



↑ „Erste Anfänge im MühLo“ - ↓ „Trauriger Yachthafen“



BLANKENESER SEGEL-CLUB





Einzigartige Yachting Events

BEYOND Yachting | Hamburg

📍 Baumwall 1 | Elbphilharmonie
www.sailbeyond.de
(040) 800 40 200
mail@sailbeyond.de
#yachtbeyond

Willkommen an Bord. Ihr geschäftliches oder privates Erlebnis auf der eleganten Segelyacht BEYOND im Herzen Hamburgs und auf Nord- und Ostsee. Ob **Team Event, Workshop, Company Regatta, Kojencharter** oder entspannter Sundowner mit Freunden vor der Elbphilharmonie – unsere Crew freut sich auf Sie.



beyond
YACHTING

Corona und (k)ein Ende?

Liebe BSC-Mitglieder,
 Ein Saisonbeginn liegt hinter uns, der eigentlich keiner war, sondern nach quälender Quarantäne stückweise das Segeln wieder möglich werden ließ. Und von der Normalität sind wir immer noch ein gutes Stück weit entfernt.

Regatten und Training mit mehr als 2 Seglern an Bord sind noch nicht erlaubt ebenso wenig Veranstaltungen mit vielen Teilnehmern. Unsere Gastronomie ist seit Mitte Mai wieder geöffnet, aber mit Auflagen, denen Herr Nielsen nachkommt. Helfen Sie ihm nach den vielen Wochen totalen Stillstands durch intensive Nutzung seines Angebots! Die Jugendausbildung hat wieder begonnen, weil sie überwiegend im Opti und Piraten stattfindet. Clubveranstaltungen sind nicht erlaubt – auch Duschen und Umkleieräume sind noch geschlossen. Der Betrieb im Hamburger Yachthafen hat sich weitgehend normalisiert, aber Bootsreisen nach Dänemark sind immer noch unklar und werden unterschiedlich behandelt. Weitere Schritte zur Normalisierung erwarten wir in Kürze. Führende Hamburger Vereine und der Hamburger Segler-Verband tagen seit vielen Wochen über Skype zu allen relevanten Fragen und

halten Kontakt zu staatlichen Stellen. Für uns ist Sören Sörensen dabei.

Nach der insgesamt für Deutschland noch glimpflich verlaufenden Pandemie, treten jetzt lautstark Meinungen auf, die den grundgesetzwidrigen Freiheitsentzug anprangern und das schleichende Ende der Demokratie befürchten. Das ist voll durch die Meinungsfreiheit gedeckt, darf aber nicht durch intolerante Positionen zu tiefen Gräben in unserer Gesellschaft führen. Der Erfolg der staatlichen Maßnahmen ist durch den Vergleich mit anderen Staaten bisher belegt – über die wirtschaftlichen Folgen können wir wohl heute noch nicht begründet urteilen. So bleiben der von jedem unterschiedlich stark empfundene Verlust an Freiheit und materielle Nachteile abzuwägen gegen das gesundheitliche Risiko aus Ansteckung. Solange diese Abwägung nicht zu Ablehnung oder sogar Hass anderer Positionen führt, ist das in Ordnung und zeichnet Demokraten aus. In diesem Sinne lassen Sie uns gemeinsam auf die Zukunft schauen und im Rahmen des Möglichen so viel Freude an unserem Sport haben, wie es die Umstände gestatten.

In diesem Sinne nochmals Mast- und Schotbruch für den Rest des Jahres 2020.

Ihr Vorstand



Seemann
 & Söhne

Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG

www.seemannsoehne.de

Blankenese
 Dormienstraße 9
 22587 Hamburg
 Tel.: 8 66 06 10

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

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

Trauerzentrum
 Dannenkamp 20
 22869 Schenefeld
 Tel.: 866 06 10

Bestattungen
aller Art und
Bestattungsvorsorge

Stellen-Ausschreibung

Jugend-Koordinator und Trainer m/w

Der Blankeneser Segel-Club (BSC) ist der erste Segelclub mit direktem Sitz an der Elbe und zählt heute zu den ältesten Segelclubs in Deutschland. Mit etwa 870 Mitgliedern gehört der BSC zu den 10 größten Segel-Clubs im Land. Der Verein freut sich über etwa 125 Jugendliche in seinen Reihen, von denen sich die Aktiven auf über 30 Optis, 10 Piraten und 8 Laser verteilen. In diesen Klassen suchen sie ihr Glück entweder bei Regatten oder sie cruisen auf unserem Hausrevier, dem Mühlenberger Loch. Beides ist im BSC möglich und diese Breite macht den Verein mit seinem schönen schwimmenden Clubhaus und dem Bootshaus in Blankenese aus.

Wir suchen zur Organisation unserer diversen Jugend-Segelgruppen und auch zum Training unserer BSC-Jugend nachmittags eine festangestellte Kraft, idealerweise auf Halbtagsbasis. Die Idealbesetzung für diese Stelle bringt neben Elan und Sonne im Herzen einen Großteil der folgenden Fähigkeit mit sich. Sie

- ist ein sicheres, organisatorisches und kommunikatives Talent im Club und im Herzen und nutzt neben dem täglichen direkten Kontakt idealerweise auch alle Tools unserer Zeit zur administrativen Organisation unserer Jugendarbeit (MS Office, Facebook, Goolge.docs, unser CMS für Homepage-Aktualisierungen)
- hat einen Trainerschein, einen Sportbootführerschein und einen Autoführerschein mit Lizenz zum Hänger ziehen
- hat idealerweise nachgewiesene Regattaerfahrung
- weiß sich als serviceorientierter Kontaktpunkt zur Außenwelt und pflegt die kommunikative Leichtigkeit, die es hierzu braucht

- holt alle Beteiligten an der Jugendarbeit (Trainer, Eltern, Jugendliche, Vorstand) vermittelt regelmäßiger Updates zum Stand der Jugendarbeit ins Boot, so dass Klarheit herrscht, was ansteht
- organisiert die Fahrten zu auswärtigen Regatten und die jährlichen Segelfreizeiten und nimmt an diesen tlw. teil.
- versteht sich gut mit unserem Bootsmann, der unsere Werft im BSC-Bootshaus am Blankeneser Elbstrand unter sich hat und mit Moni bei uns im Sekretariat

Wir bieten, natürlich neben der Vergütung, einen weitgehend frei organisierten Job in nettem Umfeld, in Blankenese am Strand gelegen, nebst Dienstschlauchboot. Wer hat das schon? Wer sich hierin wiederfindet, den sollten wir kennenlernen. Bewirb' Dich bei uns im BSC, damit wir in einem persönlichen Gespräch die beiderseitigen Anforderungen und Wünsche aneinanderhalten können.

PS: Diese Stelle lässt sich für solche Kandidaten zu einer **Vollzeitstelle** ausbauen, die zusätzlich zum vorgenannten Profil auch bootsbauerische (hauptsächlich GfK) und handwerkliche Kompetenzen besitzen.

Kontakt:

Blankeneser Segel-Club
Sören C. Sörensen
Jollenhafen Blankenese
22587 Hamburg
jugendabteilung@bsc-hamburg.de

Schleusengebühren in Hamburg

Für die gebührenpflichtigen Schleusen der HPA, Harburger Binnenhafen, Ernst-August-Schleuse in Wilhelmsburg und die Tatenberger Schleuse in der Zufahrt zur Dove-Elbe, hat die HPA seit Beginn dieses Jahres die Gebührenzahlung beim Durchschleusen eingestellt und bietet statt dessen Jahreskarten an unter Tel.: 040 42847 4803 (werktags von 07 bis 14 h) sowie per Mail an jaherskarten-schleusen@hpa-hamburg.de.

Eine elegantere Möglichkeit besteht inzwischen für einzelne Schleusungen über eine Telefon-Verbindung per Handy. Dazu muss man sich einmalig über Handy registrieren lassen und Kreditkarten-Daten bzw. Bankverbindung hinterlegen. Eine Erläuterung gibt es bei der HPA in Form eines Flyers, den man unter www.hamburg-port-authority.de/schleusenentgelte herunter laden kann.

Wie war Ihr/Euer spezieller Segelsommer 2020?

Uns würde interessieren, wie Ihre/Eure Saison unter dem Covid19-Damoklesschwert nebst aller Einschränkungen, Verbote und Gebote bisher verlaufen ist.

Schreiben Sie/Schreibt uns doch bitte Ihre/Eure Erfahrungen, Erlebnisse und Gedanken zu diesem Thema. Wir möchten diese gerne in der September Ausgabe der Clubzeitung mit Namen veröffentlichen. Wir freuen uns über jeden Beitrag an redaktion@bsc-hamburg.de

Vielen Dank sagt jetzt schon einmal - Daniela Drüge

Für weitere Details wie z.B. den Meldeschluss gelten die Ausschreibungen auf unserer Homepage.

Alle Termine bis zum Ende der Sommerferien mussten gestrichen werden. Offiziell verlegt wurde die Internationale Deutsche Jugendmeisterschaft der Piraten in den Oktober. Alle anderen Termine müssen unter Vorbehalt, hinsichtlich der Genehmigungssituation, bleiben.

- | | |
|--|---|
| 15. - 16. August | Hamburger Meisterschaft der Piraten – 6 Wettfahrten |
| 12. August , 18.00 h | Herbstserie – Mittwochsegeln |
| 26. August , 18.30 h | alle reviergeeigneten Klassen Yardstick |
| 09. September, 23. September jeweils 19.00 h | Meldungen am Startschiff |
| 26. September | 40. Senatspreis 2020 – alle reviergeeigneten Kajütboote (nach Yardstick), 1 Wettfahrt |
| 10. – 14. Oktober | Internationale Deutsche Jugendmeisterschaft der Piraten |
| 14. – 15. November | Letzte Helden 2020 – 505er, Contender, Piraten, Korsare, Laser und weitere reviergeeignete Einrumpfboote (auch nach Yardstickwertung), 6 Wettfahrten |

Start- und HW-Zeiten stehen in den Ausschreibungen, die frühzeitig auf unserer Homepage veröffentlicht werden.

**Meldungen an Blankeneser Segel-Club e.V., Jollenhafen Blankenese, 22587 Hamburg
Tel. 040 86 23 73 - Fax 040 86 03 97 oder E-Mail: regatta@bsc-hamburg.de,
www.bsc-hamburg.de**

Redaktionsschluss für die September-Ausgabe ist der 15.08.2020

Claas Lehmann und Familie wieder auf Langtörn



Hera im Anmarsch auf Schweden



Sophie und Adele auf Wache

Claas Lehmann, unser längster und ältester Steuermann in der Bundesliga, und Sophie Heyer sind am 5. Mai mit Ihrer „Hera“ auf einen 3-monatigen Familientrip in die Ostsee aufgebrochen. Wie vor 3 Jahren, als ihre Tochter Daphne wenige Monate alt mit den Eltern zu einer 14-monatigen Reise über den Atlantik und durch die Caribic aufbrach, ist diesmal die jüngere Tochter Adele mit ihren 6 Monaten der Grund für die Reise.

Weil wir leichtfertigerweise bei der Geburtsanzeige für Adele von „Sophie und Claas Lehmann“ berichtet hatten, sollte der erste Teil der Tour bei eher ungemütlichem Wetter durch den Nord-Ostsee-Kanal nach Helgoland gehen, um dort zu heiraten. Erst kurz vor Brunsbüttel wurde klar, dass ein Anlaufen von Helgoland auch aus einem so wichtigen Grund nicht gestattet war, und „Hera“ musste auf der Hacke kehrt machen, zurück zur Ostsee.

Nun ging es bei noch gemischtem Wetter an die schwedische Ostküste und inzwischen ist die Familie über Kalmar in Visby auf Gotland eingetroffen. Wegen geschlossener Hafenanlagen wie Duschen etc. war der Reisebeginn entbehrungsreich, aber Daphne fühlt sich pudelwohl und Adele äußert sich noch nicht so präzise.

Wir wünschen der Familie eine schöne Elternzeit auf der schönen „Hera“ und Adele, dass sie mit kleinen Seebeinen wieder gesund nach Hause kommt. Wenn am Ende im August auf Helgoland dann geheiratet wird, wünscht der BSC schon heute weiter viel gemeinsames Glück, das die Familie ja auch bisher schon gehabt hat.

Tz.



Alle segeln jetzt anscheinend Finn!

Der BSC scheint auch oberhalb des Opti-Alters endlich wieder spürbar zu einem Segelclub zu werden. Diese Aussage mag sich für einen Verein aus der ersten Segelbundesliga komisch anhören, aber das Clubleben vor Ort in unserem Hafen war ja doch ein paar Jahre geprägt vom Tuckerbootfahren mit anschließendem Verzehr von Bratkartoffeln bei Nelson.

Wenn man heute über das Vorland geht, dann findet man dort aktive Trainingsgruppen mit 17 Piraten, 18 Lasern, 9 Contendern und 14 Finns. Dies ist eine starke Entwicklung und der Verein hat unter anderem deshalb so viele Mitglieder wie noch nie zuvor.

Hier werden in loser Folge diese 4 Trainingsgruppen vorgestellt, mit den Finns geht es los:

Ein paar Finns gab es im BSC eigentlich schon immer. Allerdings nicht in dieser Häufung und auch nicht alle auf unserem Vorland. Sie waren da, aber irgendwie nicht sichtbar. Super aktiv waren schon

immer Axel Schroeder und Thomas Schmid, die Ihre Boote am Wasserwerk stehen haben, sowie Kai Schrader und Sönke Peters, die auf dem Vorland stehen. Ebenfalls auf See waren immer auch mal Andreas Ott, Bernard Schwab, Christian Ohlendorf und Tilman Winter. Alle standen an verschiedenen Plätzen auf dem Vorland und nicht jeder kannte jeden. Manch ein anderer zeigte sich interessiert, wenn denn nur etwas mehr Momentum in die Sache käme.

Der Wandel kam 2018 in Form eines älteren, aber grundsätzlich guten Vanguard-Finns in den BSC, welches der Verein via Brar Braren von den Freunden des HSC übernehmen konnte. Dieses Finn namens „Red Nose“ wurde der MühLo-Racer-Mietboot-Flotte des BSC zugeschlagen und kam gut an. So gut, dass für einen schlanken Taler ein zweites identisches Schwesterschiff namens „White Nose“ in Holland gekauft werden konnte. Beide Boote sind durch die Bootsmieten bereits in Jahr 1



abbezahlt. Beide Boote zogen und ziehen BSCer an, die die letzten Jahre anderweitig aktiv waren. Plötzlich standen da Namen wie Peter Gillen, Sören Sörensen, Leif Loose und Marcus Illies in den Nutzerlisten und Neumitglieder wie Ekhard Popp und Gerald Gebhardt traten in den BSC ein, um diese beiden Boote segeln zu können. Andere folgten ihnen, weitere zeigten sich interessiert. Und es sind und waren Leute aus diesem Kreis, die die Boote ungefragt intensiv pflegen, was für Clubbootebekanntlich auch nicht selbstverständlich ist.

Als nächste Raketenstufe wurden alle Finns auf dem Vorland an einer Stelle zusammengelegt und via der zu Coronazeiten neugegründeten WhatsApp-Gruppe „Blankenese Beach Finns“ miteinander verbunden. Diese Gruppe ist keine BSC-Vorland-Gruppe, sondern Sammelbecken aller Finn-Eigner zwischen hier und Wedel. Das kam gut an und das Momentum wuchs. Weitere Finnsegler wie Dirk Sievers, Philipp Kay und Henning Sander traten ebenfalls in den BSC ein und legten Ihre Boote auf unser Vorland. Hier und da konnten „Red Nose“ und „White Nose“ durch Materialüberlassungen von Axel und Dirk gepimpt werden und die Sache ging weiter steil nach oben. Ausdrücklichen Dank an beide!

Im Frühjahr haben in Spitzenzeiten 10 Finns zusammen trainiert, irgendwo vom Strand geslippt, denn der Hafen war coronal gesperrt. Daher auch der Name Beach Finns. Alle lernten von allen und die erfahrenen Recken wie natürlich Thomas, Axel, Dirk und Kai gaben ihr Wissen an die anderen weiter. Die Sache fing allen an Spaß zu machen. Sören Sörensen fuhr an den Bodensee, um sich ein Wilke-Finn zu kaufen, Peter Gillen kam mit einem Devoti-Finn aus Berlin an.

Nachdem die Flotte gut wächst und zusammenwächst, kam der nächste Impuls von Dirk Sievers, der für die Blankenese Beach Finns zwei intensive Trainings-Wochenenden mit Finn-Olympia-Aspirant Max Kohlhoff angeschoben



hat, von dem das erste vereinsübergreifend bereits auf dem MühLo stattgefunden hat. Siehe Fotos anbei von Pepe Hartmann (HSC).

Alles in allem stehen jetzt 14 Finns am BSC und 3 weitere BSCer parkieren ihre Finns weiter westlich am Strandweg. Es wird soviel Finn gesegelt, wie nie zuvor und BSCer sind gerne ermuntert ebenfalls mit „Red Nose“ und „White Nose“ segeln zu gehen.

PS: Jetzt ist das Vorland voll. Allerdings ist Platz bekanntlich in der kleinsten Hütte und wenn sich noch jemand der Finn-Gang hier am Strand anschließen möchte, möge er sich im BSC-Büro bei Moni melden. Die regelt das....

Sören Sörensen

Sonderkonditionen für Spitzensportler



Johannes Dietz

Sonderkonditionen und vergibt Stipendien an Nationalkader-Athleten. Für Sportthemen an der KLU verantwortlich ist Johannes Dietz, selbst früherer Leistungssportler:

Die KLU lehrt BWL, Leadership und Logistik. Leistungssportler erhalten Sonderkonditionen. Wie passt das zusammen?

Leistungssportler*innen bringen eine Reihe von Eigenschaften mit, die auch im Studium und in der Arbeitswelt eine bedeutende Rolle spielen. Eigenverantwortung, Zielstrebigkeit, Teamfähigkeit oder auch Zeitmanagement sind

in allen Bereichen gefragte Tugenden und erleichtern das persönliche Vorankommen.

Sie sind der Sports Relations Manager an der KLU. Wie definieren Sie Ihre Rolle?

Ich bin Ansprechpartner für alle Themen rund um den Sport und für Vereine aller Sportarten. Ich suche talentierte und karriereorientierte junge Sportler*innen, die englischsprachig Wirtschaft studieren möchten und zu uns passen. Darüber hinaus helfe ich im Studienablauf mit individuellen Lösungen für die Vereinbarkeit von Studium und Sportaktivitäten.

Worauf können sich Studierende an der KLU freuen?

Die KLU ist eine mehrfach ausgezeichnete Hochschule. Mit 400 Studierenden aus aller Welt und 24 Professoren*innen sind wir sehr familiär. Die Klassen sind klein, die Betreuung eng. Das schafft hervorragende Lernbedingungen und einen tollen interkulturellen Austausch. Zudem profitieren unsere Studierenden von unseren sehr guten Beziehungen zur Wirtschaft und kurzen Wegen in den Arbeitsmarkt.

FÜR KLUGE KÖPFE! MANAGEMENT UND LEADERSHIP IN HAMBURG STUDIEREN



- International, englischsprachig und praxisnah
- Prämierte Bachelor- und Masterprogramme
- BWL, Logistik und Supply Chain Management
- Sonderkonditionen für Spitzensportler

Kooperationspartner

OLYMPIASTÜTZPUNKT
HAMBURG/SCHLESWIG-HOLSTEIN




partnerhochschule
des spitzensports

**Garantierter Studienstart
im September 2020**



Contender wieder im MühLo

Contender-Trainingsgruppe im BSC

Nach einigen mageren Jahren mit zeitweise nur zwei einsamen Contendern auf dem BSC-Vorland ist die Klasse an der Elbe mittlerweile solide aufgestellt und sehr aktiv auf dem Wasser. Auf der Wiese liegen nun neun Contender, dazu kommen noch drei bis vier aus dem MSC.

Besonders gefreut hat uns, dass diese Saison der amtierende Präsident der deutschen Klassenvereinigung, Sebastian Vagt, Mitglied im BSC geworden ist. Er ist ein starker und erfolgreicher Regattasegler und darüber hinaus ein hochkonzentrierter und gut strukturierter Trainingspartner. Nach gemeinsamen Trainingstagen erfassen wir alle relevanten Daten der Schiffe (z.B.

Riggspannung, Mastfall, Schwertstellung) und tauschen uns bei der Auswertung darüber aus. Für die Contender auf der Elbe ist die Wahl von Sebastians neuem Heimrevier ein echter Glücksfall.

Die laufende Saison startete Corona-bedingt unter erschwerten Umständen. Wie die Finns mussten auch wir wegen der Schließung aller Sportanlagen auf den Strand ausweichen. Zum Glück gibt es im Hanggebiet viele freundliche Anwohner in der ersten Reihe mit Auffahrten, die noch Platz für ein Boot hatten. An dieser Stelle nochmal herzlichen Dank dafür!! Das „Strand-Segeln“ war für uns Einhandsegler eine große Umstellung, da man nicht mehr alleine segeln konnte (alleine war es unmöglich, das Boot aus dem Wasser über den Strand zu ziehen). Mit Teamarbeit wurden die Corona-Wochen aber doch noch zu einer tollen Segelzeit, die uns technisch hoffentlich weiter gebracht hat – die Ergebnisse werden wir bei den ersten Regatten sehen.

Endlich zurück auf dem vertrauten BSC-Gelände freuen wir uns über das neu sortierte Vorland mit den festen, nach Klassen geordneten Liegeplätzen.



Klaus Jünemann GER503

Der Austausch beim Basteln am Boot ist dadurch noch intensiver geworden.

Wir versuchen, jede Woche mindestens einmal aufs Wasser zu kommen. Zum Trainieren suchen wir uns meist geeignete Fahrwassertonnen und fahren Up-and-Down oder Dreieckskurse. Ganz neu haben wir feste Tonnen im MühLo liegen, die uns für fast jede Windrichtung einen passenden Kurs ermöglichen.

Zu erwähnen ist noch das Testboot unserer Klassenvereinigung, das seit einiger Zeit im BSC liegt und von jedem genutzt werden kann, um einen ersten Eindruck vom Contendersegeln zu bekommen. Natürlich ist das Boot technisch nicht mit aktuellen Regattaschiffen zu vergleichen („sailing since 1978“), für ein Reinschnuppern ist unser Oldtimer aber allemal geeignet und wird zur Zeit auch sehr aktiv genutzt (bei Interesse bitte bei mir melden!).



Christian Krupp GER 505

In unserer Trainingsgruppe sind wir mittlerweile richtig gut aufgestellt und freuen uns immer über weiteren Zulauf!

Christian Krupp

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



Am Schlauchboot zerschellt keine Flasche

Taufe des neuen BSC-Schlauchers „Erika“

Die Schlauchboote des BSC sind das Rückgrat unserer Jugendausbildung und der Regatta-Organisation. Sie werden 4 Tage pro Woche für das Opti- und Jollen-Training genutzt, sowie für etwa 8 BSC-Regatten und diverse andere Trainings- und auch Rettungs-Aktivitäten. Da kommt manche Meile und auch mancher Fahrer zusammen. So ein Schlauchboot hält je nach Hersteller-Qualität zunächst etwa problemlos 7-8 Jahre und dann kann man es für € 4.000,- neu aufschlauchen lassen. Dadurch kommen dann noch einmal 4-5 Jahre Nutzung oben drauf, denn dann ist mit Chance der Motor dran und es gilt zu prüfen, ob nicht leider doch ein neues Boot her muss.

2019 stand diese Entscheidung erneut an. Das ist dann immer der Tag, in dem der Vorstand sein kleines gedankliches Notizbüchlein hervorholt und

guckt, ob sich nicht eine Gruppe von Leuten mit Möglichkeiten dafür begeistern ließe, sich in die Neuanschaffung einzubringen. In diesem Fall kam es anders. Wir wurden von Familie Weisser proaktiv angesprochen, deren Kinder beide im BSC Opti und Pirat segeln, wo es am Dringendsten Unterstützungsbedarf gibt. Schnell wurde erkannt, dass sich hier die Lösung für unser Schlauchboot-Thema ergeben könnte und die Weissers machten es möglich. Im Namen der Vereins: 1000 Dank dafür, das ist nobel und großartig zugleich! Am 16. Juni wurde das Boot im Beisein der Opti-Jugend sowie des Vorstandes durch Familie Weisser getauft und trägt nun stolz den Namen von einer Urgroßmutter der Kinder „Erika“. Sie ist ein exaktes Schwesterschiff zu unserer „Ilse“ und nun schwimmen „Erika“ und „Ilse“ Seite an Seite im Hafen und werden intensiv genutzt.

Sören Sörensen

Jugend



Taufpatin Skye



Glücklicher Vorstand und großzügiger Spender



Tigi, Dr. Daniel und Skye Weisser



Opti-Eltern Anna und Arne Koch-Laurila



ELBGARDEN

Smart Gardening.

Ihr Weg zu mehr Freizeit und einem perfekt gepflegten Rasen.

GUTSCHEIN

für eine kostenlose und unverbindliche Beratung bei Ihnen vor Ort im Wert von

100 €

DIE EXPERTEN FÜR MÄHROBOTER MIT PREMIUM SERVICE

BERATUNG • PLANUNG • VORFÜHRUNG • VERKAUF • MIETE • INSTALLATION • SERVICE

ELBGARDEN oHG | Kieler Straße 303 | 22525 Hamburg | 040 - 607 762 40

info@elbgarden.de | www.elbgarden.de |   elbgarden



Piraten im Schnee

In einer großen Gruppe Ski fahren gehen, wiederkommen und dann die Segelsaison beginnen. So war der Plan von uns, als wir zusammen im Zug Richtung Zillertal saßen. Doch während wir bei bestem Wetter und in den schönsten Skigebieten Spaß hatten, braute sich im Hintergrund etwas zusammen, dass den Saisonstart

und unseren Sommer im Allgemeinen komplett durcheinanderbringen sollte. In den letzten Tagen unseres Urlaubs waren die Nachrichten von einem Thema überlagert. COVID-19. So sehr, dass wir uns spontan auf der Rückfahrt entschlossen, uns ohne Umwege in Quarantäne zu begeben. Dank der großartigen Unterstützung von Moritz und Christine von Appen wurde das Haus von Hans von Appen schnell zur Quarantäne WG, in der wir die nächsten drei Wochen leben sollten. Also verbrachten wir die Zeit damit Karten zu spielen, fernzusehen oder zu lesen und gelegentlich etwas wehleidig auf die so nahe und doch so unerreichbare Elbe zu schauen.

Nach der Quarantäne und nach der Aufhebung einiger Regelungen überschlugen sich jedoch die Ereignisse in der Piratengruppe. Nach vielen Neuzugängen dieses Jahr können wir stolz sagen, dass wir eine der größten und aktivsten Jugendgruppen haben. Nicht nur an Trainingstagen, sondern auch an allen anderen Tagen sieht man häufig Piraten vom BSC aus starten. Der aktive Part unserer Gruppe umfasst mittlerweile achtzehn aktive Segler und Seglerinnen und damit haben wir unsere verfügbaren Boote voll ausgelastet. Wir freuen uns aber nach wie vor über Zuwachs und freuen uns auf die, hoffentlich baldige, erste Regatta der Saison.

Emile Eggerts, Obmann Piraten

BALLETSTUDIO BLANKENESE

DIE TANZMAUS
TÄNZERISCHE FRÜHERZIEHUNG
ab 3 J. mit oder ohne Eltern

BALLETT

Kinder, Jugendl., Erw. Anf. auch 50Plus
Leistungsgruppe nach RAD® ab 7 J.
Spitzentanz ab 12 J., Hip-Hop, Erw. Pilates

Neu: Filiale in Wedel

im Musikzentrum Schulauer Hof
ABC-Str. 16 (neben Fa. Kadematic)

Inform: Tel. 040/860 146

www.tanz-stunde.de

Sagebiels Weg 4, 22587 Hamburg
Inhaber: J.M. Vehstedt



„Jarle“ verstärkt die BSC- Piratenflotte

Am 16.05.2020 haben wir (Gintje Peters und Mika Drechsel) unseren Piraten auf den Namen „Jarle“ getauft. Unten am BSC haben wir Corona-bedingt leider nur mit wenigen Freunden auf den nun ca. 30 Jahre alten, aber wunderschön aufgearbeiteten Piraten der direkt aus der „Hein Werft“ kommt, angestoßen. Der Name Jarle kommt aus Skandinavien und bedeutet so viel wie „kleiner König“.

Unser kleiner König wurde an diesem Tag mit einer selbstgeflochenden Blumengirlande und natürlich dem roten Namenszug samt Krönchen verziert. Und als die paar eingeladene Freunde, alle Familienmitglieder und natürlich auch die beiden Taufpatinnen auf Abstand versammelt waren, wurde das Boot von unseren Schwestern, Kari und Tatja, feierlich getauft. Anschließend gab es noch Sekt, Limonade, Kuchen und Pommes.

Unsere Jungfernfahrt haben wir dann allerdings erst am darauffolgenden Sonntag, dem 17ten unternommen, bei bestem Segelwetter weihten wir unser Boot dann auch auf dem Wasser ein.

Der Tauftag und die Jungfernfahrt waren sehr



schön. Mit der Blumengirlande auf dem Deck sah unser Pirat so toll aus und die Stimmung war so nett, dass man die momentane (Corona-)Situation für einige Stunden vergessen konnte. Jarle, mit dem wir in Zukunft auch in der BSCer Piratengruppe segeln werden, trägt die Segelnummer 3830. Wir freuen uns auf viele weitere wunderschöne und erlebnisreiche Stunden auf dem Wasser.



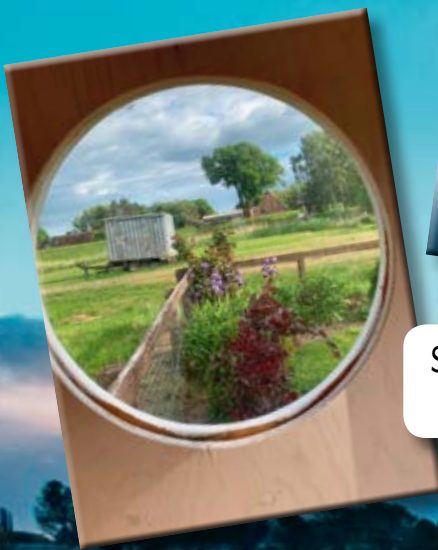
HMM „Algeiras“, das kurzzeitig größte Containerschiff der Welt von der südkoreanischen Reederei Hyundai Merchant Marine, lief während seiner Jungfernfahrt am 10. Juni nach 3-tägigem Aufenthalt in Hamburg wieder aus.



UND IMMER EINE
HANDBREIT WASSER...




GREBAU
IMMOBILIEN

Schöne Momente der bisherigen besonderen Saison 2020 auf unserem Revier





Die Peking mit vollem Rigg



„Tatoosh“ Kontrast zur Peking



Segel-Bundesliga 2020

Corona-bedingt ist das diesjährige Regatta-Programm kräftig geschrumpft und sieht heute wie folgt aus:

- 17. – 19.07.2020 Priem am Chiemsee
- 28. – 30.06.2020 Berlin Wannsee
- 11. – 13.09.2020 Berlin Wannsee (noch nicht endgültig)
- 08. – 10.10.2020 Hamburg Alster
- 17. – 18.10.2020 DSL-Pokal Alster (auch Auf- und Absteiger)

Das Programm ist also geschrumpft und muss darüber hinaus in kürzerer Zeit ablaufen.

Unser Team plant eine Trainingseinheit in Priem vor dem Event und es laufen Überlegungen für weitere Trainingseinheiten norddeutscher Vereine, sobald feststeht, ob und wann mit mehr als 2 Personen gesegelt werden darf.

Das zeigt, wie sehr die Corona-Maßnahmen auch diesen Teil des Regatta-Geschehens beeinflusst, außer bei der e-Bundesliga (siehe Extrabericht!).

Wir drücken unserem Team fest die Daumen für diese ungewöhnliche Saison!

Dieter Tetzen





Ausgleichsvergnügen



Harri Mählmann schon fast an der Pinne



Auf Erfolgskurs mit High-Speed-Druck!

Kröger Druck - Ihr Partner im Bogenoffset- und Rollenoffsetdruck.

Als Spezialist bieten wir Ihnen maßgeschneiderte Lösungen für den Druck von Beilagen, Zeitschriften, Magazinen, Prospekten, Broschüren und Katalogen.



www.kroegerdruck.de

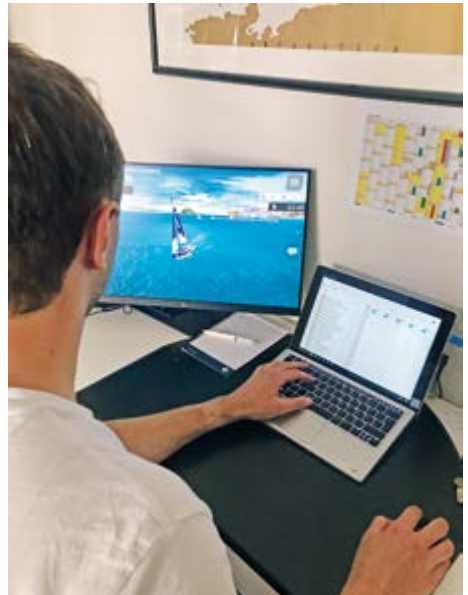
„Die Regatta ist virtuell, die Emotionen sind echt“

Anfang April dieses Jahres startete die eSailing-Bundesliga für alle interessierten Deutschen Segel-Clubs. Mit „eSailing“ ist die Verlagerung unseres Sports in virtuelle Gewässer, also auf den Computer oder das Smartphone gemeint.

Pandemie-bedingt hatten wir vom BSC-Liga-Team schon mittelgroße Entzugserscheinungen und freuten uns über diese Gelegenheit endlich wieder kompetitiv gegen andere SeglerInnen anzutreten. Als Austragungsort wurde das Spiel „Virtual Regatta“ erkoren und mit einigen Trainingsfahrten machten wir uns bereit für diesen ganz anderen Saisonstart.

In Zeiten der sozialen Distanzierung wurden alle erdenklichen digitalen Mittel der Kommunikation gangbar gemacht, damit ein richtiges Regattagefühl einsetzen konnte. So waren alle Beteiligten über einen Chat ständig verbunden und die Rennen wurden live auf verschiedenen Plattformen gestreamt. Das virtuelle Segelformat bot zugleich neue Chancen für den Segelsport. Durch die kostenfreie und unkomplizierte Zugänglichkeit waren eine Vielzahl von Vereinen in der Lage teilzunehmen, welche im sonstigen Ligabetrieb nicht zum Zuge kommen. Und so gelang es mit dieser spannenden Idee in der Familie des Segelsports zusammenzurücken, ohne sich zu nahe zu kommen.

Wie die erste eSailing-Saison für den BSC verlief beschreibt hier unser 1. Skipper Lukas: Pünktlich zu Ostern, am Karfreitag ging es los – der erste Spieltag der eSailing Bundesliga startete und für das BSC-Liga-Team sollte Flori an den Start gehen. Und wie er startete! Guter Start, vor dem Feld gewendet und dann langes Bein erstmal Streckbug segeln, dem nächsten Dreher entgegen. Eigentlich wie beim „echten“ Segeln. Ist also doch ziemlich ähnlich



Lukas an der virtuellen Pinne

dieses eSailing. Und es zeigte sich, dass sich die virtuellen Trainingsstunden vor dem PC auszahlen - mit der Serie 4,2,2,1,3 landeten wir auf dem 4. Gesamtrang. Was für ein Einstand, so kann es weitergehen. Denn wie wir es aus der Liga kennen – nach dem Spieltag ist vor dem Spieltag. Und so sollte es auch schon den darauffolgenden Freitag weitergehen.

Unter der Woche wurde natürlich weiterhin trainiert. Auf der Chat-Plattform, auf der sich alle Teilnehmer sammelten und über die die Segelbundesliga kommunizierte, wurde sich fleißig zu gemeinsamen Trainingsrennen verabredet. Diesmal ging ich an den Start und nachdem Flori so phänomenal vorgelegt hatte, wollte ich natürlich dementsprechend nachziehen. Also kurz das



Check-In Prozedere durchlaufen, mit dem Team-Account eingeloggt und aufs erste Rennen gewartet. Und das lief genauso, wie ich es mir vorgestellt hatte. 1. Platz - na bitte, läuft doch. Also hoch motiviert ins zweite Rennen. Und zack, Frühstart. Na super! Wieder zurück hinter die Linie und die Aufholjagd begonnen. Doch das gestaltete

sich schwieriger als gedacht. Platz 11 im 2. Rennen. Und auf einmal geht der Kopf an. Da hat Flori beim 1. Spieltag so gut vorgelegt, da muss ich doch anknüpfen. Und wieder einmal zeigte sich, dass die mentale Komponente beim Segeln so immens wichtig ist. Sogar beim virtuellen eSailing. Es folgten die Plätze 9,5 und 9, die insgesamt für einen 23.

Qualität ist unsere Lieblingsfarbe.



Sülldorfer Landstraße 216 | 22589 Hamburg | Tel. 040 - 87 41 41 | www.maler-dammann.net

© CAPAROL ICONS

Platz reichten. Wie beim echten Liga-Segeln wird jeder noch so kleine Fehler gnadenlos bestraft. Und die Konkurrenz hat unter der Woche ihre Hausaufgaben gemacht. So war ein gesteigertes Niveau bei sehr vielen Vereinen zu erkennen.

Diese Erfahrung musste dann auch leider Flori beim 3. Spieltag machen. Kleine Fehler, gepaart mit fragwürdigen Entscheidungen der spieleigenen



Flori direkt vom Dienst zum Start

Jury ließen leider nur einen 34. Platz zu. Fairerweise muss man dazu sagen, dass man über die komplette Spielzeit gesehen genauso oft von der sehr sprunghaften Regelauslegung profitierte wie man verlor. Naja, nützt ja nix. Mund abwischen, weiter geht's. Beim 4. Event durfte ich dann wieder ran und beendete es auf einem 7. Rang. Na bitte, geht doch! Das Finale der besten 12 Vereine war zu diesem Zeitpunkt noch nicht ganz abgeschlossen und wir sahen, dass wir mit dem 7. Platz einen

ordentlichen Sprung in der Gesamttabelle nach oben machten. Wir entschieden daraufhin, dass ich auch die restlichen Events „steuern“ sollte. Nach dem 5. Spieltag, bei dem ein solider 8. Platz ersegelt werden konnte, fanden wir uns auf einmal in den Top 10 der Gesamtwertung wieder. Und von da wollten wir uns auch nicht mehr verdrängen lassen. Mit freiem Kopf und schnellen Fingern folgte ein 5. Platz beim 6. Spieltag. In der Gesamtrangliste bedeutete dies Platz 6. So lautete die Devise für den abschließenden 7. Spieltag: Easy going, kein zu großes Risiko – Hauptsache Finale! Also segelte ich beim letzten Spieltag bewusst etwas risikoärmer und defensiver. Mit Platz 13 gelang mir das auch ganz gut, und wir zogen als siebtbesten Club Deutschlands ins Finale der eSailing-Bundesliga ein.

Dieses fand dann zwei Wochen später statt. Die jeweilige Platzierung aus den 7 Spieltagen nahm man mit in die finale Wertung – bei uns also ein 7. Platz. Die Finalrennen zählten doppelt, sodass für jeden der 12 Clubs noch reelle Chancen auf den Einzug in das Final Four gab. Dementsprechend hochmotiviert ging ich auch wieder an den Start. Also wieder das Check-In Prozedere durchlaufen, mit dem Team-Account eingeloggt und aufs erste Rennen gewartet. Und die Aufregung stieg. Meinem Mitbewohner gab ich die Anweisung, bloß nicht während des Finales ins Internet zu gehen. Denn bei dem kleinsten Internet-Verbindungsfehler wird man aus dem Spiel geschmissen. Die Internetleitung stand also und die Motivation, noch mal richtig anzugreifen, war da. Der erste Start. Argh. Zu motiviert. Frühstart. Und das ausgerechnet im Finale. Egal. Freien Wind suchen, die Dreher sauber ausfahren und noch so weit es geht nach vorne vorarbeiten. Dies gelang mir so ein wenig und ich konnte mich auf den 8. Platz vorarbeiten. Das war allerdings nicht das Resultat, was mich groß nach vorne katapultieren konnte. Es folgten die Plätze 9 und 6, welche leider nicht für das Final Four der letzten 4 ausreichten. So blieb am Ende ein



dennoch toller zehnter Rang unter insgesamt 76 teilnehmenden Vereinen. Gratulation an dieser Stelle an unsere Freunde von nebenan, dem MSC, der das Finale für sich entscheiden konnte. Die eSailing-Bundesliga war eine gelungene Abwechslung und hat viel Spaß gemacht. Das Format bietet sich auch sicherlich an, in Zukunft clubintern eine kleine Serie auf die Beine zu stellen.

Nun aber wollen wir uns wieder voll und ganz auf das „echte“ Liga-Segeln konzentrieren. Sollten es die Umstände zulassen, wird es am 17. Juli in Prien am Chiemsee das erste Liga-Event geben. Und wir können es kaum erwarten, Tastatur mit Pinne zu tauschen und jetzt wieder in der 1. Segelbundesliga an den Start zu gehen.

Bis dahin, bleibt gesund!

Flori & Lukas

NORDICREVISION

Wirtschaftsprüfer | Steuerberater

Sprechen Sie uns an

- Gesetzliche Prüfungen (§ 2 WPO)
- Internationales Steuerrecht
- Unternehmensbewertung (IdW-S1)
- Krise und Insolvenz (IdW-S6 u. S9)
- Stiftungen (Beratung und Prüfung)
- Umwandlungen (UmStG/UmwG)
- Internationales Netzwerk
- Residence Service

Godeffroystraße 31
22587 Hamburg
www.nordicrevision.com
post@nordicrevision.com
+49 40 866 25 16 70

Gezeiten-Resonanz der Elbe

Der Große Vogelsand an der Mündung der Elbe, einst mächtiges und berühmtes Schifffahrtshindernis und Schiffsfriedhof und Schutz der Küste vor den Wellen der Nordsee, ist heute nur noch ein Schatten seiner selbst. Millionen Tonnen Sand sind in den letzten 50 Jahren verschwunden. Der Tidenhub in Hamburg (Differenz von Hoch und Niedrigwasser) ist heute um gute 80 Zentimeter höher als in Cuxhaven. Noch in den Sechziger Jahren lag er deutlich darunter. Normalerweise wird Energie durch Reibung in einem Flusslauf vernichtet. Die Elbe jedoch, zwischen Mündung und Hansestadt, gewinnt offenbar an Energie.

Die Gezeitenerscheinungen Flut und Ebbe werden durch hunderte von Kilometern langen Gezeiten-Wellen erzeugt, die entlang einer Küste fortschreiten, wobei jeweils ein Wellental einem Wellenberg folgt. Die Wellen regen Buchten und Flüsse zum Mitschwingen an. In der Fundy Bay in Nova Scotia im Osten Kanadas wird ein Tidenhub von 18 Metern beobachtet. In Europa treten Tidenhöbe um 12 Meter in der Bucht von St Malo am Ärmelkanal und von 10 Metern in der Bristol Bay auf. In allen Fällen, es gibt noch weit mehr im Weltozean, herrscht ein Phänomen vor, das Fachleute mit ‚Resonanz‘ bezeichnen. Diese tritt in vielfacher Form auf, nicht nur im Ozean. Eine Trompete ist so gebaut, dass sie die Schwingungen des Mundstücks resonant verstärkt. In jedem Fall, ob Trompete oder Gezeitenfluss, antwortet ein Schwinger auf eine anregende Schwingung mit einer Verstärkung der Amplituden. Die Schwingung kann als Welle aufgefasst werden. Die Verstärkung resultiert aus der Überlagerung von anregender und am Ende reflektierter Welle. Resonanz tritt ein wenn die Wellenlänge eines Resonators einem Viertel der anregenden Wellenlänge entspricht. Dann verstärkt der Schwinger die Amplitude der Anregung maximal. In der Fundy Bay wird die aus

dem Atlantik einlaufende Gezeiten-Welle um ca. 600% verstärkt. Auch wenn das Viertel-Wellenlängen Kriterium nicht exakt erfüllt wird, kann bereits Verstärkung durch Resonanz eintreten; in abgeschwächter Form. Gegenüber der Mündung erhöhte Amplituden der Gezeit am Ende eines reibungsbehafteten Flusses sind ein untrügliches Indiz für Gezeiten-Resonanz.

Der Tidenhub bei Hamburg hat über die letzten siebenzig Jahre zugenommen. Die Erhöhungen fanden jedoch nicht stetig, sondern stets nach sogenannten ‚Fahrrinnenanpassungen‘ statt. Die Anregung der Gezeit an der Mündung blieb konstant, der Tidenhub bei Cuxhaven unverändert. Somit kommen nur Manipulationen im Inneren des Flusses in Frage. Sie dienen in erster Linie der Vertiefung des Fahrwassers. Die Geschwindigkeit der Gezeitenwelle im Fluss hängt direkt von seiner Tiefe ab. Jede Vertiefung wird nicht nur ihre Geschwindigkeit sondern auch die Wellenlänge erhöhen. Damit verändert sich aber das Verhältnis zwischen einlaufender und reflektierter Welle, welches die Resonanz bewirkt. Von den Sechziger Jahren bis heute ist die Resonanz der Elbe schrittweise verstärkt worden. Offenbar ohne dass die mit den ‚Fahrrinnenanpassungen‘ befassten Behörden es bemerkten.

Am Institut für Meereskunde der Universität Hamburg wurden in Zusammenarbeit mit der Hamburg Port Authority (HPA) und der Bundesanstalt für Wasserbau, Außenstelle Rissen (BAW), umfangreiche Studien zur Elbe mit einem hochauflösenden numerischen Gezeitenmodell angefertigt (Hartwig 2016). Die Untersuchung belegt eindeutig die Anwesenheit von Resonanz im Fluss und ihr Anwachsen mit der Zeit. Die Elbe befindet sich heute im Zustand beginnender Resonanz (Backhaus 2015), die noch nicht so weit entwickelt ist wie jene in der Fundy Bay.

Benötigt man ein Gezeitenmodell, um Resonanz zu diagnostizieren? Nein, denn ein resonanter Gezeitenfluss ist eindeutig durch drei Symptome gekennzeichnet. Da ist erstens die bereits erwähnte Zunahme des Tidenhubes am Flussende gegenüber der Mündung. Zweitens gibt es einen Knotenpunkt, ein Minimum des Tidenhubes im Inneren des Flusses, wo einlaufende und reflektierte Welle sich teilweise auslöschen. Verlagert sich der Knotenpunkt seewärts zur Mündung, tritt maximale Resonanz ein. Drittens zunehmende Resonanz verstärkt die Ebbströmungen an der Mündung. Allen Seeleuten, Lotsen und Sportbootfahrern an der Küste ist bekannt, dass die Ebbströmungen in der Elbmündung erheblich zugenommen haben. Dieser Befund lässt vermuten, dass der Große Vogelsand mit der Zeit durch resonant verstärkte Ebbströmungen erodiert wurde. Hamburg investiert alljährlich Millionen für Baggerarbeiten, um seinen ständig verschlickenden Hafen für Containerriesen schiffbar zu halten. Das Modell der Uni Hamburg liefert Hinweise, dass der zunehmende elbaufwärts gerichtete Sedimenttransport der anwachsenden Resonanz zuzuschreiben ist. Er macht nicht nur dem Hamburger Hafen, sondern auch kleinen Sportboothäfen an der Unterelbe schwer zu schaffen.

Jede weitere Vertiefung des Flusses wird seine Resonanz anwachsen lassen u.a. mit der Folge, dass dann irgendwann der heutige Hochwasserschutz entlang der Elbe und in Hamburg nicht mehr ausreichen wird. Obendrein wird sich zu den anthropogenen Vertiefungen des Flusses zukünftig eine weitere, ebenfalls anthropogene, gesellen: der klimabedingte Anstieg des Meeresspiegels. Nach neuesten Vorhersagen soll er bis zum Ende dieses Jahrhunderts um mindestens einen Meter anwachsen. Dann wird die Elbe zur Zeitbombe.

Noch ist die Resonanz der Elbe nicht so spektakulär wie jene in der Fundy Bay. Allerdings bewirken derzeitige Manipulationen am Fluss, dass wir auf dem besten Wege dahin sind. Die BSH-Gezeitenkalender weisen zwischen 2017 und

2018 einen Anstieg des Tidenhubes bei St Pauli um 10 Zentimeter von 3,70 auf 3,80 Meter auf. Der Anstieg setzt sich in der Ober-Elbe bis zum Wehr bei Geesthacht fort und erreicht dort, wie bei vier weiteren Pegeln der Ober-Elbe, sogar einen Wert von 20 Zentimetern. Offenbar wurde in der jüngeren Vergangenheit das Schwingungssystem des Flusses nachhaltig und in kurzer Zeit verändert. Dies macht sich in signifikanter Weise am Knotenpunkt der Elbe bemerkbar, der bis vor kurzem noch bei Brunsbüttel und Sankt Margarethen lag. Laut Tidenkalender von 2018 haben sich von Brunsbüttel über das Oste-Riff bis Otterndorf die Tidenhübe systematisch um 10 cm verringert. Dies entspricht einer seewärtigen Verlagerung des Knotenpunktes.

Die sprunghaften Änderungen des Tidenhubes in nur einem Jahr sind vermutlich eine Folge des Berechnungsverfahrens und von Rundungen. Der Verlauf des Tidenhubes entlang des Flusses über die Jahre 2010 bis 2016 (siehe Grafik) zeigt eher eine kontinuierliche Entwicklung auf, die jedoch den Anstieg bei St Pauli und die Abnahme des Tidenhubes im Bereich um Otterndorf bestätigt. Aus der Grafik zeichnet sich ebenfalls eine Abnahme des (bisher über 50 Jahre stabilen) Tidenhubes bei Cuxhaven ab. Die signifikanten Änderungen westlich von Oste-Riff deuten darauf hin, dass sich der Knotenpunkt der Elbe seit 2010 deutlich seewärts verlagert hat (siehe Grafik).

Die Verschiebung des Knotenpunktes und der erhöhte Tidenhub bei St Pauli sind untrügliche Indizien für wachsende Resonanz in der Elbe. In der jüngeren Vergangenheit hat sie sich signifikant verstärkt, was nur eine Vertiefung des Flusses bewirkt haben kann. Diese bisher unbemerkte Vertiefung erfolgte offenbar und unbemerkt vor der noch anstehenden und gerichtlich begleiteten ‚Fahrrinnenanpassung‘.

Was bedeutet die Anwesenheit von Resonanz in einem Fluss? Die Elbe wirkt wie ein Verstärker, der die Amplituden der aus der Nordsee einlaufenden

Gezeiten-Welle im Fluss erhöht. Die Gezeit ist das dominante Phänomen in der Nordsee. Daher können wir die Resonanz an ihr ausmachen. Es gibt aber noch andere Phänomene in der Nordsee, z.B. lange Wellen meteorologischen Ursprungs, die durch Stürme fern der Deutschen Küste erzeugt wurden. Sollten diese in die Elbe einlaufen und resonant verstärkt werden, kann es, ohne Sturm, anomale Fluten oder Niedrigwasser geben.

Jan O. Backhaus

Der Autor: Dr. rer. nat. habil. Jan O. Backhaus, Jahrgang 1950, Dipl. Ozeanograph, Professor für Schelfmeer-Ozeanographie der Universität Hamburg, Emeritus.

Zitate: Finn Hartwig (2016): Resonanz in Tide-Flüssen, mit Anwendung auf die Elbe, Diplom-Arbeit im Fach Ozeanographie, Institut für Meereskunde der Universität Hamburg – Jan O. Backhaus (2015): Latent resonance in tidal rivers, with applications to River Elbe. *Journal of Marine Systems* 151 (2015) 71-78

Daten aus Tidenkalendern für 2017 und 2018. Nur Änderungen sind angegeben.

Anstieg Tidenhub in Hamburg und Ober-Elbe

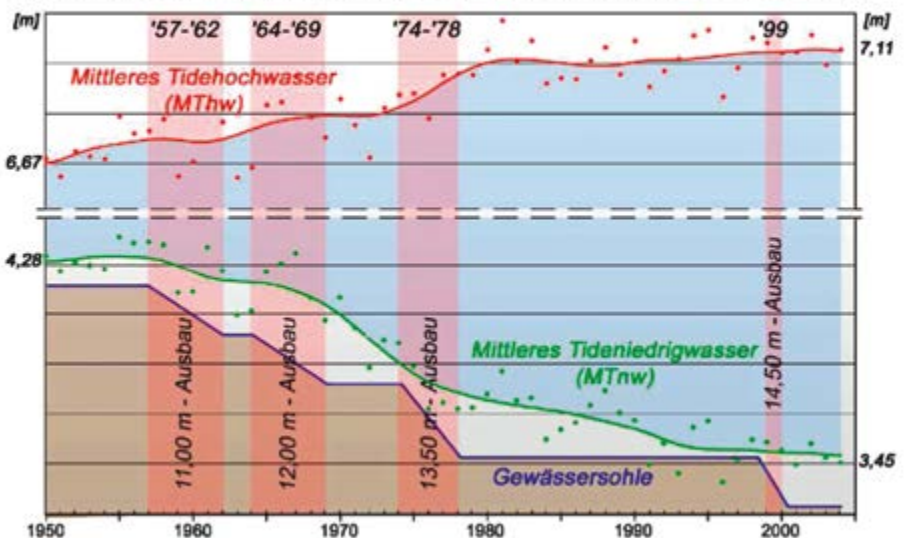
| Pegel | 2018 | 2017 |
|-----------------|------|------|
| St. Pauli | 3.8 | 3.7 |
| Bunthaus | 3.5 | 3.4 |
| Over | 3.3 | 3.2 |
| Zollenspieker | 2.9 | 2.8 |
| Altengamme | 2.7 | 2.5 |
| Geesthacht Wehr | 2.6 | 2.4 |

Knotenpunkt seewärts von Brunsbüttel

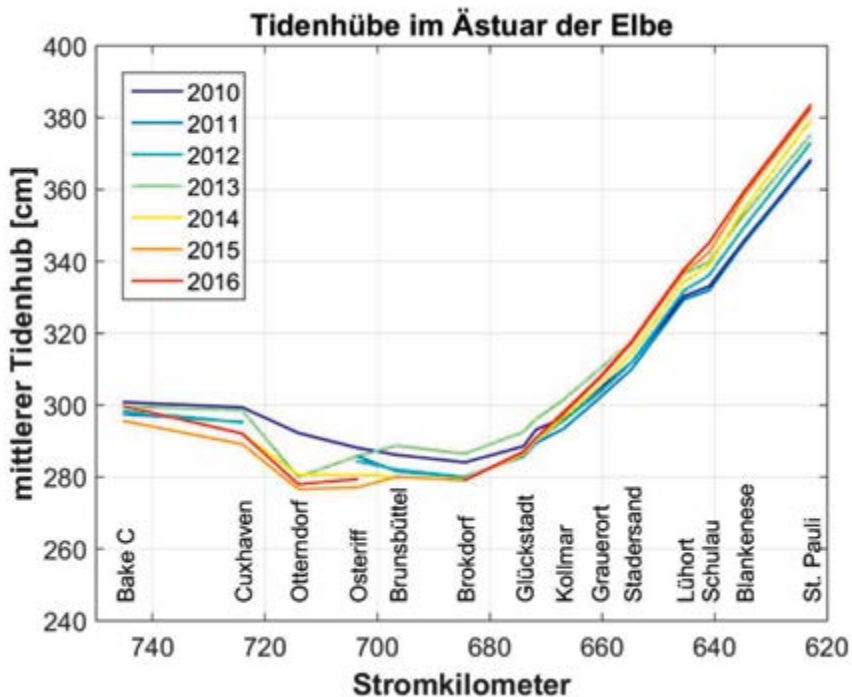
| Pege | 2018 | 2017 |
|------------------|------|------|
| Brunsbüttel Mole | 2.8 | 2.9 |
| Osteriff | 2.8 | 2.9 |
| Otterndorf | 2.8 | 2.9 |

Ausbaggerung der Elbe

Wasserstandsentwicklung am Pegel St.Pauli (Elbe-km 623)*



Winkler, 2008



Graphik: Finn Hartwig; Flussgebietsgemeinschaft Elbe, 39104 Magdeburg; E-Mail: finn.hartwig@fgg-elbe.de

SEGEL | TASCHEN | BEKLEIDUNG



REPARATUREN | PERSENNINGE | ZUBEHÖR



DIE SEGELMACHEREI IN HAMBURG

CLOWNSAILS

LADEN & WERKSTATT: SÜLLDORFER LANDSTRASSE 187 | 22589 HAMBURG

LADENÖFFNUNGSZEITEN: MO-FR 9:00 - 17:30 | SA (KEIN SEGELDIENST) 10:00 - 14:00

FON 040-800 78 29 | FAX 040-800 78 31 | INFO@CLOWNSAILS.DE | WWW.CLOWNSAILS.DE



Marblehead Trophy – In 90 Jahren durch Europa –

Unter diesem Titel hat die Deutsche Drachen-Klassenvereinigung eine ausführliche Ausarbeitung über diesen berühmten Preis erstellt, die auch dort erworben werden kann.

Gestiftet wurde dieser ewige Wanderpreis 1929 von der amerikanischen Stadt Marblehead, wo schon im ersten Jahr des Aussegelns der Preis von einem Schweden gewonnen, damit nach Europa geholt wurde und nie wieder nach Marblehead zurück gewonnen werden konnte. Während in den folgenden Jahren bis 1952 um die Trophy in verschiedenen Kielkreuzern, meist Schärenkreuzern, ausschließlich in Schweden gekämpft wurde, sah die Ausschreibung für 1952 erstmals die Drachenklasse zur Ausseglung vor.

In dem Jahr startete Alnwick Harnsorf in seinem Drachen „Bine III“ (siehe Mitte Bild oben) für den BSC mit Paul Rust und Mathias von Appen jh. als Crew in Sandham gegen die weit überwiegend skandinavische Konkurrenz und gewann. Damit endete in dem Jahr die lange Vorherrschaft der

Schweden und der Preis, zu dem ein Verein nur jeweils ein Boot melden kann, kam erstmals durch den BSC nach Deutschland. Da der gewinnende Verein die Regatta im Folgejahr ausrichten muss und sich die Elbe für einwandfreie Kielboote-Regatten nicht eignete, einigte sich der BSC mit dem KYC darauf, die Marblehead Trophy 1953 in Kiel gemeinsam auszusegeln. Dort gewann dann Thommy Thomsen vom KYC. Neben Alnwick Harmstorfs Bruder Rudi konntn dann BSC-Boote nicht mehr in den Wettbewerb erfolgreich eingreifen. Vor einigen Jahren waren wir durch Michael Schaper einige Male dabei, weil er für seinen Hauptverein, den NRV, nicht starten konnte und bei uns Mitglied wurde.

Auch seitdem ist die Trophy immer in Europa geblieben, meist in Deutschland, Italien und Griechenland (durch Kronprinz Constantin) und einige Male wieder in Skandinavien (Dänemark).

Eine interessante Geschichte eines renommierten Preise in einer stolzen Bootsklasse!

Tz.

Sturmflut Im Februar 1962 Höchste Sturmflut bis dahin.

Pegel St Pauli 5,70 über NHN

Es war schon tagelang Weststurm und jeden Tag wehte es mehr. Die Bäume bogen sich durch den starken Wind. An einem Tag wehte es so stark das mit einemmal eine große Birke in unserem Vorgarten umgeweht wurde. Wir griffen zur Schrotsäge und zerteilten sie in kleine Stücke um später Feuerholz zu haben, denn wir hatten noch keine Ölheizung, sondern eine Koksheizung. Wenn die mal ausging, dann gebrauchte man Holz zum „anmachen“ Wir freuten uns das die Lichtleitung zu unserem Haus eine Woche vorher unterirdisch gelegt worden war.

Weil ich Jugendabteilungsleiter war, mußte ich zu Hochwasserzeiten bei Sturmfluten zum Bootshaus des BSC um unsere Boote zu sichern. An einem Abend wurde das Hochwasser so hoch daß das Bootshaus und das Vorland von den Booten geräumt werden mußte. Wir brachten lange Leinen zum Rondell der Dampferbrücke (Bull'n aus) um die Kutter bei dem nächsten Hochwasser an die Dampferbrücke zu bringen. Bei dem Sturm konnte man die Kutter nicht mehr mit den Riemen voran kriegen.

Da war noch ein Boot ein sogenanntes Folke Juniorboot, das in Klinkerbauweise gebaut war. Heino Pohl hatte sich dieses Boot günstig gekauft. Weil es schon etwas älter war und es immer leckte hatte er alle Nieten die das Schiff zusammenhielten entfernt um neue Nieten einzuziehen. Bis zum nächsten Hochwasser war nicht mehr viel Zeit. Er fing an Pflöcke zu schnitzen um die Löcher abzudichten, mußte aber bald feststellen, dass er bis zum nächsten Hochwasser nicht genügend Pflöcke schnitzen konnte. Da waren aber noch die Freunde aus der Jugendabteilung. Die halfen jetzt alle mit. Als das Wasser hoch kam, wurden die Kutter mit der langen Leine zur Dampferbrücke gebracht und Heinos Boot schwamm auf. Die Sturmflut

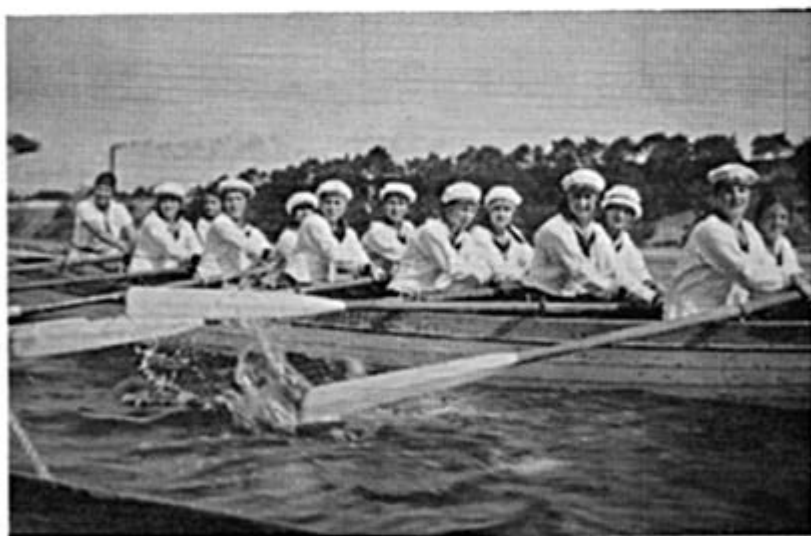
wurde so hoch wie sie vorher auf der Elbe noch nie gewesen war. Auf dem Strandweg trieb allerlei vorbei, Bretter Stühle, sogar Autos und Verkaufsbuden. Das Wasser war so hoch das man auf dem Strandweg mit dem Boot fahren konnte. Im Bootshaus saßen jetzt die Leute fest, die Sicherungsarbeiten an Booten und Inventar des Bootshauses ausgeführt hatten. Weil auch der Strom wegblieb und das Bootshaus sowieso nicht geheizt werden konnte wurde den Leuten kalt. Da fuhr Heino mit seinem Boot zum Schifferhaus und besorgte ein paar Flaschen Rum, damit man sich wenigstens von Innen wärmen konnte. Im Schifferhaus stand das Wasser bis an die Theke. Der Gastwirt Harro Thöne hat dort später ein Schild über den hohen Wasserstand angebracht. Gäste stellten aber fest, dass das Schild ungefähr 20 cm höher angebracht war um es besser lesbar zu machen. Als er darauf aufmerksam gemacht wurde, sagte er in einer Gastwirtschaft rechnet man immer mit Schaum. Gegen Mitternacht gingen im alten Land die Lichter aus und das Wasser stieg nicht mehr. Wir wußten nun dass dort die Deiche gebrochen waren. In Wilhelmsburg wo auch die Deiche brachen, ertranken viele Menschen. Als der Morgen graute mußten wir wieder zur Arbeit. In Hamburg setzte eine große Rettungsaktion ein, die von Senator Hellmuth Schmidt geleitet wurde. Der Blankeneser Segel-Club hat später für den Einsatz der Mitglieder die den Club vor Schaden bewahrt haben von der Bootsversicherung eine stattliche Prämie erhalten.

F.H. 1963

Alles für den Segler • Clubstander • Ölzeug
GATH & PEINE, Hamburg 36, jetzt Bleichenbrücke 10
 Ruf 34 77 85

Ein Jubiläum beim BSC

Vor 50 Jahren war im BSC eine Mädchen-Ruder-Abteilung ins Leben gerufen worden, und dies war Veranlassung für 14 seriöse ältere Damen, heute als längst verheiratete Ehefrauen, Mütter, Großmütter zusammenzukommen, um im Rahmen eines kleinen Festessens mit ihren Ehemännern, soweit vorhanden, einigen besonderen Freunden, ihr 50jähriges Jubiläum auf dem Clubponton unter Bours Park zu begehen.



Die BSC-Ruderinnen auf der Oberelbe

Nachdem der erste Vorsitzende Jürgen Imbeck die Anwesenden mit einigen launigen Worten begrüßt hatte, hielt der Ehrenvorsitzende Theodor Tetzen die eigentliche Festansprache.

Liebe junge Deerns von damals vor 50 Jahren, meine Damen und Herren! Zu einem Zeitalter, wo die Gleichberechtigung der Frau immer breiteren Raum gewinnt, um nicht zu sagen: mehr oder weniger schon zur Selbstverständlichkeit geworden ist, erscheint es uns als gar nichts Besonderes, wenn ein Sport-

verein eine Mädchen- oder Damenabteilung hat, aber vor 50 Jahren war dies erstmalig und im norddeutschen Segelsport einmalig. Wie kam es nun zur Gründung der damaligen M.R.A. (Mädchen-Ruder-Abteilung) im BSC?

Es war etwa ein halbes Jahr nach Beendigung des ersten Weltkrieges, als Kapitän Theodor Dreyer (1930 beim Untergang der „Monte Cervantes“ geblieben) und sein Bruder Johannes (unser vor etwa zwei Jahren verstorbener „Onkel Hanne“) einen kleinen Ewer kauften, um damit auf der Elbe und im nahen Küstengebiet Frachtschiffahrt zu betreiben. Der Ewer hieß „Amalie“, und man belud ihn zunächst in Rendsburg mit einer dort für eigene Rechnung gekauften Ladung Torf, die nach Blankenese verbracht und hier am Strand an die Bevölkerung zentnerweise verkauft wurde. Zur „Amalie“ gehörte ein Beiboot, mit dem die Kinder der Eigner: Grete Dreyer und Kurt Dreyer, zusammen mit einigen befreundeten Jungs und Deerns vom Strand auf der Elbe vor Blankenese Tag für Tag umherschipperten, anfangs rudenderweise, aber bald mit Hilfe von alten Säcken und Markisen auch segelnderweise. Es war eine herrliche Zeit während der Schulferien, die aber eines Tages ein abruptes Ende fand, als die „Amalie“ wieder verkauft wurde und mit dem geliebten Beiboot vom Blankeneser Strand verschwunden war, nachdem Kapitän Dreyer die Möglichkeit bekam, mit einem von seiner Reederei, der Hamburg-Süd, gecharterten größeren Küstenschiff Frachtschiffahrt in Nord- und Ostsee zu betreiben, während sein Bruder Johannes sich seinen wieder beginnenden Kaufmannsgeschäften als Gummimakler widmen konnte.

Enttäuscht stand am Blankeneser Strand die kleine Schar der Deerns und Jungs, die trauernd ihrem hinter der „Amalie“ entwindenden Beiboot nachschaute. Da kam Grete Dreyer mit einem neidischen Blick auf die bereits bestehende Ruderabteilung der Jungs im BSC der Gedanke, daß es doch genauso gut eine Mädchenabteilung im BSC geben könnte. Ein sofortiges Gespräch mit ihrem Onkel Hanne, damaligem Leiter der Jugendabteilung im BSC, ließ ihn bedenkllich sein Haupt hin- und herbewegen, als er antwortete:



von Häfen

GEGENÜBER DER BÖRSE

GUNSTIGE ANGEBOTE FEINER KULTURPERLEN
EIGENER IMPORT

HAMBURG 11 · GR. JOHANNISSTRASSE 17 · TELEFON 36 57 87

„Ja, Kind, da müßt Ihr aber mindestens zehn bis zwölf Mädchen sein, um eine Mannschaft zu bilden!“ Am nächsten Abend hatte er eine Liste von elf Mädchen vom Blankeneser Strand, die mit Erlaubnis der Eltern bereit waren, einer Mädchenabteilung beizutreten; Onkel Hanne mit seinem warmen Herzen für die Jugendabteilung schuf die Voraussetzungen im Vorstand des BSC, und man fand auch einen jungen männlichen Bootsführer für die erste Mädchen-Mannschaft, Carl Sönnichsen. Anschließend begann dann die Ruderei im sogenannten weißen Boot. Jahr für Jahr kamen neue interessierte Mädchen hinzu. Ein schmucker Clubdreß wurde eingeführt: blauer Rock, weiße Marinebluse mit blauem Kragen und Schlips sowie weiße Marinemütze mit Band „Jugendabteilung des BSC“. Es war schon ein schmuckes Bild, wenn sie in ihrem weißen Boot zehner- oder zwölfriemig im zackigen Schlag auf der Elbe ruderten, und die Mädchen vom BSC wurden bald zu einem Begriff unter den Seglern auf der Elbe. Die Frage des Bootsführers war auch damals teils schon problematisch durch dessen berufliche Probleme, und bald durfte Grete Dreyer ihre Mannschaft allein führen.

Das war der Anfang, aus dem im Laufe der Jahre immer neue Mädchen-Mannschaften entstanden sind, damals etwas Besonderes, heute etwas Selbstver-



In den ersten Jahren

Unser
Tafel-Silber
erregt die Bewunderung
Ihrer Gäste.
Erstklassige Verarbeitung,
mit Anlaufschutz

Colonnaden 13 · Sa.-Nr. 34 65 51

JOHANNES PRAGER 2 HAMBURG 11
Versicherungen aller ArtInhaber: F. Dannenberg & Söhne · SCHAARSTEINWEGBRÜCKE 2
Fernschreiber: 02 14538 jopra · Fernsprecher: Sammel-Nr. 34 27 51

ständliches, wo nicht nur Töchter, sondern sogar schon Enkelkinder der damaligen Mädchen Mitglieder unserer Jugendabteilung geworden sind.

Für Euch alle besteht aber auch heute nach 50 Jahren noch die Verbindung und die Freundschaft, entstanden aus dem gemeinsamen, schönen Erleben in der Jugend, obwohl einige von Euch schon längst von Blankenese fort und in die Welt hinaus, sogar bis Nord- und Südamerika gezogen sind.

Daß der BSC Euch dies vermitteln konnte, darauf sind wir stolz. Wenn man die heutige Jugend unseres Clubs und ihre Einstellung zum Club betrachtet, so zeigen sich doch erhebliche Unterschiede im Vergleich mit der damaligen Zeit, Unterschiede, die uns hier und da schon einige Sorgen bereiten, aber trotzdem hoffe ich, daß auch unsere heutige Jugend in 50 Jahren sich einmal genauso gern der Jugendjahre im BSC erinnern wird wie Ihr es heute tut.

Ich erhebe mein Glas und trinke auf das besondere Wohl von Euch jungen Deerns von damals!

Auf der Jubiläumsfeier durfte das BSC-Lied natürlich nicht fehlen. Zunächst sollten es die Mädchen von heute singen, aber die Tonlage von damals ist jetzt nicht mehr gefragt (siehe Gedicht). Deshalb stimmten die Veteraninnen es selber an. Frau Henneberg, geb. Hauschildt, überreichte Frau Tetzen, der langjährigen Kutterführerin, als Anerkennung einen Orden am blau-weiß-roten Band. Irma Weber, geb. Krohn, gedachte in einem Gedicht der damaligen Zeit. Es war ein Abend des Rückerinnerns, der Geselligkeit und geprägt von dem Stolz auf das, was man geschaffen hat.

Die richtige
Bankverbindung
müßte man
haben!



Stellen Sie fest,
wieviel Arbeit
wir Ihnen
gern abnehmen

Zentrale:
Hamburg 11**VEREINSBANK IN HAMBURG**Alter Wall 20-30
Telefon 36 10 61**ZWEIGSTELLE BLANKENESE**

Blankeneser Bahnhofstraße 37

Telefon: 86 38 06/07



RICHARD SÖRENSEN

HOCH-, TIEF- UND STAHLBETONBAU

2 Hamburg 55-Blankenese · Sörensenweg 4 · Telefon: 86 2064

Neubau
Umbau
Reparaturen
Trockenlegung
feuchter
Wände

Deutsche Folkeboot-Segler in San Francisco

Von Theodor Tetzen, Blankenese

Der San Francisco Yacht Club, der in diesem Jahre sein 100jähriges Bestehen feierte, hatte aus diesem Anlaß eine Internationale Regatta-Woche auf seinem Heimatrevier, der San Francisco Bay, vom 30. August bis zum 6. September ausgeschrieben, und zwar für die dort bedeutendsten Kielboot-Klassen: International One Design (I.O.D.) Klasse, Knarr-Klasse und die Folkeboot-Klasse. Aufgrund der schon Ende des vorigen Jahres eingegangenen Einladung an die Deutsche Folkeboot-Vereinigung wurden schließlich nach langen und sehr gründlichen Vorbereitungen durch den Vorsitzenden Bruno Kroll 7 deutsche Folkeboot-Mannschaften (Steuermann und Vorschootmann) gemeldet. Die Boote wurden von den Amerikanern mit dem jeweiligen Eigner als drittem Mann zur Verfügung gestellt; die Segel brachten wir selber mit.

Da die meisten von uns Amerika noch nicht erlebt hatten, lag es nahe, mit diesem Segelprogramm eine kleine Rundreise durch die USA zu verbinden, so daß sich auch einige Freunde als Schlachtenbummler beteiligten und wir schließlich (auch aus Kosten-Ersparnis-Gründen) eine Reisegesellschaft von 20 Personen wurden. Am 28. August trafen wir uns mit Sack und Pack auf dem Hamburger Flughafen, um zunächst nach Kopenhagen zu fliegen, von wo uns die SAS via Montreal nach Chicago und die Pan American weiter nach San Francisco bringen sollte. Der Transatlantik-Flug mit einer vollbesetzten DC 8 Super Fan (etwa 150 Passagiere) war ein einzigartiges Erlebnis. Bei strahlender Sonne waren wir schnell über den Wolken, sahen aber zwischen sich immer wieder verändernden und aufreißenden Wolkenfeldern und

Segler-Ölzeug

aus Nylon-Gewebe mit P. V. C.-Beschichtung rottet nicht und hat eine enorme Haltbarkeit

Gummistiefel - Bootsschuhe - Schwimmwesten

Carl Feddersen · Seemanns-Ausrüster

2 Hamburg 11 · Kajen 14-16 · Telefon 36 59 68



Alles für den Segler · Clubstander · Ölzeug
GATH & PEINE, Hamburg 36, jetzt Bleichenbrücke 10
 Ruf 347785

-schichten unter uns den Sund, die Insel Anholt, Südnorwegen, die Färöer Inseln, zwischendurch immer wieder mal das Meer, übersät mit unzähligen weißen Tupferchen, den überkämmenden Seen; nach rückwärts schauend, war der eigene Kondensstreifen in Form eines langen geraden Strichschattens auf der unter uns liegenden Wolkendecke erkennbar. Die unendliche Wolkendecke lag teilweise wie ein großer Watteteppich unter uns bis hin zum Horizont, wo sich der Himmel in strahlendem Hellblau anschloß, je höher, desto dunkler werdend bis zum Tiefschwarz des Alls über uns. Wir hatten das angeblich sehr seltene Glück, Grönland sehen zu können, das in strahlendem Sonnenschein tief unter uns lag mit seinen unabsehbaren Schnee- und Eiswüsten, der fjordreichen Küste mit Gletschern, im tiefgrünen Wasser treibenden ausgedehnten Eisfeldern und sogar erkennbar einzelnen Eisbergen. Es war ein überwältigender Anblick, der sich später unter der Labradorküste wiederholte, bevor erstmalig in Montreal gelandet wurde, nachdem wir eine Flugstrecke von etwa 6000 km in rund 7 Stunden hinter uns gebracht hatten bei einer Flughöhe von etwa 10 000 m und Außentemperaturen um minus 55 Grad. Erster Gruß auf amerikanischem Boden war sowohl in Montreal als auch in Chicago außer einem hektischen Auto- und Flughafenbetrieb eine enorme Hitzewelle, die uns im Freien entgegenschlug, die aber in den Gebäuden durch „Air conditioning“ angenehm gedämpft wurde. Wir waren den ganzen Tag mit der Sonne geflogen, und als sie schließlich zwischen Chicago und San Francisco auch für uns in 10 000 m Höhe untergegangen war (auf dem Erdboden war es, soweit erkennbar, schon längst dunkel), da erlebten wir das eigenartige Schauspiel, daß sie vorübergehend für uns wieder aufging, als unser Flugzeug beim Überqueren der Rocky Mountains mehr Höhe nehmen mußte. Letzter Höhepunkt unseres Fluges war schließlich, als wir uns dem Ziel näherten und — schon im Dunkeln — vor und unter uns das gewaltige Lichtermeer des um die San Francisco Bay gelegenen ausgedehnten Städtekomplexes San Francisco, San Mateo, San José, Oakland, Berkley und Richmond erglänzte. Es war schon gegen 23 Uhr Ortszeit, als wir schließlich

...laß dich gut beraten, geh' zu **PHOTO BÖCKER**



Das **Spezialgeschäft** mit der großen Auswahl an **Markenkameras, Projektoren, Prismen- gläsern** und vielem Zubehör.

Eigenes Labor — Schwarzweiß — Color

Hamburg-Blankenese · Bahnhofstr. 4 · neben dem Kino · Ruf 86 05 49

in unserem Motel zur wohlverdienten Ruhe kamen, wobei wir uns vergewärtigten, daß zu dieser Stunde unsere Familien daheim schon wieder 7 Uhr morgens hatten und sich für den neuen Tag rüsteten, während wir 24 Stunden und mehr ununterbrochen auf den Beinen gewesen waren.

Der San Francisco Yacht Club liegt an einer sehr geschützten Nebenbucht der großen San Francisco Bay, die sich mit etwa 50 Meilen Länge und bis zu 10 Meilen Breite haffartig hinter einer längs der Pacific Küste verlaufenden Hügelkette parallel zur Küste erstreckt und durch das „Golden Gate“, eine Meerenge von etwa einer Meile Breite, mit dem Pacific verbunden ist. Der Club besitzt eine umfangreiche eigene Anlage, bestehend aus einem sehr gemütlichen Clubhaus in gediegenem Stil, davorgelegener Terrasse und direkt anschließender schwimmender Steganlage (es herrscht etwa $\frac{1}{2}$ bis 1 m Tidenhub) für rund 175 Yachten, vielen Land- und Trailer-Stellplätzen mit Slip- und Krananlage, schöner Grünanlage und reichlichem Parkplatzraum für ein paar hundert Autos.

Hier trafen wir uns am nächsten Morgen zu einem „Skippers meeting“, um die Vorbereitungen für die Regatten zu treffen. Im Jubiläumsprogramm waren folgende Wettfahrten vorgesehen:

Die I.O.D.s segelten mit 11 Booten (10 Amerikaner und ein Bermuda) um die Weltmeisterschaft, die Knarrs mit 19 Booten (Amerikaner, Schweden, Dänen, Norweger) um die international ausgeschriebene Amerikanische Meisterschaft und die Folkeboote mit 19 Einheiten (10 Amerikaner, 7 Deutsche, 2 Schweden) um die vom schwedischen Konstrukteur der Klasse 1 gestiftete und nach ihm benannte „Tord Sunden-Trophy“. Die Folkeboot-Flotte der um die San Francisco Bay gelegenen Segel-Clubs umfaßt rund 100 Einheiten, die fast alle in Dänemark gebaut wurden, nur 5 stammen aus Schweden. Hieraus waren aufgrund verschiedener Regatta-Serien in dieser Saison die besten Boote ausgesucht worden, wovon die 10 ersten von den Amerikanern gemeldet und gesegelt wurden, während die nächstbesten 9 Boote zwischen Schweden (2) und Deutschen (7) ausgelost wurden. Sie wurden anschließend übernommen und bei der herzerfrischenden Unkompliziertheit unserer amerikanischen Segelkameraden gab es schnell nur noch Sam, Bob, Lou, Finn usw. auf der



Wein vom
pflegenden Fachhandel

Seit Jahrzehnten bewährter

Spezialgeschenkdienst

für In- und Auslandssendungen nimmt

Ihnen jegliche Mühe bei Präsenten

zu allen festlichen Gelegenheiten ab.

Sie werden durch Fachkräfte beraten

C. C. F. Fischer

Hamburg 11, Hahntrapp 2, Tel.-Sa.-Nr. 36 69 24

Weingut Hof Trinius Bernkastel/Mosel

einen und Bruno, Karl, Helmut, Theo usw. auf der anderen Seite. Auf dieser Basis war es ein leichtes, daß wir die Schiffe der Amerikaner nach unserem Geschmack umtrimmen und frisieren konnten. Daß auf einem der Boote ein ganzes WC mit Rohrleitungen ausgebaut und zwei große Schubkästen mit Touren-Krimskrams an Land geschafft wurden, sprach nicht nur für die bedingungslose Bereitwilligkeit des amerikanischen Eigners auf der einen Seite sowie die deutsche Gründlichkeit auf der anderen, sondern löste obendrein in dem bienenstockähnlichen Yachthafengetriebe einen gewaltigen Heiterkeitserfolg aus. Eine für den ersten Tag angesetzte Trimmwettfahrt („Tune-up-race“) gab Gelegenheit zu gegenseitigem Vergleich und zu eventuellen Verbesserungen vor Beginn der eigentlichen Regatta-Serie am nächsten Tag. Die Regattabahn war ein olympischer Dreieckskurs mit Start an der Leetonne, einmaligem Rundgang ums Dreieck, erneuter Kreuz zur Luvtonne, Vorm-Wind-Kurs zur Leetonne und Zielkreuz zur Luvtonne, wohin das „Committee-Boat“ inzwischen als Zielboot vorholt hatte; insgesamt etwa 12 Meilen. Die Auslegung der Tonnen erfolgte erst kurz vor dem Start in Anpassung an die genaue Windrichtung. Es herrschten während der ganzen Regattawoche westliche Winde, die ziemlich genau immer aus derselben Richtung, nämlich vom Golden Gate her, wehten; sie wehten hart, und das kam so: Infolge der starken Sonneneinstrahlung — wir hatten immer herrliches Sommerwetter bei strahlend blauem Himmel — erwärmten sich die Luftmassen an Land hinter der Pacific-Bergkette und in der Bay ziemlich schnell und stiegen hoch, während die kältere Pacific-Luft durch das Golden Gate wie durch einen Flaschenhals mit zunehmender Stärke in die Bay strömte. Dies bewirkte, daß es regelmäßig zur Zeit des Starts um Mittag bereits mit Stärke 5 wehte und während der drei bis vier Stunden Dauer der Wettfahrten auf 6, teils 7 auffrischte. Dazu kam, teils durch Strom bedingt, eine kurze steile See, so daß es Tag für Tag ein ziemlich hartes Brot für uns war. Da über allem aber die glühende californische Sonne vom klaren, blauen Himmel strahlte, war es trotz aller Härte eine herrliche Segelei.

Bruno Splieth mit Bruno Kroll an der Vorschoot entwickelte sich schnell zum Favoriten; obwohl anfangs hart bedrängt von dem amerikanischen Favoriten

**Die richtige
Bankverbindung
müßte man
haben!**



**Stellen Sie fest,
wieviel Arbeit
wir Ihnen
gern abnehmen**

Zentrale:
Hamburg 11

VEREINSBANK IN HAMBURG

Alter Wall 20-30
Telefon 30 10 61

ZWEIGSTELLE BLANKENESE

Blankeneser Bahnhofstraße 37

Telefon: 86 38 06/07

JOHANNES PRAGER 2 HAMBURG 11

Versicherungen aller Art

Inhaber: F. Dannenberg & Söhne · SCHAARSTEINWEGBRÜCKE 2
Fernschreiber: 02 14538 jopra · Fernsprecher: Sammel-Nr. 34 27 51

Pieter Esser, wurde er nach fünf Wettfahrten mit drei ersten und zwei zweiten Plätzen nicht mehr zu schlagender Punksieger, so daß er auf der letzten (6.) Wettfahrt gar nicht mehr zu starten brauchte. Der letzte Tag begann zur Abwechslung einmal mit Flaute, aber bald zog eine Gewitterfront mit Blitz, Donner und Böen bis Stärke 9 über das Regattafeld, so daß es verschiedene Mast- und Spierenbrüche in den einzelnen Klassen gab. Die Wettfahrt wurde abgebrochen, aber die Tagespreise trotzdem verteilt nach der Position der Boote an der letzten Wendemarke vor Abbruch. An diesem Tage wurde Karl Rehder mit Abstand Erster, in der Gesamtwertung Fünfter.

Neben der bereits erwähnten „Tord Sunden-Trophy“ für den Punksieger hatte der San Francisco Yacht Club fünf Punktpreise für die besten Fünf sowie Preise für die Besatzung des Punksiegers, ferner je einen Tagespreis für den Sieger zur Verfügung gestellt. Einen Extrapreis überreichte Bruno Kroll im Namen der Deutschen Folkeboot-Vereinigung für den amerikanischen Eigner des besten von einem Ausländer gesteuerten Bootes. Gewinner war Gordon Waldear als Eigner seiner von Bruno Splieth zum Sieg gesteuerten „Folksong“, eines Börresen-Baus von 1965. Die Ergebnisse:

1. Splieth/Kroll (Deutschland)
2. Esser (USA)
3. Svendsen (USA)
4. Walker (USA)
5. Rehder (Deutschland)

Unsere weiteren Vertreter lagen auf dem

10. Platz — Dechow (Heiligenhafen)/Tetzen
12. Platz — Dr. Jepsen (Flensburg)
13. Platz — Frercks jun. (Kiel)
18. Platz — Bracker/Philipsen (Kiel)
19. Platz — Dr. Frercks (Kiel)

Die Schweden lagen auf dem 8. bzw. 15. Platz.



Gewinner des
DIAMOND - AWARD New York

Geschenke

von Niveau, ab DM 35,—
Große Auswahl,
individuelle Beratung

Colonnaden 13 · Sa.-Nr. 34 65 51

Der Elb Spiegel 1909 Nr 1

Vereinsorgan des Blankeneser Segel-Clubs E:V: Blankenese

Redaktion Franz Schmidt Hamburg Kaiser Wilhelm Strasse 15

1898 wurde unser Club gegründet. Schon nach kurzer Zeit hatte der BSC über 160 Mitglieder. Der BSC hatte im ersten Jahr drei erste Vorsitzende, nicht wie wir erst meinten das es Meinungsverschiedenheiten gab, sondern weil John Wichhorst geschäftlich ins Ausland ging und Peter Stehr der ihn vertrat, sich beruflich veränderte. So wurde Hans Breckwoldt erster Vorsitzender.

ter heiratete 1921 unseren Clubgründer John Wichhorst. Herr Mellin muß um 1900 sehr bekannt gewesen sein, denn es gibt zwischen dem Neuer Wall und den Alsterarkaden eine sehr gut im Stil der Zeit Mellin Passage. Herr Mellin ließ bei Bootsbauer Jürgen Schultdt am Strandweg ein Segelboot mit vollem Inventar bauen, das er dem Club stiftete. Das Boot erhielt den Namen Helgoland.



Bei der Verabschiedung von Hans Breckwoldt 1914 dem 1. Vorsitzenden des BSC. Von links ? John Behnke, Johannes Dreyer, Hans Breckwoldt, Karl von Appen,??, sitzend Frau Breckwoldt.

Bereits 1899 schon fanden die ersten Regatten statt. Am 18. April Ansegeln nach Schulau. Am 18. Juni fand eine Mellin Regatta statt, zu der Herr Mellin fünf Preise gestiftet hatte. An der Regatta nahmen 16 Boote des BSC teil. Die Damen konnten von einem von Frau L. Wrede kostenlos zu Verfügung gestellten Schleppers verfolgen. Bei der Preisverteilung stiftete Herr Mellin 500 Mark

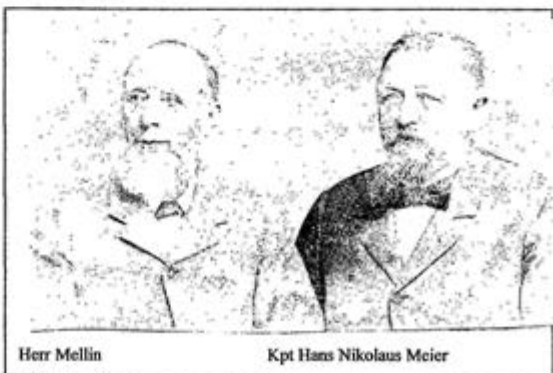
Am 30 Juli fand eine Wettfahrt zur Lühe statt wieder starteten 16 Boote. Es herrschte starker NW mit 8-11 m/Sek Stärke. Alle Schiffe erreichten ihr Ziel. Frau Wrede von der Fa. Schrader u Wrede stellte einen größeren Seeschlepper kostenlos für die Damen zur Begleitung zur Verfügung. Die letzte Wettfahrt ging am 3. September um die Blankeneser Sände. Das für den 24. September angesetzte Absegeln mußte wegen starker Winde abgesagt werden.

Wer Herr Mellin war wissen wir nicht genau. Wir wissen aber, dass er mit dem Blankeneser Kapitän und Reeder Hans Nicolaus Alexander einem Förderer des BSC befreundet war. Seine Toch-

ter heiratete 1921 unseren Clubgründer John Wichhorst. Herr Mellin muß um 1900 sehr bekannt gewesen sein, denn es gibt zwischen dem Neuer Wall und den Alsterarkaden eine sehr gut im Stil der Zeit Mellin Passage. Herr Mellin ließ bei Bootsbauer Jürgen Schultdt am Strandweg ein Segelboot mit vollem Inventar bauen, das er dem Club stiftete. Das Boot erhielt den Namen Helgoland.

Am 7. April 1900 findet auf dem Sillberg die Versteigerung statt. Die Stiftungsurkunde ist sehr ausführlich so gestaltet, dass das Schiff im BSC bleiben mußte. Den Bericht des damaligen Vorsitzenden gibt es im ersten Elb Spiegel. Er berichtet weiter dass bei der Verlosung des ersten Bootes so viel Geld zusammen kam das für 1901 ein weiteres Boot gebaut und verlost werden konnte. Auch bei dieser Verlosung kam wieder so viel Geld zusammen das für 1902 werden konnte. Hier bricht der Bericht ab. Der Reeder Hans Nikolaus Alexander Meier und auch Herr Mellin verstarben 1902. Herr oder wie wir heute sagen würden der Mäzen Mister Mellin hat den Start des BSC sehr erleichtert. Wir können uns nur dankbar an den bisher unbekanntem Spender erinnern.

Die weiteren Ausgaben des Elb Spiegels bis zum Kriegsausbruch 1914 sind nicht mehr erhalten.



Herr Mellin

Kpt Hans Nikolaus Meier

Wer war Herr Mellin?

In alten Unterlagen des Clubs taucht „Herr Mellin“ häufiger auf (siehe auch den „Elbspiegel 1909“ in dieser Ausgabe). Zur Gründungszeit des BSC vor und um 1900 hatte Mellin offensichtlich freundschaftliche Verbindungen zu einigen Gründungsmitgliedern, ohne dass dazu viel Informationen zu finden sind. Daher dieser lückenhafte Versuch, ein wenig über ihn zu schreiben.

Gustav Mellin war ein englischer Lebensmittel-Forscher, der in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts ähnlich wie J. Nestlé und Justus von Liebig sich mit deren Chemie und der Herstellung auf chemischem Weg befasste. 1866 entwickelte er auf Basis einer Formel von Liebig ein vereinfachtes Herstellungsverfahren eines Pulvers aus Gerstenmalz und Natrium-Bikarbonat, das in Kuhmilch gelöst eine Säuglingsnahrung (statt Muttermilch) und ein Stärkungsmittel für alte und kränkliche Menschen werden sollte.

In Boston entstand dann bald die „Mellin's Food Company“, deren Produkt mit dem Slogan „Mellin's Food für Infants and Invalids“ beworben wurde und die in Kürze zum Marktführer für solche Produkte aufstieg. Über die Beteiligung von Mellin an der Firma ist nichts überliefert, wohl aber dass es um die Jahrhundertwende in England eine Mellin's Food-Gesellschaft gab, die u. a. 1902 einen Werbezeppelin durch den Piloten Stanley Spencer einmal quer über London fliegen ließ mit dem Aufdruck „Mellin's Food“ und unter dem inoffiziellen Namen „Mellin's Airship“. Modernes Marketing für diese Zeit!

Gustav Mellin wohnte in England in einem prächtigen Wohnsitz „Wickham Hall“ in West Wickham (London SE). Er war verheiratet mit Emily, die 31 Jahre jünger war, und sie hatten 2 Söhne, Gustave und Eric, von denen ersterer eine Adoptiv-Schwester, Madge Farrell, heiratete.

Gustav Mellin galt als ein victorianischer Unternehmer, die viel Geld verdientes, auch mal verloren und wieder verdientes, und dessen englisches Unternehmen in Peckham im Süden von London entstand. Daten darüber kennen wir nicht. In Hamburg wurde 1864 die Passage zwischen dem Neuen Wall und den Alsterarkaden gebaut, die ihren Namen „Mellin-Passage“ von einem Bicultbäcker namens Mellin erhielt. Darauf weist eine erst über 100 Jahre später gefundene Inschrift „Mellin's Bicults“ hin. Dass auch Gustav Mellin sich in der Passage engagiert hat, belegt eine um 1900 entstandene und noch heute erhaltene Jugendstil-Decken- und Hinterglasmalerei, die vom Zeitpunkt, der Großzügigkeit seine „Handschrift“ trägt; denn zu der Zeit war er auch in engem Kontakt zu Blankenese und dem BSC.

Bekannt ist dazu seine enge Verbindung zu einem der großen Blankeneser Segelschiffs-Reeder, Hans Nikolaus Alexander Meier (siehe auch das Bild im Elbspiegel), mit dem ihn nicht nur persönliche Freundschaft sondern auch das gleiche Todesjahr 1902 verband. Daneben gab es eine persönliche Beziehung zu unserem Gründungsvorsitzenden, John Wichhorst, dessen spätere Frau Marianne, Tochter vom Reeder Meier (?), wohl mal Au-Pair-Mädchen bei Mellin's in England war. Im Elbspiegel sind gestiftete Preise für die ersten Regatten und die Spende einer neugebauten Jolle an den BSC beschrieben, wohl als pars pro toto für andere Unterstützung des Clubs durch „Herrn Mellin“, wie er immer hieß. Dokumentiert ist er allerdings am Deutlichsten durch von ihm selbst verlegte Postkarten mit verschiedenen Motiven (siehe Folgeseiten), die von Mitgliedern für Post an den BSC benutzt wurden.

Bei aller Unvollkommenheit der Information: ein interessanter Mann mit viel Sinn für Werbung und einem großen Herzen für den BSC!

Tz.

WICKHAM-HALL MELLIN'S WOHNSITZ

FÜRST BISMARCK

GRUSS AUS
HAMBURG.




Hamburg-Amerika-Linie
Doxe-Caracasen 26/1/14

Manöver vorbei heute
Nacht-Cauch: bleibt immer
noch hamburgisch!

Mellin Viele Grüsse Firth.

MELLIN'S
NÄHRUNG
wunderbar
heilkraftig
für KINDER
KRANKE und
GENESENDE



„Mellin's Food“
ist über die ganze Welt verbreitet.

Mellin's
Food
(NÄHRUNG)
bester Ersatz
für
Muttermilch.




Johnston, In. & Co. Ltd.

Für Baden
Postamt

J. Mellin Dank haben Sie
sind viel dank J. Mellin

Johnston

Mellin's
Food
(NÄHRUNG)
bester Ersatz
für
Muttermilch




J. Mellin

Jedl Gruss von
B. J. C.
J. Dreier, Postamt
Johnston

Das Bild soll J. Mellin



Mellin's
Food
(NAHRUNG)

bester Ersatz
für
Muttermilch.



L. Mellin
Hr. Niehoff, Nischpalei
glückselig ab. Beurlaubt
freundlichster, bitte alle
Mann zum Besten.
Herrn Dr. J. Niehoff
Niehoff



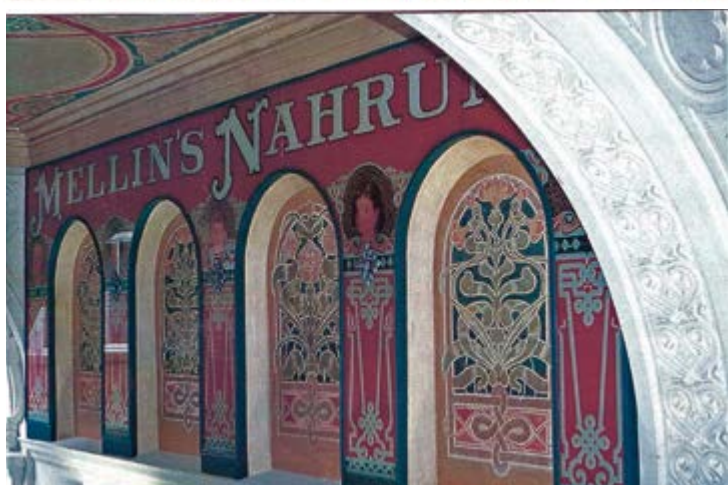


Norddeutsche Verlagsgesellschaft Meyer, Neudamm, Hamburg.

Helgoländerin.

L. Mellin
Herrn Dr. L. C. Lippman jun.
mit Hannover jun. Jun.

Mellin's food, das Beste für Kinder, Kranke und Gesunde.



Freuen wir uns auf eine Zeit ...



CEP0007 / 0620

... in der der Horizont weit und die See wieder grenzenlos ist!
Eure Pantaenius-Crew.



PANTAENIUS
Yachtversicherungen

Hamburg · Tel. +49 40 37 09 12 34 · pantaenius.de