 16.2.2017, Monate nach der Entscheidung im Oktober 2016! Veröffentlicht wurde das Ganze nur auf Facebook, auf der Seite des Veranstalters gab es keine News dazu.

„Dear Farr30 Crews from Farr30 International Regatta Båstad Sweden. Due to an appeal in race 6 and the decision by the Swedish Sailing Federation, the results for the International Regatta

and Swedish Championship have been adjusted. The decision by the protest committee was taken in October, but due to several delays in the paper handling it could not be published until now.“

In der Entscheidung heißt es:

In der ersten Wettfahrt Nr. 6 wurden 4 Boote auf den Plätzen 1–4 gewertet, alle anderen Boote wurden OCS (Frühstart) gewertet. Als Ergebnis eines Protestes wurde die Wettfahrt Nr. 6 (nach ihrem Ende) abgebrochen und später wiederholt.

Der schwedische Seglerverband hat als Ergebnis einer Berufung entschieden, dass die Boote, die in der Wettfahrt 6 auf den Plätzen 1-4 gewertet wurden, Anspruch auf Wiedergutmachung haben.

Durch diese Entscheidung hat „Topas“ (Dr. Harald Brüning, KYC) in der Gesamtwertung einen Punkt weniger als „H.E.A.T“, und diese rutscht damit auf den zweiten Platz. Immer noch eine tolle Leistung!

Marcus Boehlich

## Sportlerehrung 2016

### Großer Erfolg für die SVA0e im Altonaer Rathaus am 21. April

Auf Einladung der IG West (Interessengemeinschaft West der Hamburger Sportvereine) füllte sich der Kollegiensaal im Altonaer Rathaus ab 18:00 Uhr mit vielen Sportlern und einigen Grauhaarigen, um der diesjährigen Sportlerehrung beizuwohnen. Bevor es aber losgehen konnte und nach der Begrüßung durch Dr. Gerd Anger, dem Vorsitzenden der IG West, stellte das Orchester der jungen Geigerinnen und Geiger das Publikum musikalisch auf die Ehrungen ein.

Nach kurzem Grußwort von Dr. Liane Melzer, der Bezirksamtsleiterin, und einem von Bernhard Kössler vom Hamburger Sportbund übernahm Holger Ponik vom NDR das Mikrofon und nahm sehr launig die einzelnen Ehrungen vor. Aus Sicht der SVA0e war es ein sehr erfreulicher Abend, aber davon später.

In der Kategorie „Sportevent“ wurde die Veranstaltung des Born-Pokals, einem Feldhandballturnier mit 100 Mannschaften ausgezeichnet.

Danach wurden die Mannschaften geehrt. Bei den Herren waren es die Fußballer der 1. Herren des TuS Osdorf, die 2016 in die Oberliga Hamburg aufgestiegen sind.

In der Kategorie „Trainer männlich“ wurde Heinrich Koppermann vom Altonaer TSV als langjähriger Schwimmtrainer geehrt und in den Kategorien „Funktionär männlich und weiblich“ Karoline Ondrey vom SV Blankenese (Sportwart Tennis) und Peter Wahls vom Altonaer TSV als Abteilungsleiter Turnen.

So weit, so normal. Was nun kommt, was in der Ehrung allerdings zuerst kam, ist schon sehr ungewöhnlich, äußerst bemerkenswert und sportlich herausragend.

Die Hockey-A-Mädchen des GTHGC wurden in der Kategorie „weibliche Jugend“ für das Erringen des Titels des Deutschen Meisters geehrt. Dorothee Veith, HSV, errang bei den Paralympics in Rio die Goldmedaille im Zeitfahren und die Bronzemedaille im Straßenrennen (jeweils im Handbike).

Die HGSV-Jugendmannschaft wurde deutscher Vizemeister U21 im Fußball, wobei HGSV für Hamburger Gehörlosen Sport Verein steht.



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

**JETZT**  
Hamburger  
Yachthafen

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

Ich erwähnte es eingangs, der Abend war auch aus Sicht der SVAOe sehr erfreulich. Denn Max Augustin wurde als Steuermann der „H.E.A.T.“ für das Erringen des Vizeweltmeistertitels in der Farr30-Klasse in der Kategorie „Sportler des Jahres“ geehrt (warum eigentlich nicht die Mannschaft?), und in der Kategorie „Sportlerin des Jahres“ erhielt Tania Tammling für das Erringen des Titels „Internationale deutsche Meisterin in der Europe-Klasse“ die Sportlerinnenehrung 2016.

Auch wenn ich hier viele Namen und Sportarten erwähnt habe, die an dieser Stelle nicht so oft vorkommen, so gilt meine und die des übrigen Vorstandes hohe Anerkennung dennoch allen genannten und ungenannten Sportlern.

Nach den Ehrungen haben viele Sportler, Trainer, Funktionäre und Gäste noch lange bei Limo, Bockwurst und Frikadellen zusammen gegessen und geklönt. Gerrit Rampendahl

## **(An)Sturm auf der Alster** **Optimale mit großer Beteiligung** **und viel Wind**

Der Saisonauftakt mit der Optimale war auch dieses Jahr wieder ein Kaltstart. Nach ein bis zwei Trainings vorher wagten sich 11 SVAOe-Kinder bei hoffentlich dem letzten Frühjahrssturm auf die Alster, um gegen 107 Mitsegler anzutreten (32 A- und 75 B-Segler). Nicht Schnee, Graupel und Hagel waren diesmal das Problem, sondern die Herausforderung bestand in den stürmischen Böen, denen die kleineren, leichteren Kinder nichts entgegenhalten konnten. So kam es, dass schon vor dem Startschuss die ersten kenterten und viele das Ziel gar nicht erreichten. Aber sie hatten alle den Mut, auf das Wasser zu gehen und es zu probieren! Die Landmannschaft hatte dagegen alle Hände voll zu tun und wärmte, versorgte und motivierte die Segler, die reingeschleppt wurden oder auf



*Ansturm der Gäste am Alsterufer (Foto: Wiebke Kaiser)*

eigenem Kiel zurückkamen. Die Optis wurden am Fließband wieder abgetakelt. Der Verkauf von Essbarem und das Kaffeekochen wurden fast zur Nebensache. Schwierig war die Situation deshalb, da manche Eltern ihre Kinder oder das Wetter anders einschätzten und den Steg verlassen hatten, so dass die nassen, kalten Kinder ohne Bezugsperson dastanden. Trotzdem blieb die Mehrheit auf dem Wasser und biss sich durch. Am Ende konnten am Sonnabend Freya Storbeck und Mieke Kaiser von den SVAOe-B-Seglern und Simon Giese von den SVAOe-A-Seglern zwei Wettfahrten erfolgreich abschließen.

Auch der Sonntag zeigte sich stürmisch, wenn auch etwas moderater, und kleinere Hagelschauer hielten niemanden auf. Dies zeigte sich auf allen Gesichtern der Beteiligten. Am Ende waren alle stolz, neben dem Marathon, der Hamburg bewegte, auch ein sehr sportliches Wochenende bestritten zu haben. Der SC4 und der NRV rangelten sich um die ersten Plätze und Simon Giese (A:31), Freya Storbeck (30), Mieke Kaiser (32), Martha Dingeldein (36), Nils Wittich (52), Jonn Daniel (53), Ben-Erik Krüger (55), Simon Storbeck (56), Bjarne Menk (58), Jasper Taschendorf (62) und Anton Giese (63) von der SVAOe waren glückliche Gewinner einer neuen Schalmütze.

115 Anmeldungen aus nah und fern, auch aus Bayern, NRW und Schleswig-Holstein machten die Beliebtheit dieser Regatta deutlich, die das Wettfahrtteam um Daniel Rüter und Familie Lysewski organisierte. Vielen Dank an alle Beteiligten, Eltern und Helfer!

Weitere Bilder auf Umschlagseite 4 und noch viel mehr auf der SVAOe Homepage.

Wiebke Kaiser



*Das Wetter war nur zeitweise ruhig: gekentert  
(Foto: Thorsten Menk)*



*Steuermannsbesprechung auf der Alsterböschung  
(Foto: Thorsten Menk)*



*Siegerehrung  
(Foto: Wiebke Kaiser)*

## Fahrtsegeln in der SVAOe

### Standortmeldung aus der Karibik SY „Lili“ verholt in Schutzstandort während der Hurrikan-Saison

*Schon mehrfach hatten wir Standortmeldungen der SY „Lili“ (ex „Gaudia“) gegeben, mit der Britta und Jens Harms eine ausgedehnte open-end-Reise unternehmen. Darüber berichten sie in einem lesenswerten, unterhaltsamen Blog (sylili@blogspot.de). Vor einem Jahr waren sie gerade in der Karibik angekommen. Dort haben sie sich so wohlgeföhlt, dass sie inzwischen wohl jede Insel besucht haben. Jetzt schreiben sie uns in einer E-Mail aus Puerto Rico:*



*Sauberes Wasser wie im Aquarium: „Lili“ vor Anker auf Bonaire (Foto: Harms)*

Liebes Nachrichtenteam, es wird Zeit auch mal Danke zu sagen für die guten Reisewünsche und das Interesse an unserer Reise. Wir freuen uns immer, wenn wir sehen, wie viele Menschen unseren Blog lesen und ich vermute, es sind auch viele SVAOe-er dabei. Heute Nacht starten wir unseren vorerst letzten längeren Törn dieser Karibik-Saison. Ca. 400sm von Puerto Rico

zu den ABC-Inseln (Aruba, Bonaire, Curaçao, Red.). Dort werden wir uns noch etwas umsehen und „Lili“ dann für die Hurrikansaison aufslippen. Den Sommer verbringen wir zu Hause in Wedel und werden sicher häufig im Yachthafen anzutreffen sein. Mit den besten Wünschen für eine schöne Segelsaison. Britta und Jens, SY „Lili“

### Wir schaffen das Aus dem Logbuch der „Luv“

Der Fremde ist übers Meer zu uns gekommen. Völlig erschöpft, zu schwach, um Nahrung aufzunehmen, zu müde, um zu trinken, zerzaust, die Haare unordentlich, so hockt er scheinbar teilnahmslos, tonlos, hoffnungslos, abgemagert auf der Bank im Cockpit der „Luv“, dunkelbraun, fast schwarz. Die Augenlider fallen ihm zu. Der Kopf fällt herunter. Michael sagt: „Der stirbt uns weg.“ Ich sage: „Der ist zäh.“ Wie um alles in der Welt es der Blinde Passagier offensichtlich mit seiner allerletzten Kraft zu uns an Bord geschafft hat, bleibt ein Rätsel. Hier, mitten in der Sargassosee, gut 400 Meilen vom nächsten Land entfernt, erwartet man keine Migranten. Was hat er für eine Geschichte? Was wurde aus seinen Gefährten? Wo will er hin? Wir können ihm auf unserem Boot nur vorübergehend Asyl gewähren. Die Einwanderungsbehörden in Antigua, unserem Reiseziel in der Karibik, verlangen von jedem gültige Papiere, und sie sind überhaupt strikt gegen die illegale Einfuhr von nicht einheimischen Vögeln. Wir werden uns da was einfallen lassen müssen. Aber zuerst kommt es darauf an, der Schwalbe das nackte Leben zu retten. Unsere begrüßungskulturelle Kompetenz ist gefordert. Im Kühl-

schrank lagert ein Hühnerbein, ich schneide ein Fitzelchen ab und biete es unserem kleinen Gast an. Null Reaktion. Ich träufele ein Tropfen Wasser auf den Schnabel. Die Schwalbe öffnet die Augen, schließt sie wieder. Interessant übrigens, dass sie ihr Lid nicht von oben über die winzige schwarze Linse schiebt, das Lid bedeckt sie von unten nach oben.

Der Vogel hat noch gar nicht wahrgenommen, dass er in Sicherheit ist. Apathisch ignoriert er alle Hilfsangebote. Nach einer Stunde aber kommen die Lebensgeister zurück. Er pickt nach dem Hühnchen, es ist ihm zu groß. Erst als ihm der Happen mundgerecht gereicht wird, vielleicht streichholzkopf groß, kriegt er ihn herunter. Noch ein Stückchen und noch eins und noch eins. Dann fallen ihm die Augen wieder zu. Das heißt, sie fallen, wie gesagt, natürlich nicht zu. Es ist inzwischen dunkel geworden. Die Nachtwache zieht auf. Wir legen die Rettungswesten an, wie immer, wenn die Sonne untergegangen ist. Als wir uns wieder um die Schwalbe kümmern wollen, ist sie fort. „Siehste“, sagt Michael. „Wart’s ab“, sage ich.

Drei Tage später ist die Schwalbe immer noch an Bord. Sie flattert ums Schiff herum. Jetzt, ganz offensichtlich flott und fröhlich, entfernt sie sich außer Sichtweite, kommt zielsicher zurück immer dicht über der Wasseroberfläche, zick-zackige Haken schlagend. Ganz nebenbei widerlegt der Vogel die alte deutsche Bauernweisheit, wonach tiefliegende Schwalben auf schlechtes Wetter, Regen zumal, hinweisen. Das Wetter bleibt schön, warm und trocken.

Nach ihren kleinen Seeausflügen ruht sich die Schwalbe mal auf dem Seezaun, mal auf dem Steuerrad, mal auf der Großschot aus. Und immer schaut sie – ich möchte fast sagen: fordernd

– nach mir und meinem Finger, ob von dort nicht wieder ein Fleischstückchen abzupicken ist. Huhn ist aus. Wir hatten gestern Hühnersuppe. Fliegen und Mücken, die Leibspeise unseres Passagiers, sind absolute Mangelware so weit draußen auf See. Gulasch mag der Vogel gern gut vorgekaut, sonst kriegt er die rohen Brocken nicht herunter. Michael fürchtet schon maulig um die Größe seiner Ration, weil er mit dem Migranten teilen soll. Ich sage: „Du Seehofer, du.“ Was ist mit Getränken für das Tier? Eine an Deck platzierte Wasserschale bleibt unberührt. Ich wässere jetzt das Fleisch. Der Vogel ist nachgerade begeistert. Während ich dies schreibe, sitzt er keine 20 Zentimeter vor mir auf dem Tisch und bedeutet mir: „Nu aber mal! Nachschlag.“ Jetzt hockt er auf dem linken Daumen, pickt hinein. Jetzt krallt er sich auf dem lederbespannten Steuerrad fest, lässt sich mal nach Steuerbord, mal nach Backbord rucken. Und dann kackt er auf das Teakdeck. Eggert sagt zu mir: „Das hast du nun davon. Bring ihm mal bei, sich an unsere Sitten und Gebräuche zu halten.“ Ich sage etwas von Toleranz, die von uns allen gefordert ist und: „Niemand hat gesagt, dass es einfach wird, Flüchtlingen zu helfen. Aber wir schaffen das.“

Die freundliche Aufnahme einer verirrtten Schwalbe an Bord der Segelyacht „Luv“ hat sich in Kreisen heimatloser Federtiere rasch herumgesprochen. Kaum haben wir den einen Migranten freundlich gefüttert und ihm für die Nacht ein warmes Zeltlager unter dem Beiboot auf dem Vorschiff gewährt, haben wir einen zweiten an Bord. Um im Bild zu bleiben: Anders als die ortsfremde Schwalbe kommt dieser Seevogel vom Stamme der Tölpel aus einem sicheren Herkunftsland und hätte von Rechts wegen nur

eine sehr minimale Aussicht auf Anerkennung als Asylbewerber. Aber Rechtsfragen kümmern diesen eleganten Segler nicht. Er setzt sich frech auf den halbrunden Dom der Satellitenanlage am Heck der „Luv“ und betrachtet von dort oben die Landschaft. Das heißt: er schaut von dort oben auf das Wasser und seine Nahrung, die darin schwimmt. Was uns für diesen Schutzsuchenden einnimmt: Er spekuliert nicht auf private Spenden und öffentliche Beihilfe. Er ist ein Selbstversorger. Er wartet, bis mal wieder ein Fliegender Fisch in der passenden Größe vor dem Bug der „Luv“ Reißaus nimmt und sich bei der Flucht aus seinem eigentlichen Element wagt. Dann steigt der Tölpel auf, legt die Flügel an und stößt mit Hochgeschwindigkeit steil auf seine Beute. Jeder dritte dieser Fischzüge ist erfolgreich.

Gegen Abend hockt sich der Vogel vorn beim Anker auf ein Brett und geht schlafen. Auch er scheißt aufs Teakdeck. Eine See kommt über das Vorschiff. Alles ist wieder sauber. Heiko Tornow

## **Ostseerunde mit „Land in Sicht“**

### **2. Fortsetzung des Blogs**

#### **Mal ein schnelles update**

29/05/2016 In 23 Stunden Fahrtzeit mit wenig Wind haben wir uns an der Seegrenze zu Russland entlang nach Klaipeda geschmuggelt und in der Nacht noch ordentlich einen auf die Mütze bekommen. Keine Sorge, wir sind nicht verprügelt wurden. Gegen ein Uhr nachts in der Ansteuerung von Klaipeda hat uns eine ordentliche Regenfront mit lecker Böen erwischt. Alles kein Problem, denn dank dem richtigen Vorhalten und dem Plotter haben wir auch blind die Hafeneinfahrt getroffen.

An vorausschauendes Fahren war mangels Sicht auf Grund von waagerechtem Starkregen nicht zu denken. Die nächste Aufgabe war wieder ein Suchspiel, nur diesmal waren die Bedingungen anders: Finde nachts in einem dir fremden Industriehafen eine kleine Kanaleinfahrt zum Jachthafen. Manchmal kann es auch zu viel Licht geben, aber Plotti sei Dank ist auch das gelungen. Die nächsten Aufgaben haben wir hervorragend gemeistert: Anlegebier und ab in die Koje. Prost und Gute Nacht!

#### **Kurs Süd?**

31/05/2016 Wir sind in Klaipeda, zum zweiten Mal. Diesmal etwas unfreiwillig. Wir haben gestern dieses schöne Fleckchen Erde mit Kurs Nord in den nächsten baltischen Staat – Lettland – verlassen. Die Windvorhersagen waren unterschiedlich, wir haben uns die schönste herausgesucht, ein Fehler. Der Wind kam doch sehr von vorn und vor allem un stetig. Sicher war, die nächste Bö kommt genau dann, wenn man gerade das Vorsegel etwas vergrößert hat, um gute Fahrt zu machen. Die „Land in Sicht“ segelt engagierter als ihre Crew, sie setzt mehr Wind in Schräglage und Speed um. Speed kann man ja nicht genug bekommen (wir haben mit einer X-Yacht gut mithalten können), aber die Schräglage war nicht schön, wir kehrten um. Auf der Rückfahrt war es dann ruhiger, und schön sonnig war es eh den ganzen Tag. Irgendwie ist es doch noch nicht raus aus unseren Köpfen, ein gesetztes Ziel (es war Liepaja) nicht zu erreichen. Es fühlt sich an, wie ein Verlierer zu sein. Was für ein Quatsch, schließlich fahren wir doch keine Ostseeregatta, sondern haben 180 Tage Land in Sicht. Wir hoffen auf einen baldigen Winddreher und freuen uns auf Lettland und Estland.

### Kurs WLAN

02/06/2016 Zwischen zwei Wenden auf dem Weg von Liepaja nach Pavilosta. Die Crew ist wohl- auf und arbeitet sich in zig Schlägen weiter gen Norden. Das Wetter gestern war der Hammer. Mehrfach haben wir eine Wasserflasche über dem Kopf ausgeschüttet. Heute ist es etwas kühler, aber durchaus sommerlich. Einfach nur schön! Nach unserer anfänglichen Regen- und Schneezeit in Kiel hatten wir lediglich zwei Re- gente, einen zu meinem Geburtstag und einen auf dem Weg nach Klaipeda. Seit Kolberg in Polen gab es kein vernünftiges Internet mehr in den Häfen! Immer wieder zwar Hotspots und Passwörter, aber erbärmliche Erreichbarkeit, die ein Abrufen von Mails zum Abenteuer werden lässt. An Surfen war gar nicht zu denken. Wir haben ein bisschen Statistik gemacht. Wir segeln fleißig (mehr Seemeilen pro Segeltag als

geplant), allerdings machen wir mehr Hafentage als geplant. Wir beginnen darum, unseren Törn- plan zu verändern. Riga werden wir mit dem Bus und nicht auf eigenem Kiel bereisen, um ein paar Tage zu „sparen“ und schneller bei den estnischen Inseln zu sein. Darauf freuen wir uns sehr. Ihr dürft Euch auf unseren nächsten Film freuen. Fast fertig. Aber den sende ich bestimmt nicht zu Roamingkosten an den heimischen Ser- ver. Kurs WLAN also.

### In Riga (per Bus)

05/06/2016 Wir wollen etwas die verlorene Zeit aufholen und gehen nicht mit dem eigenem Schiff nach Riga, sondern haben um 3.40 Uhr (kein Scherz) den Bus nach Riga bestiegen. Ich konnte sogar 20 Minuten vor Riga dann auch etwas Schlaf finden. Besoffen vor Müdigkeit sind wir zum Hotel gefahren (die Zimmer standen natürlich nicht so früh zur Verfügung), um dann



**FIRMENICH**  
YACHTVERSICHERUNGEN

**Eine Länge voraus.**



**Tel. 040.328 101-4701 • [www.firmenich-yacht.de](http://www.firmenich-yacht.de)**

gleich den ersten Stadtbummel zu unternehmen. Nach einem ausgiebigen Frühhnachmittagschlaf ging es dann ein zweites Mal – jetzt schon mit fachkundiger Nutzung der Öffis und nicht zu Fuß wieder in die Innenstadt. Riga wird, so ist mein erster Eindruck, von sehr vielen Touristen besucht, so viele Kneipen und Restaurants braucht der Einheimische nicht. Am Sonntag arbeiten wir die Sehenswürdigkeiten ab: Okkupationsmuseum, Kirchturmbesteigung, Freiheitssäule. Der Unterschied von dem idyllischen Pavilosta zu einer Großstadt kann größer kaum sein. Wir freuen uns – trotz weiterer Stunden hier in dieser tollen Stadt – schon auf die Ruhe an Bord und idyllische Häfen in Estland. 80 sm noch bis zur Südspitze Saaremaas.

### **Riga adieu**

07/06/2016 Nach drei sehr schönen Tagen in Riga (auch unbedingt eine Reise wert) sagen wir „Adieu Riga.“ Wir freuen uns wieder auf unsere „Land in Sicht“. Riga begeistert durch die wirklich tollen Jugendstilbauten und ihre Altstadt. Irgendwie beschäftigt uns die Geschichte des Baltikums sehr und ich merke, wie sehr mich der Geschichtsunterricht des Ostens geprägt hat. Gut, nun auch eine andere Geschichtsschreibung kennenzulernen. Wir sind froh, in unserer Zeit geboren zu sein. Beim Blick auf das Wetter und den Wind hätten wir gestern schon fahren sollen. Hinterher ist man bekanntlich immer schlauer. Ich habe gelernt: Buche Hotels, wenn möglich nur nächteweise, dann bleibst du selbst in der Stadt ein Segler, kannst bei gutem Wind die Segel leichter setzen und dich nach dem Wind richten. Für die nächsten Tage ist nun wieder irgendwas um Nord vorhergesagt, und das nicht zu knapp. Na und was ist unsere Richtung??? – natürlich Nord. Matthias hat kei-

ne Lust mehr auf Stadt und scharrt schon mit den Segelhufen. In zwei Stunden fährt der Bus wieder nach Pavilosta und heute Abend bläst uns wieder Seeluft um die Nase. Wir freuen uns!

### **Wie im Bilderbuch...**

10/06/2016 ...zieht ein Tief über uns hinweg. Genau über uns. Das macht gerade viel Regen und danach viel Wind und das aus der falschen Richtung. Der kleine Matthias schmolzt und möchte bitte sofort aus dem Lettland abgeholt werden. Heute mal nicht von vorn!

13/06/2016 Wir sind in Estland. Der Wind hat heute eine Ausnahme gemacht, er kam nicht schräg von vorn. Danke! Wir sind 63 Meilen gesegelt, um 06.00 Uhr haben wir abgelegt, gemeinsam mit unseren Wegbegleitern von der „Impuls“. Die „Impuls“ zieht es auf eigenem Kiel nach Riga. So sind wir zum ersten Mal nach Kolberg in einem Hafen, in dem kein Schiff liegt, das wir bereits kennen. Mal sehen, wen wir auf unserer Reise wiedertreffen oder neu kennenlernen. Für heute ist es erstmal gut. Nach 14 Stunden segeln, Abendbrot und einem Bier geht es in die Koje. Es ist noch taghell, wir sind schon ein ganzes Stück weiter in den Norden gekommen. Gute Ruh! P.S.: Es waren zwei Bier.

### **Große Wäsche und Kurier**

15/06/2016 Da der Wind heute mal wieder aus der Richtung kommt, in die wir wollen, bleiben wir noch einen Tag in Kuressaare. Morgen soll er auf Süd bis Südwest drehen und ein bisschen abnehmen, also Entscheidung klar: Hafentag Nr. 2 auf Saaremaa. Gestern haben wir nach Roomassaare bestellte Seekarten (Danke HanseNautic) abgeholt, ganz stilecht mit dem Fahrrad. Ist schon irre, wir sind zwei Monate unterwegs, und in Estland warten Seekarten auf uns. Nach kurzem Schnack mit dem Hafenen-

meister ging es zurück und die Beute bestaunen. Sind wir bisher ca. fünf Wochen in einem Kartensatz (Polen, Litauen und Lettland) gesegelt, werden wir zukünftig in Finnland auch mal fünf Karten an einem Tag durchsegeln.

Auf der Fahrt hierher hatten wir zum ersten Mal das Land auf Backbord, was Matthias, er hatte geschlafen, etwas irritierte, waren wir es doch seit Wochen immer auf steuerbord gewohnt. Wir freuen uns auf die Abwechslung!

Kuressaare ist ein schönes Städtchen, in dem wir es gut ein bisschen aushalten können. Ansonsten standen auch hausfrauliche Höhepunkte auf dem Programm: Wäsche waschen und einkaufen, aber das kennt ihr ja von zu Hause. Das will man nicht oder schön ist anders.

17/06/2016 Beste Grüße nach einem schönen Segeltag mit Geschwindigkeitsrekord von 7,5 kn durchs Wasser. Die Navigation wird anspruchsvoller, denn ziemlich lustige „Land“-Formationen liegen hier kurz unter der Wasseroberfläche. Es entstehen kleine Nadelöhre, die betont sind, durch die man absolut zwingend hindurch muss, vorausgesetzt, der Kiel soll am Schiff bleiben. Ist uns gelungen und so liegen

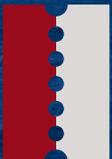
wir in Haapsalu und warten sicher vertäut im Hafen den Wind und den Regen ab, denn das will man ja nicht: Wechselnde Richtungen 6 bis 8, West- bis Südwestdrehend 6 bis 7, orkanartige Gewitterböen, starker Regen, See 3 Meter. Zentrale Ostsee: Wechselnde Richtungen 6 bis 8, West- bis Südwestdrehend um 6, orkanartige Gewitterböen, starker Regen, See 3 Meter. In diesem Sinne eine gute Nacht Euch allen!

### One thousand Miles

21/06/2016 Gestern auf dem Weg nach Tallinn ging uns der Wind aus, und wir haben uns für einen anderen Hafen entschieden: Lohusalu. Ein toller Ort, den wir ohne die Flaute nicht erlebt hätten. Von dieser Art Häfen haben wir bisher wenig erlebt. Er strahlt eine Gelassenheit aus, ohne ausgestorben zu wirken. Auf der Logge haben wir auf dem Weg die eintausendste Seemeile auf dieser Reise hinter unserem Kiel gelassen. Was auch immer der Grund sein mag, diese runde Zahl animiert zum Innehalten, regt zu einem Zwischenfazit an.

Der direkte Weg von hier nach Kiel ist mit 600 sm viel kürzer als die gesamte zurückgelegte Strecke, schließlich waren wir mit Stettin auch

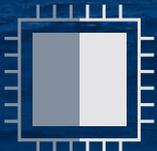




**TICKET-DRUCKEREI**  
Herstellung attraktiver, funktioneller Eintrittskarten



**SOUVERÄN SOFTWARE**  
Software für die Verwaltung von Museen



**TECHNIK EXZELLEZ**  
Kassen, Thermodrucker, Kontrollsysteme, Infoterminals



**KONTAKT HERSTELLER**  
Webshops für Online- und Mobile-Ticketing



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

nochmal Richtung Süden gegangen. Nach dem zunächst schlechten Wetter in Kiel, bei dem wir gar nicht erst lossegelten, haben wir uns schon 52 Tage von zu Hause entfernt. Im Schnitt segelten wir an jedem zweiten Tag. An diesen Segeltagen waren wir fleißig und legten fast 40 Meilen zurück. Allerdings ist unser Törn mit 24 Meilen pro Kalendertag gerechnet. Rechnerisch sind wir heute 200 Meilen „hinter Plan“. Das Tolle am Segeln ist, dass wir die Zielvorgaben – anders als im Job – selbst ändern können. Wir haben wie berichtet Riga und Nidda mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht und damit die Segelstrecke verkürzt, ohne auf Ziele zu verzichten. Unser am grünen Schreibtisch entwickelter Törnplan zeigt für den 24. Juni Kotka als Hafen an. Heute erreichen wir Tallinn, wo wir morgen sicherlich noch bleiben. Kotka ist dann also noch zwei Tagesstrecken entfernt. Das nenne ich mal „im Plan“ sein. Eigentlich ist das gar nicht so wichtig, wenn da nicht unser Besuch wäre. Katharina und Sven wollen uns für zwei Wochen besuchen, und da wäre es schon nett, wenn wir irgendwo sind, wo sie eine Chance haben, uns zu treffen.

Vor uns liegen – laut Plan – noch über 2.300 Meilen und 16 Wochen, das sieht also weiter nach einem guten Vorhaben aus. Heute ist ein toller Segeltag. Wir haben sehr wenig Wind und Anke ist heute zur Gennaker-Königin gekürt worden. Bei halbem Wind raus aus dem Hafen und nun schleichen wir uns mit leicht vorlichem Wind und knapp drei Knoten weiter gen Osten. Streckenrekord wird das nicht, aber es ist so ruhig, dass Anke strickt und ich diesen Bericht während der Fahrt verfasse. Am Steuer ist Horst. So haben wir unseren Autopiloten getauft. Ich würde es nie zugeben, aber er steuert besser als ich.

Kein Vergleich auch zu dem Pinnenpiloten von unserem alten Schiff, man spürt die 20 Jahre Entwicklungsarbeit zwischen den Gerätegenerationen. Zum Anbaden haben wir heute unseren zweiten ständigen Begleiter Harald geschickt. Uns ist es bei 13° Wassertemperatur noch zu kalt. Harald ist eine Stockente aus Plastik mit Minikiel, die man hinter sich herziehen kann. Die Vorbesitzer der „Land in Sicht“ (ex „Serfaq“) hatten Enkelkinder. Wir sind zwar älter, haben aber auch unseren Spaß.

Jetzt biegen wir ab in die laute Stadt. Auf bald!

Matthias Heuer und Anke Panterodt

*Fortsetzung folgt*

## Seglergeschichten

### Unmögliche Beweisführung oder von den Schwierigkeiten, ein Sperrwerk zu durchsegeln

An einem Sommertag segeln zwei Folkeboote auf der Unterelbe. Man fasst den Entschluss, wenn bald die Tide kippt, nach Stade zu segeln, mit der unausgesprochenen Idee, dort ein kühles Bier zu nehmen, denn die eigenen Vorräte sind wie immer knapp.

Abgemacht und auf geht's in die Schwinge, vorbei an Stadersand. Es dauert gar nicht lange, und das erste Sperrwerk, mit offenem Fluttor aber geschlossener Brückendurchfahrt kommt in Sicht. Nun heißt es laut tuten, warten und Kringel vor der Brücke drehen, mit durstigem Blick und dem Gedanken: wann lässt uns der da oben nun endlich durch? Also drehen wir weiter unsere Kreise vor dem Sperrtor und hoffen auf ein Einsehen des Herrn über die Maschinerie in seiner verspiegel-

ten und deshalb so herrlich anonymen Kanzel, hoch und unerreichbar über unseren Köpfen. Weiterhin werden nun brav die Runden gedreht. Der Durst nimmt zu und die Stimmung sinkt. Doch auf einmal legt sich ein Rumpeln über das leichte Plätschern des Flutstroms, und zu Anfang unmerklich, aber nun doch, hebt sich die Brücke an, Zentimeter um Zentimeter. Noch ein Kringel und dann ist es soweit: Unser schmales Boot und das Rigg passen durch die Lücke, und der Flutstrom drückt das Boot in das Sperrwerk, wahrscheinlich viel schneller als gewollt, aber mit Macht und unumkehrbar. Eine letzte Peilung: Sind wir auch in der Mitte und geht der Mast auch frei? Der Flutstrom schiebt und Gott sei Dank, wir sind durchs Nadelöhr hindurch und haben freie Fahrt. Aber nun kommt aus der Sperrwerkskanzeln

ein Lautsprecher-Gepöbel ungeahnten Maßes: „Kommt sofort zurück, wieso könnt ihr durch die „zuhe“ Brücke fahren, die Lichter sind auf rot!“ Das verspiegelte Fenster geht auf, ein keifender Schleusenwärter zeigt sein rotes Gesicht und hängt soweit aus dem Fenster, dass man glauben kann, gleich fällt er runter. Wir machen uns schon ein bisschen Sorgen um die überbordende Amtsperson, aber der Flutstrom schiebt uns von diesem Schauplatz zuverlässig hinweg. Wir hören noch im Nachhall des Lautsprechers, wie das Telefon mit vier Nummern gewählt wird, klack, klack, klack, klack, also eine Amtsnummer. Er hat wohl die „Waschpo“ angerufen. Was nun, Sportsfreund?, geht bei uns die Frage um. Wir setzen ein Verwirrspiel in Gang. Unser Boot hat die Segelnummer F/G 602, das andere die Nummer F/G 253. Aber wir haben ein

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

Ersatzsegel im Vorschiff mit der Nummer F/G 352. Also tauschen wir eilig das Segel 602 gegen 352 und treiben damit unbehelligt in den alten Stader Hafen. Kirchtürme und Kneipen rücken in greifbare Nähe. Aber da steht die Staatsgewalt auch schon in Gestalt eines Wasserschutzpolizisten mit zwei Kolbenringen, der auf sein Opfer wartet. Allerdings weiß er nicht genau, welches Boot denn nun vereinnahmt werden soll.

Das Schicksal will es, dass F/G 253 zuerst dran ist und geentert wird. Wir, nun F/G 352, legen gegenüber weit weg an, Segel runter und nichts wie weg, hinter den nächsten Bauzaun. Von dieser sicheren Beobachtungsposition betrachten wir das Wirken der Staatsmacht. Nachdem der andere Skipper erfolgreich seine Unschuld beteuert hat – wir sehen ihn mehrfach auf seine Segelnummer zeigen, wird unser Boot anvisiert. Wir beratschlagen, wie lange man eine amtliche Person zum Narren halten kann und kommen zu der Erkenntnis, uns mal am Anlegeplatz zu zeigen und abzuwarten, was sich so tut.

„Sind Sie der Eigner dieses Bootes?“. „Ja, was ist denn los?“, fragen wir ganz unbeteiligt. „Sie sind vorschriftswidrig durch das geschlossene Sperrwerk gefahren, hat der Schleusenwärter berichtet und diese Gefährdung von Brücke und Boot ist ein grober Verstoß gegen die Schifffahrtsstraßenordnung“, werden wir belehrt.

Nach vielerlei hin und her der Argumente und Vorzeigen unserer Segelnummer kommt auch die „Waschpo“ zu der Erkenntnis, die Brücke müsse offen gewesen sein, sonst könnten die Boote hier nicht so heil und sicher angekommen sein. Ein Beweis, dass wir der Delinquent gewesen waren, ist nicht zu führen. Im Gegenteil: In vorsichtigen Andeutungen untergraben wir die Autorität des Schleusenwärters, indem wir ihn

als Choleriker andeuten, der sich außerdem nicht mal ein oder zwei Segelnummern richtig merken kann und von einem „zuhen“ Sperrwerk könne keine Rede sein, wir seien ja durchgefahren. Nun ist die Kompetenz von zwei Kolbenringen endgültig aufgezehrt und Verstärkung wird angefordert. Um dieses Ereignis zu klären, ist anscheinend mehr vonnöten, und ab jetzt wird zusätzlich von einer mit vier Kolbenringen ausgestatteten Person ermittelt.

Also wird nun der Schleusenmeister an seinem Ort vernommen und wir werden verdonnert, hier solange zu bleiben, bis man mit ausreichender Klärung der Umstände wieder zurück ist. Unser Durst rückt derweil in den Hintergrund, aber nach einer guten Stunde geht es weiter. Der nahende Feierabend der Staatsbediensteten kommt dabei näher und bereitet für uns ein günstigeres Klima der Verhandlung über Ursache und Wirkung dieses Ereignisses. Mit der Frage: „Sind sie damit einverstanden, dass die Angelegenheit gegen Zahlung eines Bußgeldes von DM 20,- eingestellt wird?“, trennen wir uns dann einvernehmlich, jeder mit eigenen Gedanken zum wahren Ablauf der Geschichte. Wir fragen vorsichtshalber nicht, ob die Beamten schon mal von Morgensterns Herrn Palmström gehört haben, der in einer für den Verkehr gesperrten Straße einen Autounfall hatte und diesen als ungeschehen ansah, da „nicht sein kann, was nicht sein darf.“ Es reicht, dass sie den Schleusenwärter wohl für überfordert halten, weil er sich nicht einmal zwei Segelnummern merken kann. Wir lassen sie in dem Glauben.

Das Ereignis liegt nun schon 30 Jahre zurück, so dass der Mantel des Vergessens sich wohl über die betroffenen Personen gelegt haben wird.

Georg Pulver

## Aus Behörden und Verbänden

### Baggerarbeiten für Darßer Nothafen

Fünf Monate nach der Sperrung des Nothafens Darßer Ort wegen versandeter Fahrwinne haben im März Ausbaggerungsarbeiten begonnen. Bis Ende April soll die Deutsch-Dänische Wasserbau GmbH etwa 18.000 Kubikmeter Sand entfernen, um die Fahrwinne wieder nutzbar zu machen, teilt das Umweltministerium in Schwerin weiter mit. Anschließend werde der Nothafen für den Seenotrettungskreuzer „Theo Fischer“ und für Notfälle wieder zur Verfügung stehen.

Die dem Land gehörende Zufahrt zum Nothafen liegt im Kernbereich des Nationalparks Vorpommersche Boddenlandschaft und versandet regelmäßig. Auch im Dezember 2014 musste der Darßer Nothafen schon wegen Versandung gesperrt werden. Der Standort soll aufgegeben werden, wenn in Prerow ein neuer Nothafen gebaut worden ist.

Meldung von  
Hans-Jürgen Heise

### Dialog mit den Behördenvertretern Wie in jedem Frühjahr lädt der Hamburger Segler-Verband zur Aussprache

Die seit langem etablierten jährlich stattfindenden Frühjahrsgespräche auf Einladung des Hamburger Seglerverbandes fanden am 19. April wie im Vorjahr im Clubhaus des TuS Finkenwerder statt. Ziel der Gespräche ist ein Austausch zwischen den Hamburger Segelvereinen und den Vertretern der Behörden und



*Behörden- und Verbandsvertreter an einem Tisch  
(Foto: Hans-Herbert Hoffmann)*

Verbänden über Revier- und Sicherheitsangelegenheiten speziell auf der Elbe, im Hamburger Hafen und im Nord-Ostsee-Kanal.

Eingeladen sind u.a. die Leitungen oder Vertreter der Wasserschutzpolizei, der Wasser- und Schifffahrtsämter (WSA), der Hamburg Port Authority (HPA), des Oberhafenamts, des Sportamts, der Lotsenbrüderschaften Hamburg und Elbe, der Wetter- und Seefunkdienste, der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU), der Hamburg Messe, des DSV sowie die Fachpresse und die Vorstände der Verbände und Vereine. Andreas Völker, Vorsitzender des Hamburger Segler-Verbandes, begrüßte zunächst die Gäste und stellte das Hauptthema der Veranstaltung vor, die Aufrechterhaltung des sicheren Schiffsverkehrs im Revier.

Hafenkapitän Andreas Brummermann (HPA) berichtete über die in diesem Jahr anstehenden Veranstaltungen und die damit verbundenen Auswirkungen auf den Schiffsverkehr. Große Herausforderungen werden der Hafengeburtstag, der G20-Gipfel und die Cruise Days sein. Mit vielfältigen Sperrungen während der einzelnen Veranstaltungen werde zu rechnen sein. Herr Frankowski, Stabsleiter der Wasserschutzpolizei, übernahm anschließend das Wort. Er

gänzend zu den Ausführungen Herrn Brummermanns teilte er mit, es stehe bereits fest, dass während des G20-Gipfels der Bereich um die Elbphilharmonie gesperrt werden würde. Der City-Sportboothafen und der Traditionsschiffhafen am Sandtorkai würden nicht angelaufen bzw. verlassen werden können. Aktuelle Informationen werde die Polizei im Internet sowie über die BfS zur Verfügung stellen. Es sei davon auszugehen, dass im Vorfeld des Gipfels verstärkt Personenkontrollen auch auf dem Wasser durchgeführt würden, entsprechende Ausweisdokumente sollten daher mitgeführt werden.

Herr Thomas Bruhns vom Seewetteramt des DWD berichtete über Neubeschaffung von insgesamt sechs Sendern, mit denen zukünftig die Aussendung der Seewetterberichte im Funkfernsehverfahren (das sog. „Wetterfax“) sichergestellt sei. Zusätzlich biete der DWD seit letztem Jahr, zunächst im Testbetrieb, die Sprachaussendung der Wetterberichte auf 6180 KHz an; Sendezeiten 0600/1200/2000 UTC (wir berichteten dazu bereits). Die derzeit noch von menschlichen Wesen verlesenen Wetterberichte würden künftig durch eine angenehme Computerstimme vorgetragen werden.

Herr Jürgen Albers, z.Zt. kommissarischer Leiter der BSU, fokussierte seinen Bericht auf die Bereiche „Überbordgehen“ und „Gefahren im NOK“. Zum ersten Thema werde am 26. April 2017 ein neuer Untersuchungsbericht unter dem Titel „SY Desdemona“ veröffentlicht. Die BSU habe, u.a. nach eingehender juristischer Prüfung, die Empfehlung ausgesprochen, eine Ausrüstungspflicht und eine Tragepflicht für Rettungswesten auf Sportbooten gesetzlich festzuschreiben.

Herr Prof. Dr. Heinrich Reincke von der Stiftung

Elbefonds teilte mit, es gäbe zum Thema „Fahrrinnenanpassung der Untereibe“ trotz oder gerade wegen des jüngsten Urteils des Bundesverwaltungsgerichtes aktuell noch nichts Neues zu berichten. Man stehe jedoch bereit, sobald die Fahrrinnenanpassung genehmigt sei, entsprechende Anträge zur Bezuschussung der Unterhaltung von Sportboothäfen sofort zu bearbeiten. Die Zuschüsse seien auf maximal 30 % der Gesamtkosten derartiger Maßnahmen beschränkt. Sorge bereite momentan allerdings vor allem die Tatsache, dass sich das Stiftungsvermögen entsprechend den Vorgaben des Stiftungsgesetzes aus Zinserträgen bestimmter Anlageformen speisen müsse. Es sei schlechterdings unmöglich, einen Zuwachs des Vermögens bei den aktuell erzielbaren Zinsen jetzt und in Zukunft sicherzustellen.

Götz-Uwe Jungmichel, Generalsekretär des DSV, nahm zu den aktuellen Problemen Stellung, die den Verband derzeit massiv beeinträchtigen. Der DSV sei dabei, den Wandel vom „Bestimmer und Verwalter des Segelsports“ zu einem „Mitgliederservice“ zu durchlaufen. Er verwies darauf, dass sowohl organisatorisch als auch infrastrukturseitig Anpassungs- und Nachholbedarf bestünde. Darüber hinaus sei es nun an der Zeit, nach zeitweise erheblichen Eingriffen des Präsidiums in das Tagesgeschäft der Geschäftsstellen, nunmehr „vereinende Ansätze“ zu finden, um die anstehenden Aufgaben gemeinsam anzugehen.

Herr Robert Cloet von der Lotsenbrüderschaft Elbe zeigte zwei von ihm selbst gedrehte Filme über die Elbe-Fahrt mit einem mittelgroßen Feeder sowie einem größeren Tankschiff. Die Perspektive von der Brücke solcher Schiffe konnte dabei sehr gut nachvollzogen werden. Zu sehen

sind die Filme unter folgendem Link: <https://vimeo.com/104876673>.

*Anmerkung des Verfassers: Wäre es nicht sinnvoll, dafür zu sorgen, dass zumindest den Lotsen und den Mitarbeitern der Verkehrszentralen, so sie denn nicht bereits selber auch als Sportschiffer unterwegs sind, die Perspektive der Sportschiffahrt durch entsprechende Ausbildungsfahrten in der Praxis zu vermitteln? Und: Nach wie vor sprechen die Unfallzahlen und auch die Aussagen der Wasserschutzpolizei dafür, dass die Sport- und die Berufsschiffahrt auf der Elbe sehr wohl gut miteinander klarkommen. Also kann die Lage so dramatisch nicht sein.*

Das BSH wurde durch Herrn Udo Cimutta vertreten, der über Änderungen des vom BSH angebotenen Seekartenwerkes berichtete, das sich künftig auf die deutschen Seegebiete beschränken werde. Spezielle Inhalte, wie sie bisher für die Klein- und Sportschiffahrt angeboten wurden, und die über die Anforderungen des Seeaufgabengesetzes hinausgingen, gehörten ausdrücklich nicht zum Aufgabenbereich des BSH. Diese Beschränkung des Angebotes des BSH sei u.a. seitens des Bundesrechnungshofes gefordert worden.

*Der Verfasser dieses Berichts fragt sich, warum das BSH dann überhaupt noch aus Steuermitteln finanziert wird und nicht aus Abgaben, die ausschließlich von der gewerblichen Schifffahrt zu leisten wären? Eine entsprechende notwendige Gesetzesänderung sollte kein Hinderungsgrund sein.*

Zukünftig werde es jedenfalls auf zwei Nutzergruppen abgestimmte Seekartenwerke geben: Eines für die internationale Seeschiffahrt in englischer Sprache sowie eines für die regionale Seeschiffahrt, welches in deutscher Sprache verfasst werden wird und einen größeren Detaillierungsgrad aufweisen wird. Lesen Sie dazu auch die Ausführungen von Hartmut Pflughaupt in dieser Ausgabe der SVAOe Nachrichten.

Herr Dieter Schnell, Leiter des WSA Kiel-Holtenau, erläuterte die anstehenden, im Wechsel durchzuführenden Schleusensperrungen in Holtenau vom 18. April bis 30. Mai sowie vom 6. Juni bis 18. Juli. Von längeren Wartezeiten sei während dieser beiden Phasen in jedem Fall auszugehen. Je nach Verkehrslage würde man ggf. reine Sportboot-Schleusungen durchführen. Ein Internet-basiertes Bezahlssystem für die derzeit ausgesetzten Kanalgebühren werde voraussichtlich ab August 2017 zur Verfügung



Seemann  
& Söhne

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

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

stehen. Bezahlautomaten werde man ebenfalls sowohl binnen- als auch seeseitig installieren. Nähere Informationen finden Sie im Internet-Auftritt des WSA Kiel-Holtenau und der SVAOe. Herr Detlef Wittmüß, Leiter des WSA Hamburg, stellte zur Fahrrinnenanpassung der Elbe fest, dass sie in jedem Fall kommen werde. Es sei jedoch davon auszugehen, dass mit den Arbeiten nicht im Jahre 2017 begonnen werden könne. Hinsichtlich der vielfältigen Unterhaltungsbaugearbeiten wies er daraufhin, doch bitte die Signale der Baggerschiffe zu beachten. *Anmerkung des Verfassers: Dies sollte für jeden Sportschiffer eine Selbstverständlichkeit sein.* Ansonsten seien, bis auf den Abbruch der Elbe-Ausklangregatta im Herbst 2016, aus Sicht des WSA keine Probleme hinsichtlich der Sportschiffahrt zu vermelden. Bezüglich der Regatten sei alles Notwendige getan, das Problem seien einzelne Segler und nicht „die Segler“ im Allgemeinen. Die Genehmigungen der Regatten würden hinsichtlich einer besseren Kommunikation zwischen allen Beteiligten angepasst.

Im Bereich Blankenese werde eine Richtfeuerlinie eingerichtet, wodurch sich die Fahrrinne für die einkommende Schifffahrt um 125 m nach Süden verlagern werde. Dies sei Teil der geplanten „Begegnungsbox“, die zwischen Blankenese und Lühe eingerichtet werde. Die Richtfeuerlinie Glückstadt werde wegen abgängiger Leuchttürme erneuert, während der Bauphase werde man provisorische Leuchtfeuer errichten.

Insgesamt war dies, trotz der bereits angemarkten Punkte, eine aus meiner Sicht gelungene Veranstaltung, die neben der vollen Tagesordnung Raum für den direkten Austausch mit den Vertretern der Behörden ließ. Für den direkten Austausch sollte künftig etwas mehr Zeit ein-

geplant werden. Auch wäre es zu überlegen, ebenfalls die Sichtweise der Sportschiffahrt zu bestimmten Themen zur Sprache zu bringen. Diese und die Position der Behörden könnten dann kontrovers im Rahmen einer Podiumsdiskussion erörtert werden. Stephan Lunau

## Frühjahrsversammlung der Gruppe Nedderelv

### Ein Kurzbericht

Auf der Tagesordnung der diesjährigen Frühjahrsversammlung der Gruppe Nedderelv, die beim S.C. Diamant Stade e.V. am 4. März 2017 stattfand, standen u.a.

1. Wassertourismuskonzept des Bundes
2. Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“
3. Sachstand der WSV Reform
4. Sachstand der Fahrrinnenanpassung auf der Elbe.

Zu Gast war der parlamentarische Staatssekretär des BMVI, Herr Enak Ferlemann, der zu den Themen Stellung nahm. Demnach will bzw. muss das BMVI die Verantwortung für die Wasserstraßen, auf denen kein nennenswerter Güterverkehr stattfindet, möglichst abgeben. Die Auswirkungen auf den Sportbootverkehr und z.B. auch auf die Fahrgastschiffahrt werden absehbar nicht unerheblich sein. Dies insbesondere dann, wenn Bundeswasserstraßen zukünftig z.B. in Landeswasserstraßen umgewidmet werden sollten und die jeweiligen Bundesländer ggf. nicht in Lage sein werden, den Unterhalt soweit sicherzustellen, dass die Befahrbarkeit dauerhaft gewährleistet sein wird.

Das Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ dient in erster Linie der Verfolgung umweltpolitischer Ziele u.a. durch Renaturierung von Nebenwasserstraßen. Laut Herrn Ferlemann sollen „die Nebenarme der Elbe in ihrem aktuellen Zustand erhalten werden“. Das Kernnetz der Bundeswasserstraßen, also u.a. der Hauptstrom der Elbe, sei grundsätzlich nicht Bestandteil des Programms.

Zur Problematik der erheblich zunehmenden Verschlickung im Bereich der Elbe stellte Herr Ferlemann fest, das Baggervolumen habe von 2 Mio. Tonnen im Jahre 2006 auf 11 Mio. Tonnen im Jahre 2016 zugenommen. Im Rahmen der Diskussion nannte Svante Fink (HYG) die aktuellen Volumina für den Hamburger Yachthafen: Allein im Laufe des Jahres 2016 hätten die Mengen über einen Zeitraum von zehn Monaten von 130 000 Tonnen auf 200 000 Tonnen zugenommen.

Zur Fahrrinnenanpassung der Elbe, weiland als „Elbvertiefung“ bekannt, stellte Herr Ferlemann fest, dass mit einer abschließenden Interpretation des BGH Urteils vom Februar 2017 nicht vor Ostern zu rechnen sei. Den (Zweck-) Optimismus des ersten Bürgermeisters von Hamburg, Olaf Scholz, hinsichtlich einer schnellen Nachbesserung des Planfeststellungsverfahrens teile er ausdrücklich nicht.

Im Rahmen der Versammlung wurde der Beschluss gefasst, seitens der Gruppe Nedderelv eine Resolution zum Wassertourismuskonzept zu veröffentlichen. Diese soll speziell den Kommunal-Politikern im Einzugsgebiet der Gruppe Nedderelv zugeleitet werden, um sie für die aus Sicht der Wassersportvereine zu befürchtenden Auswirkungen des Wassertourismuskonzeptes zu sensibilisieren.

Stephan Lunau

**Dies und Das**

**Frühjahrsputz im Auwald vor dem Hamburger Yachthafen wurde aufgeräumt**

Angeregt durch eine Aktion der Stadtreinigung, über die auch das Hamburger Abendblatt berichtete, hatte ich auf dem Altjuniorenabend im März etwas zweifelnd und zaghaft angefragt, ob sich Teilnehmer fänden für eine ähnliche Aktion im Auwald vor dem Hamburger Yachthafen in Wedel. Denn dieser für den Hafen so wichtige Schutzwald wird im Winterhalbjahr immer bei Sturmfluten vollkommen



*Müll sammeln...*



*...Müll sammeln...*



...Triumph über die Beute...



...und ab in den Container (Fotos: Tomas Krause)

überschwemmt, so dass der mitgeführte Zivilisationsmüll sich an der westlichen Deichkante ablagert. Meine Skepsis verflog schnell, denn die Anwesenden fanden die Idee gut und sie wurde über die Homepage und den SVAOe E-Mail-Verteiler verbreitet.

Ein Anruf beim HYG-Geschäftsführer Herrn Waage ergab auch dessen Zustimmung und Unterstützung mit großen, festen Mülltüten. Sein Anruf bei der Umweltbehörde erbrachte auch deren Genehmigung zum Betreten des Wäldchens trotz Naturschutz.

Jetzt konnte nur noch mieses Wetter uns in die Quere kommen. Als es am 18. März, einem Sonnabendmorgen, heftig stürmte, erwartete ich nur wenige bis keine Teilnehmer, aber falsch!

Zehn Unerschrockene fanden sich ein: Andrea und Tomas Krause, Barbara und Hajü Vorbau, Klaus Riecken, Peter Kaphammel, unser Vorsitzender Stephan Lunau, ein Unbekannter und die Initiatoren. Nach einer Stunde versammelten wir uns mit unserer „Beute“ zum Gruppenfoto und wärmten uns bei einem Glas Rotwein im Regattaraum wieder auf. Ein schöner und sinnvoller Einsatz, der auch noch Spaß gemacht hat. Auf ein Neues im März 2018!!! Michael Albrecht

## Seekarten vom BSH werden umgestellt

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) stellt bis 2020 sukzessive seine Papierseekarten für Nord- und Ostsee um. Das neue Seekartenwerk für die heimische Nord- und Ostseeküste einschließlich der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) besteht zukünftig aus amtlichen internationalen DIN A0-Seekarten (841 x 1189 mm) für die Großschifffahrt und amtlichen regionalen DIN A1-Seekarten für den regionalen Seeverkehr. Die internationalen (INT) Seekarten im A0-Großformat entsprechen inhaltlich den Anforderungen der überregionalen Schifffahrt mit größerem Tiefgang und werden in der Schifffahrtssprache Englisch herausgebracht. Sie decken die Großschifffahrtsrouten und -häfen ab. Im Flachwasserbereich jenseits der 5 Meter-Tiefenlinie enthalten sie keine detaillierten Tiefeninformationen mehr.

Als Karten für die flachgehende Küstenschifffahrt führt das BSH ein neues DIN A1-Seekartenwerk (DIN A1 = 594 x 841 mm, also doppelt so groß wie das Sportbootkartenformat)

in deutscher Sprache unter Anwendung des international üblichen Zeichenschlüssels ein. Im Flachwasserbereich entlang der deutschen Küsten weisen die Karten die Details aus, die für die Schifffahrt notwendig sind. Sie stehen allen Schifffahrtstreibenden zur Verfügung, die mit amtlichen Seekarten fahren müssen oder wollen. Im April erscheinen zunächst Einzelkarten als Ersatz für die Sportbootkartensätze „Nordfriesische Inseln“ (10 Karten) „Zwischen Elbe, Weser und Helgoland“ (6 Karten), und „Die Elbe bis Hamburg“ (11 Karten). Das DIN A1-Seekartenwerk für die gesamte Nordsee wird ab März 2018 zur Verfügung stehen. Die Seekarten für die Ostsee stellt das BSH in den Jahren 2019 und 2020 um. Alle BSH-Sportbootkartensätze entfallen damit. Der Preis für die DIN A1-Einzelkarten beträgt 15,- €.

Hier – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – eine kleine Marktübersicht privater Anbieter:

- ▶ Peschke Verlag (DIN A4, aufgeklappt DIN A3, der bekannte „Elbe-Atlas“): Die Elbe von Helgoland bis Schnackenburg, Wesermündung, Jademündung (39,80 €)
- ▶ NV-Verlag (in Form eines Atlas, DIN A3, aufgeklappt DIN A2) mit elektronischer Seekarte auf CD: Nordfriesland, Elbe, Weser, Ostfriesland (je 49,- €); Kieler Bucht, Rund Fünen (79,80 €); Lübecker Bucht, Bornholm (79,80 €); Rund Rügen, Boddengewässer (59,80 €)
- ▶ Delius Klasing (DIN A2 = 420 x 594 mm): Kieler Bucht und Rund Fünen (79,90 €); Mecklenburg-Vorpommern und Bornholm (64,90 €)
- ▶ KARTEN WERFT (DIN A3 Querformat, aufgeklappt DIN A2) mit elektronischer Seekarte für Android und IOS: Elbe 39,90

€; Kieler Bucht und Kleiner Belt (59,90 €);

Mecklenburger Bucht und Rügen (59,90 €

Hier noch einmal zur Erinnerung (vgl. SVAOe Nachrichten 5/2009, Elbeatlas nicht zulässig?): Es reicht für Sportboote nicht aus, ausschließlich elektronische Seekarten an Bord zu haben. Papierseekarten auf aktuellem Stand müssen zusätzlich an Bord mitgeführt werden. Elektronische Seekartensysteme der Sportschifffahrt sind zwar weit verbreitet, komfortabel und zuverlässig, genügen aber nicht den Anforderungen nach SOLAS, so dass, wie dort unter bestimmten Voraussetzungen für die ausrüstungspflichtige Schifffahrt erlaubt, auf Papierseekarten verzichtet werden könnte. Allerdings erlaubt die Schiffssicherheitsverordnung, dass Sportboote statt amtlicher Seekarten Sportbootkarten privater Anbieter nutzen dürfen (siehe auch Broschüre „Sicherheit auf dem Wasser“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Download: <https://www.elwis.de/Freizeitschifffahrt/Verkehrsvorschriften/index.html>).

Nach einer Pressemitteilung des BSH und eigenen Recherchen. Hartmut Pflughaupt

## Zu unserem Titelbild

„Adje“, dieses Wort sagt eigentlich schon alles, zumal mit sonstigen Worten, auch in diesen SVAOe Nachrichten, überreichlich viel gesagt worden ist. Aber unglaubliche 90 Jahre Mitgliedschaft in unserer Vereinigung regen zu mehr an. Marlies Schaper, bekannte Ehefrau unseres Kommodore, Malerin, Graphikerin und Illustratorin, hat

sich hingestellt und ein Portrait des Jubilars Arthur-Wilhelm Hauschildt vor dem Hintergrund seiner Regattapreise und Pokale angefertigt. Der „Silberfuchs“ zielt damit auf besondere Weise und zu Recht unsere Titelseite.

GAN

## Historisches

### „Ortac“ und „Jill“ – zwei englische Ikonen ihrer Epoche, von „Dorades“ britischen Genen ganz zu schweigen

*Vorbemerkung: Im folgenden Beitrag lebt eine Vergangenheit des Segelsports wieder auf, die angesichts der industriellen Produktion von Yachten und der nach einem Algorithmus programmierten Vorherbestimmbarkeit ihrer Segeleigenschaften heutzutage fast in Vergessenheit geraten ist: Die Entwicklung von Yachten aus Erfahrung, Vorstellung, Schlepptests und Erprobung. Modellboote waren dabei häufig die Ideengeber für große Regattayachten. (Red.)*

In den SVAOe Nachrichten 1/2017 hatte Dr. Rolf Felst über Erlebnisse mit der legendären „Ortac“ des Hamburgischen Vereins Seefahrt geschrieben. Das erweckte auch in mir Erinnerungen und Gedankengänge. Die „Ortac“ empfand ich lange als die prägende Yacht ihrer Zeit, eine, die ich in meiner Jugend am meisten bewunderte. Ihre Segeleigenschaften wurden für mich zum Inbegriff einer optimal kreuzenden Hochseeyacht: schnell, nass, sehr übersichtlich an Deck, praktisch unter Deck. Der Seezaun endete vorn mit dem ersten in England installierten

Bugkorb. Dort kaufte der HVS das Schiff. Es war der RORC-Champion in Klasse 2 von 1950. Ich schloss, dass die Erfolge primär mit dem Segelplan zu tun haben mussten, denn die sehr harmonischen Linien von Robert Clark von 1937 unter Wasser bekam ich nie zu Gesicht.

Bei leichtem Wetter segelte die „Ortac“ unter Genua. Noch sind wir im Mako-Zeitalter! Für die Wende konnte das innere Fockstagen entfernt werden. Eindrucksvoller an der Kreuz war aber die Normalbesegelung: Eine Stagfock und ein sie weit überlappendes, hoch stehendes Klüver. Ich merkte mir viele Details vom Deckslayout, obwohl ich nie an Bord war, z.B. die praktischen Klapphebel für die Backstagen, die Bronzewinschen rund ums Cockpit bis zum Achterstag mit dem Isolierband und die Pinne aus Teak. Kurz, die



„Ortac“ hart an der Kreuz unter typischer Besegelung  
(Foto: Hans Koch, Archiv Gesa Seyfahrt)

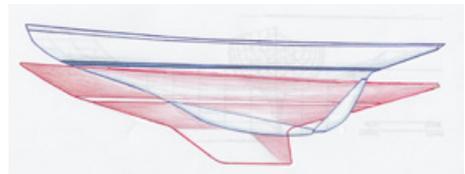


Spantenriss der „Ortac“, farbig angelegt  
von Klaus Pollähn

„Ortac“ wurde für mich zum Ideal einer effizienten Yacht, die ihre Rennen gewinnen konnte, wo es am meisten zählte: An der Kreuz. Mit einem neuen Rigg begann dann ihr zweiter Frühling. Wie das kam?

Dr. Rolf Felst hatte beschrieben, wie die „Ortac“ kurz vor Schluss des Fastnet Race 1961 den Mast verlor. Sie musste in Südengland auf einer Werft liegen bleiben. Deshalb konstruierte John Illingworth ein neues Rigg samt Alumast und -baum. Er war inzwischen die Autorität für das moderne Kutterrigg, zu sehen auf allen seinen leicht gebauten Hochseeyachten, wie z.B. „Myth of Malham“. Dieser Mode entsprechend kürzte er den alten, kastenförmigen Großbaum der „Ortac“ ganz erheblich. Damit sparte er zunächst einmal teuer vermessene Segelfläche ein. In der Realität vergrößerte er sie wohl am Wind mit weit überlappenden Vorsegeln, besonders den hochgeschnittenen Klüvern. Diese Kombination (double head rig), wurde auf größeren englischen Seekreuzern Standard. Der oben nicht verjüngte, sehr solide, fast klotzig wirkende Alumast bekam wieder zwei Paar Salinge und dazu auch zwei Achterstage für die stärker belastende Vorsegelfarderobe.

Man kann eine Ähnlichkeit der Profile von „Ortac“ und der amerikanischen Yawl „Dorade“ der Familie Stephens von 1930 (erfolgreich im Atlantik Race und Fastnet 1931 und 1933) feststellen. War das zufällig, denn schließlich hatten die amerikanischen Konstrukteure durchaus eigene und erfolgreiche Vorstellungen über schnelle Hochseeyachten entwickelt? Ganz im Gegenteil: „Dorade“ trug überwiegend englische Gene in sich. Aufgeklärt hat Olin Stephens das erst gegen Ende seines Lebens, nämlich, wo er sich „inspirieren“ ließ oder schlicht abgekupfert hat, als er noch jung war: Das enge, sogar namensgebende Vorbild war „Dora“ von Mylne, eine gut aussehende Yacht mit ähnlichen Proportionen. Was steht eigentlich auf der S&S-Zeichnung von „Dorade“? „Cruising yawl“. Auch wenn sie als



Längsprofile von „Ortac“ (blau) und „Jill“ (rot),  
gezeichnet von Klaus Pollähn

siegreiche Rennjacht in aller Munde war: Olin Stephens hatte dazu gelernt. Der Nachfolger von 1935, „Stormy Weather“, war ein ganz anderes Kaliber, deutlich potenter, und sie wurde deshalb zu Recht Vorbild für deutsche Konstrukteure wie Gruber und Rasmussen.

Für mich verkörperte die „Ortac“ damals (in den 50ern) das englische Ideal ihrer Zeit, wie sie unter der Formel des tonangebenden RORC vermessen wurde. Mit dem neuen Rigg umso mehr. Walter Schulz mit „Nordwest“ vermerkte das zu seinem Leidwesen, denn er hatte bei

Regatten unter dieser Formel bei einem ähnlich hohen Rennwert seines Schiffes gegen die „Ortac“ einfach keine Chance auf Veranstaltungen im Ostseeraum, wo man zusammen mit den Skandinavien diese Formel als internationale Brücke nutzen konnte.

Wo lag das Geheimnis der „Ortac“ unter englischer und später in den 50ern unter deutscher Flagge? Der Mast stand nahe der Mitte des Schiffes. Das brachte ein größeres Vorsegeldreieck für eine extrem variable Garderobe. Durch die größere Basis ergab sich für diese Vorsegel ein engerer Schotwinkel, selbst gegen schlanke Yachten mit ganz ähnlicher Breite. Die „Ortac“ ging schlicht höher an den Wind.

Dieses Bild eines erfolgreichen englischen Kutters verblasste in meinem Kopf auch dann noch nicht, als A&R weitaus elegantere Schiffe in den 50ern nach Hamburg geliefert hatte, wie die 11 KR-Yawls „Christiana“ (Wehowsky), „Rubin“ (Schümann) und „Königin“ (Löffler). Später gab es noch mehr Schwestern, auch die erste amerikanische „Ondine“ (Long). Das Trio toppte darauf Harald Löffler mit einer neuen „Königin“, einem Mahagoni-Traum, naturlackiert: einer 11 KR-Sloop mit glattem Deck und kurzem Deckshaus, etwa 1959. Aber mein Bild von der „Ortac“ blieb bestimmend und noch lange in meinem Kopf.

Überraschend wurde ich dann noch eines anderen belehrt, etwa wie ein hervorragend kreuzendes Boot ebenfalls aussehen könnte. Das geschah 1960 durch ein folgenreiches Ereignis: Der umtriebige Fritz Jacobsen (SVAOe) kam aus Gosport zurück von den Britischen Modellsegel-Meisterschaften, wo er mit seinem neuen A-Boot namens „Königin“ eine deutliche Niederlage bei den British Open als deutscher

Vertreter im „Yachting Monthly Cup“ erlebt hatte. Daraufhin ergriff er die Initiative und brachte als erste seiner vielen Erwerbungen „Jill“ nach Deutschland, eine Modellyacht-Ikone, gebaut und gesegelt von Arthur Levison aus Gosport. Von Beruf war A.L. der letzte gelernte Gallionsfiguren-Schnitzer in England; man betrachte seine Replik für den Teeklipper „Cutty Sark“ in Greenwich. Daneben war er ein hervorragender Modellbauer, speziell mit dem Hohlbeitel. Seine Methode: Er verleimte Mahagoni in horizontalen Schichten, genannt „bread and butter“. Seine prominenteste Modellyacht, gebaut nach Linien von Bill Daniels, hängt heute im SVAOe Clubhaus (AG-102 „Never mind“). Auch ich lernte diese einmalige Modellyacht zu schätzen, versuchte das Boot und seine Segelqualitäten zu verstehen und zu nutzen. Auf zwei britischen Meisterschaften segelte ich sie mit den neuen flachen Terylene-Segeln, eine echte „Kneifmaschine“ an der Kreuz. Man betrachte einmal das Rigg.

Aber liegt dort allein schon das Geheimnis? Bei Modellyachten war die getrennte Kiel-Ruder Anordnung schon immer Standard. Das wurde auch in der A-Klasse (seit 1922) in England nie ernsthaft in Frage gestellt. Denn ein Langkieler, dessen Segelschwerpunkt sich schon bei Lage verändert, war als Modellyacht – ohne Steueremann – nicht beherrschbar. Die komplexe sog. Schotensteuerung auf die winzige Ruderfläche achtern war eher ein dürftiger Behelf; die Windfahnensteuerung gab es noch nicht.

Erfinder von „Jill“ war Bill Daniels, seit Jahren als Segler und Konstrukteur der hochgeachtete Champion in England. Er hatte auch den „Yachting Monthly Cup“ der A-Boote für England x-fach verteidigt und früh endgültig

gewonnen. Als neuer starker Konkurrent etablierte sich neben ihm Admiral Turner: Dieser Vordenker vergrößerte kontinuierlich die Wasserlinie seiner A-Boote von 49 auf 54 Zoll, d.h. er musste dafür nach der Formel auf Segelfläche verzichten. Aber so kam sein Erfolg durch mehr Potenz zustande, mehr Länge läuft eben auch besser. Nur mochte Bill Daniels diesen Weg so nicht mitgehen. Aber zur Probe ging er ihn – notgedrungen – doch einmal: Das frappierende Ergebnis war „Jill“.

Ein Verzicht auf Segelfläche fiel ihm besonders schwer. Als Ausweg wählte er bei 54 Zoll WL eine deutlich erhöhte Verdrängung. Das minderte zum Teil den einkalkulierten Segelverlust bei der Errechnung des Rennwerts von  $R = 1$  Meter. Den zusätzlichen Speck verteilte er dabei so geschickt über den ganzen Rumpf, dass die bewundernswert harmonischen Linien seines lange erprobten Konzepts erhalten blieben. A. Levison erkannte, dass er mit „Jill“ ein Topboot in Händen hielt. Doch die erhoffte Meisterschaft errang das Versuchsboot erst später unter deutscher Flagge mit Harald Themar, SVAOe, in Hamburg 1961. Damit platzte der Knoten. Arthur Levison gewann die Britische Meisterschaft mit „Jill III“, Rolf Pollähn die Deutsche Meisterschaft mit „Hamburg IV“. Mit zwei Schiffen bewahrt die SVAOe in ihrem Clubhaus somit noch heute auch das geistige Erbe von Bill Daniels. Er hat den Erfolg nicht mehr miterlebt. Übrigens: das achtere Wegschneiden des Lateralplans und das an einem Skeg angehängte Ruder bei „Jill“ (im Bild weggelassen) finden wir wenige Jahre später bei den America's Cup 12ern wieder: bei der ebenfalls von Olin Stephens gezeichneten, bahnbrechenden „Intrepid“. Hatte er nochmals hinzugerlernt?

Abschließend – zum augenfälligen Vergleich – habe ich die beiden Längsprofile von „Ortac“ und „Jill“ übereinander gelegt. Ein besseres Beispiel für erfolgreiche und typbildende Schiffe, erdacht durch herausragende Designer ihrer Epoche aus England lässt sich in unserer europäischen Segelsportgeschichte wahrlich kaum finden.

Klaus Pollähn

## Neue Verkehrsführung auf dem HYG Gelände

### Wichtige Hinweise für Autofahrer

Die bereits angekündigte Änderung der Verkehrs- und Parksituation im Hamburger Yachthafen ist vollzogen:

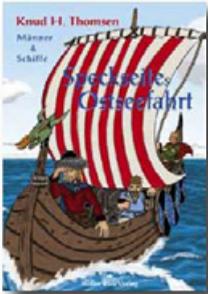
- Wer zu seinem Boot in der Ostanlage möchte, benutzt mit dem Pkw die neue Einfahrtschranke an der Halle 4 (hier keine Zufahrt zur Slipbahn und keine Trailer) und dort auch die neue Ausfahrtschranke.
- Parkplatzmieter der Halle 1 benutzen zur Einfahrt die neue Einfahrtschranke an der Ostseite vor Halle 1 und fahren wie bisher am Parkplatz West aus.
- Für Benutzer des Parkplatzes West ändert sich nichts (keine Trailer).
- Slip- und Trailergespanne benutzen die bisherige Einfahrtschranke zum Servicebereich Mitte.

(Quelle: <https://www.hamburger-yachthafen.de>, hier auch Situationspläne)

## Aus meinem Bücherschapp

Der Sommertörn ist in Sichtweite, und daher kommt hier ein Vorschlag, der weder die Bordkasse belastet noch den Kahn in Schiefelage bringt: **Knud H. Thomsen „Speckseitige Ostseefahrt“**, erschienen im Verlag Horst Köller

(2004) ISBN 3928143077, € 12,80. Die Wikinger dieses Romans sind keine blutrünstigen Schlagebots, die Klöster plündern, Mönche erschlagen und Städte in Brand stecken. Es sind sympathische, dem Wohlleben frönende Wikinger, die um das Jahr



1000 eine ereignisreiche

Handelsreise von Jütland rund um die Ostsee bis in den Finnischen Meerbusen und zurück unternehmen. Was Sigvald Gudmundsen, wegen seiner Leibesfülle heimlich „Speckseite“ genannt, und seine skurrilen Schiffsgenossen dabei erleben und wie sie sich durch amüsante wie gefährliche Situationen hindurchwinden, um wieder in heimische Gewässer zu gelangen, lässt uns sie und auch ihre Nachfahren, die heutigen Dänen, ungemein liebenswert und sympathisch erscheinen.

Michael Albrecht

## Zu guter Letzt Miles and more

Es kommt nicht oft vor, dass ein Leserbrief in der Redaktion der SVAOe Nachrichten eintrifft. In der letzten Ausgabe war aber berichtet worden, dass die Frauenmannschaft der

„Juelssand“ plant, nach Kanada zu reisen, wobei dort viele (Land-) Meilen zu fahren seien. Karsten Möller schrieb dazu:

„Wenn in dem Bericht Nach Amerika! (Seite 26) über die Reisepläne der J/24 Crews berichtet wird, so sollten die Damen doch wissen, dass man in Kanada nicht nur schon von der Maßeinheit Kilometer gehört hat, sondern das metrische System bereits in den 70er Jahren eingeführt wurde. Jedes Auto hat einen km-Tacho, Entfernungen an Straßen und Highways und in Road Maps werden in km angegeben und an Tankstellen kauft man Benzin zu Literpreisen.“ Nicht nur die Damen hatten hier eine Wissenslücke, sondern auch der Verfasser des Beitrags. Er war der irrigen Meinung, dass Kanada sich den USA hinsichtlich des dort verwendeten altertümelnden, gegen das internationale SI-Einheitensystem verstoßenden Längenmaßes „Meile“ angeschlossen hätte und hatte dies ironisch karikiert. Das ging allerdings auf ein Erlebnis zurück, das er während seines Berufslebens anlässlich eines technischen Großbauvorhabens hatte. In einer Projektsitzung mit US-Amerikanern, Franzosen, Dänen und Deutschen störte ihn, dass die Amerikaner ständig die Maßeinheit „Tons“ für Kräfte verwendeten. Er sagte: „We should agree on using the international code of units and work with Kilonewton instead of tons.“ Das rief aber das Selbstbewusstsein des Amerikaners hervor. Er antwortete kühl: „What is international?“

Bei Wikipedia findet man eine Weltkarte mit Kennzeichnung der Länder, die sich dem SI-System (Système international d’unités) angeschlossen haben. Nur die USA und die Antarktis gehören nicht dazu. Womit Karsten Möller eindrucksvoll bestätigt ist.

GAN



**Mit einer Delfin- oder Walpatenschaft unterstützen Sie die Schutzprojekte:**

- Rettung der letzten Adria-Delfine
  - Delfenschutz in Peru
  - Pottwale vor Dominica
- [www.patendelfine.de](http://www.patendelfine.de)**

Noch ist Zeit zum Handeln.

**Spendenkonto:**  
Stadtparkasse München  
701 500 00 | Kto. 109 138 388

## Delfine brauchen Ihre Hilfe!

Bitte helfen Sie mit einer Spende oder Patenschaft



**Gesellschaft zur Rettung der Delphine e.V.** Kornwegstraße 37 | 81375 München  
Tel.: 089-74 16 04 10 | Fax: 089-74 16 04 11 | [info@delphinschutz.org](mailto:info@delphinschutz.org) | [www.delphinschutz.org](http://www.delphinschutz.org)

**jools**  
KULINARIUM

JOOLS | KULINARIUM

Bernadottestraße 20  
D-22763 Hamburg  
T: +49 (0)40 88 12 86-46  
F: +49 (0)40 88 12 86-47  
[info@jools-hamburg.de](mailto:info@jools-hamburg.de)  
[www.jools-hamburg.de](http://www.jools-hamburg.de)

**Umschlagseite 4: Optimale 22./23. April 2017** (Fotos: Matthias Düwel)

**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: [mail@svaoe.de](mailto:mail@svaoe.de), Internet: [www.svaoe.de](http://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, Götz-Anders Nietsch, Jürgen Schaper, Andreas Völker. **Layout:** Stefanie Holke.

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

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

E-Mail: [info@bertheau-druck.de](mailto:info@bertheau-druck.de)

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

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

Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier.

