



# SVAOe NACHRICHTEN

4-2016 JULI / AUGUST



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

94. Jahrgang

Juli / August 2016

Nr. 4

## **Elemente eines Sommers**



*Nichts zeigt so treffend, wie schön ein sommerliches Vereinsfest in den Elbmarschen sein kann, wie diese Foto-Collage von Michael Evensen. Er hat die Stimmung in Otterndorf mit seiner Kamera in Bildern erfasst und dann zu einem Gesamtwerk zusammengestellt. Über die Veranstaltung wird in diesem Heft berichtet. Worte können aber nur schwach wiedergeben, was in diesem Bild eingefangen ist.*

# In dieser Ausgabe

## 3 Editorial

### Thema und Meinung

- 4 Unser schöner Sport. *Norbert Suxdorf beschreibt, was ihn daran so begeistert.*

### Vereinsleben

- 6 Horst Gohdes 1943–2016  
6 Geburtstage  
7 Neuaufnahmen  
8 Jahreshauptversammlung der HYG

### Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 9 Mit „Tamam“ rund Skagen. *Langstreckenregatta, eine Herausforderung an Mensch und Material.*
- 14 C55-Regatta-Trainingsgruppe. *Bisher eine sehr gelungene Saison.*
- 17 Die SCU-Wettfahrt 2016
- 18 Die Glückstadt-Wettfahrten. *Eine Zerreißprobe für meinen Geduldsfaden.*
- 20 SVAOe-Optis beim Eberhard-Wienholt-Preis des NRVs
- 20 Opti-Sommervergnügen in Borgwedel
- 22 Auch SVAOe-Erwachsene mit zwei C55-Jollen in Borgwedel
- 23 Die „Juelssand“ auf der Kieler Woche. *Unser Frauenteam wird bei den J/24 elftes von 22 und berichtet.*



### Fahrtsegeln in der SVAOe

- 25 Otterndorf 2016  
*Vereinsregatta und Geselligkeit von Jung und Alt.*
- 28 Ein SKS-Praxistörn auf der Elbe bis Helgoland
- 30 Von den Florida-Keys nach Eckernförde. *Eine Überführung mit Hindernissen.*
- 36 Herr im Haus.  
*Heiko Tornow zu Gast beim amerikanischen Segel-Adel.*
- 38 Stationsmeldung.  
*„Land in Sicht“ in St. Petersburg.*



### Dies und Das

- 38 Was tut sich am Nordostseekanal?  
*Die „Initiative Kiel-Canal“ lud zu einem Seglerabend.*
- 42 Verkehrsgruppen auf dem NOK
- 43 Gieselauscleuse wieder in Betrieb
- 43 Warum so böse, Emma? *Fremdenfeindlichkeit im Hamburger Yachthafen.*
- 46 Notwendige Korrektur
- 46 Zu unserem Titelbild
- 46 ...aus unserer Clubhaus-Bibliothek  
*Norbert Suxdorf stellt Bücher vor, die er gern gelesen hat.*
- 48 Zu guter Letzt

### Beilagen:

- Ausschreibung Elbe-Ausklang-Regatta  
Anmeldung Führerscheinkurse  
Anmeldung Pyro-Funk-Sicherheitskurse  
Einladung Absegeln

### Umschlagillustration:

Aquarell von Marlies Schaper

## Bisher verregnet

Von einigen schönen Tagen im April und Mai abgesehen – das Otterndorf-Wochenende am 21.–22. Mai, über das in diesem Heft ausführlich berichtet wird, ist dafür ein gutes Beispiel – ließ sich die Segelsaison 2016 nicht so gut an. Die Elbe-Auftakt-Regatta, in Heft 3 wurde darüber berichtet, wurde wegen der Schneeschauer und der Kälte auch als Tannenbaumregatta bezeichnet. Die Nordseewoche wurde von einem Sturmtief heimgesucht – lesen Sie dazu den Bericht von der „Tamam“ in diesem Heft – und seitdem, zumindest bis zur Drucklegung dieser Nachrichten, zieht eine Front nach der anderen mit Starkregen, heftigen Böen und Gewittern über unser Revier hinweg. Eine Folge schlechten Wetters kommt immer mal vor. Wir leben schließlich in einem globalen „Tiefdruckgürtel“, wie die Meteorologen sagen. Aber auch da wechseln sich Hochs und Tiefs ab, sonst wäre es ja in unseren Breiten nicht zum Aushalten, oder wir müssten, wie die Isländer, zu Fußballfanatikern werden und unsere Yachten verkaufen. Soweit wollen wir es aber nicht kommen lassen. Hoffen wir auf schöneres Wetter in der zweiten Hälfte der Saison!

Was genauso wechselhaft ist, wie das Wetter, sind die Meldungen aus dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), wenigstens so weit, wie sie uns Segler und Motorbootfahrer betreffen. Wir sprechen von der Maut für Sportboote auf den deutschen Wasserstraßen. Dem BMVI (es hat schon mehrfach seinen Namen gewechselt, seine Minister noch häufiger) fehlt es an Geld für den Unterhalt und den Ausbau der Bundeswasserstraßen. Das kann man verstehen, denn die Zahl dieser Gewässer

in Deutschland ist hoch, und Arbeiten am und im Wasser sind teuer. Jürgen Schaper hatte bereits in den Nachrichten 6/2012 (Wo werden wir künftig schippern?) die rechtliche Historie

der deutschen Wasserstraßen dargestellt und Artikel 97 der Weimarer Verfassung zitiert: „Aufgabe des Reiches ist es, dem allgemeinen Verkehr dienende Wasserstraßen in sein Eigentum und seine Verwaltung zu übernehmen.“ Das Grundgesetz hat im Artikel 89 diese Regelung folgendermaßen fortgeführt: „(1) Der Bund ist Eigentümer der bisherigen Reichswasserstraßen. (2) Der Bund verwaltet die Bundeswasserstraßen durch eigene Behörden. Er nimmt die über den Bereich eines Landes hinausgehenden staatlichen Aufgaben der Binnenschifffahrt und die Aufgaben der Seeschifffahrt wahr, ...“. Von Freizeitschifffahrt steht da übrigens nichts.

Auf dem Weg, Geld zu sparen, hat das BMVI die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung reformiert und die Bundeswasserstraßen aufgrund von Untersuchungen nach transportierter Tonnage in drei Kategorien und in eine weitere für „Sonstige Wasserstraßen“ eingeteilt. Entsprechend fließen die Finanzmittel, d.h. am wenigsten für die wirtschaftlich unbedeutenden, aber für die Freizeitschifffahrt dennoch wichtigen Wasserflächen. Es war davon die Rede, die privaten Nutzer mit einer Maut (z.B. über eine Vignette) oder Steuer an den Unterhaltungskosten zu beteiligen. Am liebsten hätte sich das BMVI bestimmt der Verantwortung für die „Sonstigen Wasserstraßen“ komplett entledigt und sie in private Trägerschaft entlassen, aber so einfach ging das nicht.



Nachdem aber die Wassersport- und interessierten Wirtschaftsverbände politische Grabenarbeit geleistet und heftig opponiert hatten, so dass 2011 eine Bundestagsinitiative „Infrastruktur und Marketing für den Wassertourismus in Deutschland verbessern“ verabschiedet wurde, geriet immerhin die Aufgabe der Erstellung eines Wassertourismuskonzepts in die Koalitionsvereinbarung der jetzigen Bundesregierung. Das Ministerium reagierte zunächst mit einer Broschüre „Wassertourismus in Deutschland“, in der die wirtschaftliche Bedeutung der Binnen- und Küstengewässer anerkannt wurde. Eine Maut für Sportboote war darin nicht mehr vorgesehen. Die Wassersportler atmeten auf. Nun hat das BMVI mit einiger Verzögerung am 1.7.2016 das zugesagte „Wassertourismuskonzept“ veröffentlicht. Darin lautet eine Kernaussage: „Der Bund bekennt sich zu seiner Verantwortung für den Erhalt und die Verbesserung der Infrastruktur für die in seinem Eigentum stehenden Wasserstraßen, die ausschließlich Freizeit Zwecken (Tourismus und Sport) und der Natur dienen. Hierfür wird er künftig die erforderlichen Ressourcen zur Verfügung stellen.“ Es ist geplant, einen eigenen Haushalt für Nebenwasserstraßen zu schaffen.

Und schon wieder ist von Geld die Rede, das die Nutzer der Nebenwasserstraßen beisteuern müssten. Die Art der Besteuerung und deren Höhe sind dabei noch offen. Es heißt aber: „In Zukunft wären von der Freizeitschiffahrt individuelle und grundsätzlich kostendeckende Befahrungsgebühren zu erheben.“ Machen wir uns also auf einiges gefasst.

Doch nun zu angenehmeren Themen, nämlich zu dem, was Sie in diesem Heft erwartet. Unser Mitglied Norbert Suxdorf zitiert in seinem

Meinungsartikel Hans-Otto Schümanns wiederkehrendes Wort „unser schöner Sport“ und begründet, was nicht oft genug gesagt werden kann, warum wir segeln. Seine Ausführungen lege ich Ihnen ans Herz. Vielleicht fallen Ihnen dazu ja auch Ihre eigenen ganz persönlichen Gedanken ein.

Abermals liegt Ihnen ein Heft vor, das mehr enthält, als nur Nachrichten. Lesen Sie es mit Interesse! Herzlichst Ihr  
Götz-Anders Nietsch  
Redakteur der SVAOe-Nachrichten

---

*«Die See ist eine gute Lebensschule für junge Leute und bleibt es für alte. Sie lehrt Bescheidenheit, ihr ordne ich mich gern unter.»  
(Hans-Otto Schümann)*

## **Unser schöner Sport**

### **Warum wir segeln**

„Unser schöner Sport“, das sagte Hans-Otto Schümann, wenn er vom Segeln sprach. Er hatte Recht, Segeln ist schön, weil es ganz viele verschiedene Facetten hat. Man könnte sagen, Segel ist der wohl vielseitigste Sport überhaupt. Ich schreibe dies Ende April kurz vor dem Aufbruch zu einem Kurztörn auf dem historischen Lotsenschoner „Atalanta“ von Wismar nach Hamburg, zum Hafengeburtstag. Es ist noch kalt in Hamburg, und auf der Ostsee wird es wohl noch kälter sein. Ich werde den Faserpelz einpacken. Abends werden wir aufbrechen zu einer Nachtfahrt um Fehmarn herum, und ich freue mich schon darauf, dass wir wohl guten Wind haben. Es wird einfach schön sein unter den braunen Segeln.

Das ist die eine Facette des Segelns: das Erlebnis der Natur, des Windes, den Blick über die See, zu den Lichtern an der Küste und – mit Glück – zu den Sternen. Auf dieser Fahrt werde ich nur eine kleine Freiheit erleben, nicht die ganz große, von der immer die Rede ist. Aber Freiheit immerhin. „Wenn du den Hafen hinter dir lässt, verschwindet eine Mauer aus Beton, und eine neue Welt tut sich auf“. Das sagte eine französische Seglerlegende, und das ist es, was viele suchen und finden. Auf Küstentörns und auf Weltumsegelungen.

Segelsport heißt es, und tatsächlich kann Segelsport zum Extremsport, zur echten Herausforderung werden – bei hartem Wetter auf Törn und erst recht bei einem Race.

Segeln ist angewandte Naturwissenschaft: Physik, Mathematik, Astronomie, Meteorologie.



*Der Autor als Gast-Rudergänger auf dem Boot eines Freundes auf dem Rückweg von Helgoland.*

*(Foto: Rainer Taprogge)*

Kenntnisse in Schifffahrtsrecht und den aktuellen behördlichen Vorschriften anderer Länder gehören auch dazu. Die Yachttechnik entwickelt sich ständig weiter. Die IT-Technik bringt immer

## Ein tolles Boot haben Sie, aber haben Sie auch ein gutes Fernglas?

**Gibt es vielleicht sogar zwei Ferngläser an Bord? Wenn nicht, warum nicht?** Denn Seemann, vier Augen sehen mehr als zwei. Z.B. haben wir von der Firma STEINER schon ein 7x50 Nachtglas für nur 329,- Euro! Aber da wir Segler nie zufrieden sind und immer alles verbessern und perfektionieren wollen, sollte auch das Fernglas in der Bordausrüstung eine wichtige Rolle einnehmen.

Topleistung bieten hier die Ferngläser von ZEISS, LEICA und SWAROVSKI. ZEISS liefert das Classic Fernglas 7x50B, gummiarmiert, stickstoffgefüllt und besonders robust, sehr lichtstark, hochwertige Vergütung, und Sie können bei Nacht und unsichtigem Wetter beste Leistung erwarten. Dann ein neues Fernglas von ZEISS: das 8x42SF, gummiarmiert, stickstoffgefüllt und ein besonders großes Sehfeld (148 Meter auf 1000 Meter), Nahbereich 2 Meter!

Bringen Sie Ihr Fernglas mit und vergleichen Sie es vor der Tür unseres Geschäftes mit einem modernen Fernglas. Sie werden staunen. Auch haben wir modernste Digitaltechnik von LEICA – CANON – NIKON und PANASONIC. Aber wir verkaufen nicht nur, sondern reparieren auch Ferngläser, Kameras und Projektoren in eigener Werkstatt.

**Auf Langfahrt vom 1. August bis zum 21. August 2016**



**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)

wieder Neues. Segeln ist auch das permanente Sammeln von Erfahrungen. Also ist Segeln ideales Gehirnjogging.

Segeln ist ein Sport für jedes Alter. Man kann als Kind damit anfangen – unsere Optikinder zeigen, mit welcher Begeisterung. Und man kann bis ins hohe Alter segeln, in späteren Jahren möglicherweise etwas zurückgenommen, aber die Begeisterung bleibt.

Bei uns in der SVAOe segeln Mitglieder vom sechsten bis über das achtzigste Lebensjahr hinaus. Zu diesen Alten zähle inzwischen auch ich, aber auf meinem Boot, auf der Alster, fühle ich mich jung – zumindest bis der Rücken zickt.

Segeln verbindet die Generationen. In der SVAOe gibt es Familien, die schon seit der Gründung 1905 dabei sind. Die Hauschildts zum Beispiel. Heute sitzen Enkel und Urenkel an der Pinne.

Segeln kann man allein, einhand, und kann das genießen. Aber Segeln in einer Crew ist vor allem auch ein Gemeinschaftserlebnis. Man will gemeinsam ein Ziel erreichen, und dazu muss sich jeder im Rahmen seiner Kräfte und Fähigkeiten einbringen. So mancher gewinnt dabei neue Einsichten, über sich selbst und andere.

Es ist nicht das Segeln allein, es ist auch die Verbundenheit mit dem Boot, das auch Arbeit macht. Aber diese Arbeit tut man gern. Für viele ist die Winterarbeit, das Schleifen, Lackieren, Reparieren, Basteln eine Quelle der Erholung vom Alltag – und des Stolzes, wenn es mal wieder einmal gelungen ist, alles ship-shape zu machen. Segler sind eine große Familie. Das zeigen die Abende im Clubhaus, wo man sich an der Bar trifft, Erlebnisse austauscht oder neue Pläne im Verein diskutiert. Und wenn sich Segler irgendwo auf der Welt begegnen, verstehen sie sich meist ganz schnell, schließen neue Freund-

schaften. So bildet Segeln ein großes soziales Netzwerk – von Mensch zu Mensch.

Es gibt Situationen beim Segeln, in denen man sich fragt: Warum mache ich das hier eigentlich? Aber diese Zweifel verschwinden immer wieder ganz schnell. Segeln ist eben ein schöner Sport – und noch viel mehr. Und darum segeln wir.

Norbert Suxdorf

---

## Horst Gohdes

**16.3.1943 bis 3.7.2016**

Unser ehemaliges Mitglied Horst Gohdes ist am 03.07.2016 im Alter von 73 Jahren verstorben.

Horst Gohdes, früherer Eigner der Contest 33 „Frea“, Ostsee- und Skandinaviensegler sowie Lieger in unserer Anlage Eckernförde, war bis 31.12.2015 Mitglied in der SVAOe.

Unser Mitgefühl gilt den Angehörigen.

Der Vorstand der SVAOe

---

## Herzliche Glückwünsche!

Unsere Grüße und Glückwünsche gehen an alle, die im Spätsommer und Herbst 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.

### Geburtstage September/Oktober 2016

01.09. Kay Schubart	55 Jahre
02.09. Felix Taschendorf	20 Jahre

03.09.	Jochen Gruber	70 Jahre
06.09.	Bernd Weber	75 Jahre
06.09.	Mathias Hamann	55 Jahre
07.09.	Undine Schaper	55 Jahre
16.09.	Peter Berndt	70 Jahre
16.09.	Martin Sommer	50 Jahre
20.09.	Claus Wilhelm Behnke	70 Jahre
21.09.	Georg Bernsteiner	50 Jahre
26.09.	Heiko Bitter	70 Jahre
28.09.	Jürgen Höbermann	75 Jahre
01.10.	Paul Kruse	70 Jahre
03.10.	Manfred Liehr	75 Jahre
11.10.	Rosalie Jacobsen	20 Jahre
14.10.	Matthias Freyberg	70 Jahre
15.10.	Claudia Greiner	50 Jahre
17.10.	Ingo Dröhne	50 Jahre
21.10.	Rolf Kühl	75 Jahre
22.10.	Katja Stanek	55 Jahre
23.10.	Sina Godefroy	30 Jahre
24.10.	Jens-Erich Mohr	70 Jahre
24.10.	Axel Seemann	50 Jahre
28.10.	Klaus Wagner	70 Jahre
29.10.	Rolf Peter Stock	70 Jahre
31.10.	Matthias Müller	55 Jahre

## Neuaufnahmen

**Mai/Juni 2016**

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

### Vollmitglieder:

Francis Chavonand, Heimhuder Str. 33,  
20148 Hamburg, Tel.: 0171/2059287,  
Eigner der SY „Beachy Head“

Siiri Pflughaupt, Schwenckestr. 60,  
20255 Hamburg, Tel.: 040/72964410

Torge Thönnessen, Elbchausee 187,  
22605 Hamburg, Tel.: 0160/90902100,  
Eigner der SY „Blanker Hans“

### Wiedereintritt:

Thorsten Jensen, Tinsdaler Kirchenweg 242,  
22559 Hamburg, Tel.: 0172/8887916

### Jugendliche:

Naemi Mbakwe, Jungfernstieg 1,  
22880 Wedel, Tel.: 04103/1894522

### Bennet Kamla,

Grasnelkenweg 29,  
22391 Hamburg,  
Tel.: 0157/89514649



*Bennet Kamla*

### Probemitgliedschaft:

Dr. Jürgen Reichardt,  
Gaußstr. 198,  
22765 Hamburg,  
Tel.: 040/6082697

### Johannes Jacobsen,

Rotkleeweg 7a,  
22589 Hamburg,  
Tel.: 0177/1941984



*Johannes Jacobsen*

### Thomas Zeikau,

Repgowstieg 19,  
22529 Hamburg,  
Tel.: 040/40195463

## **Bericht über die Jahreshauptversammlung der HYG am 21.4.2016**

**Für die Überflieger-Leser ganz knapp:  
Es gab fast nur Erfreuliches**

Nach der Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden und Feststellung der ordnungsgemäßen Einberufung und Beschlussfähigkeit und der Genehmigung des Protokolls der MV am 23.4.15 und der Feststellung der anwesenden Stimmzahl kam der umfängliche Bericht über das abgelaufene Jahr 2015.

**Hierzu einige Punkte:**

Der Yachthafen hat 1579 vermietete Liegeplätze, 174 freie und 200 mögliche Plätze. Im Winter waren 756 Schiffe eingelagert. Bei jedem Dalben befindet sich jetzt je eine Rettungsleiter auf beiden Seiten des Schlangels. Im Westhafen wurden 3 neue Dalben gerammt und ein neuer Schlangel ausgelegt. Die Leuchtmittel der Lampen werden sukzessive gegen LEDs ausgetauscht. Der Grillplatz Ost wurde verbessert. Gemäß der Trinkwasserverordnung wurden diverse Proben an den Zapfhähnen der Außenanlage entnommen und im Labor untersucht. Es gab keine Beanstandungen. Der Hafen bekam zum 26. Mal die Blaue Umweltflagge. Die Gastliegegebühren erbrachten € 161.500.

Die Berichte des Kassenwarts und der Kassensprüfer sowie der Kassenbericht wurden ohne Beanstandungen genehmigt. Der Vorstand wurde entlastet.

Bei den Wahlen stellte sich unser Vereinsmitglied Arend Brügge nach 8 Jahren als 1. Vorsitzender nicht wieder zur Wahl. Es wurden der bisherige Kassenwart Jörg-Michael Satz, BSC, zum neuen 1. Vorsitzenden, der bisherige Rech-

nungsprüfer Henning Sander, SCOe, zum neuen Kassenwart und Wolfgang Kiehn, TDSC, zum Rechnungsprüfer gewählt.

Der Haushaltsvoranschlag für 2017 zeigt einen ausgeglichenen Haushalt, d.h. die Ausgaben entsprechen den Einnahmen. Daher bleiben alle Gebühren wie die Aufnahmegebühr, der jährliche Mitgliedsbeitrag, die Investitionsumlage, die Wasserliegeplatzmiete und die Winterlagerplatzmiete auch 2017 unverändert.

Unter „Anträge und Verschiedenes“ gab es eine etwas lebhaftere Diskussion. Ein Antrag auf Anschaffung von 30–50 Handkarren wurde zurückgezogen, da die Karrenzahl bereits auf 100 erhöht worden war.

Die Hafentankstelle gehört der Aral und wird vom Hafenmeister Bazalak alleinverantwortlich betrieben. Die Umsätze sollen erträglich sein, und es erreichen die Geschäftsstelle kaum Beschwerden. Zu den Hinweisen von Yachthafenutzern (SVAOe-Nachrichten 5 und 6 2015) auf die Folgen von Dieselpest und Zerfall von herkömmlichem Dieselmotoren wurde geantwortet, dass aus chemisch-physikalischen Gründen CARE-Diesel (siehe SVAOe-Nachrichten 2/2016) für alte Motoren keine Lösung sein soll. Es laufen aber Gespräche mit der Aral zwecks Einführung von ARAL-Ultimate. Das lässt hoffen. Gasflaschen sind ein Riesenproblem! Sie dürfen im Winterlager nicht an Bord oder in den Segelkammern gelagert werden. Es soll beim Aufslippen im Herbst jeder Eigner ein Revers unterschreiben, dass er seine Gasflaschen ordnungsgemäß lagert. Nur so können peinliche Kontrollen im Winterlager vermieden werden. Ein Sammellager auf dem Yachthafengelände verbietet sich wegen der immensen Explosionsgefahr. Ein Ausweg wäre,  $\frac{1}{2}$  oder  $\frac{3}{4}$  geleerte

Flaschen beim Händler zurückzugeben und im Frühjahr neue zu kaufen.

Es gibt etwas Unruhe unter den Gastliegern im Winterhallenlager. Während vor 3 bis 4 Jahren noch kein Bedarf an einer neuen Halle bestand, scheint es jetzt etliche Ausgeschlossene zu geben. Jeder Bewerber muss jedes Jahr einen neuen Antrag auf einen Hallenplatz stellen. Hierbei gilt: Mitglied vor Gast, und das Prinzip der Anciennität gilt auch unter Mitgliedern, die Winterlager-Gastlieger werden wollen.

Zum Abschluss wurde Arend Brügge, SVAOe, mit großem Applaus und viel Lob für seine gute Amtsführung geehrt.

Michael Albrecht

## Mit „Tamam“ rund Skagen Langstreckenregatten, eine Herausforderung an Mensch und Material

Da wird schon im Winter, poliert, geschliffen und lackiert, kontrolliert, gewartet, ergänzt oder neu beschafft. Es wird die Crew ausgewählt, zusammengestellt, bei Laune gehalten, informiert und an die Wartung der Rettungswesten erinnert. Es werden die aktuellen Sicherheitsregularien der ISAF ausgedruckt, gelesen, markiert, diskutiert, und es wird daraufhin nochmals einiges neu beschafft. Nur noch melden, bezahlen, Messbrief, Führerschein, Nachweis der Clubmitgliedschaft und der Teilnahme am Sicherheitstraining und dem „Medizin an Bord“-Kurs einreichen und auf die Bestätigung warten.

Am Ende schwimmt das Schiff, der Mast steht, die Regattasegel und die notwendigen Lebensmittel sind an Bord, alles an überflüssiger La-



*Mit Rettungsmittel gut gerüstet.*

dung ist von Bord (die Poffertjepfanne musste leider zu Hause bleiben), Wasser- und Dieseltanks sind fast leer, die Schlafsäcke sind verstaut, und die Mannschaft steht gut gelaunt in Wedel mit den anderen Gutgelaunten im Bier- und Wurstzelt.

Für die Wettfahrt 1 der Nordseewoche von Wedel nach Cuxhaven hatten 38 Skipper ihre Yachten gemeldet, und wie üblich wurde Freitag frühmorgens in vier Gruppen gegen die Tide gestartet. Der anfänglich raume Wind änderte später seine Richtung, die Tide lief ab Stade mit und für die langsameren Boote ab Otterndorf wieder gegenan.

Um 19:00 Uhr eröffnete der Cuxhavener Bürgermeister die Nordseewoche offiziell mit einem Schuss aus der Signalpistole; wie üblich überreichte Marcus Boehlich das Silber aus Wettfahrt 1 (Erster in ORC Delta: „Hille Hex“, Till Hagelstein, SVAOe), und wie üblich stand die



*Kurz nach dem Start, Helgoland liegt achteraus.  
(v.l.: Skipper Gerrit Rampendahl, Bernd Petrick, Nic Lefel)*

Mannschaft gut gelaunt mit den anderen Gutgelaunten im Bier- und Bratfischzelt.

Etwas war allerdings dann doch anders als sonst. Es war merklich kühler geworden und der Wind hatte, wie angekündigt, zum Start der Wettfahrt 12 (Early Bird Series Cuxhaven-Helgoland) um 20:00 Uhr stark aufgefrischt.

Am nächsten Morgen bot sich dann auch ein ganz anderes Bild als am Vortag. Der Wind hatte sich auf NW eingependelt und blies mit 5–6 Bft in die Elbmündung.

Wir hatten uns und „Tamam“ gut vorbereitet, wollten wir doch anschließend die Rund-Skagen-Regatta mitsegeln. Bei der Überfahrt über das Fahrwasser vom Yachthafen zum Startgebiet hörten wir fast ununterbrochen die Abmeldungen der im Hafen gebliebenen Mitstreiter über UKW. Wie mir Marcus Boehlich später erzählte, hatte er in der Nacht vorher aufgrund der Windvorhersagen sehr schlecht geschlafen und war am Start einigmaßen erleichtert, dass der

erste Start der kleineren Boote gänzlich ohne Boote durchgeführt wurde. Auch der zweite (unser) Start fiel mit zwei Booten in unserer und drei Booten in der anderen Gruppe eher übersichtlich aus.

Ich möchte an dieser Stelle die Anerkennung von Marcus bei der Preisverleihung auf Helgoland aller Skipper, die die Entscheidung getroffen hatten, nicht auszulaufen, wiederholen. Gute Seemannschaft fängt manchmal schon vor dem Auslaufen an.

Ohne Groß und nur unter G3 ging es dann auf den durch die gegen den Wind mitlaufende Tide sehr holprigen Kurs. Später, noch bevor wir Tonne 2 erreicht hatten, die wieder wie üblich an Steuerbord zu lassen war, frischte der Wind weiter auf und blies nun mit 6–7, in Böen 8 Bft, aus Richtung Helgoland. Unser einziger Mitstreiter in der Gruppe musste hier aufgrund Materialversagens aufgeben und nach Cuxhaven zurücklaufen („Tamam“ wurde also Erster in ORC Charlie).

Viel später, nach der über achtstündigen Überfahrt und vor dem Einlaufen in den Helgoländer Hafen, überstandener Seekrankheit und viel Vertrauensbildung in die mittlerweile 42 Jahre alte, aus Holz gebaute „Tamam“, starb die Maschine kurz nach dem Starten wieder ab. Dankenswerterweise nahm uns die aus Bremerhaven kommende „Wappen von Bremen III“ auf den Haken und half uns so aus der Klemme.

Nicht wie üblich war es, dass das Begrüßungskomitee, das sonst immer mit einem Rum im Vorhafen auf die Ankommenden wartet, offensichtlich auch aufgegeben hatte.

Und dann, auch nicht üblich: Freie Liegeplatzwahl zu Pfingsten auf Helgoland! Von den in Wilhelmshaven, Bremerhaven (nicht gestartet), Cuxhaven und Hooge gemeldeten 130 Jachten waren gerade mal 31 auf Helgoland angekom-

men. Einige kamen erst mit der Abendtide und andere mit den Tiden am nächsten Tag an. Abends, mit bestem Blick auf die Bühne, dauerte dann auch die Preisverteilung nicht so lange wie sonst. Diesmal waren alle anwesenden Segler mit ihrer Leistung glücklich und zufrieden, und bei einigen ist sogar noch ein Preis rausgesprungen. In den Gesprächen an der Bar wurden die Helden des Tages besungen, „und die See ging hoch und der Wind wehte“, wie schon Ringelnatz treffend bemerkt hatte.

Am Sonntag hatten wir uns aufgrund der Beseitigung kleinerer Schäden und der abgestorbenen Maschine dazu entschlossen, nicht zu starten. Offenbar waren wir nicht die einzigen, denn wieder fand der erste Start ohne Boote, der zweite Start mit nur drei Booten, der dritte Start immerhin mit acht Booten und der vierte Start wieder

# TOPLICHT

Schiffsausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten • Werftausrüstung

**Unsere neue Adresse:**

**Notkestraße 97  
22607 Hamburg**

Tel.: 040 - 88 90 100  
Fax: 040 - 88 90 1011  
[toplicht@toplicht.de](mailto: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)



*Chaos unter Deck nach dem Spi-Manöver.*

nur mit einem Boot statt (kein SVAOe-er). Zum einen waren ja nicht so viele Starter da, und zum anderen versprochen die angesagten Bedingungen wenn nicht eine teure, so doch zumindest eine sehr ungemütliche Wettfahrt.

Wie wir am Sonntag bei der Inspektion feststellten, hatte die geringe Befüllung des Dieseltanks am Vortag zu so starker Verwirbelung geführt, dass beim Starten angesaugte Luft das Problem war. Das Entlüften der Anlage war zwar



*Bernd Petrick und Gerrit Rampendahl (v.l.).*

scheinbar einfach, aber leider nicht besonders nachhaltig, denn beim Üben des obligatorischen Boje-über-Bord-Manövers trat dasselbe Problem wieder auf, was zum einen für realistische Bedingungen sorgte und zum anderen zu einem Anleger unter Segeln in dem glücklicherweise leeren Hafen führte. Übrigens, wenn man die Ausrüstung überprüft, sollte man ruhig auch mal den Schwimmkörper der Rettungsboje kontrollieren. Unserer war jedenfalls leck, und so hatten wir am Montag dann noch die Aufgabe, aus einer Segellatte, einem Dinghi-Anker, 3 PET-Flaschen, einer Helgolandflagge aus dem Souvenirshop und reichlich Greytape eine neue Boje zu improvisieren.

Bei der am Montag ausgetragenen „Helgoländer Acht“ und der Rückregatta am Dienstag nach Cuxhaven starteten jeweils fünf Boote in zwei Gruppen.

Interessant wurde es auf Helgoland am Montagnachmittag, denn es starteten 42 Yachten in sieben Gruppen zur Regatta „Pantaenius Rund Skagen“. Die Bedingungen waren immer noch recht harsch, wenngleich der Wind auf 5–6 Bft abgeflaut hatte.

Zunächst ging es hoch am Wind bis Horns Rev, und wie üblich überholten die später gestarteten großen Schnellen die zuerst gestarteten kleinen Langsamen. Ab dort ging es mit einem leichten Schrick bis zum Anfang der Jammerbucht und von dort vor dem Wind bis Skagen Rev, wie üblich die neuen Konstruktionen im Tiefflug und die älteren auf der Geige.

Meeno Schrader hatte auf Helgoland beim Wetterbriefing die zu erwartenden Wetterbedingungen vorgetragen und seinen Vortrag reichlich mit Graphiken illustriert. Anhand der Polardaten für ein beispielhaftes Schiff hatte Meeno die

zu erwartende Windsituation auf den einzelnen Abschnitten prognostiziert: Wind bis kurz hinter Skagen, schnell abnehmend, Flaute zwischen Jütland und Læsø. Es hatte sehr lange und sehr stark aus NW gestürmt, so dass die Ostsee voll mit Wasser war, was erwartungsgemäß bei nachlassendem Wind wieder raus will. Die Frage war nur wann und wo als erstes.

Die meisten Crews hatten sich entschieden, zwischen Læsø und Jütland dicht unter Land zu segeln und mussten dort mit schwachen bis sehr schwachen Winden kämpfen. Wir hatten uns bereits auf Helgoland entschieden, mehr unter die schwedische Küste zu gehen und östlich von Læsø und Anholt zu bleiben. Dort wurden wir mit frischem Wind, mit bis zu zwei Knoten mitlaufendem Strom und einem 40-sm-Vorsprung auf die Boote, die zeitgleich mit uns an Skagen Rev gewesen waren, belohnt.

Die Flaute ereilte uns dann leider noch im Großen Belt und ließ den wunderbaren Vorsprung wieder schmelzen, so dass es ab der Beltbrücke bei zunehmendem Wind aus SW bis Kiel nochmal spannend wurde. Bei Gegenstrom, drehendem Wind und reichlichem Schiffsverkehr wurden alle erdenklichen taktischen Varianten durchgespielt und die Gegner argwöhnisch auf AIS beobachtet.

In der Strander Bucht auf Steuerbord-Bug hatten wir dann noch mit einer besonderen Herausforderung in Form von fünf Opti- und Jollenfeldern zu kämpfen, die am Freitagnachmittag Trainingsregatten durchführten und ihre Bahn so gelegt hatten, dass sie auf Backbord-Bug unsere Bahn kreuzten.

Nach 3 Tagen, 22 Stunden, 5 Minuten und 58 Sekunden gesegelter Zeit gingen wir in Kiel über die Ziellinie. Am Ende fehlten uns berechnet



Screenshot: „Taman“ kurz vor Tonne Skagen Rev.



18. Mai, 08:47 Uhr.

(Fotos: Gerrit Rampendahl und Thomas Schaper)

vier Minuten auf „Truwan“, der ich an dieser Stelle zu ihrem Gruppensieg (von vier gezeiteten Gruppenteilnehmern) gratulieren möchte.

„Havkarlen“ (Ralph Rainsborough, SVAOe) wurde erste in ihrer Gruppe bei zwei Gezeiten, „Rode Zora van Amsterdam“ (Tobias Haas, SVAOe) gab wegen des zu schwachen Windes für das schwere Schiff auf.

Die Ergebnisse in den anderen Gruppen sind nachzulesen auf [www.nordseewoche.org](http://www.nordseewoche.org).

Mein besonderer Dank geht an meine Crew: Thomas Schaper (SVAOe), Werner Haier (SVAOe), Nic Lefel und Bernd Petrik und natürlich wieder an Peter Zösch, der uns sein wunderbares Schiff zur Verfügung gestellt hat. Gerrit Rampendahl

---

## **C55 Regatta-Trainingsgruppe bisher sehr gelungene Saison!**

Die Regattasaison begann dieses Jahr schon im Winter, jedenfalls gefühlt! Gemeint ist die Elbe-Auftakt-Regatta am 23./24. April mit Hagelschauern und dichtem Schneetreiben. Drei C55-Jollen nahmen daran teil. Ralf Preuß und Rolf Stünitz auf der „MOD“ (SVAOe), Thorsten und Nils mit der „Holtertipolter“ (KYC) und Bärbel Evers und Michael Rademacher auf der „Fontenay“ (SVAOe). Hier nun der Bericht von der Bord der „Fontenay“.

„Welchen Start haben wir eigentlich?“ – „Ganz klar, den zweiten.“ – „Okay.“ Der Start: Die erste Gruppe ist durch und die anderen beiden C55

sind gestartet. „Fontenay“: „Ja, was machen die denn?!“ – „Egal, wir haben den zweiten Start und den nehmen wir!“ Gesagt, getan. Wir sind nun allerdings umzingelt von nur noch richtig dicken Pötten. „Ey, irgendwas läuft hier total schief.“ Verunsicherung macht sich breit. War wohl doch nicht unser Start. Jetzt hängen wir echt hinterher. „Egal! Wir wollen uns hier nicht ärgern, sondern segeln. Also los jetzt!“ Schnell verlässt uns das Feld.

Auch gut, kriegen wir wenigstens den Wind voll. Das Wetter sorgt für Abwechslung, Hagelschauer, Böen, Flaute, wechselnde Winde, auch Sonne, glaub' ich. Irgendwann parkt die Flotte im Fahrwasser ein. Außerhalb schiebt uns die Tide schön vorbei. Dann kommt wieder Wind und unter Spinnaker sind wir echt schnell. Mal kurz ein Blick über die Schulter. Ralf und Rolf sind hinter uns!!! Oh Gott, jetzt droht Vereinsausschluss! In der SVAOe ist es doch strengstens verboten, die eigenen Trainer zu überholen! Hihi, aber Spaß macht es schon! Na gut, auf dem letzten Stück holen sie uns wieder. Sie können's einfach besser! Aber die dritte C55 mit Thorsten und Nils wollen wir dann doch nicht vorbei lassen. Nah beieinander gehen wir an die Ziellinie. Und segeln an der Zieltonne vorbei... und vorbei... und noch weiter vorbei... und endlich hören wir das Horn. Soweit weg von der Tonne, das kann nicht uns gegolten haben, sondern der „Holtertipolter“ hinter uns. Und genau jetzt fällt Radi ein, dass er gelesen hat, wer später als 10 Minuten nach seinem Startsignal über die Startlinie geht, wird disqualifiziert. „Och scheiße, jetzt wir sind raus.“ Ja, trotz richtig tollem Segeltag läuft die „Fontenay“-Crew mit hängenden Ohren in den Hafen.



„Fontenay“ beim nicht ganz artgerechten Start.



„Holtertipolter“ im Hagelschauer vor der Luvtonne.



Trapezübungen.



Radi testet die Fewa...



...und die Jungs die C55.



Traumhaftes Segelwetter.



Die Nutella-Temperaturanzeige ist top.



Campen an der sonnigsten Stelle des Campingplatzes.



Boote zurück an die Alster und Mama und Papa wiedersehen ist dann auch ganz schön.  
(Fotos: Michael Rademacher und Sven Paulus)



„MOD“ vor der Leetonne.

Szenenwechsel: Ruheraum einer Sauna, Stunden später. Total verbotenes, lautes Gelächter schallt anhaltend durch den Raum. Die Steuerfrau der „Fontenay“ liest die Ergebnisliste: „Wieso steht denn da jetzt DNF für Disqualifizierung? Ach, das sind wir gar nicht.“ Hahaha!!! Die Auflösung: Die „Fontenay“ wurde nicht disqualifiziert. Das Signal am Ziel gehörte sehr wohl zu uns. Die „Holtertipolter“ hinter uns ist zwar an der Zielmarke vorbei gefahren, aber nicht über die Ziellinie, die deutlich weiter vorne lag, also „Did Not Finish“. Wir sind wieder drin! Und nur 2 ½ Minuten nach der ersten C55 ins Ziel gegangen!

Der Sonntag ist nicht weiter erwähnenswert, zu viel Schnee, zu wenig Wind. Wir waren etwas spät für den ersten Start. Beim zweiten war der Wind weg. An der Hafeneinfahrt spült

uns die Tide wieder rein. Die Gefahr paddeln zu müssen, falls man im Fahrwasser vor einem Tanker hängenbleibt, ist enorm groß. Das lassen wir lieber. „Holtertipolter“ packt schon gleich mal ein, „MOD“ holt sich noch den Pott ab und die „Fontenay“ geht auch sehr zufrieden nachhause. So eine Regatta lehrt einen doch wieder reichlich.

Ein Höhepunkt der Saison ist immer die Ausfahrt über Himmelfahrt. Dieses Mal ging's nach Dänemark an die Genner-Bucht. Hier haben wir es wunderbar getroffen: Es ist ein tolles Segelrevier, etwas geschützter in der Bucht und offener um Barsø, der vorgelagerten Insel im kleinen Belt. Ein super gelegener Campingplatz mit Slip und Steg sowie Hütten für Nichtcamper. Außerdem ein traumhaftes Segelwetter. Junge und nicht mehr ganz so jun-

ge Segler mit zwei C55-Jollen und einer Feva haben sich auf den Weg gemacht. Vier Tage lang wird trainiert, die Bucht ersegelt, Barsø umrundet, gesonnt, gegessen, Feuer gemacht, Dänische Möbel angeguckt, Camperausbauten konstruiert. Crews und Boote werden nach Lust und Laune getauscht. Verschiedene Boote – kleine, große, trockene, nasse – unterschiedliche Menschen – Erfahrene, Anfänger, Jüngere, Ältere, gemischte Crews – das ist so ganz nach unserem Geschmack. So lässt sich Spaß haben, Vieles ausprobieren und voneinander lernen. Das einstimmige Resümee lautet: Das machen wir auf jeden Fall nächstes Jahr wieder! Wir wünschen uns dazu gerne noch mehr Teilnehmer und hoffen auf bessere Kommunikation zwischen den Sparten und Trainingsgruppen. Damit ist die Saison zum Glück noch lange nicht zu Ende. Während der Woche wird natürlich auf der Alster trainiert. Am nächsten Wochenende nehmen wir mit zwei Booten an der Elbe-Damm-Regatta teil. Weitere Regatta-teilnahmen und Ausfahrten sind geplant. Wir werden berichten!

Bärbel Evers

## Die SCU Wettfahrt 2016

Unter den Frühjahrs Wettfahrten auf der Elbe ist sie die kleinste, womöglich auch die feinste der Hamburger Vereine. Nicht überall ist ihre Attraktivität bekannt; deshalb hätte man ihr auch mehr Teilnehmer gewünscht. Manches spricht für diese Veranstaltung: Kleine Startgruppen, die Bahn hat ein gut bekanntes Format, dennoch ist man flexibel in der Zahl der Dreiecke bei Pagen-Süd. Dort richtet man sich nach Wind und dem Tiderahmen. Mir gefällt auch die entspannte Atmosphäre während der Preisverteilung rund um den Grill. Die Flotte bewegt sich in der Größe zwischen Club-eigenen Jollen (420ern) bis hin zum 40-Füßer. Das sonnige Wetter über Himmelfahrt mit zwei bis maximal drei Windstärken aus Ost war ideal zum Training. Der anfängliche Vorm-Wind-Gang nach Pagen-Süd mit etlichen Halsen bot keine Schwierigkeiten, konnte natürlich noch nichts entscheiden. Alle vier Folkeboote z.B. gingen nach dem Dreieck nahezu gleichzeitig auf die Kreuz von dort zurück nach Wedel. Diese Kreuz-



*60 Jahre Vorsprung*

Tickets · Administrationsoftware  
Hardware · Beratung · Service

**BECKERBILLETT**

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

strecke konnte dann wie erwartet die Entscheidung bringen. Mich erstaunte dabei, wie wenig sich die unterschiedlichen Trimm-Faktoren bei diesen idealen Bedingungen bemerkbar machten (Ich meine damit unterschiedlichen Mastfall, Wantenspannung, recht unterschiedliche Segel, ganz unterschiedliche Schotstellung mit oder ohne Öffnung der Achterliekpartie im Groß). Es bildeten sich zwei unterschiedliche Paare von Folkes, und zwar zwei Holz- und zwei Kompositboote, die alle im Trimm nichts gemeinsam hatten, aber praktisch im Matchrace elbaufkreuzten, wobei der bekannte Kompromiss zwischen Höhe und Geschwindigkeit ganz ähnliche Ergebnisse lieferte. Ich wünschte, ich könnte Bilder davon präsentieren als Lehrbeispiele. Als Übungseinheit zu Saisonbeginn war diese Wettfahrt ideal, in meinen Augen sehr empfehlenswert, für Neulinge allemal. In der Gesamtwertung nach Yardstick siegte der Nissen-Vierteltonner „Brown Sugar“, gesteuert von Finn Möller.

Klaus Pollähm

---

## Die Glückstadt Wettfahrten

### Eine Zerreißprobe für meinen Geduldsfaden

Der Termin lag zwei Wochen früher als sonst – also gefühlt noch im Winter. Das erklärt indes nicht ganz die geringe Meldebereitschaft: Hatten HSC und NRV nicht früher mal hundert Starter statt 34? Noch den größten Zulauf hatten – wie immer – die langsamsten Boote mit Yardstick-Werten zwischen 105 bis 115 – darunter Drachen, Folkes, H-Jollen. Auch seltene Gäste auf der Elbe waren darunter, denn es

musste zuvor noch die Alster leergefegt werden für das erste City-Spektakel der Starboot-Liga. Ich bewunderte erneut Standhaftigkeit und Solidarität der Elb-H-Jollen: In diesem Jahr starteten sie mit sechs Booten. Zu einer spannenden Neuauflage des Duells zwischen Peter Hauschildt, SVAOe, und Daniel Baum, HSC, konnte es also kommen: Hin nach Glückstadt setzte sich „Herzjung“ schon mal ziemlich unangefochten an die Spitze.

In dieser großen Gruppe der sog. „Kleinen Yardsticker“ wählte man schon am Start ganz unterschiedliche Strategien. Aus der Luvgruppe nahe am Startschiff setzte sich sofort durch Höhe und Speed der schnelle Vierteltonner „Brown Sugar“ unter Finn Möller Richtung Hauptstrom ab. Die langsameren Jollen und Folkes wählten weit in Lee den Startschlag parallel zu den Stacks an der Nord – in der begründeten Hoffnung auf weniger Gegenstrom. Der Vorteil des freien Windes war dort unerwartet lange gegeben. Die H-Jollen gingen kühn wie immer bei Hochwasser sogar über die Kilometerstacks. Von Grünendeich an raumte der Südwest im Nieselregen kaum merklich. Das war lange nur ganz schwer zu entdecken, denn die Windfäden klebten fest an allen tiefenden Segeln. Wollfaden und Tonband in der Want war für mich ein rettendes Indiz. Wie fühlt man sich als der langsamste Teilnehmer in einem solchen Feld? Wir kamen nach Glückstadt mit dem negativen Gefühl, viel versucht aber wenig erreicht zu haben. Das halbstündige, nervige Flautentreiben von Stadersand entlang Pagen gab mental dabei den Ausschlag: Der letzte, leichte Hauch aus Süd war erstorben. Alle trieben gleich langsam nur noch mit dem Strom elbab. Zum Glück war kaum Schiffsverkehr. Für mich kam sehr spät die rettende

Beobachtung: Hinter uns füllte sich ein Spinnaker – aber nun mit Wind aus Richtung Ost. Also halsten wir darüber, und dieser Windhauch erreichte uns tatsächlich. Eine Abkürzung der angezeigten, ohnehin schon „kurzen“ Bahn erfolgte indes schon bei Pagen-Nord.

Endgültig klarte es danach auf: Sonne! Auf diese Ermutigung und die anschließende Verköstigung der Teilnehmer in der Glückstädter Werfthalle folgte eine kurze, kalte, klare Nacht. Leider lief die Tide weg.

Rückregatta mit Start vorm Hafen: Unsere Intention, den guten Eindruck fortzuschreiben und „dranzubleiben“, erwies sich als Illusion: Leichte Spinnaker und Gennaker erhöhten die Geschwindigkeit unserer Konkurrenten bei halbem Wind beträchtlich. Für uns „Tailender“ war das verbleibende Tidfenster von vornherein zu

eng bemessen: Wer von uns kann denn 16,5 Meilen in zwei Stunden absegeln? Folglich endete die Tide für uns bereits bei der Hetlinger Schanze. Die langwierige Geduldprobe begann von neuem. Statt 12 Minuten zu segeln, wenn die Tide gelangt hätte, kam aus unserer Gruppe die siegreiche „Brown Sugar“ nun fast zwei Stunden vor den Folkebooten im Ziel an.

Mit einem 1. und einem 13. Platz sahen wir keinen Stich. Piet Hauschild machte es da schon besser: Aber mit einem 1. Platz rettete Daniel Baum dennoch den Punkt-Sieg bei den Elb-H-Jollen. Andere hervorstechende Gruppensieger innerhalb der meldestarken SVAOe-Teilnehmer waren „Swift“ (Andreas Gustafsson) und „H.E.A.T“ (Max Augustin).

Schlussbemerkung: Da alle Regatten dieses Frühjahrs unter extrem geringer Beteiligung

 <p><b>DIREKT AM HAMBURGER YACHTHAFEN!</b></p> <h1>YACHTPROFI.DE</h1> <p><b>Gute Teile, guter Service.</b></p> <p>Ausrüstung von A-Z • Farben • Drahtverarbeitung Beschläge • VA-Schrauben • Sanitär • Elektrik</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>	

gelitten haben (bei Eiseskälte, Regen, Schnee, Flaute) und bei den Beteiligten schwerlich neue Begeisterung auslösen konnten, besteht die große Gefahr, dass die Melde-Ergebnisse 2017 noch bescheidener ausfallen könnten. HSC und NRV haben allerdings noch Hoffnung, dem entgegen zu wirken. Da stehen Jubiläen dieser Wettfahrt und der veranstaltenden Vereine an, die ein attraktives Format ermöglichen. Unverständlich ist, dass heutzutage ohne Hilfe von Sponsoren solche Veranstaltungen ganz schwierig bis völlig unmöglich geworden sind. Klaus Polläh

---

## **SVAOe-Optis beim Eberhard-Wienholt-Preis des NRV**

### **Erfolgreiche Teilnahme**

Zum Ende dieses ungemütlichen, kalten und graupelreichen Aprils trafen sich acht SVAOe-Regattaanfänger nur eine Woche nach der Optimale, um auf der Alster mit insgesamt 36 Optiseglern gegeneinander anzutreten. Der NRV hatte mit dem Eberhard-Wienholt-Preis

zu einer Opti-C-Regatta aufgerufen, die für Regattaanfänger gedacht ist, bevor sie sich in das Getümmel der großen B-Regatten wagen. Bei zunehmendem, kaltem Dauerregen ließ sich keiner entmutigen, und alle absolvierten die ersten beiden Wettfahrten erfolgreich. Nach einer Pause mit heißem Kakao ging es los zur dritten und letzten Wettfahrt, die wegen Flaute abgebrochen werden musste.

Der erste Platz ging zwar an den NRV (Konrad Wauschkuhn), doch war an der Spitze die SVAOe mit Martha Dingeldein (2. Platz) und Mieke Kaiser (3. Platz) stark vertreten. Weitere Plätze wurden von Freya Storbeck (11. Platz), Ben Erik Krüger (12. Platz), Jonn Daniel (21. Platz), Anton Giese (22. Platz), Jette Marlena Kienemund (24. Platz) und Simon Storbeck (27. Platz) belegt – und alle gewannen einen schönen Rucksack. Herzlichen Glückwunsch an alle Teilnehmer!

Dem NRV danken wir für die Ausrichtung dieser schönen Veranstaltung – für das Wetter können sie ja nichts – und last but not least möchte ich allen Eltern und den Trainern Svante Fink und Tania Tammling für ihren Einsatz danken!

Wiebke Kaiser (Jüngstenobfrau)

---

## **Opti-Sommervergnügen in Borgwedel**

Es ist ein großes Gerödel und Organisieren, bevor sich die Jüngstenabteilung einmal im Jahr gen Norden an die Schlei aufmacht – doch auch ein großer Spaß! Dank Birgit Rother und Jan Hauschildt verlief die Planung und Durchführung perfekt – nur den Stau auf



*Die Jüngsten auf ihrer ersten richtigen Regatta.  
(Foto: Matthias Düwel)*

der A7 hatten sie nicht wegorganisiert ☺. Die Opti-Gruppe bedankt sich, denn so konnte ein echtes Segelvergnügen in ausgelassener Atmosphäre und Sommerferienstimmung verbracht werden.

Es ging am Sonnabend auch direkt los. Egal ob Anfänger oder fortgeschritten – alle hatten einen eigenen Opti dabei und kreuzten am Vormittag munter auf das andere Ufer der Schlei zu. Und jeder erreichte es! So lange waren einige der Kinder noch nie am Stück gesegelt. Von sich selbst überrascht, stürzten sie sich am Strand



*Auf zu neuen Ufern – einmal über die Große Breite.*



*Angelandet auf der Nordseite der Schlei am Badestrand.*



*Auch Kentern gehört dazu – wenn auch nur zum Abkühlen.*



*Regattatraining für die Fortgeschrittenen mit Jan und Svante.*

nach kurzer Pause ins nächste Vergnügen: Baden, Plantschen und die Sonne genießen.

Nach dem mitgebrachten Picknick ging es vor dem Wind fix wieder zurück nach Borgwedel, wo am Nachmittag noch einige Starts mit den Fortgeschrittenen geübt, Wenden und Halsen von den Anfängern trainiert wurden und alle immer wieder das Kentern „übten“, damit sich die Gemüter nicht überhitzten.

Am späten Nachmittag näherte sich das Folkeboot „Lord Jim“ mit Jule und Thomas Lyssewski dem Opti-Feld. Thomas unterstützte am Sonntag das weitere Training. Mit einem gemütlichen Grillen aller Teilnehmer (samt den C55-Seglern, die ebenfalls in Borgwedel dabei waren) klang dieser lange Sommerabend aus, der sicher allen



*Eins-zu-Eins-Betreuung für die Anfänger mit Katrin.*



*Ab und zu darf man auch mal fünf gerade sein lassen...*



*Am Ende sehen auch die Anfänger wie Profis aus.  
(Fotos: Andreas Kaiser)*

in guter Erinnerung bleiben wird.

Am Sonntag wurden die Segler vom Wind ein wenig im Stich gelassen, doch lassen sich heiße Sommertage an solchen Orten wunderbar genießen. Pünktlich zum Gewitter kamen alle wieder in Hamburg an und brachten die Optis zurück in die Regale.

Wiebke Kaiser

## **Auch SVAOe-Erwachsene mit zwei C55-Jollen in Borgwedel**

Wie zuvor beschrieben hat die Jüngstenabteilung durch tatkräftigen Einsatz von Birgit und Jan Hauschildt wieder eine schöne Ausfahrt Anfang Juni 2016 für 22 Opti-Kinder geplant und auf die Beine gestellt. Wir vom Erwachsenen-Segeln haben die Gelegenheit genutzt und uns mit unseren zwei C55-Jollen rangehängt und hatten ein traumhaftes Wochenende.

Man sollte an dieser Stelle noch einmal sagen, dass das Wort „Erwachsenen-Segeln“ ein ebenso eingefahrener wie unpassender Ausdruck ist. Wenn Erwachsene segeln, ist es nichts Besonderes. Gemeint ist unsere Ausbildungsgruppe „Erwachsene lernen Segeln“. Das ist insofern etwas Besonderes, als manch einer oder eine erst ziemlich spät im Leben merkt, dass Segeln doch eine schöne Sache sein muss, weil die Boote auf der Alster ein so tolles Bild abgeben, und weil auf unserer Anlage am Alsterufer so lebhaftes Treiben von Kindern und Erwachsenen herrscht. Da kommen sie häufig zu uns und fragen, ob man das als Erwachsener nicht auch lernen könne. Natürlich kann man das. Dafür haben wir eine extra Sparte gebildet. Der Verfasser ist ihr Obmann.



*Bei null Wind hilft nur das Paddel.*



*Alle müssen das Anlegen üben.*



*Ringfahren macht auch Erwachsenen Spaß.  
(Fotos: Timo Gerbes)*

Holly, der Trainer für die Einsteiger und die Fortgeschrittenen I in der Erwachsenen-Ausbildung hat unglaubliche Arbeit geleistet, die Trailer vom Abstellplatz zur Alster und wieder zurück zu bringen und zusätzlich auch noch Opti-Hänger zu transportieren.

Leider herrschte auf der Schlei nicht viel Wind. Aber mit den zwei leichten Jollen ist das Training auch bei Flaute ein Vergnügen, so dass nicht nur die Erwachsenen Svante, Susanne, Arno, Bertram, Matthias, Jens, Steffen mit oder ohne Spi oder mit oder ohne Paddel üben konnten, sondern auch zwei Jugendliche, Rosa und Yuri, an das Jollensegeln herangeführt wurden. Auf das beliebte „Ringfahren“ – man lässt sich auf einem Schwimmring vom Motorboot schleppen – haben sich nicht nur die Kinder gefreut, sondern auch die Erwachsenen, denn das ist für alle eine super Gaudi.

Am letzten Tag, dem Sonntag, haben dann alle Erwachsenen angefasst und die Schiffe gesäubert, wieder verladen und an in die Alster gebracht.

Thomas Lyssewski

---

## Die „Juelssand“ auf der Kieler Woche

### Unser Frauenteam wird bei den J/24 elftes von 22 und berichtet

**Tag 1:** Der Himmel zieht zu, es wird grau, fängt an zu nieseln... es ist wieder Zeit für Kieler Woche! Doch das Wetter überraschte uns: am Freitagabend schien die Sonne, am Samstag auch!!

Samstag wurde pünktlich um 13:00 Uhr gestartet. Bei ca. 18 Knoten fuhren wir drei Wettfahr-



*Das komplette Juelssand-Team einschl. Nachwuchs. (Foto: Juelssand-Team)*

ten, wobei wir zunächst etwas Zeit brauchten, um uns wieder einzuspielen. Der Tag endete mit dem traditionellen KV-Grillen und den Platzierungen 15, 14 und 9. Wir freuten uns sehr über einen fantastischen Schoko-Kuchen und den Besuch unserer erweiterten Crew!

**Tag 2:** Pünktlich aufgestanden, lecker gefrühstückt und als erste J abgelegt – so begann Tag 2 der Kieler Woche 2016. Wir segelten uns mit der Genua ein und waren sehr zufrieden mit unserem Trimm. Doch kurz vorm Start frischte der Wind noch etwas auf, es waren auf einmal sehr viele Focks an Deck der Js, und auch wir bauten in den letzten Minuten vorm Start von der Genua auf die Fock um. Leider lief unser Boot mit dieser Umstellung nicht optimal, wir verloren an Metern und schlossen auf dem 16. Platz ab. In der zweiten Wettfahrt lief es mit der Genua um einiges besser, doch auf Grund

eines übervorsichtigen Black-Flag-Starts schafften wir es nicht über den 15. Platz hinaus. Die letzte Wettfahrt des Tages eröffneten wir mit einer recht unkontrollierten Kreuz und gingen als vorletztes Schiff um die Luvtonne, doch nach einer spannenden Aufholjagd kamen wir noch als 11. Boot ins Ziel.

**Tag 3:** Heute erwachten wir zu strahlendem Sonnenschein und frischem Wind. Wie am Vortag stellten wir den Trimm ein und waren sehr zufrieden mit unserem Genuatrimm, doch kurz vorm Start hatte sich das ganze Feld für die Fock als Vorsegel entschieden, und wir folgten dem Gruppenzwang und bauten ebenfalls auf das kleinere Segel um. Allerdings hatten wir heute noch so viel Zeit vorm Start, um die Fock einmal hochzuziehen und den Trimm nachzustellen. Wir fuhren drei gute Starts (einen davon SAHNE!) und taktierten uns Runde um Runde voran.

Glücklich segelten wir mit den Platzierungen 12, 11, 7 zurück in den Hafen. In der Liste stehen wir damit auf Platz 12 und freuen uns auf den letzten Tag der Kiwo morgen!

**Tag 4:** Eine Stunde früher aus den Kojen als an den Tagen zuvor, grauer Himmel und dazu auch noch Nieselregen... Um die müde Stimmung ein bisschen aufzuhellen, packten wir auf dem Weg zur Regattabahn ein uns überreichtes Überraschungspaket aus. Die Freude war riesig!!! Um das Ganze noch zu toppen, gesellte sich zu der angenehmen Brise die ersehnte Sonne. In der ersten Wettfahrt gelang uns ein Spitzenstart: gute Position auf der linken Seite, bei guter Geschwindigkeit. Über die Kreuz konnten wir diesen Vorteil ausfahren und rundeten die erste Tonne als viertes Schiff. Unter Spannung und Konzentration versuchten wir diese Platzierung zu halten. Doch leider rutschten uns u.a. auf der nächsten Kreuz zwei Schiffe durch, die einen Extremschlag über die rechte Seite wagten. Am Ende gingen wir dennoch zufrieden als achte über die Ziellinie.

Der zweite Start lief nicht ganz nach unseren Vorstellungen. Mit nicht optimalem Speed wurden wir zwischen den Briten auf der einen und einem schwedischen Team auf der anderen Seite eingeklemt, sodass wir uns etwas zurück sacken lassen mussten, um uns freiwenden zu können. Nach sechs Tonnenrundungen gingen wir glücklich als neunte durchs Ziel.

Insgesamt beendeten wir die Kieler Woche 2016 auf dem 11. Platz. Herzlichen Glückwunsch an das Team „Rotoman“ welches nach einer gelungenen Serie verdient auf dem ersten Platz landete. Die „Tinto“ landete in der Gesamtwertung auf dem 10. Platz und der „Hungrige Wolf“ auf dem 9. Platz.

Ein großer Dank gilt den Eignern unserer schwimmenden Unterkunft! Vielen Dank für diese gemütliche Herberge!

Jetzt freuen wir uns schon wahnsinnig auf das nächste große Event im August: die EM in Plymouth, England. Bis dahin versuchen wir die Regatta-Sommerpause zu nutzen, um angefallene Aufgaben zu erledigen und die eine oder andere Trainingsstunde zu absolvieren.

Eure Juellssander

---

## Otterndorf 2016 – feine (inoffizielle) Vereinsregatta und (offizielle) Geselligkeit von Jung und Alt

Mehr zu „Jung und Alt“ am Ende des Artikels

Nachdem sowohl das Himmelfahrts- als auch das Pfingstwochenende reichlich frisch ausgefallen waren, versprach das „Otterndorfwochenende“ warme Temperaturen und guten Wind. Obwohl es am Freitag noch nicht danach aussah, wurden die Erwartungen nicht enttäuscht. Die Befürchtung des Obmanns (GAN), dass



*Schiffahrt durch die Marschenwiese?*



*Der idyllische Hafen Otterndorf.*

vielleicht nur wenige Segler kommen würden, erwies sich als grundlos. Am Freitagabend meldeten sich 10 regattawillige Crews bei ihm und Renate an Bord und lenzten den vorsorglich gebunkerten Biervorrat. Die tidebedingt früh angesetzten Startzeiten zwischen 7:00 und 7:30 Uhr ließen dann aber doch alle einigermaßen zeitig in die Kojen wandern.

Von dem versprochenen Wind war dann beim Känguruhstart vor der Glückstädter Hafeneinfahrt nichts zu spüren. Doch schon wenig nördlich der Rhinplatte frischte es soweit auf, dass alle Boote bei glattem Wasser und meist hoch am Wind gute Fahrt machten. Die früh gestarteten Folkeboote, das Waarship und die „Nordwest“ kamen bis zum Ziel bei Tonne 46 für die später gestarteten Boote kaum in Sicht.

Während sich in der vorderen Gruppe die „Nordwest“ gegen die Folkeboote durchsetzte, lieferten sich weiter hinten „Circle“, „Magier“, „Oti-um“ und „Rainville“ ein spannendes und sehr enges Rennen, das allen Beteiligten viel Spaß gemacht hat. Keiner hat dieses Mal die Tide auf den Kopf bekommen – auch nicht „Luise“, die vorsorglich schon um 5 Uhr früh gestartet war. Im Gegenteil, wir konnten noch entspannt up and down segeln oder ankern, bis es genug Wasser für die Einfahrt nach Otterndorf gab. Dort wurden die Regattateilnehmer und die außer Konkurrenz gesegelten Crews wieder äußerst nett von Heidi Behnke („Trisanna“) und Birke Hartl („Wikinger“) mit Sherry und politisch unkorrekten Negerküssen begrüßt. Zusammen mit den schon am Freitag in Otterndorf

Eingelaufenen waren es dann 17 Boote unter SVAOe-Stander und zwei Gastteilnehmer: „Alimos“ (Wieselmann), „Benedictus“ (Torstrick), „Caribe“ (Vorbau), „Circle“ (Raschdorf), „Jamani“ (Timm), „Luise“ (Lunau), „Magier“ (Schönrock), „Nonsuch“ (Wedemeyer), „Nordwest“ (Körner), „Now“ (Six), „Otium“ (Nietsch), „Rainville“ (Steffen), „Ratokker“ (Pflughaupt), „Schwalbe“ (Schaper), „Spanvogel“ (Pulver), „Spica“ (Sabban), „Tectona“ (Schlöbhorn), „Trisanna“ (Behncke), „Wikinger“ (Mackens). Auch „Greif“ (Andresen) wurde gesehen, eilte aber zu einer anderen Verabredung.

Erfreulicherweise waren außer den üblichen Verdächtigen auch einige jüngere Teilnehmer (also nicht 60+) und sogar Kinder und Jugendliche als Crewmitglieder dabei!

Am frühen Abend fanden sich alle und noch ein paar Gäste beim Grill ein und ließen es sich bei gutem Essen, Klönschnack und Kartenspiel wohl sein. Fußball wurde weder gespielt noch davon gesprochen, obwohl doch das DFB-Pokalfinale vor der Tür stand. Das ist natürlich kein Qualitätsmerkmal, aber doch bemerkenswert. Statt Sonnenuntergang, der wegen ein paar Wolken ausfiel, gab es einen leuchtenden Vollmondaufgang für die Romantiker. Für unseren Kommodore Jürgen Schaper gab es den Wanderpreis für den ältesten auf eigenem Kiel angereisten Teilnehmer – eine feine Holzkiste mit einem 5-Liter-Kanister Rotwein.

Die Rücktour wurde für Jung und Alt, Regattateilnehmer oder auch nicht, zu einer sportlichen Herausforderung. Bei SO 5 durfte kräftig gekreuzt werden, und der bei den Regattateilnehmern entfachte Ehrgeiz ließ ein Reffen nicht zu. Im Verlauf der Wettfahrt kam es zwischenzeitlich zu heftigen Winddrehern, wobei der Wind

abwechselnd backofenheiß und erfrischend kalt daher kam. Die Folkeboote und das Waarship hatten bei dem Wellengang die größeren Probleme und wurden bei dieser Wettfahrt von den später gestarteten Booten überholt. „Otium“ musste leider wegen eines defekten Wants die Segel streichen, aber die übrigen Spätstarter lieferten sich auf den letzten Meilen ein hart umkämpftes Finish. „Rainville“ konnte es für sich entscheiden, „Circle“ klebte am Heck der zweitplatzierten „Nordwest“ und „Magier“ ging mit weniger als 1 Minute Rückstand auf das dritte Boot über die imaginäre Ziellinie.

Die Autorin dieses Berichts fand, dass es wieder ein gelungenes „Otterndorfwochenende“ war. Ihr macht jedoch ein Satz zu schaffen, der ihr zuvor von einem letztjährigen Teilnehmer zu Ohren gekommen war. Auf die Frage, ob er denn in diesem Jahr auch wieder teilnehmen werde, sagte er: „Da kommen ja nur alte Leute hin.“ Einmal abgesehen davon, dass „alt“ ein sehr relativer Begriff ist und „Alte“ sich meist



*Viel Schlick bei Niedrigwasser.  
(Fotos Wolfgang Mackens)*

gar nicht alt fühlen – Segler schon gar nicht-müssen wir doch feststellen, dass die meisten Teilnehmer der letzten Jahre 60+ und 60++ waren. Das mag bei Jüngeren, die die „Alten“ nur wenig oder gar nicht kennen, so wirken, als handle es sich um eine „geschlossene Gesellschaft“ von Seglern, die sich schon seit gefühlten 100 Jahren kennen. Dass dem nicht so ist, wurde bei der diesjährigen Veranstaltung hoffentlich ein wenig deutlich.

Alle, ob „jung“ oder „alt“, die gerne mal ein entspanntes Wochenende mit oder ohne Regatta – in jedem Fall aber mit geselligem Grillen – im idyllischen Otterndorf mit SVAOe-Seglern verbringen möchten, sind aufgerufen, die Probe aufs Exempel zu machen. „Die Alten“ würden sich sehr darüber freuen.

Eine Preisverleihung wird es natürlich auch geben. Dazu lädt der Obmann rechtzeitig alle Teilnehmer und Teilnehmerinnen für die erste Septemberhälfte in den Hamburger Yachthafen ein.

Sabine Raschdorf

## Ein SKS Praxistörn vom 4.bis 8.Mai 2016

Monate des Theorieunterrichts sind an uns vorübergegangen. Die SBF-Prüfungen liegen hinter uns, und auch der Winter verabschiedet sich so langsam endgültig. Nun wird es Zeit, ein wenig praktische Segelerfahrung zu sammeln oder zu vertiefen. Drei Segelyachten und ihre Eignerinnen und Eigner boten daher Teilnehmerinnen und Teilnehmern des SKS-Kurses an, ein Wochenende mit ihnen auf ihren Yachten zu verbringen. So wurden sechs Personen auf die „Circle“ (Raschdorf), die „Luise“ (Lunau) und die „Now“ (Six) verteilt. Das Wetter sollte über Himmelfahrt besser werden. Der Aussicht auf einen schönen Törn nach Helgoland stand also eigentlich nichts mehr im Wege, wäre da nicht die Sache mit dem Wind. Nachdem um 13:30 Uhr endlich alle Teilnehmer an Bord angekommen waren, konnte es losgehen. Die letzten Sachen wurden verstaut



*Bei letztem Licht noch in die Oste.*

und Kurs Richtung Cuxhaven aufgenommen. Die Sonne schien, aber der Wind ließ uns ein wenig im Stich. Das Setzen der Segel haben wir daher nach zweimaligem Versuch endgültig gelassen und haben es mit Motorkraft an diesem Abend bis in die Oste geschafft, um dort zu ankern. Mit Blick auf einen wunderschönen Sonnenuntergang trafen hier die „Luise“ und die „Now“ wieder zusammen. Die Windvorhersagen waren weiter nicht sehr vielversprechend, so dass wir uns kurzentschlossen entschieden, eine kleine Nachtschicht einzulegen. Mit der Tide sollte es gegen 01:00 Uhr weiter Richtung Helgoland gehen. Kurz vor Cuxhaven hatte sich an den Windverhältnissen leider noch immer nichts geändert, so dass wir mit der Aussicht auf ein wenig Schlaf einen Zwischenstopp in Cuxhaven einlegten. Vor allem für uns Mitsegler war diese Nachttour eine interessante Erfahrung, sind gerade nachts doch einige Sachen mehr, andere dafür weniger zu sehen.

Nach ein paar Stunden Schlaf trafen wir am nächsten Morgen im Hafen auch die „Circle“ wieder, die ohne Nachterfahrung den Weg nach Cuxhaven bestritten hatte. Gemeinsam wurde beschlossen, am Nachmittag den Weg nach Helgoland zu wagen. Nach einer sonnigen Tour unter Spi trafen wir mit der „Luise“ gegen 19:30 Uhr im Hafen von Helgoland ein. Hier war Päckchenliegen angesagt. Man hat sich also genau überlegt, wohin man ging, bevor man den Weg über etwa acht Schiffe antrat. Da hatten wohl noch mehr die Idee, an diesem Wochenende nach Helgoland zu segeln. So traf der eine oder andere auch Bekannte auf der Insel wieder.

Am Abend wurde noch eine Helgoländer Spezialität in der „Bunten Kuh“ gekostet. Ob Möwen Eier für den Grog verwendet wurden, muss lei-



*Der Kieker – notwendiges Requisite beim Küstensegeln.*

der unbeantwortet bleiben. Freitag war dann viel Zeit für gemeinsames Zusammensitzen, Landspaziergänge, Shoppingtouren oder Erholung im Salzbad.

Sonnabendmorgen gegen 06:00 Uhr sollte es dann wieder Richtung Heimat gehen. Im Hafen hieß es also erst mal Nachbarn wecken und dann im Kollektiv ablegen. Eine Tour gegen den Wind mit viel Kreuzerei stand uns bevor. Direkt nach



*Tide abankern in der Oste.*



*Wozu Segel? Die Elbe ist so ruhig wie ein Ententeich.  
(Fotos: Stephan Lunau)*

dem Verlassen des Hafens gab es auf der „Luise“ auch den ersten Seekranken, so dass nur noch zwei Personen voll einsatzfähig waren. Zum Glück waren das Wetter gnädig und die Wellen nicht besonders hoch, so dass es schnell besser ging. Wieder in Cuxhaven angekommen, war dann alles wieder gut. Nach einer Dusche im Hafen und leckerem Abendessen klang der Abend mit einem gemeinsamen Treffen aller Teilnehmer auf der „Now“ aus. Müdigkeit machte sich unter den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Tour breit, so dass alle froh waren, als sie endlich in der Koje lagen und schnell in den Schlaf fanden.

Nach den entspannten ersten Segeltagen sollte die Tour zurück auf der Elbe noch einmal anstrengend werden. Da Wind gegen Tide stand, kämpften wir uns, mit zum Teil gerefftem Segel, kreuzend durch die Wellen. Nur langsam kamen wir voran, so dass kurz vor Kippen der Tide dann doch der Motor herhalten musste. Die letzten Meilen wurden dann ohne Segel mit entgegenkommender Auslaufparade des Hafengeburtstages bestritten. Nach Ankunft im Ha-

fen ging das Aufklaren recht schnell, da nach viereinhalb Tagen alle Mitsegler doch recht gut eingespielt waren. Froh und glücklich kehrten alle nach einem tollen Segelabenteuer heim. An dieser Stelle noch einmal vielen Dank an alle Skipper und ihre Yachten.

Maike Oldach und Jakob Ungerer

---

## Von den Florida Keys nach Eckernförde Eine Überführung mit Hindernissen

Ich bin einer der Neuen in Eckernförde. Mein Name ist Jörg, und zusammen mit meiner Frau und meinem Sohn haben wir einen Trimaran namens „Pegasus“. Als wir Himmelfahrt das Boot nach Eckernförde legten, schlug uns jemand vor, dass ich mich vielleicht mit der Geschichte unseres Bootes, das doch schon etwas auffälliger ist, über die Vereins-Nachrichten vorstellen könnte. Hier ist also eine kurze Zusammenfassung:



*Vor Anker in North Bimini, West Bahamas.*

Im Sommer 2013 war ich mit meiner Familie mit unserem damaligen kleinen Trimaran ohne jeglichen Luxus unterwegs. Meine Frau meinte, dass sie als nächstes gerne einen Trimaran mit Bordtoilette hätte. Auch wenn dies nicht ernst gemeint war, war mir der Wunsch meiner Frau Befehl, und ich begann sofort mit der Suche, um ihren Wunsch zu erfüllen. Schließlich fand ich ein Segelboot, welches die Kriterien erfüllte. Dieses Boot war schnittig, ausreichend komfortabel und finanzierbar. Die „Pegasus“ ist sehr individuell gebaut. Drei Rümpfe, freistehende Masten, alles um offshore unabhängig leben zu können. Es war Liebe auf den ersten Blick. „Pegasus“ lag in einem der schönsten Segelreviere der Welt. Der Haken: es war nicht die dänische Südsee, sondern die Keys in Florida.

Es begann ein lebhafter E-Mail Verkehr. Viele Mails später flogen wir nach Miami, um uns das Boot anzusehen und Probe zu segeln. Für meine Familie war es keine Liebe auf den ersten Blick, aber ich setzte mich durch und wir kauften das Boot, auch wenn meine Frau Bedenken hatte, dass das Boot für uns zu groß sei.

Die Idee war, das Boot kurz nach dem Kauf nach Deutschland zu segeln. Ich fand jedoch keine Mitsegler, da niemand während der Herbststürme segeln wollte. Das war schon ein komisches Gefühl, ein Boot gekauft zu haben, und es ein halbes Jahr liegen zu lassen, um es dann im Mai, der empfohlenen Zeit für Atlantiküberquerungen, nach Europa hinüber zu segeln.

Ein halbes Jahr lang haben wir uns informiert, Ausrüstung gekauft und alles Mögliche geplant. Wir lasen die Bücher von Wilfried Erdmann mit großem Interesse. Wir machten unseren Funkschein, meine Frau machte den Sportbootführerschein-See. Somit bin ich einer der wenigen



*Customs und Immigrations in Nassau.*

glücklichen Männer, deren Frau eine Segelyacht führen darf. Dann musste ja noch viel organisiert werden. An den Wochenenden saßen wir mit großen Checklisten beim Frühstück. Wir brauchten ein AIS, ein Satellitentelefon, das Wetter musste auch von unterwegs abrufbar sein. Meine Frau legte eine Internetseite – [www.tri-pegasus.de](http://www.tri-pegasus.de) – an, auf der unsere Reise verfolgt werden konnte. Wir beschafften uns ein B2-Visum, um mit dem Segelboot die USA verlassen zu können.



*Trimaran Pegasus vom Topp.*



*Blauwassersegeln mit Rückenwind.*

Unsere Liste umfasste dann auch noch die Bordapotheke. Zusammen mit meiner Mutter wurde diese gepackt. Gebraucht haben wir vorwiegend ein paar Pflaster, Antiseptische Salbe und H<sub>2</sub>O<sub>2</sub> zur Wundinfektion, die Augentropfen und für unser Gastkind noch das Mittel gegen Reiseübelkeit.

Mit meiner Frau, unserem Sohn und einem Freund hatten wir ein paar schöne Tage in der Karibik, bevor die Crew in Miami ausgetauscht wurde. Meine Frau und die Kinder verließen das Schiff, und die Mitsegler kamen an Bord. In Miami wurden ein Riss im Großmast repariert und Ersatzteile für die Schmutzwasserpumpe besorgt. Auch ein zweiter AIS-Transponder wurde besorgt, da der erste nicht funktionierte. Dem Wetterbericht zufolge war ein schneller Aufbruch zwingend nötig, da der Wind auf Ost drehen sollte. Daher fuhrn wir kurzerhand über Nacht mit dem Ziel Nassau los.

Kurz vor dem Erreichen von Cat Cay versagte der Autopilot und kurz danach auch das Ruder. Zum Glück war die Notpinne schnell bei der Hand, und so konnten wir durch eine dreißig Meter breite Gasse mit schroffen Felsen auf bei-

den Seiten 20 Minuten nach dem Einsatz der Notpinne fahren, um dann das Boot kurz darauf sicher vor einem kleinen Flughafen zu ankern. Später lasen wir in der Seekarte, dass hier das Ankern auf Grund der anfliegenden Flugzeuge nicht vorgesehen war.

Interessanterweise haben wir es geschafft, mit den an Bord befindlichen Mitteln das Ruder wieder zu reparieren, und so segelten wir weiter nach Nassau. Nachts um 2:00 Uhr kamen wir dort an. Nassau Harbour Control verweigerte uns das Einlaufen in den Hafen, so dass wir uns in der dunklen Nacht (es war Neumond) durch Korallenriffe wagten, um einen geeigneten Ankerplatz zu erreichen. Dem GPS-Kartenplotter sei es gedankt.

Wir segelten wieder los und meldeten uns über Funk bei Harbour Control an. Diesmal wurden wir gebeten, am Kai festzumachen, wo auch die Luxusliner anlegen. Als wir Kurs auf den Kai aufnahmen, wurden wir von der Wasserschutzpolizei abgefangen. Wir mussten mit dem Boot wieder ein Stück aus dem Hafen raus, um vor einem öffentlichen Badestrand zu ankern. Dort machten wir das Beiboot klar. Schnell hatten wir die ersten Einheimischen an Bord, die einfach zu unserem Boot schwammen und sich in die Netze legten. Das uns jetzt schon bekannte Eincheck-Chaos begann. Zwei von uns fuhrn mit dem Beiboot unter Polizeigeleit zurück zum Kai. Von hier aus ging ich an Land, um mich mal wieder durchzufragen, wo Immigration und Customs erledigt werden könnte. Dort angekommen sagte man mir, dass das Boot vorgeführt werden müsse. Also wieder zurück zum Boot und auf dem Weg die Polizei informiert. Mit der „Pegasus“ einmal um den Kai herumgefahren, um auf die Rückseite zu gelangen. Eine Beamtin

schaute einmal von der Ferne auf unser Boot. Danach hatten wir zum Glück und ohne weitere Probleme Customs und Immigration erledigt. Eine halbe Stunde später waren wir endlich an unserem vorgesehenen Ankerplatz und konnten unseren Landgang vorbereiten.

Am nächsten Abend lichteten wir eine Stunde vor Einbruch der Dunkelheit den Anker, um noch schnell im schwindenden Licht die Segel hochziehen zu können. Der Wind frischte gründlich auf. So zogen wir schnell hinaus. Da wir hoch am Wind laufen wollten, knallten wir die Segel kräftig an. So kräftig, dass die Schnellreffs rissen. Wir hielten das Boot unter Motor gegen den Wind, um weiter zu reffen. Doch dann fiel der Motor aus, und das Ruder war blockiert. Jetzt trieben wir ohne Motor und ohne Segel ziel- und steuerlos bei 1,5 Meter Wellenhöhe dahin. Mit der Taschenlampe leuchteten wir das Wasser ab und entdeckten so ein Leine in unserer Schraube. Schnell stellten wir fest, dass es sich um unsere eigene Leine handelte, die sich vorne beim Anker gelöst hatte, durch einen Riss im Netz gerauscht war und hinter dem Boot hergezogen wurde. Das haben wir jedoch bei der Dunkelheit nicht gesehen. Nach kurzer Beratung entschloss ich mich, tauchen zu gehen, um die Welle von der Leine zu befreien. Da der Trimaran jedoch auch ohne Segel bei starkem Wind und Wellengang eine Fahrt von 4,5 Knoten machte, mussten wir das Boot vorher langsamer bekommen. Dafür ließen wir den Anker 10 Meter ins Wasser und ließen dicke Trossen im Wasser treiben. Damit konnte die Geschwindigkeit auf 1,5 Knoten reduziert werden, welche vorwiegend die Strömung darstellte. Zum Glück hatten wir eine leistungsstarke, wasserdichte Taschenlampe, so dass die Ankerleine schnell aus der

Welle entfernt werden konnte. Nun musste die Welle wieder in die Kupplung. Dies war jedoch schwer zu bewerkstelligen, da die runde glatte Welle in der Hand durchdrehte und aufgrund der Strömung am Boot nicht zur Kupplung zu ziehen war. Kurzerhand bauten wir den Kupplungsflansch vom Getriebe ab und installierten ihn auf der Welle. So war es möglich die Welle zum Getriebe hinzuziehen und somit wieder am Motor anzubringen. Endlich konnte der Motor wieder angelassen werden. Im Standgas lief er sehr unruhig, da die Motorfüße beschädigt und verbogen waren. Mit etwas mehr Gas lief der Motor aber wieder ausreichend rund, um genügend Fahrt aufnehmen zu können. Unter Motor fuhren wir nun gegen Wind und Welle zurück nach Nassau. Nach kurzer Diskussion mit Harbor Control durften wir den Hafen in der Morgendämmerung wieder anlaufen und schliefen erstmal aus. Aufgrund der negativen Erfahrungen der letzten Tage entschieden sich zwei Mitsegler auszusteigen. Jetzt gab es nur noch meinen Trauzeugen Holger und mich an Bord.



*Der Kindle vertreibt die Zeit.*



*Pico, der höchste Berg Portugals auf den Azoren.  
(Fotos: Jörg Bäcker)*

Wir brauchten dann fünf Tage, um die „Pegasus“ wieder so weit zu kriegen, dass wir wieder in See stechen konnten. Ein Auszug aus unseren Tätigkeiten: Mastrutscher ausgetauscht, Luke geflickt, Netz geflickt, Schnellreff entfernt und Bündselreff vorbereitet, Kabel repariert, neuen Proviant gestaut. Wir haben aber auch Sightseeing betrieben. Am besten hat uns Potter's Pier gefallen, wo wir hauptsächlich Einheimische trafen. Als wir nun endlich los wollten, hörten wir ein lautes „Kabong“. Das war die Nassauer Wasserpolizei, die unser Boot inspizieren wollte, just in dem Moment, in dem wir Anker lichten wollten. Die Wasserpolizei geht nicht zimperlich mit fremden Booten um. Anlegemanöver werden auch schon gerne mal ohne Fender gemacht. Nachdem sie eine Stunde lang mit uns ein Formblatt ausfüllten und an Bord nichts zu beanstanden hatten, legten sie wieder ab. Nun konnten wir endlich lossegeln.

Diesmal sollte uns nichts aufhalten. Wir hatten immer noch starken Ostwind und konnten nicht unseren gewünschten Kurs segeln, so dass wir im Slalom durch die Inselgruppen von Nord Ba-

hamas segeln mussten. Wir fuhren im zweiten Reff, und als wir am Stranger's Cay ankamen, löste sich der Topp des Besansegels vom Mast. Wir erkannten diesmal, dass nicht die Mastrutscher kaputt gegangen waren, sondern die Schiene am Mast abgerissen war. Dies lag daran, dass der Mast und die Segellatten beim zweiten Reff zu steif waren, um eine gleichmäßige Kraftverteilung auf die Mastrutscher auszuüben, und dass daher das Achterliek und die Segelwölbung die Mastschiene am Segeltopp rausrissen. Wir nähten die Mastrutscher mit Gurtbändern 10 cm vom Segeltopp an und banden den Besan so tief wie möglich am Baum fest, um mit dem Segeltopp unter der kaputten Mastschiene zu bleiben. So konnten wir auf der Atlantiküberquerung den Besan zumindest im zweiten Reff nutzen.

Nun endlich waren wir auf dem offenen Atlantik. Wir hatten um uns rum und vor allen Dingen hinter uns ein kräftiges Gewitter. Wir machten drei Kreuze, dass wir vor dem Gewitter davonsegeln könnten. Wir mussten leicht gegen Wind und Wellen ankreuzen und hatten guten Wind, der uns nordwärts brachte. Die Wellen waren doch sehr beeindruckend. Sie waren bis zu sechs Meter hoch und klatschen seitwärts gegen den Rumpf. Wir zogen mit bis zu 8 Knoten mit dem zweiten Reff im Groß dahin. So segelten wir drei Tage, bevor wir den Kurs nach und nach mehr gen Osten abstecken konnten. An Hand der Wetterbeobachtungen hatten wir bereits im Vorfeld festgestellt, dass, wenn der Wind nicht günstig war, wir zunächst weiter gen Norden segeln mussten, um dann später mit Hilfe der Windänderung ostwärts zu gelangen. Dies klappte auch bei uns sehr gut. Nun segelten wir mehr auf Halbwind- bzw. leichtem Vorwindkurs und konnten uns auf dem Schiff wieder besser

bewegen, ohne dass uns die Wellen zu sehr hin und her warfen. Holger reparierte das Radio und spielte ACDC ab. So sausten wir – die Wellen von hinten auf rollend – mit tosendem Wind mit bis zu 16 Knoten durch den Atlantischen Ozean. Was für ein Gefühl! Solange ACDC lief, hatten wir keine Angst mehr, dass etwas passieren könnte.

Durch das Schaukeln dauerten alle Arbeiten, die wir taten, dreimal solange. Am Anfang hatte ich noch viele Pläne, was ich alles am Boot machen wollte. Dadurch, dass ich mit den mir gesteckten Fleißkärtchen nicht vorankam, wurde ich frustrierter. Schließlich gab ich alle Projekte auf und beschränkte mich darauf, das Boot am Segeln zu halten und die übrige Zeit zum Ausruhen zu nutzen. So wurde die Überfahrt für uns dann auch viel entspannter.

Leider fiel drei Tage vor Ankunft auf den Azoren der Autopilot aus, so dass wir rund um die Uhr per Hand steuern mussten. Da wir  $45^\circ$  zu den Wellen fuhren, mussten wir jede Welle steuern. Dies waren sehr anstrengende Tage. Als wir dann dazu den Besan reffen wollten und die Lazies dabei rissen, so dass das Segel auswehte, war ich nahe dran, den Besanmast abzusägen. Bei einem der abendlichen Telefongespräche mit meiner Frau teilte ich ihr mit, dass sie Recht gehabt hätte und der Kauf der „Pegasus“ eine Fehlentscheidung war. Meine Frau baute mich dann jedoch auf, dass unser gemeinsamer Urlaub sehr schön gewesen sei und sie das Segeln mit der „Pegasus“ genossen hätte und alles besser werden würde, wenn ich erst mal wieder genug Schlaf hätte. Holger hatte mir dies bereits vorher genau so gesagt.



**FIRMENICH**  
YACHTVERSICHERUNGEN

**Eine Länge voraus.**



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

Auf den Azoren angekommen, wurden wir für unsere Strapazen belohnt. Die Inselgruppe sieht sehr beeindruckend aus. Schroffe Steilküsten mit grünen Wiesen „on top“. Um die Inseln herum große Tümmeler (kleine Delphine) ohne Ende. Meine Frau hatte auf den Azoren eine Werkstatt gefunden, welche unseren Autopiloten reparieren könnte. Wir kamen nach 16 Tagen auf See in Horta an.

Hier blieben wir knappe fünf Tage. Zum einen mussten wir doch noch einiges reparieren, und zum anderen mussten wir das Boot auch in Europa einführen. Mit netter Unterstützung klappete dies auch hervorragend.

Nach erneuten zwei Tagen auf See fuhren wir in eine Flaute, die wir mit Dieselwind bekämpften. Danach hatten wir Tage mit sehr starkem Wind. Im Ärmelkanal nahm der Wind kontinuierlich ab. Es ging zunächst nur bis zum Ijsselmeer da der Wind auf Ost drehte. Dort holten wir das Boot einen Monat später ab.

Mein Fazit: Die Entscheidung, das Boot zu kaufen, war richtig, und die Erfahrung, über den Atlantik zu segeln, möchte ich nicht missen. Bei der Technik gibt es heute viele Spielereien, die nützlich sind. Entscheidend ist jedoch, dass man sich darauf einstellt, einige Sachen reparieren zu müssen, um weiter gut voran zu kommen. Am Anfang habe ich mich darüber geärgert, dass bei den Dichtungen der Seitenluken Wasser durchrinnt. Nachdem eine Welle jedoch derartig gegen die Seitenwand dengelte, dass das Geschirr aus dem Rack in die Dusche flog, war ich beeindruckt, dass die Bordwand dem Wellendruck standhielt.

Leider haben wir es 2014 nicht geschafft, bis Eckernförde zu kommen. 2015 hat die Pegasus Wasser nur von Oben gesehen. Nun endlich im

Jahre 2016 haben wir es geschafft und hoffen, die „Pegasus“ bald wieder fit zu machen, um einen schönen Sommerurlaub in der dänischen Südsee erleben zu können. Wir wurden auch sehr nett im Verein aufgenommen und freuen uns schon, all die Vereinskollegen näher kennen zu lernen.

Jörg Bäcker

---

## Herr im Haus

### Zu Gast beim amerikanischen Segel-Adel

Genau hier hat er gestanden, der Heilige Gral des Segelsports. Die „Kanne“, der legendäre America's Cup. 138 Jahre lang konnten die Skipper des New York Yacht Clubs die Zinntrophäe verteidigen. Dann ging sie an die Australier.

Zu bewundern ist hier aber auch so noch genug: Dutzende Schiffsmodelle, hunderte von Pokalen und Tellern und Schalen aus Silber und Glas, mit Füßen aus Ebenholz und mit den leicht patinierten Namensplaketten der siegreichen Seehelden der vergangenen 171 Jahre. Der Name von Dennis Connor, vielfacher Verteidiger und tragischer Verlierer des America's Cup, ist gleich mehrfach eingraviert. Mehr maritime Tradition geht eigentlich nicht.

Ich stehe im dunkel getäfelten Throphäen-Saal des New York Yacht Club von 1844 in Newport, Rhode Island. Nick Brown gibt mir eine Privatführung durch das Clubhaus, das wie ein Schloss hoch über dem Newport Harbour thront.

In der Bucht haben sich hunderte Segelboote an ihren Moorings und Ankerketten mit der Nase in den frischen Wind gelegt. Dort liegt auch die Segelyacht von Nick, die „Foxtrott“. Das ist eine

X 482, Baunummer 52. Unsere „Luv“ liegt dicht daneben. Sie ist auch eine X-482, Baunummer 53, und dieser Zufall hat mir Nicks Einladung und Privatbesichtigung eingebracht. Er wollte den Skipper seines Schwesterschiffes kennenlernen und mit ihm fachsimpeln.

Nick macht eine Tür auf: „Hier habe ich meine Schularbeiten gemacht. Da drüben hat meine Tante ihren Tee eingenommen und gestickt.“ Eine weitere himmelhohe Flügeltür schwingt auf und gibt den Blick frei auf schwere Stilmöbel, glitzernde Kronleuchter, überall erlesene Antiquitäten, die Wände sind voll mit wertvollen historischen Gemälden, Seestücke zumeist. „Hier haben wir gegessen“, sagt Nick Brown. Der ehemalige Captain der US-Navy ist 82 Jahre alt und in diesem Schloss aufgewachsen, das sein schwerreicher Großvater 1906 im Renaissance-Stil einem französischen Landadel-Sitz nachgebaut hat. Gleich um die Ecke prunkten die Rockefellers und die Vanderbilts mit gewaltigen Prachtvillen. Mit der späteren Präsidentengattin Jacky Kennedy, sie wohnte gleich nebenan, ist Nick mal ausgegangen.

Newport war – und ist – eine erste Adresse des amerikanischen Geldadels. 1985 hat Nicks Familie den „Harbour court“, das Hafenschloss, an

den New York Yacht Club verkauft. Die Unterhaltskosten seien zu hoch geworden, sagt er: „Im Winter mussten wir viertausend Dollar nur für die Heizung ausgeben. Im Monat!“ Seither ist er hier nur noch Mitglied. Aber einer mit Gewicht und Einfluss. Im zuständigen Ausschuss sorgt er für den pfleglichen Umgang mit dem selbstverständlich unter Denkmalschutz stehenden Anwesen.

Vor Jahren, 2007, war ich mit meiner „Luv“-Crew schon einmal in diesen heiligen Hallen, in denen Handys streng verboten und Krawatten und Jackett für die Herren verpflichtend sind. Der NYYC hatte am Vorabend des Starts der transatlantischen Blue-Race-Regatta von Newport nach Hamburg alle Teilnehmer zur Farewell-Party eingeladen. Wir waren davon ausgegangen, dass es etwas auf die Gabel geben würde und hatten in dieser Erwartung den ganzen Tag über kaum etwas gegessen. Leider servierten nur sechs Bedienstete auf sechs silbernen Platten lediglich kleine Häppchen für die hungrigen 500 Gäste. Die Luvianer machten aus der Not eine Tugend. Wir positionierten uns, fünf Mann rechts, fünf Mann links, neben der Schwingtür von der Küche zum Großen Saal. Kam eine neue Platte auf einer Kellnerschulter



# Seemann

& Söhne

---

<b>Beerdigungs-Institut Seemann &amp; Söhne KG</b>					<a href="http://www.seemannsoehne.de">www.seemannsoehne.de</a>
<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>	
Tel.: 8660610	Tel.: 866 06 10	Tel.: 81 40 10	Tel.: 82 17 62		

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

durch die Tür, griffen 20 Hände gleichzeitig die Fingerfood-Stücke ab. Die Platten kamen dann nicht mehr weit. Der Trick funktionierte eine ganze Weile. Dann wurden wir von unserer Poleposition mit einer extravollen Platte mit Chicken Wings und reichlich Lachshäppchen mit Ei und Kaviar weggelockt.

Heute werde ich bedient. Nick hat auf der sonnigen Terrasse zum Lunch gebeten. Mit dabei ist Heather, eine sehr junge, sehr attraktive Frau, die auf der „Foxtrott“ für Nick als Bootsfrau arbeitet. Wir unterhalten uns über unsere Schiffe, die unterschiedlichen Segel, die wir jeweils an Bord haben, den unterschiedlichen Tiefgang von „Luv“ und „Foxtrott“. Als Nick beim Kaffee feststellt, dass nur Süßstoff im Zuckerbecher ist, zitiert er die Kellnerin zu sich und macht ihr in Wortwahl und Tonfall klar, wer noch immer Herr im alten Haus ist: „Ich will echten Zucker, verdammt noch mal. Und ich will das nicht noch einmal sagen.“ „Selbstverständlich“, sagt das Mädchen. Das müsste doch so nicht sein, sagt Heather. Doch, sagt Nick Brown. Er hat hier sehr alte Rechte und er hat nicht vor, sie abzugeben.

Heiko Tornow

## Stationsmeldung

### „Land in Sicht“ in St. Petersburg

Wer erinnert sich? In Heft 6/2015 hatten wir einen Beitrag von Matthias Heuer gebracht, der für diesen Sommer eine ausgedehnte Ostsee-Rundreise plante. Tatsächlich ist er mit seiner Frau und der Scanmar 35 „Land in Sicht“ Mitte April 2016 aufgebrochen. Leider sind wir durch eine E-Mail von ihm erst jetzt gewahr

geworden, dass er über die Reise in einem Internet-Blog berichtet: [www.ostseerunde.de](http://www.ostseerunde.de). Wir empfehlen den interessierten SVAOe-ern, die Erlebnisse der beiden darin zu verfolgen und freuen uns schon, wenn sie im Winter im Clubhaus darüber berichten werden.

Zur Drucklegung dieser Nachrichten sind sie in St. Petersburg. Neben vielen Erfahrungen und Erlebnissen, über die sie sachkundig und mit Humor schreiben, dürfte auch von Interesse sein, dass Matthias ein RX-Logbuch führt über die Empfangsqualität der Wetterberichte von DWD und DP07 auf Kurzwelle (wir berichteten über beides). Wir wünschen der „Land in Sicht“ und ihrer Besatzung eine gute und unfallfreie Weiterreise!

GAN

## Was tut sich am Nord-Ostsee-Kanal? Die „Initiative Kiel-Canal“ lud zu einem Seglerabend

Wenn die von Berufs wegen mit dem Nord-Ostsee-Kanal Befassten, also Lotsen, Dienstleister und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, um nur einige zu nennen, die Segler zu einem Informationsabend einladen, dann sollte man hingehen. Als – wenn auch kleiner – Partner im Kanalverkehr ernst genommen zu werden, ist ein gutes Gefühl. Also sagten sich zahlreiche Sportbootschipper aus Hamburg und Umgebung: „Nichts wie hin!“. Um es vorweg zu nehmen, es hat sich gelohnt.

Am 30. Mai war um 18:30 Uhr in die Handlungskammer geladen. Das war relativ kurzfristig, aber Andreas Völker hatte seine SVAOe-er per

E-Mail informiert, und Etliche hatten sich daraufhin trotz des schönen Wetters in die Innenstadt aufgemacht. Auf dem Podium saßen Dieter Schnell, Leiter des Wasser- und Schifffahrtsamtes Kiel-Holtenau, Kapt. Ben Lodemann, Ältermann Lotsenbrüderschaft Elbe, Kapt. Stefan Borowski, Ältermann Lotsenbrüderschaft NOK II und als Moderator Frederik Erdmann, Sprecher Initiative Kiel-Canal, der Einladenden. Eine gute Besetzung, wie sich zeigte.

Wir alle wissen, dass es mit dem NOK seit längerem nicht mehr so rund läuft. Notwendige Renovierungen wurden aufgeschoben, Schleusen sind gesperrt, Verkehrsstau auf Elbe und Förde, insbesondere bei den Sportbooten. Der Moderator läutete hingegen den Abend ein mit der optimistischen Bemerkung: „Der Kanal steht vor dem größten Modernisierungsprogramm seiner Geschichte“. Das ließ hoffen und erzeugte Spannung.

Dieter Schnell berichtete daraufhin über die geplante und bereits begonnene Modernisierung der Infrastruktur des NOK. Er verwies auf die Homepage des WSA Holtenau <http://www.wsa-kiel.wsv.de/>, die eine große Menge an Informationen über den Kanal einschließlich der Sportschifffahrt bereitstellt. Es sei das Hauptziel der Verwaltung, die Wasserstraße zu erhalten, damit die große Schifffahrt schnell durchkommt. In der Vergangenheit war im Haushalt des Verkehrsministeriums nur wenig Geld für den Kanal vorhanden, weil die Verkehrsinfrastruktur „Deutsche Einheit“ Vorrang hatte. Aber jetzt sei der NOK dran.

In Brunsbüttel ist die 5. Schleuse im Bau. In Holtenau seien die kleinen Schleusen in ihrem Bestand nicht zu halten und müssten durch eine neue, etwa gleich große Doppelkammer-

schleuse ersetzt werden, wie die Vorplanung gezeigt habe. Die Mittel dafür seien beantragt und gerade genehmigt, so dass jetzt Planung, Planfeststellung, Vergabe und Bau anlaufen können. Bis zur Fertigstellung werde es aber noch 8-10 Jahre dauern. So weit ist heutzutage der Zeithorizont bei Baumaßnahmen dieser Art. Allerdings konnte Herr Schnell den Seglern beruhigend verkünden, dass in den neuen Schleusen zwar Berufs- und Sportschifffahrt gemeinsam geschleust werden würden, jedoch sportbootgerechte Schlingel entlang jeweils einer Kammerseite vorgesehen seien. Die großen Schleusen in Holtenau würden derzeit auf ihren Sanierungsbedarf untersucht.

Die dringend nötige Verbreiterung der Oststrecke des Kanals sei genehmigt. Dazu müsse die 120 Jahre alte Levensauer Hochbrücke durch eine neue, größere Bogenbrücke ersetzt werden. Dafür wird das Baurecht zum Ende 2016 erwartet. Die Rendsburger Hochbrücke sei grundsaniert für weitere 50 Lebensjahre. Nach Vollendung der Schleusenneubauten und der Kanalverbreiterung müsse der Kanal auch noch vertieft werden, um dem allgemeinen Zug zur Vergrößerung der Schiffe gerecht zu werden. Darüber würde aber erst in etwa 10 Jahren entschieden.

Herr Schnell kündigte an, dass die Wasser- und Schifffahrtsämter Brunsbüttel und Holtenau in absehbarer Zeit zusammengelegt werden würden. Angesichts der gleichen Aufgabenstellungen am ganzen Kanal kann man das nur für sinnvoll halten. Er erwähnte auch, dass im Flemhuder See neue Festmachedalben für Sportboote gerammt worden seien. Schließlich ging er auf das inzwischen allen bekannt gewordene, jüngst erlassene Verbot zum Aufentern der Steigeleitern in den Schleusenkammern ein.

Die derzeitige Aussetzung der Befahrensabgaben für Sportboote würde etwa Mitte 2016 enden, wenn Bezahlautomaten in Holtenua eingerichtet wären. Auch eine elektronische Zahlweise über Internet würde vorbereitet und solle zum hauptsächlichen Verfahren werden. Kapt. Lodemann zeigte eindringliche Bilder vom Verkehr auf der Elbe aus der Sicht der Lotsen. Wir kennen solche Bilder von anderen Veranstaltungen. Sie zeigen die schwarzen Schafe unter den Seglern, die immer noch gerade unter dem Bug der größten Schiffe das Fahrwasser queren wollen. Auch hinter deren Heck ist es nicht ungefährlich wegen des Schraubenwassers. Lotsen haben aus 30 Meter Augenhöhe natürlich ganz andere Übersicht als Sportbootfahrer aus 1 Meter Augenhöhe. Andererseits können sie nicht sehen, was sich in der Nähe rund um ihr Riesenschiff abspielt. Reagieren durch Ruderlegen oder Maschinenmanöver können sie ohnehin nicht.

Eigentlich sollten Sportbootfahrer wissen, dass sie beim Queren eines Fahrwassers nach SSch-StrO der durchgehenden Schifffahrt ausweichpflichtig sind, aber sie gehen häufig zu dicht heran, um noch einen kleinen Vorteil aus dem anliegenden Schlag herauszuholen. Dass sie dabei den Lotsen in Aufregung versetzen, wird ihnen nicht klar. Das hat Kapt. Lodemann nachdrücklich in Worte und Bilder gefasst.

Danach wies er noch auf zwei Besonderheiten hin: Auf der Elbe vor Brunsbüttel findet mit 40000 Versetzungen im Jahr die größte Menge an Lotsvorgängen auf der Welt auf engstem Revier statt. Dabei kommt es im Sinne eines leistungsfähigen Schifffahrtsweges auf große Geschwindigkeit der Abläufe an. Als weiteres Versetzboot wird in Kürze ein Schiff vom SWATH-Typ, also

ein katamaranartiger Halbtaucher, eingesetzt, wie er sich schon auf der Außenelbe bewährt hat. Im südlichen Schleusenvorhafen ist für ihn wegen der Schleusenschifffahrt und der anderen Versetzer kein Platz mehr. Daher wird ein Anlegeponton vor dem Deich südlich Mole 1 eingerichtet, also dort, wo der Warteplatz für Sportboote ausgewiesen ist! Für Sportboote wird es also enger werden, und das an einer Stelle, die wegen des dort oft ruppigen Seegangs schon kaum zumutbar ist. Weiterhin forderte er die Sportboote auf, sich nach dem Ausfahren aus der südlichen Schleuse Richtung Elbe zu beeilen und nicht schon im Vorhafen Segel zu setzen. Das Fahrwasser müsse schnellstens freigemacht werden für die Versetzer.

Beide Hinweise kamen, wie man sich denken kann, nicht gut an bei den Seglern.

Kapt. Borowski berichtete im Anschluss über die Probleme bei den Lotsungen auf dem Nord-Ostsee-Kanal. Einerseits sinkt derzeit die Zahl der gelotsten Schiffe im Kanal infolge des gesunkenen Ölpreises, da die Passage um Skagen wirtschaftlicher wird. Andererseits werden die passierenden Schiffe dem allgemeinen Trend folgend immer größer. Folglich werden auch die hydrodynamischen Auswirkungen bei Schiffsbewegungen, also Druck- und Sogerscheinungen, immer wirksamer. Kleinere Schiffe können dabei aus dem Ruder laufen. Die Zahl der Böschungsrammungen hat zugenommen.

Bis zu einer Summe von 6 bis 8 der Verkehrsgruppen, je nach Zustand des jeweiligen Abschnitts, dürfen sich Schiffe begegnen. Der Rest muss in einer Weiche warten. Da die Größe der Einheiten und damit die höheren Verkehrsgruppen zunehmen, wird also die Zahl der Wartenden in den Weichen zunehmen. Sportboote als

Verkehrsgruppe 1 sind vom Wartesignal meist nicht betroffen und werden in der Weiche ungewöhnlicherweise zum Überholer. Das birgt Risiken, weil dabei teils über die Fahrwassermitte hinaus gefahren werden muss, und der Überholte bereits während des Überholvorganges sein Ausfahrtsignal erhalten kann. Kapt. Borowski empfahl, wenn es die Situation zulässt, auch rechts außerhalb der Dalben zu überholen. Das weckte bei den Seglern einige Zweifel.

Kapt. Borowski stellte dann noch die „Initiative Kiel-Canal“ vor, deren Sprecher er ist. Die Initiative will „Stimme des Kanals“ sein und ist ein Verbund aus Kanalkunden, Dienstleistern, und der Wirtschaft im Umfeld. Sie verbreitet NOK-Infos und leistet politische Arbeit, um den Interessen und Sorgen der Mitglieder Gehör zu verschaffen. Segelvereine sind noch nicht Mitglied geworden, jedoch, meint der Berichterstatter, könnte das Vorteile haben, um die Bedenken der Sportbootfahrer infolge der vorstehend geschilderten, zunehmenden Bedrängnisse an die Verantwortlichen heranzutragen.

Unter der Regie von Frederik Erdmann fand dann eine Fragerunde bzw. eine Diskussion zu den vorgetragenen Themen statt. Zur Frage nach dem Zustand der Gieselauscleuse hieß es, dass die Schäden nach ersten Erkenntnissen nicht so gravierend sind wie vermutet.

Bemängelt wurde von einem Segler, dass die neuen stählernen Dalben in den Weichen keine Ringe mehr zum vorübergehenden Festmachen hätten. Das wurde von Herrn Schnell aufmerksam notiert. Heißes Thema war die Gefahr durch laufende Propeller, wenn, wie heute üblich, Berufs- und Sportschiffahrt gemeinsam geschleust werden. Kapt. Borowski erklärte zwar, dass Schleusenpersonal und Lotsen auf

## Bewährter Versicherungsschutz mit neuen Vorteilen!



### Der sichere Rundum-Schutz gegen alle Gefahren

Gedeckt sind alle Gefahren, denen die versicherte Yacht während der Dauer der Versicherung ausgesetzt ist, wie zum Beispiel Diebstahl, Feuer; höhere Gewalt, Sinken, Grundberührung, Kollision u.v.m.



### Feste Taxe

Wir vereinbaren mit Ihnen eine feste Versicherungssumme, die bei Totalverlust ohne Zeitwertabzug ersetzt wird, damit Sie ein gleichwertiges Schiff erneut finanzieren können.



**PANTAENIUS**  
Yachtversicherungen

Hamburg · Tel. +49 40 37 09 10

[pantaenius.de](http://pantaenius.de)

Leerlaufstellung der Propeller achten würden, jedoch sei leichtes Mitdrehen nicht immer zu vermeiden. Außerdem würden zunehmend Verstellpropeller (Pitch-Propeller) eingesetzt, deren Drehzahl ständig gleich bleibt. Auf eine Verbesserung des Zustands können Segler also nicht hoffen. Es gab aber auch Gutes zu sagen. Ein Teilnehmer lobte, dass die Freundlichkeit der Schleusenmeister gegenüber den Sportbooten zugenommen hätte. Das wurde auch von anderen Teilnehmern bestätigt. Herr Schnell freute sich.

Insgesamt war diese Informationsveranstaltung sehr gelungen, wenn auch die Segler feststellen mussten, dass die Zunahme an Größe der Einheiten und der Schnelligkeit des Berufsverkehrs an ihnen nicht spurlos vorbeigehen wird. Lotsen und Verwaltung betonen zwar, dass die Sportbootschifffahrt gleichberechtigter Partner sei, aber die Anforderungen an die Sorgfalt und die Disziplin im Verkehr nehmen eindeutig zu. Man hat aber den Eindruck, dass Kanalverwaltung und Lotsen die schwieriger werdende Situation

der Sportschifffahrt erkannt haben. Als freundliche Geste, die sehr gut ankam, gab es zum Abschluss ein „maritimes Zusammensein mit Imbiss“. Das glättet zwar nicht die Sorgen, dient aber gegenseitigem Verständnis. GAN

## Verkehrsgruppen auf dem NOK

In vorstehendem Beitrag über den Nord-Ostsee-Kanal ist auch von Verkehrsgruppen die Rede. Die Schiffe und Fahrzeuge, die den Nord-Ostsee-Kanal passieren, werden anhand ihrer Größe in Verkehrsgruppen eingeteilt. Hier ist zur Erinnerung die Einteilung. Sportboote gehören demnach zur Gruppe 1.

*\*lt. Tb. = laut Tabelle*

Quelle: <http://www.wsa-kiel.wsv.de/Schifffahrt/Verkehrsmanagement/Verkehrsgruppen.de>

Vk.- Gruppe	Fahrzeuge / Schubverbände			Schleppverbände		
	Länge bis	Breite bis	Tiefgang bis	Länge bis	Breite bis	Tiefgang bis
1	45 m	9,5 m	3,1 m	65 m	10 m	3,1 m
	55 m	8,5 m	3,1 m			
2	65 m	13 m	3,7 m	85 m	13,5 m	3,7 m
	85 m	11 m	3,7 m			
3	120 m	19 m	6,1 m	135 m	19 m	6,1 m
	140 m	17 m	6,1 m			
4	130 m	23,5 m	9,5 m	155 m	23,5 m	6,1 m
	160 m	20,5 m	9,5 m			
5	200 m	25 m	lt.Tb.*	185 m	27 m	9,5 m
	210 m	27 m	lt.Tb.*			
6	235 m	32,5 m	lt.Tb.*	genehmigte außergewöhnl. Schleppverbände		
	-/-	-/-	-/-			

## Gieselauschleuse wieder in Betrieb

In Nachrichten 5/2015 hatten wir über die zumindest vorläufige Stilllegung der Gieselauschleuse berichtet und dabei der Befürchtung Ausdruck gegeben, dass bei zu hohen Erhaltungskosten eine dauerhafte Schließung zu erwarten sei. Jetzt gibt das Wasser- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel Entwarnung mit nachfolgender Veröffentlichung (siehe <http://www.wsv.de/wsa-bb/info/Gieselauschleuse/index.html.de>):

„Bereits am 14.08.2015 teilte das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel mit, dass die Gieselauschleuse zur Wintersaison ab dem 02.11.2015 aus technischen Gründen geschlossen werden musste.

Ohne durchgeführte HU und ohne Abstellung der festgestellten Mängel darf ein Kraftfahrzeug nicht gefahren werden. Ähnlich verhält es sich bei baulichen Anlagen, bei denen in sechsjährigem Rhythmus eine Bauwerksinspektion durchzuführen ist. Erst nach Abstellung der ggf. festgestellten Mängel darf die Anlage betrieben werden. Die anstehende Bauwerksinspektion hätte eigentlich bereits 2013/2014 erfolgen müssen, konnte aber aufgrund der zu dem Zeitpunkt vorrangigen Reparaturen an den Brunsbüttler Schleusenanlagen aus Kapazitätsgründen nicht durchgeführt werden.

Nachdem bereits bei der letzten Bauwerksinspektion 2008 einige Schäden festgestellt wurden (insbesondere Korrosionsschäden im Wasserwechselbereich an Spundwänden und den Schleusentoren), konnte eine Fortsetzung des Schleusenbetriebes nicht mehr verantwortet werden. Nunmehr wurde eine umfangreiche

Bauwerksinspektion ausgeschrieben, an ein kompetentes Ingenieurbüro vergeben und in enger Zusammenarbeit mit Mitarbeitern des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Brunsbüttel durchgeführt. Die ersten Untersuchungen haben die bisher bekannten Schäden bestätigt bzw. gezeigt, dass diese sich teilweise sogar vergrößert haben. Das ließ zunächst eine langfristige, möglicherweise sogar dauerhafte Schließung befürchten. Weitere ausführliche und umfangreiche Untersuchungen (z.B. Vermessungen, Freilegung der Verankerungen der Spundwände, Dickenmessungen, Trockenlegung der Schleusentore, ...) sowie die durchgeführten statischen Berechnungen haben jedoch ergeben, dass der Bauwerkszustand doch nicht so kritisch ist, wie zunächst befürchtet. Zudem wurden einige Reparaturarbeiten (insbes. Schweißarbeiten) bereits während der Bauwerksinspektion durchgeführt.

Im Ergebnis wird die Gieselauschleuse ab sofort wieder betrieben werden, ggf. mit zwischenzeitlichen Einschränkungen.

Für weitere Reparaturen wird die Gieselauschleuse voraussichtlich nächsten Winter von November bis März wieder außer Betrieb gehen.“

GAN

---

## Seglergeschichten

Die von Karsten Möller in Nachrichten 3/2016 begründete Reihe „Seglergeschichten“ hat hiermit ihre zweite Folge. Es gibt wohl kaum einen Segler, der nicht selbst etwas erlebt hat, das hier hinein passen könnte. Schreiben auch Sie Ihre Geschichte auf und senden Sie sie an [nachrichten@svaoe.de](mailto:nachrichten@svaoe.de).

## Der Lampenschirm auf Tonga

Von Berend Bruhns

Bei meiner Weltumsegelung machte ich 1994 einen Halt in der Vavau-Inselgruppe, die zu Tonga gehört. Diese Gruppe besteht aus unzähligen Inseln, die zusammen von einem Korallenriff an seiner Ostseite geschützt werden. In diesem Segelparadies hat natürlich auch eine Charterfirma ihren Stützpunkt; die Boote liegen in einem Hurricane-Hole. Die Firma gibt Karten heraus mit ca. 50 nummerierten Ankerplätzen. Die Segler verabreden sich zu einer der Nummern, wenn sie gemeinsam ankern wollen. Auch veranstaltet die Firma Treffen mit den Eingeborenen zu einem polynesischen Essen. An einem solchen Platz ankerte ich. Nun war mein Schirm für meine Petroleumlampe erneuerungsbedürftig, und ich hatte vor, zum nächsten Dorf zu marschieren, um mir ein passliches Stück Tapa (geschlagene Baumrinde) mit polynesischem Muster anfertigen zu lassen. Auf dem Weg zum Dorf begegnete mir ein Bauer auf seinem Pferd, der mich nach meinem Vorhaben befragte. Er wendete sein Pferd, lenkte es zum nächsten Baumstumpf und ließ mich aufsteigen. Wir ritten zu seinem Haus. Seine Frau wollte selbstverständlich das gewünschte Tapa anfertigen; am kommenden Wochenende sei ein Basar am Strand, wo ich es abholen könne. Und dann lud mich der Bauer zu einem Kawa-Umtrunk in einer kleinen Gemeinschaftshütte des Dorfes ein. Es waren nur Männer zugegen außer einer jungen Frau, die den gegorenen Kokossaft – mit Pfeffer versetzt – ausschenkte. Der Kawa-Abend erinnerte mich stark an einen studentischen Kommers, wo ja auch überwiegend getrunken und gesungen wird, nur nicht so

schön... Anschließend sollte mich ein Freund des Bauern mit seinem Wagen zurück zum Strand fahren, aber nun war er zu sehr betrunken, und der Bauer lud mich für die Nacht in sein Haus ein. Ich bekam ein richtiges Gästezimmer! Am nächsten Wochenende fand nicht nur der Basar mit neuem Lampenschirm am Strand statt, sondern auch ein von der Charterfirma arrangiertes polynesisches Essen, umrahmt von jungen Tänzerinnen. Meinen Nachbarn beim Essen zeigte ich diejenige, die mir am besten gefiel. Dann mein Erstaunen: ausgerechnet diese Schönste forderte mich zum Tanz auf. Näher betrachtet stellte sich heraus, dass es eine der Töchter des Hauses war, stark angemalt und nicht wiederzuerkennen. Übrigens tanzen die Mädchen auf Tonga keinen Hula-Hula mit schwingendem Becken wie in Französisch-Polynesien. Die englischen Missionare auf Tonga haben es ihnen ausgetrieben.

Später habe ich die Familie zu mir an Bord zu einer kleinen Party eingeladen. Bei der Gelegenheit schüttete mir eine etwas ältere Tochter ihr Herz aus. Sie war schwanger. Ihr Freund wolle sie aber nicht heiraten. Das könne sie ihm auch gar nicht verdenken. Wer in solch eine Bauernfamilie einheiratet, wird dort wie ein Knecht ohne Bezahlung gehalten. Sie suche nun nach einem neuen Freund. Ich fürchte, sie wird wohl „alleinerziehend“ geblieben sein, wobei von „Alleinerziehung“ in solcher Großfamilie kaum die Rede sein sollte.

Übrigens habe ich das Tapa noch als Souvenir, als Lampenschirm ist es leider weniger geeignet: die Baumrinde wird aus verschiedenen Teilen zusammengeklebt und wirkt in der Transparenz etwas konfus. Habe jetzt auf meinem Lampenschirm indonesische Schattenfiguren.

## Warum so böse, Emma? Fremdenfeindlichkeit im Hamburger Yachthafen

Außergewöhnlich ungastlich zeigten sich Bewohner des Hamburger Yachthafens in diesem Frühjahr gegenüber Fremden. Genauer richtete sich ihr Unmut einzig gegen Zuwanderer aus Ägypten. Natürlich waren es weder die dort lagernden Segel- und Motoryachten, ihre Eigentümer und Besatzungen noch die Hafenverwaltung oder die Hafenmeister, die den Zuzug der orientalischen Gäste vor aller Öffentlichkeit lautstark zu verhindern versuchten. Aber wer wird denn so ungastlich sein?

Es sind die zahlreichen dort ansässigen Lachmöwen (*Chroicocephalus ridibundus*), die die stark bewachsene Mittelmole des Yachthafens zwischen den Hafeneinfahrten als ihr Eigentum betrachten. Bei der Ausübung ihres Brutgeschäftes ließen sie sich normalerweise weder durch die radikale Beschneidung des Bewuchses auf den Böschungen noch durch den starken Bootsverkehr stören. Mit lautem Geschrei, Sturzangriffen und Flügelschlägen attackierten sie aber fremdländische Zuwanderer.

Was mag der Anlass sein, dass sich die an der Elbe und im Hafen allgemein friedlichen Seevögel, die nach Christian Morgenstern „alle aussehen, als ob sie Emma hießen“ und deren deutsche Bezeichnung „Lachmöwen“ (fälschlicherweise) ein fröhliches Gemüt verheißen, dass sie Passanten Brotstückchen aus der Hand picken, so gebärden?

Es sind Nilgänse, orientalische Zuwanderer, deren Art mit der schönen lateinischen Bezeichnung *Alopochen aegyptiacus* schon auf ihre Herkunft schließen lässt, und die ihr Lebensgebiet, aus



*Ein Nilgänsepaar auf der Böschung lässt sich von Menschen beim Fressen nicht stören. (Foto: Bettina Soltau)*

welchen Gründen auch immer, zunehmend nach Norddeutschland verlegen. Aufmerksame Segler, deren ornithologische Kenntnisse über Stockenten und Höckerschwäne hinausgehen, haben sich schon lange über die wachsende Ausbreitung der großen, braunen Vögel im Nord-Ostsee-Kanal gewundert. Seit einiger Zeit sieht man sie nun auch an der Stör und anderen Elbnebenflüssen.

Was treibt die Gänse in den Norden? Ist es ihnen am Nil zu heiß geworden? Oder im vorderen Orient politisch zu unruhig? Werden sie hiesige Gänsearten um eine weitere ergänzen oder verdrängen? Nahrungsneid kann es nicht sein. Gänse essen keine Fische und Möwen kein Grünzeug. Warum werden sie also angegriffen? Gibt es im Tierreich Fremdenhass?

Es waren nur zwei Paare, die in den bewachsenen Böschungen stille Plätze für ihre Gelege suchten, aber damit den Zorn der Möwen herausforderten. Die „Emmas“ blieben Sieger. Die unbetenen Gäste sind weg, die Hafenvelt ist mit Stockenten wieder deutsch und es herrscht Ruhe. Vermutlich kommen die Nilgänse im nächsten Jahr mit Verstärkung wieder. Werden sich die Böschungsbewohner mit dem orientalischen Zuzug irgendwann vertragen?

Jürgen Schaper

## Notwendige Korrektur

In den vorigen Nachrichten, Heft 3/2016, hatten wir unter „Zu guter Letzt“ ein Zitat wiedergegeben (»Es gibt keinen günstigen Wind für den, der nicht weiß, in welche Richtung er segeln will.«), das der Leitende Polizeidirektor der Wasserschutzpolizei Karsten Witt in einem Vortrag dem Kronprinzen Wilhelm von Oranien-Nassau zugeschrieben hatte. Eine Überprüfung der Herkunft hielt der Verfasser von „Zu guter Letzt“ nicht für notwendig. Zu nachlässig, wie sich prompt zeigte. Unser Mitglied Peter Voss wies nach, dass der eigentliche Urheber der Sentenz Michel de Montaigne (1533–1592) war, Politiker, Philosoph und Begründer der Essayistik, der schon etwa 300 Jahre vorher schrieb: »Kein Wind ist demjenigen günstig, der nicht weiß, wohin er segeln will.«. Das schließt natürlich nicht aus, dass Wilhelm von Oranien-Nassau Gefallen an dem Ausspruch gefunden hat und ihn, ohne die Quelle anzugeben, in einem seiner Schriftstücke verwendet hat, woraus es der Polizeidirektor entnommen hat. Wieder einmal zeigt sich, wie wichtig präzise Quellenangaben sind.

GAN

### Zu unserem Titelbild

Marlies Schaper, die von allen, die sie kennen, verehrte Ehefrau unseres verehrten Kommodore Jürgen Schaper, gelernte Modezeichnerin und ausübende Grafikerin und Buchillustratorin (so etwas wie einen Ruhestand gibt es bei freiberuflichen Künstlern wohl nicht) hat, nachdem

sie mit ihrem Mann und der gemeinsamen „Schwalbe“ in diesem Frühjahr zum wiederholten Mal am Otterndorf-Fest teilgenommen hatte, zu Stift, Pinsel und Aquarellfarben gegriffen und ihre Stimmungseindrücke festgehalten. Zum wievielten Mal mag sie hiermit ein Titelbild für unsere Nachrichten entworfen haben? Das könnte man vielleicht ermitteln, aber es reicht zu sagen, dass es sehr häufig war. Wir wünschen ihr anhaltende Schaffenskraft, damit es nicht das letzte war.

Und Sie, liebe Mitglieder? Bringen Sie auch etwas zuwege, das auf unsere Titelseite passt? Haben Sie keine Scheu und schicken uns Druckfähiges, das irgendwie mit unserer Leidenschaft, dem Leben auf und am Wasser, zu tun hat. Motive gibt es genug. Wir wissen, dass viele unter Ihnen ebenfalls die Veranlagung und Neigung haben, sich bildlich auszudrücken. Alle freuen sich darüber.

GAN

### ... aus unserer Clubhaus-Bibliothek

„Auf der Bootsausstellung 1961 hielt ich einen Vortrag... und schrieb Autogramme in meine Bücher. Ein seemännisch wirkender Herr in einem Sweater reichte mir sein Exemplar.

„Es ist nicht besonders gut“, murmelte ich in falscher Bescheidenheit. „Das stimmt“, pflichtete der Herr bereitwillig bei, „aber wir Yachtsegler lesen alles, solange es nur von der See handelt.“ Diese bemerkenswerte Feststellung fand ich in „Unternehmen Pol-Cat“ von David Lewis. Sie

ermutigt zu jeder beliebigen Auswahl von Büchern aus unserer Clubhaus-Bibliothek, in der so ziemlich alles zu finden ist, was von Seglern und über Segeln je geschrieben wurde – ordentlich alphabetisch nach Verfassernamen aufgereiht. Bei „L“ stehen zwei Bücher von David Lewis: neben „Unternehmen Pol-Cat“ auch „**Ice Bird**“. Beide sind Yachtseglern zu empfehlen, die es gern besonders abenteuerlich mögen.

David Lewis (1917–2002) macht sich zuerst einen Namen als Teilnehmer am ersten OSTAR Observer Singlehanded Transatlantic Race 1960. Sieger wird Francis Chichester, David Lewis Dritter. Einige Jahre später plant der Arzt aus London eine Weltumsegelung mit Frau und Kindern in einem Katamaran. Die Hochseetüchtigkeit seiner von Colin Mudie konstruierten „Rehu Moana“ will er gemeinsam mit Freunden zunächst auf einer Reise nach Island testen.

„Unternehmen Pol-Cat“ schildert diese Fahrt, die teilweise dramatisch verläuft und die Crew auf eine harte Probe stellt. Der Katamaran ist mit einer hölzernen Wishbone-Takelung und Dschunkensegel geriggt, ziemlich exotisch. Der Mast erweist sich als Schwachstelle. Er zerbricht im Sturm. Erst mit Notrigg, dann mit neuem Metallmast und Bermudarigg wird „Rehu Moana“ wieder flott. Auf der letzten Etappe von Stornoway nach Plymouth ist sogar Ehefrau Fiona mit ihren beiden kleinen Mädchen, eins erst wenige Monate vorher geboren, an Bord.

Am Ende dieser Reise ist David Lewis von der Hochseetüchtigkeit des Katamarans überzeugt. „Ich sah mich noch einmal nach unserem Schiff um in dem Wissen, dass unser großes Abenteuer, weit davon entfernt, zu Ende zu sein, erst jetzt beginnen würde.“ schreibt er am Schluss des Buches.

Nach seiner Weltreise und anderen Unternehmungen nimmt sich David Lewis vor, als Erster einhand die Antarktis zu umsegeln, diesmal allerdings mit einer Zwölfmeter-Gaffelketch. Eine Kenterung zwingt ihn, die Reise abzukürzen. Diesen wirklich extremen Extremtörn schildert er in „Ice Bird“. Spannend.

Auf Weltreise geht auch ein anderer Engländer: der sechsundzwanzigjährige Adrian Seligman. Er ist schon einige Jahre auf Frachtschiffen und Großseglern gefahren, will heiraten und denkt über seine Zukunft nach. „Meine einzigen Mittel waren 3500 Pfund, die mein Großvater mir gegeben hatte, und ein Zeugnis über die Befähigung



David Lewis startet mit „Rehu Moana“ zum Islandtörn.

(Foto: aus „Unternehmen Pol-Cat“)

zum Zweiten Steuermann.“ Er hat eine Idee: „Mit 3500 Pfund kannst du dir ein Schiff kaufen und es für eine Weltreise ausrüsten.“

So beginnt die „Weltreise der Cap Pilar“. Das Schiff entdeckt Seligman im Hafen von St. Malo, es ist eine 35 Meter lange Barkentine, der erste Eindruck ist nicht ermutigend: „Aus der Nähe

betrachtet glich die Cap Pilar noch mehr einem Wrack als wir erwartet hatten“. Seligman investiert Zeit und Geld in ein „Refit“. Eine Crew junger Leute, die meisten ohne See-Erfahrung, findet er durch Zeitungsanzeigen. Auch Seligmans Ehefrau Fiona geht mit an Bord. Die zweijährige Weltreise wird ein großes Abenteuer – und das Buch, das Adrian Seligman darüber geschrieben hat, würde unser oben erwähnter Herr im Sweater ohne Einschränkung als „sehr gut“ beurteilen.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich noch **„The Slope of the Wind“ von Adrian Seligman** empfehlen. Er schildert darin seine Anfangsjahre als Seemann auf Küstenfrachtern und Großseglern. Dieses großartige Buch steht allerdings nicht im Clubhaus.

Was aber dort auch steht, ist **„Reise um die Welt“ von Adam Johann von Krusenstern**. Engländer und Franzosen hatten längst die Welt umsegelt, nun wollten sich auch die Russen auf den Weg machen, um statt auf dem Landweg durch ganz Sibirien nach Ostasien zu gelangen. Krusensterns Original-Reisebericht umfasst drei Bände mit über tausend Seiten. In unserer Bibliothek steht eine Kurzfassung aus der Reihe **„Klassische Reisen“**, erschienen 1985 bei Brockhaus in Leipzig. Wenn Segler wirklich alles lesen, was von der See handelt, dann ist ihnen auch dieses Buch zu empfehlen.

Norbert Suxdorf



## Zu guter Letzt Ein wahrer Durchbruch

„Navionics Dock-to-Dock Autorouting von Steg zu Steg, ein einmaliger Durchbruch für die Boots-Navigation, erstellt schnell detaillierte Routen von einem echten Startpunkt zu einem echten Zielort, selbst durch enge Passagen und Kanäle, wo man sie am meisten braucht. Alles, was Sie tun müssen, ist, einen Startpunkt und einen Zielort auszuwählen; eine detaillierte Route wird auf Basis der Kartendaten, Navigationshilfen, Wassertiefen und vieles mehr automatisch berechnet. Alle Autorouting-Systeme, die es heute gibt, können nur dann eine Route von A nach B finden, wenn beide Punkte auf offenem Wasser sind. In Wahrheit braucht man eine gute Führung und Planung aber vor allem auf engen, komplexen Wasserwegen mit einem Labyrinth an Variablen. Autorouting von Steg zu Steg von Navionics hingegen, ein wahrer Durchbruch in der Bootsnavigation, berechnet auf der Grundlage von Kartendaten und Navigationshilfen schnell detaillierte Routen selbst durch schmale Durchgänge und Kanäle.“

Eigentlich machen wir an dieser Stelle keine Werbung. Aber das hier beworbene Produkt ist sensationell. Nun fehlt nur noch das automatisierte Ablegen, die automatisierte Liegeplatz-reservierung und das automatisierte Anlegen. Warum sollte das selbstfahrende Auto, das Google bereits testet, nicht ein Pendant bei den Yachten haben?

Führerschein? Nicht mehr notwendig. Die Sportbootführerscheinverordnung wird sicher bald angepasst.

GAN

## Segelyacht, Liebhaberstück zu verkaufen

DRABANT Fiesta 27 (DK) – „Ikanaria“ – VB € 38.000,-  
Schnelles, praktisch neuwertiges Tourenschiff. Länge:  
8,30 m; Breite: 2,80 m; Tiefgang: 1,60 m. Rumpf und  
Aufbau GfK. Das Schiff ist einem Totalrefit unterzogen  
worden, folgendes wurde erneuert:

2009/10; Unterwasserschiff Osmose-Sanierung (Wrede), Außenhaut (Wrede), Scheuerleiste (Flexiteek), Vorschiffluk, Kajütdach mit Flexiteek, Mastfuß neu, Mast, Baum sowie stehendes und laufendes Gut, Decksbeschläge, Andersen Fallwischen, Pos Leuchten, UKW Antenne, GPS Antenne und AIS, Im Vorschiff und Kajüte die Deckenverkleidung (Esche), gesamte elektrische Anlage 12V und 220V (Philippi), UKW Funktelefon ICOM IC-M505 A, Kompass, Spray Hood kompl. mit „Kuchenbude“, Segelkleid, Keuzfock, Cockpitpolster. 2011; Laufdeck kompl. mit Flexiteek, Seezaun inkl. Bug- und Heckkorb, Auspuffkrümmer. 2012; Cockpit und Aufbau spritzlaktiert, Sitzflächen und Cockpitboden neue Platten mit Flexiteek, Laufgurte an Deck. 2013; Lichtmaschine. 2014; Luftfilter 2015; Propeller, Echolot / Speedometer. Ausrüstungsliste auf Anfrage.



Das Schiff liegt in Lübeck (Herreninsel) in der Halle und kann jederzeit besichtigt werden. Winter und Sommerliegeplatz (auch Herreninsel) können übernommen werden. Das Boot ist seit 2009 in meinem Besitz. Ich gebe das Schiff aus Altersgründen ab. Bevor wir über den Preis sprechen, schauen Sie sich diese Perle an, es ist in einem hervorragenden Zustand.

**Jörn Groth, 0172 7137492, joern.groth@gmx.de, April 2016**

### Herausgegeben im eigenen Verlag der Segler-Vereinigung Altona-Oelvelgönne e.V.

Neumühlen 21, 22763 Hamburg, Tel. 040/881 1440, Fax 040/880 7341, E-Mail: mail@svaove.de, Internet: www.svaove.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:** Marcus Boehlich, Götz-Anders Nietsch, Norbert Suxdorf, Andreas Völker. **Layout:** Stefanie Holke.

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

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

E-Mail: info@bertheau-druck.de

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

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

Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier.