



# SVAOe NACHRICHTEN

4-2017 JULI / AUGUST



## Hydraulik mit System

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

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

HANSA-FLEX AG  
5 x im Großraum Hamburg:

Niederlassung Billbrook, Tel.: 040 7328333  
Niederlassung Stellingen, Tel.: 040 5402028  
Niederlassung Wilhelmsburg, Tel.: 040 7524270  
Niederlassung Stade, Tel.: 04141 7798890  
Niederlassung Cuxhaven, Tel.: 04721 393932

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

**HANSA/FLEX**  
Systempartner für Hydraulik



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

95. Jahrgang

Juli / August 2017

Nr. 4

## Nächtliche Einsamkeit



*Ungemütliche Nacht. Nicht jedermanns Sache. Das 7,80 Meter lange „Taschenboot“ segelt nur unter gerefftem Großsegel vor Englands Ostküste nach Norden. Yelle Taschendorf hat sich in den Bugkorb begeben und die Stimmung in dieser Nacht festgehalten. Man möchte nicht unbedingt dabei sein. Aber so ist es bei der Seefahrt: Man kann sich das Wetter nicht aussuchen. Auch das hat seinen Reiz, und glücklicherweise ist das menschliche Empfinden so eingerichtet, dass das Schöne bleibt, das Scheußliche verklärt wird. Siehe hierzu den Bericht auf Seite 31.*

# In dieser Ausgabe

## 3 Editorial

### Thema und Meinung

- 4 Wird Ertrinken durch den Staat verboten?  
*Rettungswestenpflicht könnte kommen*

### Vereinsleben

- 7 Herzliche Glückwünsche!  
7 Neuaufnahmen  
7 Wilhelm Rosebrock †  
8 Kurt Hagen †  
8 Kurt Peter Gnass †  
8 Datenschutz in den SVAOe Medien  
10 Frühlingsgrüße aus Ecke  
10 Instandsetzungsarbeiten am Clubhaus

### Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 11 Kieler Woche  
*Für Andreas Gustafsson war es die 15. Teilnahme*
- 14 Nordseewoche 2017  
*„Havkarlen“ stellte sehr gemischte Verhältnisse fest*
- 16 Pfingst-Cup in Glücksburg  
*Lea Tornow zu Gast auf der „Juelssand“*
- 18 Elbe-Auftakt Regatta  
*Gute Revierkenntnisse waren von Vorteil*
- 22 Die Glückstadt-Wettfahrten  
*Klaus Pollähm berichtet aus seiner Sicht*



### Jugend

- 24 Seehund-Cup und Eberhard-Wienholt-Preis  
*Erfolgreicher Saison-Auftakt für Opti-C Regattakinder*

### Fahrtsegeln in der SVAOe

- 26 „Rode Zora v. Amsterdam“  
geht auf große Tour
- 28 Otterndorf-Ausfahrt  
*Eine Schilderung von Bord der „Nordwest“*



- 31 Rund England via Forth and Clyde Canal  
*„Taschenboot“ macht eine beeindruckende Sommertour*



- 34 Kleine Runde durch ein Paradies  
*„Luv“ zurück in Westindien*

### Seglergeschichten

- 37 Der Irrtum. *Rudolf Neumann nimmt eine Prise*

### Aus Behörden und Verbänden

- 38 Zusammenlegung der Sportbootführerscheinverordnungen
- 39 Ist die Bedeutung der Nebenflüsse und Häfen an der Unterelbe für den Wassersport sehr gering?  
*Resolution der Gruppe Nedderelv*

### Dies und Das

- 41 25 Jahre City-Sporthafen Hamburg  
*Ein Bericht über die Jahreshauptversammlung*
- 42 Betonung in Schweden  
*Segler und Motorbootfahrer – kommst du nach Schweden, mache dich auf die Einheitstonne gefasst*
- 44 Wind über Welle  
*Eine verlorene Skulptur wird gesucht*
- 45 „Peking“ kommt nach Hamburg zurück
- 45 Zu unserem Titelbild



- 46 Das Bücherschapp  
*Neu Aufgelegtes und wieder Gelesenes*

- 48 Zu guter Letzt  
*Ein Logo mit Tücken*

### Beilagen (nur für Mitglieder):

- Ausschreibung Elbe-Ausklang-Regatta  
Anmeldung Führerscheine  
Anmeldung Pyro-Funk-Sicherheit  
Einladung Absegeln

### Umschlagillustration:

Aquarell von Sabine Raschdorf

## Editorial

### Liebe Mitglieder der SVAOe,

wenn Sie diese Ausgabe des Nachrichtenblattes lesen werden, wird die Saison schon recht weit fortgeschritten sein. Die größten Regattaereignisse wie die Nordseewoche und die Kieler Woche, sind „absegelt“ und viele von Ihnen werden sich bereits auf ihrer wohlverdienten Sommertour befinden oder bereits schon wieder zu Hause sein. Zur Nordseewoche werden Sie eine Art Tagebuch von der Crew der „Havkarlen“ in dieser Ausgabe finden. Deren aus meiner Sicht seemännisch richtige Entscheidung, wegen der Wetterprognosen auf die Teilnahme an der Edinburgh-Regatta zu verzichten, verdient höchste Anerkennung. In Anbetracht der aufwendigen Vorbereitungen und wegen des Regattafiebers ist es der Crew sicher schwergefallen, nicht über Edinburgh nach Hause zu segeln.

Die Mannschaft unseres Jugendwandrouters „Teufelsbrück“ („T“) hat äußerst erfolgreich an der Kieler Woche teilgenommen und den ersten Platz unter den Kuttern ersegelt. Ferner wurde die „T“ als bestes Jugendboot ausgezeichnet. Dazu wird sicher in einer der folgenden Ausgaben der SVAOe Nachrichten mehr zu lesen sein. Ich gratuliere der Mannschaft auch auf diesem Wege herzlich zu ihrem Erfolg. Auch weitere SVAOe-Seglerinnen und Segler haben an der Kieler Woche teilgenommen, worüber Andreas Gustafsson einen lesenswerten Stimmungsbericht geschrieben hat.

Unsere Jüngsten haben sich erfolgreich auf den Opti-C-Regatten durchgesetzt und beim Eberhard-Wienholt-Preis auf der Alster als Mannschaft den ersten Platz errungen. Ein

Opti-Vater schrieb dazu: „Die vom Vorstand unterstützte Jugendarbeit trägt Früchte...“ Das hört man gerne.

Die Elbe-Auftakt-Regatta litt zwar unter Mangel an Wind, aber gerade da

zeigt sich, wer gut segeln kann und die Elbe kennt.

Das Ereignis war wieder ein schöner Erfolg für unseren Verein, wenn auch zu bemerken ist, dass die Teilnehmerzahlen auf den Elbregatten stetig etwas nachlassen. Versuche, die Tendenz zu wenden, haben noch nicht gegriffen. Klaus Pollähm macht sich anlässlich der Glückstadt-Regatta in seinem Bericht darüber Gedanken. Unsere Damen auf der J/24 „Juellsand“ haben am Pfingst-Cup des Flensburger Segel-Clubs vor Glücksburg teilgenommen und berichten amüsant darüber. Wir freuen uns, dass die Entscheidung richtig war, ihnen und auch ihren männlichen Kollegen ein clubeigenes Boot zur Verfügung zu stellen. Allerdings wird unter dem Einfluss der Segel-Bundesliga deutlicher, dass wir den Bootstyp für unsere Junioren wohl modernisieren müssen.

Die „Otterndorf-Ausfahrt“ erfreute sich regen Zuspruchs, es waren alle Altersgruppen vertreten und hatten gemeinsam ihre Freude an dieser gelungenen Veranstaltung.

Zur „Rettungswestenpflicht“, die von der BSU in einem ihrer letzten Unfallberichte als Resümee gefordert wird, ist anzumerken, dass die BSU mit dieser Forderung in erster Linie darauf abzielt, die Diskussion dieses Themas anzuregen. Lesen Sie bitte dazu einen Beitrag von Götz-Anders Nietsch und machen sich Ihre eigenen Gedanken.



Des Weiteren werden Sie sich an mehreren Fahrtenberichten erfreuen können. Besonders bemerkenswert ist die Reise der kleinen „Taschenboot“ rund England mit Vater und Sohn. Ohne vorgreifen zu wollen, sei bereits jetzt auf das „Sommergrillen“ der SVAOe am 26. August 2017 in Borsfleth hingewiesen, an dem sich hoffentlich viele Mitglieder treffen werden.

Wie Sie an dem Umfang dieser SVAOe Nachrichten sehen, ist der Sommer keine „Saure-Gurken-Zeit“, sondern da wird in vielfältigen Varianten gesegelt. So soll es sein. Übrigens geht es auch mit den Instandsetzungsarbeiten am Clubhaus voran, wie in einem Zwischenbericht zu lesen.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen/Euch viel Spaß beim Lesen und einen schönen weiteren Segelsommer,

Ihr/Euer Stephan Lunau

(z.Zt. an Bord der SY „Luise“ im Dauerregen in Ystad)

## Thema und Meinung

### Wird Ertrinken durch den Staat verboten?

#### Rettungswestenpflicht könnte kommen

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) ist eine gründlich arbeitende Behörde. Manche, die ihre Berichte lesen, gelangen dabei zu der Erkenntnis, dass ein sehr hoher Aufwand getrieben wird. Auch gehen schnell einmal die Wogen hoch, wenn z.B., wie jetzt geschehen, die Pflicht zum ständigen Tragen von Rettungswesten an Bord von Sportbooten in Küsten- und Seegewässern empfohlen wird. Am 19.9.2015 war auf der Charteryacht „Desdemona“ bei der Ansteuerung von Warnemünde ein Besatzungsmitglied über Bord

gegangen. Den übrigen drei Besatzungsmitgliedern gelang es nicht, den Verunfallten wieder an Bord zu holen. Alle vier trugen weder Rettungswesten noch Sicherungsleinen. Das Unfallopfer konnte später nur tot geborgen werden.

Jeder Unfalltote ist einer zu viel. Aber, so wurde von Wassersportlern gefragt, ist es verhältnismäßig, eine allgemeine Rettungswesten-Tragepflicht einzuführen, wenn seit 2009 erst wieder 2015 ein Toter ohne Rettungsweste bei einem Sportbootunfall im Küsten- und Seebereich zu verzeichnen ist? (Der tragische Unfall der „Tauben“ ist unvergessen, siehe SVAOe Nachrichten 2-2010.) Ist es weiterhin verhältnismäßig, wenn ein 32-seitiger Bericht zu dem Unfall erarbeitet wurde, bis zu dessen Veröffentlichung ca. 18 Monate vergingen?

Bevor voreilige Meinungen hochkochen, sollten wir auf die Sachebene zurückkehren. Zunächst: Was ist die BSU und was tut sie? Spätestens, seit Herr Jürgen Albers, stellvertretender Leiter dieser Stelle, in unserem Clubhaus einen engagierten und sehr gut aufgenommenen Vortrag über seine Dienststelle gehalten hat, wissen die meisten Vereinsmitglieder recht gut Bescheid, und einige werden auch die Untersuchungsberichte auf [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) verfolgen.

Gesetzliche Grundlage der BSU ist das Seeunfalluntersuchungsgesetz (SUG) von 2002, mehrfach geändert und inzwischen auf EU-Grundlage, also keinesfalls ein deutsches Einzelgewächs. Nach §1 der Verordnung über die Sicherheit der Seefahrt besteht die Verpflichtung, Seeunfälle an die BSU zu melden, übrigens auch die von Sportbooten. Unfälle werden in verschiedene Kategorien eingeteilt, wobei schwere und sehr schwere Seeunfälle stets untersucht werden

müssen. Zu letzteren gehören Unfälle, bei denen Menschen ums Leben gekommen sind, das Schiff verloren gegangen oder die Umwelt erheblich verschmutzt worden ist. 2011 ist das SUG dahingehend geändert worden, dass Unfälle in der nichtgewerblichen Sportschiffahrt nicht mehr untersucht werden müssen, jedoch können Untersuchungen erfolgen, wenn Erkenntnisse eine Erhöhung der Sicherheit erwarten lassen. Die BSU arbeitet nicht weisungsgebunden und losgelöst von Schuldfragen und haftungsrechtlichen Verantwortlichkeiten mit dem einzigen Ziel, die Sicherheit der Seefahrt durch Erkenntnisgewinn aus Unfällen zu erhöhen. Sie kann Empfehlungen für Maßnahmen aussprechen, vorzugsweise an den Bundesminister für Verkehr, hat aber keine Durchsetzungsbefugnis. Ihr stehen 11 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zur Verfügung.

Nun kann man fragen, wenn Sportbootunfälle schon nicht zwingend untersucht werden müssen, ob sie denn überhaupt irgendeine Bedeutung für die Öffentlichkeit haben, warum sie meldepflichtig sind und ob eine Behörde darüber Statistik führen muss. Die Antwort ist schnell gefunden: Aus der jährlichen Zusammenstellung aller gemeldeten Seeunfälle geht klar hervor, dass ca. 1/3 davon Sportbootunfälle sind. Das ist erheblich und mehr als wir erwarten würden. Wir sind doch nur zu unserem Vergnügen auf dem Wasser und erleben kaum mal einen Unfall, denken wir. Zwar mag es im Küstenbereich nach Zahl mehr Sportboote geben als Berufsschiffe, aber die Mehrheit liegt im Sommer meistens im Hafen und im Winter sind ohnehin alle außer Verkehr. Wenn dennoch diese relativ hohe Zahl an Sportbootunfällen auftritt,

## Viele behaupten, „Foto-Wannack“ hätte die besten Ferngläser der Welt! Glauben Sie es nicht! Aber lassen Sie sich überzeugen!!

**Das klassische Fernglas an Bord war immer das 7x50 von ZEISS oder STEINER.** Heute gibt es erstklassige Ferngläser, die als Allround-Ferngläser zu sehen sind. Sehr viel handlicher als die herkömmlichen 7x50 Ferngläser. Brillante Objektive mit bis zu 92 % Lichtdurchlässigkeit. Ein großes Sehfeld, was ja auf See besonders wichtig ist. Aber auch für andere Aktivitäten, z.B. zum Wandern, auf Reisen, für Museumsbesuche, Theater und Galerien. Bringen Sie gern Ihr altes Fernglas mit zum Vergleich und Sie werden staunen, was heute optisch alles möglich ist.

Unseren Frauen an Bord sind die herkömmlichen 7x50 Ferngläser einfach zu schwer und zu unhandlich. Einen Grund, eben unserem wichtigsten Mann an Bord eine Freude zu machen, gibt es doch immer. Besuchen Sie uns in der Neanderstrasse am Michel und lassen Sie sich vom Foto-Wannack Team beraten. Gern senden wir Ihnen auch unsere kleine Broschüre „Die Merkmale guter Ferngläser“ mit Unterlagen aller Neuheiten auf dem Fernglas-Markt.

Und wir verkaufen nicht nur, sondern reparieren auch Ferngläser, Kameras und Projektoren.

**Betriebsferien vom 7. bis 27. August 2017.**



### 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)

so sollte man sie nicht damit kleinreden, dass es sich nur um private Freizeitaktivitäten handelt wie eine Knöchelverletzung beim Kicken am Strand. Denn jeder zu meldende Seeunfall von Sportbooten hat die Hinzuziehung der Wasserschutzpolizei, wenn nicht auch die von Rettungskräften zur Folge. Die Allgemeinheit ist also sehr wohl betroffen. So viel zur Relevanz von Sportbootunfällen.

Nun aber zurück zum Fall der „Desdemona“ und der uns zusammenzucken lassenden Empfehlung der BSU, eine allgemeine Ausrüstungs- und Tragepflicht von Rettungswesten zum Gesetz zu machen. Man merkt dem Bericht an, dass die BSU sich damit schwer getan bzw. den Aufruhr der Wassersportler vorhergesehen hat, so juristisch sorgfältig ist formuliert worden. Allen denkbaren Einwänden ist im Vorhinein begegnet worden.

Und dennoch haben wir Einwände. Sie betreffen die eingangs erwähnte Verhältnismäßigkeit. Segeln ist ein Sport, der im öffentlichen Raum stattfindet, nicht in der Turnhalle, auf Skipisten oder im Stadion. Das verpflichtet uns, uns entsprechend zu verhalten, Verkehrsregeln und Gesetze zu befolgen, Befähigungsnachweise zu erwerben, uns aus- und fortzubilden und uns in den öffentlichen Verkehr mit aller Rücksichtnahme einzufügen. Aber Segeln ist auch ein Sport, der Freiraum zur Entfaltung geistiger und körperlicher Kräfte benötigt, der Erholung und Persönlichkeitsentwicklung fördern soll, der weitgehend frei von Gängelungen und Zwängen sein soll. Es ist eben ein Sport und kein Gewerbe, bei dem Effektivität, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit im Vordergrund stehen. Ist es also verhältnismäßig, all den vielen, die sich mit Übung, Erfahrung, Kenntnis und Leidenschaft

dem Wassersport verschrieben haben, per Gesetz vorzugeben, dass alle Besatzungsmitglieder eine Rettungsweste tragen müssen, sobald sie die Leinen am Liegeplatz lösen? Die Gurtpflicht für Autofahrer ist da als Vergleich viel zu weit hergeholt, um als Muster zu dienen. Zumal, wie nachweisbar, der Tod durch Ertrinken ohne angelegte Rettungsweste bei einem Seeunfall ein ziemlich seltenes Ereignis ist. Risiko gehört auch zum Sport und hat seine Bedeutung, das weiß nicht nur Michael Schumacher.

Eine Hoffnung bleibt. Eine Empfehlung ist eine Empfehlung und keine Anordnung. Das Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, an das die Empfehlung zur Umsetzung in ein Gesetz gerichtet ist, hat, so wissen wir, viele Aufgaben und einen langen Atem. Seine Mühlen mahlen langsam und vieles fällt daneben oder geht in der politischen Diskussion unter. In dem Untersuchungsbericht der BSU zum Unfall der „Taube“ wurde empfohlen, die verschiedenen Gesetzesvorschriften zu Ausrüstung und Sicherheit von Seeschiffen für jeden verständlich lesbar zu machen. Da hat sich seit 2009 noch nichts getan.

Wenn aber die Tragepflicht von Rettungswesten dennoch von gesetzgeberischer Seite erwogen werden sollte, dann würden wir empfehlen, differenziert vorzugehen und den organisierten und mit Erfahrung und Kenntnissen betriebenen Freizeitsport vom Vercharterungsgeschäft zu trennen. Die Seesportbootverordnung tut das bereits. Sie schreibt z.B. die Ausrüstungspflicht mit Rettungswesten für vermietete Boote vor. Da könnte sie auch das Tragen vorschreiben. Die Gründe sieht jeder ein, der die Scharen von meist wenig erfahrenen Chartergästen in den Ostseehäfen beobachtet.

Götz-Anders Nietsch





## Vereinsleben

### Herzliche Glückwünsche!

Unsere Grüße und Glückwünsche gehen an alle, die in diesem Spätsommer/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

02.09.	Susanne Topf	50 Jahre
05.09.	Ingo Haacker	85 Jahre
09.09.	Henri Pettersson	20 Jahre
11.09.	Jens-Peter Jesse	60 Jahre
11.09.	Thomas Pawlewitz	50 Jahre
16.09.	Volker Riechers	55 Jahre
19.09.	Ulf Jelinek	50 Jahre
23.09.	Bjarne Menk	10 Jahre
24.09.	Justus Schilling	60 Jahre
29.09.	Bernd Gallbach	65 Jahre
29.09.	Steffen Johan Lorenz	40 Jahre
01.10.	Ingo Kenzler	55 Jahre
04.10.	Martina Bahr	60 Jahre
04.10.	Ulrike Jensen	55 Jahre
04.10.	Christian Warnecke	30 Jahre
05.10.	Hans-Jürgen Langer	70 Jahre
07.10.	Helmuth Barthodzie	80 Jahre
11.10.	Jan-Hinrich Crasemann	60 Jahre
16.10.	Reimer Jörg Andresen	75 Jahre
20.10.	Henry Christiansen	20 Jahre
29.10.	Bernd Blohm	55 Jahre
30.10.	Hans-Jürgen Heise	70 Jahre
30.10.	Dietmar Schmidt	60 Jahre

## Neuaufnahmen Mai/Juni 2017

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

### Vollmitglieder:

Harald Deest, 22607 Hamburg

Ingo Kenzler, 24768 Rendsburg

### Wiedereintritt:

Reinhard Becker, 21244 Buchholz

Dr. Verena Katharina Becker, 21244 Buchholz

### Jugendliche:

Milena Laugwitz, 22589 Hamburg

### Probemitglied:

Frank Müller, 22761 Hamburg

Kerry Schmeer, 22761 Hamburg

## Wilhelm Rosebrock

14.4.1937 – 29.4.2017

Mitglied seit 1980

Träger der Silbernen Ehrennadel

Eigner der SY „Lulu“

Wilhelm Rosebrock war ein leidenschaftlicher Segler, der unserer Vereinigung lange die Treue gehalten hat.

Er starb im Alter von 80 Jahren.

Wir trauern mit seinen Angehörigen und Freunden.

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

## Kurt Hagen

20.2.1945 – 24.1.2017

Mitglied seit 1980

Träger der Silbernen Ehrennadel

Kurt Hagen war Eigner einer Vindö 65 und einer Vindö 40 mit Namen „Flaconi“ und lag mit seinen Yachten in der Anlage Eckernförde. Er hat unserer Vereinigung lange die Treue gehalten. Er starb im 70. Lebensjahr. Wir trauern mit seinen Angehörigen und Freunden.

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



*Kurt Peter Gnass  
2015 in Otterndorf  
(Foto: Wolfgang K. Reich)*

Übrigens blieb Anneliese, die später viele Jahre lang SVAOe-Geschäftsführerin war, dem BSC immer treu. Sichtbar unter

anderem auch durch das Führen beider Ständer an ihren Schiffen. Der Ehe erwachsen drei Kinder, die alle Segler und SVAOe-Mitglieder wurden. Ihr erstes gemeinsames Boot wurde H 141 „Bö“, die damals anerkannt schönste H-Jolle auf der Elbe. Dann folgte eine bei Abeking & Rasmussen gebaute 5-KR-Yacht, ein echter Hingucker aus Mahagoni mit Namen „Nepomuk“. Wohl nach dem 1393 von König Wenzel in der Moldau ertränkten Heiligen? Diesen seltsamen Namen behielten sie bei. Später folgte ein moderner ¾-Tonner aus Aluminium. Lange Fahrten in Nord- und Ostsee wurden unternommen, bis die Kräfte geringer wurden. Schließlich wurde ein sehr schiffig wirkender, kleiner Motorsegler vom Typ Fisher 25 erworben, den das Ehepaar noch viel bewegte. Nun ist für Kurt Peter Gnass ein langes, erlebnisreiches Seglerlog abgelaufen. Die SVAOe trauert um ihn. Seiner Ehefrau Anneliese und den Kindern gilt unser Mitgefühl. Jürgen Chr. Schaper,

Kommandore

## Kurt Peter Gnass

21. November 1932 – 28. Juni 2017

Träger der Goldenen Ehrennadel

Kurt Peter Gnass entstammte einer Oevelgönner Familie und trat am 1.1.1944 im Alter von zwölf Jahren in die SVAOe ein. Zum Zeitpunkt seines Todes war er das Mitglied mit der drittlängsten Vereinszugehörigkeit! Es versteht sich, dass er schon früh ein erstes kleines, eigenes Boot hatte. 1952 folgte die Elb-H-Jolle H 15. Er war auch gern gesehener Mitsegler auf Kielschiffen bei Regatten. So nahm er bereits 1953 an der ersten Nachkriegs-Nordseewoche teil, kurz nach Freigabe der Insel durch die Engländer.

1960 heiratete er die Blankeneser Seglerin Anneliese Oestmann. Das löste im Treppenviertel blankes Entsetzen aus: „Wie kann sie einen Oevelgönner heiraten?“ Aber Liebe überwindet Grenzen. „Es war eine Mischehe“, witzelten beide oft.

## Datenschutz in den SVAOe Medien

Es ist eine Zeiterscheinung, dass viele Menschen sich arglos oder in selbstdarstellerischer Absicht im Internet offenbaren und Dinge von sich preisgeben, die noch vor einer Generation jeder schamvoll für sich behalten hätte. Aber

selbst wer nicht zu dieser Gruppe gehört, läuft Gefahr, dass völlig harmlos erscheinende persönliche Angaben zum Risiko werden, denn moderne Technik lässt es zu, dass solche Daten abgegriffen und zum Nachteil der betroffenen Personen beliebig verwendet werden können. Man ahnt nichts Böses, und schon ist man ein Opfer. Dagegen wurde in Deutschland und anderen Ländern, keineswegs in allen, ein Persönlichkeitsschutzrecht entwickelt. Aber was nutzt ein Recht, wenn Böswillige es missbrauchen und nicht zu fassen sind. Es ist also allen anzuraten, selber darauf zu achten, nur dann etwas von sich preiszugeben, wenn es in sichere Hände gerät. Das ist aber leichter gesagt als getan. Datenschutz ist und bleibt ein heikles Thema. Auch die SVAOe muss als Verein in ihren Publikationen darauf achten, dass die persönlichen

Daten ihrer Mitglieder geschützt werden. Auch das ist leichter gesagt als getan. Denn ein Verein lebt auch von der Öffentlichkeitsarbeit. Die Leistungen der Mitglieder verlieren sich im Nichts, wenn nicht darüber berichtet wird. Vereinsberichterstattung, so lokal sie sein mag, ist heute weltweit einsehbar und entsprechend sensitiv. Die SVAOe hat sich daher Regeln gegeben, um in ihren Medien sowohl interessant über das Vereinsleben und die Leistungen ihrer Mitglieder zu berichten, als auch die Rechte ihrer Mitglieder zu wahren. Erstmals wurden diese Regeln in den SVAOe Nachrichten 3-2016 vom damaligen Vorsitzenden Andreas Völker („Wie geht die SVAOe mit persönlichen Daten und Bildern um?“) veröffentlicht. Auf Hinweis von Mitgliedern wurden diese Regeln etwas modifiziert und finden sich heute auf der SVAOe Homepage un-

# TOPLICHT

Schiffsausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten • Werftausrüstung

**Notkestraße 97  
22607 Hamburg**

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

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



**„Der kleine Braune“**

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

ter <https://www.svaeo.de/ueber-uns/datenschutz>. Lesen Sie es nach, gerade, wenn Sie uns etwas zur Veröffentlichung in unseren Medien schicken oder selber hineinstellen. Und machen Sie es unseren Redakteuren nicht zu schwer, so dass nachher keiner mehr unsere Veröffentlichungen liest. Wenn Sie aber meinen, dass Änderungen in den Regeln erforderlich sind, teilen Sie uns das mit. Nichts ist ein für alle Mal richtig, und was geändert werden muss, wird geändert. GAN

## Frühlingsgrüße aus Ecke

Inzwischen ist die Saison in unserer Anlage in Eckernförde in vollem Gange. Aber begonnen hat sie wie üblich mit Arbeit und mit ungemütlichem Wetter. Wie dieses Foto vom 6. Mai zeigt, findet gerade das Ansegeln des Segelclubs Eckernförde (SCE) „vor der Haustür“ statt, und in unserem Bojenfeld werden die Ketten kontrolliert bzw. ausgewechselt. Die Ostsee hat 8 Grad, das fühlt man auch an den Ketten. An diesem Tag war es noch leicht diesig, aber einen



*Während die Boote des SCE ihr Ansegeln haben, werden auf der Anlage der SVAOe in Ecke die Grundgeschirre geprüft (Foto: Heidi Barthodzie)*

Tag später war so ein herrliches Wetter, wie man es sich für die kommende Saison nur wünschen kann. Wir haben es sehr genossen.

Heidi Barthodzie  
*(Anm. d. Red.: Die Frühlingsgrüße bringen wir ein wenig spät. Aber für die Juni-Nachrichten, in die die GrüÙe gehört hätten, kamen sie nicht rechtzeitig. Das Lebenszeichen aus Ecke und das Foto wollen wir allen unseren Lesern jedoch nicht vorenthalten.)*

## Instandsetzungsarbeiten am Clubhaus

### Es geht voran

Auf der Mitgliederversammlung im April (siehe SVAOe Nachrichten 3-2017) wurde vorgebracht, dass größere Reparaturen am Clubhaus (bröckeliges und feuchtes Mauerwerk, rotte Sonnenblenden) fällig sind. Inzwischen haben die Arbeiten begonnen. Das Haus ist eingerüstet. Der Sonnenschutz wurde demontiert. Es wird geprüft, was erhalten werden kann. An



*Das eingerüstete Clubhaus*

der Ostfassade hat die Mauerwerkssanierung begonnen. Das Bild „Frauen ans Ruder“ an der Nordfassade wurde abgenommen und wird nach Aufarbeitung durch eine Künstlerin (darüber werden wir gesondert berichten) wieder aufgehängt. Das Jubiläumsplakat an der Ostfassade wurde ebenfalls demontiert. Es ist eine Ersatzbeschaffung vorgesehen. Soweit der Sachstand am 1. Juli 2017.

Jürgen Raddatz

## Regatten, Sport und Wettkämpfe

### Die 15. Kieler Woche

Nein, natürlich nicht überhaupt, sondern meine. Obwohl das gar nicht so 100 % sicher ist, denn die erste oder die ersten beiden Teilnahmen verlieren sich in grauer Kutter-Vorzeit. Zwar sind 15 auch kein Jubiläum, aber die Schriftleitung meint, man könne ja mal ein wenig berichten. So furchtbar exotisch ist dieses Ereignis zwar nicht, andererseits fiel mir die ganzen Jahre über auf, wie relativ wenig SVAOe-er dort eigentlich teilnehmen. Vielleicht kann ein kleiner Teaser nicht schaden. Also berichte ich von Bord der Albin Express „Exposé“ aus Fehmarn unter Skipper Nils. Mit von der Partie sind ferner Matti aus Norderstedt sowie als SVAOe-er Lars Hauschildt und meine Wenigkeit, am letzten Wettfahrttag trefflich vertreten durch Henrike Lunau. In der Albin-Express-Klasse waren auch immer mal wieder SVAOe-Boote („Offsite“/Offermann, „Phoenix“/Joseph, „Lilla“/Mueller-Haagen und natürlich unser Juniorenboot „Scharhörn“) vertreten, aber das ging stark zurück, ebenso wie das Erscheinen von Expressen von der Elbe über-



*Lars Hauschildt und Skipper Nils  
beobachten den Start der J/24*

haupt. Schade, denn die Hamburger Expressen zählten vor rund zehn Jahren mit zu den ersten in Kiel. Eigentlich sind die Expressen als Einheitsklasse echte Spätzügler. Erst 25 Jahre nach Markteinführung tauchten sie überhaupt erst nennenswert auf deutschen Regattabahnen auf. Und während ihr Stern im Heimatland Schweden bereits am Sinken ist, wächst die Klasse in Deutschland weiter. Neben der Kieler Woche kommen zur Flensburger Herbstwoche sowie seit diesem Jahr zur Stralsunder Segelwoche größere Felder bis knapp 20 Boote zusammen. Auch in Norwegen boomt die Klasse – zur Nordischen Meisterschaft in Oslo waren 2014 nahezu aus dem Stand sogar 111 Boote am Start! Wie das geht? Nun, der norwegische König Harald V hat sich eine 1980er Albin Express gekauft und wurde damit prompt Vierter. Tout Norwegen kauft jetzt in Schweden den Markt leer.

Mit royaler Beteiligung wäre das Feld in Kiel sicher auch größer gewesen, doch leider mussten wir uns mit gerade neun Startern weit unter üblichem Niveau zufrieden geben – der Deutsche



*Sonntag Nachmittag, Bahn Foxtrott: J/24, Expressen, und Folkeboote warten vergeblich auf segelbaren Wind*

Expressen-Pokal in Stralsund am Vorwochenende machte sich bemerkbar. Und vielleicht auch die versteckte Preiserhöhung für die Kieler Woche, deren übliches Meldegeld als „Early Bird-Tarif“ nunmehr für viele überraschend (und zu spät) nur noch für ausgesprochene Frühbucher gilt. Das nahmen einige Crews offenbar übel. Wir teilten uns Bahn „Foxtrott“ auf der Ostseite der Förde nahe Wendtorf mit den J/24 und den Folkebooten, dabei von den zahlreicheren J/24 durch eine bequem lange Startlinie profitierend. Eine etwas ungewöhnliche Kombination, aber nachdem die Wettfahrtleitung die langsameren Folkes immer eine Runde weniger segeln ließ als Express und J/24, klappte es ohne größere Wartezeiten zwischen den Starts sehr gut. Überhaupt ist unsere Bahn – schon traditionell – sehr gut organisiert. Die Wettfahrtleitung agiert souverän und legt saubere Kurse aus. Mit einer Tradition allerdings brach die Kieler Woche in diesem Jahr: Wir sind eigentlich Baller und auf der bei West/Nordwestwind exponierten Bahn eine unangenehme See gewohnt. Auch die-

se Kieler Woche startete mit Hack, doch der ließ am Sonnabend bis zum ersten Start um 13:00 Uhr schnell nach und pendelte sich bei 4 Bft ein – ideale, nur durch eine Altsee anfänglich noch getrübt Segelbedingungen. Dazu Sonne! Es formierte sich das übliche Spitzentrio heraus und wir balgten uns um das Mittelfeld – vorerst mit mäßigem Erfolg. An der Kreuz fehlte etwas der Lift. 5., 5. und 6. lauteten die Platzierungen. Der Sonntag begann bereits mit unsteten und schwachen Winden. Vor dem ersten Start entfernten wir uns für einen Probeschlag zu weit von der Startzone und mussten mit +3 Minuten über die Linie gehen. Hinterherfahren bringt nichts, also fuhren wir als einzige weit nach rechts raus, erwischten einen dicken Rechtdreher und waren am Luvfass wieder im Feld. Der anschließende Downwinder wurde bald zu spitz für den Spi und entwickelte sich zur Kreuz – die Wettfahrtleitung schoss daraufhin ab. Nach einiger Wartezeit drehte der Wind wieder in seine südwestliche Ausgangsrichtung zurück und die Wettfahrtleitung wagte einen neuen Anlauf, zu

unserer Überraschung mit dem längstmöglichen Kurs. Die Wettfahrt entwickelte sich etwas löchrig und sah uns in einem sehr knappen Finish leider als 7. über die Ziellinie gehen. Über den Rest des Tages senkte sich unsteter und stark schralender Schwachwind mit 3 bis 5 kn. Keine Flaute, aber auch keine Wettkampfbedingungen. Um 14:00 Uhr hieß es über UKW, der Wetterfrosch erwarte bis 16:00 Uhr aufkommenden Gradientenwind, der sich gegen die Thermik durchsetzen könne. Konnte er nicht. Um 16:10 Uhr schoss die Wettfahrtleitung ab und begann, die motorlosen Folkeboote und Expressen einzusammeln. Um 16:20 Uhr setzte sich eine feine westliche Brise durch und wir beschlossen leicht sonnenstichig als nahezu einziges Boot, den langen Weg nach Schilksee zurück zu kreuzen. Die Schleppzüge entfernten sich. Gegen 17:00 Uhr brach völlige Flaute aus und wir beglückwünschten uns ausgiebig. Später kam doch noch ein verirrtes DLRG-Boot vorbei und zog uns über das Fahrwasser, so dass es am Ende noch für die Eisdielen reichte.

Der Montagmorgen brachte mir einen ungeplanten Augenarzttermin, jedoch auch eine flautenbedingte Startverschiebung bis 13:00 Uhr, so dass ich rechtzeitig zum Eisessen zurück im Hafen war und sogar ein pünktliches Auslaufen mitten hinein in die aufkommende Thermik möglich war. Die Wettfahrtleitung war erneut mutig und ließ drei lange Kurse bei leichter und sehr stabiler Thermik absegeln. Segeln wie aus dem Bilderbuch unter wolkenlosem Himmel. Mit drei fünften Plätzen lagen wir gesamt immer noch auf Rang 6, jedoch nur noch mit einem Pünktchen Abstand zum Vordermann. Späte Rückkehr in den Hafen, doch die Eisdielen hatte noch offen. Henrike Lunau schlug auf, die mich

am letzten Wettfahrttag am Spi ablösen sollte. Meine Münchner Kollegen, leider regelmäßig etwas desorientiert, hatten einen wichtigen Termin anberaunt – zur Kieler Woche war das bisher noch nie dagewesen. Die Sitten verlottern. Wetter, Stimmung und Performance an Bord tat das aber keinen Abbruch. Die Crew fuhr weitere Fünfte und nach einem Frühstart einen gestrichenen 8. Platz und kassierte unseren Vordermann schließlich noch ein. Damit waren alle zufrieden und die 2017er Kieler Woche wird als außergewöhnlich sonnig und tendenziell eher leichtwindig in guter Erinnerung bleiben.

Man wünscht mehr SVAOe-ern, diese Veranstaltung genossen haben zu dürfen. Auf unserer Bahn waren immerhin noch die J/24 „Luv“ (11.) und „Juelssand“ (12.) dabei, ferner unter den Europas Tania Tammling mit einem guten 9. Platz, unter den J/70 Stefan Paul und Jörg Zwirner (36.). Unter den Dickschiffen waren „Ballerina 2“ (Beilken) und „Panda“ (Godefroy) für die Mittelstreckenregatta Senatspreis im zweiten Teil der Kieler Woche gemeldet, traten jedoch wie die allermeisten Teilnehmer wegen heftiger Gewitterböen in der Vorstartphase nicht an. Lediglich drei Boote wurden gewertet.

Andreas Gustafsson



*Abendliches Zurücksegeln von Bahn Foxtrott nach Schilksee (Fotos: Andreas Gustafsson)*

## Nordseewoche 2017

### Sehr gemischte Verhältnisse

An die Nordseewoche stellt man hohe Erwartungen: Strahlendes Frühsommerwetter, gute Windbedingungen, hohe Meldezahlen. Nicht alles davon traf in diesem Jahr ein. Frühsommerwetter: Sonne und Wärme teilweise, aber auch Regen; macht ja nichts, wenn man nur segeln kann. Gute Windbedingungen: Traf nur bei „Rund Helgoland“ am Pfingstsonntag zu. Hohe Meldezahlen: Na ja, 130 Teilnehmer sind immerhin etwas, aber früher waren es doppelt so viele. Insgesamt also sehr gemischte Verhältnisse.

Für die SVAOe wurden sieben teilnehmende Yachten gemeldet: „Ballerina 2“ (Berend Beilken), „H.E.A.T“ (Max Augustin), „Havkarlen“ (Eigner Ralph Rainsborough, Steuerfrau Cathrin Schaper), „Nina“ (Svante Fink), „Panda“ (Axel Godefroy), „Prime Sails Fair Do's“ (Till-Richard Hagelstein), „Tamam“ (Eigner Peter Zösch, Steuermann Gerrit Rampendahl). Davon ersegelten auf der Regatta Cuxhaven–Helgoland „Prime Sails Fair Do's“ einen 6. Platz in der Gruppe ORCi 2, „Panda“ einen 1. Platz in ORC Club 3, „Ballerina 2“ einen 2. Platz in ORC Club 4 und „Nina“ einen 2. Platz im Family Cruiser Cup, auf dem Capitell-Cup Rund Helgoland „Prime Sails Fair Do's“ einen 2. Platz in ORCi 2, 5. „Panda“, 6. „Havkarlen“, 9. „Tamam“ in ORC Club 3 und einen 7. Platz „Ballerina 2“ in ORC Club 4.

Von Bord „Havkarlen“ erreichten uns Stimmungsbilder von Dirk Selter:

**Freitag, 2.6.2017, Wedel**

Was für ein sonniger Start in die Nordseewoche 2017. Die letzten Fallen werden durchge-

zogen, das Schiff aufklariert. In 1 Stunde ist der erste Start. So wie es aussieht, unter Motor bis Glückstadt. Meeno Schrader versprach zwei überlagernde Hochdruckgebiete. D.h. kein Wind, aber viel Sonne. Die Stimmung ist gelöst, es geht ruhig an.

Es kommt heute kein Wind mehr, die Flotte ist jetzt auf dem Weg nach Cuxhaven. Unter Motor, sofern ausreichend Diesel vorhanden und die Maschine läuft.

**Sonnabend, 3.6.2017, Cuxhaven und Helgoland**  
Wind um 12–15 Knoten aus östlicher Richtung. Die Crew ist ruhig, aber gespannt. Wir gehen an den Start.

Zunächst schöner Spikurs mit 6,5–7,5 kn Fahrt. Ab „Außenelbe Reede 4“ wird der Wind immer weniger. 4 sm vor dem Ziel gibt ein Teil des Feldes auf, der Strom geht gegenan, die Fahrt rückwärts. Wir auch.

Der Rum im Ziel schmeckt trotzdem, wir liegen nett neben „Tamam“ und „Edelweiß“.

**Sonntag, 4.6.2017, Helgoland**

Puh, der Morgen ist etwas dicht an der Nacht. Nach kurzer Steuermannsbesprechung und einem Schwenk zum Inselbäcker geht es um 8:30 Uhr auf die Bahn. Um 9:40 Uhr war dann der erste Start, der Wind sollte konstant mit ca. 14 kn aus ca. 300 Grad wehen.

Es wurde ein Traumtag: Sonne und Wind wie es sich ein Segler wünscht. Am Ende des Rundkurses nach ca. 40 sm sah man viele breit grinsende Segler. Viel Speed. Gegen 15:30 Uhr waren wir dann wieder im Hafen.

Im Hafen liegen wir wieder sehr nett neben „Ballerina 2“, „Panda“ und „Chosi“ und können uns gegenseitig beim Essen auf die Teller schauen. Gewicht wurde zumindest nicht beim Proviant gespart.





„Warum guckt ihr so?“ Wettfahrtsleiter  
Ulrich Dahm kommt gehandicapt zum Start

Startteam Peter Stamp,  
Annemarie Stamp, Jutta Behl

Erwartung vor dem Start:  
Kommt noch Wind?



Abgeschossen:  
Die Wettfahrt findet nicht statt

Das Feld unter Maschine nach Cuxhaven  
(Fotos: Tomas Krause)

Auf dem Weg zum Start vor Cuxhaven



Blei vor dem Ziel

In Helgoland zwischen  
„Tamam“ und „Edelweiß“

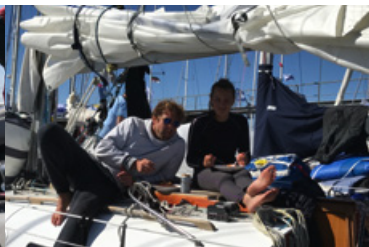
„Ballerina 2“ hat durchgehalten:  
Hut ab, guter Segler, schlechter Festmacher



Berend Beilken noch immer  
auf der Suche nach dem Wind

Rund Helgoland:  
Ralph Rainsborough an der Pinne

Rund Helgoland:  
Dörte Stryi



Rund Helgoland:  
Klarmachen zum Vorsegelwechsel

Stärkung nach der Wettfahrt

Ein letzter Blick den Edinburgh-Teilnehmern  
hinterher (Fotos: Dirk Selter)

Am Ende wurden wir 6. vor „Roxy“, „Victoria“ und „Tamam“.

**Montag, 5.6.2017, Helgoland.** Wir haben uns gemeinsam entschieden, nicht nach Edinburgh zu segeln. Die Wettervorhersage sah gestern schon schlecht aus. Ich hatte heute vor der Steuerermannsbesprechung Gelegenheit, in Ruhe mit Meeno Schrader zu reden. Uns würden ca. 10 Stunden 40 kn konstanter Wind, in Böen 50–55 kn, von vorne erwischen. Mit Wellenhöhen 5m plus. Die Entscheidung ist uns nicht leicht gefallen, die Stimmung ist jetzt aber gut. Unsere Konkurrenz startet, die haben allerdings auch 17 m Länge. Fazit: Better safe than sorry. Keiner von uns hat bisher einen Erfahrungshorizont mit Windböen über 50 Knoten in einem Gewässer wie der Doggerbank. Wir haben uns auch dagegen entschieden, über die Ostroute an Dänemark entlang zu segeln. Wenn wir ein Problem haben, könnten wir nicht eine Legerwallküste anlaufen. Wir laufen jetzt nach Cuxhaven. **Nachtrag:** Auch im de-briefing sind wir uns einig, der Entschluss, nicht in das Tief zu segeln, war korrekt. Wir haben dafür auch überwiegend Verständnis und Lob bekommen.

Das Edinburgh-Teilnehmerfeld ist jetzt auf dem richtigen Weg und über den rechten Rand des Tiefes in das Zentrum mit moderatem Wind gefahren. Auf der Rückseite sollte es dann sicher in das Ziel gehen. Hut ab, es sind doch auch zwei kleinere Boote dabei. Die Bristol 35 „Atena“ mit Olaf Ballerstein und unserem Inmarsat sowie die „Tramontane“, eine Nicholson 31 mit Dr. Jens Kohfahl.

Viele Grüße

von der „Havkarlen“ Crew

*Von 24 gemeldeten machten sich 14 Teilnehmer auf den Weg nach Edinburgh. Fünf mussten*

*wegen Havarien abdrehen. Die anderen hatten bis ins Ziel hart zu kämpfen, wobei die kleineren Boote nach Durchzug des Sturmtiefs noch in eine Schwachwindzone gerieten, was dann besonders nervig ist.*

GAN

## **Pfingst-Cup 2017 in Glücksburg**

**Lea zu Gast auf der „Juelssand“**

Ich sollte mir natürlich kein Urteil erlauben. Ich bin ja nur einmal mitgekommen. Aber obwohl die Mädchen mir oft und aufrichtig versichert haben, dass das Pfingst-Cup Wochenende in Glücksburg nicht repräsentativ sei, kann ich



*„Juelssand“ auf der Flensburger Förde; v.li.:  
Janne Höpken, Carlotta Meewes, Lisa Raschdorf,  
Lea Tornow, Steuerfrau Ann-Kathrin Frank  
(Foto: Caren Ramien)*

getrost sagen, dass es anders ist, als ich Segeln kenne. Vielleicht habe ich sogar einen kleinen Kulturschock erlebt.

Mein erster Schock war ein Plumpsen im Wasser. Ein Geräusch, als würde etwas Kleines, Schweres ins Wasser fallen. Erschrocken schaue ich dem Vorstagbolzen hinterher, der verdammt schnell im Hafenbecken versinkt. Na super, denke ich mir. Am ersten Abend den letzten Bolzen zu versenken ist nicht der ideale Einstieg für ein langes Wochenende mit einer anderen Crew. Gott sei Dank ist man mir nicht böse und Gott sei Dank hilft man uns aus.

Hier ein kurzes Memo an uns: Wir schulden der Crew von der „Pfau“ einen Bolzen. Mein Missgeschick war übrigens nicht das erste des Tages (und sollte nicht das letzte bleiben). Beim Ankoppeln des Trailers an den Vereinsbus im

Schulgartenweg haben wir plötzlich die Kurbel in der Hand, und wenn so eine Kurbel erstmal ab ist, geht sie auch nicht so einfach wieder dran. Gut, dass die Mädchen sich zu helfen wissen und wir das ganze Wochenende auch ohne auskommen. Das Gute ist, dass wir jetzt wissen, dass es nur drei (!) Mädchen und zwei Bierkästen braucht, um eine J/24 von einer Anhängerkupplung zu heben.

Raggis Opa war so nett, uns seine gemütliche Wohnung zum Übernachten zur Verfügung zu stellen. Er ist selbst gerade nicht im Lande, hatte den Schlüssel aber beim Hafenmeister hinterlegt. Nach der späten Anreise, dem Kranen und dem Maststellen hatten das Restaurant im Hafen sowie alle weiteren Etablissements in Glücksburg geschlossen, und wir beladen mit leeren Bäuchen den Fahrstuhl, der uns hoch

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

zur Wohnung bringen soll. In diesem Moment entwischt uns wieder etwas Elementares, Metalenes. Diesmal aus einer hinteren Hosentasche und in den Fahrstuhlschacht. WOW.

Es ist kurz nach elf. Im ganzen Haus sind die Lichter aus, und wir haben keinen Schlüssel mehr. Wir sind alle gemeinsam kurz fassungslos. Dann rühren sich alle wieder. Janne beginnt, nationale Fahrstuhlnotfallnummern abzutelefonieren. Caren geht zum Bus und bringt alles mit, woraus man vielleicht eine Angel bauen kann. Anka zieht derweilen einen alten Splint aus der Hosentasche, den Lotta dann wiederum zu einem Haken biegt und durch einen Tamper schiebt. Damit fischt sie dann, von Lisa und Anka angefeuert, eine kleine Ewigkeit im Schacht herum... so lange, bis sie tatsächlich den verdammten Schlüssel wieder zwischen den Fingern hält. Zeitgleich hat Janne übrigens einen Fahrstuhldienst in unserer Nähe ausfindig gemacht, der gerade zu unserer Rettung aufbrechen wollte. Aber gerettet haben wir uns ja schon selber.

Ich bin jetzt noch ziemlich baff, wenn ich daran denke. Wirklich ausgezeichnetes Krisenmanagement, liebe Mädchen. Man könnte fast meinen, so etwas passiert euch öfter. Vielleicht seid ihr aber auch einfach nur ein super eingespieltes Team.

Am nächsten Morgen ging endlich die Regatta los. Ich finde es generell immer spannend, mal mit einer anderen Crew zu segeln. Gerade in der J/24 Klasse. Während die Schiffe alle gleich sind, laufen die Dinge an Bord dann ganz anders ab. Da sind die kleinen Unterschiede, wie dass das Genuafall der „Juelssand“ ins Pit läuft und nicht wie auf der „Luv“ am Mast bleibt. Mittelschwere Unterschiede, wie die Tatsache, dass es in den

Pausen leckeren Nudelsalat gibt und zum Frühstück Müsli mit Joghurt und frischen Früchten (ich bin noch nie „Luv“ gesegelt, ohne in den Genuss von Bacon und/oder Mett gekommen zu sein). Und dann gibt es noch ein paar gravierende Unterschiede, wie zum Beispiel, dass wir zu sechst an Bord sind und dass es dabei trotzdem viel ruhiger zugeht, als ich es gewohnt bin. Zusammenfassend kann ich also sagen, dass es wirklich sehr schön war an Bord der „Juelssand“, und dass ich die „Luv“ trotzdem ein bisschen vermisst habe.

Ach ja und zum seglerischen Aspekt der Regatta: Da gibt es nicht so viel zu berichten. Es war eigentlich alles wie immer. Ups and Downs, Sonne und Wolken, kalt an der Kreuz und warm vorm Wind. Ihr kennt das ja.

Lea Tornow

## **Elbe-Auftakt Regatta 2017**

### **Gute Revierkenntnisse waren von Vorteil**

**Sonnabendmorgen im Hamburger Yachthafen.** Na ja, viel Wind haben wir wenig und die Wetterberichte sind windmäßig auch nicht gerade ermutigend. Aber EIN großes Plus haben wir ja im Vergleich zum Vorjahr: Es ist deutlich wärmer.

Bei schwachen Winden aus Ost startet das Feld von 33 gemeldeten Yachten unter Spinnaker gegen die Tide elbab bis zur Tonne 120, dieses Jahr glücklicherweise ohne Begegnungen mit der Berufsschiffahrt. Weiter führt der Kurs kreuzenderweise elbauf bis zur Tonne 131 kurz vor Blankenese. Dort wird dann den Teilnehmern ob der schwachen Windbedingungen eine Bahnverkürzung angezeigt: Direkt ins Ziel vorm Hamburger Yachthafen.



*Davonlaufen kann keiner: Einer deckt den anderen ab*



*„Bürgermeister Brauer“ immer dabei*



*v.re.: „Swift“, „Mod“, „Mona“*



*Dicht um die Wendemarke. „Prime Sails Fair Do's“ mit Till-Richard Hagelstein an der Pinne*



*Mit der Ebbe läuft man dem Wind davon*



*Spannung an der Tonne: H-Jolle „fettes Brett“ mang den Großen*



*v.li.: „Pievel“, „Swift“, „Havkarlen“*



*Kampf um Zentimeter*



*Sieht ruhiger aus als es ist: „Swift“ dicht unter den Inseln*



*Rhapsodie in blau*



*Keine Angst: Nur das Tele macht's gefährlich aussehend*



*Treibend durch die Zielpeilung,  
li. „Prime Sails Fair Do's“, re. „Havkarlen“*

Gegen die Tide und unter Spinnaker segelt das Gros des Feldes weit außerhalb des Fahrwassers an Hanskalb-Schweine-Nesssand elbab. Dabei schiebt sich das Feld abgesehen von ein paar Nachzüglern doch wieder ganz schön zusammen. Na ja, segeln. Mit Tidenwechsel, den die ersten Boote auf Höhe des Wedeler Kraftwerks begrüßen können, nimmt der Treibeffect doch deutlich zu und die Spinnaker und Gennaker hängen vielfach einfach nur runter. Die Herausforderung lautet nun, rechtzeitig wieder auf die Nord zu kommen, um zwischen der Mole und der ausgelegten Begrenzungstonne die Ziellinie zu überqueren. Das gelingt leider nicht allen. Und weit hinter dem Hauptfeld verpasst auch der letzte des Feldes die Ziellinie und fährt auf der falschen Seite an der Tonne vorbei. Ein Zurückkreuzen gegen die Tide, um die Ziellinie doch noch korrekt zu überqueren, erweist sich als unmöglich.

Mit der Berufsschiffahrt hatten wir insgesamt viel Glück. Nur einige kleine Feeder und Binnenschiffe befuhren während der Regatta die Elbe, und es kam zu keinen knappen Begegnungen. Keiner hat sein Horn benutzt. Die ganze Zeit dabei war die WS1 „Bürgermeister Brauer“, die die Regatta die gesamte Zeit am Ende des Feldes begleitet hat.

Sonntagvormittag. Die Sonne scheint! Dafür ist der Wetterbericht hinsichtlich des Windes wieder nicht ganz so prickelnd, sprich sehr schwachwindig. Folglich gibt es erst einmal eine Startverschiebung. Von Hamburg kommen zwei große Containerschiffe und erst nach deren Passieren dürfen wir starten. Es geht wieder elbab gegen die Tide und gegen den westlichen Wind zur Tonne 120. Dann unter Spi oder Gennaker mit der Tide elbauf bis zur Tonne 123 gegenüber

dem Schulauer Hafen, weiter kreuzenderweise gegen die Tide elbab. Dicht unter dem Hanskalbsand werden verbissen ganz kurze Schläge gesegelt. Aber auf zwei Booten verpasst man den richtigen Zeitpunkt der Wende unter Land. Während sich das eine Schiff mit Hilfe eines kurzzeitigen Einsatzes seiner Maschine selbst befreien kann, muss der andere Regattateilnehmer von einem Begleitboot vom Schiet gezogen werden. Wobei der Schiet hier wohl mittlerweile überwiegend aus recht hartem Sand besteht.

Von der Tonne 120, die jetzt an Steuerbord zu runden ist – entweder gibt es Analphabeten unter den Seglern, die Brille ist nicht dabei oder das Lesen fällt insgesamt zu schwer – geht es unter Spinnaker zum Ziel vorm Hamburger Yachthafen. Die Geduld derjenigen, die den Kurs erfolgreich absolviert haben und der Regattaleitung wird auf eine harte Probe gestellt, bis auch die letzten Starter angekommen sind.

Bei nunmehr auffrischenden westlichen Winden schickt die Regattaleitung das Feld auf eine zweite Regatta. Und da Starten ja so viel Spaß bringt, wird der Start der Gruppe 1 noch einmal wiederholt. Die Zahl derer, deren Uhr offensichtlich falsch geht, ist dann doch zu groß. Man könnte schon fast von einem Massen-Frühstart sprechen. Recht schnell segelt das Feld die kurze Bahn zur Tonne 118, in die Hahnöfer Nebelnelbe und zum Ziel ab.

Gut eine Stunde nach dem letzten Zieldurchgang gibt es im Grillzelt Würstchen, Bier oder alkoholfreie Getränke und die Preisverteilung. Fazit: Gute Treibeigenschaften waren dieses Wochenende zumindest am Sonnabend von Vorteil. Revierkenntnis erst recht. Die Regattateilnehmer haben sich gegenüber der Berufsschiffahrt im Vergleich zum Vorjahr sehr gut verhalten.



*Hatte diesmal wenig zu melden:  
Folkeboot „Fun“ mit Klaus Pollähm*



*Zu viel riskiert: Hoch und trocken  
(Fotos: Tomas Krause)*

Das Wetter war auch deutlich besser – obwohl, so ein Schneemann auf dem Vorschiff hat ja doch auch seinen Charme.

Unter dem Stander der SVAOe sind gestartet (Steuermann/frau): „Fun“ (Klaus Pollähm), „Havkarlen“ (Jens Hormel), „Kalea“ (Dirk Selter), „Mod“ (Ralf Preuß), „Pievel“ (Rolf Stünitz), „Prime Sails Fair Do’s“ (Till-Richard Hagemstein), „Scharhörn“ (Lea Zernack), „Swift“ (Andreas Gustafsson).

Die Ergebnisse findet man auf unserer Homepage [www.svaoe.de](http://www.svaoe.de)

Hartmut Pflughaupt

## Die Glückstadt-Wettfahrten im Mai 2017

Es wird offenbar auch 2017 nicht leichter für die Hamburger Vereine, mehr Regattateilnehmer für ihre Niederelbe-Veranstaltungen zu gewinnen, egal, welche verlockenden Ankündigungen sie dazu im Vorwege auch machen. Das gilt selbst für diesen alten, traditionellen Doppelpack am Anfang der neuen Saison 2017, besteht doch Mitte Mai schon die Hoffnung auf ein warmes Wochenende.

Der HSC setzte zudem sein 125-jähriges Jubiläum ein, um unsere Aufmerksamkeit auf eine Teilnahme an den Glückstadt-Wettfahrten zu lenken; jedoch hielt sich der Zuwachs in Grenzen. Ein Grund sind m. E. deutlich schwächelnde Einheitsklassen – so zu beobachten bei den Folkes, Expressen, H-Booten, der Soling-Klasse, X 79, ebenso bei Jollenkreuzern und Jollen. Recht merkwürdig ist der plötzliche Niedergang der J/24. Lauter Einzelkämpfer erschweren zudem auch jedem Veranstalter die Bildung vernünftiger Gruppen. Die erfreulichste Überraschung gelang deshalb den gut organisierten Elb-H-Jollen: Sie verzeichneten 11 Meldungen, vielleicht ein Höhepunkt dieses Jahrzehnts und eine Erinnerung an alte Zeiten. Ihnen half die persönliche Ansprache aller Eigner. Selbst eine Übernachtung in Happtown für ihre 30 Segler war kein Problem. Mittlerweile hat die Klasse 85 Jahre hinter sich – ein neuer Generationenwechsel bahnt sich an. Trotzdem dominieren immer noch die berühmten Namen unter den altbekannten Holzbooten. Bei ihrer Garderobe jedoch hat die Klasse beachtlich aufgerüstet: Man sieht perfekte Segelkombinationen. Die sind vorwiegend das Ergebnis längerer, beharrlicher Entwicklungsarbeit eines Glück-

städter Büdelnehlers (geschult bei Brüder) und etlicher Aufträge eines ehrgeizigen, zahlenden Bestellers.

Womit wollte der Veranstalter HSC/NRV außerdem punkten? Mit einem anderen Ambiente: Die Organisatoren haben manche alte Traditionen beendet, z. B. das Essen und das Frühstück in der Bootshalle. Neue wurden begonnen, z.B. das Einlaufbier am Steg. Das sonnige Wetter spielte ihnen dabei in die Hände.

Die 43 Starter hatten am Sonnabend eine flotte Reise – zumeist hoch am Wind – elbab hinter sich. Es gab drei Starts in Wedel, nahezu bei Hochwasser, die Kleinsten zuerst; ein Abstand von 10 Minuten lässt ihnen auch genügend Raum zur Entfaltung. Die kürzere Bahn für die kleinen Yardsticker brachte diese Gruppe von Osten ins Kartoffelloch. An der Ziellinie vor dem Hafen gab es interessante Begegnungen mit den größeren Yachten, die auf ihrer längeren Bahn außen um die Rhinplatte herum etwa zeitgleich dasselbe Ziel von Westen her ansteuerten.

Das Essen in der „Alten Mühle“ vereinte die Teilnehmer am Abend. Wie sagte dort einer der Senioren, Dr. Heiner Drögemüller (Soling „For Fun“): „Es gibt leider so wenig Gesichter, die man noch kennt.“ Dem pflichtete ich bei und stellte fest, dass wir diese Wettfahrt nun schon seit fast 50 Jahren im Folke mitsegeln.

Rückregatta: Der spontan nach Bielenberg verlegte Start verringerte die Strecke nach Wedel ein wenig, aber der Zeitrahmen von knapp 3 Stunden musste bei abflauendem SE-Süd dennoch für die langsamsten Boote zur Nervenprobe werden – nach dem alten Motto: Die Letzten beißen die Hunde. Sahen wir doch schon vor Hetlingen den schnellsten Teilnehmer, die „Haspa“, in Öl liegen, die uns noch beim Dwarsloch mit 6–7 Knoten



überlaufen hatte. Unseren Blicken fast ganz entschwunden war aus meiner Yardstickgruppe 1 der Farr-Vierteltonner von Prof. Hauert, der auch unter schwierigen Bedingungen seine Chance auf den Sieg in seiner Gruppe 1 souverän wahrte, auch als der sehr flauere Wind noch von SE auf NW drehte. Wer einmal vorne lag, konnte sich glücklich schätzen. Zwei Beispiele: Hin nach Glückstadt hatte Daniel Baum mit seiner A&R H-Jolle „Frida“ 24 Sekunden vor „Herz Jung“ (H-300) gelegen. Doch zurück gewann Thea Harxen auf H-300 mit 5:30 Minuten vor dem Zweiten. Ebenfalls hin nach Glückstadt lag bei den Folkes „Grete“ mit 2:29 Minuten vor „Fun“, zurück mit 19 Minuten dahinter.

Wer eben gestutzt hat, dem sei erläutert: Thea Harxen segelte H-300 in Abwesenheit von Peter Hauschildt, aber mit dessen normaler Crew, d.h. Ehepaar Heinsohn. Piet hatte die Starttaktik bei

Hochwasser in Wedel erklärt und Adje hat die Umsetzung und das weitere Geschehen von Land aus bei Hetlingen, bei Kollmar und am Ziel beobachtet. Er konnte damit zufrieden sein, besonders mit dem Endergebnis nach der Rückregatta am Sonntag mit einem klaren Sieg von „Herz Jung“. Für jeden Einzelkämpfer bemerkenswert war die Herdentaktik bei den H-Jollen zu beobachten. Hier war man sich aus beiden Starts heraus sehr einig. Man bevorzugte das Lee-Ufer an der Nord. Natürlich zogen sich die Favoriten langsam aus dem Pulk und machten daraus das eine oder andere spannende Matchrace bis ins Ziel.

Bei den schnelleren Schiffen siegte in Gruppe 2 die Binnen H-Jolle „Fettes Brett“ von Lars Christiansen. Der Sieg in der Gruppe der Größten ging an „Pax“, Klaus Uwe Stryi, denn Favorit „Elan“ patzte auf der Rücktour durch einen Frühstart.

Klaus Polläh



**FIRMENICH**  
YACHTVERSICHERUNGEN

**Eine Länge voraus.**



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

## Jugend

# Erfolgreicher Saisonauftakt für Opti-C Regattakinder

Im April haben sich die kleinsten Regattakinder schon erfolgreich auf die Saison eingestellt: Am 8. und 9. April starteten sie beim Seehund-Cup des BSC und am 29. April beim Eberhard-Wienholt-Preis des NRV.

Der Seehund-Cup ist Saison-Auftakt und zugleich Einführung in das Regattasegeln. An zwei Tagen werden Regattaregeln als Theorie vermittelt und fünf Wettfahrten gesegelt. Diesmal waren die SVAOe-Segler Anton Giese, Jonn Daniel, Theodor Bublitz und Jasper Taschendorf am Start. Am Sonnabend ging es vormittags los mit einer Stunde Regattatheorie. Dann wurden die Optis in Schleppverbänden von Be-



*Die ersten fünf auf dem Weg zum Ziel*

gleitbooten über die Elbe in das Mühlenberger Loch geschleppt, wo die Wettfahrten stattfanden. Bei leichter bis schwacher Brise konnten drei Wettfahrten durchgeführt werden. Anton ersegelte sich zwei vierte und einen siebten Platz, Jonn einen zwölften, einen dreizehnten und einen zweiten Platz (den er sich allerdings mit einer MSC-Seglerin teilen musste...). Theo verbesserte sich stetig und kam auf den 20., 16. und 15. Platz und Jasper erreichte die Plätze 24, 19 und 25. Zum krönenden Abschluss des ersten Wettkampftages sind die Kinder dann ohne Schlepphilfe zurück über die Elbe in den BSC-Hafen gesegelt.

Der zweite Wettkampftag war für die Jahreszeit zu sommerlich: Viel Sonne, wenig Wind. Nach dem Zusammenstellen der Schleppverbände konnten die Eltern sich in der Sonne entspannen, die Opti-Kinder jedoch wurden in ihren Neo- oder Trockenanzügen langsam gegart. Mangels Wind konnte keine einzige Wettfahrt gesegelt werden, und damit blieb es bei den Platzierungen des Sonnabends: Platz 6 für Anton, Platz 9 für Jonn, Platz 16 für Theodor und Platz 24 für Jasper. Ein gelungener Saison-Auftakt und eine Menge Spaß für alle Beteiligten.

Die zweite Opti-C Regatta war der Eberhard-Wienholt-Preis des NRV am 29. April. Fünf SVAOe-Starter waren für diese Einsteiger-Regatta auf der Alster gemeldet. Um 10 Uhr morgens



*Schleppzug zum Mühlenberger Loch*



*Preisverteilung auf dem Rasen des BSC*



*Die Jugendarbeit der SVAOe trägt Früchte. Vier Jungen halten den Sonderpreis, ein Optisegel  
(Fotos: Arno Bublitz)*

trafen wir uns am Steg. Die Väter riggten die Optis auf, während Jasper Taschendorf, Jonn Daniel, Nis Daniel, Bjarne Menk und Theo Bublitz sich in die Trockenanzüge zwängten.

Bei schönen 3 Bft sind die Jungs zum NRV gesegelt, um Einschreibung und Steuermannsbesprechung zu erledigen. 12 Uhr 30 dann Auslaufen. Es war eine einfache Am-Wind/Vorm-Wind Bahn abgesteckt mit einer Tonne in Luv und einem Gate in Lee. Punkt 13:00 Uhr wurde die erste Wettfahrt gestartet und lief gar nicht so schlecht: Obwohl an der einen oder anderen Tonne die Optis verknäuel waren, kamen Platz 5 (Jonn), 6 (Bjarne) und 7 (Theo) für die SVAOe heraus. Jasper musste sich noch ein bisschen orientieren und wurde 19. von 22 Startern. Für Nis war es etwas viel: Er konnte die Wettfahrt nicht beenden und sah dem Rest der Regatta vom Begleitboot aus zu. Das war eigentlich auch nicht schlecht, denn das Wetter wurde immer wechselhafter: Zu Beginn noch ganz hübsch, wechselten sich bald Sonne, Wolken und Schauer ab.

Die zweite Wettfahrt lief trotzdem für unsere Kinder mit noch weniger Problemen und mit noch besseren Platzierungen: 1. (Theo), 2.

(Jonn), 11. (Bjarne) und 16. (Jasper). Stolze Eltern beobachteten dann den dritten Start, bei dem die Jungs leider nicht so gut wegkamen. Doch dann: Startabbruch und Neustart. Der zweite Start lief besser, und nach der ersten Tonne war klar, dass die SVAOe um den Sieg mitfahren konnte. Inzwischen hatte der Wind nördlicher gedreht und die Veranstalter verlegten die Tonne 1, nachdem das Feld sie einmal umrundet hatte. Aber auch das konnte unsere Segler nicht aus dem Konzept bringen. Am Ende der dritten Wettfahrt lagen sie auf den Plätzen 1 (Theo), 3 (Jonn), 6 (Bjarne) und 16 (Jasper). Im Gesamtergebnis war die SVAOe mit den Plätzen 1 (Theo Bublitz), 3 (Jonn Daniel), 6 (Bjarne Menk), 19 (Jasper Taschendorf) und 22 (Nis Daniel) der erfolgreichste Verein. Und als solcher bekam die SVAOe ein besonderes Sponsorengeschenk: Ein Opti-Regattasegel von North für die Nachwuchsarbeit. Man kann sagen: Die vom Vorstand unterstützte Jugendarbeit trägt Früchte...

Ihren Zweck der Nachwuchsmotivation haben Seehund-Cup und Eberhard-Wienholt-Preis erfüllt. Es hat Spaß und Lust auf mehr gemacht.

Arno Bublitz

## Fahrtensegeln

### „Rode Zora v. Amsterdam“ geht auf große Tour Verabschiedung in Oevelgönne

Am 10. Juni 2017 feierte Tobias Haas mit seiner Familie, Freunden und Mitseglern in der „Döns“ auf dem Anleger Neumühlen die Abreise mit ihrer Yacht „Rode Zora v. Amsterdam“ in Richtung Westen. Die Reise soll eine „Tour d’Atlantique“ werden, für die ein Jahr angesetzt wurde. Die Atlantiküberquerung in Richtung Westen ist für November/Dezember 2017 angesetzt und die Rückreise für Mai/Juni 2018. Die Kinder und sogar Schwiegerkinder wollen mittun, als Skipper und Mitsegler auf allerlei verschiedenen Etappen. Tobias hat dafür eine günstige Situation ge-

funden: Die Kinder sind im Studium weit fortgeschritten, oder sogar ganz damit fertig. Das Berufsleben hat für sie noch nicht begonnen. Für ihn hat der Job als Projektleiter des Europäischen Röntgenlasers ein natürliches Ende gefunden, da er in Betrieb geht. Diese und viele andere glückliche Umstände führten dazu, dass aus der Idee, noch einmal den Horizont zu erweitern und etwas Neues zu wagen, Realität wird.

Zu Redaktionsschluss ist die „Rode Zora“ in Falmouth, England eingetroffen. Wir wünschen weiterhin glückliche Fahrt und gute Heimkehr. Familie Haas wird hoffentlich von den verschiedenen Stationen berichten. Eine erste Folge wird bereits in den nächsten SVAOe Nachrichten zu lesen sein.

Inzwischen ist auch ein Blog eingerichtet: <http://haas-altona.de/atlantik>



*Angekommen in Ramsgate, England: Die erste Crew mit Tobias in der Mitte, daneben Tochter Rahel und Sohn Jakob (Foto: Tobias Haas)*

## Otterndorf-Ausfahrt

### Eine Schilderung von Bord der „Nordwest“

Freitagnachmittag, 9. Juni 2017, 18 Uhr: Anfahrt nach Wedel. Wir wollten wieder teilnehmen, weil es uns letztes Jahr so gut gefallen hat. Unser Ältester Paul hatte sich diesmal allerdings mit Mitsegler Yelle Taschendorf selbständig gemacht und geht mit Großvaters Folkeboot „Grete“ auf eigenem Kiel Richtung Otterndorf. Als wir uns dem Yachthafen nähern, steht Yelle mit der Grundverpflegung für die „Grete“ vorm Aldi im Regen. In unserem VW Bus ist noch etwas Platz für das letzte Stück bis zum Yachthafen. Nun bootlos, heuert Großvater Rolf bei Ulrike, mir und unseren Jungs Peter und Hans auf der alten „Nordwest“ an.

Die Auslauf-Rallye geht knapp an uns. „Grete“ und „Luise“ sehen uns aus den Molen gehen. Eine schöne Kreuz, bei westlichen Winden um 3 Bft mit der Genua 3 elbab, nach dem Kleinen Kohn mit zunehmend langem Bein. Mitte Pagen ziehen wir die große Genua, um dann bei Bielenberg für unseren Übermut eins auf die Mütze zu kriegen. Der schlanke Rumpf der „Nordwest“ holt auch mit offenem Groß tüchtig über, aber im Kartoffelloch passt das große Vorsegel dann schon wieder.

In Glückstadt ist es nicht unerwartet voll. Zwar wird das „Blaue Band“ bei gerüchteweise nur sieben Meldungen nicht ausgesegelt, aber die Teilnehmer der Nedderelv-Regatta füllen zusätzlich zu den Otterndorf-Seglern den Hafen. Am Abend der obligatorische Gang zur Anmeldung für das morgige Wettsegeln bei Götz und Renate Nietsch. Wie im letzten Jahr ein munteres Kommen und Bleiben. Zur Abholung der



*Die Landmannschaft bereitet das Zelt vor*



*Freundlicher Empfang der Regattateilnehmer*



*Begrüßung mit Sherry und Schaumküssen*



*Hafenmeister Lühmann hat den Grillplatz reserviert*



*Hafenszene 1*



*Hafenszene 2*

Startzeiten des Känguruh-Starts zaubert Renate aus dem Bauch der „Otium“ erstaunliche Mengen an gekühlten Getränken.

Die Tide läuft später als letztes Jahr, unser Start am Sonnabendmorgen bei Tonne GN 5 vor Glückstadt ist mit 8:30 Uhr angenehm moderat. Bei SW 2–3 genießen wir die ruhige Fahrt mit Frühstück in der schon warmen Sonne. Paul ist mit dem Folkeboot etwa 15 Minuten voraus. Vor St. Margarethen wechseln wir auf die Genua 1. Bei Brunsbüttel segeln die Folkeboote „Spanvogel“ und „Grete“ sowie die „Luise“ nahebei, auch die „Havkarlen“, von hinten aufgekommen, schlägt mit uns.

Bald wird es mühsamer. Nach Neufeld suchen alle das letzte Stauwasser in der Mitte des Stromes. Ab der Oste geht nicht mehr viel, die zunehmende Flaute macht Götz' guten Zeitplan zunichte. Wir gehen an den Medem, kleine Schläge an der Kante. Mehrfach sehen uns die Seehunde den Holeschlag an den Sand machen. Mit dem großen Vorsegel werden die Arme lang und länger. „Nordwest' ist doch keine H-Jolle!“ ist die klare Botschaft, als die Schläge arg kurz werden.

Schließlich kommen wir frei vom Medem und haben durch den Stromversatz aus dem Neufelder Fahrwasser erst einmal ein sehr langes Bein auf Stb.-Bug. Der mühsamen Kreuz folgt geduldige Demut, manchmal kaum mit Fahrt über Grund. An der Süd haben es Ralph Rainsborough und Dörte Stryi mit der „Havkarlen“ deutlich besser getroffen. Etliche Teilnehmer haben inzwischen die Segel gestrichen und uns unter Motor passiert. Aber wir halten durch. Schließlich passieren wir um 14 Uhr die Zieltonne 46 vor Otterndorf, eine gute Stunde nach der „Havkarlen“ und 10 Minuten vor der X 34

„Rainville“ von Rainer Steffen. Dirk Selter hat auf der „Kalea“ als viertes Schiff Otterndorf unter Segeln erreicht, den sonnigen Segeltag aber noch um Einiges bis zur Tonne 44 verlängert. Im Hafen herrscht schon munteres Treiben, wir drehen zwei Runden. Mit Erinnerungen an den gestrigen Abend schlagen wir Stephan Lunaus einladende Fender aus und legen uns neben Götz und Renate an die „Otium“. Die Hafencrew belohnt uns mit Begrüßungs-Sherry und Schoko-Küssen für unsere Ausdauer am Medem. Das Aufklaren wird zweitrangig, gleich sind wir in den Klön auf Schlengel und Booten eingetaucht. Hinter uns beim Hafenmeister Lühmann weht bereits am vorbereiteten Zelt mit Tischen, Bänken und Grills der große SVAOe-Stander. Dank an Heidi und Jan Behnke, Tomas Krause sowie Wolfgang Mackens und Birke Hartl für die Vorbereitung!

Irgendwann finden wir uns dann im Cockpit der „Luise“ wieder. Zwischen Henrike Lunau und Lars Hauschildt, Paul und Yelle sowie Peter und Hans heben Ulrike und ich den Altersschnitt, bald unterstützt uns der Kommodore. Stephan Lunau weiß, was von ihm erwartet wird, und versorgt das Gedränge auf der Back. Unsere Kids gewinnt er um den Preis einer Tüte Franzbrötchen. Auf dem Achterdeck wird erfolgreich bestätigt, dass Portwein auf gut gepflegtem Teak keine Flecken hinterlässt. Und ich lerne in der Seemannschaft dazu: Stelle Teller nie ineinander, sonst muss man die Rückseite auch noch abwaschen.

Während Ulrike und ich einen Gang nach Otterndorf machen, ziehen unsere Jungs den Hafen vor – inklusive späterem Abkühlen im Hafenbecken. Leider verpassen Ulrike und ich die Ansprache von Götz für die Teilnehmer von 20



*„Nordwest“ mit Jung und Alt an Bord*



*Der Jugend wurde es zu warm: Ab ins Hafenbecken*



*Der Grill wird angeheizt:  
Das muss wohl noch geübt werden*



*Lange Tafeln im Freien*



*Das geschmückte Festzelt*



*„Rotwein ist für alte Knaben...“:  
Seniorenpreisträger Hans Sabban zapft an  
(Fotos: Tomas Krause)*

Booten und die Verleihung des Seniorenpreises. Im letzten Jahr waren wir erstmals dabei und hatten den von Jan Behnke liebevoll gefertigten Mahagonikasten zur Aufnahme von Rebensaft bewundert. Fifi Schaper, Preisträger des Vorjahres, hatte ihn wieder mit Gehalt versehen. Dieses Jahr ging er an Hans Sabban. Im Laufe des Abends dürfte sich der Ballast für die Rücktour aber wieder auf das Tara reduziert haben. Lange saßen wir in den munteren Abend hinein, unterbrochen von ernsthaft ausgetragenen Wikingerschach. Hier verblüffte Felix von der „Eule“ – mit seinem Bruder Frerik einer der Benjamine der Ausfahrt – Gegner und eigene Mannschaft mit beeindruckenden Treffern. Überhaupt war die Anzahl der Jugendlichen und Jüngsten erfrischend. Der Gefahr des Vorschlages bewusst, regen wir für zukünftige Otterndorf-Ausfahrten zusätzlich einen würdigen Jüngstenpreis an.

Der sonnige Sonntagmorgen verlängerte bei allen die Urlaubsstimmung, die Tide ließ alle entspannt den Schlaf, das Frühstück oder beides in die Länge ziehen. Erst gegen Mittag machte es Sinn, ans Auslaufen zu denken. Vereinzelt klappert ein Fall im südwestlichen Wind, derweil schlägt Peter die Genua 3 ans Vorstag, bis wir 2 Stunden nach Niedrigwasser Cuxhaven unsere Ein-Meter-Achtzig Tiefgang auf die Elbe bringen. Draußen ist der Wind entspannter als gedacht, wir wechseln auf die Genua 1 noch bevor wir an der Starttonne unsere Zeit um 12:44 Uhr nehmen. Der Strom schiebt anfangs mehr als der achterliche Wind. Peter trägt dem Regatta-Ehrgeiz Rechnung und hängt die Hängematte von Nock zum Hals unter den Baum, um das Großflach zu trimmen. Aber es hilft nichts, die „Otium“ ist nicht zu halten.



Ab Belum geht es mit auffrischem Wind flott voran, am Böschrücken wechseln wir zurück auf die G3 und reffen bei nun spitzem Kurs das Groß. Bei Sonne und warmem SW-Wind haben wir eine wunderbare Kreuz mit wenig Welle. Rolf an der Schot und Peter an der Winsch arbeiten erneut am Umfang ihrer Oberarme. In zeitweisen Böen von 5 Bft hole ich mir in Lee an der Pinne eine ordentliche Dusche. Hans lässt sich mit einem Ersatz-Shirt Zeit und vermeidet, dass der Spott zu kurz kommt. Rhin und Schwarztonnensand ziehen vorbei, an Pagen reffen wir wieder aus. Ab Kleinem Kohn genießen wir den erwarteten Anlieger. Kurz vorm Yachthafen Wedel nochmal zwei kräftige Böen aus den Wolken, wir nehmen das Groß weg und sind dann auf den letzten Minuten peinlich untertakelt. Paul geht ein paar Minuten voraus mit der „Grete“ ins Ziel. Vor uns auch die flott gesteuerte „Luise“, die schnelle „Havkarlen“ und das Folkeboot „Spanvogel“.

Thomas Körner

## Rund England via Forth and Clyde Canal

*Für diese beeindruckende Reise 2016 mit kleinem Boot, einem IF Folkeboot, erhielten Manfred und Yelle Taschendorf (Vater und Sohn) den Niederelbe-Preis für die weiteste Reise eines Bootes unter acht Metern und den Kommodore-Preis der SVAOe für die größte seeseglerische Leistung auf dem diesjährigen Gründungsfest. Hier ihr lakonischer Bericht.*

**Kurz gesagt:** Es war hart, aber schön. Gerefft wurde auf der knapp siebenwöchigen Tour nur einmal, nämlich zu Anfang, und dieses Reff blieb drin. Manchmal kam auch ein zweites



*Auf der Nordsee:  
Kleines Boot in ruppiger See – da kann dem  
Fotografen schon mal das Bild verrutschen*

dazu. Und unsere Bibel, der Reeds Nautical Almanach, blieb die gesamte Tour über nass, wobei wir befürchteten, dass er nicht mehr zu gebrauchen wäre, sobald er trocken ist.

Unsere Reise begann am 9. Juli im Heimathafen Wedel. Geplant war, in einem Rutsch nach Edinburgh zu segeln, was knapp 450 Seemeilen gewesen wären. Wenn uns das gelungen wäre, stände uns die optimale Option, den Kaledonischen Kanal zu durchfahren, zur Verfügung.



*Auf Helgoland den Sturm abwettern*



*Angekommen in England:  
Red Ensign als Gastlandflagge*



*Gastlandflagge gewechselt:  
In schottischen Gewässern*

Jedoch machte uns die Wettervorhersage mit sieben, in Böen acht Bft vorerst einen Strich durch die Rechnung, so dass wir auf Helgoland abwettern mussten.

Am Tag darauf sollte es dann losgehen, jedoch fiel uns nach einem halben Tag Kampf mit der gut zwei Meter hohen See auf, dass unser Tank irgendwo Diesel verlor und der ins Boot lief. Also mussten wir zurück nach Helgoland, was uns im Großen und Ganzen eine halbe Woche kostete und somit den Kaledonischen Kanal aus unserem Plan strich.

Uns wurde ebenfalls klar, dass es nicht möglich sein würde, zu zweit bei diesem Wetter die Nordsee zu queren. Deshalb entschieden wir uns „old school“ England weiter südlich zu erreichen, also an den Friesischen Inseln vorbei, durch das Ijsselmeer und über Amsterdam nach Lowestoft.

Allerdings wehte es auch auf diesem Weg kräftig. Beim Ansteuern von Borkum büßten wir unseren Traveller ein, der uns bei knapp 10 Knoten Fahrt über Grund aus dem Reitbalken gerissen wurde.

In England ging es nach einem gewissen Kulturschock (Kontrast Amsterdam/Lowestoft) wegen Zeitmangels in einem Stück nach Edinburgh. Nach einem kleinen Zwischenstopp dort ging es den Firth of Forth weiter hinein, bis wir den Eingang zum Forth and Clyde Canal erreichten. Dort legten wir kurzerhand den Mast, tankten Sprit und nahmen die 56 Kilometer lange Fahrt quer durch Schottland mit 40 Schleusen in Angriff. Dieses kontinuierliche Schleusen raubte viel Zeit. Daher entschieden wir uns, nachdem wir die Westküste erreicht hatten, auf die Isle of Man wie auch auf Wales zu verzichten und direkt nach Irland überzusetzen.



*Es geht tief in den Firth of Forth hinein:  
Schottisches Wetter und die berühmte  
Forth Bridge achteraus*

Nach zwei Stopps in Irland, davon einem in Dublin, segelten wir in einem Stück, an Wales vorbei, nach Cornwall. Schließlich passierten wir Land's End bei perfektem Wetter und gutem Wind. An der englischen Südküste hatten wir dann besseres Wetter im Vergleich zu den letzten Wochen. Das ermöglichte es uns, mehrere Buchten anzusteuern und zu ankern. Wir hatten zudem das zweifelhafte Vergnügen, eines der berühmt-berüchtigten Races (*gezeitenverursachte Stromschnellen, Red.*) zu kreuzen, was einem Fehler unserer Navigation zu verdanken war. Wir hatten Glück, dass das Wetter mitspielte.

Nichtsdestoweniger hatten wir zwischendurch Sorge, dass unsere Pinne das nicht lange mitmachen würde.

Im Solent nördlich der Isle of Wight hatten wir noch das ebenfalls zweifelhafte Vergnügen, sämtliche Regattafelder der Cowes Week zu kreuzen, was bei der Anzahl von Booten und Klassen nicht ganz leicht war. In Ramsgate entschieden wir uns gegen das Hinaufsegeln in die Themse. Stattdessen fuhren wir mit dem Zug



*Noch älter als der Kaledonische Kanal:  
In den Schleusen des Forth and Clyde Canal*



*Hat seine besten Tage hinter sich gelassen:  
Fischereihafen Arklow, Republik Irland*



*Endlich schönes Wetter an der englischen Südküste. Nur der Ständer hat gelitten (Fotos: Yelle Taschendorf)*

nach London, was uns einige Tage an Zeit geschenkt hat. Zurück an Bord kreuzten wir das Verkehrstrennungsgebiet und landeten schließlich in Belgien. Von dort aus ging es dann zügig, ohne Zwischenstopp in den Niederlanden, zu den Friesischen Inseln, wo wir unsere übrig gebliebene Zeit im Wattenmeer bei bestem Wetter und im Kontrast zur ruppigen Nordsee verbrachten. Nach 46 Reisetagen langten wir an einem schwülen Sommertag mit dem Abendhochwasser am 24. August in unserem Heimathafen Wedel an.

Im Großen und Ganzen haben wir in diesen sieben Wochen viel über Whisky, Seemannschaft und die britischen Gewässer gelernt. Zudem haben wir unser AIS lieben gelernt, das uns in so manchen Fällen geholfen hat, sei es im Verkehrstrennungsgebiet, mit Schiffen über 30 Knoten Geschwindigkeit oder mit Fischern vor der belgischen Küste bei Nacht, die überhaupt keine feste Route führen.

Manfred und Yelle Taschendorf

## **Kleine Rundreise durch ein Paradies**

**9.11.2015 – „Luv“ zurück in Westindien**

Über die korrupte Elite des Inselparadieses Antigua hatte sich schon Kapitän Horatio Nelson aufgeregt. Als amtierender Chef der Marinebasis in English Harbour und Statthalter seiner Britischen Majestät legte er sich zwischen 1784 und 1787 heftig mit den Zuckerbaronen und Sklavenhaltern von Antigua an. Er verlangte von den Rumhändlern und Reedern, nicht immer nur den eigenen Vorteil im Auge zu haben. Die Gesetze des Mutterlandes, auch die Steuergesetze, seien oberstes Gebot. Schmuggel mit den US-Amerikanern zu Lasten der Krone zum Beispiel ginge gar nicht.

Fieberkrank und enttäuscht vom nur sehr kleinen Erfolg seiner Moralpredigten segelte Nelson nach drei Jahren in Westindien zurück nach England. Er hatte ein großes Fass Rum mit an Bord seiner Fregatte „Borea“ genommen. Für den Fall, dass er die Reise nicht überleben sollte, wollte er seinen Leichnam im Schnaps konservieren lassen. Nelson hielt nichts von Seebestattungen. Die „Luv“ liegt heute präzise dort, wo die Fregatte des späteren Seehelden lag und wo er das Rumfass an Bord nahm. „Nelsons Dockyard“ heißt zu seinen Ehren der überaus sichere und palmengesäumte Liegeplatz, eines der sichersten „Hurricane holes“ in der Karibik. Hier erinnern alte Gemäuer, zahlreiche Kanonen, unglaublich große, verrostete Stockanker an die Historie der großen Segelschiffe.

Die „Luv“-Crew will wissen, was sich seit Nelsons Zeiten geändert hat in diesem Inselreich, mit seinen kaum 70 000 Einwohnern eines der kleinsten selbständigen Länder der Erde. Mit

einem Mietwagen touren wir einen langen Tag über die kurze Insel.

Wer so reist, muss aufpassen, nicht sofort den eigenen Vorurteilen aufzusitzen. Weil unsere einzigen Informationsquellen unsere Augen sind und wir die gesammelten Bilder gleich interpretieren und bewerten, kann leicht ein falscher, ein unge rechter Eindruck entstehen. Und die Bilder sind widersprüchlich. Wir sehen: Superyachten von Milliardären, exklusive Hotelanlagen an traumhaften Sandstränden hinter prächtigen Korallenriffen, teure Luxusanwesen auf privatisierten Klippen, bunte tropische Vegetation, ein blaues bis türkisfarbenes Meer, bewegt vom immerwährenden, warmen und maßvollen Passatwind.

Wir sehen auch: Verfallene Häuser im Dutzend, viele Kinder, viele Männer, die erkennbar nichts zu tun haben, ab und zu Krüppel an Krücken. Wir fahren über Straßen mit knietiefen Schlaglöchern, vorbei an eben neu gebauten und eben bereits wieder stillgelegten Fabriken, bei denen durch den Asphalt der Mitarbeiterparkplätze schon wieder der Urwald zu sprießen beginnt. Wir sind beeindruckt von einer riesigen Rohrzuckerfabrik, deren metallener Schornstein

kalt und umgeknickt ist, deren beeindruckende Quetsch-, Koch- und Extrahiermaschinen von wohlmeinenden Investoren zu einem Zuckerrohrgedächtnispark umgruppiert worden sind. Sogar ein Swimmingpool ist angelegt inmitten dieses Industriemuseums. Aber da sind keine Besucher, keine Museumswächter, keine Informationsschilder. Nur Verfall und naive Erinnerungen an ehemalige Größe auf Wandmalereien.

Wir touren im Linksverkehr im Nordosten von Antigua durch eine ehemals fruchtbare und hochproduktive Kulturlandschaft, in der heute im größeren Maßstab niemand irgendetwas anzubauen scheint. Auf ehemaligen Zuckerrohrfeldern wuchert undurchdringliches Stachelgebüsch. Brache Felder bis zum Horizont. Ein paar Bananenstauden, vereinzelte Rinder, einige wenige Gärten gibt es. Am Straßenrand, auf Brettern von ärmlich gekleideten Frauen ärmlich präsentiert, ein paar überreife Bananen, fleckige Avocados, halbvertrocknete kleinwüchsige Ananas, Kokosnüsse natürlich.

Wir wollen den Proviant der „Luv“ auffüllen und verhandeln. Bananen? Zehn Dollar das Pfund. Ananas? Acht Dollar das Stück. Das sind Prei-

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

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

**TECHNIK EXZELLENZ**  
Kassen, Thermodrucker, Kontrollsysteme, Infoterminals

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

**BECKERBILLETT**

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

se für blöde Touristen. Im Supermarkt gibt es das Obst in weit besserer Qualität und für ein Viertel der hier aufgerufenen Summen. Für dumm verkaufen wollen uns auch die Händler im großen Dutyfree-Markt in der Hauptstadt St. John's. Hier gibt's alles für die Hälfte und nichts, was man braucht. Amerikanische Investoren haben das Areal von der halben Reeperbahngröße direkt hinter den Anleger für die riesigen Kreuzfahrer gebaut, die für ein paar Stunden hier festmachen. Wenn die Passagiere an Land gehen, können sie gar nicht anders, als die Superangebote der Diamanten- und Uhrenhändler, der Handtaschenanbieter und teuren Klamottenläden für landestypische Folklore zu halten. Nicht wenige bleiben in dieser kitschigen, klebrigen Steueroase hängen und halten das schon für einen Karibikurlaub.

Apropos Steueroase. Deutsche Reeder, auch aus dem Alten Land, profitieren gewaltig von den eigenartigen Gesetzen Antiguas. St. John's ist Heimathafen für eine beeindruckende Flotte von Schiffen. 951 davon gehören deutschen Eigentümern. Diese Zahlen liefert das Internet. Keine andere Billigflagge ist deutschen Schiffseignern lieber. Nie werden deren Frachter je diesen Heimathafen anlaufen. Die bunte Sparflagge mit der aufgehenden Sonne wird gegen eine nur geringe Gebühr gehisst und schon gelten an Bord die Ausrüstungs- und Besatzungsvorschriften der Bananenrepublik und natürlich deren Steuergesetze. Mitten in St. John's wähen wir uns plötzlich im Kölner Karneval. Eine weit überlebensgroße, knallbunt bemalte Betonfigur beherrscht einen zentralen Platz im Zentrum der Hauptstadt. Die Hand ruht auf dem Herzen, das klare Auge ist zuversichtlich in eine ferne aber gewiss herrliche Zukunft gerichtet. Vere Conrad Bird, dem lang-

jährigen Premierminister und „Vater der Nation“, ist hier ein kitschiges Denkmal gesetzt worden. Berge von frischen Blumensträußen zeigen an: Der Mann war mal höchst populär. Zu Lebzeiten galt er den US-Sicherheitsbehörden als einer, der seine schützende Hand gern über Waffenhändler, Drogenschmuggler und Geldwäscher hielt.

Birds Nach-Nachfolger, der jetzige Staatschef Gaston Brown, macht sein Geld vor allem mit Immobiliengeschäften. Seit im Zuge der weltweiten Finanzkrise die USA in den Kleinstaaten Westindiens ein angeblich striktes Geldwäschegesetz durchdrückten, wurden auch in Antigua die Milliarden knapp. Der Niedergang des Finanzsektors stürzte die Bevölkerung jedoch nicht in zusätzliche Armut. Das Geld der Banker und Spekulanten – oder die Flaggengebühren der deutschen Reeder – ist ohnehin nie bei den einfachen Leuten angekommen. Unlängst erklärte der Labour-Politiker Brown im Parlament seinen seit seinem Amtsantritt deutlich gestiegenen persönlichen Reichtum mit unbändigem Fleiß. Neben dem Regierungsjob kümmerte er sich auch als Teilhaber zahlreicher Unternehmen ausschließlich um das Wohl des Landes. Was jedermann sofort und vorbehaltlos für bare Münze nimmt. Wir beenden unseren Ausflug und ziehen eine gemischte – zugegeben: subjektive – Bilanz: Horatio Nelson hätte wenig Mühe, sich im Antigua von heute zurecht zu finden. Die Sklavenhalter und Zuckerpflanzer sind zwar verschwunden, die Strukturen von Macht und Reichtum funktionieren in diesem Paradies aber wie eh und je. Nur die Sache mit dem Rumfass würde 2015 nicht mehr so problemlos funktionieren wie vor 230 Jahren. Antigua muss den Rohrzucker für seinen sündhaft teuren Rum heute importieren. Ein ganzes Fass wäre unerschwinglich. Heiko Tornow

## Segelgeschichten

### Der Irrtum

*Hier folgt eine weitere Geschichte unseres Mitglieds Rudolf Neumann, der nach seinem Ausscheiden aus dem aktiven Dienst bei der Bundesmarine als Ausbildungs- und Charterskipper viel erlebt hat.*

Auf meinen Segelreisen kam es zuweilen vor, dass ich unverhofft herrenloses Treibgut antraf oder im Seenotfall als Hilfeleistung mitnehmen musste. Es handelte sich dabei in der Regel um Schlauch- bzw. Plastikboote mit und ohne Außenbordmotor. Darunter waren auch neue und gebrauchte Tretboote mit oder ohne Besatzung. Bei jenen mit Besatzung handelte es sich um leichtsinnige Leute, die sich bei stark ablandigem Wind zu weit von der Küste entfernt hatten, nun gegen Wind und See nicht mehr vorankamen und von mir fünf bis zehn Meilen vor der Küste als Seenotfall eingefangen und zur Küste zurückgeschleppt werden mussten.

In einem Fall ging die Geschichte aber völlig anders aus. Mit meiner „Ventolera“, einer 48 Fuß Yacht mit neun Mann Besatzung, waren wir von Mallorca kommend auf dem Wege nach Alicante. Das Wetter war gut, drei bis vier Windstärken aus SE, allerdings eine recht hohe Altdünung. Langsam kamen wir einer anderen Segelyacht auf, die ein merkwürdig auffälliges Verhalten zeigte. Durch das Glas erkannte man, dass Groß- und Vorsegel ausgebaumt waren, also ein Vorm-Wind-Kurs gefahren wurde. Das Schiff gierte ständig hin und her, so dass die Segel häufig back schlugen. Offensichtlich war niemand am

Ruder, und auch sonst war niemand zu erkennen. Sollte das Schiff herrenlos dahin segeln? Was würde das für uns bedeuten? Gedanken kreisten in der Crew. Ein herrenloses Schiff? Wir mussten uns darum kümmern.

Wir hofften, dass es kein Krankheits- oder Todesfall war. In diesem Fall hieß es, Abschleppen oder Prisenbesatzung zusammenstellen, zuerst auch einmal feststellen, wer wohl an Bord gewesen sein mochte, Vermisstenmeldungen machen etc.

Als sich die Distanz verringerte, konnte man die französische Flagge erkennen, jedoch war niemand an Deck. War der Steuermann außenbords gefallen? Es hieß also, näher heran zu gehen. Die Situation änderte sich nicht, es erschien alles recht merkwürdig. Vielleicht wurde Hilfe benötigt, oder im Falle einer Bergung könnte man von der Versicherung eine Prämie erhalten? Auf alle Fälle erst mal klar zum Manöver.

Also Segel bergen, Maschine an, Fender raus und Schleppgeschirr bereitlegen. Ein sportlicher Typ der Besatzung wurde als Jumper eingeteilt. Endlich waren wir auf zehn Meter heran. Mehrmaliges Anrufen ergab keine Antwort. Niemand an Bord. Wir gingen also längsseits, und unser Mann sprang mit einem gekonnten Satz hinüber. Der Aufschlag aufs Deck hatte offensichtlich jemand in prekärer Situation gestört, denn plötzlich tauchte im Niedergang des Schiffes ein Männerkopf auf, der uns ein „Bonjour“ zurief, während man gleichzeitig durch das Bulleye des Decksaufbaus eine verstörte, nackte Frau vorbeihuschen sah.

„Excusé Monsieur, qu'est-ce que c'est? Je pence, le Capitan est mort – vous n'émouvez pas, nous voulons les premiers aide, faire la courte échelle.“ Der verdutzte Herr antwortete: „Non, non,

merci Monsieur. Bon Voyage“. (*Anm.: Man lasse sich nicht von dem etwas gewöhnungsbedürftigen Seemanns-Französisch irritieren. Es wurde offensichtlich verstanden. Red.*)

Schnell holten wir unseren Mann zurück an Bord und setzten unsere Reise fort. Hilfe war nicht nötig gewesen, der Vorfall hatte natürliche Ursachen.

Rudolf Neumann

## Aus Behörden und Verbänden

### Das BMVI teilt mit: Zusammenlegung der Sportbootführerscheinverordnungen

Mit Zusammenlegung der beiden Sportbootführerscheinverordnungen See und Binnen ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) nun einem weiteren Auftrag aus dem Bundestagsbeschluss „Neue Impulse für die Sportbootschifffahrt“ nachgekommen. Am 9. Mai 2017 wurde die Sportbootführerscheinverordnung (SpFV) im Bundesgesetzblatt verkündet und trat am 10. Mai in Kraft.

Gleichzeitig treten die Sportbootführerscheinverordnungen Binnen und See außer Kraft. Der Sportbootführerschein mit dem Geltungsbereich Binnenschifffahrtsstraßen berechtigt nunmehr zum Führen von Fahrzeugen bis zu einer Länge von 20 Metern ohne besonderen Nachweis der Streckenkunde. Diese Regelung gilt automatisch auch für die Inhaber bereits erteilter Sportbootführerscheine. Eine Umschreibung der alten Führerscheine ist nicht zwingend erforderlich, jedoch möglich, falls gewünscht. Auf den Seeschifffahrtsstraßen wird

es weiterhin keine Längenbegrenzung geben. Der neue Führerschein wird, wie bereits andere Befähigungsnachweise in der Schifffahrt, ab dem 01.01.2018 im Scheckkartenformat ausgestellt. Bis zu diesem Zeitpunkt erteilen die Sportbootverbände nach erfolgreicher Prüfung noch die nach bisherigem Muster gültigen Führerscheine. Es wird künftig eine Führerscheinkarte geben, in der der jeweilige Geltungsbereich, entweder Seeschifffahrtsstraßen oder Binnenschifffahrtsstraßen oder beide vermerkt sind. Die theoretische und die praktische Prüfung können zu unterschiedlichen Zeitpunkten abgelegt werden. Bisher war das nur bei Vorliegen eines wichtigen Grundes möglich. So kann beispielsweise die praktische Sportbootführerscheinprüfung während einer Urlaubsreise und die theoretische Prüfung zu Hause abgelegt werden. Beide Teilprüfungen (Theorie und Praxis) müssen jedoch bei einem Prüfungsausschuss desselben Verbandes innerhalb eines Jahres abgeschlossen werden, sonst gilt die Prüfung als nicht bestanden. Prüfungen zum Erwerb des Sportbootführerscheins mit dem Geltungsbereich Seeschifffahrtsstraßen können nun auch im Ausland abgenommen werden. Die Prüfungsinhalte haben sich nicht geändert.

*Anmerkung der Redaktion: Viel Lärm um nichts. Unsere Führerscheinausbildung wird dieselbe bleiben.*





## Der Bund ordnet die Wasserstraßen neu

**Ist die Bedeutung der Nebenflüsse und Häfen an der Unterelbe für den Wassersport sehr gering?**

*Vorbemerkung: Der Bund als Eigentümer aller Wasserstraßen in Deutschland befindet sich in einer Zwickmühle. Einerseits werden ihm Betrieb und Unterhalt zu teuer, andererseits sind die Wasserstraßen ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und nicht zuletzt ein hohes Umweltgut. Da streiten sich politische Interessen um die Gewichtung und damit ums Geld. Auch wir Segler an Elbe, Nord- und Ostsee werden da zum Spielball. Es droht uns, Gewohntes zu verlieren. Die „Gruppe Nedderelv“, in der auch die SVAOe Mitglied ist, hat eine Resolution an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gerichtet, die wir hier abdrucken (Red.):*

**RESOLUTION zum Wassertourismus-konzept vom 1. Juli 2016 hier:  
Revier Unterelbe mit Nebenflüssen**

Der regionale Vereinsverband Nedderelv e.V. von 1951 vertritt 41 Wassersportvereine an der Unterelbe mit rund 10.300 Mitgliedern und deren Familien als Novum länderübergreifend aus Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Die meisten dieser Vereine haben ihre Häfen nicht am Hauptstrom wie z.B. Cuxhaven und Wedel, sondern an den Nebenflüssen der Unterelbe. Um die Ausübung unseres Sportes weiterhin zu sichern, muss daher auch die Befahrbarkeit eben dieser Nebenflüsse dauerhaft gesichert werden.

Die Unterelbe hat als Wassersportrevier außerordentliche Bedeutung, und zwar nicht nur für den Bereich der Metropolregion Hamburg, sondern besonders auch überregional durch die Anbindung des Nord-Ostsee-Kanals, des Elbe-Weser-Kanals, des Elbe-Lübeck-Kanals, im Oberlauf zu den Mecklenburgischen Gewässern und zur freien Nordsee sowie zu den Wattregionen. Durch das Wirtschaftsförderungsprogramm „Maritime Landschaft Unterelbe“ wird das sogenannte Paradies vor den Toren Hamburgs als Schatztruhe der Naherholung erfreu-



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

**JETZT**  
Hamburger  
Yachthafen

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

licherweise zunehmend herausgestellt. Dieses Projekt und andere Förderprogramme bedingen aber, dass die Häfen und Nebenflüsse befahrbar erhalten bleiben, da es sonst ad absurdum geführt wird.

Das Wassertourismuskonzept vom 1. Juli 2016 ist zwar grundsätzlich zu begrüßen, aber in der jetzigen Form ist es sehr enttäuschend und sichert nicht den Erhalt einer attraktiven und leistungsfähigen Infrastruktur. Im Gegenteil, mit der Einstufung der Nebenflüsse der Unterelbe in ihre Bedeutung für Freizeit und Tourismus als „sehr gering“ (Seite 10 des Konzeptes) wird die Unterhaltung der Elb-Nebenflüsse für den Verkehr aufgegeben und damit ein großer Teil des Wassersportes auf der Unterelbe unterbunden. Gleichzeitig wird die hervorragende Jugendarbeit dieser Vereine ad absurdum geführt und das Vereinsvermögen von den betroffenen Vereinen – oft erarbeitet von mehreren Generationen – praktisch vernichtet. Die Ausübung des Sports im hiesigen Raum mit den über Jahrhunderte gewachsenen Strukturen wird gewissermaßen wie man so sagt „mit den Füßen getreten“.

Es bestehen Zweifel, dass bei der Aufstellung des Konzeptes zuverlässige Zahlen über die Nutzung der einzelnen Wasserstraßen durch Sport- und Freizeitfahrzeuge zugrunde gelegt worden sind. Teilweise handelt es sich offenbar nur um bloße Schätzungen. Es mangelt nach unserer Auffassung an nachvollziehbaren Belegen für revierbezogene Ermittlungen. Aus dem Konzept ist auch zu schließen, dass der sehr hohe Wirtschaftsfaktor der Sportschifffahrt nicht hinreichend berücksichtigt worden ist. Wir verweisen hierzu auf die Ausarbeitung des Hamburger Seglerverbandes e.V. vom Februar 2012.

Wir fordern daher, die Einstufung der Neben-

flüsse an der Unterelbe zu korrigieren und die Grundlagen dazu mit den betroffenen Ländern, Kommunen und Wassersportverbänden kritisch zu überprüfen und den tatsächlichen Gegebenheiten anzupassen.

Funktional zusammenhängende Wasserstraßen müssen nach unserer Auffassung einheitlich bewertet werden, denn sie bilden zusammen ein Revier. Das Ästuar der Unterelbe kann man zwangsläufig nicht trennen, denn ein solches besteht nicht nur aus dem Hauptstrom, sondern auch aus allen Nebenelben und Nebenflüssen sowie den anhängenden Gewässerflächen. Noch vor wenigen Jahren hat die große Koalition angekündigt, die „Attraktivität des Wassertourismus und des Wassersports stärken zu wollen“. Mit dem nun vorliegenden Konzept laufen diese politischen Versprechungen ins Gegenteil. Der Wunsch vieler Menschen, auf dem Wasser eine erholsame und sportliche Freizeit verbringen zu können, wird bei Umsetzung dieses Konzeptes zunichte gemacht.

Die Sorgen des Wassersports für die Zukunft sind massiv. Wir erwarten, dass unsere Forderungen zum Erhalt der Befahrbarkeit des Reviers Unterelbe mit seinen Nebenflüssen im Konzept aufgenommen werden und die Bedeutung der Nebenflüsse für Freizeit und Tourismus dort mit „hoch“ korrigiert wird. Der Bund ist für den Erhalt der Bundeswasserstraßen zuständig. Das Bundeswasserstraßengesetz schließt die Freizeitschifffahrt bekanntlich als rechtlich gleichgestellte Schifffahrt ausdrücklich mit ein. Mit dem Konzept versucht der Bund nun, sich aus seiner Verantwortung zu stehlen. Daher wird auch gefordert, eine angedachte Entwidmung von Bundeswasserstraßen – hier der Elbnebenflüsse – im Bundesrat durch Votum der

Länder gegen das Wassertourismuskonzept zu verhindern. Abschließend bleibt für uns die Frage offen, wie man den jungen Leuten noch verständlich machen soll, dass sie ihren Sport in der Heimat wohl unter diesen Gegebenheiten alsbald nicht mehr ausüben können. Bitte helfen Sie uns!

Bruno Höge, 1. Vorsitzender

## Dies und Das

### 25 Jahre City Sporthafen Hamburg Ein Bericht über die Jahreshauptversammlung

Auf der Jahreshauptversammlung des City Sporthafen Hamburg (CSH) am 25. April im Clubhaus der SVAOe gedachte dessen langjähriger Vorsitzender Eduard von Allwörden zu Beginn seines Jahresberichtes des am 27. März 1991 gegründeten Fördervereins und am 10. Mai 1992 eingeweihten Gasthafens für Sportboote der Freien und Hansestadt Hamburg. In einer Rückschau erinnerte er an die kleine Gruppe mutiger Hamburger Segler, die gegen Widerstände und Zweifel ehrenamtlich

die Planung und die Finanzierung sowie den nun ein Vierteljahrhundert bestehenden Hafen realisieren konnten. Dabei erinnerte er auch an die finanzielle Hilfe seitens der Haspa, der hanseboot und zahlreicher kleiner und großer Spender.

Inzwischen ist dieser Yachthafen am Baumwoll nicht nur ein beliebtes Ziel für Segel- und Motoryachten aus aller Welt, sondern aufgrund seiner zentralen Lage zwischen Kontorhäusern auf der Nordseite und dem mächtigen Bau der gegenüber gerade fertig gestellten Elbphilharmonie auch das Ziel zahlreicher flanierender Bürger geworden.

Die umfangreichen Bauarbeiten an der Hochwasser-Schutzanlage führten naturgemäß eine zeitlang zu einem Rückgang der Besucherzahlen. Nach der Beendigung dieser Arbeiten und der Reparatur von fünf Schlingeln wurde ein leichter Anstieg der Übernachtungen festgestellt. Mit unseren Pächtern, dem Feuerschiff, dem Floating Home und den RIB-Piraten gibt es keine Probleme. Die Teilnahme zahlreicher Segel- und Motorboote am jährlichen Hafengeburtstag bedeutet für unsere Hafenmeister eine besondere Belastung. Ohne die Hilfe der Bootseigner der beiden Fachverbände, des Ham-



**Seemann  
& Söhne**

Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG [www.seemannsoehne.de](http://www.seemannsoehne.de)

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

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

burger Segler- und Motorbootverbandes, wäre eine Durchführung nicht möglich.

Für die Bemühungen für den Umweltschutz bekam der Hafen auch 2016 die „Blaue Flagge“. Wir haben die Hoffnung, dass wir sie auch 2017 wieder bekommen. Unzufrieden waren wir mit der hanseboot 2016. Im Vorstand fand sich eine knappe Mehrheit für eine Teilnahme, für die wir nach 25 Jahren zum ersten Mal Gebühren für den Stand und dessen Auf- und Abbau bezahlen mussten (2.750,- Euro!) Die Beteiligung an „Nassmesse“ wurde uns leider gekündigt und stattdessen mit geringem Erfolg im „Traditionshafen“ durchgeführt. Der Vorstand des CSH wird prüfen müssen, wie der Hafen künftig besser vermarktet werden kann. Der CSH-Vorsitzende hat zu diesem Zweck ein Gespräch mit dem Geschäftsführer der Hamburg-Messe geführt.

Als richtig erwies sich die Entscheidung, alle Duckdalben mit Flaggenmasten zu versehen, da es uns gelang, hierfür mit der Cunard-Line eine Geschäftsverbindung zunächst für 2017 aufzubauen.

Zur Erhaltung der Gemeinnützigkeit des CSH wird eine bessere Anbindung an die Vereine notwendig sein. Sie sollten mehr sportliche Veranstaltungen wie Regatten, Geschwaderfahrten, An- und Absegeln oder Ausbildungsveranstaltungen im Zusammenhang mit dem CSH durchführen.

Große Sorgen bereitet die immer stärkere und schnellere Verschlickung des Hafens, die dessen Nutzung einschränkt. Die Wichtigkeit dieses Punktes zeigte sich an dem Umfang der Diskussion auf der Jahreshauptversammlung, da der zwischen dem CSH und der Behörde HPA bestehende Vertrag über die Einhaltung der

Wassertiefe von der Stadt nicht oder nicht genügend eingehalten wird. Der Vorstand besteht auf Erfüllung des Vertrages und ist bereit, sich an den Kosten zu beteiligen. Probleme bereitet auch die Eignung und Verfügbarkeit des Baggergeräts.

Zum Dauerproblem „Sanitäranlage“ teilte von Allwörden mit, dass die Genehmigungsunterlagen für einen Neubau seit dem 15.01.2017 bei HPA zur Genehmigung vorliegen.

Schatzmeister Oliver Kosanke erstattete Bericht über die Finanzen. Ihm wurde auf Antrag des Kassenprüfers Hoffmann Entlastung erteilt. Zwei neue Mitglieder, die Herren Jan Nicolaus und Michael Leinbach wurden aufgenommen. Dieser Bericht ist eine Kurzfassung. Der vollständige Bericht des Vorstandes kann sowohl auf der Geschäftsstelle des City Sporthafen Hamburg, als auch in der SVAOe-Geschäftsstelle, beide: Neumühlen 21, 22763 Hamburg, eingesehen werden. JCS

## **Betonnung in Schweden**

### **Segler und Motorbootfahrer – kommst du nach Schweden, mache dich auf die Einheitstonne gefasst**

In meinen B-Schein Kursen (ja, lange ist es her – es war im letzten Jahrtausend vor der Umstellung auf das Betonnungssystem A) habe ich zum Thema der Betonnung mal gelernt, dass Fahrwassertonnen an der Steuerbordseite schwarz und oben spitz und an Backbord rot und oben stumpf (platt) sind.

1973 wurde das Betonnungssystem A von der International Association of Lighthouse Authorities (IALA) erarbeitet, 1976 von der Vorgängerin



*Kleine, spierenförmige Einheitstonne, grün (Fahrwassertonne)*



*Kleine, spierenförmige Einheitstonne, rot (Fahrwassertonne)*



*Große Einheitstonne, rot (Fahrwassertonne)*



*Kleine, spierenförmige Einheitstonne, rot, mit Toppzeichen Zylinder (Fahrwassertonne)*



*Einheitstonne gelb (Warnstelle), mit Toppzeichen Möwe*



*Kleine, spierenförmige Einheitstonne, grün (Fahrwassertonne) mit Toppzeichen Kegel*



*Einheitstonne gelb-schwarz (Untiefe) mit blauem Reflektorstreifen*



*„Keysaren“, Toppzeichen goldene Krone*

der International Maritime Organization (IMO) beschlossen und seit 1977 in Europa eingeführt. In Schweden wurde die Umstellung erst im Juni 1981 abgeschlossen. Eine grundlegende Änderung war, dass die Farbe der schwarzen Fahrwassertonnen (Lateraltonnen) in grün geändert wurde. Die Form der Tonnen wurde aber beibehalten.

Für die Kennzeichnung von Gefahrenstellen, Untiefen und Schifffahrtshindernissen finden seitdem gelb und schwarz markierte Tonnen mit je nach Himmelsrichtung unterschiedlichen Toppzeichen Verwendung (Kardinaltonnen).

In Schweden findet man diese Grundsätze aber nur noch hinsichtlich der Farben. Mittlerweile gibt es hier spierenförmige Kunststoff-Einheitstonnen als Fahrwasser- und Kardinaltonnen, die von der Form her völlig identisch sind. Die Fahrwassertonnen haben bei abknickendem Fahrwasser ein Toppzeichen, die

Kardinaltonnen haben nur noch vereinzelt das „Himmelrichtungs“-Toppzeichen. Bei den meisten Tonnen kann man nur an der Farbgebung erkennen, um was für eine Tonne es sich handelt, was insbesondere bei Gegenlicht die Identifikation sehr erschwert.

Diese Art der Farb- und Formgebung findet sich nicht nur bei den spierenförmigen Tonnen in Nebenfahrwassern sondern auch in Hauptfahrwassern, wobei es hier noch zwei in Größe und Form unterschiedliche Tonnenvarianten gibt.

Für noch größere Verwirrung sorgt allerdings die Darstellung in den schwedischen Seekarten. Die Symbole für die spierenförmigen roten und grünen Tonnen sind identisch und nur der Zusatz „R“ oder „G“ zeigt an, ob es sich um eine Backbord- oder um eine Steuerbord-Tonne handelt. Bei den größeren Tonnen werden die Steuerbordtonnen als spitzes, schwarz ausgefülltes

Symbol und die Backbordtonnen als eckiges, unausgefülltes Symbol dargestellt. Letzteres stimmt zwar nicht mit dem Bild in der Wirklichkeit überein, wohl aber mit den internationalen Zeichen und Abkürzungen in Seekarten.

Ganz besonders irritierend aber finde ich die „Untiefen“-(Kardinal)Tonnen. In den Seekarten werden sie überwiegend mit Topp-Zeichen ohne farbliche Markierung, z.T. aber auch ohne Toppzeichen mit der Beschriftung z.B. „YB“ für die „Süd-Tonne“ dargestellt. In Natura haben viele Tonnen aber keine Toppzeichen und sind lediglich an Hand der Farbmarkierung zu identifizieren. Tonnen, die in der Seekarte mit Toppzeichen dargestellt werden, haben in Natura manchmal kein Toppzeichen aber in der Seekarte mit z.B. „YB“ dargestellte Tonnen haben dann plötzlich in Natura ein Toppzeichen. Damit ist die Verwirrung aus meiner Sicht komplett.

Eine nette Variante im Verwirrspiel ist übrigens die Tonne „Keysaren“, die einige Meilen südlich von Arkösund an der schwedischen Ostküste liegt. Sie soll an den dänischen König Valdemar erinnern, der hier im Jahr 1219 vorbei gesegelt ist. In Deutschland wohl undenkbar.

Außerdem haben wir in den vergangenen Jahren festgestellt, dass es eine ganze Reihe von Untiefen in den Buchten gibt, die auf Grund von privater Initiative betonnt bzw. bezeichnet sind. Dies gilt auch für Fahrwasser mit roten bzw. grünen Tonnen und für Landmarken in Form von weißen Dreiecken.

All diese Navigationshilfen sind nicht in den amtlichen Seekarten eingezeichnet, aber oft in Hafen- und Schärenhandbüchern, z.B. von der schwedischen Kreuzerabteilung SXX, dargestellt.

Hartmut Pflughaupt

## Wind über Welle

### Eine verlorene Skulptur wird gesucht

Unser Freund Boris Kegel-Konietzko, auch im hohen Alter noch vielseitig aktiv, teilt mit, dass er als Nachlassverwalter des Hamburger Bildhauers Friedrich Wield (1880 bis 1940) auf der Suche nach einer von diesem geschaffenen Skulptur ist. Es handelt sich um eine vom Hamburger Senat für die Flying Dutchman-Klasse gestiftete Bronze mit dem Namen „Wind über Welle“. Wegen ihres für einen Wanderpreis abnormen Gewichts von 40 Kilogramm war die Skulptur verständlicherweise bei den Seglern unbeliebt. Dem Bildhauer kann



40 kg Bronze: Ein Wanderpreis, der vielleicht nicht aus Versehen verschwunden ist

(Foto: Kegel-Konietzko)

man die Schuld nicht geben, denn er hat sie sicher zu einem anderen Zweck gefertigt. Er starb bereits 1940, übrigens tragisch, da unter Berufsverbot bei den Nazis stehend. Die Widmung zu einem Regattapreis erfolgte erst 1960, wohl auf Vorschlag eines nichtsegelnden Mitglieds der Kulturbehörde. Eines Tages war sie verschwunden und blieb es bis heute. Die segelnde Öffentlichkeit hat es nicht gestört. Der Nachlassverwalter ist nun auf der Suche. Wer hat einen Tipp? GAN

## „Peking“ kommt nach Hamburg zurück

New York hat sein Museumsschiff „Peking“, das am East River lag, wegen zu hoher Unterhaltungskosten nicht mehr haben wollen. Die Stiftung Historische Museen Hamburg hat es mit Hilfe des Bundes gekauft, um es nach Restaurierung dem Deutschen Hafenumuseum einzuflügen. Für eine Überfahrt auf eigenem Kiel war der Rumpf nicht mehr stark genug. Also wurde die „Peking“ auf das Dockschiff „Combi Dock III“ verladen und zur Elbe transportiert. Einst eine stolze Viermastbark, ein „Flying P-Liner“ der Reederei F. Laeisz, kehrt sie nun alt und gebrechlich in ihre Heimat zurück. Nach Plan sollte das Dockschiff am 31. Juli den Elbehafen Brunsbüttel erreichen und die „Peking“ im direkten Anschluss zur Peters-Werft in Wewelsfleth an der Stör geschleppt werden. Die Werft hat den Auftrag gewonnen, die „Peking“ zu renovieren, nicht als Segelschiff, sondern als Ausstellungsstück. Dort werden wir also beim Vorbeisegeln immer mal einen Blick auf den jeweiligen Stand der Instandsetzungsarbeiten



*Viermastbark „Peking“  
(Foto aus einem Jahrbuch  
der Werft Blohm und Voss)*

werfen können. „Peking“, wir grüßen dich!  
Informationen unter [www.stiftung-hamburg-maritim.de/schiffe/peking.html](http://www.stiftung-hamburg-maritim.de/schiffe/peking.html)

## Zu unserem Titelbild

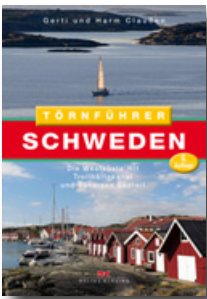
Sabine Raschdorf, Ehefrau von Michael Raschdorf und eifrige Mitseglerin auf „Circle“, entwickelt nicht nur Ehrgeiz beim schnellen Segeln an der Pinne und bei Trimm und Taktik, sondern hält nach der Rückkehr auch gerne mit dem Pinsel den einen oder anderen Eindruck von Bord fest. Sie schreibt: „Das Bild heißt mit Arbeitsnamen „Blick nach Lee“, ist ein Aquarell und gehört zu den ersten Bildern einer geplanten Reihe unter dem Motto: pars pro toto. Die Bilder dieser Reihe sind fokussierte Blicke, wie man sie als Segler an Bord während des Segelns haben

kann. Insofern sind sie in ihrer Perspektive wohl nur oder doch überwiegend Seglern zugänglich. Segler werden sich aber sicher in die Situation hineinversetzen können, und bei ihnen werden – so jedenfalls hoffe ich – eigene Bilder, Erfahrungen und Emotionen, die mit solchen Situationen verbunden sind, wachgerufen. Die recht realistische Darstellung von Bootsteilen entspringt meinem Wunsch, auch in einem Bild etwas von der sinnlichen Ausstrahlung von Materialien einzufangen. Ob mir das gelungen ist, oder ob das nur in meiner Wahrnehmung existiert, kann ich nicht beurteilen.“

## Das Bücherschapp

### Neu aufgelegt:

Ein Pflichtteil für unsere Fahrtensegler: Der unersetzliche **Schwedenführer Westküste von Gerti und Harm Clausen** ist in **6. Auflage** überarbeitet und erweitert bei **Delius/Klasing für € 34,90** neu erschienen. Von Falsterbo am Öresund bis zur norwegischen Grenzstadt Halden, von Göteborg durch den Trollhättekanal über den Vänernsee bis zum Götakanal – dieser Törnführer enthält alle wichtigen Informationen zu einer faszinierenden Küstenlandschaft, insbesondere zu Anlege- und Versorgungsmöglichkeiten, damit jeder Segler seine persönlichen Lieblingsplätze entspannt entdecken kann. Gästehäfen, Ankerplätze und Naturhäfen sind



detailliert beschrieben und mit farbigen Plänen und Fotos versehen. Hinweise auf Sehenswürdigkeiten sorgen zudem für interessante Landgänge.

Michael Albrecht

### Wieder gelesen:

#### „Jan Himp und die kleine Brise“

Eine Geschichte aus Oevelgönne

„Es war zu Oevelgönne bei Hamburg an der Elbe und ein sonniger Mainachmittag.“

So beginnt die Geschichte, die vielen Oevelgönnern natürlich längst bekannt ist – und allen anderen hier ans Herz gelegt wird. „Jan Himp und die kleine Brise“ heißt das Buch, und geschrieben hat es Hans Leip, der an der Elbe zu Hause, Mitglied der SVAOe und der Texter des Welthits „Lilli Marleen“ war. In unserer SVAOe-Chronik „Hundert Jahre am Wind“ ist im Kapitel „Künstler segeln“ noch einiges über Hans Leip zu lesen.

„Jan Himp“ erschien erstmals 1934, wurde ein Bestseller mit vielen Auflagen und 1966 auch verfilmt. Die Kamera führte unser Mitglied Wolfgang Treu (Ein Bericht über eine Vorführung im Clubhaus ist zu lesen in SVAOe Nachrichten 3-2014)

Wichtigster Schauplatz der Story um den Bootsvermieterssohn Jan Möller – „Jan Himp“ – und der Reederstochter Kyri Voss – „Kleine Brise“ – ist ein Steg am Oevelgönner Elbufer. Davor liegen die Mietboote an Bojen, auch die luggergetakelte Jolle der „Kleinen Brise“ ist dort vertäut, und wenn Kyri segeln will, pullt Jan Himp sie hinüber.





So wie Hans Leip Oevelgönne beschreibt, sieht es heute noch aus, nur der Anblick des gegenüberliegenden Elbufers hat sich gründlich verändert:

„Besagtes Oevelgönne ist ein kleiner gemütlicher Ort, der aus einer einzigen Häuserreihe besteht und hinter Strand und schmalen Vorgärten geradewegs sich am Elbstrom entlang fädelt, sanft und lieblich gelehnt an einen ragenden parkbestandenen Hügelrücken. Einen Katzensprung von Hamburg und vom Hamburger Hafen entfernt und, um im Vergleich zu bleiben, einen Tigersprung von der See, was auf Dampfschiff umgerechnet bis Cuxhaven rund sechs Stunden bedeutet. Der Elbstrom ist hier nicht ganz einen Kilometer breit. Drüben zwischen langdeichigen Inseln führen weite Einfahrten in halbfertige stille Häfen. Und dort liegen die schlafenden Schiffe, hinter deren Masten und Schloten man die fernen blauen Hügelzüge der Lüneburger Heide sieht.“

Und nun begleiten wir die „Kleine Brise“ auf die Elbe hinaus:

„Die ‚Kleine Brise‘ war inzwischen mit ablaufendem Wasser und leichtem Südost raumschots gen Blankenese gesegelt. Es war ein großartiger Morgen... Bei Dockenhuden hielt sie so nahe an den Strand, als es die Bühnen eben zuließen... Kyri gondelte eine Weile hin und her, indem sie gegen Wind und Ebbe aufzukreuzen versuchte. Es gelang ihr nur soweit, als dass sie auf der Stelle stehnblieb mit ihrem Kahn, der mit seinem schaumigen Schnauzbart am Steven wer weiß wieviel Tempo durchs Wasser vortäuschte, aber, wie man am Ufer messen konnte, keinen Zoll Fahrt über den Grund machte. Bald konnte sie den Bug schlecht mehr gegen den Strom halten, zumal die kleine Jolle ziemlich luvgerig war.

Schwupp, drückte es sie herum, fast wär ihr das Segel davon geflogen. Sie holte die Schot dicht, rauschte vor Wind und Strom dahin, mitten im Fahrwasser, und war bald unterhalb des Stüllberges.“

Nach einer „engen“ Begegnung mit dem „dreischlotigen“ Passagierdampfer „Cap Arcona“ nimmt Kyri Kurs auf die „flache Insel Meiers Sand“, jenseits des Fahrwassers ein Badeplatz. Baden in der Elbe war damals beliebt, heute ist es das wieder – wenn auch nicht ganz ungefährlich und unbedenklich.

Auch einen Unglücksfall, der sich tatsächlich zugetragen hat, im Juli 1931, verarbeitete Hans Leip in seinem Roman: „Dann kam die Nachricht von den vier Oevelgönner Jungen, die im Kattegat auf einer Tourenfahrt gen Schweden einem Orkan zum Opfer fielen. Die Flaggen in Oevelgönne, die schwarzgelben Stander an den Booten gingen auf halbmast. Jan Himp hatte sie alle gekannt. Hans-Jürgen Wienbeck, Hermann Lisch und Hans-Wilhelm Waesch. Und, oh Jammer, auch sein Freund war dabei, Joachim Dölling. Nun waren sie dahin mit dem guten Boot ‚Windspiel‘, das ein Jollenkreuzer war...“ In unserer SVAOe-Chronik „Hundert Jahre am Wind“, steht mehr darüber im Kapitel „Wasser hat keine Balken“.

Und hier noch eine schöne Impression vom Segeln auf der Untereibe – Jan Himp und die „Kleine Brise“ sind auf der Yacht eines Freundes unterwegs:



*Hans Leip – segelnder  
Schriftsteller und damals  
Mitglied der SVAOe*

„Der Wind kam achterlich. raumschots flutschten sie auf dem Schwung der Elbe dahin. Gleich ihnen war manches Segel unterwegs. Und weiße und grüne Ausflugsdampfer voll Musik und winkender Fahrgäste kamen hinter ihnen auf, überholten sie und verschwanden unter dem Wipfel ihrer Schlotte gen Südwest. Breiter wurde der Strom. Die Ufer verfädelten sich als dünne lila Biese auf der Kante des runden Wassers. Der Wind wurde herber. Die Luft roch nach Tang. Das Geschrei der Möwen klang heiserer und erregter. Cuxhaven kam in Sicht.“

„Jan Himp und die kleine Brise“ ist ein bisschen Liebesgeschichte, ein bisschen Krimi, ein bisschen Zeitgeschichte, aber vor allem ist das Buch eine Liebeserklärung an Oevelgönne und die Elbe. Selbstverständlich steht das Buch in unserer Clubhaus-Bibliothek. Zum Verschenken: **Verlag Ellert & Richter, ISBN 978-3-8319-0568-3, geb. 320 Seiten, € 14,95.** Norbert Suxdorf

## Zu guter Letzt Ein Logo mit Tücken

Deutschland, die Freie und Hansestadt Hamburg, die 20 größten Wirtschaftsnationen der Welt, die zahlreichen Journalisten und die vielen Protestierer (vor 500 Jahren nannte man sie noch Protestanten) haben den G20-Gipfel mit Ach und Krach hinter sich gebracht. Kein Wort an dieser Stelle darüber. Nur über das Logo der Zusammenkunft kann ein Segler nicht schweigen. Ein Seil in den Farben Schwarz-Rot-Gold ist mit einem anderen in den Farben Dunkelblau-Orange-

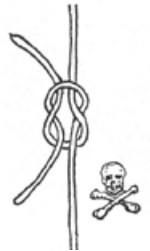


Das G20-Logo

gen. Ein Seil in den Farben Schwarz-Rot-Gold ist mit einem anderen in den Farben Dunkelblau-Orange-

Hellblau mit einem Kreuzknoten verknüpft. Das sieht hübsch aus und die positive Bedeutung wird sofort klar: Hier soll etwas halten. Es ist aber die Art des Knotens, die den Kundigen stützen lässt. Frau Merkel hat in ihrer Eröffnungsrede darauf Bezug genommen. Sie sagte, in der maritimen Gastgeberstadt Hamburg drücke auch das Logo maritimen Bezug aus. Der Kreuzknoten halte zwei Enden zusammen, und je stärker man ziehe, umso mehr hielte er.

Wie gesagt, der Gedanke ist hübsch und leuchtet als Symbol eines Treffens ein, das die Starken zusammenbinden will, damit sie die Probleme der Welt gemeinsam lösen. Den Kreuzknoten kennt wohl jeder Mensch. Aber jeder angehende Segler lernt, dass er ein gefährlicher Knoten ist, der nur bei gleich dicken und gleichartigen Tauwerken angewendet werden sollte, sonst löst er sich und rutscht auseinander. Der Erfahrene weiß: Man sollte ihn an Bord überhaupt nicht gebrauchen. Ashley schreibt in seinem Standardwerk „The Ashley Book of Knots“: Wahrscheinlich haben mehr Menschen ihr Leben verloren bei der Verbindung zweier Enden mit einem Kreuzknoten als durch das Versagen von irgendwelchem anderem halben Dutzend Knoten. Er versieht den Kreuzknoten mit einem Totenkopf als Warnhinweis.



Ashleys Warnung

Wir wollen der Kanzlerin ihr Logo nicht verderben. Es war gut gemeint. Aber gut gemeint kann Tücken haben. Ashleys Warnung war berechtigt. Der Kreuzknoten hielt nicht. Andererseits hätte wohl auch ein doppelter Schotstek als Logo den G20-Gipfel nicht erfolgreicher gemacht.

GAN



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

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

Noch ist Zeit zum Handeln.

**Spendenkonto:**

Stadtparkasse München  
701 500 00 | Kto. 109 138 388

## Delfine brauchen Ihre Hilfe!

Bitte helfen Sie mit einer Spende oder Patenschaft



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

### Umschlagseite 4:

### Impressionen von der Elbe-Auftakt-Regatta

(Fotos: Kay Rothenburg)

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

Neumühlen 21, 22763 Hamburg, Tel. 040/881 1440, Fax 040/880 7341, E-Mail: [mail@svaove.de](mailto:mail@svaove.de), Internet: [www.svaove.de](http://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 HASPDE3333

**Redaktion:** Michael Albrecht, Marcus Boehlich, Götz-Anders Nietsch, Jürgen Schaper, Andreas Völker. **Layout:** Stefanie Holke.

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

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

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

Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier.

