



SVAOe NACHRICHTEN

5-2018 SEPTEMBER/ OKTOBER



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.

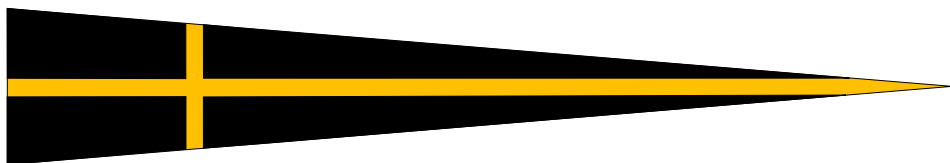
Mit unseren 400 Niederlassungen sind wir stets in der Nähe unserer Kunden. Weltweit bieten wir das komplette Programm der Hydraulik aus einer Hand – persönlich, schnell und zuverlässig. Unsere 280 Einsatzfahrzeuge des Hydraulik-Sofortservice sind stets nur einen Anruf entfernt – und das rund um die Uhr.

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 • www.hansa-flex.com

HANSA/FLEX
Systempartner für Hydraulik



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

96. Jahrgang

September / Oktober 2018

Nr. 5

Ein „Plopp“ zur Heimkehr



Man sieht es an den strahlenden Gesichtern, an den Bierflaschen in den Händen und vor allem an den zahlreichen Gastlandflaggen: Hier ist eine Mannschaft von langer Fahrt zurückgekehrt. Es ist die „Rode Zora v. Amsterdam“, die Hamburg am 10. Juni 2017 verlassen und nun, am 29. Juni 2018, wieder erreicht hat, nachdem sie mit wechselnden Mannschaften, meist aber unter Skipper Tobias Haas, über Südküste, die Kanarischen Inseln, die Karibik, Bermuda, und Azoren nach Brest gesegelt ist. Von dort hat man noch die südküstliche Küste bereist, um schließlich über die Nordsee wieder nach Hause zu gelangen. Eine beneidenswerte Rundreise ohne nennenswerte Komplikationen mit einem äußerst geeigneten Schiff. Lesen Sie aus dem Blog auf Seite 29. (Foto: Nietsch)

In dieser Ausgabe

3 Editorial

Thema und Meinung

- 4 Gender Equality
*Frauen segeln gut und erfolgreich,
auch ohne Ermunterung*

Vereinsleben

- 5 Abschied von Jørg-Geertsen Schildt
6 Schwein gehabt in Borsfleth
Ein Sommerfest trotz Schauerwetters
8 Der „Falke“ und der
Lotsenschoner „N°5 Elbe“
10 Revival der Kutter-
Sommertour 1978
*Erinnerungen an die Zeit
vor 40 Jahren*



Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 12 Nach Redaktionsschluss
Frohe Meldungen von der J/24 Worlds am Gardasee
13 Tania gut bei der Europe WM in Kühlungsborn
13 Europameisterschaft 2018
der J/24
*Ein Bericht von Bord der
„Juelssand“*
17 Kieler Woche 2018
Noch ein Bericht von Bord der „Juelssand“
19 Helga Cup
*Das Team der „Juelssand“ auf der ersten deutschen
Regatta nur für Frauen auf der Alster*



Jugend

- 22 Goldener Opti auf
der Kieler Förde



Segelausbildung und Fahrtensegeln

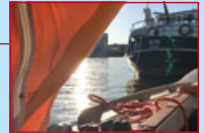
- 24 Erwachsene Segelanfänger trainieren in Borgwedel

- 25 Krokodile Ahoi!
*Karen Eriksen berichtet
vom Great Barrier Reef*



- 29 Tour d'Atlantique
*Schluss des Blogs der
„Rode Zora v. Amsterdam“*

- 40 Mein erster Törn
*Begeisterung auf dem
Folkeboot „Folkerot“*



Aus Behörden und Verbänden

- 42 Aushang der Bekanntmachungen für Seefahrer
eingestellt
43 Neue Versicherungsregeln in Dänemark
43 Das fast unaussprechliche Wort... SeeFSichV 1993
... hat es in sich

Dies und Das

- 45 Ein Lob hört man gerne
*Marcus Boehlich und sein Wettfahrtleitungsteam
kommen gut an*
46 Das Erlebnis „Den Gamle By“ in Aarhus
Michael Albrecht empfiehlt einen Besuch
47 Zu unserem Titelbild
*Der verstorbene Jørg Schildt hat uns
einige Werke hinterlassen*
47 Das Bücherschapp
*Ein englisches Jugendbuch von 1937
noch heute lesenswert*

Zu guter Letzt

- 48 Aus dem SVAOe-Jahrbuch 1909
Da kommt einem doch einiges bekannt vor

Beilagen (nur für Mitglieder)

Einladung Herbstfest
Yachtwerft Lütje

Umschlagillustration

Aquarell von Jørg Schildt

Editorial

Ein „Sommerloch“ gibt es bei Seglern selten, wird doch im Sommer gesegelt und viel erlebt. Dieser Sommer hatte das Potential, dass er viele interessante Berichte für die Wintersaison liefern wird, obwohl die meisten Reisen aufgrund des fehlenden Windes eher kürzer als länger ausgefallen sein dürften.

Zwei besondere Langfahrten stechen dennoch ins Auge. Die „Rode Zora v. Amsterdam“ ist von ihrer großen Rundreise um den Nordatlantik zurückgekehrt. Ohne Aufhebens lief sie nach fast genau einem Jahr im Juli im Hamburger Yachthafen ein. Der Abdruck ihres lesenswerten Blogs endet in dieser Ausgabe. Ich gratuliere Tobias Haas und seinen Mannschaften! Aus weiter Ferne, aus Australien, erreichte uns ein Bericht unseres langjährigen Mitglieds Dr. Karen Eriksen über ihren Törn mit der Familienyacht „Senta“ zum Great Barrier Reef mit seinen gefährdeten Schönheiten und seinen Gefahren. Wir freuen uns, mal wieder von ihr zu hören.

Unsere Regattasegler und -seglerinnen hatten ja den Vorteil, nicht zu den Veranstaltungen segeln zu müssen und konnten die entspannte Anreise in Erfolge auf der Regattabahn umsetzen. Im Juli wurde J/24 „Hungriger Wolf“ mit teilweise neuer, gemischter Mannschaft Internationaler Schwedischer Meister in dieser Klasse (siehe Nachrichten 4-2018) und erzielte auf der Kieler Woche einen guten 7. Platz.

Sowohl das Herren- wie auch das Damenteam waren hinsichtlich der Regattabeteiligung ungeheuer fleißig. Die Seglerinnen nahmen mit unterschiedlichen, aber immer beachtlichen

Erfolgen an Regatten in Berlin am Rupenhorn zur Stadtmeisterschaft und an der offenen Deutschen Meisterschaft teil, an der Kieler Woche, dem Helga Cup auf der Alster, der



Europameisterschaft in Glücksburg und nach Redaktionsschluss dieser Nachrichten an der Weltmeisterschaft auf dem Gardasee (wie auch die Herren). Das ist mehr, als wir an Berichten in diesen Nachrichten unterbringen können. Darüber hinaus wurde Tania Tammling Zehnte auf der World Championship der Europes in Kühlungsborn. Ich gratuliere allen herzlich. Auch unsere Jüngsten waren mit ihren Optis unterwegs und lernten andere Gewässer kennen.

Bei all diesen seglerischen Aktivitäten unserer Vereinsmitglieder fallen im Sommer die Tätigkeiten des Vorstands bei „offiziellen“ Veranstaltungen wie den Versammlungen und Feiern nicht besonders ins Auge. Wobei wir nicht völlig untätig gewesen sind, denn kurz nach dem Urlaub von Stephan (Dr. Lunau) erreichte uns die Bewerbung von Mandy Löwe für ein FSJ, und da Aaron Barnitzke sein FSJ zum Ende September abgeschlossen haben wird, haben wir Mandy kurzentschlossen eine Zusage gegeben. Bei der Suche nach einer sportfachlichen Kraft sind wir ebenfalls erfolgreich gewesen und konnten mit Roger Redmond einen ambitionierten, netten und fähigen Trainingsorganisierer und Trainer gewinnen. Beide werden wir bei der Mitgliederversammlung im September vorstellen.

Ihr/euer

Gerrit Rampendahl

Gender Equality

Ich weiß, ich weiß, man kann es auch deutsch sagen: Gleichberechtigung der Geschlechter. Aber es ist ein Begriff aus dem Wertekanon der westlichen Welt, in dem die englische Sprache dominant ist. Alles nicht Grund genug, mögen Sie sagen. Aber immerhin ist Ihre Aufmerksamkeit angeregt. Lesen Sie erst mal weiter. Gleichberechtigung heißt natürlich nicht Gleichheit. Die ist unmöglich, und sie würde auch keiner wollen.

Es geht um ein Thema, das auch und gerade beim Segeln große Bedeutung gewonnen hat. In der Segelschiffszeit war die Seefahrt ein reiner Männerberuf. Als Segeln zum Sport wurde, das sieht man auf alten Bildern, trugen Damen große Hüte und lange Kleider und saßen dekorativ auf Deckchairs. Die Herren trugen blaue Anzüge mit Krawatte und weiße Mützen, betätigten sich bestenfalls am Ruder. Die Arbeit leisteten bezahlte Matrosen, die sich auf dem Vorschiff aufzuhalten hatten. Sport trieben Frauen als Lawn Tennis (man sieht, englische Begriffe waren damals schon schick) oder im Damensattel. Die Befreiung aus diesem Klischee gelang den Frauen im 20. Jahrhundert: Studium, Wahlrecht, Männerberufe, Führungsaufgaben und zunehmend der Sport waren Felder, auf denen sie sich emanzipierten, meistens aus eigener Kraft, seltener, dass eine breite, gesellschaftlich getragene Erkenntnis dahinter steckte. Automobilistinnen, Pilotinnen, Bergsteigerinnen und auch Seglerinnen (Ann Davison, Mein Boot ist so klein) erreichten mit ihren Erfolgen hohe Aufmerksamkeit, aber immer spürte man ein Geraune aus der Männerwelt („Erstaunlich, dass sie es geschafft hat...“).

Bleiben wir beim Segeln, so gibt es in der Gegenwart kaum noch Grenzen, die Frauen nicht überwunden haben. Dabei meine ich nicht so sehr die herausragenden Einzelleistungen (z.B. Laura Dekker, jüngste Solo-Weltumseglerin oder Lina Rixgens im Mini Transat 2018), sondern die Teilnahme an allen Disziplinen, als Mannschaftsmitglied (ein Wort, das noch aus der alten Zeit stammt. Team-Mitglied wäre passender) oder Bootsführerin. Reine Frauenschiffe in der großen Klasse gibt es auch schon lange („Maiden“ im Whitbread Round The World Race 1989/90).

Ist also die Forderung nach einer Gleichstellung der Geschlechter im Sport überhaupt noch erforderlich? Frauen, wenigstens die der westlichen Staaten, haben doch längst bewiesen, dass sie überall dabei sind und Anerkennung finden und vieles gleich, manches besser können als Männer. Das Internationale Olympische Komitee scheint anderer Meinung zu sein. Es hat Gender Equality Recommendations herausgegeben, einen Leitfaden, wie Frauen in olympischen Disziplinen möglichst gleich behandelt werden sollen. Thomas Bach, Chairman des IOC, schreibt dazu: „I firmly believe that sport is one of the most powerful platforms for promoting gender equality and empowering women and girls.“ Damit hat er natürlich Recht, denn das soll für die ganze Welt, nicht nur für die westliche gelten. Aber muss man Frauen und Mädchen im Segelsport noch ermutigen? 2016 wurde bei den olympischen Spielen in Rio de Janeiro die Bootsklasse Nacra 17 eingeführt, die mixed zu segeln ist. Ein besseres Gleichstellungs-Projekt gibt es wohl nicht. Eigentlich, sollte man meinen, ist eine Gleichstellung der Frauen beim Segeln längst hergestellt.

Dass das dennoch nicht ganz so ist, zeigt z.B. der America's Cup, bei dem noch nie eine Frau in den Mannschaften (hier besteht das Wort also zu Recht) zu sehen war. Es sind mächtige Männer, die diesen Cup betreiben, und es geht um viel Geld. Vom olympischen Gedanken werden sie nicht viel verstehen, sonst hätten sie andere Regeln geschaffen. Bei einem anderen typischen Männersegeln-Ereignis, dem Volvo Ocean Round The World Race, wurde 2016 immerhin eine Frauenquote eingeführt. Man stelle sich das einmal beim Fußball vor.

Und was fand im Juni auf der Alster statt? Der Helga Cup, eine Regatta nur für Frauen. „Im Segelsport, der ja nun über einen sehr langen Zeitraum fast ausschließlich eine Männerdomäne war, muss ab und zu Frauen Mut gemacht werden“, sagte die DSV-Präsidentin Mona Küppers. Folgerichtig übernahm Katharina Fegebank, Senatorin u.a. für Gleichstellung in Hamburg, die Schirmherrschaft. Wir wollen ihr zugute halten, dass sie nichts vom Segeln versteht und eine politische Pflicht zu erfüllen meint. Der Helga Cup hat mit Gleichstellung nichts zu tun. Es ist ein schönes Format, und wir Männer fühlen uns nicht diskriminiert. 70 Teams beteiligten sich und kämpften um Zulassung und Sieg. Von „Mut machen“ kann wohl keine Rede sein. Er ist vorhanden. Auch in der SVAOe, deren „Juelssand“-Team selbstverständlich dabei war (siehe den Bericht in dieser Ausgabe), herrscht kein Mangel an segelnden Frauen.

Wo ist also das Problem, demzufolge Gleichstellungsregeln aufgestellt werden und „Mut gemacht“ wird? Es gibt keins. Frauen segeln, so gut und manchmal auch so schlecht wie Männer.

GAN

*Die Schönheit der Dinge lebt in der Seele
dessen, der sie betrachtet*

David Hume (1711–1776)

Englischer Philosoph

Abschied von Jørg-Geertsen Schildt

Eigner des Motorkutters „Lumme“

Träger der Goldenen Ehrennadel der SVAOe

* 14. August 1938, † 18. August 2018



Foto: Peter Mendt

Es ist ein sonniger Sommertag. Mein Blick ruht auf dem dichten, tropischen, urwaldähnlichen Bewuchs des Nachbargrundstücks. Dank der Hilfe einer Freundin lässt sich meine Schreibmaschine, wenn auch bedingt durch meine Krankheit nur sehr langsam, antreiben. So krame ich ein bisschen in einigen Stapeln liegengeliebener Papiere und finde in einer Ausgabe des „Hamburger Abendblattes“ überraschend einen ganzseitigen, liebevollen Bericht „Per Tuckerboot nach Buxtehude“ sowie in der Spalte „Menschlich gesehen“ eine Würdigung des schippernden Lebenskurses unseres langjährigen Mitgliedes Jørg Schildt.

Ich denke an die kommenden Winterabende, die wir gemeinsam mit den Freunden im Clubhaus verbringen werden. Doch bis dahin vergehen noch einige Monate, die wir mit unseren

Booten erleben wollen. Jørg Schildt hätte an Bord seiner „Lumme“ sein sollen, eines besonderen Prachtstückes, das für seinen Eigner eine Philosophie und Wiederentdeckung der Langsamkeit bedeutete. Nun ist er vorzeitig und für alle überraschend gestorben.

Sein seglerisches Handwerk begann er bereits 1957. Alles, was schwimmen und segeln konnte, wurde repariert, umgebaut oder neu geschaffen. Als junger Holzkaufmann begann er in den 60er Jahren nach maritimen Vorlagen Intarsien und Schiffsmodelle zu zeichnen, zu malen, zu fertigen, denn er war neben dem aktiven Segelsport ein begnadeter Handwerker mit großer künstlerischer Begabung. Gleichzeitig wurde in Jollen an der Anlage von Herbert und Max Lührs am Oevelgöner Strand gesegelt. Dem folgte 1965 der Eintritt in die SVAOe, der er inzwischen 53 Jahre angehörte.

Ab 2004 widmete sich Jørg zunehmend der Aquarellmalerei, wobei er eine Vorliebe für die großen Schoner und Yachten aus der Zeit zwischen 1870 und 1930 entwickelte. Es waren vor allem die der Portugiesen und Kanadier in der Neufundlandfischerei, die sein zunehmendes Interesse erweckten. In den letzten Jahren wurden Scrimshaws Jørgs besondere Spezialität, die feine Gravur von auf Flohmärkten erworbenen Walzähnen.

Jørgs schneller und überraschender Tod vier Tage nach seinem 80sten Geburtstag mahnt uns, seine Freunde, wieder einmal daran, dass unser Leben endlich ist und wir es nicht in nutzlosem Tun vergeuden, sondern dass wir alle unsere Lebensaufgaben zu erfüllen haben als denkende Menschen und mitleidende Freunde. Mitglieder und Vorstand der SVAOe danken Jørg für seinen langjährigen Einsatz im Club-

haus. Seiner Frau Ruth gehört unsere besondere Anteilnahme. Sie braucht jetzt den Kreis seiner Freunde.

Jürgen Chr. Schaper
Kommodore

Schwein gehabt in Borsfleth

Ein Sommerfest trotz Schauerwetters

Sommergrillen – ein Ereignis, das mittlerweile seit Jahren immer am letzten August-Wochenende im alten Störarm stattfindet. Aber Sommer? Nun, wir hatten in diesem Jahr ja wirklich einen tollen Sommer, der so manch einen für die grün angestrichenen Winter der letzten Jahre entschädigt hat. Auch für dieses Wochenende hatten die Wetterfrösche vor gut einer Woche noch Sonne und sommerliche Temperaturen versprochen. Leider änderte sich ihre Vorhersage von Tag zu Tag in Richtung durchwachsen, kühl und Schauer. Und leider behielten sie mit dieser Aussicht Recht.

Dennoch fanden insgesamt 31 Seglerinnen und Segler den Weg mit dem eigenen Schiff, mit Bahn und Taxi sowie mit dem Auto nach Borsfleth, auch wenn im Clubhaus zeitgleich eine Geburtstagsfeier mit SVAOe-Beteiligung stattfand.

Bereits am Donnerstag bzw. Freitag fanden sich „Eule“, „Fierboos“ (auf der Rückkehr einer dreimonatigen Sommertour nach Dänemark, der schwedischen West- und norwegischen Südküste), „Fräulein von Hamburg“, „Ratokker III“ (ebenfalls auf der Rückkehr von dreimonatiger Sommertour in Schweden und Dänemark), und „Wikinger“ in dem idyllischen Hafen der Sportshipper-Vereinigung Borsfleth ein. Als deren Besatzungen ob des Wetters am Sonnabendvormittag den Fahrradschuppen zum Feiern herrichten

wollten, fanden sie diese Räumlichkeiten schon leer vor. Der Hafenmeister hatte die Fahrräder bereits mit seiner Frau ausgeräumt. Vielen, vielen Dank – aber das wäre nicht nötig gewesen. Im Laufe dieses Tages trudeln dann noch „Caribe VI“, „Luise“ (direkt von einer mehrwöchigen Sommertour an die schwedische Westküste), „Now“, „Rainville“, „Schwalbe“ (Cathrin macht mit ihren Eltern „betreutes Segeln“) und „Sirikka“ ein.

Dann kommt mittags noch eine Überraschung: Der 1. Vorsitzende des SSVB Ludger Walterbusch erscheint auf seinem Clubgelände und bringt ein Sparferkel für die SVAOe als Dankeschön für die Spenden für das Baggern im Hafen im vergangenen Jahr mit. Wir helfen ihm so gut es geht, das Grillen in Gang zu setzen. Leider regnet es zwischendurch immer mal wieder, aber durch



Sieht aus, als freute sich das Ferkel



Erfahrungsaustausch zwischen Alt und Jung

Donnerwetter! Was hast du für ein Fernglas!

Wie oft haben Sie diesen Satz gehört, wenn ein Segelkamerad durch Ihr Fernglas sieht, oder es ganz einfach mit seinem Fernglas vergleicht... Leider sind die Bordferngläser oftmals sehr alt und leider auch ungepflegt. Auf der Insel Sejerö im Großen Belt trafen wir einen Segelkameraden aus der SVAOe mit einem alten Zeiss Fernglas. Ich sah durch und monierte dann, dass dieses Fernglas zwar ca. 40 Jahre alt, aber stark dejustiert sei. Ach was, meinte mein Segelkamerad. Er drehte ein wenig an den Objektiven und konnte wieder durchsehen. Das ist nicht gut für die Augen. Wenn die Augen in eine unnatürliche Stellung gebracht werden, gibt es Kopfschmerzen. Also, was ist einfacher als sich ein neues Fernglas zu kaufen? Gibt es bei Foto-Wannack in allen Preislagen. Bringen Sie Ihr altes Fernglas mit und vergleichen Sie es in unserem Geschäft vor der Tür mit Blick auf den Hamburger Michel. Sie werden erstaunt sein, was heute möglich ist. Auch gibt es oft nur ein Fernglas an Bord – auch nicht gut, denn vier Augen sehen immer mehr als zwei. Und Seemann, unsere Augen werden nicht besser, besser werden nur unsere Ferngläser.



FOTO-WANNACK

Neanderstraße 27 · 20459 Hamburg (seit 1931)

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

Info unter foto-wannack.de · Anfragen: E-Mail d.wannack@hamburg.de



Die Jugend pinselt die Kruste ein



Kritischer Blick auf Grill und Spieß



Die Zerlegung beginnt



Regennass – der schöne Zugang zur Steganlage des SSVB (Fotos: Tomas Krause)

den Unterstand wird es nicht ungemütlich. So ab 17:00 Uhr trudeln dann alle Feierwütigen in dem Unterstand ein. Langsam wird auch mit dem Grillen der mitgebrachten Speisen begonnen. Aber immer schön langsam, „droht“ doch allen noch das Schwein. Unser 1.Vorsitzender Stephan Lunau hält eine launige Rede und bedankt sich bei Ludger Walterbusch für das Mitbringsel, das dann endlich gegen 20:00 Uhr in einer Gemeinschaftsaktion zerlegt und – natürlich nicht ganz – verspeist wird. Es wird viel geklönt und vom Traumsommer, den angelaufenen Häfen und Erlebnissen berichtet. Trotz des ungemütlichen Wetters halten die meisten recht lange aus. Erst kurz vor Mitternacht sind alle in der Koje.

Kurz nach Tidenwechsel am Sonntag legen bereits die ersten SVAOe-Yachten ab und bei guter Brise geht es mehr oder weniger, mit halbem Wind elbauf.

Übrigens: Je mehr wir alle den Hafen in Borsfleth anlaufen, desto besser kann der SSVB für den Unterhalt dieses Kleinods sorgen. Der SSVB kann den Hafen nur aus den Mitgliedsbeiträgen und den Hafensliegegebühren seiner Mitglieder nicht auf Dauer unterhalten. Es wäre doch schade, wenn wir diese Liegemöglichkeit an der Unterelbe nicht mehr anlaufen könnten.

Hartmut Pflughaupt

Der „Falke“ und der Lotsenschoner „N°5 ELBE“

Am Dienstag, 14. August, lief das kleine Vereins-Motorboot „Falke“ aus dem Hamburger Yachthafen aus, um dem Lotsenschoner „N°5 ELBE“ entgegen zu motoren. Anlass dazu gab der 80ste Geburtstag unseres Vereinskamera-



„Plüm“ grüßt mit Stander

den Jørg Schildt (inzwischen verstorben, siehe Nachruf in dieser Ausgabe). Jørg, so hatte die Recherche ergeben, war von unserem Clubkameraden Erwin Lange als Geburtstagsgeschenk zu dieser Ausfahrt eingeladen worden. Die kleine Besatzung des „Falke“ mit dem Skipper Werner Plaumann („Plüm“), Brigitte und Peter Mendt sowie Peter Zösch hatte sich vorbereitet und wollte dem Lotsenschoner entgegenfahren, mit einem großen SVAOe-Stander Flagge zeigen und zum Geburtstag gratulieren. Der Lotsenschoner kam verspätet. Die Brücke im Cityhafen hatte nicht geöffnet. Aber dann kam er in Sicht. In Höhe Wittenbergen drehte der „Falke“ bei, um die Begrüßungszeremonie einzuleiten. Jørg war unter Deck, um sich den englischen Regenmantel überzuziehen und musste erst nach oben beordert werden. Die Überraschung war groß und Jørgs Freude darüber konnte die „Falke“-Mannschaft erahnen. Petrus muss die Aktion jedoch nicht für förde-



„N°5 ELBE“ bei Schauerwetter

rungswürdig gehalten haben, denn genau zum Zeitpunkt der Gratulationsaktivitäten ließ er gepaart mit einer Bö einen heftigen Schauer niederprasseln. Nachdem es etwas aufgeklart hatte, gab es für die „Falke“-Crew ein Dankeschön. Aus einer mit einem Peekhaken ausgestützten Pütz konnten vier Flaschen „Flens“ übernommen werden. Querab vom Yachthafen nahm der Falke dann wieder Kurs auf seinen Liegeplatz. Die Regenwolken hatten sich inzwischen ganz verzogen. Die Ausfahrt des Lotsenschoners und der Geburtstag nahmen nun einen dem Anlass entsprechenden sonnigen Abschluss und den Gratulanten auf dem „Falke“ schmeckte das Bier.

Peter Mendt

PS.: Der hübsche kleine „Falke“ kann von SVAOe-Mitgliedern tageweise für private Nutzung gegen eine Gebühr ausgeliehen werden. Auskunft in der Geschäftsstelle. (Red.)



„N°5 ELBE“ reicht Bier über (Fotos: Peter Mendt)

Revival der Kutter-Sommertour 1978

Eine legendäre Kutter-Sommertour im Jahr 1978 hatte unsere Mannschaft zu einem Freundeskreis zusammengeschweißt. Zwanzig Jahre danach, 1998, segelten wir noch einmal zusammen, sozusagen ein „Revival“.

Nach dem ersten Revival kam unsere ehemalige Großtourmannschaft der „Oevelgönne“ am Wochenende vom 11. bis 12. August 2018 abermals zusammen zu einem zweiten, dem 40-jährigen Treffen im Hamburger Yachthafen in Wedel.



Etwas älter, etwas mehr Gewicht (Foto: Kay Dennert)



Gereffi elbab (Foto: Fabian Damm)

Die Mannschaft mit Kay Dennert, Matthias Glimm („Zewa“), Thomas Lyssewski („Sußi“), Jochen Michael („Barny“), Jan Hummelt („Papst“), Peter Bollow („Dreamer“) und Oliver Klatt („Olli“) hatte inzwischen ein paar Jahre mehr auf dem Buckel und war auch einigen Pfunde schwerer. Wir starteten am Sonnabend gegen 11:30 Uhr von Wedel Richtung Stade.

Dies war nicht so einfach, denn wir hatten Westwinde mit 4–5 Bft. und mussten vom Kranplatz der Westanlage gegen den Wind ruxen, um zur Ausfahrt des Yachthafens zu kommen und die Segel zu setzen. Die Unterarme wurden hart, aber alle hatten sich zurechtgefunden, als ob wir vor einer Woche das letzte Mal Kutter gesegelt wären. Mit einem Reff im Groß und der Fock ging es los.

Auf der Elbe gingen die Meinungen auseinander, auf welcher Seite wir denn gegen die Tide kreuzen sollten. Natürlich auf der Nordseite vom roten Tonnenstrich bis an die Stacks und bis das Schwert kommt. Da war inzwischen einiges anders. Früher konnten wir noch zwischen den Stacks segeln, aber heute ist alles versandet.

In der Höhe vom Schwarztonnensand sind wir rüber auf die Süd, um am Strand vor Anker die kommende Gewitterfront abzuwarten. Das war eigentlich ein guter Gedanke, aber der Anker hielt nicht, und so konnten wir keine Strandwanderung machen. Stattdessen kam etwas Regen und etwas weniger Wind, so dass wir das Großsegel ausreffen konnten. Wir segelten zurück.

Kaum in der Schwinde, mussten wir mit dem letzten auflaufenden Wasser und Gegenwind wieder ruxen. Nach ca. 1/3 der Strecke wurden wir an der aufklappenden Straßenbrücke von einer Hanse 370 und fünf Mädels aus Freiburg abgeschleppt.

In Stade angekommen, mussten wir uns um das Persenning und die Kojen kümmern. Die örtlichen Segler sahen uns im Hotel unterkommen und wollten für uns schon vorbuchen. Aber nein, wir haben auf und unter den Duchten geschlafen, wie vor 40 Jahren. In den Sarg passten sogar noch Barney und Papst, aber ein Drehen in der Kojen war nicht möglich. Gegessen haben wir dann allerdings nicht an Bord, sondern sind essen gegangen.

Nach einer kurzen Nacht und einem ausgiebigen Frühstück am Sonntag sind wir zwei Stunden vor NW die Schwingen runter und dann mit Vollzeug und Backstagsbrise wieder elbaufs nach Wedel gesegelt.

In Wedel haben wir einen Anleger unter Segeln hingelegt, mussten aber den Platz suchen, denn wir waren mit der „Möwe“, Nummer 39, vom



Ruxen auf der Schwingen (Foto: Kay Dennert)

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



Klamottentrocknen (Foto: Jochen Michael)

SCOe unterwegs. Hier nochmal tausend Dank an den SCOe und die gute Hilfe von Petrus und Crew, die am Freitag vorher noch das Messer aus dem Schwertkasten geholt hatten.

Unser Kutter „Neumühlen“, Nummer 12, den wir eigentlich nehmen wollten, war leider noch nicht aufgeriggt, und Segel, Persenning und



Zurück nach Wedel (Foto: Kay Dennert)

Riemen lagen noch im Winterlager. Die „Teufelsbrück“, Nummer 14, war auf Sommertour auf der Ostsee unterwegs.

Nach dem Segeln ist vor dem Segeln. Was wir mit sieben Männern an Gepäck wieder ausstauten, hätte auch für eine vierwöchige Sommertour gereicht. Anschließend haben wir noch die Bilge und die Bodenbretter ausgiebig gereinigt. Es war eine super Tour und das nächste Revival wollen wir nicht erst in 20 Jahren machen, sondern 2028.

Thomas Lyssewski

Nach Redaktionsschluss Marcus Boehlich schrieb der Redaktion:

„Die J/24 Worlds am Gardasee sind heute zu Ende gegangen. Der „Hungrige Wolf“ ist in einem Feld von 89 Teilnehmern als 7. herausgekommen. Eine hervorragende Leistung! In der Ergebnisliste steht er als „Den sultne Ulv“ mit dänischer Segelnummer, weil für deutsche Teilnehmer keine Teilnahme mehr möglich war. Fabian Damm wohnt in Dänemark, und so konnte man unter dänischer Flagge starten. Die Mannschaft bestand aus Fabian Damm, Janik Dühren, Jonas Lyssewski, Moritz Böök und unserem Neumitglied Thorsten Paech.

Die „Juelssand“ ist auf Platz 41 gelandet, was ebenfalls eine gute Platzierung ist. Das Team bestand aus Laura Hatje, Caren Ramien, Carlotta Mewes, Lisa Raschdorf und Venita Damm. Schaut man sich die Videos unter <http://www.j24worlds2018.it/videos/> an, wächst die Ehrfurcht.“

Die Redaktion gratuliert beiden Teams sehr herzlich!

Tania gut bei der Europe WM!

Der Segelclub Kühlungsborn war Gastgeber und Veranstalter des Europe World Cup 2018 vom 5. bis 11. August mit 126 Teilnehmern aus 11 Nationen. Bei wechselnden Windverhältnissen von sehr wenig bis Starkwind gelangen den zahlreichen deutschen Seglerinnen und Seglern sehr gute bis gute Ergebnisse. Sieger bei den Männern wurde sensationell Fabian Kirchoff aus Niedersachsen, der zuvor schon Zweiter bei der Kieler Woche geworden war. Bei den Frauen wurde Stine Schreiber (Hamburg) Dritte (Siegerin Anna Livbjerg, DK). Die SVAOe Jugendtrainerin Tania Tammling wurde Zehnte, ein gutes Ergebnis bei dem starken Feld. Wir erinnern uns: Tania wurde 2013 deutsche Vizemeisterin

und 2016 Deutsche Meisterin in dieser Klasse (SVAOe Nachrichten 6-2016).

Herzlichen Glückwunsch, Tania!

Europameisterschaft 2018 der J/24 Ein Bericht von Bord der „Juelssand“

23.7.2018 – Vermessung

Hallo aus Glücksburg! Gestern sind wir angekommen und haben angefangen mit den Vorbereitungen zur Europameisterschaft der J/24. Wir haben unsere Unterkunft bezogen: die gemütlichen Boote von Familie Boldt und Familie Paech, die für uns im FSC Yachthafen liegen. Vielen lieben Dank! Wir haben uns schon bestens eingelebt. Außerdem musste für




WEGENER JACHTWERFT

IHRE YACHT IN
GUTEN HÄNDEN

NEUBAU · REPARATUR · RESTAURIERUNG · WINTERLAGER

Deichstr. 23-27 · 22880 Wedel · Tel. 04103/3344 · wegenerjachtwerft.de



Frühstück an Bord der Gastgeber



Abendstimmung mit Badekleidung



Zu Gast im Flensburger Segel-Club

die EM unser Boot vermessen, geputzt und poliert werden. An sich alles kein Problem, doch unsere neue Genua, die heute Mittag ankam, schaffte es nicht durch die Vermessung: der blaue Royalty Tag war genau über die KV Registrierungsnummer platziert. So gab es eine ziemliche hin und her-Fahrerei zu Quantum und zurück, bis die Aufnäher erneuert und die Vermessung erledigt war. Daher schafften wir es leider nicht zum Practice Race aufs Wasser, sondern konnten bei dem Bomben-Wetter nur sehnsüchtig hinausschauen. Nach ausgiebigem Baden von Bord gibt es heute Abend zur Eröffnung Chili und Bier. Morgen um 13.00 Uhr gehts los! Wir freuen uns!

24.7.18 Tag 1

Heute hat die EM richtig angefangen, allerdings ganz entspannt. Aufgrund der flauen Wettervorhersage wurde schon am Tag zuvor der erste Start von 12 Uhr auf 13 Uhr verlegt. Wir hatten also Zeit zum Aufwachen, baden zu gehen und dann gemütlich im Cockpit zu frühstücken. Um 11 Uhr wurde bekannt gegeben, dass der Start frühestens um 14:30 Uhr stattfinden würde, also nochmal ins Wasser. Schließlich fuhren wir raus und starteten wie angekündigt um 14:30 Uhr. Der Start lief gut, Höhe und Speed stimmten mit unserer neuen Genua (vielen Dank an Pinck Ingenieure!), und wir fuhren in einem Böenstreifen bis hoch zur Layline und rundeten als drittes Schiff die Tonne. Eine voreilige Halse auf dem folgenden Vorwindkurs kostete uns einen Platz und ein verschätztes Luvtonnenmanöver mit anschließender 720°-Drehung kostete uns im Verlauf eines nervenaufreibenden Flauten-Vorwindkurses weitere Plätze, sodass wir unser erstes Rennen auf dem 7. Platz beendeten.

Kaum im Ziel, hüpfte die erste schon ins Wasser, sonst war es einfach zu warm. Nach der kurzen Badepause wurde die zweite Vorstartphase angekündigt. Zuerst ein Gesamtrückruf, dann Startverschiebung aufgrund eines kräftigen Winddrehers und wenig später wurde abgebrochen – keine weiteren Rennen heute. Im Hafen sprangen alle sobald wie möglich ins Wasser und verweilten den restlichen Nachmittag bis zum Grillen im oder am Wasser.

25.7.18 Tag 2

Auch heute begann der Tag mit einer längeren Startverschiebung an Land. Statt um 11:30 Uhr wurde das erste Rennen ca. um 15:30 Uhr gestartet. Beim Start schätzten wir leider den Abstand zur Linie ein wenig falsch ein und fuhren deshalb viel zu spät an. Ein paar Meter nach dem Start fuhr uns dann noch ein schwedisches Boot vor die Nase und zwang uns zu wenden, obwohl wir Raum hatten. Auch wenn das Boot brav kringelte und sich nach dem Rennen entschuldigte, waren wir schon kurz nach dem Start weit hinter dem Feld und konnten über das Rennen hinweg auch kaum noch etwas aufholen. Das zweite Rennen lief für uns vom Ergebnis etwas besser, war aber an Kuriosität kaum zu überbieten. Auf dem ersten Vormwindkurs schief der Wind ein, die Verklücker auf den Masten zeigten alle in unterschiedliche Richtungen, und auch die Boote fuhren teils noch mit Spi und teils mit der Genua zur Leetonne. Als es tutete, vermuteten wir schon alle den Abbruch der Wettfahrt, aber nein, die Wettfahrtleitung hatte lediglich die Bahn um einen Kurs verkürzt. So trieben wir also weiter Richtung Tonne, einige Boote bekamen hier und da mal eine Bö und konnten auf dem gleichen Kurs mit ganz unterschiedlichen Segeleinstellungen vorwärts-

kommen. Der Wind kam aus allen Richtungen, das Feld wurde vollständig durchgemischt und wir verloren den Überblick, wie häufig wir auf der „Kreuz“ Spi gegen Genua getauscht und gehalst hatten. Wir konnten uns im Mittelfeld ins Ziel retten und waren damit noch ganz froh. Nach dem zweiten Rennen ging es zurück in den Hafen. Da hier den ganzen Tag 30 Grad herrschten und die Sonne schien, waren wir dort alle wieder im Wasser, um uns abzukühlen. Jetzt sitzen wir im Cockpit, essen zu Abend und genießen noch den letzten Sonnenschein.



So heiß... Badefreuden im Hafen



...und immer noch nicht genug



Gerade bei wenig Wind: hochkonzentriert

26.7.18 Tag 3

Bestes Wetter. Pünktlich am Boot. Ausreichend angeglichen und Seiten getestet. Wir starten bei Null an der Linie und fahren als schnellstes Boot in der Mitte raus. An der ersten Luvtonne gehen wir als viertes Boot auf den Downwind, und vom Rest des Tages möchten wir euch noch wissen lassen, dass es ein perfekter Sommertag war. Na gut. Nachdem also alles so reibungslos gut lief, hat uns irgendwie der Flow verlassen. Wir konnten auf den Downwindern nicht mehr tief fahren, was sonst unsere Stärke ist, und überhaupt schien jede Entscheidung genau die falsche zu sein. Nach drei frustrierenden Wettfahrten, bei denen wir uns ein bisschen wie bei „Versteckte Kamera“ fühlten („Was passiert hier grade???“), rissen wir uns zur vierten Wettfahrt nochmal ganz besonders zusammen und fuhren hoch und schnell und in die erste Hälfte des Feldes. Zurück im Hafen wurden wir mit Planter's Punch am Steg empfangen. Es spielte eine Liveband und wir wurden mit einem Postkarten-Sonnenuntergang verwöhnt. Morgen geht's nochmal rund!

27.7.18 Tag 4

So ein schöner Segeltag! Wie die Tage zuvor starten wir bei strahlendem Sonnenschein, aber mit ein bisschen mehr Wind, als die Tage zuvor. Man sollte meinen, bei unserem geringen Crewgewicht sollte uns das nicht so gut liegen wie die Leichtwind-Verhältnisse der letzten Tage. Dies bestätigte sich aber nicht. Alle Speedprobleme vom Vortag waren wie weg geblasen, wir fuhren drei gute Starts in den ersten drei Rennen des Tages und fanden uns am Luffass immer unter den ersten zehn Booten wieder. Im ersten Rennen konnten wir diese Position halten und wurden nach einem aufregenden Zieleingang, bei dem wir scheinbar gleichzeitig mit drei anderen Booten die Ziellinie überquerten, elfter. Die beiden folgenden Rennen konnten wir auf den Kursen durch unseren guten Speed an der Kreuz und ein paar kluge Entscheidungen noch einige Boote holen und wurden so in beiden Rennen vierter. Die Stimmung an Bord war dementsprechend gut. Schade nur, dass uns die „Rotgir!“ beim Start von Rennen 4 direkt vor die Nase fuhr, sodass wir nach einem schlechten



*Die Kunst, den Spinnaker zum Stehen zu kriegen
(Fotos: Juelssand Team)*

Start unseren Flow aus den vorherigen Rennen nicht beibehalten konnten und als 15. durchs Ziel gingen. Nach dem Zieldurchgang ging es dann flott in den Hafen, um das Boot zu kranen und zur Siegerehrung mit allem fertig zu sein. Wir wurden insgesamt 12., waren damit das beste Damenteam und mit der Platzierung ganz zufrieden. Herzlichen Glückwunsch an die Europameister um Peer Kock, die Vize-Europameister „JJOne“, die drittplatzierten „Schweren Jungs“ und den „Hungrigen Wolf“ auf dem 7. Platz!

Am Freitagabend wurde noch ein wenig getanzt und gefeiert – ein gelungener Abschluss einer sehr schönen Europameisterschaft! Nun steigt die Vorfreude auf die Weltmeisterschaft am Gardasee Ende August. Bis dahin muss am Boot noch einiges getan werden.

Eure Juelssanderinnen

Kieler Woche 2018

Ein Bericht von Bord der „Juelssand“

Vorbemerkung: Die Kieler Woche ist nun schon eine Weile her und der Bericht daher eigentlich etwas spät (das ist nicht Schuld der Verfasserinnen), aber ganz ausbleiben soll er ja nicht.

Am Freitag dem 15. Juni machten wir uns nachmittags aus Hamburg auf den Weg nach Kiel. Laui und Nita waren schon da und hatten gemeinsam mit dem „Hungrigen Wolf“ unsere Zelte aufgebaut. Das Ergebnis war, auch dank einer bunten Lampion-Lichterkette von den „Wölfen“, die schönste „Zeltburg“ auf dem Campingplatz!

Sonnabend sollte dann um 11 Uhr gestartet werden, wobei die Wettervorhersage bereits am Vor-



Abendstimmung in Schilksee



Die „Zeltburg“



Drei Windstärken: Laura



Das Damenteam (v. li.): Ragna, Laura, Caren, Lotta, Tania, Lisa, Janne (Fotos: Juelssand Team)

tag eine Gewitterfront und dementsprechend einen großen Dreher voraussagte. So kam es dann auch. Im ersten Rennen begann es zunächst heftig zu regnen und auf dem letzten Downwind nahm der Wind in den Böen zu. Es begann zu hageln und der Wind drehte sehr plötzlich so stark, dass wir froh waren, uns nicht wie einige andere Boote auf die Seite gelegt zu haben. Kurz vor dem Zieleinlauf des ersten Bootes wurde das Rennen daher abgebrochen, und nach kurzer Startverschiebung kam das Signal, dass wir am Sonnabend keine weiteren Wettfahrten segeln würden. Etwas enttäuscht von dem kurzen und ertraglosen Segeltag fuhren wir also schon um 15 Uhr wieder in den Hafen. Dort hatten wir dafür Zeit, neue Fallen zu spleißen, wobei wir es leider nicht mehr schafften, diese auch noch am selben Tag auszutauschen. Für ein Abendprogramm war am Sonnabend gesorgt. Die Klassenvereinigung hatte wie jedes Jahr ein Grillen organisiert, und die Jungs von der „Süllberg“ verteilten anlässlich der Taufe ihres Bootes auf den Namen „Schwere Jungs“ Aperol Spritz.

Am Sonntag sollte dann eine Stunde früher, also bereits um zehn Uhr gestartet werden. Wir kamen jedoch nur mit etwas Glück noch rechtzeitig zum ersten Start. Die neuen Fallen wollten wir morgens noch einziehen, aber das dauerte länger als gedacht. Beim Wechseln des Genuafalls blieb die Leine oben zwischen der Rolle und dem Mast stecken und ließ sich weder vor noch zurück bewegen. Nachdem wir irgendwann einen Maststuhl organisiert hatten, konnten wir Lotta den Mast hochziehen, die dann oben das Fall durch die Rolle führen konnte. Schon da war aber klar, dass die Rolle kaputt war und ausgetauscht werden musste. Das Wetter war auch Sonntag wechselhaft, von kurzem Sonnenschein bis zu heftigem Regen war alles dabei. Wir hatten aber einen wunderschönen Segeltag. Mit einem 15. Platz beendeten wir das erste Rennen, und dann wurde es immer besser, die nächsten drei beendeten wir mit den Plätzen 3, 7, 7. Während wir im zweiten Rennen nach einem guten Start von Beginn an sehr gut dabei waren und daher eher den guten Platz verteidigten, holten wir im vierten Rennen nach einer schlechten ersten Kreuz einen großen Teil des Feldes wieder auf. Mit diesen vier Plätzen waren wir nach dem ersten Segeltag sechster und darüber sehr froh! Nicht sonderlich begeistert waren wir dagegen alle von dem zu segelnden Kurs; statt dem bewährten up and down segelten wir einen outer loop-Kurs, d.h. es gibt immer auch einen Halbwind-Kurs, der in der J/24 recht langweilig ist.

Noch auf dem Wasser bemerkten wir, dass sich neben der kaputten Rolle des Genuafalls auch das neue Fall eingeklemmt hatte, sodass wir zurück im Hafen den Mast legen mussten, um die Rolle auszutauschen. Glücklicherweise gab es

auch am Sonntagabend in einem der Läden in Schilksee eine passende Rolle und viele Helfer, sodass wir es nach ein paar Stunden Werkeln etwas verspätet noch zur Klassenvereinigungssitzung in Strande schafften. Lotta musste abends leider noch nach Hamburg zurück, aber dafür kam Annka Montag früh dazu. Den guten Flow vom Sonntag konnten wir am Montag leider nicht mitnehmen und segelten bei frischem Wind an der Grenze zwischen Fock und Genua vier Rennen in der zweiten Hälfte des Feldes. Am Montagabend musste Annka uns wieder verlassen. Dienstag würden wir zu fünf segeln müssen. Es wurden noch drei Rennen gesegelt. Mit einer Person weniger an Bord mussten wir einige Abläufe ändern und brauchten ein wenig, um uns abzustimmen. Wieder war der Wind frisch, sodass wir überwiegend mit Fock segelten. Wie-

der schafften wir es trotz guter Platzierungen unterwegs zum Zieleinlauf nicht in die erste Hälfte. Die Gründe waren unglückliche taktische Entscheidungen und zuletzt ein unterirdisches Spi-Manöver, das den Spi in ein Fischer-netz verwandelte. Das Resümee des Tages: Bei mittlerem bis starkem Wind segeln wir lieber wieder zu sechst!
Eure Juelssanderinnen

Helga Cup

Das Team der „Juelssand“ auf der ersten deutschen Regatta nur für Frauen auf der Alster

Helga Cup... ich hörte davon im September 2017. Wir waren gerade zur J/24 WM in Toronto, Kanada, als ich eine Mail von Andreas bekam, die berichtete, der NRV habe eine Frau-



LANGLEBIG GO BEYOND EXPECTATIONS
ODER SCHNELL -
WÄHLEN SIE BEIDES

BODENSEE
 ARGENWEG 60/5, 88085 LANGENARGEN
 +49 07543 1689, info@de.northsails.com

HAMBURG
 BROOKTORKAI 5, 20457 HAMBURG
 +49 040 7457778, info@de.northsails.com

northsails.com **NORTH SAILS**



Tania an der Pinne

enregatta ausgeschrieben – wär das nicht was für euch Mädels? Die Meldeplätze seien bereits rar, wir sollten uns das schnell überlegen. Wieder zuhause hörte man von mehreren Seiten:



Lachend im Regattamodus: Tania, Annka, Lisa, Caren (Fotos: Juellssand Team)

Helga Cup vom 1.–3. Juni 2018! Die Meldeliste wurde tatsächlich immer länger, und so melde-ten wir doch noch schnell im Oktober. Da war die Zahl der Meldeplätze von ca. 50 auf 60 dann 80 Teams erweitert worden.

In meinem E-Mail-Postfach stapelten sich unterdessen Mails: Messeauftritte, das Helga Cup Logo, Theorie Workshops, Trainingstermine, Angebote von Charterfirmen, um J/70 oder SeaScape 24 zu segeln, Helga Cup Rabatt auf die Helga Cup Kollektion bei Marinepool, Helga Cup Taschen, den Helga Cup Media Preis, diverse Facebookgruppen, denen man beitreten möge und Infos zu Crew Facebookseiten, die man bitte anlegen sollte... #helgacup #thinkhelga #bessersegeln #weristhelgaundwaswollendievonuns?

Anfang Mai 2018 stellten wir fest, dass der Helga Cup nahte und die Helga-Copper die Alster beherrschten: an eine J/70 zu kommen, um zu trainieren, war schwieriger als gedacht... doch in der Woche vorm Helga-Cup hatten wir doch noch die Gelegenheit zu trainieren auf einem Boot des BSC und dem des SVAOe-ers Stefan Paul. Vielen Dank Stefan, Max und Till für die Unterstützung! Tania steuerte, Lisa fuhr Gennaker und Fock, Ann-Kathrin machte Taktik und ich belegte die Position Vorschiff. Zwei Mal saßen wir auf der J/70, auf der Seascape gar nicht. Es würde schon schiefgehen.

Für uns war das Format, in dem beim Helga Cup gesegelt wurde, etwas ungewohnt: Ähnlich wie bei der Bundesliga wurde auf gestellten Booten gesegelt. Es gab zwei Regattabahnen auf der Alster. Eine, auf der sechs Seascaapes 24 segelten, die andere mit acht J/70. Die Rennen dauerten jeweils ca 10–15 Minuten, und jedes Team segelte zwei Wettfahrten, bevor am Steg mit dem nächsten Team im fliegenden Wechsel getauscht

wurde. Aufgrund der hohen Teilnehmerinnenzahl von 63 Teams segelten wir an diesem langen Wochenende vier „Flights“ also vier mal zwei Rennen. Dazwischen blieb reichlich Zeit, Cappuccino zu trinken und zu quatschen, dabei aber mitzuverfolgen, welcher Flight gerade lief, um nicht den eigenen Einsatz zu verpassen.

Freitag am späten Nachmittag segelten wir auf der J/70. Nach langem Warten in heißem, flauem Wetter war plötzlich Regatta angesagt. Der erste Start lief gut. Unter den ersten Booten erreichten wir die Luvtonne, dann die Ablauftonne, fielen ab, halsten beim Gennakersetzen und „flump“, das Boot hinter uns fuhr ihren Gennakerbaum aus, gradewegs in unseren Heckkorb hinein und spießte uns auf. Die Jury piff – wir bekamen ein Penalty – was? Das hatten wir nicht geübt, aber gut, Gennaker runter, kringeln und weiter. Wir schafften es noch als Fünfte ins Ziel. Im zweiten Rennen des Flights wurden wir Dritte.

Am Sonnabend stellten wir fest, dass wir uns auf der Seascap besser behaupten konnten. Auf der J/70 war klar zu merken, dass einige eingespielte Teams große Vorteile im Bootshandling hatten, doch auf der Seascap schienen alle deutlich mehr mit sich selbst beschäftigt, sodass es für uns leichter war, vorn mitzusegeln. Wir wurden Zweite und Erste und beendeten unser Flight sehr zufrieden. Bei unserer zweiten Runde an dem Tag fuhren wir auf der J/70 einen fünften und einen vierten Platz und lagen insgesamt auf Platz 20.

Am Sonntag schlossen wir unsere Serie mit zwei dritten Plätzen auf der Seascap. Wir waren etwas enttäuscht und sicher, dass wir so unseren Platz nicht würden halten können. Wir verbrachten den Rest des Tages mit kühlen Getränken, sahen den anderen zu und verfolg-

ten gespannt das Finalrennen um die Top acht Plätze. Währenddessen kletterten wir in der Wertung hoch auf den 14. Platz! Einen kleinen Dämpfer gab's noch zum Schluss. Ich hätte mir gewünscht, bei der Siegerehrung nicht gleich von zwei geladenen Gästen den Satz „Können Frauen segeln...?“ hören zu müssen. Dies war eine absurde Einleitung zur Ehrung der Gewinnerinnen vom DSV Kader, die auf dem besten Weg sind, Deutschland bei den nächsten Olympischen Spielen zu vertreten!

Alles in allem war der Helga Cup ein sehr schönes Event. Uns hat es riesig Spaß gemacht, als Team uns in kurzer Zeit auf den uns neuen Booten und im Feld zurecht zu finden! Es wurde auf dem Wasser ehrgeizig und ambitioniert gesegelt, doch für alle war es das erste Event dieser Art und die Stimmung locker und freundlich. Wir verbrachten die drei Tage mit lauter gut gelaunten Seglerinnen (abgesehen von dem Unmut ge-



Sommerlicher Drink (v. li.): Lisa, Tania, Caren, Annka (Fotos: Juelssand Team)

genüber den Seascapes, die mit gekürztem Kiel nicht besonders gut Kurs halten), vielen alten Freundinnen, die man lange nicht mehr auf dem Wasser gesehen hatte, aber auch vielen unbekanntem Gesichtern, die aus ganz Deutschland und den USA angereist waren. Die Verpflegung war lecker, die Organisation sehr gut, nur der Wind ließ zu wünschen übrig, wobei der leichte Wind nicht eingespielten Teams wie uns vor großem Chaos bewahrte.

Wir haben schon für den Helga Cup 2019 gemeldet und sind gespannt, wie es nächstes Jahr weiter geht. Caren Ramien von der „Juelssand“

Goldener Opti auf der Kieler Förde

Bei der diesjährigen Regatta „Goldener Opti“ (Silberner Opti für die B-Segler) am 26.05. und 27.05.2018 in Kiel war die SVAOe vertreten durch Jasper Taschendorf („Optimale“), Jonn Daniel („Alsterperle“) und Nils Wittich („Susi“). Im Begleitboot „Ben“ dabei waren Jonns Eltern Birte und Caspar sowie Jaspers

Papa Manfred. Weitere Betreuung für die drei Segler gab es vom Segler-Verband Schleswig-Holstein. Diese Profis gaben nochmal Tipps, z.B. zur perfekten Maststellung. Mit am Start in der B-Gruppe waren 116 weitere Segler aus Deutschland, Polen, Dänemark und den Niederlanden. Die Aufregung bei den jungen SVAOe-ern war groß: Für sie war es die erste internationale große Regatta auf dem „offenen“ Meer. Außerdem: Vielleicht lässt sich ja ein Blick auf die legendäre Helena Wolf von den A-Seglern erhaschen!?

Der erste Wettkampftag präsentiert sich mit schwachen Winden bei Sonnenschein. Auf dem Startschiff werden Signalflaggen gesetzt, Hupsignale ertönen. Die Nerven liegen blank. 119 Optis aufgereiht wie eine Perlschnur an der Startlinie. Leider nicht ganz, viele haben Frühstart, d.h. alles nochmal von vorne! Beim zweiten Mal klappt es, das erste Dreieck wird gesegelt, unsere drei jungen Clubkameraden sind im Mittelfeld ganz gut dabei. Doch was passiert jetzt? Ein fremdes Begleitboot rast zum Startschiff und kurz darauf: Protest! Wettfahrtabbruch! Wie wir später erfahren, soll ein



119 Optis am Start... wo ist die Luvtonne?

Flaggensignal nicht korrekt gesetzt worden sein. So'n Schiet. Nun die dritte Wettfahrt. Leider flaut der Wind noch weiter ab. Wer keinen guten Start hatte, fällt bei schließlich totaler Flaute unters Zeitlimit. So auch unsere drei Mitstreiter, d.h. „did not finish“, der Streicher ist damit verpulvert. Der erste Wettkampftag ist also etwas frustig für alle Beteiligten, dennoch ist die Stimmung nicht am Boden, ist doch morgen auch noch ein Tag! Außerdem heißt es jetzt Baden und danach Kaffee und Kuchen auf dem 6 KR-Klassiker von Jonns Onkel Götz, der sich mit seiner Familie das Regatta-Spektakel nicht entgehen lassen wollte.

Zweiter Regattatag: Immerhin um 3 Bft bei allerdings schlechter Sicht. Bei dem Nebel ist die Luvtonne kaum auszumachen. Der Druck auf die Veranstalter nach dem Vortag ist groß. Zu weit ist die Anfahrt für viele Teilnehmer, als dass jetzt noch Fehler passieren dürfen. Das überträgt sich auf die Teilnehmer. Gleich zweimal Massenfehlstart. Jetzt reicht's ! Black Flag wird gesetzt. Wer sich jetzt noch einen Frühstart leistet, ist raus! Das hilft, und es geht Schlag auf Schlag. Vier kurze Wettfahrten, die gewertet werden. Und Jonn gelingt mit „Alsterperle“ in der letzten Wettfahrt noch ein hervorragender neunter Platz, wodurch er es in der Gesamtplatzierung knapp in das obere Drittel schafft. Jasper und Nils sind in der zweiten Hälfte platziert, aber dennoch heißt es „Hut ab!“ vor unseren jungen Seglern, die sich bei ihrer ersten großen internationalen Regatta sportlich-fair behauptet haben und jetzt um viele Erfahrungen reicher sind.

Vielen Dank an die SVAOe-Trainer Tania und Aaron und an die SVAOe für das zur-Verfügungstellen des Begleitbootes „Ben“. Caspar Daniel



Das SVAOe-Team: Jonn, Nils, Jasper



Jonn auf der Ziellinie



Slippen der Regatta-Optis (Fotos: Caspar Daniel)

Erwachsene Segelanfänger trainieren in Borgwedel

Am Wochenende vom 1. bis 3. Juni war es wieder so weit: unsere Gruppe ELS (Erwachsene lernen segeln) hatte sich dem Trainings-Wochenende der SVAOe Optis in Borgwedel an der Schlei angeschlossen. Am Donnerstag vor dem Ausfahrt-Wochenende wurden unter der fachkundigen Anleitung von Holly unsere offenen Kieljollen C55 „Fontenay“ und „Schwanenwik“ von den Kursteilnehmern auf die Trailer verladen. Das hört sich alles so einfach an, aber zwei Wochen vorher war



*Nichts geht mehr, nur noch Spaß
(Fotos: Thomas Lyssewski)*

noch bei einem Trailer ein Reifen platt, und eine Elektrik musste auch noch in Ordnung gebracht werden.

Nach dem Donnerstag-Training auf der Alster von 17:00–19:00 Uhr wurden die Masten gelegt und die Kieljollen auf die Trailer gezogen, dabei muss die Kielbombe immer genau auf die Auflage auf den Trailern passen. Am Freitag fuhren wir dann mit den Anhängern nach Borgwedel. Am Sonnabend und Sonntag standen jeweils zwei bis drei Segeleinheiten auf dem Programm. Es war wieder einmal Kaiserwetter mit sehr mäßigen Winden, die uns aber geholfen haben, die Manöver wie z.B. Spinnakersegeln im Detail auf dem Wasser durchzuführen. Bei wenig Wind kann meines Erachtens am besten Segeln gelernt werden, denn bei viel Wind kommt jedes Stück Holz oder Plastik voran.

Am Sonnabend-Nachmittag wurde das Übungssegeln auf dem Folkeboot „Lord Jim“ der Familie Lyssewski erweitert. Dabei wurde – wie die Berliner sagen würden – „Land gekauft“, aber durch die schnelle Reaktion der ganzen Mannschaft mit Pinne-Legen und ins-Want-Hängen wurde das Folkeboot wieder flott gemacht. Auch das war ein Lernerlebnis. Die Kursteilnehmer



Bei wenig Wind lernt man am besten segeln



Richtig trimmen ist das Geheimnis

setzten sich aus allen fünf Trainingsgruppen von der Alster zusammen. Auch wurden interessierte Opti-Eltern zum Segeln animiert.

Nach dem Rückweg nach Hamburg wurden die Boote gesäubert und poliert und wieder ins Alsterwasser gebracht, denn am Montag stand das nächste Training an. Vielen Dank an alle Teilnehmer, die so eifrig mitgemacht haben sowie an das Opti-Orga-Team Birgit und Jan Hauschildt! Alle freuen sich auf die nächste Ausfahrt oder Regatta.

Thomas Lyssewski

Krokodile Ahoi!

In Nachrichten 4-2018 hatten wir den ersten Teil von Karen Eriksens Bericht „Richtung Norden auf Australisch“ gebracht. Hier folgt der zweite Teil, der die Erlebnisse im Great Barrier Reef beschreibt. (Red.)

Der zweite Teil unseres Törn zum Great Barrier Reef auf unserer Swan 46 „Senta“ fand mitten im australischen Winter statt, in den dreiwöchigen Ferien im Juli. Rund 400 Meilen waren abzusegeln von Hervey Bay bei Fraser Island bis zur Zuckermetropole Mackay.

Diesmal beließen wir es bei unser kleinen Viererfamergruppe und nahmen keine Freunde der Kinder mit. Lizzie, 13, lud die komplette TV-Serie der Gilmour Girls auf ihr iPad und versprach, nicht ständig mit ihren Freundinnen zu texten. Es konnte losgehen.

Wir flogen nach Hervey Bay in Queensland etwas südlich des Great Barrier Reefs, wo „Senta“ schon auf uns wartete. Frisch lackiert unter Deck und mit neuem Teak in den Cockpits sah unsere alte Dame hervorragend aus! Zur Einstimmung stand gleich ein Tagesausflug per



Cape Capricorn mit unglaublicher Aussicht

Jeep nach Fraser Island auf dem Programm, der grössten Sandinsel der Welt und ein Unesco-Weltnaturerbe. An der Fährrampe wartend, fiel mir ein Schild auf: „Beware of Estuary Crocodiles!“ Na, Klasse. Nun konnte ich zu einer gemäßigten Haiangst eine sehr viel ausgeprägtere Krokodilangst hinzufügen. Krokodile, früher nur im Norden Australiens eine Bedrohung, tauchen auch immer häufiger weiter südlich auf. Es gibt mehr Krokodile denn je, und die prähistorischen Reptilien suchen neue Lebensräume. Das wärmere Wasser könnte damit etwas zu tun haben, dass sie sich auch weiter im Süden wohlfühlen. Krokodile, die schon zu Dinosaurierzeiten lebten, gehören zu den



Endloser Strand und ein Wrack



Eine Hütte mit Langfahrtmemorabilia

ältesten Tieren der Welt und sind gnadenlos. Interessant, wie das mit unserem Schwimmen werden würde, der Lieblingsbeschäftigung der Teenager. Auf Fraser Island sahen wir keine Urechsen, aber Dingos und Wale.

Nach einem Zwischenstop in Bundaberg wagten wir den 50-Meilen-Sprung nach Lady Musgrave, einer berühmten Koralleninsel am südlichen Rand des grossen Riffs. Da das die Insel umgebende Korallenriff bei Hochwasser überspült ist, und man dann ungeschützt im Pazifik ankert, sollte man die Insel nur bei sehr gutem Wetter und wenig Wind anlaufen. Wir hatten zwei Wetterberichte eingeholt und fragten zusätzlich zwei Einheimische in Bundaberg nach



Die Ziege in Kates Küche

ihrer Wettereinschätzung. Alle waren sich einig: Die Vorhersage war ideal, Sonnenschein, rund zehn Knoten Wind (3Bft) bei glattem Wasser. Also Leinen los! Beim Wegnehmen des Großseglers vor dem betonnten künstlichen Einschnitt in den Korallen, der die Einfahrt bildete, fing es jedoch plötzlich an zu regnen und die Sicht ging auf Null. Etwas genervt warteten wir, bis der Schauer vorüber war und wir bei Sonne die Korallenbänke wieder sehen konnten. Wir ankerten bei aufbrisendem Wind und dachten an den Mann aus Bundaberg, als wir auf unsere Windanzeige starrten. „Bis 25 Knoten kann man in der Lagune liegen“, hatte er beruhigend gesagt. Im Laufe des Abends stieg die Nadel auf über 30 Knoten Wind, und Hochwasser war um Mitternacht. John und ich gingen angezogen und mit Schuhen in die Koje und hofften, dass unser Anker nicht ausbrach, wenn Wind und Welle gegen Mitternacht ungehindert auf uns prallen würden. Man konnte die Lagune im Dunkeln auch nicht verlassen. Uns war mulmig, aber am Ende ging alles gut. Wir blieben einen Tag liegen, faulenzten und schwammen in den eisigen Fluten, vielleicht 20 Grad, nicht gerade tropisch, aber auch nicht schlecht für Winter. Pancake Creek ist ein flaches Flüsschen und möglichst bei Hochwasser anzulaufen. Schon rund zehn Boote ankerten in der empfohlenen Bucht. Der Anker hielt erst beim dritten Mal, und dann war es zum Baden glücklicherweise schon zu spät, da der Revierführer erwähnte, dass grosse Haie hier im Fahrwasser gesichtet worden waren. Muss ja nicht sein.

Nach einem kurzen Abstecher in die Kohlestadt Gladstone, wo wir das ganze Boot mit Laken und Handtüchern abdeckten wegen des Kohlenstaubs, erreichten wir Cape Capricorn. Hinter

dem hohen Kap konnte man in einer kleinen Bucht geschützt ankern. Wir kletterten den steilen Pfad zum alten Leuchtturm und den ehemaligen Leuchtturmwärterhäusern hinauf, von wo man eine unglaubliche Aussicht hatte. Am Nachmittag kam ein kleineres Motorboot mit einem Angler vorbei, woher auch immer, hier war ja gar nichts. John und er quatschten ein wenig und eine halbe Stunde später kam er zurück und schenkte uns zwei grosse Fische, die er für uns auch noch filetierte, toll.

Pearl Bay war wunderschön, wie der Name schon andeutet. Voller Tatendrang fuhren wir an Land und liefen den endlosen Sandstrand entlang, die Kinder hüpfend, tanzend und Hockepack reitend. Am Abend gesellten sich noch zwei andere Boote zu uns in die Bucht.

Der Wind weht in diesen Breiten zu dieser Jahreszeit immer von Süden, wir hatten entweder Südwest oder Südost, hervorragendes Segeln. Von Pearl Bay nach Island Head Creek waren es jedoch nur zehn Meilen. Der Creek war bei Hochwasser eine überraschend weiträumige Wasserfläche, und wir motorten mit Hilfe der sehr genauen Navionics Charts so weit herein wie möglich. Bei Niedrigwasser entstand zum Ausgang hin eine Sandbarre, so dass wir und

ein Katamaran eingeschlossen waren. Das machte uns nichts, es war genug Wasser unterm Kiel. Hier tummelten sich zu unserer Freude viele Schildkröten. Sie steckten ihre kleinen Köpfe aus dem Wasser und schlugen mit ihren Flossen. Dieser Creek mit seinem grünem, undurchsichtigem Wasser sah wie ein idealer Tummelplatz für Krokodile aus, so dass ich das Baden verbot. Mein Mann guckte mich mit Unverständnis an, alberne Ausländerin. Am Abend las ich dann im Revierführer über eine Bucht etwas nördlich von uns, dass man dort unter keinen Umständen schwimmen sollte wegen der Krokodile, auch keine Fische an Bord säubern sollte, und falls man einen Hund an Bord habe, das Dinghy immer abwaschen sollte, nachdem der Hund drin gewesen war. Krokodile lieben Hunde noch mehr als Fische und können durchaus an Bord klettern. Wir hatten unsere Hunde gottseidank zu Hause gelassen.

Am Abend bewunderten wir alle zusammen im Cockpit den Sternenhimmel. An Land war, wie so häufig an dieser Küste, kein Zeichen von Zivilisation zu sehen, kein Licht, keine Strommasten, gar nichts. Wir waren allein (außer dem Katamaran natürlich), es hatte sich hier, seit Captain Cook diese Küste entdeckt



Seemann

& Söhne

Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG

Schenefeld
Dannenkamp 20
22869 Schenefeld
Tel.: 8660610

Blankenese
Dormienstraße 9
22587 Hamburg
Tel.: 866 06 10

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

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

**Bestattungen
aller Art und
Bestattungsvorsorge**

www.seemannsoehne.de

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



Durch den Matsch eines Mangrovenwaldes

hatte, nichts verändert. Ein seltsames Gefühl. Middle Percy, Teil der Percy Inseln rund 65 Meilen vor Mackay, war das Highlight unseres Törns. Nicht nur hatte die grüne Insel mit breitem Sandstrand und Palmen ein wirklich karibisches Flair, es gab dort auch eine Hütte am Strand mit Langfahrtmemorabilia und nette Insel-Besitzer in ihrem Haus auf dem Berg, die man besuchen konnte. Im sogenannten A-Frame Haus hatten seit Generationen Langfahrtsegler Schilder, Kleidung und Kurioses mit ihrem Schiffsnamen hinterlassen. John machte sich sofort daran, auf einem Stück Treibholz



*Kokosnussgesichter am Wegrand
(Fotos: Karen Eriksen)*

mit einem LötKolben unsere und „Sentas“ Namen zu verewigen.

Unser Ausflug zu den Bewohnern der Homestead der Insel war ereignisreich. Nachdem Finn die Entscheidung getroffen hatte, dass wir die kürzere, schwierigere Route einschlagen sollten, plantschten wir zunächst durch den Matsch eines Mangrovenwaldes, nicht gut für die Bootsschuhe. Glücklicherweise war es Niedrigwasser, sonst hätten wir waten müssen. Dann ging es bergan einen steinigen Pfad hinauf, der von etwas gruseligen Kokosnussgesichtern gekennzeichnet war. Unterwegs trafen wir Ziegen und ein Känguruh. An dem alten Anwesen angekommen, holten wir die Besitzerin Kate anscheinend aus dem Bett, aber die rund Siebzugjährige warf einen Morgenmantel über und lud uns ein, die Besucherbücher und Fotos auf ihrer Terrasse anzusehen. Zu Lizzies Entzücken besuchte uns eine neugierige Ziege in Kates Küche. Und es kam noch besser: Auf der Terrasse gab es Wifi, zumindest wenn man sich über die Brüstung lehnte, nach einer endlosen, weil verbindungslosen Woche. Die Kinder waren außer sich vor Freude. Bald fingen alle Telefone an zu piepsen.

Ein mittelgroßer Wal begleitete uns nach Mackay hinein und schwamm ganz dicht neben uns. Was für ein schöner Abschluss einer wunderbaren und krokodillosen Reise!

Karen Eriksen

Dr. Karen Eriksen, unser langjähriges Mitglied, lebt mit Mann und zwei Teenagern nun schon seit 17 Jahren in Sidney, Australien. Ihr Buch „Familienboot“ über ein Sabbatical im Mittelmeer und der Karibik ist nun auch auf Deutsch zu beziehen, im Buchhandel oder dem Parimare Verlag, www.parimare.de. (Red.)

Tour d'Atlantique

Aus dem Blog der „Rode Zora v. Amsterdam“ von ihrer großen Rundreise 2017/18

Die „Zora“ ist, nachdem sie die Umrundung des Nordatlantiks vollzogen hatte, in Brest angekommen. Noch einmal wechselt die Besatzung. Die Absicht, zum Schluss über Irland noch zu den Färöern zu segeln, wird wegen schlechter Wetterprognosen aufgegeben. Aber „ein bisschen“ will man sich noch im Englischen Kanal umsehen.

Lesen Sie den Schluss des Berichts. (Red.)

10. Juni 2018 – Nebel im Kanal

Die letzte Etappe der Atlantikrunde beginnt am 9. Juni um 6 Uhr in der Frühe. Die nächste Crew, Jörg, Markus und Tyll sind am Tag zuvor aus Hamburg angereist. Das Schiff ist wieder verproviantiert, Diesel ist gebunkert und der Wassertank ist gefüllt. Das günstige Wetterfenster für den Besuch der Isles of Scilly ist nur kurz geöffnet. Am Sonnabend soll es günstigen NE Wind geben. Schon für den folgenden Sonntag sieht es aus nach Flaute im Englischen Kanal. Also nichts wie los! Wir verlassen tatsächlich pünktlich die Marina du Chateau. Auf der Rade de Brest begrüßt uns ein pechschwarzer Himmel und im Hintergrund blitzt und donnert es mächtig. Wind ist erstmal kaum, aber da der Strom durch den Goulet de Brest mitläuft, lassen wir uns ohne Motorgeknatter in Richtung Atlantik treiben. Relevant ist erstmal nur der Beginn des Flutstroms im Canal du Four, der gegen 8:30 Uhr einsetzt und bis 14:30 Uhr läuft. Bis dahin haben wir genug Zeit. Das Gewitter verfolgt uns bis zur Isle d'Ouessant, bringt keinen Wind, spendiert aber zum Schluss einen ordentlich Regenschauer. Erst als dieser ausgestanden ist, kommt der Wind. Jetzt läuft die Tide kräftig in



Subtropische Vegetation auf Scilly Islands

den Kanal, der Wind bläst dagegen und produziert eine tolle Kabbelsee. Der Englische Kanal macht seinem Ruf alle Ehre. Das bringt die Mägen der neuen Crew ordentlich in Bedrängnis und einer nach dem anderen muss sein Frühstück hergeben, einer, mangels Erfahrung mit dieser Maläse, sogar nach Luv. Details werden hier nicht wiedergegeben. Aber „Zora“ lässt sich von der See nicht beeindruckt und prescht mit Druck in den Segeln nach Nordwesten. Dabei schaufelt sie ordentlich Wasser an Deck, das dann die Bescherung auf dem Seitendeck auch schnell wieder beseitigt. So geht es zügig voran, und ETA kurz vor St. Mary's liegt noch vor Mitternacht. Das ist natürlich zu früh, denn bei Dunkelheit wollen wir auf keinen Fall in die Inselwelt der Scillies mit ihren zahllosen Steinen einlaufen. Der Wetterbericht lässt vermuten, dass das aber nicht so eintreten wird, denn der Wind soll abnehmen und nach Norden drehen. Zunächst aber ist das Verkehrstrennungsgebiet „Off Ushant“ zu queren, durch das die großen Pötte wie an einer Perlenkette aufgereiht fahren, einmal von Süden nach Norden und ein paar Meilen weiter von Norden nach Süden. Damit das auch recht interessant wird, spendiert der Kanal Nebel. Trotz der hohen Verkehrsdichte



Mit dem Fahrrad die Inseln erkunden

fädeln wir uns ohne Schwierigkeiten zwischen den großen Schiffen hindurch. Gegen Abend, etwa auf halber Strecke, ist dann plötzlich der Nebel weg und die Sonne kommt heraus. Markus hat es inzwischen in seine Koje geschafft und bleibt dort, bis wir am nächsten Morgen ankommen. Tyll, Jörg und der Skipper bestreiten die Nachtwachen. Wir rollen den Klüver weg und reduzieren so unseren Speed ausreichend, um in der Helligkeit anzukommen. Mit dem ersten Licht kommt dann der Nebel zurück und diesmal so dicht, dass man den Windex und die Laterne auf dem Masttopp kaum mehr erkennen kann. Der Skipper überlegt schon, ob wir vielleicht in Richtung Land's End abdrehen sollen. Da hebt sich mit Sonnenaufgang der weiße Schleier und wir gleiten in die Ankerbucht „The Cove“. Um 07:30 Uhr Bordzeit fällt der Anker. Um uns herum scheint noch alles zu schlafen, denn Ortszeit ist ja erst 06:30 Uhr. Der Nebel hat einen leichten Dunst zurückgelassen, in dem die Inseln zu schweben scheinen. Nur leichtes Geplätscher und Vogelgezwitscher ist zu hören. Welch eine Idylle!

13. Juni 2018 – Sunny Scilly

Skipper und Crew sind trotz der teilweise durchwachten Nacht vom traumhaften Anblick und

guten Wetter motiviert und wollen nach dem Frühstück gleich an Land. Dinghi und Außenborder kommen aus der Backskiste, wo sie seit Samaná sicher verstaut sind. Nachdem alles zusammengesteckt, aufgepustet und ausgerüstet ist, bringt das kleine Schlauchboot, abgeladen bis an die Grenze seiner Tragfähigkeit, alle vier Herren trockenen Fußes an Land. Das türkisblaue Wasser weckt Erinnerungen an die Tropen, aber die Temperatur ist nordisch. Wer jetzt noch nicht wach ist, wird es spätestens, nachdem er an den strahlendweißen Sandstrand gewatet ist. Der Weg führt um die Insel herum zwischen Hecken und unter Bäumen hindurch. Die Vögel singen und überall am Wegrand blühen die Blumen. Die riesigen Blüten der Yuccapalmen verströmen einen betörenden Duft. Von den Hügeln schweift der Blick über ein Labyrinth aus Felsen und Inseln. Ganz im Westen streckt der westlichste Leuchtturm in der Kanalansteuerung, Bishop's Rock, seine hohe Silhouette in den Himmel. Die pure Schönheit dieser Inselwelt betört. Dann zaubert Markus eine köstliche Soße Bolognese und im Anschluss sitzen wir mit kurzen Hemden im Turk's Head und trinken Turk's Ale. Der Abend wird dann aber nicht sehr lang, denn die Müdigkeit nach der durchsegelten Nacht fordert schließlich ihren Tribut. Am nächsten Morgen ist das Wetter immer noch sonnig. Allerdings hat ein kräftiger Nordwind eingesetzt. Der Skipper meint, dass die Bucht auf St. Agnes eventuell bei Hochwasser ungemütlich werden könnte, denn der nach Norden schützende Strand wird dann überspült. Deshalb verholen wir in den nahegelegenen Porth Cressa auf der Insel St. Mary's. Diese Bucht ist der ideale Ankerplatz bei nördlichen Winden und entsprechend ist es

dort auch schon deutlich voller als auf St. Agnes. Selbst am frühen Morgen ist es nicht einfach, einen geeigneten und sicheren Ankerplatz zu finden. Nach drei Anläufen gelingt aber auch dies und es kann in Ruhe gefrühstückt werden. Leider hat sich Tyll einen Infekt mit Kopfweh und Übelkeit eingefangen und bleibt deshalb an Bord, während der Rest an Land Fahrräder für eine Inseltour mietet. Auf wenig befahrenen Straßen, Schotterwegen und Trampelpfaden umrunden wir die Insel, genießen die Ausblicke, machen unzählige Fotos und landen schließlich im Café Carvean und vertilgen Cornischen Cream Tea mit Scones und Clotted Cream. Am folgenden Morgen ist es zwar immer noch sonnig, aber der Wetterbericht lässt erkennen, dass ein kräftiges Tief mit viel Wind aus Westen naht. Unter solchen Bedingungen kann man auf den Isles of

Scilly nicht bequem und sicher liegen. Schwere Schwell läuft dann zwischen die Inseln und macht die Ankerplätze „untenable“, wie es die Engländer ausdrücken. Dieser Dienstag sollte aber noch sicher sein. „Zora“ bleibt an ihrem ruhigen Ankerplatz und die vollständige Crew nimmt eine der Fähren hinüber zur Insel Tresco. Die Zeit bis zur Rückfahrt am Nachmittag reicht für eine gemütliche Inselrunde mit Kaffee im Ruin Beach Café. Schade, dass Wetter und Zeit nicht noch einen Abstecher mit Boot in den „New Grimsby Sound“ zwischen Tresco und Bryher erlauben, denn das sieht sehr verlockend aus. Etwas wehmütig machen wir uns mit der Fähre wieder auf den Rückweg, um dann sogar rechtzeitig wieder am Porth Cressa die Dusche im Keller der Tourist Information zu nutzen und mit Blick auf die Bucht Fish'n Chips zu verspeisen.

DIREKT
AM HAMBURGER
YACHTHAFEN!



YACHTPROFI.DE

Gute Teile, guter Service.

Ausrüstung von A-Z • Farben • Drahtverarbeitung
Beschlüge • VA-Schrauben • Sanitär • Elektrik

P&K
products

Hochwertige
Produkte für
die Pflege
Ihrer Yacht:

Reiniger
Polituren
Winschenfett
Frostschutz

DEICHSTRASSE 1 • 22880 WEDEL • TEL.: + 49 (0) 4103 - 884 92
e-mail: info@yachtprofi.de



„Gipsy Moth IV“ - noch immer elegant
(Fotos: Tobias Haas)

Am folgenden Morgen soll's früh in Richtung Land's End und Falmouth gehen, wo Zora auch bei starkem Westwind sicher liegen kann.

16. Juni 2018 – Heroes of Sailing

„Zora“ verlässt am 13. Juni um 6:00 Uhr die schönen Inseln im Atlantik und macht sich auf den Weg in Richtung Falmouth. Der Skipper meint, dass die Tide im Englischen Kanal vor „The Lizard“ zwischen 15:00 und 16:00 Uhr kippen wird. Dann erwarten wir dort mitlaufenden Strom. Das ist wichtig, denn obwohl beim Auslaufen noch Flaute herrscht, soll der Wind über den Tag kräftig zunehmen. Dann wäre eine „Wind-gegen-Strom“ Situation vor diesem „Tidal Gate“ sehr unangenehm.

Die ersten Stunden geht es unter Maschine mit Kurs 90 Grad voran. Aber schon am Vormittag setzt segelbarer Wind ein und trotz leichten Gegenstroms kommen wir gut voran. Land's End kommt rasch in Sicht, denn es herrscht klares Wetter, und die Sonne verwöhnt die Crew. So kann man nichts anderes tun, als das Wellness-Segeln zu genießen.

Entsprechend der Planung erreichen wir auf diese entspannte Weise das eindrucksvolle Kap

mit dem großen Leuchtturm „The Lizard“. Danach geht's dann in nordöstlicher Richtung noch ein paar Meilen nach Falmouth, das wir noch vor Einbruch der Dunkelheit erreichen. Dort sind alle Liegeplätze von einer Flottille unter Flaggenschmuck belegt. Das sieht nach einer größeren Regattaveranstaltung aus. Also fällt erst einmal der Anker, das Dinghi kommt vom Vorschiff und in nun schon wohlgeübter Weise, angefeuert von amüsierten englischen Ankerliegern, wird gegen den inzwischen kräftigen Wind an Land gepaddelt.

Am nächsten Morgen herrscht Aufbruchsstimmung in der Marina: Die Wettfahrt scheint kurz bevor zu stehen. Wir pullen mit dem Dinghi hinüber zur Marina, um zu sehen, was dort los ist. Die meisten Yachten sind schon unterwegs, aber drei ganz besondere Schiffe liegen noch am Steg: Eine lange und schmale weiße Ketsch, eine kompakte Holzjacht mit der Rumpfform eines Colin Archer und ein modernes rotes Schiff. Die Ketsch entpuppt sich als „Gipsy Moth IV“ von Francis Chichester, mit der er im Jahr 1966 eine Rekord-Weltumsegelung in zwei Etappen mit Stopp in Sidney vollbrachte. Die zweite Yacht ist die 9,5 Meter lange „Suhaili“ von Robin Knox-Johnston, mit der er 1968 das erste Golden-Globe Race gewann.

Das rote Schiff schließlich ist die „Jager“ von Dick Koopmans, dem Konstrukteur unserer „Zora“. Mit der „Jager“ nimmt Koopmans regelmäßig sehr erfolgreich an vielen anspruchsvollen Offshore Regatten, wie dem Round-Britain Race und der Azores-and-back Wettfahrt teil. Robin Knox-Johnston, inzwischen 80 Jahre alt, ist gerade dabei, die „Suhaili“ zu besteigen und auch Dick Koopmans ist als einer der Organisatoren der Wettfahrt anwesend.

Diese, hören wir, ist die Jubiläumsveranstaltung zum 50sten Jahrestag des ersten Golden-Globe Race von 1968. Später steigen wir zu Pendennis Castle hoch und sehen die Wettbewerber am Horizont auf dem Weg nach Les Sables D'Olonnes verschwinden.

Wir selber machen uns am Nachmittag wieder auf und segeln bei Sonne und mitlaufender Tide nach Plymouth, das wir kurz vor Mitternacht erreichen. In der Dunkelheit tasten wir uns durch den Plymouth Sound und machen in der Queen Anne Battery Marina fest. Am nächsten Morgen erkunden wir dann das schöne Plymouth. Von hier wollen wir weiter zu den Kanalinseln.

18. Juni 2018 – Spring Tides

Der Englische Kanal ist ein anspruchsvolles Segelrevier, unter anderem wegen seiner starken Gezeiten. Die Flutwelle, die vom Atlantik heranrollt, muss sich nördlich und südlich um die Britischen Inseln herumzwängen. Das führt dazu, dass auf der französischen Seite in der Bucht von Saint Malo der Tidenhub bei Spring Tide bis zu zwölf Metern erreicht. Entsprechend stark sind die Tidenströme, die zum Beispiel um Cap de la Hague, Pointe de Barfleur und um die Kanalinseln spülen. Dort bilden sich dann „Tide Races“ und „Overfalls“, das heißt steile brechende Wellen, die auch große Schiffe in Schwierigkeiten bringen können.

Der 15. Juni ist in der Gezeitentafel für St. Peter's Port auf Guernsey rot gekennzeichnet: An diesem Tag herrscht dort Springtide. Der Tidenhub ist mit etwa neun Metern angegeben. Für die Nacht vom 14. auf den 15. Juni verspricht der Wetterbericht im Kanal westliche Winde mit bis zu 28 Knoten. Der Shipping Forecast des UK Met Office schreibt außerdem: „Visibility very poor at times“. Eine einfache Gezeitenrechnung

ergibt, dass gegen 04:00 Uhr auf halber Strecke zwischen Plymouth und Guernsey mit 3 Knoten Strom gegen 27 Knoten Wind gerechnet werden muss. Bei diesen Bedingungen stellt sich die Frage, ob es weise ist, die 80 Meilen lange Strecke zu den Kanalinseln in Angriff zu nehmen, insbesondere, da die Crew bereits auf der Reise von Brest zu den Scillies wegen Seekrankheit teilweise ausgefallen war. Der Skipper denkt eine Weile über das Problem nach und entscheidet dann wehmütig, den Ausflug zu den Kanalinseln an diesem Tag ausfallen zu lassen. Die Crew ist ein wenig enttäuscht, aber versteht die Argumente und akzeptiert die Entscheidung ohne Diskussion, vielleicht auch mit einer gewissen Erleichterung. Die neu gekaufte Gastflagge von Guernsey muss auf eine spätere



„Zora“ einlaufend im Hamburger Yachthafen
(Foto: Gesa Haas)

Gelegenheit warten. Alternativ soll die Reise nun entlang der Englischen Kanalküste verlaufen. Für den Sonntag nehmen wir Dartmouth ins Visier, etwa 35 Meilen von Plymouth in östlicher Richtung entfernt. Auslaufen wird auf 06:00 Uhr festgelegt, damit wir den Flutstrom ausnutzen können. Der SW Wind sollte außerdem kräftig schieben, so dass wir mit einer Ankunft um die Mittagszeit rechnen. Weiteres Argument in der Rechnung: Am Nachmittag spielt die Deutsche Nationalmannschaft ihr erstes Vorrundenspiel. Da will die Crew gerne in einem gemütlichen Englischen Pub sitzen und das Spiel verfolgen. Verschiedene Handywecker fangen um 05:30 Uhr an zu piepen und zu zwitschern. Draußen ist es grau und nieselig. Ohne viel Gedöns kommt die Crew aus den Kojen, schlüpft ins Ölzeug und bereitet das Ablegemanöver vor. „Zora“ dreht um die Vorspring aus den Päckchenliegern heraus und geht rückwärts aus dem Hafen, denn die Boxengassen sind so eng, dass es hier kaum möglich wäre zu drehen. Dann geht's mit Maschinenkraft bis zum riesigen Wellenbrecher im Plymouth Sound. Ab hier kann dann gesegelt werden. Wind und Tide schieben kräftig, aber produzieren auch ordentliches Geschaugel. So geht es bis zum Leuchtturm Start Head. Dort knickt die Küstenlinie nach Norden. Es sind noch acht Meilen bis zur Mündung des „River Dart“. Vom Land und dem Leuchtturm Start Point ist allerdings nichts mehr zu sehen. Regen und Wind haben, wie vom Met Office versprochen, ordentlich zugelegt, und die Sicht beträgt weniger als 500 Meter. So preschen wir voran in die graue Suppe. Die hohen Felsen links und rechts der Einfahrt tauchen erst auf als wir schon fast dazwischen sind. Immerhin kann man danach beide Ufer sehen. Die Stimmung

scheint einem Buch von Daphne du Maurier entnommen. Graubraune Felsen steigen im Dunst steil vom Fluss empor. Tiefgrüne Wiesen und Wälder klammern sich daran. Direkt an der Einfahrt liegt eine alte Burg. Etwas weiter im Fluss tauchen die Städtchen Dartmouth und Kingswear auf, eng an die steilen Hänge gebaut. Auf dem Fluss liegen unzählige Boote an Moorings und Schwimmstegen. Dazwischen verkehren Fähren und Wassertaxis. „Zora“ bindet an einem der vielen Pontons fest, die im Fluss verankert sind. Dann verschwindet alles rasch unter Deck, wo es warm und trocken ist, und wo Markus und der Skipper bereits ein Mittagessen vorbereitet haben. Später geht's dann mit dem Wassertaxi nach Dartmouth und ins Pub Dolphin zum Deutschlandspiel. Der alte „Adenauer“ von der „Zora“, der wegen seiner Größe schon länger nicht mehr in Gebrauch ist, wird als Tischdeko mitgenommen. Das Spiel ist dann eine Enttäuschung und die anwesenden Engländer lassen es an tröstenden Worten und auch einer gewissen Häme nicht mangeln...

23. Juni 2018 – Farewell Britannia

Am Tag der Sommersonnenwende verlässt „Zora“ gegen 21:00 Uhr das schöne Cowes, um an der englischen Küste entlang nach Osten zu segeln. Den Tag hat die Crew für eine Fahrradtour genutzt quer über die Isle of White bis nach Sandown auf der Südseite der Insel. Vor dem Ablegen gibt es ein gutes Essen. Dann werfen wir die Leinen los und motoren durch den River Medina hinaus auf den Solent. Mit einem leichten West im Rücken und mitlaufender Tide geht es unter der Küste der Isle of White entlang zum No-Man's-Land Fort. Langsam wird es dunkel. Als wir am Fort vorbeisegeln, ist es dunkel, und von der kreisrunden Festung am Eingang zum

Solent sehen wir nur die beleuchteten Fenster und das im Gleichtakt blinkende rote Feuer. Hier queren wir die Tankerrinne und laufen in den Englischen Kanal hinaus.

Für die Nacht hat der Wetterbericht auffrischen- den Wind und einen Dreher nach Nord ange- kündigt. Der kommt um 03:00 Uhr in der Frühe querab des Rampion Offshore Windparks. Zwi- schenzeitlich sind zwei Reffs im Groß notwen- dig. Gegen Morgen geht der Wind wieder etwas zurück und ein Reff kommt wieder raus. So geht es zügig an der Englischen Südküste entlang. Vom hohen, weißen Headland „Beachy Head“ verläuft der Kurs außen an der Plattform „Royal Sovereign“ vorbei in Richtung Dungeness, wo das große Kernkraftwerk schon von weitem zu erkennen ist. Am Vormittag dreht der Strom und es geht gegenan. Gleichzeitig schläft der Wind ein und schließlich treiben wir mit Fahrt voraus

rückwärts über Grund. Damit es in Dover nicht allzu spät wird, muss die Maschine mithelfen. Mit fünf Knoten durchs Wasser und zwei Kno- ten über Grund fahren wir an Dungeness vorbei. Inzwischen ist wieder Wind da, aber diesmal aus NE, direkt auf die Nase. Um 21:00 Uhr sind wir vor dem Hafen. Hier kann man nicht einfach nach Lust und Laune einlaufen, denn Dover ist der verkehrsreichste Hafen Großbritanniens. Hier laufen im Minutentakt Fähren und Frach- ter ein und aus. Ordnungsgemäß melden wir uns bei Dover Port Control an. Wir müssen auf einen auslaufenden Bagger warten und bekom- men dann die Erlaubnis einzulaufen. Wenig später sind wir im Granville Dock in der Dover Marina fest.

Der nächste Morgen bringt strahlenden Sonnen- schein und klare, kühle Luft. Britannien will uns den Abschied schwer machen: Der Vormittag

FIRMENICH

YACHTVERSICHERUNGEN

T. 040.328 101-4701
firmenich-yacht.de



Eine Länge voraus.





Festmachen am Ausrüstungsplatz (Foto: Nietsch)

vergeht mit Einkaufen, Putzen und allerlei Arbeiten am Schiff: Der Skipper geht in den Mast und macht einen Riggcheck. Dort oben ist alles bestens. Das neue Backbord-Unterwant wird noch etwas nachgezogen, nachdem es bei der letzten Kreuz in Lee geschlackert hatte. Am Nachmittag wandern wir bei strahlendem Sonnenschein hinauf zum Leuchtturm „South Foreland“ hoch über den weißen Klippen von Dover. Von dort oben haben wir einen atemberaubenden Ausblick auf den Kanal. Im Süden ist das Französische Festland zu sehen. Im Westen haben wir eine weiten Blick über Dover mit seiner großen Burg und dem geschäftigen Hafen. Im Osten öffnet sich der Kanal zur Nordsee. Dort hin wollen wir am folgenden Tag. Denn es geht dann zur letzten Etappe in Richtung Hamburg.

24. Juni 2018 – 300 Meilen über die Nordsee
Wieder piepsen, zwitschern, fiepen, dudeln und quaken verschiedene Handys aus allerlei Kojen schon um 05:30 Uhr. Wir wollen mit der Tide los zum letzten größeren Schlag über die Nordsee. Bis Elbe 1 sind es noch 300 Meilen. Das kommt uns fast wie ein Katzensprung vor, nach tausenden Meilen über den Atlantik. Aber die Nordsee hat andere Reize zu bieten: Wind-

parks, Verkehrstrennungsgebiete, wechselhaftes Wetter, Ölplattformen, dichten Schiffsverkehr. Da können 300 Meilen noch eine echte Herausforderung werden. Besonders Wetter und Wind lassen keine allzu einfache und rasche Fahrt erwarten. Bei strahlendem Sonnenschein werfen wir die Leinen los. Im Vorhafen warten wir eine Weile auf die Freigabe zum Auslaufen. Eine Stunde später liegen die weißen Klippen von Dover, von der Sonne angeleuchtet, in unserem Kielwasser. Die ersten Meilen sind ruhig und gemütlich. Platt vor dem Wind mit ausgebaumtem Klüver schaukeln wir in Richtung NE immer außen am TSS Dover Strait entlang. Navigation kann man anhand der parallel laufenden Schifffahrt betreiben: Immer zwei Meilen Abstand halten. Dann ist alles gut. An Backbord zieht ein Windpark nach dem anderen an uns vorbei. Am späten Nachmittag schläft dann der Wind, wie erwartet, ein und El Motor muss helfen. Der läuft dann bis 23:00 Uhr. Früher als vermutet setzt Nordwind ein, mit dem wir gerade unseren Kurs halten können. So wird die Nacht viel besser als erwartet. Mit ausreichend Lage, sodass wir gerade gut in den Leesegele liegen, kommen wir gut voran. Alle sechs Stunden pendelt der Speed zwischen sieben und drei Knoten über Grund, je nachdem, ob die Tide mit oder gegen uns läuft. Am Vormittag unseres zweiten Seetages stehen wir querab von Ijmuiden, wo wir 2014 zum ersten Mal mit „Zora“ auf die Nordsee hinausgesegelt sind.

27. Juni 2018 – Rolling Home

Es ist Sonnabend, 23. Juni 2018. Der Skipper liegt in seiner Koje. El Motor rackert vor sich hin und schiebt „Zora“ bei Flaute nach Nordosten. Mit Ohrstöpseln ist das monotone Gebrabbel ein gutes Schlafmittel. Aber auf einmal wird die

einschläfernde Monotonie unterbrochen: Die Drehzahl sinkt auf Leerlaufniveau und kurz darauf geht die Maschine aus. Der erste Gedanke: Nun hat der Motor endgültig den Dienst quittiert. Aber was ist das? Die Winschen knarren, Getrampel an Deck. Offensichtlich werden die Segel gesetzt. Also raus aus der Koje und nachsehen was los ist. Jörg, auf Wache im Cockpit, erkennt die Sorgenfalten im Gesicht des Skippers und grinst: Nein, El Motor hat nicht endgültig den Dienst verweigert. Der Wind ist viel früher wiedergekommen als erwartet.

Hart am Wind mit einer schönen Brise aus Nordwest und ohne Motorlärm segelt Zora ab jetzt durch die erste Nacht auf der Nordsee. Der Kurs führt nördlich entlang am TSS Dover Straits und dann weiter außen an den Zufahrten nach Antwerpen und Rotterdam vorbei. Hier pocht das wirtschaftliche Herz der EU: Tanker, Containerschiffe, Schwerguttransporter, Kreuzfahrtschiffe, Kümos, Schlepper streben im Minutentakt an uns vorbei. Also schön außerhalb dieser hochverdichteten Speedways bleiben. Das erlaubt ruhiges Segeln ohne Stress auch in der Nacht. Auch Wind und Wetter bleiben uns gewogen. Der Nordwest hält durch und beschert entspanntes Segeln. Inzwischen hat „Zora“ die britischen Gewässer verlassen und segelt laut Karte auf niederländischem Gebiet. Hier gibt's zusätzlich zu Windparks und TSS zahllose Bohrinselfn. Einer von diesen kommen wir offensichtlich ein wenig zu nahe: Der Skipper liegt wieder in der Koje und will eigentlich schlafen. Da quäkt es aus der Funke. Wir werden aufgefordert, mehr Abstand zu halten. Ansonsten ereignet sich nicht viel außer Sonnen und Segeln.

Die Westfriesischen Inseln ziehen in der Nacht vorbei: Texel, Vlieland, Terschelling, Ameland,

Schiermonnikoog. Vor Terschelling kommt am frühen Morgen eine ganze Flotte Fischer aus dem Schuitengat geschwärmt und kreuzt mit Brassfahrt unseren Kurs. Das treibt den Puls hoch, denn wir haben zwar das Wegerecht, aber die Fischer weichen nur mit Minimalabständen aus.

Am nächsten Morgen kreuzt „Zora“ schließlich vor Borkum die Niederländisch-Deutsche Grenze. Der Wind ist kräftig und schiebt uns gegen die Tide mit fünf Knoten über Grund. Ab 17:00 Uhr läuft die Tide wieder mit. Nun könnten wir eigentlich gleich in die Elbe rauschen, aber wir haben noch eine Menge Zeit. Wir entscheiden uns für Helgoland. Am Ostende des TSS Terschelling German Bight holen wir die Schoten dicht und ballern nach Nordosten. Es sind noch 15 Meilen bis Helgoland, das wir beinahe anliegen können. Knapp drei Stunden lang wird es nass auf dem Vorschiff. Bei 25 Knoten Wind und mit einem Reff im Groß ist das echtes Seglerglück. Die Freiwache meint, der Steuermann habe im Cockpit vor Freude gejedelt. Schon um 22:00 Uhr Bordzeit, 2300 Ortszeit, ist der Spaß vorbei, und wir sind im Hafen von Helgoland. Wir haben zwei Tage und 17 Stunden für die 320 Meilen über die Nordsee gebraucht. Ein Holländer begrüßt uns unfreundlich, als wir bei ihm längsseits gehen wollen. So etwas können wir jetzt nicht mehr gebrauchen. Wir verziehen uns an ein freundlicheres Boot, beenden den Tag mit einem Gin&Tonic und schlafen dann gut, lang und fest. Am nächsten Morgen wollen wir Helgoland erkunden.

1. Juli 2018 – Finale auf der Elbe

Nach zwei Tagen auf Helgoland verlassen wir am Donnerstag, dem 28. Juni um 08:00 Uhr die rote Insel. Es geht auf den Weg nach Ham-

burg, die letzten Meilen die Elbe aufwärts. Der Wetterbericht verspricht NE 4 und strahlenden Sonnenschein. Wir stellen uns auf eine schnelle Reise mit Tide und Wind ein.

Der Wind will immer noch nicht so recht, und so muss El Motor wieder helfen: Hier auf der Außenelbe sollte man nicht manövrierunfähig herumtreiben, denn von allen Richtungen kommen Schiffe. Vor allem die Krabbenfischer sind heute in großer Zahl bei der Arbeit. Erst querab Cuxhaven bekommen wir so viel Wind, dass wir den Motor abstellen können. Nun sind wir allerdings fast drei Stunden hinter unserem ursprünglichen Zeitplan: Das Ziel Glückstadt wäre nur noch gegen den Tidenstrom erreichbar. Das ist bei Spring Tide auf der Elbe mühsam, wie sich drei Meilen vor Brunsbüttel bestätigt. Die Tide ist gekippt und läuft uns mit drei Knoten entgegen. Mit drei Knoten über Grund motoren wir dagegen an. Kurz erwägen wir, in den tidenabhängigen alten Hafen von Brunsbüttel einzulaufen, aber der Wasserstand fällt schon seit über zwei Stunden, und im Hafenpriel wollen wir nicht steckenbleiben. Wir entscheiden uns für den Kanalhafen und schleusen in den NOK. Wenig später flanieren wir durch das Örtchen Brunsbüttel auf der Suche nach einer netten Kneipe.

Am Abend kommt dann noch Rahel aus Hamburg mit dem Rennrad nach Brunsbüttel. Sie hat 80 Kilometer zurückgelegt, um uns zu begrüßen. Am nächsten Morgen geht's dann zum allerletzten Schlag. Allerdings müssen wir diesmal, anders als am Vortag, ordentlich lange auf die Schleuse warten. Nach eineinhalb Stunden sind wir endlich wieder auf der Elbe unterwegs. In Glückstadt laufen wir kurz in den Hafen ein. Dort wartet Jakob am Steg mit Anzug und Krautwatte. Er hat an diesem Tag im Glückstädter

Büro von Ince gearbeitet und möchte für die letzten Meilen an Bord kommen. Rahel steigt mit Rennrad aus, denn sie hat am Abend noch eine Verabredung in Hamburg. Jakob hat offensichtlich den Wind mitgebracht.

Während wir elbauf segeln, kommen uns zahllose Hamburger Segler auf dem Weg ins Wochenende entgegen. In der Hafeneinfahrt von Wedel kommt es dann fast noch zu einer Kollision, denn die auslaufenden Schiffe wollen keine Sekunde ihres Wochenendes aufgeben und missachten unser Wegerecht als einlaufendes Schiff. Aber diese Aufregung legt sich rasch, und wir machen um 18:30 Uhr direkt an der Brücke zur Westanlage des Hamburger Yachthafens fest.

Dort winken Gesa und Götz Nietsch. Götz überbringt Glückwünsche von der SVAOe und Gesa hat einen ganzen Fahrradanhänger voller Getränke und Köstlichkeiten dabei. Mit einigen Freunden und Bekannten, die an diesem Abend noch vorbeikommen, lassen wir so den Tag ausklingen. Dann machen wir uns auf den Weg in die Elbchaussee. Dort wartet ein richtiges Bett. So endet nach einem Jahr und 19 Tagen und mehr als 10000 gesegelten Meilen rund um den Nordatlantik diese Reise und natürlich auch dieser Blog. Wir sind sehr dankbar für die vielen Erlebnisse unterwegs und dafür, dass wir ohne Schäden und Verletzungen wieder zuhause sind.

6. August 2018 – Nachbemerkung: Zwei Wege um den Atlantik

Seit Wochen haben Ausläufer des Azorenhochs Mitteleuropa fest im Griff. Es ist heiß und windstill. Kein Wetter, das zum Segeln auf der Elbe motiviert.

Trotzdem brechen wir an diesem Wochenende auf: Morgens um 09:00 Uhr werfen wir in Wedel die Leinen los. Unter Maschine fahren wir

vier Stunden bis Brunsbüttel. Dann kommt ein wenig Wind und wir setzen die Segel.

Inzwischen ist der Strom gekentert und von Cuxhaven kommen uns die ersten Segler entgegen, die den Tidenwechsel abgewartet haben. Da, zwischen vielen weißen Segeln ein hohes schwarzes Rigg, das rasch näher kommt. Deshalb sind wir heute hier.

Wir gehen über Stag und laufen wieder zurück in Richtung Brunsbüttel. Der hohe schwarze Segler wird uns rasch einholen. Und in der Tat, wenige Minuten später zieht die Class 40 „Red“ mit Speed in Lee an uns vorbei. Sie kommt von Bermuda und hat gerade die „Atlantic Anniversary Regatta“ des NRV vollendet. Freudiges Winken auf beiden Seiten, ordentliches Tröten auf der „Zora“, Fotos hier und da und ein kurzer Austausch per Whatsapp. Dann ist die „Red“ schon fast außer Sichtweite.

In Samaná hatten wir uns kennengelernt und einige Tage gemeinsam in der gastfreundlichen Marina Puerto Bahia verbracht. Etwa eine Woche vor uns ist die „Red“ dann von Samaná in Richtung Bermuda aufgebrochen und hat für die 850 Meilen unter vier Tage gebraucht. Mit

einem Schmunzeln erinnern wir uns daran, wie der Racer mit 15 Grad nach Steuerbord kränkend den Hafen verlassen hat. An Bord hatte man konstante östliche Winde erwartet und entsprechend umgestaut. Ohne derartige Maßnahmen folgt „Zora“ eine Woche später und braucht für die gleiche Strecke etwa 7 Tage, allerdings unter etwas weniger günstigen Bedingungen. Auf Bermuda liegt „Zora“ in Dockyard wenige Meter von der „Red“ entfernt, deren Crew allerdings schon wieder nach Europa gejetted ist. Für sie geht es erst im Juli mit der NRV Regatta weiter. Zu dieser Zeit ist „Zora“ schon wieder in Hamburg und ihre Crew setzt sich mit den Höhen und Tiefen des Alltags auseinander.

Am Ende haben die Crew der „Red“ und die Crew der „Zora“ in einem Jahr den Atlantik umsegelt, allerdings auf sehr unterschiedliche Weise. Auf der „Red“ gibt es keine Toilette, keinen Kühlschrank, keinen Backofen, keinen elektrischen Staubsauger und keine Fahrräder. Alles dreht sich um Speed und entsprechende Gewichtseinsparung. Auf „Zora“ dagegen wir viel gekocht und gebacken und das eine oder andere Segelmanöver um ein paar Stunden verschoben,

TICKET-DRUCKEREI
Herstellung attraktiver, funktioneller Eintrittskarten

SOUVERÄN SOFTWARE
Software für die Verwaltung von Museen

TECHNIK EXZELLENZ
Kassen, Thermodrucker, Kontrollsysteme, Infoterminals

KONTAKT HERSTELLER
Webshops für Online- und Mobile-Ticketing

BECKERBILLETT

+49 (0) 40-399 202-0 www.beckerbillett.de

damit man in der Nacht nicht auf dem Vorschiff herumturnen muss. Meistens fährt die „Zora“ auch ganz alleine, nur von ihrer Windsteuerung auf Kurs gehalten. Die Wache im Cockpit muss sich dann Mühe geben, nicht nur in den grandiosen Sternenhimmel, sondern gelegentlich auch mal nach vorne zu schauen. Am Ende aber sind beide Schiffe mehr als 10000 Meilen gesegelt auf dem großen Ozean mit Welle und Wind, mit atemberaubenden, sternklaren Nächten, dem Leuchten der Hecksee in der Dunkelheit und dem Glücksgefühl, wenn nach vielen Tagen auf See das Ziel an Land vor dem Bug erscheint. Die Sehnsucht nach dem einfachen Leben an Bord und dem Rhythmus der Wachen wird uns so schnell nicht wieder loslassen...

Tobias Haas

Mein erster Törn

Es ist Freitag früh, und es geht los. Durch die Elbvororte auf der Elbchaussee zum Hamburger Yachthafen nach Wedel. Es ist Sommer, strahlender Sonnenschein, sommerlich gekleidete Menschen. Schon die Fahrt zum Folkeboot ist ein Vergnügen.

Und dann liegt es da: in Rot, zeitlos schöne Form, ein herrliches kleines Segelboot. Es wird für die nächsten drei Tage unser Heim sein. Persenning abnehmen, Fock und Hauptsegel vorbereiten, Proviant verstauen und den Außenborder klarmachen. Es sind nur ein paar Handgriffe und dann kann es losgehen. Ich muss dazu sagen, dass ich das erste Mal überhaupt auf einem Segelboot bin und alles neu für mich ist. Aber meine Freundin ist eine sehr erfahrende Seglerin. Also per Motorkraft raus aus

dem Yachthafen, rechts rum, also elbabwärts, in Richtung Lühesand. Die Tide hilft uns voranzukommen, und der Nordwestwind zwingt zum Kreuzen. Es ist faszinierend, vom Wind getragen zu werden. Ich bin überrascht, was für Wellen, auch Schwell genannt, schon die kleinsten Schiffe verursachen. Mittlerweile hat die Flut eingesetzt und wir drehen um, wir wenden. Der Wind und die Strömung bringen uns auf Tempo, und wir fliegen in Richtung Hamburger Hafen. Die schönen Ufer links und rechts, die Frachter und die anderen Freizeitkapitäne, es ist einfach wunderbar. Wir sind schnell und entschließen uns, Hanskalbsand von Süden zu umfahren. Unser Ziel ist der Steendiekkanal in Finkenwerder. Das enge Fahrwasser hinter dem Neßsand liegt bald achteraus, und wir segeln mitten auf der Elbe. Es ist viel los, Containerschiffe, Frachter, Fähren und andere Segler. Wir passieren Airbus, nehmen die Segel runter, werfen den verlässlichen Außenborder an und fahren durch starke Tidenströmung vorbei an zwei gerade ablegenden Fähren in den Steendiekkanal. Schnell finden wir dort eine, die einzige, Anlegemöglichkeit, machen fest und richten uns für die Nacht ein. Der Steendiekkanal unterscheidet sich sehr von einem Yachthafen. Dort liegen kleine Tankschiffe und viele Schrottschiffe, an denen herumgebastelt wird. Zum Teil wohnen die Leute an Bord von den restaurierungsbedürftigen Yachten, ehemaligen Berufsfahrzeugen, kleinen und größeren Fähren oder verbringen ihre Tage hier. Der Steg ist marode, kein Wasser, kein Klo – Industrieromantik pur. Aber Inhaber Niels Pahl grüßt uns: „Folkebootsegler sind ja ehrliche Menschen!“ Wir stehen am nächsten Morgen früh auf, spazieren zum Frühstück auf den Finkenwerder Wochenmarkt.

Zurück an Bord verabschieden wir uns von den netten Menschen und machen uns auf den Weg nach Stade. Am Sonnabend früh auf der Elbe ist ganz großes Kino: Herrliches Wetter, der Ebbstrom und der Wind sind auf unserer Seite. Wir sehen den Teufelsbrücker Anleger, Blankeneses traumhafte Kulisse und haben Sonne, viel Sonne, wie ich es später noch zu spüren bekommen werde. Wir fahren auf das Willkommhöft zu. Und genau in diesen Moment, als wir den Anleger passieren, überholt uns ein englischer Frachter. Es wird die englische Nationalhymne gespielt und danach noch das Lied „Auf Wiedersehen“, ein alter deutscher Schlager. Undine und ich beziehen das kleine Konzert auf



Liegeplatz in der Schwinge (Fotos: U. Schaper)



„Folkerot“ im Steendiekkanal

uns und freuen uns darüber wie kleine Kinder. Bald sehen wir Backbord voraus das Atomkraftwerk und dahinter gleich die Schwingemündung. Also wieder nach vorne, Segel runter, Motor an. Eben noch riesige Schiffe, Wind, Tempo, Konzentration und jetzt ländliche Idylle. Nach nur zehn Minuten sind wir bereits im Hafen von Stadersand. Das Anlegen macht mittlerweile großen Spaß. Vorleine an Bord belegen, „Fenderknoten“ machen, Fender raus, Achterleine, alles läuft wie am Schnürchen. Da wir mit der Tide, ablaufend Wasser, schnell vorangekommen sind, müssen wir jetzt warten. Die Schwinge hat zu wenig Wasser, um weiter zum Stader Hafen zu fahren. Wir tauschen uns mit anderen Seglern aus und freuen uns über die kostenlosen und modernen Sanitäreanlagen vom Segelverein. Mit der Flut geht es weiter auf der traumhaften Schwinge. Auf halber Strecke sehen wir eine Klappbrücke, ein großes und modernes Bauwerk. Wir fahren langsam zwei Kreise, der Brückenmeister sieht uns rechtzeitig. Dann klappt die Brücke auf. Wir schippern vorbei an Kranichen und Kühen – und ab und zu kommt uns ein Schiff entgegen. Und dann sind wir im Stader Hafen. Unser Folkeboot ist 7,64 Meter lang, und wir bekommen einen An-

legeplatz von etwa 8,50 Meter. Den nehmen wir. Das Anlegemanöver gelingt perfekt. Wir zahlen elf Euro Hafengebühr und versorgen uns mit Strom und Wasser, bauen die Kuchenbude auf und richten uns ein. Stade hat eine entzückende Altstadt mit vielen Restaurants. Ich kaufe zwei Schirmmützen gegen die Sonne, denn wir hatten uns bereits einen Sonnenbrand geholt. Gegen Abend wollen wir in einem der guten Restaurants essen gehen, aber mein Sonnenbrand, der jetzt zu einem Sonnenstich geworden ist, macht uns einen Strich dadurch. Ich habe Schüttelfrost, Kopfschmerzen und Übelkeit. So gehe ich früh schlafen. Unter ständigem Gluckern zieht sich das Wasser zurück und sollte erst am frühen Morgen wiederkommen. Der Sonnenstich ist weg, der Sonnenbrand bleibt. Gegenüber liegt ein alter grüner Frachter, die „Greundiek“, die mit zahlreichen Gästen in aller Frühe eine Ausfahrt unternimmt und dafür ein kompliziertes Ablegemanöver im engen Hafen vorführt. Genau in diesen Moment taucht eine große Robbe auf und schaut neugierig in unsere Kuchenbude! Ungläubig staunen wir das riesige Tier an, suchen unsere Handys für ein Foto und können es nicht fassen, dass so eine große Robbe im flachen Stader Hafen unterwegs ist. Auch wir nutzen alsbald die Flut und machen uns auf den Weg. Die Robbe sehen wir wieder in Stadersand, wo wir nochmals festmachen. Das ewige Spiel der Gezeiten. Der Hafen bietet kostenlose Leihfahrräder. Damit radeln wir zur Mündung und frühstücken im Ausflugsrestaurant mit Elbblick. Wieder an Bord geht's per Motorkraft zurück auf die Elbe, gegen den Wind werden die Segel gesetzt. Es ist der Wahnsinn, mit der Tide und gegen den Wind fliegen wir in Richtung Hamburg. Wir liegen perfekt im Kurs, überholen

größere Segelboote, weichen Containerschiffen aus und freuen uns des Lebens. Kurz vor dem Hamburger Yachthafen passiert es aber. Die beiden Segel müssen runter, das ist jetzt mein Job, und Undine reißt den Außenborder an. Wir fahren gegen den Wind und haben viel Schwell. Ich verliere den Halt, meine Schirmmütze fliegt weg, die Segel flattern heftig. Reflexartig halte ich mich an der Griffleiste fest, bekomme wieder Halt und stehe wieder auf, schlage die Segel ein und befestige sie mit Zeisingen. Anschließend tuckern wir gemütlich zu unserem Anleger. Trotz Sonnenstich und kleinen Blessuren war es ein wunderbarer Segeltörn. Ich glaube, ich werde zum Segler.

Thorsten Gottschick

Aushang der BfS eingestellt

Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Hamburg teilt mit:

Der Betrieb der amtlichen Aushangstellen für Bekanntmachungen für Seefahrer (BfS) wird zum 01. Januar 2019 eingestellt.

Die BfS können zu jeder Zeit unter www.elwis.de eingesehen werden. Für den Zuständigkeitsbereich des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Hamburg besteht zudem die Möglichkeit zur Einsichtnahme im Dienstgebäude, zu den Öffnungszeiten, unter der Anschrift.

Moorweidenstraße 14, 20148 Hamburg

Anmerkung der Red.: Für Küstenschifffahrt treibende Sportbootfahrer, also die Mehrheit der SVAOe-Mitglieder, empfiehlt es sich, die Veröffentlichungen der BfS über das Portal www.elwis.de kostenfrei zu abonnieren. So ist man immer auf dem Laufenden, was an den deutschen Küsten für die Nautik interessant ist.

Neue Versicherungsregeln in Dänemark

Am 15. Mai ist in Dänemark ein neues Gesetz in Kraft getreten, das für uns als Wassersportler weitreichende Konsequenzen haben kann. Es wurde aus Sicherheitsgründen verabschiedet, um Personen, die durch Jetski oder kleinere Motorboote verletzt werden, eine Entschädigung zu garantieren – auch wenn kein Verschulden vorliegt. Im Übrigen erlaubt es das neue Gesetz der Polizei auch, ein Motorboot oder einen Jetski aufgrund von Wahnsinnsfahrten zu konfiszieren.

Außerdem wurde eine Haftpflicht-Pflichtversicherung mit Mindestdeckungssummen (ca. 3,6 Mio € für Personen- und 1,85 Mio € für Sachschäden) eingeführt. Neu ist insbesondere, dass für Personenschäden nunmehr eine Gefährdungshaftung gilt. Unabhängig von einem wie in Deutschland üblichen Verschulden haftet der Bootsführer/Eigner jetzt grundsätzlich. Für Sachschäden gilt weiterhin die Verschuldungshaftung.

Das Gesetz gilt für alle Wasserfahrzeuge mit einer Rumpflänge von weniger als 15 Metern, wenn deren Motorleistung in kW die Bootslänge in Metern zum Quadrat plus drei überschreitet. Beispiel: Bootslänge sieben Meter, Motorleistung 100PS, entspricht 73,5499 KW: Es ergibt sich ein Bemessungswert von $7 \times 7 + 3 = 52$. Die Motorleistung ist also höher und das Boot unterliegt der Versicherungspflicht.

Für derartige Boote ist eine Haftpflichtversicherung mit mindestens den o.g. Mindestdeckungssummen dadurch Pflicht in Dänemark geworden, und zwar nicht nur für dänische Boote, sondern für alle. Das neue Gesetz verlangt

außerdem, dass man einen Nachweis über die bezahlte Versicherungsprämie an Bord haben muss.

Ich habe mich mit diesen Informationen an meinen Versicherungsmakler gewandt, auch wenn unser Boot wohl kaum unter die Kategorie „schnelles Motorboot“ fallen dürfte. Ich habe folgende Antwort erhalten:

„Unsere Versicherungen erfüllen die geforderte Deckung in Dänemark. Hierzu haben wir von unseren Versicherern die entsprechenden Zusagen. Laut den Versicherungsbedingungen ist die gesetzliche persönliche Haftpflicht des Versicherungsnehmers aus Halten, Besitz und Gebrauch des Wassersportfahrzeuges versichert und diese ist natürlich je nach Land unterschiedlich.“

Wer als Deutscher ein Boot besitzt, das die dänische Versicherungspflichtgrenze überschreitet und es in Dänemark bewegen will, dem sei geraten, vorher mit seinem Versicherungsmakler zu sprechen.

Es bleibt abzuwarten, ob diese Pflichtversicherung in Dänemark nicht früher oder später auf alle Wassersportfahrzeuge ausgedehnt wird.

(Quelle: Mitteilungen des Flensburger Segelclubs 6/2018) Hartmut Pflughaupt

Das fast unaussprechliche Wort... SeeFSichV 1993 ... hat es in sich

Was ist gemeint? Dahinter verbirgt sich die „Verordnung über die Sicherheit der Seefahrt“ (https://www.gesetze-im-internet.de/seefsuchv_1993/), die allen Schiffsführern zumindest in Grundzügen bekannt sein sollte. Sie gilt uneingeschränkt auch für die Sport-

schiffahrt. Der eine oder andere Leser mag den interessanten und fachkundigen Artikel im Segelmagazin „Yacht“ (Heft 16/2018 S. 35ff) über das Auf-Grund-Laufen einer Segelyacht dazu gelesen haben. In Kürze: Ein Segler war außerhalb des Fahrwassers bei Hiddensee festgekommen und musste Hilfe anfordern. Die DGzRS schleppte ihn frei, die WSP begleitete. Weiter war nichts passiert, allerdings war der Propeller beim Versuch des Freimotorens verloren gegangen. Später leitete die zuständige Reviersondierung Warnemünde ein Bußgeldverfahren ein wegen unterlassener Meldung nach §7 Abs. 2a SeeFSichV.

Das Wichtigste: Es besteht Meldepflicht von Ereignissen auch für Sportboote!

Die Verordnung legt neben Regeln zu Hilfeleistungen und Verhalten bei solchen eine Reihe von Meldepflichten des Schiffsführers fest. Danach ist es zwingend erforderlich, „Ereignisse“ an Bord zu melden. Der Begriff „Ereignisse“ ist extrem weit gefasst: Neben den offensichtlichen, wie Tod oder schweren Verletzungen, Verschwinden einer Person, Verlust oder Aufgabe des Schiffes und Kollisionen sind es eben auch ein Sachschaden am Schiff bzw. ein Sachschaden im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes, das Auf-Grund-Laufen, ein Umweltschaden und jedes im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes verursachte „Ereignis“.

Melden was und an wen?

Ein Schiffsführer wird, wenn er Hilfe braucht, sicherlich umgehend MRCC Bremen über Kanal 16 rufen, welches die Hilfeleistung koordiniert, Schiffe in der Umgebung gegebenenfalls zur Hilfeleistung verpflichtet, Schlepphilfe einleitet und anderes mehr.

Wichtig, und für den einen oder anderen nicht bekannt: Es muss eine zusätzliche Meldung zu dem Ereignis bei der jeweiligen Verkehrszentrale (VTS) erfolgen, die den Verkehr auf Seeschiffahrtstraßen, den Verkehrstrennungsbieten und anderen geregelten Seegebieten überwacht. Anzugeben wäre für eine Segelyacht der Name inkl. Kennzeichnungen, Position, Personen an Bord, ggf. Anlaufhafen und Information zum „Ereignis“. Die UKW-Arbeitskanäle der Verkehrszentralen findet man im Jachtfunkdienst, ein jährlich neu erscheinendes, mittlerweile nur noch dünnes Büchlein des BSH und in den amtlichen Seekarten. In den Sportbootkarten, soweit ich es feststellen konnte, sind die VTS-Kanäle nicht aufgeführt.

Damit nicht genug, eine weitere Meldung ist verpflichtend an die Bundesstelle für Seeuntersuchungen (BSU) mit ähnlichem Inhalt wie vorgenannt. Bei Bedarf fordert die BSU mehr Informationen vom Schiffsführer zum Ereignis an.

Fazit:

Wie viele Gesetzeswerke erscheint die Verordnung sperrig aufgrund des sehr allgemein gehaltenen Begriffs des „Ereignis“. Da sie aber absolut keine Einschränkungen hinsichtlich der Sportschiffahrt macht, kann man als Schiffsführer einer Segel- oder Motoryacht nicht über sie hinwegsehen, ohne im Einzelfall eine Verwarnung oder ein Bußgeld zu riskieren.

Obwohl die Unfallzahlen im Bereich der Sportschiffahrt Jahr um Jahr erfreulich niedrig sind, dürfte eine statistische Auswertung aller nach strikter Anwendung der Verordnung gemeldeter Vorfälle bei den staatlichen Stellen sicherlich die eine oder andere Idee für weitere gesetzliche oder technische Initiativen aufkommen lassen.

Lutz v. Meyerinck

Nachbemerkung der Red.: Von der Elbe her sind wir es gewohnt, die Kanäle 68 – Brunsbüttel Elbe Traffic und 71 – Cuxhaven Elbe Traffic oder auch Kiel Kanal 2 und 3 mitzuhören. Aber die gesamte deutsche Ostseeküste unterliegt ebenfalls der Verkehrsüberwachung und der Mithörpflicht. Um die entsprechenden Kanäle herauszufinden, ist es unerlässlich, den Jachtfunkdienst an Bord zu haben, da die Sportbootkarten in dieser Hinsicht unzuverlässig sind.

Was für Folgen es übrigens hat, einen Einspruch gegen ein Bußgeld der WSV einzulegen, liest man in SVAOe Nachrichten 1-2018 unter „Bitte nicht auf den Schirm geraten“.

Ein Lob hört man gerne

Die „Yacht“ brachte in ihrer Ausgabe 14-2018 ein Gespräch mit Wilfried Horns, dem „Chef“ des Freundeskreises Klassische Yachten und Christoph von Reibnitz, dem Eigner der legendären „Peter v. Seestermühe“. Es ging um die Entwicklung und den Erfolg der „Veteranen-

regatta“, wie sie früher hieß, in Laboe. Heute heißt die Veranstaltung ein bisschen modischer „German Classics“.

In dem Gespräch ging es auch um das Vergütungssystem beim Regattasegeln der klassischen Yachten. Wir zitieren:

„YACHT: Dieses Handicap-System wird heute europaweit angewendet. Wie ist es entstanden?
Horns: Als 1994 mehr als 200 Yachten an den Start gingen, war die Wettfahrtleitung mit der Auswertung überfordert.

Von Reibnitz: Alle halbe Stunde gab es eine Durchsage, die Preisverleihung werde verschoben.
Horns: Nun waren das auch alles keine geübten Wettfahrtleiter.

Von Reibnitz: Einmal hat jemand gewonnen, der hatte gar nicht mitgemacht.

YACHT: Wie bitte?

Von Reibnitz: Das war ein Folkebootsegler, der ist da so rumgeschippert. Auf einmal sah er die ganzen vielen schönen Schiffe. Also segelte er hinterher, durchs Ziel und nach Laboe in den Hafen hinein. Und dann ist er zur Party gegangen und hat den Preis bekommen.



JENSEN
Bootsbau **WERFT**
aus
Meisterhand

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

Horns: Enno Thyen hat dann die KLR-Formel entwickelt, und heute haben wir Auswertungstabellen und einen Profi wie Marcus Boehlich, der kommt mit einer perfekten Crew an, die haben Spaß, und die legen eine Auswertung hin, die einfach stimmt. Wir haben die Formel dann 1995 erstmals angewendet.“

Marcus und seine Mannschaft werden das gerne hören. Ein bisschen bleibt davon auch bei der SVAOe hängen. GAN

Das Erlebnis „Den Gamle By“ in Aarhus

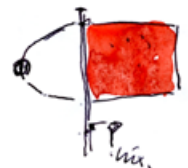
Vermutlich haben sehr viele, wenn nicht alle Leser dieser Nachrichten schon von Gamle By gehört oder sind bereits dort gewesen. Meine Frau und ich hatten Aarhus auf unseren Touren bisher immer ausgelassen, weil es auf dem Weg nach Norden ein Umweg mit Zeitverlust war, den der enge Zeitplan des Urlaubs schlecht zuließ. Dieses Jahr jedoch erinnerte ich mich, und wir wurden nicht enttäuscht – wir waren begeistert und überwältigt! „Gamle By“ wurde bereits 1909 gegründet von Peter Holm, der von der National-Ausstellung in Aarhus im gleichen Jahr viele Teile für seine Neugründung übernahm. Gamle By sollte das alte Dänemark ab ca. 1500 in Originalbauten der Nachwelt erhalten und vor dem Vergessen bewahren. Heute besteht Gamle By aus ca. 80 Häusern, die aus ganz Dänemark stammen, vor dem Verfall oder Abriss gerettet wurden und originalgetreu in Gamle By wieder aufgebaut wurden. Man kann als Besucher fast alle Gebäude betreten, denn sie sind vollständig mit ihrer ursprünglichen Einrichtung als Arme-Leute-Haus oder Bür-

germeister-Wohnsitz, Handwerker- oder Bierbrauerbetrieb, Zöllner-Amtsstube, Bauernhof, Kaufmannsladen etc, original ausgestattet. Das gesamte Ensemble gruppiert sich um einen idyllischen Flusslauf, der von drei kleinen Brücken überspannt wird und sehr malerisch aussieht. Der Clou jedoch, der die Illusion des Besuchers, in einer dänischen Kleinstadt von vor 250 Jahren zu sein, ist: es ist ein lebendes Museum! Überall trifft man auf Mitarbeiter des Museums (teils Kinder!) die in Original-Trachten ihrem Handwerk oder anderen Tätigkeiten nachgehen und den Besucher zum Staunen bringen.

Gamle By besteht heute aus 3 Teilen: der weitaus größte Teil umfasst die Zeit von ca. 1550 bis 1850, dann der Zeitraum 1850–1927 und drittens die Zeit meiner (unserer?) Jugend bis 1974. Dieser letzte Teil wird noch laufend erweitert, indem von der Abrissbirne bedrohte Häuser gerettet und in Gamle By wiederaufgebaut werden. In einem dieser Häuser fanden wir eine kleine Jazzkneipe mit Plakaten der dort auftretenden Künstler und Musiker, eine Juke-Box und alten Tresen mit Zapfhähnen – ein perfektes déjà-vue-Erlebnis!

Ergänzt wird Gamle By durch ein historisches Museum der Dänischen Geschichte mit Schwerpunkt auf Aarhus (für mich ein Highlight!), eine Silbergefäß- und Münz-Sammlung und (für uns) verblüffend eine Ausstellung von Original-Kleidern der Königin Margrethe II., von ihr selbst entworfen und auf offiziellen Veranstaltungen getragen. Meine Frau war jetzt an der Reihe, begeistert zu sein.

Michael Albrecht



Zu unserem Titelbild

Eigentlich war an dieser Stelle ein ganz anderes Bild vorgesehen, natürlich ebenfalls ein Werk aus unserem Mitgliederkreis. Aber dann kam die Nachricht vom Tod Jørg Schildts (Nachruf auf Seite 5). Da liegt es nahe, in seinem künstlerischen Nachlass zu suchen und eins seiner typischen Aquarelle zu wählen, das auf der Titelseite dieser Nachrichten an ihn erinnern soll. Es charakterisiert ihn durch das Motiv, eine an einem Pfahl schwoiende Gig und durch seine Detailtreue. Das Boot ist altmodisch, weit aus dem vorigen Jahrhundert, zum Rudern und Segeln in Küstengewässern gebaut, weniger zum Arbeiten, als zum Vergnügen. Deshalb wirkt es auch so gepflegt mit seinem hellen Eichenholz und der oberen grün gemalten Planke. Es liegt in Wartestellung: Die Ruderpinne ist herausgezogen, die Zeppter sind eingeklappt, auf den Duchten liegen Riemen und an Spieren beigebundene Segel. Jederzeit kann der Eigner oder die Eignerin kommen und damit eine Lustfahrt machen. Das Bild regt die Fantasie an. Man könnte sich vorstellen, dass das Original einst dazu diente, Menschen zwischen einer Insel oder einer Schäre und dem Festland zu transportieren. Die Fahrgäste saßen auf den Längsduchten, der Schipper am Heck, der Mast mit dem Luggersegel steckte in der vorderen Querbank. Alles ist zweckmäßig und doch elegant konstruiert. Jørg wird das Boot irgendwo gesehen haben. Vielleicht hat er sich eine Skizze ge-

macht und zu Hause zu seinen Wasserfarben gegriffen. Es ist ihm gelungen, die Stimmung zu treffen. Zum Glück hat er uns ein paar Fotos seiner Werke hinterlassen. Gelegentlich werden wir einiges davon bringen. GAN

Das Bücherschapp

Unser Chefredakteur drückte mir vor der Sommerreise ein Paperback in die Hand mit der Empfehlung, es mal zu lesen und vielleicht etwas darüber zu schreiben. Nach wenigen Seiten hatte ich mich festgelesen und kam der Bitte je länger desto lieber nach. Es handelt sich um eine spannende, liebenswerte Segelgeschichte, in der vier englische Kinder zwischen 10 und 14 Jahren wider Willen in einem kleinen gaffelgetakelten Boot von Harwich nach Vlissingen segeln. Der Journalist und Autor Arthur Ransome schrieb sie 1936, nachdem er selbst ein abenteuerliches Leben als Korrespondent der „Daily News“ während des Weltkriegs in Russland führte, wo er mit Lenin Schach spielte und Trotzki's Sekretärin heiratete.

In „**We didn't mean to go to Sea**“, erschienen 1937 und in Neuauflage 2014 bei **Vintage Books, London**, werden die segelbegeisterten Kinder der Familie Walker beschrieben, die mit ihrer Mutter in ein Cottage am Orwell River gezogen sind, während ihr Vater, Commander Walker, von Fernost auf dem Weg zu ihnen nach Hause ist. Zufällig machen die Kinder auf dem Fluss die Bekanntschaft mit dem jungen Eigner einer zehn Meter langen Yacht, der die vier ältesten Kinder zu einer Segeltour übers Wochenende einlädt. Durch eine Verkettung unglücklicher Umstände geschieht es: Bei Flaute geht ihnen



der Treibstoff aus, so dass sie ankern müssen und der Eigner an Land pult, um Diesel zu holen. Er verunglückt an Land jedoch, und während die Kinder an Bord warten, kommt dichter Nebel auf. Als

nach Hochwasser die Tide nachts kentert und immer mehr Westwind aufkommt, ist zu wenig Ankerkette gesteckt, der Anker bricht aus und die Yacht treibt auf die offene Nordsee hinaus. Wie die vier Kinder – 2 Mädchen und 2 Jungen – die ihnen unbekannte Yacht kennenlernen und gefährliche Situationen meistern, wobei John, der älteste, über sich hinaus wächst und seinen Geschwistern Mut und Sicherheit einflößt, wird so packend und überzeugend beschrieben, dass wohl auch der kritischste Leser keinen Kinken in der Erzählung findet.

Nun habe ich hier zwar ein Buch in englischer Sprache vorgestellt – denn ich weiß nicht, ob es in deutscher Übersetzung erschienen ist – Ransomes Wortwahl und Erzählstil ist jedoch so einfach und direkt, dass es auch in der englischen Sprache Ungeübtere lesen und verstehen können oder es als Brush-up-your-English-Herausforderung angehen sollten!

Michael Albrecht

Zu guter Letzt Aus dem SVAOe-Jahrbuch 1909

...der Sport, der vor Allen anderen dazu angeht, hier erzieherisch einzusetzen, ist der Segelsport.

Engste Fühlung mit der Natur ist seine Grundbedingung. Der Segler muß auf die meisten Bequemlichkeiten, die im Alltagsleben die Instinkte verflachen, verzichten. Oft ist er vom Morgen bis zum Abend auf dem Wasser, oft die ganze Nacht hindurch. Zur Ferienzeit bringt er eine oder zwei Wochen im kleinen Fahrzeug zu. Beim Essen, beim Schlafen muß er sich mit dem Einfachsten abfinden. Selbst muß er Alles instandsetzen, Alles vorbereiten, Kochen und Schruppen, Spleißen und Flickern wird von ihm verlangt. Er soll den schweren Anker aus dem Grund reißen, er soll in die Mastspitze klettern...

Dabei soll ihn jede Situation in Bereitschaft finden. Wo Not am Mann, soll er die ganze Nacht nicht vom Rohr weichen, oder am Klüverbaum auf dem Bauche liegend in dunkler Nacht stundenlang Ausguck halten und die Schoten klären, dabei als Unterhaltung das Spritzwasser über sich ergehen lassen. Auf den Schlaf muß er verzichten können, wie das ärgste Sumpfhuhn, um nachher in Situationen zu schlafen, die den gebildeten Europäer unfehlbar zum Opfer der Seekrankheit werden lassen. Und bei Alledem soll er stets guter Dinge sein und ein fröhlich Herz im Busen tragen ... So ist er Segler geworden und bleibt auch auf dem Lande dem Leben nichts schuldig. Mitgeteilt von Norbert Suxdorf

Die Rechtschreibung ist von damals. Vieles andere, scheint's, ist ebenfalls von damals. Und doch, ersetzt man einige Tätigkeiten durch zeitgemäße, hat sich im Grunde nicht so sehr viel geändert. (Red.)





Ihr Einsatz ist
unbezahlbar.
Deshalb braucht
sie Ihre Spende.



seenotretter.de

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

Neumühlen 21, 22763 Hamburg, Tel. 040/881 1440, Fax 040/880 7341, E-Mail: info@svaoe.de Internet: www.svaooe.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 HASPDEHXXX

Redaktion: Michael Albrecht, Marcus Boehlich, Götz-Anders Nietsch, Jürgen Schaper, Andreas Völker. **Layout:** Stefanie Holke.
E-Mail: nachrichtenblatt@svaoe.de. Die Redaktion behält sich vor, Beiträge zu kürzen und zu redigieren.

Druck: bertheau druck GmbH, Marie-Curie-Straße 10, 24537 Neumünster, Tel. 04321/51061, Fax 04321/51970,
E-Mail: info@bertheau-druck.de

Anzeigen: SVAOe, Neumühlen 21, 22763 Hamburg, Tel. 040/881 1440, Fax 040/880 7341, E-Mail: mail@svaoe.de
Die Bezugsgebühr ist im Mitgliedspreis enthalten. Die Clubnachrichten erscheinen sechs Mal im Jahr.

Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier.

