

# SVAOe NACHRICHTEN

4-2019 JULI / AUGUST



## Hydraulik mit System

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

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

HANSA-FLEX AG  
5 x im Großraum Hamburg:

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

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

**HANSA/FLEX**  
Systempartner für Hydraulik



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

97. Jahrgang

Juli / August 2019

Nr. 4

### EIN AUFTAKT – CHARAKTERISTISCH FÜR DAS JAHR?



*Regen, Regen, Regen – so war es am Sonntag der Elbe-Auftakt-Regatta. Einen Tag zuvor herrschten noch beste Bedingungen mit Sonne und leichten Winden. Bisher hat sich diese wechselhafte Wetterlage gehalten. Es war also kein sehr schönes Omen für die Saison.*

*Aber wir wollen zufrieden sein. (Foto: Tomas Krause)*

# IN DIESER AUSGABE

## 3 Editorial

### Thema und Meinung

- 4 Der emissionsfreie Segler?  
*Das Antifouling ist wieder im Focus*

### Vereinsleben

- 6 Neuaufnahmen
- 6 Otterndorf - ein Sommerfest  
*Sonne, Flaute, bester Segelwind*
- 10 Sommerfest der Jugend  
*und ein weiterer Teil*   
*des Kutterjubiläums*
- 12 Bootstaufe an der Alster  
*Fünf Optis und ein Schlauchboot für die Jugend*
- 14 Die Altjunioren wollten im Bilde sein und bleiben!  
*Wir besuchten die NDR-Fernsehstudios*

### Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 15 Helga Cup - ein großes Ereignis  
*SVAOe sehr gut vertreten*
- 16 Nordseewoche 2019  
*Man kann vom Wetter keine Perfektion erwarten*
- 17 Die Nordseewoche 2019 aus Sicht  
des Organisationsleiters  
*oder der Wurm*
- 20 Konstanz – 2. Spieltag der Segelbundesliga  
*An Erfahrung gewonnen, aber Plätze verloren*
- 22 Unsere erste Teilnahme  
in der zweiten   
Segelbundesliga
- 24 Traumhaftes Wetter zur  
Elbe-Auftakt-Regatta  
*...aber nur am Sonnabend, sonst eher alptraumhaft*
- 27 Alles dabei zur Optimalen  
*Schnee, Hagel, Graupel,*   
*drehende Winde*
- 29 Die SCU-Regatta  
auf der Elbe  
*– zwei Folkeboote siegen nach Yardstick*
- 31 Der Seehund-Cup 2019  
*Ein erster und ein zweiter Platz für unsere Kinder*

## Fahrtensegeln

- 33 Gibt es Hunde   
auf den Galapagos?  
*Zumindest einen  
„Greyhound“!*

## Segelergeschichten

- 37 Warum ich keinen Schinken an Bord nehme
- 40 Ein Jahr „illegal“ in Tunesien

## Dies und Das

- 41 Ankündigung SVAOe Führerscheinkurse im Winter  
2019/2020
- 42 Gewässerschutz vor Biozidbelastungen  
durch Antifouling  
*Eine neue Kampagne wird Folgen haben*
- 44 Alternative zu Dieselmotoren  
*Eine neue, alte Erfindung*
- 44 Bauarbeiten in Glückstadt  
*Alles nicht so schlimm*
- 45 Neues aus dem Hamburger Yachthafen Wedel
- 46 Zu unserem Titelbild

## Das Bücherschapp

- 46 Etwas für Binnenschipper
- 47 Zum Lesen und Wiederlesen  
*„Geheimnisse des Meeres“*

## Zu guter Letzt

- 48 SVAOe-Stander am Bodensee nicht wohlgeglitten?

## Beilagen (nur für Mitglieder)

- Ausschreibung Elbe-Ausklang-Regatta
- Anmeldung Führerscheinkurse
- Einladung Absegeln

## Umschlagillustration

- Acryltechnik auf Leinwand von Christine Matthiessen

## Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

Die Segelsaison 2019 ist in vollem Gange und wir beginnen, die Auswirkungen der im Winter beschlossenen und im Frühjahr gestarteten Projekte zu spüren. Die Kutter werden dieses Jahr 50 Jahre alt; es wurde beschlossen, dies gebührend zu feiern, also lagen die Kutter an unserer Anlage an der Alster und es wurde gefeiert. Der Vorstand hatte auch beschlossen, fünf Optis und ein Begleitboot zu kaufen, also wurden diese Boote an der Alster mit vielen Teilnehmern getauft.

Die in Starnberg gestartete Bundesligakampagne der SVAOe ist in Konstanz in die zweite Runde gegangen. An der Art, wie dieses Format gesegelt wird, ist ein Trend abzulesen. Man (oder der Verein) muss nicht mehr selber ein Boot besitzen. Dadurch, dass die Boote für jedes Rennen zugelost werden, wird die Materialschlacht gebremst und es steht die seglerische Leistung deutlicher im Vordergrund. Unserer Mannschaft drücken wir weiterhin die Daumen.

Auch der Helga-Cup ist in diesem Juni in die zweite Runde gegangen. Wieder wurde auf der Alster gesegelt, diesmal allerdings nur mit J/70-Booten und auf drei Bahnen gleichzeitig. Zuzufügen ist dem, dass neben Sportsenator Andi Grothe, der die Veranstaltung eröffnete, aber auch die Zweite Bürgermeisterin Katharina Fegebank bei der Preisverleihung gesehen wurde. Der Helga-Cup gehört zu den zehn Top-Sportevents der Stadt. Der Segelsport soll neben anderen Veranstaltungen wie Hamburg-Marathon, Cyclastics, Beach-Volleyball-WM, Spring- und Dressurderby in Klein-Flottbek Werbung für die „Active City“ machen. Was noch fehlt, sind die Zuschauermassen, die das Ufer der Alster säumen, aber das kann ja noch kommen. An

dieser Stelle möchte ich dem NRV und dem HSC zu dieser tollen Veranstaltung gratulieren.

Noch ein Trend machte sich in diesem Jahr bemerkbar. World Sailing bzw. das IOC hatte im Winter beschlossen, ab 2024 bei den olympischen Spielen gemischte (m/w) Crews double-hand gegeneinander segeln zu lassen. Bei der Nordseewoche wurden double-hand-Wertungen bereits jetzt ausgeschrieben, jedoch noch ohne zwingende Geschlechtermischung. Andere Veranstaltungen, wie die Baltic 500 oder das Vegvisir sind reine Zweihand-Veranstaltungen, von denen wir in Zukunft noch mehr hören werden. Etwas spöttisch könnte man auch die Otternordorf-Veranstaltung, über die in dieser Ausgabe berichtet wird, als gemischte double-hand-Regatta ansehen, da dort meistens Paare antreten.

Wir haben sehr aktive Senioren. Schon im Winter wurde ein Besuch der „Altjunioren“ beim NDR geplant und in diesem Frühjahr durchgeführt.

Zu spüren bekommen wir nun alle den Klimawandel. Im Leitartikel sind lesenswerte Gedanken zu diesem Thema formuliert, das uns (jetzt), unsere Kinder (in 25 Jahren), Enkel (in 50 Jahren) und Urenkel (in 75 Jahren) stark betrifft und betreffen wird. Auch wir als Segler, die wir die Umwelt nur verhältnismäßig gering belasten und zum Klimawandel nur wenig beitragen, werden an unserem Verhalten etwas ändern müssen.

Ich wünsche Ihnen und euch eine informative Lektüre und eine schöne verbleibende Segelsaison 2019, Ihr/euer Gerrit Rampendahl



## THEMA UND MEINUNG

**Der emissionsfreie Segler?****DAS ANTIFOULING  
IST WIEDER IM FOCUS**

Von Götz-Anders Nietsch ■ Kinder demonstrieren für die Rettung unseres bisher gewohnten Klimas und werfen den Erwachsenen zu Recht vor, nicht genug gegen den Klimawandel zu tun. Zwar reicht ein Menschenleben kaum aus, um Veränderungen des Klimas festzustellen, ein Kinderleben schon gar nicht, aber jeder kennt die Erzählungen von langen heißen Sommern und schneereichen kalten Wintern in alter Zeit. „Als Anno 12 das Holz so rar und als der kalte Winter war...“ dichtete Wilhelm Busch die Pose vom Eispeter. Gemeint war das Jahr 1812, also etwa zu Beginn der Industrialisierung. Als erwiesen kann gelten, dass die seit Beginn der Industrialisierung zunehmende Produktion von Treibhausgasen eine messbare Erwärmung der Atmosphäre bewirkt. Als Treibhausgas versteht man im Wesentlichen Kohlenstoffdioxid (CO<sub>2</sub>), das bei jeglicher Art von Verbrennung entsteht. Verbrennung wiederum ist die für den Menschen bei weitem einfachste Art der Energieerzeugung. Dabei wird nutzbarer Kohlenstoff, der über lange Zeiten durch organische und geologische Prozesse in Form von Stein- oder Holzkohle, Erdöl oder Erdgas in der Erdrinde eingelagert bzw zu Holz an der Erdoberfläche wurde, mit dem Sauerstoff der Atmosphäre zur Reaktion gebracht, wobei Wärme frei wird. Das entstehende Kohlendioxid, ein unvermeidbares Abfallprodukt, ist unter normalen Bedingungen ein Gas, das in die Atmosphäre entweicht und für den Menschen zunächst unschädlich ist, denn seine Konzentration dort ist gering. Es hat die Eigenschaft,

die auf die Erde einfallenden Sonnenstrahlen ungehindert durchzulassen, die hier ihre bekannte und meist gute Wirkung tun. Ein Teil wird aber an der Erdoberfläche als Wärmestrahlung reflektiert, auf dem Rückweg in den Weltraum vom CO<sub>2</sub> in der Atmosphäre absorbiert und heizt sie auf. Das nennt man Treibhauseffekt. Zu Beginn der Industrialisierung betrug der CO<sub>2</sub>-Gehalt ca. 200 ppm (parts per million), heute beträgt er infolge der menschlichen Tätigkeiten ca. 400 ppm, also 0,04%, scheinbar ein Nichts im Vergleich zu den 78% Stickstoff und 21% Sauerstoff in unserer Luft, dennoch mit großen Auswirkungen. Wenn nun alle Anzeichen auf eine Klimaveränderung hinweisen, dann geht sie ziemlich sicher auf den Energie-Hunger des Menschen zurück, denn er bezieht Energie fast ausschließlich aus Verbrennungsprozessen, die Kohlendioxid in die Atmosphäre freisetzen. In Deutschland werden immerhin schon 19% der genutzten Energie aus regenerativen Quellen gewonnen. Das ist vermutlich noch viel zu wenig. Aber das CO<sub>2</sub> macht an Ländergrenzen nicht Halt, und die Anstrengungen einzelner Länder, wenn überhaupt schon in Angriff genommen, sind auf dem Globus noch nicht spürbar. Soweit in groben Zügen die allseits bekannte Problematik.

Segler sagen von sich, dass sie einen umweltfreundlichen Sport betreiben. Dabei ist „umweltfreundlich“ ein Euphemismus, denn damit wird beschönigend ausgedrückt, dass man die Energie zum Vorankommen dem Wind entnimmt, der naturgegeben nun mal da und somit reine Natur ist. Unser Sport braucht nur den Wind. Wie schön und einleuchtend und sauber. Aber etwas weiter sollte man denken. Den Wind kann man nur mit Hilfe von Segeln zum Antrieb nutzen. Die wiederum bestehen aus gewebten Garnen oder aus

Folien, die unter Energieverbrauch mittels chemischer Verfahren aus Erdöl gewonnen werden. Genauso steht es mit dem Tauwerk. Ein großer Teil allen Segeltuchs und der Segel wird im Zuge der Globalisierung in Fernost hergestellt und per Lufttransport, pro Gewichtseinheit ein sehr energieaufwändiges Verfahren, zum Endverbraucher, dem Segler, verbracht. Dann kommt noch das Rigg hinzu, der Mast aus energieaufwändigem Aluminium oder noch aufwändiger aus Kohlefaser, und schließlich und nicht zuletzt der Rumpf. Energie wird für jedes Material, je spezieller, desto aufwändiger benötigt. Da Energieverbrauch und erzeugte Kohlendioxidmenge in direkter Beziehung stehen (solange die Energie aus Verbrennung stammt), ist Segeln keineswegs eine völlig unschuldige Betätigung. Das Segeln selbst ist klimafreundlich, das Sportgerät nicht.

Das Ende der Treibhausgaszerzeugung beim Segeln ist noch gar nicht erzählt. Da ist zunächst der Hilfsmotor, fast immer eine Verbrennungsmaschine mit dem Treibstoff Diesel. Er hat den Vorteil, dass seine Abgase über dem Wasser ausgestoßen werden und sich damit nicht in den städtischen Engstellen konzentrieren. Aber das Prinzip gilt auch für ihn, dass ein Liter Treibstoff zu 2,65 Kilogramm Kohlendioxid in der Atmosphäre wird (nach einer Ermittlung des Umweltbundesamts). Dann sind da die Hafenanlagen, Marinas und Winterlager, für die eine Energiebilanz noch nie aufgestellt wurde. Und schließlich hat jede Yacht, jedes Segel, jedes Rigg, jeder Motor ein Ende, das abermals Energie benötigt, also Treibhausgas erzeugt, um die verbleibenden Rückstände in einen schadlosen, erdrindenähnlichen Zustand zu verbringen.

Bis hier ist nur über die klimaverändernden Emissionen gesprochen worden, vorzugsweise,

weil sie gerade von einem Mädchen höchst öffentlichkeitswirksam angeprangert werden. Dafür sollten wir ihm dankbar sein. Aber Segelyachten emittieren auch auf andere Weise. Das Verbot der Fäkalieeinleitung in Küstengewässer hat vielleicht schon viel bewirkt, wenngleich es stutzig macht, wie selten man ein Boot an der Absauganlage im Hamburger Yachthafen liegen sieht (78 Mal in 2018, wie an anderer Stelle in diesen Nachrichten zu lesen ist.). Schweden ist uns da weit voraus. Ein wichtiges Thema, zwar schon vor mehreren Jahren begonnen (TBT ist seitdem verboten), aber noch längst nicht zu Ende gebracht, ist die Einbringung von Bioziden durch Antifouling in die Gewässer. Wie ebenfalls an anderer Stelle in diesen Nachrichten berichtet, betreibt die Umweltorganisation PAN eine Kampagne gegen vermeidbare Biozidbelastungen durch Antifouling-Anstriche an Sportbooten. Auch hier sind uns andere Länder, wiederum Schweden an der Spitze, mit Maßnahmen weit voraus

Wir müssen die Fakten ernst nehmen, aber wir dürfen uns auch nicht verrückt machen. Als Segler sind wir, was die Emissionen anbetrifft, angreifbar. Vielleicht nicht so angreifbar wie manch anderer Sport und bei weitem nicht so angreifbar wie die Berufsschiffahrt. Aber auf einen Vergleich kommt es nicht an. Angreifbar ist vor allem die große Menge an Menschen auf dieser Erde, die immer noch zunimmt, obwohl die Ressourcen abnehmen. Sich einzelne Gruppen herauszunehmen, die besonders am Ausstoß von Treibhausgasen oder an der Emission von Bioziden in Gewässer oder von Feinstäuben in die Atemluft beteiligt sind, ist zwar zunächst ein praktikabler Ansatz. Aber es bleibt eine weltweite Aufgabe. Greta Thunberg hatte mit ihrer Ak-

tion nicht die Segler im Auge. Dennoch sollten sich die Segler angesprochen fühlen.

Wir können nicht zurück zu Segeln aus Binsengeflecht, zu Rümpfen aus heimischen Hölzern, zu Akaziennägeln als Verbindungsmittel, zu Pech als Dichtung, zu Leinöl und Baumharzen als Lack. Vom Segeln lassen können wir auch nicht. Etwas zurückdrehen könnten wir den Aufwand, um zu segeln, dagegen schon. Anzahl, Größe und Luxus der Boote haben eine zuträgliche Grenze überschritten. Vieles könnten wir mit weniger Aufwand, weniger Protz, weniger Rücksichtslosigkeit betreiben. Zurückdrehen können alle Menschen ihren Energieaufwand und werden es auch müssen, denn Windräder allein werden die Wende nicht bringen, und selbst die sind nicht völlig emissionsfrei. Auch Segeln ist nicht emissionsfrei, wie das ganze Leben nicht.

## VEREINSLEBEN

### Mai/Juni 2019

## NEUAUFNAHMEN

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

### Vollmitglieder:

Hans-Jürgen Urbschat, 20251 Hamburg  
Boris Seel, 65195 Wiesbaden  
Fritz Binne, 20249 Hamburg  
Jan Hörth, 22607 Hamburg

### Wiedereintritt:

Jonas Koch, 22587 Hamburg

## Otterndorf – ein Sommerfest

### SONNE, FLAUTE, BESTER SEGELWIND

GAN■ Der Organisator dieser Veranstaltung legt den Termin immer schon ein Dreivierteljahr vor dem Ereignis fest. Das einzige, was man so früh wissen kann, ist die Tide. Die lässt sich berechnen. Das Wetter nicht und ist doch so wichtig für den Erfolg. Um es vorweg zu sagen, die diesjährige Otterndorf-Veranstaltung geizte nur einmal mit dem Wind, ansonsten war alles perfekt. Ach ja, ein paar mehr teilnehmende Boote hätten es auch sein können, aber das lag daran, dass schon ungewöhnlich viele frühzeitig auf Sommertour gegangen waren.

„Otterndorf startet in Glückstadt“. So ist es nun mal eingerichtet, damit der eigentliche Ort des Geschehens, der idyllische Marschenhafen Otterndorf, am Sonnabend nicht zu spät und bei passendem Wasserstand erreicht werden kann. Man muss also schon freitags nach Glückstadt anreisen. Wer früh genug unterwegs war, erlebte ein fantastisches Segeln, schnell und sonnig bei südsüdwestlichem Wind ohne einen Kreuzschlag. Auch der Hafen in Glückstadt entpuppte sich, Gerüchten über Baumaßnahmen zum Trotz, als angenehm. Bis zum späten Abend trafen acht regattawillige Teilnehmer ein. Der Wind für den nächsten Morgen war nur schwach vorhergesagt.

So kam es. Je nach Yardstick-Wert starteten die acht Boote vor dem Glückstädter Hafen, die langsameren zuerst, die schnelleren danach. Es herrschten nur drei bis vier Knoten Nordnordwestwind, aber die Ebbe fügte noch etwa zwei Knoten hinzu, und so konnte man anfangs doch segeln. Das hielt aber nicht lange vor. In Höhe Böschrücken war der letzte Hauch getan. Die



Empfangschef Wolfgang beobachtet das Einlaufen von „Eule“



„Spanvogel“ wird empfangen

Boote drehten sich um sich selbst. Das kann man auf einer belebten Schifffahrtsstraße nicht lange durchhalten, und so musste die Wettfahrt abgebrochen werden. „Philou“ (Ulrich Dahm) gab ganz auf und steuerte die Stör an. Drei größere Boote nahmen die Folkeboote in Schlepp

und das verbleibende Geschwader steuerte dem Zielhafen entgegen. Vor der Einfahrt musste noch etwas auf Wasser gewartet werden, aber dann gelang die Fahrt in den Hafenspriel. Der Empfang der Vorausabteilung unter Wolfgang Mackens und Tomas Krause mit ihren Frauen

## Haben Sie schon einmal durch das neue ZEISS 8x42 SF Fernglas gesehen?

**Nein? Es ist das ultimative Seherlebnis!** 8-fache Vergrößerung, ein besonders großes, brillantes, helles Sehfeld. 150 Meter Sehfeld auf 1000 Meter!! Ein herkömmliches 7x50 hat ein Sehfeld von ca. 110 Meter. Die Qualität ist so hervorragend, dass jeder, der durchsieht, überrascht ist, dass so etwas optisch möglich ist. Und gerade auf See ist ein großes Sehfeld wichtig, um einen großen Gesamteindruck zu haben, falls es eine Gefahrensituation gibt. Bei unsichtigem Wetter, in der Dämmerung und auch bei Nacht ist dieses Fernglas von ZEISS einfach unschlagbar. Bringen Sie Ihr altes Bordfernglas mit und vergleichen Sie vor der Tür unseres Geschäftes in der Neanderstraße beim Hamburger Michel die Ferngläser! Dann kommt der Wunsch, so etwas Wunderbares zu besitzen.

Aber wir verkaufen nicht nur Spitzenferngläser für den Segelsport, sondern auch für Ornithologen eine erste Adresse in Hamburg. Alles, was Rang und Namen hat, finden Sie bei uns in unserem Geschäft. Ob es LEICA, ZEISS, Swarovski, CANON oder KOWA ist, alles haben wir am Lager. Aber wir verkaufen nicht nur, sondern reparieren auch Ferngläser, Spektive, Kameras und Projektoren. Gerne senden wir Ihnen unsere kleine Broschüre „Die Merkmale guter Ferngläser“ und Unterlagen mit den Neuheiten. **Betriebsferien vom 22.7. bis 11.8.2019**



### FOTO-WANNACK

Neanderstraße 27 · 20459 Hamburg (seit 1931)

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

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



„Beluga“ ist fröhlich bei der Begrüßung,...



...auch „Island“ freut sich...



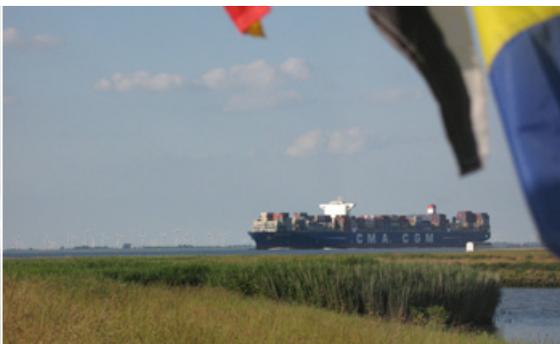
...und „Hille Hex“



Schiffstaufe mit kräftigem Hörnerblasen



Zwei Zelte für die Feier vorbereitet



Auf der Elbe geht der Verkehr unbeeindruckt weiter



Sommerlicher Hafen Otterdorf im Flaggenschmuck



Der „Ältesten-Wanderpreis“ wird präsentiert...

war wie immer überwältigend herzlich mit einer Süßigkeit und einem Sherry. Auch Jan-Peter und Heidi Behnke, die krankheitsbedingt mit dem Auto angereist waren, begrüßten die Angekommenen mit Freude. Gute Liegeplätze waren vorbereitet, das Festzelt geschmückt. An Booten waren gekommen: „Beluga“ (Hansen, SVN), „Eule“ (R. Mackens), „Frl. v. Hamburg“ (Krause), „Hille Hex“ (Hagelstein), „Island“ (Basteck), „Orca“ (Hudemann, ASC) „Otium“ (Nietsch), „Rainville“ (Steffen), „Spanvogel“ (Pulver), „Stella Maris“ (Lipphaus), „Talofa“ (Simonsen, SCU), „Wikinger“ (W. Mackens).

Wer nicht da war, war Hafenmeister Lutz Lühmann, der uns immer gut gesonnen ist. Er war zwei Tage vorher ins Krankenhaus gebracht worden. Wir haben uns trotzdem wohlgefühlt und fühlten uns willkommen. Der heimische SVN (Segelverein Nord Otterndorf, also nicht zu verwechseln mit der Segler-Vereinigung Niederelbe mit derselben Abkürzung) wollte selbigen Tags sein Sommerfest feiern und war mit vielen Mitgliedern angerückt. Sie hatten uns großzügiger Weise den Grill und das Schutzzelt mit Tischen und Bänken überlassen, das Wolfgang und seine Mannschaft ausgeschmückt hatten. Sie selber hatten ein eigenes, größeres Zelt errichtet und so wurde aus deren und unserem Fest ein gemeinsames. Doch vor dessen eigentlichem Beginn sollten noch drei Boote aus dem SVN getauft werden, woran wir gerne teilnahmen. Bewaffnet mit Signalhörnern wurde nach jedem Taufakt von der großen Menge der Teilnehmenden kräftig getutet, ein schönes Spektakel, bei dem die Tragfähigkeit des Schlingens an ihre Grenzen kam.

Das Sommerfest mit Grill, Kindern, Hunden und Musik war fröhlich und bunt. Die Vereine saßen in ihren Zelten zwar getrennt, aber die



*...und der Empfänger freut sich*



*Irgendwann ging auch die Sonne unter, ...*

Wiese war Gemeingut und die Musik auch. Allen hat es gefallen. Im Laufe des Abends gab es einen Wanderpreis zu vergeben, den Ältestenpreis. Er wurde von Jan-Peter Behnke gestiftet und besteht aus einer schönen Holzkiste mit einem Fünfliter-Schlauch Rotwein. Preisträger ist der jeweils älteste mit einem Boot angereiste Teilnehmer. Im letzten Jahr war Hans-Jürgen Vorbau der Erwählte, der diesmal wegen eines Defekts an seinem Motor nicht kommen konnte, aber die Ehrenpflicht, den Kasten mit einem neuen Weinschlauch auszustatten, geleistet hatte. Wer war nun diesmal der älteste Teilnehmer? Schon in Glückstadt hatte sich der Organisator



...und am nächsten Morgen gab es einen Fröhschoppen  
(Fotos: Tomas Krause)

etwas voreilig auf Tönnies Hagelstein festgelegt, obwohl auch „Talofa“ eingetroffen war mit Reinhild und Ove Simonsen, Gäste vom SCU. Dabei ging unter, dass Ove etwas älter als Tönnies ist. So kam es, dass der Preisträger Tönnies wurde. Ove ließ das generös gelten.

Je später der Abend, desto merklicher wurde ein östlicher Wind. Für den Sonntag bedeutete das eine lange Kreuz. Das hinderte aber nicht daran, den Abend lang werden zu lassen. Am Sonntagmorgen hörte man schon aus der Koje, dass der Wind stärker geworden war. Dazu herrschte aber strahlender Sonnenschein mit angenehmer Wärme. Zum Auslaufen war erst in der Mitte des Nachmittags der Wasserstand ausreichend. So traf man sich am späten Vormittag noch zu einer Erfrischung im „Seglertreff“ hinter dem Deich.

Je nach Tiefgang verließen die Boote den Hafen, um mit eigener Zeitnahme bei Tonne 45 zu starten. Einige hatten gerefft. Schlag auf Schlag ging es gegen teils recht ruppige See elbauf bis in Höhe Freiburg, wo geschrickt werden konnte. Mit einem Anlieger und kaum einem Holeschlag wurde das Ziel bei Tonne 120 vor dem Hamburger Yachthafen gegen 20 bis 20:30 Uhr bei ziemlich zu Ende gehendem Flutstrom erreicht.

Nicht nur eine schöne, sportliche Rückregatta, sondern insgesamt ein sehr schönes Wochenende waren zu Ende.

## Sommerfest der Jugend

### UND EIN WEITERER TEIL DES KUTTERJUBILÄUMS

Von Peter Mendt ■ Die Jugendabteilung der SVAOe hatte Mitglieder und Freunde aus Anlass des 50jährigen Geburtstages ihrer Jugendkutter „Neumühlen“ und „Teufelsbrück“ zu ihrem Sommerfest geladen.

Am Freitag dem 24. Mai war die Steganlage Alsterufer mit Jugendlichen und Ehemaligen gut besetzt. Für Getränke war gesorgt. Der Jugendleiter Sven Becker machte eine sehr gute Figur am Grill. Die „N“ und die „T“ lagen bereit an den Pfählen zum Segeln. Ehemalige Kuttersegler verschiedener Altersklassen drängten an Bord. Natürlich war nicht alles klar zum Ablegen. Segel wurden gesucht, gefunden und mussten erst eingezogen werden. Man hörte Stimmen: „Das ist ein Chaos wie in früheren Zeiten“. Andere



Pullen ging noch, aber etwas  
Ratlosigkeit beim Segelsetzen



*Etwas überbemannt, ...*



*...aber die Wasserlinie ist noch zu sehen*

hielten dagegen: „Das muss auch so sein, sonst würde etwas fehlen“. Die Kutter legten ab mit wechselnden Crews und altersmäßig sehr gemischt besetzt. Gezählt wurden jeweils 13 bis 15 Segler auf jedem „Jugendbehälter“ (so der Ausspruch eines Schleusenmeisters in Brunsbü-

tel in früheren Jahren). Am Steg, mit Blick auf die Kutter, hörte man brummelnd so etwas wie „Affenfelsen“. An Bord staunten die „Jungen“, dass die „Älteren“ die Riemen seemännisch einsetzen konnten und die „Älteren“ erwarteten von achtern seemännisch klare Anweisungen,

# TOPLICHT

Schiffsausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten • Werftausrüstung

**Notkestraße 97  
22607 Hamburg**

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

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



**„Der kleine Braune“**

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



*Bei so wenig Wind ist Anlegen kein Problem*

welche aber nicht oder nur dünn durchkamen. Eine T-Crew wurde von einer Bö überrascht. Ein Küchenfenster musste offensichtlich urplötzlich aufgestoßen worden sein, so dass eine doch heftige Wanne gefangen wurde. Später sah man ver-



*Der Jugendobmann gibt den Grillmeister  
(Fotos: Peter Mendt)*

einzel Oldies mit nassem Schuhwerk und knienassen Hosen herumlaufen. Es sei jedoch sehr lustig gewesen, so hieß es trotz der würdevoll getragenen Nässe. Einige junge Mütter waren zu sehen, welche dem Nachwuchs offensichtlich die große spannende Welt des Kuttersegelns rechtzeitig vorführen wollten. Gut so! Auch Oldies, die in der Kutter-Szene in früheren Jahren nicht in Erscheinung getreten waren, standen auf der Anlage und bestaunten das Treiben. Als der Schreiberling zu dämmeriger Stunde den Heimweg antreten wollte, waren die Kutter noch auf der Piste. Auf der Steganlage wurde gerätselt, ob jetzt wohl Positionslichter gefahren würden. Entsprechendes war nicht auszumachen. Waren die Batterien noch nicht an Bord? Es war von den Temperaturen schon etwas schattig geworden. Vor dem SVAOe-Container hockte ein kleiner Kreis, 50+, um von dem Heizstrahler Wärme zu erhaschen.

Es war eine rundum gelungene Veranstaltung, so war es von vielen Anwesenden zu vernehmen.

## **Bootstaufe an der Alster**

### **FÜNF OPTIS UND EIN SCHLAUCHBOOT FÜR DIE JUGEND**

Von Wiebke Kaiser ■ „Mach deinen Job gut!“ – mit diesen Worten ergoss sich das Alstertaufwasser über dem neuen Schlauchboot, das von Amelie auf den schönen Namen „Alexa“ getauft wurde. Dieser Name wurde aus acht Vorschlägen ausgelost, und nun kann das Boot von allen Trainingsgruppen an der Alster als weiteres Begleitboot eingesetzt werden. Es wurde dringend gebraucht.

Sechsmal erklang am Sonnabend dem 4. Mai vor der Taufgemeinde der gute Wunsch „Allzeit



*Geschmückte Täuflinge*

gute Fahrt und immer eine Handbreit Wasser unterm Schwert bzw. Boot". Die fünf neuen Optis von Eiermann, die der Verein der Jüngstenabteilung für ihre gute Arbeit spendiert hat, wurden auf die Namen „Bootsmann“, „Knut“, „Akka“, „Herr Nilsson“ und „Störtebecker“ getauft. Sowohl die Taufkinder Karolina, Robin, Lena, Max



*Der Taufakt*

und Nils als auch die Neue-Boot-Segler Thore, Jasper, Nis, Jonn und Anton waren sichtlich stolz, und sie fielen mit den vielen anderen Kindern über O-Saft und Gummischnuller her. Ein ganz herzlicher Dank gilt den Taufeltern für den schönen Blumenschmuck, der nun gebührend abgesegelt werden muss. Ein Anfang wurde auf den nächsten Wettfahrten der Optimale am darauffolgenden Sonntag gemacht.



*Schon bald mit allen Taufwassern gewaschen*



*„Alexa“ sollst du heißen (Fotos: Matthias Düwel)*

**Die Altjunioren wollten im Bilde sein und bleiben!**

## WIR BESUCHTEN DIE NDR-FERNSEHSTUDIOS

Von Peter Kaphammel ■ Am 29. April 2019 haben 17 Altjunioren die Fernsehstudios des NDR in Hamburg-Lokstedt besucht. Nach langer Vorlaufzeit war es uns gelungen, einen Besuchstermin zu erhalten, auf den wir uns sehr freuten. Pünktlich im 13:45 Uhr versammelten wir uns beim NDR-Werkschutz im Hugh-Greene-Weg 1 und wurden durch den Referenten Herrn Jörn Behrens vom Gästeservice abgeholt.



*Die Gästeausweise im Bündel*



*Die Gästegruppe im Besucherraum*

Die Altjunioren trafen sich mit dem Referenten zunächst im NDR-Besucherraum und wurden natürlich „verkabelt“, so dass wir alles Gesagte überall gut verstehen konnten. Wir bekamen eine Grundeinweisung über den NDR und Verhaltens- und Vorsichtsregeln für den Rundgang. Welchen „Promi“ wir „umarmen“ dürften und welchen nicht, auch das wurde angesagt.

Zunächst wurden wir mit einigen Fakten versorgt. Der NDR versorgt im Norden ca. 14 Millionen Seher und Hörer. Er wurde 1955 von den vier Nord-Ländern (Hamburg, Schleswig-Holstein, Bremen, Niedersachsen) als öffentlich-rechtliche Rundfunkanstalt mit einem Staatsvertrag gegründet. Nach der Wiedervereinigung schloss sich Mecklenburg-Vorpommern an.

Die Grundsätze gemäß Programmauftrag sind: Freie Meinungsbildung, Würde des Menschen, Gleichstellung von Frauen und Männern, Wahrheit, Unabhängigkeit, Möglichkeit des Vorschlages, Finanzierung durch Rundfunkbeiträge.

Dann ging es in einen Regieraum für ein kleines Studio. Uns wurde die Regie erklärt. 12 Personen sind daran beteiligt, um die Sendung in der Güte zu erzeugen, wie wir es gewohnt sind. Klar gemacht wurde uns, welche Farben passend sind, wie automatisch ausgeleuchtet werden muss bei unterschiedlichen Personen (Größe, Figur, Hauttyp etc. sind zu berücksichtigen).

Wir wanderten dann in die nahe gelegenen größeren Studios und sahen eine Probe mit zwei Moderatoren und Studio-Gästen. Wir konnten sehen, mit welcher Akribie hier gearbeitet wird, damit die Präzision, wie die Zuschauer es wünschen, erreicht wird. Unglaublich war auch die Ausstattung der Studios mit hunderten von Lampen, Strahlern und Wandleuchten, die gerade von Neonröhren auf LED umgestellt wird.



*Peter bedankt sich beim Referenten Herrn Jörn Behrens  
(Fotos: Tomas Krause)*

Allein das ist eine Riesen-Investition. Wir waren dabei etwas „enttäuscht“, die Studios in dieser arbeitsmäßigen Form zu sehen im Vergleich mit dem, was zu Hause am Bildschirm erscheint. Wir hatten die Studio-Räumlichkeiten teilweise doch größer vermutet. Die Kameras sind vollautomatisch, massiv und riesig, teilweise aber auch noch durch einen Kameramann oder eine -frau und Kabelträger bedient. Auch das „Rote Sofa“ wollten wir natürlich sehen und konnten es nach Abdecken eines Staubschutzes auch.

Dann ging es zum „Heiligtum“ des NDR, dem Tagesschaustudio. Leider darf es aus Sicherheitsgründen durch Fremde nicht mehr betreten werden. Aber an einer Fotowand konnten wir nach Erklärung gut nachvollziehen, wie es dort aussieht und abläuft. Auf dem Weg dorthin ging es an der Maske und der Requisite vorbei und wir trafen auch den Moderator der 17:00 Uhr-Tagesschau, den unser Guide bat, doch einen Augenblick zur Verfügung zu stehen, was er auch bereitwillig tat. So konnten wir diverse Fragen direkt loswerden.

Auffällig war insgesamt, nicht nur bei unserem Guide (30 Jahre beim NDR, inkl. Lehre), dass

ein sehr familiärer Ton unter den Mitarbeitern herrscht. Jeder kennt jeden und es scheinen keine Ressentiments untereinander zu bestehen. Für uns war es neu, den TV-Akteuren einmal so nahe zu sein.

Uns alle hat der Besuch des NDR-Fernsehens sehr beeindruckt. Die Führung wurde in vorzüglicher, humorvoller Weise von Herrn Behrens, einem eindrucksvollen NDR-Mitarbeiter, vorgenommen. Abschließend konnten wir Herrn Behrens als Dank noch etwas Flüssiges, Süßes übergeben. Nach dem Besuch sehen wir unseren NDR vielleicht mit ganz anderen Augen, vielleicht auch etwas kritischer.

#### REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE

### Helga Cup – ein großes Ereignis

## SVAOE SEHR GUT VERTRETEN

Von Corina Thiermann ■ Zum zweiten Mal nach dem großen Erfolg 2018 fand auf der Alster der Helga Cup statt, ein Regatta-Ereignis nur für Frauen,



veranstaltet vom NRV unter Mitwirkung des HSC. Es soll das größte Ereignis dieser Art auf der Welt sein. Teilnehmerinnen waren weltweit angereist. Ein Revier, drei Regattabahnen, zehn Rennen auf 21 J/70-Booten mit 76 Teams zu vier Teilnehmerinnen, das ist 304-mal reinste Frauenpower.

Die Team-Mitglieder mussten nicht alle aus einem Verein sein. Teams mit SVAOe-Beteiligung waren: „Albis“ mit Tania Tammling, Ann-Katrin Frank, Lisa Raschdorf, Kristin Mertner und Joker Luise Boehlich (alle SVAOe) sowie „Avalancha“ mit Corina Thiermann (SVAOe), Anke Scheuermann (HSC), Andrea Loth (TSC), Maike Hass



Links Team „Avalancha“ (v.l.: Anke, Andrea, Corina, Maïke); Rechts Team „Albis“ (v.l.: Kristin, Lisa, Ann-Katrin, Tania) (Foto und Montage Corina Thiermann)

(BSC) und „Heti“ mit Astrid Rampendahl, Adalie Hemme und Ulrike Ulrich-Wulf (alle SVAOe). Bei viel Abwechslung auf den Regattabahnen, wie beispielsweise immer wechselnde Gegner oder sich ändernde Windbedingungen schlugen sich die Teams sehr gut. Team „Avalancha“ schaffte es mit einer Serie von insgesamt sechs ersten Plätzen auf Rang 14. Team „Albis“ segelte sich mit insgesamt 28,8 Punkten auf Rang 22 und Team „Heti“ auf Rang 36.

Auch SVAOe-Männer brachten sich ein: Andreas Völker, Gerrit Rampendahl und Felix Taschendorf fuhren Zubringerboote.

**Alle Ergebnisse unter:** <https://helgacup2019.sapsailing.com/gwt/Home.html?#/regatta/leaderboard/:eventId=94f7932a-4518-4c58-9f77-d43682b002f6&regattald=Helga Cup 2019>

**Und zum Nachschauen:** 15. und 16. Juni: Spannende Rennen auf youtube.com.

## Nordseewoche 2019

### MAN KANN VOM WETTER KEINE PERFEKTION ERWARTEN

GAN ■ Bereits mehrere Tage vor dem Start der Zubringer-Wettfahrt Hamburg-Cuxhaven, deren Leitung wie üblich der SVAOe von der Nordseewoche-



Leitung übertragen wurde, war klar, dass auf der Elbe wenig Wind herrschen würde, noch dazu aus östlichen Richtungen. Klang schon mal nicht so gut. Aber die Yachten mussten auf alles vorbereitet sein, wie immer bei einem Nordsee-Ereignis. Schon für den Folgetag war Starkwind angesagt.

Der Berichterstatter, er konnte nur von zu Hause aus die Nordseewoche verfolgen, wollte wenigstens den Start der Zubringer-Wettfahrt von der Mole am Hamburger Yachthafen miterleben und hatte sich für Freitagmorgen, 7. Juni, sehr früh den Wecker gestellt, um die letzte Windvorhersage mitzubekommen. Die sah niederschmetternd aus, so dass er im Bett blieb. Tatsächlich wurde in Wedel nicht gestartet, sondern die Flotte motorte bis auf weiteres elbab. Vor Glückstadt sollte ein neuer Start versucht werden. Auch der kam nicht zustande. So trieben die Motoren die Boote nach Cuxhaven. Kein glücklicher Auftakt. Das Fest auf dem Rasen vor dem Clubhaus der SVC wird dennoch nicht in Traurigkeit abgelaufen sein.

Am Freitagabend war dann schon klar, dass es am Sonnabend mit bis zu neun Bft heftig wehen würde. Nicht alle Regattayachten sind auf so etwas vorbereitet, zumal die Windrichtung südlich sein sollte, was für das Liegen in

Helgoland sehr ungünstig ist. Dennoch startete das Sundowner Race am Freitagabend von Cuxhaven nach Helgoland. Drei SVAOe-Yachten nahmen die Gelegenheit wahr, noch mit erträglichen Verhältnissen auf die Insel zu kommen und meldeten nach: „Lot“ (Hans Christian Offermann), „Ballerina 2“ (Berend Beilken) und „Kalea“ (Dirk Selter). Es wurde eine schnelle Reise. „Lot“ siegte in ORC Club. Die nachfolgenden „Hummer Regatten“ am Sonnabend wurden dann morgens auf der Steuermannsbesprechung abgesagt.

Zur Wettfahrt Cuxhaven–Helgoland am Sonnabendvormittag – Minox Cup – war der angekündigte Wind da. Es trat nur noch eine beschränkte Anzahl an Teilnehmern an, vorwiegend größere Yachten, die mit dem Seegang in der Elbmündung nicht allzu große Probleme erwarteten und die, die keine Sorgen vor den Liegeplatzverhältnissen im Helgoländer Südhafen hatten.

Zum Capitell-Cup-Rund-Helgoland-Race am Pfingstsonntag trat dann genau der Wind ein, den Wettercoach Meeno Schrader vorhergesagt hatte. Bei perfekten Segelbedingungen mit frischer Brise aus Südwest ging's los, jedoch flaute der Wind im Verlauf immer mehr ab. Nur große und schnelle Yachten schafften den Rundkurs im Zeitlimit.

Dem Zug der vom Internationalen Olympischen Komitee gesetzten Linie (IOC Gender Equality Review Project) folgend, nach der bei den Olympischen Spielen ab 2020 vermehrt gemischte Zweihand-Regatten gesegelt werden sollen (und andere Gleichstellungen), hatte die Nordseewoche-Leitung eine double-hand-Gruppe ausgeschrieben. Im ersten Schritt war allerdings keine Geschlechtertrennung vorgeschrie-

ben. Leider erreichten nur zwei der Teilnehmer das Ziel des Capitell Cup. Den Preis übergab noch am Abend die Präsidentin des Deutschen Segler Verbands, Mona Küppers, unter tosendem Applaus der anwesenden Segler. Künftig wird dieser Trend stärker werden.

Pünktlich um 16:30 Uhr erfolgte am Pfingstmontag der Startschuss zur diesjährigen Nordseewoche-Langstreckenregatta von Helgoland nach Edinburgh. Viel Taktik brauchten die Teilnehmer allerdings nicht anzuwenden: Bei kräftigen und leicht raumen Winden aus Nordost folgte das Feld beinahe einer direkten Kurslinie über die Nordsee und segelte bei sechs bis sieben Windstärken in Rekordzeit. Einziger Teilnehmer aus der SVAOe war Ralph Rainsboroughs „Havkarlen“ mit Steuermann Claus Torstrick.

Man kann von einer Nordseewoche nicht erwarten, dass sie immer perfekte Segelbedingungen bietet. Segeln ist ein Natursport. Wie sagte Jürgen Raddatz: „Alle, die in Cuxhaven geblieben sind, haben wenigstens ein heiles Schiff.“ (Quelle: Homepage Nordseewoche)

## **Die Nordseewoche 2019 aus Sicht des Organisationsleiters**

### **ODER DER WURM**

Von Marcus J. Boehlich ■ Der Wurm zeigte sich das erste Mal bereits Wochen vor der Nordseewoche: „Du weißt sicher, dass der Binnenhafen gesperrt ist, oder?“ fragte mich ein Freund. Wusste ich nicht, und die Folgen waren mir auch nicht gleich klar. Kein Binnenhafen, keine Tankstelle, kein Benzin für Schlauchboote! Ein Telefonat mit Rickmers ergab, Diesel gibt es vom mobilen Tankwagen im Nordosthafen, Benzin in

Kanistern bei Rickmers. Bei den Schlauchbootbesetzungen löste die Aussicht auf Kanisterschleppen wenig Begeisterung aus, schließlich reden wir hier von ca. 2500 Litern. Es sollte aber lösbar sein.

Das nächste Mal zeigte mir der Wurm am Sonntag frech sein Hinterteil: Der Kapitän des Fischkutters aus Hooge, unserem Begleitboot von dort, meldete sich aus dem Krankenhaus für die Nordseewoche ab, keine Aussicht auf schnelle Genesung. Es musste gemeinsam mit den Hooger Freunden ein neues Begleitboot gefunden werden, zumindest ein Startboot wurde in Aussicht gestellt.

Mittwoch trafen Peilungen des geplanten Startgebietes unserer Cuxhavener Freunde ein: Wieder ist es nordöstlich von Medemreede 4 flacher geworden. Diese Linie wäre gerade mal 50m lang geworden und damit zu kurz. Es folgen Verhandlungen mit dem WSA Cuxhaven über die Verlegung der Startlinie auf die Reede. Antwort: könnt ihr machen, aber wenn da einer liegt, ist das euer Problem. Immerhin, der Wurm blieb in seinem Loch und sowohl Freitagabend als auch Sonnabendmorgen lag da kein Schiff.

Aber der Wurm hatte noch mehr in petto: Mittwochabend die Nachricht, der Kat fährt nicht. Die Aufbaucrew sollte damit nach Helgoland fahren. Also umgebucht auf Deutsche Bahn (Sie ahnen es schon!) und Cassen-Eils ab Cuxhaven. Um es kurz zu machen: Die S-Bahn hat es nicht bis Harburg geschafft, der Zug nach Cuxhaven wurde verpasst! Der Wurm lag hämisch lächelnd auf der Weiche! Also ab ins Taxi nach Cuxhaven, 20 Minuten zu spät angekommen, Fähre verpasst! Weiter ging es nur mit dem Flugzeug. Als ich auf die Kontoauszüge der Nordseewoche sah, hatte der Wurm schon ein paar Löcher ins Papier gefressen!

Zu allem Überfluss hatte sich der Wurm auch noch mit dem Wettergott verbündet, zeigte sich am Freitagmorgen vor Wedel in der Elbe schwimmend, jeden noch so kleinen Windhauch einsaugend. Keine Wettfahrt von Wedel nach Cuxhaven!

Und weil der Wurm noch kräftig war, fuhr der Kat auch am Freitag und Sonnabend nicht, so dass ich mit meinem Team im Auto nach Cuxhaven fahren musste. Die Cuxhavener Straße bildet die längsten 100 km Deutschlands. Blankenese–Cuxhaven fast drei Stunden!

Am Freitagnachmittag brach dann wegen der Wettvorhersage (Das Tief hatte die Form eines eingerollten Wurmes!) in den Starthäfen Unruhe aus. Zuerst wurde die Regatta von Hooge, dann die von Bremerhaven und zuletzt von Wilhelmshaven abgesagt. Wer konnte, fuhr noch schnell am Freitag nach Helgoland. Immerhin verschonte der Wurm die Abendregatta von Cuxhaven nach Helgoland, so dass immerhin 38 Boote starteten. Die Windrichtung war aber mit südlichen Winden kommod, so dass alle eine schnelle Reise hatten und bei schon sehr frischem Wind auf Helgoland ankamen.

Zuvor hatte aber der Wurm wieder zugeschlagen, und sich in ein Gespräch eines Teammitglieds und einem offenbar ahnungslosen Mitarbeiter des Helgoländer Benzinverkäufers eingemischt. Erkenntnis: Es gibt noch 200 Liter Benzin auf Helgoland. Viel zu wenig für unsere Schlauchboote, damit kommt keiner zurück. Immerhin haben sie es gewagt, haben den großen Benzinschlucker in Cuxhaven gelassen und sind abends mit einem Dieselschlauchboot und dem kleinsten Benziner nach Helgoland gefahren. Am nächsten Tag wurde klar: Über die für uns reservierten 2500 Liter gab es noch weitere 200 Liter!

Sonnabendmorgen vor Cuxhaven, glattes Wasser bei 4–5 Bft, also segelbar, aber mit sicherer Aussicht auf bis zu 40 Knoten Wind bei Helgoland. 16 Yachten gingen an den Start des Minox-Cups und kamen unter sicherer Begleitung der Dänischen Heimwehr und des Zollkreuzers „Borkum“ schnell auf Helgoland an, wo ein schadenfreies Anlegen nicht ganz einfach war. Sogar nicht mit der „Borkum“! Die Hummer Regatten vor Helgoland konnten am Sonnabend nicht gestartet werden. Einen Eindruck von den Bedingungen auf Helgoland bekommt man unter [www.nordeeweche.org](http://www.nordeeweche.org) und auf [www.youtube.com](http://www.youtube.com) wenn man dort Nordseeweche 2019 sucht.

Am Sonntag verkündete Meeno Schrader auf der Steuermannsbesprechung beste Segelbedingungen mit Sonnenschein und ab 16 Uhr weniger werdendem Wind. So ging es denn auch toll

los, aber der Wurm hatte sich östlich der Düne auf die Lauer gelegt. Der Wind schlief schon um 13 Uhr ein, so dass viele Teilnehmer nicht ins Ziel kamen. Der Wurm hatte auch eine Bahnverkürzung unmöglich gemacht, da die jeweils Schnellsten der Gruppen bereits im Ziel waren.

Am Montag sah es so aus, als hätte der Wurm genug, denn die Helgoländer Acht, die Rückregatta nach Cuxhaven und der Start nach Edinburgh verliefen bei besten Bedingungen. Es sah aber nur so aus! Am Dienstag muss die Insel wieder aufgeräumt werden, und so sah man die Teammitglieder der Nordseeweche bei strömendem Regen bis auf die Haut durchnässt Sachen in die Container schleppen. Kaum fertig, kam die Sonne raus!

Am Donnerstag schlug der Wurm ein letztes Mal zu: Einer der Tracker der Edinburgh-Fahrer

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](mailto:info@yachtprofi.de)

sendete einen Alarm; jemand hatte die rote Taste gedrückt und war in Not! Die Meldung sagte jedoch nicht den Bootsnamen, sondern nur die Nummer des Trackers. Die Excel-Tabelle mit der Zuordnung zum Boot war auf meinem Notebook. Etwas aufgeregt machte ich den Rechner an: „Bitte schalten Sie den Rechner nicht aus, Windows macht einige Updates“. Nach gefühlten Stunden endlich die Tabelle: Der Alarm sendende Tracker gehörte zu einem bereits im Hafen befindlichen Boot und befand sich im Regattabüro in Granton Harbour. Spätere Untersuchungen haben ergeben, dass Wasser eingedrungen war und den Kontakt hergestellt hatte. In dem Wasser wurden Hinterlassenschaften eines Wurms entdeckt!

Dann lag er auf einmal vor mir: Der Wurm! In ganzer Länge grinste er mich höhnisch an, bereit wieder in einem seiner vielen Löcher zu verschwinden. Aber diesmal war ich schneller. Ich habe ihn erwürgt, gevierteilt, gerädert, im Ofen verbrannt und habe seine Asche in den Tiefen eines Helgoländer Bunkers verstreut. Er sollte also besiegt sein. Aber man weiß ja nie, jedenfalls soll der Binnenhafen auch nächstes Jahr noch gesperrt sein. Kein Benzin ....

Ich danke dem ganzen Team der Nordseewoche, den Unterstützern und den Teilnehmern, unter diesen Bedingungen überhaupt eine Nordseewoche zustande gebracht zu haben. Immerhin waren von 125 gemeldeten Yachten 99 auf Helgoland.



## Konstanz – 2. Spieltag der Segelbundesliga

### AN ERFAHRUNG GEWONNEN, ABER PLÄTZE VERLOREN

*Vorbemerkung der Red.: Den Bericht über den 1. Spieltag in Starnberg lese man am besten in dieser Ausgabe der Nachrichten nach, bevor der Bericht über den 2. Spieltag gelesen wird. Die Vorgänge werden leichter verständlich. Aus dem Bundesliga-Kader der SVAOe nahmen diesmal wie in Starnberg wieder teil: Till Pomarius, Max Bischof, Christian Warnecke und Corina Thiermann.*

Von Corina Thiermann ■ Am Wochenende vom 17. bis 19. Mai waren die 36 Teams der 1. und 2. Bundesliga zu Gast beim Konstanzer Yacht Club am Bodensee. An insgesamt drei Tagen sollten wieder 96 Rennen in 15 Flights gesegelt werden. Leider war schnell klar, dass der Wind sich am Wochenende sehr bitten lassen würde. So startete eine lange Episode des Wartens mit viel Sonne und immer einer kleinen Brise Wind – aber nur an Land! Am Freitag gab es also keine Rennen.

Sonnabend früh, entgegen aller Windvorhersagen, konnten wir dann endlich aufs Wasser, und der erste Flight wurde gesegelt. Die Bedingungen waren zu keiner Zeit leicht, wie auch



Still ruht der Bodensee



*Viel Aktion, wenig Wind (beide Fotos: Tinto Team)*

an dem folgenden Tag: Dreher, Windstreifen und wenig „Druck“ im Allgemeinen. Jeder auch noch so kleine Fauxpas kostete viel.

Ab Sonnabendmittag machte sich die mangels segelbarer Bedingungen überschüssige Energie der Segler bemerkbar: Wikinger Schach, Fußball, Kniffel und Kartenspiele schafften Abhilfe. Die Segler, die Freitag noch viel in kleinen Gruppen gechillt und entspannt hatten, wurden immer aktiver. Das entging auch den Verantwortlichen der SBL nicht. Kurzerhand wurden zwei große Stand-up-Paddelboards organisiert, auf denen immer zwei Teams (jeweils ein Team der 1. und 2. SBL) zusammen Platz fanden. Ein Sprint zum Luv-Fass, Tonnenrundung und wieder zurück. So lernten wir die Mannschaft der SV03 aus Berlin etwas besser kennen, mit der wir zusammen an den Start gingen. Keiner fiel ins Wasser, zumindest nicht bei uns an Bord, jedoch kostete uns eine etwas schlangenförmige Annäherung zum Luv-Fass den Sieg. Dieser ging an das Team Hemelingen/Eckernförde, Glückwunsch dazu.

Danach, es war mittlerweile 18:30 Uhr, ging es nochmal mit den Booten aufs Wasser. Aber der Wind ging so schnell, wie er auch gekommen war. Kein weiteres Rennen wurde gesegelt.

Der Druck stieg am letzten Segeltag, auch seitens der Organisatoren. Wieso, zeigt ein kleiner

Ausflug in die Regularien der Bundesliga: Zur Gültigkeit einer Regatta müssen mindestens 3 gültige Wettfahrten pro Club in der Wertung vorhanden sein. So nutzte man am Sonntag jede noch so kleine Möglichkeit, um ein Rennen zu starten. Abbruch, Tonnenverlegen, Startschiff verlegen und das alles Schlag auf Schlag. Eine unglaubliche Leistung unserer Wettfahrtleitung, und tauschen wollte da definitiv niemand.

Die bereits erwähnte schwierige Windsituation und das Glück nicht so recht auf unserer Seite bescherten uns am Ende des Tages eine Serie von 3-5-6-6. Die reichte dann am Ende nur für einen



*Am Ende doch alle fröhlich  
(Foto: © Deutsche Segelbundesliga)*

17. Platz. Zufrieden sind wir mit unserer Leistung natürlich nicht. Dennoch können wir viel aus den vier gesegelten Wettfahrten mitnehmen, was uns und den restlichen Bundesliga-Kader weiter nach vorne bringen wird.

### **Warum verbringen vier Regattasegler ein halbes Wochenende auf dem Schlauchboot bei 3 Grad und Schneefall?**

## **UNSERE ERSTE TEILNAHME IN DER ZWEITEN SEGELBUNDESLIGA**

Von Till Pomarius ■ Das vergangene Wochenende (3. bis 5. Mai) war kein typisches Regatta-weekenende. Till Pomarius, Corina Thiermann, Christian Warnecke und Max Bischof haben für die SVAOe am ersten Spieltag der Segelbundesliga (DSBL) teilgenommen und erlebten dabei ein

spannendes und ganz anderes Regattaformat. Schon die Anreise gestaltete sich ganz anders als sonst. Den Aufwand, quer durch die Republik für nur ein Wochenende an den Starnberger See zu reisen, nehmen wir sonst nicht auf uns. Bei der Segelbundesliga stellt aber der Veranstalter die Boote vom Typ J/70. Dadurch sind auch weitere Anreisen nach der Arbeit am Donnerstagabend möglich. Weiterhin wird hierdurch ein wirkliches One-Design-Segeln ermöglicht. Der Druck, ständig neue Segel von der besten und meist teuersten Segelmacherei zu kaufen, entfällt.

Nach einer erholsamen Nacht bei einer Bekannten im Zentrum von München machten wir uns am Freitagmorgen auf den Weg zum Münchener Yacht-Club (MYC), der gemeinsam mit dem Touring Yacht-Club und dem Chiemsee Yacht Club die Veranstaltung ausrichtete. Für einen Verein allein ist diese Veranstaltung für



*Unser Team – Mütze über den Ohren*

die 1. und 2. Segelbundesliga mit jeweils 18 Teams und insgesamt 96 Wettfahrten in drei Tagen nur schwer zu stemmen. Der zentrale Ort an diesem Wochenende war der Anhänger der Segelbundesliga. Dort erhielten wir beim Einchecken die einlamierte Pairingliste, aus der ersichtlich ist, in welchem Rennen eines Flights und auf welchem Boot man wann segelt. Unser erster Einsatz sollte also im dritten Rennen des ersten Flights auf dem magenta-farbenen Boot stattfinden. Dies bedeutete, dass wir zunächst an Land warten mussten. Die Segelanweisung der DSBL besagt, dass man spätestens beim Start des vorangegangenen Rennens bei dem sogenannten „Beachmaster“ einchecken muss, um im nächsten Schritt auf einem Schlauchboot zur Regattabahn transportiert zu werden. Wer zu spät kommt, wird für das entsprechende Rennen mit DSQ gewertet. Wenn nur ein Rennen Pause zwischen den Rennen eines Teams ist, fährt die Crew nach dem Rennen nicht in den Hafen, sondern wartet auf dem Schlauchboot auf dem Wasser. Man könnte meinen, dass dieses Warten auf dem Schlauchboot langweilig und lästig ist, aber das Gegenteil ist der Fall. In diesen Pausen können die Rennen der anderen Teams analysiert und Wegerecht und taktische Situationen mit dem Shuttlebootfahrer und anderen Teams diskutiert werden. Auch beim Warten an Land behält die Crew die Regattabahn die ganze Zeit im Auge, um weder den Einsatz beim Beachmaster noch neue Entwicklungen in der Windrichtung zu verpassen. Das leicht erhöhte am Hang liegende Clubhaus war hierfür der perfekte Ort.

Nach dem Zieldurchgang des vorangegangenen Rennens sprinten die Schlauchboote auf die sechs Boote zu und vier motivierte Segler/innen springen aufs Boot und weitere vier fallen



*Es sieht schon kalt aus – Schnee auf den Bergen*



*Nicht unzufrieden für den Anfang  
(v. l.: Till, Max, Corina, Christian) (Fotos: © DSBL)*

vom Rennen und der Anspannung erschöpft aufs Schlauchboot. Nach dem Übersteigen beginnt das Team mit einem kurzen Einsegel-Prozess, der je nach Zeitpunkt des Startsignals etwas länger oder kürzer ausfällt: Boot auf Mängel prüfen, Segel einstellen, Gennaker setzen und wieder ordentlich einpacken. Normalerweise sind die Rennen in der DSBL sehr vom Ausgang des Starts geprägt. Auf Grund von alsterähnlichen Bedingungen mit extremen Winddrehern und Wind von 0 bis 35 Knoten war im Rennen auch nach einem schlechten Start dieses Mal noch alles möglich. Dies war aber auch die größte Herausforderung für die Crew an diesem Wochenende.

Kapazitäten, um den Blick aus dem Schiff zu nehmen und innerhalb von Sekunden auf die sich stark verändernden Bedingungen zu reagieren, fehlten noch in einigen Situationen. In vielen Rennen fehlte aber nicht viel. Häufig gehen mehrere Boot nur mit wenigen Metern Abstand durchs Ziel. Das sportliche Niveau ist nämlich insgesamt noch höher, als wir erwartet haben, und so sind es wirklich kleine Dinge, die in einer Wettfahrt über mehrere Plätze entscheiden.

Trotz aller Konzentration mussten wir feststellen, dass viele Situationen noch durch Anspannung und Aufregung geprägt waren. Diesen Eindruck konnte man auch aus einer Anekdote am Sonnabendabend gewinnen. Nachdem wir vom Schlauchboot im Hafen abgesetzt worden waren, bekamen wir vom Beachmaster die Information, dass an diesem Tag keine weiteren Wettfahrten mehr stattfinden würden. Völlig durchgefroren sprangen wir unter die wärmende Dusche und versammelten uns danach zum Feierabendbier. Unsere entspannte Runde wurde jedoch kurzfristig durch die Information beendet, dass der Beachmaster einen Fehler gemacht hätte und wir schnellstmöglich wieder zur Bahn müssten, um das letzte Rennen des Tages zu segeln. Wir warfen uns also unser Ölzeug über Jeans und Pullover und rasten mit einem Schlauchboot hinaus zur Regattabahn. Das folgende Rennen beendeten wir auf dem ersten Platz und fühlten die Leichtigkeit beim Segeln, die wir auch sonst an diesem Wochenende hätten gut gebrauchen können.

Vor der Preisverteilung am Sonntagabend hatten wir noch die Möglichkeit, in einem Debriefing mit der Jury eine Situation zu besprechen, die aus unserer Sicht von den Schiedsrichtern auf dem Wasser völlig falsch entschieden worden war. Der

Dialog mit der Jury war spannend und gab einen guten Einblick in ihre Arbeitsweise und am Ende die Erkenntnis, dass es in 96 Rennen nicht nur die Segler sind, die Fehler machen.

Wir gratulieren ganz herzlich dem Team vom Blankeneser Segel-Club, mit dem wir in den letzten Wochen einige Trainings auf der Alster absolvierten, zum ersten Platz an diesem Wochenende. Das Team vom Hamburger Segel-Club konnte eine Premiere feiern, da sie das erste reine Frauenteam sind, welches es schaffte, in der DSBL eine Podiumsplatzierung zu ersegeln. Bereits am nächsten Donnerstagabend, am 16. Mai, werden wir mit der gleichen Crew in den Flieger nach Zürich steigen. Wir freuen uns und sind sehr gespannt auf die zweite Möglichkeit, an dieser extrem spannenden Veranstaltung teilnehmen zu dürfen.

Insgesamt landeten wir im letzten Drittel. Aber wir wollen besser werden. Einzelergebnisse unter <https://segelbundesliga.de/events/muenchen-1-und-2-segel-bundesliga-2019/>

## **Traumhaftes Wetter zur Elbe-Auftakt-Regatta**

### **...ABER NUR AM SONNABEND, SONST EHER ALBTRAUMHAFT**

Von Hartmut Pflughaupt ■ Sonnabendmorgen (27. April) im Hamburger Yachthafen. Gute Stimmung unter den Seglern und Funktionären. 31 Boote haben gemeldet und der Wetterbericht verspricht uns Sonnenschein und moderate Windbedingungen.

Der Schlaubootcrew gelingt es, die Startbegrenzungstonne noch rechtzeitig vor dem Start um 9:00 Uhr auszulegen, obwohl das Schlauchboot „Commander Finchen“ der Hamburger



„Swift“



„Panda“



„Turbemus“



Begleitboot „Commander Finchen“ mit Fotograf Tomas und Skip Hartmut



„Havkarlen“



„Ballerina 2“ (Fotos: Kay Rothenburg)



„Fun“



„Scharhorn“



„Tinto“



Ralph mit seinem „Mitte“-Preis (Fotos: Tomas Krause)

Seglerjugend erst heute Morgen um 8:00 Uhr gekrant werden konnte. Vielen Dank an die Hafenmeister für den ersten Termin des Tages.

Ohne Frühstart schickt unser Wettfahrtsleiter Lui das Feld von 29 Yachten in zwei Starts auf die Bahn elbab zur Tonne 120, wobei die Teilnehmer des ersten Starts schon wieder elbauf unterwegs sind, als der zweite Start erfolgt. Unter Aufsicht der „Bürgermeister Brauer“ der Hamburger Wasserschutzpolizei führt der Kurs dieses Jahr elbauf bis zur Tonne 133 vor Mühlenberg. Für etwas Verwirrung sorgt bei der Wasserschutzpolizei dabei die Tatsache, dass im Mühlenberger Loch

ebenfalls eine Regatta stattfindet und auch dort die Wettfahrtsleitung mit den Begleitbooten auf Kanal 69 kommuniziert.

Ohne weitere besondere Vorkommnisse segelt das Feld elbab und mit einem Schlenker in die Hahnöfer Nebenelbe zum Ziel vor dem Hamburger Yachthafen. Einzig so einige Spinnaker- bzw. Gennaker-Manöver deuten auf das vergangene Winterhalbjahr hin. Insgesamt aber deutlich besser als bei der Auftakt-Regatta 2018.

Fazit: Ein schöner Auftakt für die Regattateilnehmer der Segelsaison 2019, und auch die Funktionäre sind zufrieden. Mit anderen Worten: ein traumhafter Tag.

Sonntagmorgen im Hamburger Yachthafen. Ob des Wetters ist die Stimmung doch etwas gedrückter als gestern. Natürlich haben wir in den vergangenen Stunden immer mal wieder auf den Wetterbericht geguckt, hatte dieser uns doch für den heutigen Regattatag in den letzten Tagen Windgeschwindigkeiten von 1 bis 2 Metern/Sekunde vorhergesagt. Da hat sich die Vorhersage aber in den letzten 36 Stunden korrigiert, und wir sollen doch etwas mehr bekommen. In den letzten 12 Stunden aber hat sich die Wettervorhersage hinsichtlich Regen und Sonnenschein eigentlich stündlich geändert. Sonnabendabend bestand noch die Hoffnung auf niederschlagsfreies Segeln. Dies stellt sich am Sonntagvormittag aber komplett anders dar. Es regnet ununterbrochen und ist kalt.

Wieder schickt Lui das auf 27 Teilnehmer geschrumpfte Feld auf die kurze Bahn der ersten Wettfahrt. Wieder begleitet uns die Wasserschutzpolizei, heute mit der „Bürgermeister Weichmann“, bei der wir uns beklagen, dass sie im Gegensatz zu ihren Kollegen vom gestrigen Tag so schlechtes Wetter mitgebracht haben.

Trotz des miesen Wetters absolvieren alle Beteiligten erfolgreich den ersten Teil des heutigen Tages. Wegen eines aufkommenden Containerschiffs gab es eine geringe Startverschiebung des zweiten Starts des Tages. Und weiterhin regnet es auf dem Weg elbab zur 118 und elbauf zur Tonne 125, die an Backbord zu runden war. Im Übrigen hat es dieses Jahr mit dem Runden der Tonnen auf der richtigen Seite keine Irritationen gegeben.

Völlig richtigerweise – der Wind flaute nämlich später doch merklich ab – entschied sich die Wettfahrtleitung, den dann folgenden Schlag elbab zur Tonne 116 und zurück zum Ziel abzukürzen und einen direkten Weg zum Ziel zu wählen, auch wenn die Begleitboote die Flagge K – allen Beteiligten von der Elbe-Ausklang-Regatta des vergangenen Jahres noch in Erinnerung – erst nach dem Runden der ersten Boote um die Tonne 125 gezeigt haben. Dafür wurden aber die Teilnehmer, die schon auf dem Schlag elbab waren, persönlich informiert.

Die anschließende Preisverteilung im Grillzelt der Westanlage war gut besucht und fast alle Preise fanden ihre Abnehmer. Besonders hervorzuheben sind zwei Teilnehmer. Das SVAOe-Jugendboot, die Albin Express „Scharhörn“, hat mit einer engagierten Crew nach einiger Regattaabstinenz den zweiten Platz nach Yardstick über alles erreicht und „Havkarlen“ wurde wie im vergangenen Jahr auf dem exakt mittleren Platz nach Yardstick platziert und gewann den Wanderpreis erneut. Im nächsten Jahr noch einmal und dann endgültiger Gewinner der Silberschale?

Die Gesamtergebnisse der Elbe-Auftakt-Regatta 2019 findet man auf unserer Homepage. Es hat an dieser Wochende keinen – zumindest keinen ernsthaften – Bruch gegeben. Die

Stimmung war gut, das Wetter traumhaft (am Sonntag allerdings eher alptraumhaft) und die Veranstalter freuen sich schon jetzt auf die Elbe-Ausklang-Regatta. Bis dahin wollen wir aber erst einmal alle einen hoffentlich schönen Sommer 2019 erleben.

### Alles dabei zur Optimale

## SCHNEE, HAGEL, GRAUPEL, DREHENDE WINDE

Von Wiebke Kaiser ■ Endlich wieder Schnee, Hagel, Graupel auf der Alster! Es ist Optimale und da darf das nicht fehlen. Leider war sich auch der Wind uneins und drehte mehrmals um bis zu 100 Grad, so dass sich alle in Geduld üben mussten, bis der Wettfahrtleiter Daniel Rüter die Bahn wieder richtig ausgependelt hatte und sein Team den Startschuss gab. Es war also alles Können gefragt, denn die Schauerböen verlangten auch den Seglern einiges ab und Thomas Lysowski musste auf dem Jury-Boot aufmerksame Augen haben.

Besonders schön war, dass das Startteam dieses Jahr vorwiegend aus ehemaligen Opti-



*Sekunden vor dem Start*



*Der spätere Sieger Leif schon gut am Start*



*Start-Team*



*Ein Super-Start: Jonn, Amelie, Filippa*



*Da geht der Puls hoch*



*Jonn: Rollwende*



*Pause zwischen den Wettfahrten*



*Ruhe vor dem Start*



*Anton und Jonn in ihren tauf-frischen Optis*

Seglern bestand, die in den letzten Jahren in die Jollengruppe übergewechselt waren. Ebenso erfreulich war die Teilnehmerzahl von fast 80 Seglern, so dass man merkt, dass sich der ganze Aufwand lohnt. Es war gut, dass sich auch im Land-Team letztendlich noch so viele Helfer gefunden haben. Vielen Dank.

Seglerisch liegt die SVAOe im Mittelfeld, doch merkt man den Kindern den Spaß an, wenn sie auf dem Wasser sind und feststellen, wie sie immer mehr Sicherheit im Boot bekommen und sich auch in so engen Feldern behaupten können. Das war für einige in ihrer ersten oder einer der ersten B-Regatten eine echte Herausforderung. Das habt ihr super gemacht!

Ergebnisse gibt es unter dem Portal [manage2sail.com](http://manage2sail.com). In A ist ein SVAOe-Kind gestartet: Martha auf Platz 26. Der Pokal ging an Leif vom NRV. In B sieht die Verteilung wie folgt aus: bester SVAOe-er wurde Jonn auf Platz 11, Anton Platz 15, Amelie Platz 18, Bjarne Platz 23, Jasper Platz 27, Thore Platz 28, Nis Platz 31, Moritz Platz 33, Theo Platz 35, Pippa Platz 38, Ben-Erik Platz 39, Friedrich Platz 44, Maximilian Platz 46



Leben im SVAOe-Stander



Alles will um die Tonne



Das sieht schon meisterlich aus (Fotos: Matthias Düwel)

und Mathis Platz 48. Der Pokal ging an Luisa vom MSC.

## Die SCU-Regatta auf der Elbe

### ZWEI FOLKEBOOTE SIEGEN NACH YARDSTICK

Von Klaus Pollähn ■ Die SCU-Regatta ist ein Muss für alle, die im zeitigen Frühjahr in den Regattamodus kommen wollen – noch dazu auf die entspannte Tour. Denn dafür steht diese Regattaleitung unter Charly Babinski mit seinem Team, das auf diese kleine, feine Veranstaltung zu Recht stolz ist. Im SCU haben sich dazu ganz eigene Traditionen ausgebildet. Das führt zu einer klei-

nen, sportlichen Regatta ohne Stress. Unter den angebotenen Yardstick-Regatten auf dem Elbe-Kalender punktet sie schon lange mit der angenehmsten Atmosphäre. Deutlich mehr Aufmerksamkeit hat sie darum in meinen Augen verdient.

Um die zwanzig Teilnehmer – darunter einige recht bekannte Namen aus der SVAOe – das ist eine sehr überschaubare Zahl und bedeutet für jeden schon mal genügend Raum zur Entfaltung, insbesondere am Start. Meine Empfehlung für alle Zögernden, die in Wedel das Gedränge an einer kurzen Startlinie verabscheuen: Hier kann man das leicht üben und die Früchte dann auch genießen.

Was als stressfreie Wettfahrt in meinem Kopf begann, verkehrte sich ins Gegenteil. Denn leider war das Wetter für Anfang Mai ausgesprochen garstig: Nicht nur die Kälte bescherte uns darum heftige Hagelschauer, insgesamt lagen alle Wind-Prognosen ziemlich böse daneben. Selbst der von vielen geschätzte norwegische Wetter-Computer irrte sich hier gewaltig, denn die Windstärke verdoppelte sich mal eben. Mit meiner Vorsegelwahl für gemessene 28 oder 29 Knoten Wind lag ich mit einer Medium-Fock noch nie so falsch. Wie soll man mit einem solchen Profil bestehen? Ich mochte nicht glauben, dass dieses Segel uns helfen könnte, genügend Power rauszunehmen.

Selten in den letzten zehn Jahren gab es darum für mich eine so anstrengende Kreuz mit der Ebbe elbab; insbesondere aber für die Jollen, wie den Kummer gewohnten Schwertzugvogel oder die H-Jolle „Fettes Brett.“ Deren Mannschaft hielt das Boot über das Trapez aufrecht. Unter jeder neuen, drohenden, grauen Schauerwolke drehte der Wind und erwischte uns wieder und wieder auf dem falschen Bug. Unter den gegebenen Verhältnissen brachten die zwei angezeigten

Dreiecke bei Pagen Süd, die eher Schleifen glichen, keinerlei Veränderungen von Belang. Eher war das eine kurzzeitige Verschnaufpause im Geschehen vor der Rücktour bei rein achterlichem Wind. Uns verfolgte weiter hartnäckig das Folke „Spanvogel“ auf allen Halsen, indem Schorsch Pulver immer etwas spitzere Kurse fuhr. Erst der Zeitpunkt seiner allerletzten Halse – weg von uns – entschied über den Abstand in unserem Zieleinlauf. Beim Segeln gegen die Uhr besteht die Gefahr, dass Chancen schwinden, wenn das Segeln auf der Ideallinie durch taktische Spielchen überlagert wird, bis der Erfolg ausbleibt.

Zu den langen Traditionen der SCU-Regatta gehört ein ewiger Wanderpreis, die sog. „Wendemarke“, eine schwere, verchromte Skulptur einer stabilen, eisernen Fahrwassertonne mit aufgesetzter Flagge. Diese Tonne trägt bewusst den Buchstaben „H“. Die liegt nun aber nicht mehr, wie die Flagge eigentlich suggeriert, vor Teufelsbrück, dem alten Heimathafen des SCU. Denn wer genau hinsieht, sieht links und rechts kleine rote Winkel – entsprechend dem Segelzeichen unserer Elb-H-Jollen. War der Stifter 1961 also ein H-Jollen-Fan? Jedenfalls ersegelte den Preis 1962 erstmalig Elsbe Mager (SVAOe) mit der H-Jolle „Tanahuen“. Danach dominierten über Jahre einige 20er Jollenkreuzer. Heute geht der Preis an den Sieger berechnet über alles. Das erste Folke gewann ihn erst 2001, nämlich „Spanvogel“ unter Schorsch Pulver. Seitdem stehen da acht Gravierungen von Folkebooten auf der Siegerliste. Gut für das heutige Renommee der Klasse. Aber wieso gehen weiter die ältesten Senioren ins Rennen und holen die Kastanien aus dem Feuer? Das kann nicht lange gut gehen. Ihr Jungen, lauft euch bitte warm und lernt, wie das geht. Es dauert Jahre und Jahre, bis ihr das drauf-

habt. Yardstick-Regatten gegen die Uhr haben bekanntlich ihre ganz eigenen Gesetze. Darum behaupten sich meist die Segler, die diesen Regattakurs über 24 Meilen am längsten kennen. Somit spiegelt diese „Wendemarke“ auch die wechselhafte Geschichte des Regattasegels auf der Elbe in den letzten 60 Jahren und auch, welche Klassen dabei eine Rolle spielen, selbst noch 2019.

Das Ergebnis: Die Folkes „Fun“ und „Spanvogel“ endeten berechnet auf den Plätzen eins und zwei. Konkurrenz belebt also in der Regel das Geschäft. Bedingt trifft das auch auf jene etwas größeren SVAOe-Yachten zu wie „Ballerina 2“, „Havkarlen“ und Co., die mit kleineren, aber ähnlichen Yardstick-Werten zwar in einer anderen Startgruppe segeln, sich dabei zugleich aber immer in Sichtweite halten.

Essen, trinken, feiern, das ist der gemütliche, soziale Teil dieser jährlichen Veranstaltung. Auch für mich ist er ein wesentlicher Bestandteil dieser gewöhnlich stressfreien Regatta. Dieses Engagement besonders zu würdigen, darauf habe ich hier verzichtet. Das SCU-Team möge mir verzeihen.

## Der Seehund-Cup 2019

### EIN ERSTER UND EIN ZWEITER PLATZ FÜR UNSERE KINDER

*Anm. d. Red.: Der Seehund-Cup ist eine C-Regatta für die Optikinder, die ins Regattaleben überwechseln und damit im folgenden Jahr in der Gruppe B segeln wollen. Deswegen wird er spaßeshalber auch C-Hund-Cup genannt. Veranstalter ist der BSC.*

Von Moritz Nugent ■ Dieses Jahr fand der Seehund-Cup am 6. und 7. April 2019 statt, und ich bin das erste Mal mitgesegelt. Insgesamt waren 33 Kinder gemeldet. Von der SVAOe waren Fritz, Max, Jaron, Fenja, Lotta, Pippa und ich dabei. Aaron war unser Betreuer.

Am Oortkatener See erwarteten uns strahlender Sonnenschein und sommerliche Temperaturen, aber leider sehr wenig Wind. Nachdem wir unsere Boote alle aufgebaut hatten, wurden wir am ersten Tag in unterschiedliche Gruppen eingeteilt, um die Regeln und Flaggen noch einmal zu wiederholen.

Nach dem Mittagessen war immer noch zu wenig Wind, so dass die Startübungen auf dem Wasser leider um 45 Minuten nach hinten ver-

**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](http://www.beckerbillett.de)



Das Regattafeld auf dem Oortkatener See

schoben werden mussten. Dafür kam aber der Eismann, so dass wir uns die Zeit gut mit einem leckeren Eis vertreiben konnten.



Der stolze Moritz Nugent mit dem Pokal und seinem Seehund (Fotos: Corinna Nugent)

Endlich frische der Wind auf, und wir durften alle aufs Wasser gehen. Nach fünf Proberegatten sind wir die erste Wettfahrt gesegelt. Dann war der erste schöne Tag auch schon vorbei.

Am nächsten Morgen haben wir uns mit Aaron um 9:45 Uhr wiedertreffen und alle Boote startklar gemacht. Eigentlich sollte die Regatta um 11:00 Uhr starten, musste aber aufgrund von zu wenig Wind wieder verschoben werden. Um 12:00 Uhr ertönte endlich das erste Startsignal von insgesamt fünf Wettfahrten. Als wir alle mit der letzten Wettfahrt fertig waren, fuhren wir an Land, wo die Eltern schon den Grill angefeuert hatten. Dann war endlich Preisverleihung. Alle waren sehr gespannt. Es gab eine tolle Urkunde, einen kleinen Seehund sowie Schokolade und Gummibärchen. Die SVAOe hat die Plätze 16, 14, 13, 10, 4, 2, 1, belegt.

Ich freue mich sehr, dass ich Erster geworden bin. Zweite wurde Fenja Sofie, vierte Filipa.



## FAHRTENSEGELN

**Gibt es Hunde auf den Galapagos?****ZUMINDEST EINEN  
„GREYHOUND“!**

Von Dagmar und Dietmar Segner ■ Knapp zwei Jahre sind wir jetzt unterwegs und es ist eine Weile her, dass wir das letzte Mal von unserer Reise in der SVAOe berichtet haben. Am 17. April 2018 hieß es im Clubhaus Mit der „Greyhound“ in der Karibik. In der Zwischenzeit haben wir die Bahamas und die amerikanische Ostküste bis rauf nach Maine abgeklappert, und als es kühler wurde, sind wir dann wieder nach Süden gesegelt, haben Cuba und die Cayman Inseln besucht, sind durch den Panama-Kanal gefahren und dann weiter nach Westsüdwest. Nach 1000 sm trifft man dann auf das Galapagos Archipel.

**Kommt man da als Segler hin?**

Die Frage ist berechtigt. Drei Aspekte sind zu erörtern. Erstens: Ist es interessant? Nun, es sind halt nicht die typischen Karibik- oder Südseebilder mit Strand und wiegenden Palmen. Dafür gibt es tatsächlich viele Tiere und auch sonst tolle Natur zu sehen. Man stolpert förmlich über die Tiere, so geschehen mit einem Seelöwen, der auf einem Weg lag. Und die meisten Segler sind ja doch naturverbunden und haben viel Freude an der Tierbeobachtung.

Zweiter Aspekt: Wie sieht es Wind-technisch aus? Die Inseln liegen auf dem Äquator und etwa auf 90° West und damit genau auf der Kurslinie von Panama zu den Marquesas. Ein Stopp teilt die Strecke von 4.000 sm in 1.000 sm plus 3.000 sm auf. Damit ist die Strecke zu den Marquesas nur noch wenig länger als über den Atlantik und die größeren Boote kommen nach ca. drei Wo-



*„Greyhound“ auf einer früheren Reise*

chen an. Wenn man direkt ohne Stopp segelt, nimmt man oft eine kleine Kurve, um die schwachen Winde in der Nähe der Galapagos-Inseln zu minimieren. Also auch der zweite Aspekt spricht für einen Stopp.

Warum segeln dann heutzutage fast 70% der Yachten trotzdem einfach vorbei? Damit kommen wir zum dritten Aspekt, und das sind Kosten und Vorschriften. Es ist nicht klar, ob es eine Strategie der Regierung gibt, Yachten abzuschrecken, aber man könnte es meinen. Da sind einerseits die Kosten. Ich möchte euch die Details und 20 Einzelpositionen hier ersparen, aber für ein Boot mit zwei Personen an Bord muss man ca. € 2200 für Agent und Behörden bezahlen, und zwar im Voraus. Noch schlimmer sind jedoch die Kontrollen bei der Ankunft. Das Unterwasserschiff muss makellos sein, keine Seepocke, kein grüner Schleim, auch nicht in Stehrohren oder Kanal des Bugstrahlruders. Damit die Galapagos-spezifischen Bewuchspflanzen nicht vom Genpool aus Panama kontaminiert werden, sind wir also im halbtrüben Wasser vor Panama zwei Tage lang mit Kompressor (Freediver) getaucht und haben die Seepocken mit einem Eisschaber und das Grünzeug mit Schleiffieß beseitigt. Mit ein



*Seltene Rotfuß-Tölpel nutzen eine Mitfahrgelegenheit auf der „Greyhound“*

bisschen gutem Willen kann man das noch nachvollziehen, auch wenn es dazu führt, dass andere Segler nach Ankerwerfen auf den Galapagos erst einmal ums Schiff schwimmen und kratzen, bevor die Taucher der Behörden kommen. Das ist ökologisch natürlich ungefähr das unsinnigste, was man sich vorstellen kann.

Zum Einklarieren kommen dann zehn (!!!) Offizielle plus die Vertreterin des Agenten zum Übersetzen an Bord. Es gibt zahlreiche Vorschriften bezüglich Lebensmittel; alle möglichen frischen Früchte und Gemüse sind nicht erlaubt und werden konfisziert. Aber Freunde von uns bekamen Panik, weil es drohte, dass sie ihr ganzes Rindfleisch für die nächsten drei Monate aus der Tiefkühltruhe abgeben müssten. Nur beherzter Einsatz mit einer Kühlbox und temporärer Auslagerung verhinderte das Schlimmste. Was schadet nun ein Steak im Freezer? Ist das nur Support der lokalen Fleischwirtschaft oder wollen die Offiziellen ein großes Barbecue machen? Man weiß es nicht. Aber es kommt noch schlimmer: Ein Arzt lässt sich die Medikamentenvorräte zeigen und sortiert alles aus, was auch nur einen Tag über dem Ablaufdatum ist. Zwar wurde behauptet, dass die Medikamente im Krankenhaus ersetzt

werden könnten, aber das entspricht nicht der Tatsache, ganz abgesehen davon, dass die ganze Insel nur 12000 Einwohner hat und es eher eine kleine Erste-Hilfe-Station ist. Nun fragt man sich, was ein abgelaufenes Medikament mit der Unversehrtheit der Natur auf den Galapagos zu tun hat – mehr noch, wie denn wohl Medikamente in dieser Umgebung umweltgerecht entsorgt werden könnten. Und nicht vorstellbar, wie schlimm es wäre, wenn ein Segler auf der langen Strecke zu den Marquesas an Blinddarmentzündung sterben würde, nur weil die zusätzlichen, abgelaufenen Medikamente von den Offiziellen gestohlen worden sind. Die Liste an derartigen unverständlichen und nicht akzeptablen Eingriffen ist lang. Hätten wir dies alles im Detail gewusst, wir wären auch an den Galapagos vorbeigesegelt. Wir waren glücklicherweise durch befreundete Segler etwas vorgewarnt, so dass uns nichts von den Offiziellen gestohlen wurde. Aber es wäre schon wünschenswert, dass sich die Regierung um vordringlichere Probleme küm-



*SY „Greyhound“ eingetroffen auf San Cristobal/Galapagos*

mert, zum Beispiel einmal eine Kläranlage zur Abwasserentsorgung einrichtet und für sauberes Trinkwasser sorgt.

## Häfen und Liegeplätze

Um es kurz zu machen: Häfen in unserem Sinn gibt es keine. Man darf als Segler nur drei der 14 Inseln anlaufen und in jeweils einer Ankerbucht ankern. Auf der Hauptinsel Santa Cruz ist die Bucht (Admiralty Bay) nach Südosten offen. Wo kommt der Schwell her? Aus Süden. Wo kommt der Wind her? Aus Ostsüdost. Also genau rein. Dementsprechend rollen die Monohulls und die Sache ist nur auszuhalten, da der Wind selten über zehn Knoten geht. Auf der östlichen Insel San Cristobal ist die Bucht besser geschützt, dafür gibt es dort ein Problem mit den Seelöwen. Diese eleganten Tiere lieben es, sich auf Felsen, Pontons, Stegen, Segelyachten und Dinghis auszuruhen. Der liebste Ort ist die Heckplattform, aber sie nehmen auch gern Platz auf den Cockpitbänken und man muss sogar Sorge tragen, dass sie nicht unter Deck gehen. Wir hatten zwar eine Leine an unserem Heck quer gespannt, das hat aber nicht ausgereicht. Gleich in der ersten Nacht ist zweimal ein Seelöwe ins Cockpit gekommen, und einmal musste ich zum Peek-



*Die Riesenschildkröten sind wirklich riesig. Hier ein Panzer eines verstorbenen Tieres*

haken greifen. Daraufhin haben wir das Heck total verstrickt und danach ging es. Wir haben sogar gesehen, wie ein Seelöwe auf das vordere Trampolin eines Katamarans gesprungen ist! Wegen der Seelöwen kann man auch nicht das eigene Beiboot benutzen, es wäre umgehend von zwei bis drei Seelöwen besetzt und mit großer Wahrscheinlichkeit beschädigt. Die Natur ist toll, hat aber auch ihre Probleme.

## Was sieht man so?

Hier gilt, dass die Bilder mehr sagen als viele Worte. Blaufüßige und rotfüßige Tölpel sind schön anzusehen. Die Fregattvögel zeichnen sich durch eleganteste Flugmanöver aus und



Seemann  
& Söhne

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

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



*Blaufuß-Tölpel-Paar. Die Füße sind wirklich BLAU*

der rote Kehlsack zur Paarungszeit ist natürlich ganz speziell. Die Riesenschildkröten sind eindrucksvoll und sehr, sehr langsam drauf, nach dem Motto mach alles langsam, dann lebst du länger. Das Motto hat auch bei einigen Beamten hier verfangen.

Wirklich beeindruckend ist, wenn man die Seelöwen beim Tauchen oder Schnorcheln um



*Männlicher Fregattvogel im Balzkleid*

sich herum schwimmen sieht. Diese Eleganz unter Wasser! Wir Menschen stören die Tier überhaupt nicht, der kleine Umweg um uns herum fällt nicht ins Gewicht. Der Nahrungsreichtum im Wasser hat zur Folge, dass die Schiffe enorm schnell „vergrünen“. Der Bereich oberhalb der Wasserlinie ist innerhalb von 10 Tagen total vergrünt. Allerdings hat der Nahrungsreichtum auch zur Folge, dass alle Tiere im Wasser ausreichend Nahrung haben. So schwimmen die Haie gemächlich ihres Weges und haben überhaupt kein Interesse an schnorchelnden oder tauchenden Menschen. Teilweise gibt es riesige Schwärme von kleinen und mittelgroßen Fischen, die auch ohne Scheu bis 10 cm an einen heran schwimmen.

Am eindrucksvollsten war bisher ein Ausflug zur Insel Seymore Norte mit einem Führer. Alles ist streng reguliert, wir hatten einen 90-Minuten-Slot für Anlanden und Inselumrundung. Auf dieser Insel nisten vor allem Fregattvögel und die Blaufuß-Tölpel. Während bei den Fregattvögeln sich die männlichen Vögel durch einen eindrucksvollen, aufgeblasenen roten Kehlsack in Szene setzen, führen die männlichen Blaufuß-Tölpel einen urigen Tanz auf, bei dem sie abwechselnd den linken und rechten blauen Fuß anheben. Nach erfolgter Eiablage müssen die Eier dann nachts etwas gewärmt werden (klassisches „Brüten“), aber tagsüber muss verhindert werden, dass die Eier in der Sonne auf dem Lavaboden gekocht werden. Aus einem hart gekochten Ei kommt bekanntlich kein Küken...

### **Wie geht es weiter?**

Wir warten noch auf ein Ersatzteil. Der Regler für die Hochlast-Lichtmaschine hat kurz hinter Panama seinen Geist komplett aufgegeben. Wir



*Begegnung beim Schnorcheln:  
Ein Seelöwe in seinem Element*

haben zwei neue in den USA bestellt. Einer ist via Panama und dann mit einer anderen Segelyacht unterwegs, der andere per DHL-Express. Es werden noch Wetten angenommen, welcher früher ankommen wird. Es geht hier aber auf jeden Fall nicht wie bei Amazon prime mit next day delivery! Dann werden wir uns noch die letzte erlaubte Galapagos-Insel Santa Isabel ansehen, Rumpf und Propeller wieder etwas reinigen und uns dann auf die längste Strecke der üblichen Barfuß-Route begeben. Galapagos nach Hia Ova in den Marquesas ist eine Distanz von ziemlich genau 3.000 sm. Zum Vergleich: Gran Canaria nach St. Lucia ist etwas 2.800 sm. Einige Yachten haben noch Umwege eingeplant über die Osterinsel oder Pitcairn, aber die „Greyhound“



*Die glückliche Mannschaft der „Greyhound“  
(Fotos: Dagmar Segner)*

wird die (hoffentlich) „pflegeleichte“ Route direkt zu den Marquesas nehmen und dann die weiteren französisch-polynesischen Inselgruppen Tuamotus und Gesellschaftsinseln (Tahiti etc.) erkunden. Es gibt dort so viele Inseln, man kann es fast nicht glauben. Leider ist die Zeit durch die südpazifische Hurricane-Saison begrenzt und so ist man dann doch etwas unter „Zeitdruck“. Wer sich für unsere Position interessiert findet diese auf [www.sy-greyhound.de](http://www.sy-greyhound.de), dort gibt es eine Karte und Links zu entsprechenden Trackern, die unsere Position via SSB erhalten. Unseren Clubkameraden und Freunden wünschen wir eine schöne Segelsaison mit gutem Wetter und angenehmen Segelwinden.

#### SEGLERGESCHICHTEN

## WARUM ICH KEINEN SCHINKEN AN BORD NEHME

Von Götz-Anders Nietsch ■ Oh, wie herrlich, wie genussvoll und wie erlösend ist es, dir auf See den Leib wieder mit einem üppigen Essen vollschlagen zu können, nachdem du schweres Wetter überstanden hast. Dabei geht es nicht nur darum, dem Verdauungstrakt die erforderlichen Kohlenwasserstoffe und Nährsalzlösungen zuzuführen, sondern das ganze Lebensgefühl, Leib und Seele, lechzen nach Zuwendungen. „The staff of life“ nennt das der Engländer in prägnanter Kürze.

Auf einer meiner ersten Langfahrten vor vielen Jahren hatten wir einen großen und entsprechend teuren geräucherten Schinken am Knochen an Bord. Die Reise begann mit andauerndem schlechten Wetter und einer langen Kreuz. Es wurde wenig gegessen. Zwieback

und Tee standen hoch im Kurs. Als dann, nach vielleicht fünf oder sechs Tagen, die Lebensgeister auch derer mit den empfindlichsten Mägen wieder zum Leben erweckt waren, sollte alles nachgeholt werden, was vorher entbehrt worden war. Was Bilgen und Schapps hergaben, wurde vorgekrämt und aufgetischt. Einer erinnerte sich auch des Schinkens. Aber wo war er? Nach längerer Suche wurde er schließlich in einem grünfleckigen, unbelüfteten Fach unter einer feuchten Vorschiffskoje gefunden, verpackt noch in einer Plastiktüte. Nach dem ersten Jubelschrei „Wir haben ihn!“ folgte allerdings kurz darauf „Ist ja ekelhaft!“, und der Finder trug den Schinken an lang ausgestreckten Armen mit querab gestellter Nase und verzerrtem Gesicht an Deck, eine Schleppe von Verwesungsgeruch hinter sich herziehend. Nachdem die Verpackung ein wenig geöffnet worden war, sah man blasse Maden vor dem Tageslicht zurückschrecken. Die ganze Masse schien sich zu bewegen, und wenn wir sie nicht brutaler Weise lebend seebestattet hätten, wäre sie wohl von alleine den Niedergang hinunter ins Dunkle zurückgekrochen.

Daraus haben wir gelernt. Auf der nächsten Reise wurde wieder ein Schinken an Bord genommen. „Luftig aufhängen!“ hieß diesmal die Devise. Aber wo war ein geeigneter Ort? Man verfiel aufs Bordklo. Die Reise begann mit schlechtem Wetter. Zu Beginn stellt sich der Körper erst langsam auf das Seeleben ein. Nahrung speit er oben wieder unverdaut aus, unten hält er das, was schon im Darm ist, zurück und dickt es ein. Als ich nach mehreren Tagen zum ersten Mal auf das Klo musste, war schon vor mir jemand dagewesen. Ich erkannte das, weil vom Schinken eine Ecke abgeschnitten war. „Gute Idee“, befand ich, nahm mein Bordmesser und

säbelte ebenfalls eine Scheibe ab. Andere fanden die Idee auch gut. Plötzlich schien die Verdauung wieder allgemein hervorragend zu funktionieren. Nur unser Schipper hatte anhaltende Schwierigkeiten. Er hielt es am längsten aus, dem Klo fernzubleiben. Er wurde von uns dafür mit dem „Braunen Band“ der Reise ausgezeichnet. Als er schließlich doch das Örtchen besuchen musste, hörten wir seinen Wutschrei. Es baumelte nur noch der Knochen vom Decksbalken.

Daraus haben wir gelernt. Auf der nächsten Reise wurde wieder ein Schinken an Bord genommen. Diesmal sollte er luftig sowie unter Kontrolle des Schippers hängen. Es wurde eine bewegte Reise. Es fügte sich, dass unser Schiff eine achtere Eigenerkammer hatte, die der Schipper standesgemäß für sich in Beschlag nahm. Mittenhinein hängt er den Schinken an einen Decksbalken, wo er frei und ungehemmt umherschwang. Nun ist selbst in einer Eigenerkammer nicht viel Platz. Schon gar nicht für zwei. Wenn der Schipper zur Koje gehen wollte und sich auszog, musste er ständig dem Schinken ausweichen, um keine gewischt zu kriegen. Wenn er geweckt wurde, war es noch schlimmer. Der Wachgänger, der mit dem Weckauftrag die Tür öffnete und den Kopf hineinsteckte, bekam erst mal einen Kinnhaken. Dann wuchtete sich der Schipper, meist noch im Dunkeln und schlaftrunken, aus der Koje und wurde mit einem Schlag des Schinkens aufs Lager zurückgeworfen. Schließlich kam das Ende für den Schinken, bevor er angeschnitten wurde. In einer finsternen Nacht, als der Seegang das Schiff richtig beutelte, schamfilte das Garn durch, an dem der Schinken aufgehängt war, und er flog mit voller Wucht seiner fünf Kilo in das Kopfende der Koje und traf den Schiffer an der Nase, dass es knirschte. Wutentbrannt nahm dieser den Übel-

täter, sprang aus der Kojе, wobei er sich noch zusätzlich den Schädel am Decksbalken stieß, stürzte an Deck und warf den Schinken über Bord.

Daraus haben wir gelernt. Auf der nächsten Reise wurde wieder ein Schinken an Bord genommen. Diesmal sollte er luftig und unter Kontrolle aller an Deck hängen. Man einigte sich auf den Heckkorb. Es wurde eine bewegte und feuchte Reise. Stets in Sicht, erfuhr der Schinken unsere ständige Aufmerksamkeit. „Salzwasser bekommt ihm gut“, meinte einer. Der Schinken setzte eine wunderschöne graue, klebrige Schicht an. Der Heckkorb eignet sich natürlich auch sehr gut zum Pinkeln. Allerdings kann man mit einer Hand und bei den störrischen Kleidungs- und Ölzeuglagen nicht sehr gut zielen, und der Wind wirbelt auch noch unvorhersehbare Kapriolen. So kam es, dass der Schinken auch ein paar gelbe Spritzer bekam. „Macht nichts, mit Salzwasser abwaschen!“, sagte der Schipper. Aber je mehr er gewaschen wurde, desto weicher wurde der Schinken und desto schneller zog er sich seinen grauen Pelz wieder an. Wir haben ihn nicht mehr gegessen und mit Ehren bestattet.

Daraus haben wir gelernt. Auf der nächsten Reise wurde kein Schinken mehr an Bord genommen. „Kochwürste sind viel besser“, sagte der Schipper. „Sie sind haltbarer und keiner nascht heimlich davon.“ Wir nahmen eine Kette von einem Dutzend mit und hängten sie im Vorschiff über dem Kettenkasten auf. Es wurde eine bewegte Reise. Nach einer Woche hatten wir Landfall und wollten nachts in einer ruhigen Bucht vor Anker gehen. Es war stockdunkel. Wir mussten die Ankerkette aus ihrem Klüsenrohr ziehen und längs Deck in Buchten auslegen, bevor der Anker geworfen werden konnte. Plötzlich schrie der Mann, der an der Kette arbeitete: „Was ist das hier für ein Glipsch! Ich kann gar nicht mehr zufassen! Hol doch mal eine Taschenlampe!“ Man ahnt es inzwischen: Die Aufhängung der Würste war im Seegang durchschamfilt, sie waren in den Kettenkasten gefallen und wurden mit der Kette zermatscht durch die Klüse an Deck geholt. Mit essen war wieder nichts.

Daraus haben wir gelernt. Schinken und Kochwürste kommen bei uns nicht mehr an Bord.



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

**JETZT**  
Hamburger  
Yachthafen

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

## EIN JAHR „ILLEGAL“ IN TUNESIEN

Von Rudolf Neumann ■ Auf einer Reise von Mallorca kommend waren wir mit „Ventolera“ am Nachmittag in Kelibia (Tunesien) eingelaufen. Ich sammelte die Pässe ein, nahm die Schiffspapiere und meinen Stellvertreter mit und wir gingen zum Hafengebäude, um einzuklarieren. Im Hafengebäude saß ein uniformierter Polizist, der unsere Pässe und Schiffspapiere kontrollierte und für jedes Mitglied der Besatzung ein Formblatt ausfüllen ließ. Danach stempelte er die Pässe und handigte sie uns aus. Alle, bis auf meinen Pass. Er gab mir zu verstehen, dass ich verhaftet sei. Warum, sagte er nicht. Mein Arabisch war auch nicht ausreichend. Der Polizist telefonierte nun eifrig, und nach einer guten halben Stunde bremste vor der Tür ein Fahrrad. Ein uniformierter Polizeioffizier betrat das Büro. Beide unterhielten sich intensiv auf Arabisch und auch der Offizier bedeutete mir, dass ich verhaftet sei.

Nun griff auch der Offizier zum Telefon und redete sehr lange mit jemandem. Zwischendurch versuchte ich immer herauszubekommen, warum ich verhaftet sei, bekam aber keine Antwort. Es dauerte circa eine weitere Stunde, dann quietschten draußen die Bremsen eines Autos und ein Mann in Zivil betrat das Büro. Er musste einen höheren Rang bekleiden, denn beide Uniformierte nahmen sofort Haltung an. Vielleicht so etwas wie geheime Staatspolizei. Nach erneut längerer Unterhaltung untereinander bedeutete mir der Zivilist, ich solle mich setzen, gab mir Papier und Kugelschreiber und sagte auf Französisch, soweit ich verstand, ich solle einen Bericht schreiben, wo ich ein Jahr illegal in Tunesien zugebracht hätte. Da ich mich nicht in Tunesien aufgehalten

hatte, lehnte ich das ab, fragte aber noch auf Englisch, in welcher Sprache denn. Seine Antwort: „In Arabisch, ersatzweise in Französisch“. Beide Sprachen nicht meine Stärken.

Ich kam zunächst nicht dahinter, wie sie zu der Annahme kamen, ich hätte mich ein Jahr illegal in Tunesien aufgehalten und verlangte energisch, mit der deutschen Botschaft zu sprechen. Doch plötzlich dämmerte es mir. Ich war vor einem Jahr mit dem Schiff in Bizerte (Tunesien) gewesen; vielleicht hing es damit zusammen. Ich versuchte das dem Zivilisten klar zu machen, denn irgendetwas schien mit der Ausreise im Pass nicht zu stimmen. Die arabische Schrift in den Stempeln konnte ich ja nicht lesen. In gebrochenem Englisch probierte er mir zu erklären, dass tunesische Beamte sehr gewissenhaft seien und sich eigentlich nie irrten. Dann gab er jedoch den Befehl, in Bizerte anzurufen, um dort zu überprüfen, ob vor einem Jahr ein Schiff namens „Ventolera“ ein- und ausklariert hatte. Es dauerte eine weitere Ewigkeit, bis das Telefon erneut klingelte und die positive Antwort kam. Man hatte offensichtlich den Ausreisestempel in meinem Pass vergessen. Da ergriff der Zivilist selbst den Hörer, und es erfolgte eine Kanonade von Flüchen und Beschimpfungen auf Arabisch, die ich zum Glück nicht verstand. Dann kam die Order, den Stempel ein Jahr zurückzudrehen, um damit die Ausreise zu bestätigen, dann erneut auf das aktuelle Datum zu stellen und die erneute Einreise zu dokumentieren.

Mein Pass war wieder auf neuestem Stand, und ich wurde nach dreieinhalb Stunden aus dem Gewahrsam entlassen. Wir konnten die Reise fortsetzen.



## DIES UND DAS

## ANKÜNDIGUNG SVAOE FÜHRERSCHEINKURSE IM WINTER 2019/2020

Von Andreas Gustafsson, Obmann des Ausschusses für Navigation und Fahrtensegeln ■ Noch sind nicht alle Prüfungen der Führerscheinkurse aus dem vergangenen Winter bestanden, und doch ist es bereits an der Zeit, an den kommenden Herbst und Winter zu denken.

Wir planen für das Winterhalbjahr 2019/2020 ein gewohnt umfangreiches Programm, beginnend Anfang November und eingeleitet durch einen einführenden Informationsabend am Montag 28. Oktober ab 19:00 Uhr im Vereinshaus, zu dem wir alle Interessierten herzlich einladen. Ein Anmeldeformular finden Sie als Beilage in diesem Nachrichtenblatt oder zum Download auf unserer Homepage.

### Im Einzelnen:

**Sportsegelschein SPOSS** ab 14 Jahren. Dies ist kein amtlicher Führerschein, sondern ein verbandsinterner Befähigungsnachweis des DSV und quasi unser „Segelgrundschein“. Er bescheinigt seinen Inhabern, ein kleineres Segelboot auf einem Binnenrevier führen oder als qualifizierte Crewmitglieder auf einem Jugendkutter oder einer Yacht mitsegeln zu können. Der SPOSS ist Voraussetzung, um eigenverantwortlich SVAOe-Jollen auf der Alster oder anderen Binnenrevieren zu bewegen oder um an Verbandsregatten auf Binnenrevieren teilzunehmen. Er löst für Kinder, die aus der Optigruppe in Jollenklassen wechseln, unmittelbar den Jüngstenschein ab und sollte vor allem bei Regattaambitionen zügig absolviert werden.

**SpoboSee Sportbootführerschein.** Geltungsbereich Seeschiffahrtsstraßen ab 16 Jahren als amtlicher Standardschein zum Führen von Yachten auf deutschen Seeschiffahrtsstraßen innerhalb der 3sm-Zone und vorgeschrieben ab einer Motorleistung von 15 PS/12 kW.

**SKS Sportküstenschifferschein** ab 16 Jahren. Amtlich anerkannter und empfohlener Führerschein für Yachten in deutschen und internationalen Küstengewässern bis 12 sm von der Küstenlinie. Voraussetzung ist der vorherige Erwerb des Sportbootführerscheins See sowie der Nachweis von 300 gesegelten Seemeilen in Küstengewässern. Das Wissen dieses Scheins wird zum Beispiel benötigt, um Yachten in Tidenrevieren wie der Deutschen Bucht sicher navigieren zu können. Hierfür reicht der Inhalt des SpoboSee nicht aus.

**SSS Sportseeschifferschein** ab 16 Jahren. Voraussetzung ist der vorherige Erwerb des SpoboSee sowie der Nachweis von 1.000 sm als Wachführer oder dessen Vertreter in küstennahen Seegewässern. Er ist empfohlen für internationale küstennahe Seegebiete bis 30sm von der Festlandsküste, dabei Ostsee, Nordsee und weitere Randmeere vollständig abdeckend. Der SSS-Kurs wird im jährlichen Wechsel mit dem SHS-Kurs durchgeführt.

Ergänzend bieten wir wie gewohnt einen Wochenendkurs zum **UKW Sprechfunkzeugnis SRC Short Range Certificate** an. Das SRC ist verpflichtend erforderlich für Skipper einer mit einem UKW Seefunkgerät ausgestatteten Yacht auf deutschen Seegewässern. Es ist international anerkannt und kann ab 15 Jahren abgelegt werden. Hierfür ist ein Wochenende im Januar vorgesehen.

Weiterhin ist zum Erwerb und Mitführen von pyrotechnischen Seenotsignalmitteln wie Fallschirmraketen und Handfackeln der **Fachkunde-**

nachweises (FKN) für Seenotsignalmittel nach dem Sprengstoffrecht erforderlich. Wir vermitteln den Stoff als Abendkurs im Rahmen unseres SBF-See-Kurses; er kann für Inhaber des SBF-See auch separat besucht werden. Voraussetzung ist ein Mindestalter von 16 Jahren und der Besitz eines amtlichen Sportbootführerscheins. Teilnehmer, die den SBF-See und den FKN zusammen belegen, absolvieren im Frühjahr zunächst ihre SBF-Prüfung. Wenn sie diese bestanden haben, wird in der Regel am selben Nachmittag auch die FKN-Prüfung abgelegt.

Die Kombination aus SBF-See + SRC + FKN kann als zeitgemäß ausgerüstete „Standard“-Ausstattung für das Führen einer Yacht gelten. Die SVAOe empfiehlt darüber hinaus auch den SKS, denn vor allem die navigatorischen Grundlagen des SBF-See sind sehr begrenzt und für das Segeln in einem Tidenrevier nicht ausreichend.

Verbindliche Kurstermine sowie Kursgebühren finden Sie ab September auch auf unserer Homepage.

## **Gewässerschutz vor Biozidbelastungen durch Antifouling**

### **EINE NEUE KAMPAGNE WIRD FOLGEN HABEN**

GAN■ Die Umweltorganisation PAN Germany (PAN = Pestizid Aktions-Netzwerk e.V.) hat im April 2019 die zehnteilige Stellungnahme „Für einen wirksamen Schutz von Gewässern vor vermeidbaren Biozidbelastungen durch Antifouling-Anstriche an Sportbooten“ veröffentlicht (<http://ots.de/OvYGkS>).

Sie fordert darin von der Bundesregierung und den Bundesländern ein härteres Vorgehen

gegenüber vermeidbaren Gewässerbelastungen durch die deutsche Sportschifffahrt. Diese setze noch immer weitestgehend auf giftige Chemie, um ihre Segel- und Motorboote vom Bewuchs mit Wasserlebewesen freizuhalten. Dies muss endlich gestoppt werden, so die Nichtregierungsorganisation: „Die Konsequenzen und Kosten dieser verantwortungslosen umwelt- und gesundheitsgefährlichen Biozidanwendung trägt bislang die Gesellschaft, obwohl umweltschonendere Verfahren zur Verfügung stehen. Das ist nicht länger zu akzeptieren. Antifoulings verunreinigen unsere Gewässer und tragen zum Schwund der Artenvielfalt in unseren Gewässern bei. Die deutsche Politik muss hier gegenwirken und endlich im Sinne des Gewässerschutzes aktiv werden.“

Biozidhaltige Anstriche, sogenannte Antifoulings, werden eingesetzt, um Bootsrümpfe vor Bewuchs mit Algen oder Muscheln zu schützen. Im Gegensatz zu anderen Biozid- oder Pestizidverwendungen ist hierbei die Freisetzung der toxischen Wirkstoffe aus dem Anstrich direkt in die Gewässer beabsichtigt und erfolgt permanent. Die Biozide schädigen dabei nicht nur die eigentlichen Zielorganismen, sondern auch andere im Gewässer lebende Organismen.

In Deutschland werden pro Boot rund viermal so viel kupferhaltige Antifoulings verstrichen wie in Schweden, 50% des gewässergefährlichen Kupfers gelangen jede Saison in die Gewässer, das sind geschätzte 70 Tonnen pro Jahr. Das Umweltbundesamt spricht von relevanten Stoffeinträgen in die Gewässer. Im Vergleich zu skandinavischen Ländern gibt es in Deutschland faktisch keine Verwendungsbeschränkungen, nicht einmal in Schutzgebieten. PAN Germany hat in der Stellungnahme einen detaillierten

Forderungskatalog ausgearbeitet und plädiert unter anderem dafür, zukünftig keine biozidhaltigen Antifouling-Anstriche für den Einsatz an Sportbooten in deutschen Binnengewässern zuzulassen und einen konkreten Ausstiegsplan für deutsche Süß- und Brackwasserregionen bis zum Jahr 2030 festzuschreiben.“

Die in Anführungszeichen gesetzten Zeilen sind der Veröffentlichung von PAN entnommen. Sie sollten uns alarmieren. Auch wenn hier „nur“ von Süß- und Brackwasserregionen die Rede ist, so ist doch die Ostsee mitgemeint.

Gräbt man etwas tiefer, was im Zeitalter der Internetrecherche ein Leichtes ist, so stößt man darauf, dass das Umweltbundesamt bereits mehrere Untersuchungen zum Thema Biozideintrag durch Sportboote veröffentlicht hat. Besonders interessant ist die Studie „Sind kupferhaltige Antifouling-Anstriche ein Problem für unsere Gewässer?“ vom Juli 2018. Das UBA kommt zu dem Ergebnis, dass umweltpolitischer Handlungsbedarf vorliegt. Noch hat sich weder die Bundesregierung noch eine Landesregierung gefunden, ein entsprechendes Gesetz zu erlassen, lokale Einzelregelungen wie auf der Wakenitz ausgenommen. Eine sehr umfangreiche Broschüre unter dem Titel „Antifouling im Wassersport. Was ist das Beste für Mensch, Umwelt und Ihr Boot?“ hat das UBA im Juni 2019 herausgegeben, möglicherweise als Reaktion auf PAN. Man sieht daran, dass PAN durchaus nicht alleine das Thema erkannt hat.

Der Verfasser dieses Beitrags hat gerade sein Unterwasserschiff von einem Fachbetrieb neu mit dem Antifouling SEAJET 033 schützen lassen, einem in Deutschland handelsüblichen Produkt. Das Produktmerkblatt benennt dafür einen Anteil von 25–30% Kupferoxid. Geht es denn wirk-

lich nur so? Der bekannte Versandhandel SVB schreibt in seinem Antifouling-Ratgeber: „Um Bewuchs, Muscheln und Schnecken am Rumpf zu vermeiden, ist es fast unumgänglich, Ihr Boot im Frühjahr mit Antifouling zu behandeln. Dies gilt für alle Boote, die über längere Zeit im Wasser liegen. Antifouling verhindert, dass sich Meereslebewesen, wie Seepocken und Zebrauscheln und Pflanzen, wie Algen und Schlamm an Ihrem Rumpf festsetzen. Die meisten Antifouling-Produkte beinhalten Biozide, wie Kupfer, um diesen Ablagerungen vorzubeugen. Es gibt jedoch auch andere, ökologischere Ansätze, wie die SILIC ONE Produkte der Marke Hempel.“

Natürlich wird ein biozidfreies Produkt weniger effektiv sein, als eines mit Giftstoffen. Die Wirkung beruht darauf, dass die Oberflächen sehr viel glatter, bzw. durch Fette oder Gele schmierig werden. Die Unterwasserschiffe werden schneller bewachsen. Daraus hat sich z.B. in Schweden schon ein Angebot zu Reinigungen während der Saison entwickelt. Zu ergänzen ist, dass Schweden für Boote, die an seiner Nordostküste beheimatet sind, biozidhaltige Antifouling-Produkte gänzlich verboten hat.

Was PAN fordert, ist also gar nicht so neu. PAN greift auf, was das UBA bereits weniger dramatisierend festgestellt hat. Getan hat sich bei den Gesetzgebern bisher nichts. Aber wir müssen damit rechnen, und natürlich wollen auch wir unsere Gewässer rein halten. Das wird Geld kosten. Wir werden uns darauf einstellen müssen.



## Alternative zu Dieselkraftstoff

### EINE NEUE, ALTE ERFINDUNG

GAN ■ Man wird Mühe haben nachzuforschen, wie oft in diesen Nachrichten bereits über Dieselkraftstoff, seine Neigung zu Befall und Zerfall und was man dagegen tun kann, berichtet wurde. Das Thema war und ist noch immer aktuell. Gute Abhilfe bieten Aral Ultimate und Shell V-Power von Straßentankstellen sowie biofreier Schiffsdiesel im Yachthafen Cuxhaven und auf Helgoland. Auf der Mitgliederversammlung am 19. Januar 2016 war die Firma Tool Fuel bei uns zu Gast und stellte ihr erstaunliches Produkt C.A.R.E. vor, einen Kraftstoff für Dieselmotoren, der alle bekannten Nebenwirkungen nicht aufweist (SVAOe Nachrichten 2-2016). Dabei handelt es sich um ein HVO (Hydrotreated Vegetable Oil), das nach den Schlagworten „stinkt nicht, rußt nicht, läuft leiser“ viele Vorteile gegenüber Bio- und normalem Diesel bietet. Man kann C.A.R.E. sehr häufig in Skandinavien und an verschiedenen Wassertankstellen in deutschen Ostsee-Marinas kaufen, nicht jedoch an Straßentankstellen, wohl aber in Hamburg am Firmensitz. Die Basis dieses Kraftstoffs sind biologische Abfälle. Es ist kein Mineralölprodukt. Sein Preis liegt etwa 10 Cent über dem Standard-Diesel. Dem Verfasser ist nicht bekannt, wie groß die Akzeptanz bei Wassersportlern inzwischen ist.

Nun liest man (Segler-Zeitung 5-2019) von einer weiteren Alternative zum Standard-Diesel, die allerdings so ganz neu nicht ist, nur verloren gegangen. Mehr Leistung, leiser, fast geruchlos und viel sauberer soll er sein. GTL (Gas-To-Liquid) ist seine Bezeichnung. Es ist ein mineralisches Produkt, das aus Erdgas gewonnen wird und enthält folglich keine Bitumen, keine

Schwebstoffe und keinen Schwefel. Es ist biologisch abbaubar, nicht giftig und hat ein gutes Kälteverhalten. GTL kann durch Pilzbefall nicht umkippen, also wiederum fast ein Wundermittel, wenn man der Werbung glaubt. Die Kosten liegen auch hier etwa 10 Cent über dem Standard-Diesel. In Holland (liegt ja nahe bei den großen Erdgasvorkommen) wurde das Herstellverfahren, das bereits in den Zwanzigerjahren entwickelt wurde, wiederbelebt. In Deutschland wird es von einem Bremer Händler vertrieben und ist an der Weser schon zu haben. Wie lange die Elbe noch darauf warten muss, ist unbekannt.

## Bauarbeiten in Glückstadt

### ALLES NICHT SO SCHLIMM

GAN ■ Es gibt zwei Nachrichten aus dem Glückstädter Hafen. Die gute zuerst: Auf dem Warteschlengel (westliche Hafenseite) liegt endlich Strom. Es sind vier Stromsäulen mit je vier Anschlüssen installiert. Nach all den Jahren ein enormer Fortschritt. Wasser wäre allerdings auch ganz schön.

Die schlechte Nachricht hat sich zu einer guten gewandelt: Die Straße Am Reethövel hinter dem Deich und nordöstlich hinter dem Außenhafen wird bis Jahresende instandgesetzt und ist für Fahrzeuge und Fußgänger gesperrt. Anfangs war die Deichscharte verschlossen, so dass man nicht vom Außen-Yachthafen über die Sperrwerksbrücke zur Stadt gelangen konnte. Das ging nur über einen langen Umweg nach Osten. Ein Sanitärcontainer ist in erreichbarer Nähe errichtet. Nun aber hat man die Deichscharte wieder geöffnet und einen Fußweg zum Sperrwerk eingerichtet. Bei geschlossenem Sperrwerk kann man also wie-

der auf direktem Weg zur Innenstadt gelangen.

Das Sperrwerk öffnet immer ab zwei Stunden vor und bis Hochwasser, so dass eine Durchfahrt wie bisher möglich ist. (Nach einer Meldung von Tomas Krause)

## Neues aus dem

# HAMBURGER YACHTHAFEN WEDEL

Von Michael Albrecht ■ Am 25. April 2019 fand die Jahreshauptversammlung der HYG in der Tonne 122 statt, verbunden mit Wahlen zum Vorstand und Ältestenrat, dem Jahresbericht und der Vermögens- und Erfolgsrechnung für 2018. Mein Bericht erfolgt im Auftrag unseres Vorsitzenden, der uns dort vertreten hatte.

Ich beginne mit dem Jahresbericht, der zumindest teilweise schon bekannt ist: die Zahl der Wasserlieger ist mit 75 Austritten und 76 Neuliegern in etwa gleichgeblieben. 2018 waren 1563 Liegeplätze vermietet. 171 Plätze ausgebaut und unvermietet und weitere 200 Plätze noch baulich möglich. Wasserseitig bietet der Hafen also durchaus noch Platz, während die Winterlagerhallen Wartelisten führen.

Drei Stege wurden auf 30 Meter Länge mit neuer Unterkonstruktion und Belag repariert. Fünf neue Rohrschwimmer wurden angeschafft und an Steg H westseitig eingebaut. (Kommentar: leider hat sich an der Verwindungssteifigkeit der Ausleger nichts verändert, die sehr häufig nach wie vor sehr labil sind.)

Der Hafen hat zum 29. Mal die Blaue Umweltflagge erhalten. Die Trinkwasserqualität auf den Schlingeln wurde anhand von diversen Proben im Labor untersucht und nicht beanstandet.

Für die Jugendausbildung stehen 102 Optiplätze zur Verfügung, und es hat sich diesbezüglich als ständige Einrichtung eine Clubgemeinschaft von SCU und SCOe gebildet.

Die Tankstelle hat einen Beton-Schwimmponton bekommen mit einem Container-Shop, der wie die Tankstelle auch von der Fa. Yachtprofi betrieben wird. In der Westanlage wurde der neue Trailerplatz befestigt und eingezäunt. Alle Gebühren werden 2019 nicht erhöht.

Die Vermögens- und Erfolgsrechnung für 2018 wurde von den Rechnungsprüfern, den Herren Kiehn und Nave, bestätigt und für richtig befunden. Positiv sticht hervor, dass die Hafengäste mit € 136.000 an Gebühren zum Etat beitrugen (deren Gebühren 2018 erhöht wurden).

Der Sedimenteintrag 2018 (in diesem Frühjahr beseitigt) betrug 151000 m<sup>2</sup>. Im Ausblick auf 2019 wird mit 158.000 m<sup>2</sup> gerechnet und mit einer baldigen Reparatur der Hafeneinfahrten. Fäkalabsaugung und Waschmaschine wurde 78-mal und 76-mal benutzt.

Seit drei Jahren sind wir in Vorstand und Ältestenrat nicht mehr vertreten. Das sollten wir im Auge behalten. Bei Vakanzen oder Nicht-Wiederwahl können wir bis eine Woche vor der JHV eigene Mitglieder vorschlagen. Daher brauchen wir Aspiranten, wobei ich selbst nur im Notfall einspringen würde.

Im September 2018 erhielten unsere Hallenwarte Volker Burrlein, Joachim Zeiher und ich einen Brief des HYG-Geschäftsführers, dass die jährliche Sitzung der Hallenwarte im März abgeschafft wird. Nach Rücksprache mit den oben Genannten schrieb ich einen Brief an den HYG-Vorsitzenden, Herrn Satz, um unser Erstaunen über diese einseitige Aufkündigung einer Jahrzehnte langen Zusammenarbeit auszudrücken.

Eine Antwort erhielt ich bis heute nicht. Dieser Hallenausschuss war so ziemlich die letzte Institution, in der auf niedriger Ebene normale Segler in das Funktionieren der HYG eingebunden waren. Leider ein weiterer Schritt auf dem Weg in die Dienstleistungsgesellschaft und raus aus engagierter, ehrenamtlicher Mitarbeit.

Der Pachtvertrag für unser Hafen-Restaurant „Tonne 122“ wurde nach 25 Jahren Laufzeit von der HYG gekündigt. Es erfolgt eine neue Ausschreibung, an der der bisherige Pächter sich wieder beteiligen kann.

## ZU UNSEREM TITELBILD

GAN ■ Wir haben hier ein sommerliches Bild von Christine Matthiessen ausgewählt. Sie ist eine von den vielen Mitgliedern bzw. Ehepartnern, die sich künstlerisch betätigen und der Redaktion etwas aus ihrem Schaffen eingeschickt haben. Darüber freuen wir uns; denn unser Nachrichtenblatt bekommt durch diese Zeugnisse ein unverwechselbares Äußeres. Schön wäre es, wenn auch andere, die ein gelungenes Werk zu Papier oder besser auf eine Datei gebracht haben, uns dieses zur Verfügung stellen würden. Es müssen keine Meisterwerke sein. Die sind ohnehin von Laien kaum zu erwarten, oder besser: anfangs schwer zu erkennen, schon gar nicht von dieser Redaktion. Nein, die persönliche Sichtweise ist es, die uns interessiert. Schicken Sie uns, was Ihnen gelungen erscheint. Das wird auch uns gefallen. Ein paar begleitende Worte wären hilfreich.

Dieses Bild, von Christine Matthiessen in Acryltechnik auf Leinwand erstellt, zeigt einen steinigen Strand, an dem sich Wellen brechen, eine Buhne, bewachsene Dünen und einige Häuser. Der Himmel ist hoch mit weißen Wölkchen. Eine beruhigende sommerliche Stimmung geht von dem Bild aus. Man kommt in Ferienlaune. Wo mag der Ort sein? Manches deutet auf die deutsche Ostseeküste hin, auf Hiddensee oder Zingst. Aber eigentlich spielt der Ort keine Rolle. Man spürt den Wind im Gesicht und den Sand unter den Füßen. Ein Boot wäre jetzt natürlich noch besser.

## DAS BÜCHERSCHAPP

### ETWAS FÜR BINNENSCHIPPER

Von Michael Albrecht ■ Für unsere Binnenschiffer und auch für Segler, die ihre Yacht binnen (vielleicht bis zum Mittelmeer?) verholen wollen, ist bei Delius-Klasing eine wichtige Neuauflage erschienen: **Manfred Fenzl, „Vom Rhein zur Nord- und Ostsee“, Flüsse und Kanäle zwischen Rhein, Ems und Elbe. EditionMaritim, € 39,90.** Auf 290 Seiten werden akribisch mit Text und Zeichnungen der Rhein-Herne-Kanal, der Weser-Datteln-Kanal, der Dortmund-Ems-Kanal, die untere Ems nach Emden beschrieben. Zur Ostsee führt die Route über den Mittellandkanal, den Elbe-Seiten-Kanal sowie den Elbe-Lübeck-Kanal nach Travemünde.

Vorgestellt werden darüber hinaus auch die ostfriesischen Wasserwege zwischen Ems und Jade, der Elisabethfehn-Kanal etc. Auch der Weg in die Niederlande über den Haren-Rü-



tenbrock-Kanal, sowie die Stichkanäle des Mittellandkanals nach Osnabrück, Hannover-Linden, Hildesheim und Salzgitter werden detailliert beschrieben.

Selbstverständlich findet der Skipper auch alle nautischen Informationen zu den Wasserwegen, technische Angaben zu den Schleusen und deren Öffnungszeiten und umfassende Hinweise zu Liegeplätzen, Versorgung und Service in diesem nautischen Reiseführer. Mehr braucht's nun wirklich nicht!

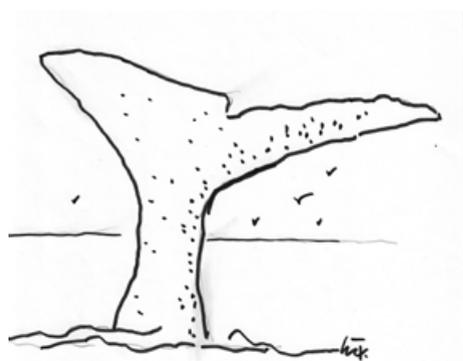
## Zum Lesen und Wiederlesen

### „GEHEIMNISSE DES MEERES“

Von Norbert Suxdorf ■ „Es steht nunmehr ohne Zweifel fest, dass um 1900 eine entschiedene Veränderung im arktischen Klima eingesetzt hat, dass diese um 1930 ganz auffallend stark wurde und dass sie sich nun auch auf die subarktischen und die temperierten Regionen ausdehnt. Der eiskalte Scheitelpunkt der Erde erwärmt sich ganz offenkundig... Im Jahre 1940 war die ganze Nordküste Europas und Asiens während der Sommermonate bemerkenswert frei von Eis... Vorgänge in der Tierwelt spiegeln ebenfalls die Erwärmung der Arktis wider – die veränderten Gewohnheiten und Wanderungen vieler Fische, Vögel, Landsäugetiere und Wale... Der Rückzug der nördlichen Gletscher hat ein solches Maß angenommen, dass viele kleinere bereits verschwunden sind. Wenn das jetzige Abschmelztempo anhält, werden ihnen bald weitere folgen... die eigentliche Tendenz ist einer wärmeren Erde zugeneigt; das Pendel schwingt weiter.“

Ein aktueller Beitrag zur Klimawandel-Debatte? Nein. Geschrieben vor siebzig Jahren von Rachel Carson in ihrem Buch „The Sea Around Us“ („Geheimnisse des Meeres“). Und auch das Folgende klingt ganz aktuell, stammt aber aus demselben Buch: „Der Mensch als Zerstörer hat jedoch unglücklicherweise die finstersten Spuren auf den ozeanischen Inseln zurückgelassen. Selten hat er auf eine Insel Fuß gesetzt, ohne katastrophale Veränderungen auf ihr hervorzurufen. Er hat die Umwelt zerstört, indem er fällte, rodete und verbrannte... Die Tragödie der ozeanischen Inseln liegt in der Einzigartigkeit und Unersetzbarkeit der Arten, die sie im langsamen Verlauf der Zeitalter entwickelt haben. In einer vernünftigen Welt würde der Mensch diese Inseln als Kostbarkeiten behandelt haben, als natürliche Museen, die mit schönen und eigenartigen Werken der Schöpfung angefüllt sind, unbezahlbar, weil sich nirgends in der Welt ihresgleichen findet.“

Kürzlich hat eine deutsche Meeresökologin Plastikmüll noch in 5000 Meter Tiefe gefunden. Auch den Grund des Marianengraben – mehr



„Der Pottwal hat sich diese tiefen Gewässer zu seinen Jagdgründen auserwählt...“  
(Skizze von Norbert Suxdorf)

als 10.000 Meter tief – hat der Müll wohl schon erreicht.

Der erste Teil von „Geheimnisse des Meeres“ ist überschrieben: „Das mütterliche Meer“ und beschäftigt sich mit der Entstehung des Meeres, der „großen Mutter alles Lebens“ seit dem „schattenhaften Anfang“. Zwar können Mütter manchmal sehr böse werden, aber meist fühlt man sich bei Ihnen wohl und zu Hause. Auch ein anderer Autor, Elis Karlsson, dessen „Die See, mein Leben“ ich hier vor längerer Zeit empfohlen hatte, spricht von „Mutter See“ (Originaltitel seines Buches: „Mother Sea“).

Im zweiten Teil schreibt Rachel Carson über „Das ruhelose Meer“ – es geht um Wind und Wasser, Wind, Sonne, Erdrotation und die Gezeiten. Und im dritten Teil schließlich: „Der Mensch und das Meer“ – eine für das Meer immer weniger glückliche Beziehung.

Rachel Carson (1907–1964) stammte aus prekären Familienverhältnissen und verdiente sich ihr Zoologie-Studium mit dem Schreiben von Magazinbeiträgen. Bei der US-Fischereibehörde fand sie, zunächst in Teilzeit, eine Anstellung als wissenschaftliche Autorin. Nach dem Erfolg ihrer ersten Bücher konnte sie freie Schriftstellerin sein.

Rachel Carsons publizistische Arbeit und ihr politisches Engagement machten sie zu „einer der wichtigsten Persönlichkeiten des 20. Jahrhunderts“. Ein weltweit beachtetes Plädoyer für den Umweltschutz wurde ihr 1962 erschienenen Buch „Der Stille Frühling“ („The Silent Spring“), in dem sie den übermäßigen Pestizid-Einsatz in der Landwirtschaft anprangerte. „Der Stille Frühling“ löste scharfe Diskussionen aus und gab den Anstoß zum weit gehenden Verbot von DDT.

„Geheimnisse des Meeres“ ist (auf dem damaligen Stand der Wissenschaft) ein faktenrei-

ches Buch über ein faszinierendes und heute hochaktuelles Thema. Und da Rachel Carson brillant schreiben konnte, macht es Spaß, es zu lesen – auch in der deutschen Übersetzung.

Der Meeresforscher und Umweltpionier Jacques Cousteau sagte: „Wer die Natur kennt, der wird sie lieben. Und wer sie liebt, der wird sie schützen.“ Rachel Carson hat uns geholfen, die Natur besser kennen zu lernen.

Die Zitate sind der 1952 im Biederstein-Verlag erschienenen Ausgabe entnommen. Aus dem Amerikanischen übertragen von Louise Laporte.

## ZU GUTER LETZT SVAOe-Stander am Bodensee nicht wohlgefallen?

Lutz Kettmann ■ Mein Boot ist in der letzten Woche verkauft worden und geht an den Bodensee. Dort herrschen ganz besonders strenge Vorschriften, die u.a. mit Hilfe von nachträglich beigebrachtem Abgastypenprüfzertifikat (monströses Wort) erfüllt werden konnten. Gekränkt hat mich dann doch die Bitte des neuen Eigners, vor dem Transport nach Friedrichshafen die Schriftzüge

„Nantucket“

„Lindaunis“

„SVAOe“

vom Spiegel zu entfernen. Begründung: dies würde die Wasserschutzpolizei aufmerksam und misstrauisch machen. Unglaublich!



## VINDÖ 995 ZU VERKAUFEN

- Baujahr 1988 aus Erstbesitz
- 10,26 x 3,26 x 1,50 m
- Refit 2016 – 47.500 €, MwSt. bezahlt
- Info: 0151 211 51 404
- Achtung:  
SVAOe-Mitglieder und Freunde  
können das Schiff gerne besichtigen  
und testen; 680 € pro Woche.
- LP in Eckernförde



### Umschlagseite 4: Bilder von der Optimale (Fotos: Matthias Düwel)

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

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

**Bürozeiten der Geschäftsstelle:** Dienstag bis Freitag 8:30 bis 12:30 Uhr, Dienstagnachmittag 15:00 bis 19:00 Uhr, Montags ist das Büro geschlossen.

**Bankverbindung:** Hamburger Sparkasse, IBAN DE60200505501265103992 / BIC HASPDEHHXXX

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

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

**Anzeigen:** SVAOe, Neumühlen 21, 22763 Hamburg, Tel. 040/881 1440, Fax 040/880 7341, E-Mail: [mail@svaoe.de](mailto:mail@svaoe.de)  
Die Bezugsgebühr ist im Mitgliedspreis enthalten. Die Clubnachrichten erscheinen sechs Mal im Jahr.  
Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier.

