



# **SVAOe NACHRICHTEN**

1–2020 JANUAR / FEBRUAR



# **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



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

98. Jahrgang Januar / Februar 2020 Nr. 1

# **EIN BILD VOM SEGELN**



Früher nannte man so etwas "Suchbild". Da wurde in einem Gewimmel von Menschen gefragt: "Wo ist der Hund?" Hier könnte man fragen: "Wo ist die Segelyacht?" Sie ist schnell gefunden: Ein schön lackierter Holzmast mit Stander im Topp ragt aus dschungelartigem Grün. Man ist verblüfft. Wo ist das Wasser? Die Lösung ist einfach. Ulrich Körner hatte seine "Fierboos" irgendwo am Ufer des Götakanals festgemacht. Nach einem Spaziergang bot sich ihm dieses originelle Motiv und er hielt es mit der Kamera fest. Wir nehmen es als Anstoß, Pläne für die kommende Saison zu machen.

Segeln bietet unendlich viele Blickwinkel. Es gilt, sie zu entdecken.

1

#### IN DIESER AUSGABE

#### 3 Editorial

#### Thema und Meinung

4 Rollenkoffer und andere Verirrungen an Bord

#### Vereinsleben

- 8 Neuaufnahmen
- 8 Rudolf Neumann Nachruf
- 9 Änderungen auf unserer Homepage
- **10** Die Mitgliederversammlung im November Überzeugende Vorstellung des Segelbundesligateams
- **12** Preisverleihung für die Elbe-Ausklang-Regatta mit viel Grünkohl

### Regatten, Sport und Wettkämpfe

14 Pagensand 2019
Die Flaute drohte, kam und blieb

16 Tannenbaumregatta 2019 Viel Wind und Seegang \_\_\_\_ im Yachthafen

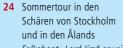


#### Jugend

**19** Hamburgs Weihnachtsbaum umsegeln ...das ist eigentlich verboten

#### **Fahrtensegeln**

- 20 Stationsmeldungen
- 21 Versuch einer Sommerreise Vier Wochen Sommertour\_\_\_ auf 24 Fuß





Folkeboot "Lord Jim" erweitert seinen Aktionsradius

#### Seglergeschichten

27 So kauft man ein Boot

#### Aus Behörden und Verbänden

- 28 Deutscher Seglertag 2019

  Der DSV scheint auf gutem Weg
- 29 Adieu Papierseekarte!

#### Historisches

30 Eine Nacht auf Helgoland im Juni 1925\_\_\_\_\_\_ Ein Ereignis von kaum zu überschätzender Bedeutung



#### Dies und Das

- 35 04° 38′ Süd Jahresbericht von den Seychellen
- **37** Die Zukunft des Antifoulings
- 41 Mit "Falke"\_\_\_\_\_ nach Buxtehude
- **43** "Tonne 122" unter neuer Bewirtung
- 43 Elbeatlas 2020
- 44 Zu unserem Titelbild

#### Das Bücherschapp

44 Zum Lesen und Wiederlesen
Mit "Lively Lady" allein um die Welt
Das Rätsel um die "Estonia"
Rekonstruktion der Katastrophe
Ein neuer Hafenführer

#### Zu Guter Letzt

48 "Und jetzt will ich ein Bier"

**Beilagen** (nur für Mitglieder) Einladung Gründungsfest Einladung zur Jahreshauptversammlung

#### Umschlagillustration

Spachtelarbeit von Susanne Nürnberg, Acryl auf Karton, 2016

# Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

ich hoffe, Sie haben den Übergang ins neue Jahr gut überstanden und freuen sich bereits auf die nächste Segelsaison; die nahezu frühlingshaften Temperaturen legen dies nahe. Am 31. Dezember 2019 konnte man auf Helgoland übrigens neun Segelyachten zählen.

Im Jahr 2020 werden wir uns neben dem Thema "Inklusion" mit der "Nachhaltigkeit im Wassersport" befassen. Wie bereits in vorherigen Ausgaben des Nachrichtenblattes angesprochen, ist es notwendig, dass wir uns als Segler diesen Themen stellen und selbst die Initiative ergreifen. Letzteres ist deshalb wichtig, weil Segeln für viele, insbesondere vom Segelvirus nicht befallene Menschen, eher ein "Luxusproblem" darstellt und die mit unserer Leidenschaft zweifelsohne einhergehenden Umweltbelastungen (wie z.B. Segel aus allen möglichen "Chemiefasern", Antifouling-Anstriche, Rümpfe aus GFK, etc.) nicht immer auf Verständnis stoßen dürften. Dies, obwohl bekanntermaßen der Vortrieb unserer Schiffe zumindest i.d.R. durch den Wind erfolgt und somit die Fortbewegung ohne direkte CO<sub>2</sub>-Emissionen möglich ist.

Der Ansatz, darauf zu warten, dass zunächst die anderen oder die Politik tätig werden müssten, führt m.E. nicht weiter; dies insbesondere angesichts der grassierenden Unwillig- bzw. Unfähigkeit der Politik, längst überfällige, sicherlich unpopuläre, Maßnahmen durchzusetzen. Er dient in erster Linie dazu, sich vor der eigenen Verantwortung zu drücken und weiterhin wider besseres Wissen nichts zu tun. Das gilt allerdings nicht nur für Umweltthemen.

Wir werden sehen, was wir seitens der SVAOe beziehungsweise als einzelne Seglerin / einzel-

ner Segler tun können. Mit den seit langer Zeit für unsere Häfen vergebenen blauen Flaggen ist bereits ein wichtiger Schritt getan. Dennoch werden zusätzliche Anstrengungen erforderlich sein, um vermeidbare



Umweltbelastungen, speziell CO<sub>2</sub>—Emissionen soweit sinnvoll und möglich auszuschließen. Da könnte das Thema "biozidfreies Antifouling" von Interesse sein, s.a. den Beitrag von Dr. Eric Siebel in dieser Ausgabe des Nachrichtenblattes.

Ansonsten gilt die alte Devise "Kleinvieh macht auch Mist"; will heißen, kleine Fortschritte, die viele Individuen beisteuern, werden in Summe dazu beitragen, das Ganze in die richtige Richtung zu bewegen. Diese Ansicht werden möglicherweise nicht alle Mitglieder (egal ob weiblich oder männlich) der SVAOe teilen. Daher sollten wir uns für diesen Fall prophylaktisch darauf verständigen, dass wir darin übereinstimmen, nicht übereinzustimmen. Die Verantwortung fürs eigene Handeln trägt bekanntermaßen jede/jeder für sich, nicht nur beim Segeln.

Zum Schluss bleibt mir, "same procedure as every year", auf die am 25. Februar 2020 anstehende Jahreshauptversammlung hinzuweisen; über Ihr/euer zahlreiches Erscheinen werden sich alle Mitglieder des Vorstandes sowie die Beiräte freuen.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen/euch eine angenehme Lektüre. Ihr/euer Stephan Lunau

#### THEMA UND MEINUNG

#### **ROLLENKOFFER**

#### und andere Verirrungen an Bord

Von Götz-Anders Nietsch■ Wir saßen im Cockpit, ließen uns die Sonne in den Nacken scheinen und redeten über Dinge, die beim Leben am und auf dem Wasser nun mal so vorkommen und uns wichtig genug erschienen, um den Mund aufzumachen. Es war still und friedlich im Yachthafen. Wir genossen den Tag. Plötzlich war da ein fremdes Geräusch. Aus der Ferne erklang ein Rattern, das hier nicht hergehörte. Da startete keiner seinen Motor, keine Winde mit Sperrklinke wurde gedreht und auch kein Bohrhammer wurde betätigt. Das Rattern kam näher. Wir sahen uns irritiert an.

Modernes Leben bietet viele Erleichterungen. Das Reisen ist unglaublich schnell geworden, wenn nicht gerade irgendwo gestreikt wird. Der Komfort wird zwar dem Preiswettbewerb geopfert, und einen schweren Koffer, so er denn angekommen ist, vom Gepäckband zu wuchten, ist im Gedränge nicht unbedingt ein Vergnügen. Aber dann hat man ja ein paar Rollen dran, um ihn ohne Kraftaufwand spielend leicht und fast geräuschlos über polierte Steinplatten zum Taxi zu bewegen. Wie angenehm kann modernes Reisen sein.

Wer jetzt meint, früher müsse alles Reisen eine Qual gewesen sein, der irrt. Goethes Aufzeichnungen über seine italienische Reise beginnen mit den anheimelnden Worten:

"Früh drei Uhr stahl ich mich aus Karlsbad. Ich warf mich, nur einen Mantelsack und Dachsranzen aufpackend, in eine Postchaise und gelangte halb acht Uhr nach Zwota, an einem schönen stillen Nebelmorgen. Die obern Wolken streifig und wollig, die untern schwer. Mir schienen das gute Anzeichen. Um zwölf in Eger, bei heißem Sonnenschein; und nun erinnerte ich mich, dass dieser Ort dieselbe Polhöhe habe wie meine Vaterstadt, und ich freute mich, wieder einmal bei klarem Himmel unter dem fünfzigsten Grade zu Mittag zu essen."

Wie angenehm konnte auch früher schon das Reisen sein und ganz ohne Rollenkoffer. Dieser Reisende nahm die Wetterzeichen wahr und ihm war die Polhöhe, also ein Maß für die geographische Breite des Ortes, im Bewusstsein. Auch ohne GPS. Sein Gepäck konnte er tragen. Doch lassen wir solche Betrachtungen; sie helfen nicht weiter und haben mit dem Kommenden nichts zu tun.

Wir waren beim Geratter. Es kam näher und wurde lauter. Und dann erkannten wir die Ursache. Eine kleine Gruppe von Menschen kam den mit geriffelten Bohlen belegten Schlengel entlang, offenbar einem Boot am äußeren Ende zustrebend. Jeder zog einen Rollenkoffer hinter sich her. Klar, ihn zu tragen, kann man nicht verlangen. Wozu sind denn die Rollen da?

Wir sahen uns an, denn die Unterhaltung musste unterbrochen werden. Dann stellten wir uns vor, wie die Rollenkoffer an Deck einer Charteryacht gehievt wurden, am Seerelingsdraht hängen blieben, an Deck Spuren hinterließen, im Niedergang aneckten und das schöne, lackierte Holz der Einrichtung beschädigten. Nein, wir stellten uns das lieber nicht vor. Stattdessen dachten wir, dass zwar Mantelsack und Dachsranzen für das Gepäck auf Segelyachten ebenfalls nicht sehr geeignet, dafür aber Segeltuchtasche und Seesack auch heute noch ganz brauchbar seien. Nicht zum Rollen, aber über der Schulter zu tragen. Weich und wunderbar leise.

Nun ist es ein Leichtes, über moderne Entwicklungen zu klagen. Das war schon früher beliebt. Aber soll man Verirrungen deshalb nicht beim Namen nennen? Wenn eine 30-Fuß-Fahrtenyacht mit Doppelruderanlage und doppelten Steuerrädern angeboten (und verkauft) wird, weil das Heck so breit ist, dass der Steuermann bei Lage aus der Mitte nicht mehr nach Luv sehen kann und ein mittiges Ruderblatt schon teilweise aus dem Wasser tauchen würde, dann ist das eine Verirrung, zumindest eine dem Zeitgeschmack folgende Übertreibung. Ein Pinnenausleger täte es auch. Mit Breitensport ist nicht die Breite der Boote gemeint.

Überhaupt die Bootsrümpfe: Nachdem das Geschwindigkeitsvermögen einer Yacht mit wissenschaftlichen Verfahren sehr genau vorhergesagt werden kann, werden sich die Bootsformen

immer ähnlicher. Eine "Handschrift" des Konstrukteurs ist nicht mehr zu erkennen. Schade drum. Nicht aus Versehen ist die Klassiker-Szene, die solche Erkennungsmerkmale bewahrt, explosionsartig erstarkt. Industriell gefertigte Yachten sind nur noch durch das Firmenlogo zu unterscheiden. Schnelligkeit scheint wichtiger als Ästhetik. Dagegen ist nichts zu sagen, wenn man ganz vorne mitsegeln möchte, denn gegen Erkenntnisse soll man sich nicht stemmen. Nun wollen Fahrtensegler zwar ebenfalls schnell segeln, aber auch an und unter Deck komfortabel wohnen, und dazu muss der Konstrukteur ausreichende Raumhöhe schaffen. Da der Rumpf moderner Boote eben unterhalb der Wasserlinie endet, gelingt das nur durch Bauen in die Höhe, und schon haben wir wohnwagenähnliche Gebilde fern jeglicher Eleganz, die nun

# TOPICHT

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



mal zum Segeln gehört. Die Yachtmode macht dieselbe Entwicklung durch wie der Automobilbau mit dem SUV. Schnelligkeit und Volumen müssen sein. Nebenbei folgt daraus, dass das Boot nicht mehr mit leichtem Schritt betreten werden kann, sondern eine Steigehilfe benötigt. Noch besser: man legt rückwärts an, die Gefahren für das Ruderblatt (ab 30 Fuß: die Ruderblätter) missachtend und sich über eine in unseren Gewässern entstandene seemännische Kultur hinwegsetzend.

Noch eine Verirrung in der Folge der hohen Bootsrümpfe ist die Angewohnheit, die Festmacherleinen doppelt und auf Slip zu nehmen. Man wirft beim Anlegen ohne von Bord zu steigen einer helfenden Hand ein Bunsch viel zu langes, ungeordnetes Tauwerk zu, das diese hilfreiche Person entwirrt, durch ein Auge zieht und wieder zurückreicht. Folglich benötigt man längere Leinen und hat doppelte Belegung auf der Klampe; wenn die Spring dazu kommt, sogar vierfache. Begründet wird das damit, dass das Ablegen einfacher wird. Man muss nicht mehr klettern. Noch ein weiteres Ergebnis bringen die hohen Rümpfe mit sich. Am Stamm-Liegeplatz hat eine Yacht normalerweise auf Länge gefertigte Festmacher, die beim Verlassen am Liegeplatz verbleiben, mit Augspleißen zum Überlegen an Bord. Beim Ablegen werden nur die Augen von den Klampen genommen und die Leinen auf den Steg geworfen. Da liegen sie dann schön unordentlich und anderen im Weg. Nun ja, vielleicht ist es keine Verirrung, sondern eine Stilfrage.

Der Wunsch, es sich einfach zu machen, ist zunächst einmal keine Verirrung. Daraus ist viel Fortschritt entstanden. Aber Segeln, war da nicht etwas mit Sport? Muss ich wirklich alles annehmen, was die Technik anbietet? Muss ich auf besagtem 30-Fuß-Boot "für das entspannte Trimmen per Knopfdruck" (sagt eine Werbung) eine elektrische Schotwinde haben? Brauche ich ein "Dock-to-Dock-Autorouting"? Muss ich mir durch eine App zeigen lassen, wie ein Knoten geht? Der automatische Knotenknüpfer fehlt übrigens noch, am Gürtel zu tragen und per Tastatur zu bedienen. Nur so als Anregung für Entwickler.

Ich merke, dass ich aus dem Ruder laufe. Ich könnte noch mehr Beispiele nennen, wie man Dinge nicht machen sollte, und was an modernen Entwicklungen zweifelhaft ist. Nicht jeder wird es verstehen. Auch ist nicht gesagt, dass ich Recht habe. Es geht gar nicht um richtig oder falsch. Es geht um eine Kultur, oder, weniger anspruchsvoll formuliert, um ein Empfinden, das aus langem Seglerleben entstanden ist. Zugegeben, das hat größtenteils in der Vergangenheit stattgefunden.

Der berufstätige Mensch von heute bucht seinen Urlaub, den ihm ein Veranstalter organisiert. Er rollt seinen Koffer zum Check-in und überlässt von da an alles Weitere denen, die er dafür bezahlt, z.B. auch dem Vercharterer einer komfortablen Segelyacht für einen erholsamen Törn. Begriffe wie Sport oder Stil oder Seemannschaft oder gar Kultur kommen da nicht vor.

# **BEITRAGSABBUCHUNG**

Anfang April werden die gemäß Beschluss der Jahreshauptversammlung vom 25.02.2020 festgesetzten Beiträge der SVAOe von Ihrem Konto abgebucht!



## JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG DER SVAOE

Jedes Jahr wieder, aber immer neu, immer wichtig, immer notwendig: die Jahreshauptversammlung. Einmal im Jahr wird die demokratische Mitwirkung der Vereinsmitglieder gefordert. Das verlangt nicht nur das Gesetz, es ist auch die beste Gelegenheit, sowohl die geleistete Arbeit von Vorstand und Ausschüssen zu bewerten als auch mit Diskussion, Kritik und Vorschlägen die im bevorstehenden Jahr für die Gemeinschaft handelnden Personen auszuwählen und ihnen durch Wahl ihr Amt zu übertragen. Bitte beachten Sie auch, dass in diesem Jahr neben anderen Positionen u.a. der zweite Vorsitzende turnusgemäß zur Wahl steht. Bitte denken Sie daran, eventuelle Wahlvorschläge dem Wahlausschuss bzw. dem Vorstand spätestens 14 Tage vor der Jahreshauptversammlung einzureichen.

Kommen Sie und wirken Sie mit! Denken Sie nicht, dass es ausreicht, wenn andere für Sie abstimmen. Nutzen Sie Ihr demokratisches Privileg, Ihr eigenes Votum abzugeben und die Geschicke der SVAOe mitzubestimmen.

Außerdem ist die JHV die Gelegenheit, dem Vorstand und allen am Vereinsgeschick Mitarbeitenden einen Dank abzustatten, dass sie sich im vergangenen Jahr für Sie engagiert haben. Das können Sie am besten mit Ihrer Teilnahme ausdrücken. Außerdem wird vor, während und nach der Versammlung reichlich Zeit sein, alte Freunde zu treffen und neue Bekanntschaften zu schließen. Freuen Sie sich, dass Sie teilhaben an einem so lebendigen Verein wie dem unseren und gestalten Sie ihn mit!

# DIENSTAG, 25. FEBRUAR 2020

Einlass zum Klönsnack und Imbiss 18:00 Uhr Beginn des offiziellen Teils pünktlich um 19:00 Uhr

SVAOe-Clubhaus, Neumühlen 21, 22763 Hamburg
Bus 112 bis Lawaetzhaus, Schnellbus 36 bis Hohenzollernring-Süd,
HADAG-Fähre 62 bis Neumühlen/Oevelgönne. Parkplätze ab 18:00 Uhr
bei der Firma Potenberg (erster Platz nach dem Neubau Neumühlen 1).

Wenn Sie in Ihrer Bewegung eingeschränkt sind und Hilfe benötigen, rufen Sie bitte in der Geschäftsstelle an.

Eine schriftliche Einladung mit Tagesordnung und den Berichten der einzelnen Ausschüsse liegt diesen Nachrichten bei.

Dr. Stephan Lunau, Vorsitzender

#### VEREINSLEBEN

# November/Dezember 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:

Wolfgang Przystawik, 24811 Owschlag Stefan Krax, 22297 Hamburg **Jüngste:** 

Henry Bruns, 22850 Norderstedt



# \* 27.12.1934 † 3.12.2019 Träger der Goldenen Ehrennadel

Manchmal fallen traurige Ereignisse dicht aufeinander. Rudolf Neumann und der ein Jahr ältere Jürgen Schaper waren seit Jugendtagen eng befreundet und starben innerhalb eines Monats. Das traf alle Ereunde.

"Rudi", wie er allgemein genannt wurde, hatte es zu Kriegsende nach Hamburg verschlagen. Als er gerade elf Jahre alt war, floh seine Mutter mit ihm und seiner Schwester und wenig Gepäck aus Braunsberg in Ostpreußen über das zugefrorene Frische Haff nach Gotenhafen, wie es damals hieß, um ein Schiff nach Westen zu erreichen. Das klappte nicht mehr. Die Flucht ging unter ständigem Beschuss weiter, bis sie von den Russen eingeholt wurden und der Krieg zu Ende war. Die Zustände wurden noch schlech-



Foto: Tomas Krause

ter. Als Ziel hatte der Vater ihnen den Wohnort eines Kameraden in Hamburg mitgegeben. Nach unglaublichen Strapazen, Krankheit und Erschöpfung erreichten Rudi und seine Mutter die angegebene Adresse. Die Schwester war unterwegs verloren gegangen. Rudi lernte Jürgen kennen. Sie schipperten zusammen. Damit begann eine lebenslange Freundschaft. 1953 trat er in die SVAOe ein.

Über eine Lehre als Dreher und den Eintritt in den Bundesgrenzschutz See gelangte Rudi zur Bundesmarine. Die harte Jugend hatte ihn gelehrt, sich alles abzuverlangen. Seine Lebenserinnerungen lesen sich spannend, teils aus heutiger Sicht unglaublich. Vom Mannschaftsdienstgrad führte ihn der Weg über den Unteroffizier bis zum Offizier. Immer forderte er sich hohe Leistungen ab: Funker- und Rettungsschwimmer-Ausbildung, Englisch im Selbstunterricht, 200-km-Märsche.

Gesegelt wurde natürlich auch. Anfangs mit Jürgen mit Jollen auf der Elbe, dann bei der Marine, dann kam ein erstes eigenes, seegängiges Kielschiff. Auch hier setzte er sich große Ziele. Seine Reisen führten ihn in die Nordsee, rund um Island und England, nach Lissabon und in den hohen Norden zu den Lofoten, was ihm den ehrenvollen Spitznamen "Lofoten-Rudi" einbrachte. Er erhielt mehrere viel beachtete Preise für seine Fahrten.

Im Range eines Kapitänleutnants schied er planmäßig aus dem Dienst, was aber keineswegs Ruhestand bedeutete. Er wurde Segellehrer für den Deutschen Hochsee-Sportverband Hansa auf Elba und leitete dessen Stützpunkt auf den Balearen. Immer machte er als Skipper weite Reisen. Schließlich ließ er sich auf Mallorca nieder, schaffte ein größeres Boot an und segelte ohne Unterlass, vorwiegend mit ehemaligen Segelschülern. Noch mit 70 Jahren überführte er den 30 Meter-Schoner "Sintra" von Maine, USA, nach Deutschland. Mit ca. 260 000 geloggten Seemeilen auf Yachten wurde er einer der befahrensten Segler Deutschlands.

Über alle seine Erlebnisse wusste Rudi unendlich viele Anekdoten zu erzählen. Er beherrschte gesellige Runden, in denen immer schallend gelacht wurde, bis die Tränen kamen. Klar, dass das auch zu charmanten Übertreibungen führte, die ihm nie einer übel nahm, denn sie würzten iede Geschichte.

Bis ins hohe Alter trieb ihn seine in der Jugend gelernte Härte gegen sich selbst zu großen körperlichen Leistungen. Mit 80 war er noch unglaublich fit. Völlig unvorhergesehen traf ihn daher eine unheilbare Nervenkrankheit. Seine Freunde in der SVAOe trauern um einen großen Seemann und Segler, einen geraden, aufrechten

Charakter und einen Geschichtenerzähler von Rang. Unsere Anteilnahme gilt seinen beiden Söhnen. Götz-Anders Nietsch

# ÄNDERUNG

# auf unserer Homepage

GAN■ Bei der Neugestaltung unserer Homepage im Jahr 2009 wurde eine Rubrik "Für Mitglieder" eingerichtet. Sie war nur mit Passwort, das auf Anfrage an Mitglieder vergeben wurde, einzusehen und enthielt Beiträge, die nicht unbedingt auf die Startseite "für alle Welt" gehören, z.B. Todes- oder Familienanzeigen. Die Redaktion hatte sich von diesem internen Bereich erhofft, dass er auch zu einem Informationsaustausch unter Mitgliedern werden würde. Das ist aber nicht eingetreten. Nur etwa 10% aller Mitglieder haben sich registriert. Zuletzt sind die Zugriffe recht spärlich geworden. Das ist nicht weiter verwunderlich, da eigentlich alles von irgendwelcher Bedeutung aus der SVAOe im öffentlich zugänglichen Bereich unserer Homepage zu lesen ist.

Redaktion und Vorstand haben sich daher entschlossen, den internen Bereich der Homepage aufzugeben. Alle registrierten Mitglieder wurden per E-Mail informiert. Neu-Registrierungen werden nicht mehr angenommen.

Nun mag man sich wundern, dass auf der Startseite der SVAOe-Homepage immer noch ein "Interner Bereich" zu sehen ist, der nur mit Passwort geöffnet werden kann. Er ist für unsere ehrenamtlichen Mitglieder und andere "Funktionsträger" reserviert, um ihnen für ihre Tätigkeit vertrauliche, zumindest nichtöffentliche Dokumente zur Verfügung zu stellen, z.B. Trainingspläne, Terminpläne, Unterlagen für Training und

Ausbildung sowie die zu beachtenden Arbeitsanweisungen, Datenschutzdokumente und eine Liste von Kontaktdaten. Die "Funktionsträger" finden dort also ein Reservoir wichtiger Dokumente vor, die sie für ihre Arbeit benötigen und die sie jederzeit mit ihrem mobilen Endgerät einsehen können. Das wird ihre Arbeit vereinfachen und die Einhaltung der nun einmal notwendigen Regeln erleichtern.

Unsere Homepage www.svaoe.de wird Sie weiterhin mit allgemeinen und Beiträgen aus dem Vereinsgeschehen aktuell informieren. Gucken Sie immer wieder rein!

# Die Mitgliederversammlung im November ÜBERZEUGENDE VORSTELLUNG DES SEGELBUNDESLIGATEAMS

GAN Am 19. November schien der Besuch zur Mitgliederversammlung gering zu werden. Als Vortragende war das Segelbundesligateam der SVAOe angekündigt, das über die vergangene erste Saison in der Liga berichten sollte. Das müsste doch eigentlich Zugkraft haben, denkt man. Warum füllte sich der Saal so langsam? Aber zu früh gezweifelt. Es wurden dann doch 40 Zuhörer. Den Wortmeldungen nach waren es sogar 80, so erfreulich lebhaft ging es zu.

Der Vorsitzende Dr. Stephan Lunau teilte den inzwischen schon überall bekannt gewordenen Tod unseres Kommodore Jürgen Schaper noch einmal offiziell mit. Dann übergab er das Podium an Tania Tammling, Till Pomarius, Ragna Thönnessen, Ole Wittenburg, Christian Warnecke, Corina Thiermann, Franzi Wilckens und Carlotta Meewes, die anwesenden Mitglieder des insgesamt aus zwölf Seglerinnen

und Seglern bestehenden Bundesligakaders.

Diese stellten sich zunächst einmal den Zuhörern vor, denn nicht alle waren schon allgemein bekannt. Allen gemeinsam ist, dass sie im Alter zwischen 20 und Anfang 30 sind, schon länger intensiv Regatten segeln und zumeist aus der J/24-Klasse kommen. Einige haben besonders durch das J/70-Engagement der SVAOe zu uns gefunden.

In wechselnder Folge trugen sie zunächst die Besonderheiten des Bundesliga-Formats vor: Die Segelbundesliga ist eine Meisterschaft der deutschen Segelvereine, unterteilt in eine erste und eine zweite Liga, für die sich die interessierten Vereine qualifizieren müssen. In jeder Liga "spielen" 18 Vereine. Pro Saison finden fünf "Spieltage" statt, die jeweils von Freitag bis Sonntag gehen, in denen jede Mannschaft 16 Regatten von ca. 15 bis 20 Minuten Dauer segelt. Veranstalter, Organisator und Gesteller der Boote ist die Agentur "Konzeptwerft". Der DSV ist beteiligt. Am Ende der Serie findet der Bundesligapokal statt, eine Veranstaltung, in der es um Aufstieg, Abstieg und (Neu-)Qualifikation in der Bundesliga und natürlich um den Pokalsieg geht. Die Kosten der Konzeptwerft tragen werbende Firmen und die teilnehmenden Vereine mit ihren. Meldegebühren. Nicht ieder Verein kann oder will diese Kosten auf sich nehmen. Auch in der SVAOe wurde darüber diskutiert. Die laufenden Kosten, also im Wesentlichen die für Reisen und Unterkunft, tragen die Teilnehmer selbst.

Das Ergebnis für das SVAOe-Team war nach Ende der Saison der letzte Platz der zweiten Liga. Das hörte sich natürlich nicht gut an. Aber die Vortragenden überzeugten mit ihren Erklärungen. Jedem Neueinsteiger muss man eine Lernkurve zubilligen, zumal das Bundesligaformat mit

den gewohnten Regatten wenig zu tun hat und die bereits teilnehmenden Vereine einen großen Erfahrungsvorteil haben. Außerdem erreichte das SVAOe-Team auch eine Anzahl sehr guter bis guter Einzelplätze, sodass man erkennen konnte, dass Potential vorhanden ist. Auch wurde von den Vortragenden zugegeben, dass es an ausreichendem Training gehapert hätte. Unglücklicherweise musste auch frühzeitig der Teamchef aus beruflichen Gründen ausscheiden.

Marcus Boehlich wies das Team mit eindringlichen Worten darauf hin, dass die SVAOe mit der Anschaffung der "Albis" und mit den Meldegebühren sehr viel Geld dafür einsetzt, dass eine Gruppe von Personen, die zumindest teilweise schon im Berufsleben stehen, ihren Spaß am Segeln haben. Noch sei völlig unklar, ob sich das für den Verein auszahlen wird. Das Geld ginge der Jugendarbeit verloren. Daher erwarte er einen größeren Einsatz des Teams und bessere Ergebnisse als 2019, wozu er dem Team viel Glück wünschte.

Obwohl die letzten vier der zweiten Liga, also auch das SVAOe-Team, absteigen mussten, so bestand doch das Recht auf Teilnahme an den Bundesligapokal-Wettfahrten. Da erreichte unsere Mannschaft einen sehr befriedigenden neunten Platz und stieg somit sofort wieder in die Liga auf. Das ist erfreulich, bedeutet jedoch erhöhte Anstrengungen von nun an. Dazu ist unser Bundesligateam bereit. Die Mannschaft hat sich folgende Ziele gesteckt:

- Offen über alle Vorgänge berichten, Begeisterung weitertragen
- Nachwuchssegler motivieren, ihnen eine Möglichkeit für die Zukunft zeigen
- Einen leistungsstarken, geschlossenen Kader aufbauen, viel trainieren, Trainer heranziehen
- Die Bekanntheit der SVAOe steigern



Der "vortragende Teil" unseres Bundesligateams (Foto: Hartmut Pflughaupt)

- Ein Image im Leistungssport aufbauen
- In der nächsten Saison in die erste Hälfte der zweiten Liga vorstoßen

Mit der J/70 "Albis" sollen weiter Klassenregatten gesegelt werden. Das Team wird im Winter dienstags am Bundesliga-Training auf der Alster mit NRV und HSC teilnehmen. Da "Albis" keinen Antifouling-Anstrich hat, muss das Boot nach jedem Segeln aus dem Wasser genommen werden. Dafür ist bisher noch keine technische Möglichkeit gefunden worden. Vorschläge werden gesucht.

Nach dieser überzeugenden Vorstellung des Teams erklärt der Vorsitzende, dass der Vorstand die weitere Beteiligung der SVAOe an der Segelbundesliga unterstützt. Die nächste Saison sei gesichert.

Das Gehörte führte zu regen Diskussionen nach dem Ende der Veranstaltung. Überall standen Gruppen, zwar meistens mit dem Bierglas in der Hand und mit viel Gelächter, aber die positive Meinung drang durch.

# Preisverleihung für die Elbe-Ausklang-Regatta MIT VIFI GRÜNKOHI

GAN Es ist eine beliebte Veranstaltung, wenn Ende November die Preise für die Elbe-Ausklang-Regatta verliehen werden. Das liegt sicher nicht nur an den Preisen, sondern noch mehr daran, Freunde und Bekannte nach Abschluss der Saison wiederzusehen und dabei ein traditionelles Mahl einzunehmen: Grünkohl mit allem, was dazugehört. Dann kann der Winter kommen. Man ist gerüstet.

Der Saal wurde richtig voll. Festlotsin Dörte hatte mit ihren Helfern lange Reihen von Tischen und Stühlen aufgebaut und sie herbstlich geschmückt. Es sah sehr einladend aus. Gruppen von Freunden fanden sich zusammen, aber es gab auch neue Mischungen, was ia sehr belebend sein kann. Erfreulicherweise war eine Reihe von Gästen erschienen, Regattaseglerinnen und -segler anderer Vereine, die einen Preis erwarteten. So wurde das Bild noch bunter. Die meisten standen herum, begrüßten sich, ein Bier in der Hand, wechselten von einem zum anderen. Es gab viel zu erzählen. Der Lärm war nicht unerheblich. Doch langsam verlangte der Magen nach Nahrhaftem. Es war sinnvoll, sich zu setzen. somit ein Zeichen gebend, dass es mit dem Essen losgehen könnte. Das nahm der Vorsitzende Dr. Stephan Lunau zum Anlass, noch schnell die Anwesenden zu begrüßen. Er machte nicht viele Worte und das war auch angemessen.

Dann ging es los. Wie immer hatte Dörte die Jugendabteilung angefordert, das Servieren zu übernehmen. Einheitlich in weißen Blusen trugen sie die Schüsseln an die Tische. Ein schönes Bild. Man muss es einmal aussprechen: Der Dienst,

den die Jugend hier den Erwachsenen leistet, ist höchst anerkennenswert und erfreulich. Wir haben in unserem Clubhaus aus guten Gründen nun mal keine Ökonomie. Sie würde sich nicht tragen. Wir haben einen Getränkeservice, der bei Veranstaltungen die Tresenbedienung stellt und auch den kleinen Hunger bedient. Richtiges Essen lassen wir anliefern, aber das Auf- und Abtragen sowie das Reinigen müssen wir selber machen. Die Jugend hilft und gibt damit ein wenig zurück für das, was ihr das Segeln ermöglicht. Es funktioniert. Ein freiwilliger Generationenvertrag.

Das Essen konnte man loben. Der Grünkohl war reichlich, saftig und schmeckte sehr gut, die Fleischplatten waren üppig, dazu gab es angebratene kleine Kartoffeln. In den verschiedenen norddeutschen Gegenden wird Grünkohl unterschiedlich zubereitet. Bremer machen ihn anders als Niedersachsen, Schleswig-Holsteiner oder Hamburger. Hier war alles so, wie Hamburger es gewohnt sind, mit einer kleinen Verbeugung nach Schleswig-Holstein, denn es standen Schälchen mit Zucker auf den Tischen, den man sich über den Kohl streuen konnte. Das findet auch bei uns Liebhaber.

Nachdem wirklich keine und keiner mehr etwas zu sich nehmen konnte, wurden Schüsseln und Geschirre abgeräumt. Nun, dachte man, ginge die Preisverleihung los. Aber Irrtum. Der Moderator blieb gemütlich sitzen und unterhielt seinen Gesprächskreis. Andere bestellten Getränke, der Lärm nahm zu. Erst als Unruhige nachfragten, klärte es sich auf. In der Einladung war der Beginn der Preisverleihung mit 21:00 Uhr angegeben. Soweit war es noch nicht. Es hätten ja noch Preisempfänger kommen können, die auf das gemeinsame Essen verzichtet hätten. So war



Marcus Boehlich vor den zu vergebenden Preisen



Philippine präsentiert den Mia-Lisa-Preis (geht an Klaus-Uwe Stryi, RVE)



Bulli Preis (geht an Jan Henning Sander, SCOe)



Roy-Preis (geht an Thomas Reineke, SCOe)



Sabrina's Last Order-Preis



Claus Botscha, Mitsegler auf "Panda" (Eigner Axel Godefroy, SVAOe), nimmt Sabrina's L-O-Preis entgegen



Schwertbootpreis "Segeln ist schöner"



Jan Henning Sander, SCOe, nimmt den Schwertbootpreis entgegen



Michael Wunderlich, BSC/RVE, mit dem Radde-Preis (Fotos: Hartmut Pflughaupt)

es tatsächlich. Die Unruhigen hätten nur zu lesen brauchen. So, wie es auch bei jeder Regatta-Ausschreibung ist.

Dann kam die Stunde der Preisverleihung. Vergabe-Moderator Marcus Boehlich brachte sich vor dem großen Wandbild von Hinnerk Bodendieck in Position und erledigte seine Funktion gewohnt souverän und mit Humor. Als erstes berichtete er davon, dass er in alten SVAOe Nachrichten geblättert und so zufällig festgestellt hätte, dass Lui (Ulrich Dahm) 2019 nun schon im 25. Jahr unser Wettfahrtleiter war, wofür er Lui seinen Dank aussprach.

Sehr viel Spannung auf das Kommende war nicht mehr vorhanden, denn alle Ergebnisse waren schon längst auf der SVAOe Homepage veröffentlicht. So werden sie auch hier nicht mehr wiederholt. Marcus begann mit der Schilderung einer Protestsituation aus der Vorstartphase, bei dem ein Wegerecht nicht gegeben und ein Manöver des letzten Augenblicks nicht eingeleitet wurde. Das Protestkomitee disqualifizierte beide Kontrahenten. Der Fall ging in die Berufung beim Deutschen Segler-Verband. Das Ergebnis ist noch offen und wird mit Spannung erwartet.

Von manchen wurde ein Ende der Preisverleihung herbeigesehnt, denn es sollte ein Nachtisch bereitstehen. Dörte und Ralph machen sich stets die Mühe, ein sehr leckeres Hinterher zuzubereiten. Es fand großen Anklang und auch noch Platz in den Mägen.

Der Abend dauerte noch lange. Es gab viel zu bereden und die Kehlen mussten befeuchtet werden. Ein schönes Fest

#### REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE

#### Pagensand 2019

# DIE FLAUTE DROHTE, KAM UND BLIEB

Von Klaus Pollähn In meinem persönlichen Rating der nach Yardstick gesegelten Elbregatten steht die Pagensand-Regatta des SCOe schon lange weit oben. Das liegt sowohl an der bekannten Bahn, als auch an der deutlichen Empathie der Wettfahrtleitung für uns Segler, wie dem Einsatz des gesamten Vereins fürs Gelingen und dem großen Querschnitt der hier auf unserem Elb-Revier vertretenen Yachtflotte. Die Pagensand-Wettfahrt hat an Beliebtheit den Senatspreis längst hinter sich gelassen. Ich beobachte diese Entwicklung schon seit langem: 1965 habe ich meine erste Pagensand gesegelt − das begann an der Pinne des ersten Folkebootes unserer Eltern.

Wetterlage: Nur ein laues Lüftchen blies an diesem Sonntag – die Prognose ließ uns leider ohne jede Hoffnung auf mehr Wind. Diese Gemengelage konnte die Regattaleitung des SCOe keinesfalls ihrer Zweifel am Gelingen entheben. Entsprechend hing am Start für wenige Minuten das Signal "Verschiebung". Das konnte man sich

jedoch wegen der laufenden Tide kaum lange leisten. Also begann die Startfrequenz doch nach wenigen Minuten – noch nahezu pünktlich. Meine größte Sorge in dieser Phase an der Linie war ein Frühstart ohne Rückfahrkarte. Nach meinem Start in Gruppe 1 mit 15 Booten zogen sich alsbald alle leichten Jollen in Lee heraus: Sie sollten auch die späteren Sieger stellen: Finn Dinghy, C 55, H-Jollen, Schwertzugvogel. Eine solche vorteilhafte Konstellation für sie gab es auch noch nie: Eine Ausnahme! Denn das Wasser blieb für sie praktisch spiegelglatt, wenn man von den Wellen des Hochseekatamarans absieht. Die jedoch begleiteten uns etwas länger, da sie von einigen befestigten Uferformationen reflektiert werden. Ich dachte dabei kurz zurück an den üblen Seegang während der stürmische Regenbö bei Pagen-Nord in 2018, die wohl kaum alle der jetzt beteiligten Jollen unbeschadet überlebt hätten. Zugegeben: Der Zugvogel hatte diese Orgie heil überstanden.

Wer die Yardstick-Regatten von diesem Frühjahr und Herbst mit ihren ganz unterschiedlichen Angeboten und Bedingungen miteinander vergleicht, der kommt über ihre Zukunft ins Grübeln. Ist nicht bei den gegenwärtigen Wetterkapriolen der Klimawandel sichtbar genug? Die Extreme nehmen wahrhaftig zu. Hatten doch SCU und HSC/ NRV im Frühjahr ideale Bedingungen bei ihren Wettfahrten mit entsprechend stimmigen Ergebnissen angesichts stundenlanger Kreuzkurse. Doch dann folgten andere extreme Wetterlagen. Die Flauten beim Senatspreis (abgesagt) und bei Pagensand bergen die Gefahr in sich, dass die traditionellen Melder in ihrer Erwartung arg enttäuscht werden und in der Folge wegbleiben. Jeder Veranstalter auf der Elbe konnte bisher noch jubeln, wenn seine Meldungen in etwa



konstant blieben. Nur wie hält man altgediente Regattasegler als Melder bei der Stange? Denn die müssen weiter Vertrauen in die Entscheidungen einer Wettfahrtleitung setzen und vor allem auch behalten.

Mancher mag glauben, Werbung in letzter Minute könne da noch einiges ausbügeln, aber Werbung allein hilft kaum. Denn die Hemmschwelle für Regatta-Einsteiger liegt vielfach zu hoch. Vereinsinterne Wissensvermittlung im Bereich der Yardstickregatten ist darum m.E. ein Gebot der der Stunde.

Deshalb erwähne ich einen etwas überraschenden Lichtblick noch zum Schluss -ausgerechnet durchgezogen von Jugendlichen: Die bemannten kurz entschlossen nicht drei, sondern sechs Kutter, z. T. mit gemischten Mannschaften verschiedener Vereine. An der Pinne der SVAOe-Kutter N und T saßen Paul Körner und Jasper von Allwörden. Letzterer überließ seinen erfolgreichen Kutter, die "Möwe" aus Finkenwerder, Jule Sander, die damit den Sieg holte. Diese ausgedünnten Topp-Teams (manche segelten nur zu viert!) waren überraschend gut organisiert und entsprechend fokussiert. Die hatten zusammen somit einen ganz neuen Anreiz, sich zu messen. Paul und Jasper als Multiplikatoren sind ein Gewinn. Nun sind Jugendkutter als Flautenläufer oder als Lernplattform für Regattasegler nicht gerade in aller Munde. Aber der Spaß über ihre so erbrachte Leistung, den diese Crews gemeinsam auf der Preisverteilung als Hurras herausschreien, ist wohl Jugend-typisch oder hörenswert.

Es kam kurz vor Stadersand bei uns ein kleines Gummiboot in Rufweite und verkündete eine "Verkürzung" bei der Tonne 100. Über Grund machten wir derzeit knappe vier Meilen, durchs Wasser höchstens eineinhalb. Aber als wir uns

besagter Tonne weiter näherten, hörten wir mehrfaches Tuten und sahen auch eine blaue Flagge. Also doch ein überraschend vorgezogener Zieldurchgang – also schon nach acht Meilen statt 33.

Sieger: Erste im Ziel – mit dem höchsten Rennwert - war "Edelweiss", verlor aber in seiner Gruppe berechnet gegen "Pax". Berechnet hatten die Großen keine Chancen gegen die Kleinen, insbesondere nicht gegen die leichten Jollen. Dies ist eher eine Besonderheit unter den Ergebnissen der letzten Jahre. Pagen 19 einschließlich seiner SCOe-Bilderstrecke im Netz hält darum keine einleuchtende Lektion für mich bereit: Was war denn nun richtig an meinem Trimm oder dem meiner Konkurrenz? Was ist mit Foliensegeln bei Flaute? Mir gefiel das luftige Vorsegel von "Ballerina" und ich dachte, das könnte ihr den Gruppensieg bringen. Einen leichten, hochgeschnittenen Reacher hat heute keiner mehr. Aber die Frage der Garderobe in dieser Wettfahrt war indes zweitrangig. Dies war eine reine Geduldsprobe mit völlig ungewissem Ausgang. Wenn ich die langjährigen Bemühungen einiger SVAOe-Teilnehmer verfolge, dann wundere ich mich nicht darüber, wieviel Erfahrung man sammeln muss, um auf dieser Wettfahrt dauerhaft Erfolg zu haben.

# Tannenbaumregatta 2019

# VIEL WIND UND SEEGANG IM YACHTHAFEN

Von Thomas Lyssewski und Hartmut Pflughaupt
Nachdem der Wetterbericht am Donnerstag und
Freitag noch Regen und stark böige Winde für
Sonntag angesagt hatte, klarte es am Sonntagmorgen, dem 3. Advent am 15. Dezember, doch

auf und die Sonne ließ sich blicken. Auch die Temperaturen waren mit neun Grad angenehm.

Das Tannenbaum-Regatta-Aufbauteam hatte wieder trotz heftiger Böen in kürzester Zeit das Zelt aufgebaut, die Tische aus dem Aufenthaltsraum ins Zelt getragen, 300m Kabel für Glühweintöpfe, Waffeleisen und Kochplatte verlegt, Gas-Heizstrahler für die Jazzband installiert und den Grill vorbereitet. Das Zelt wurde sicherheitshalber mit Erdnägeln und Tampen gesichert.

Thomas hatte als Regattabegleitboot den "Ben" aus dem Schulgartenweg mitgebracht. So langsam trudelten dann die Optis und die segelbereiten Teilnehmer ein. Nur elf Teilnehmer hatten gemeldet. Das ist im nächsten Jahr doch sicherlich noch ausbaufähig. So langsam füllte sich das Zelt und bei der Steuermannsbesprechung gab es dann nur noch acht Segelwillige. Die Tonnen waren bereits zwischen den Schlengeln der Ost- und Westanlage ausgelegt.

Bei dem sehr lebhaften Wind von fünf bis sechs Bft mit Böen bis acht wurde es auf dem "Ben" mit Thomas und Johannes und den vier Schiedsrichter-Kindern Bjarne, Jonn, Nis und Jasper eine ereignisreiche Wettfahrt. Zunächst zogen sie die Optis von der Slipbahn ins freie Wasser und durften dann noch vor dem Start sogleich mit Unterstützungs- und Bergungsarbeiten beginnen.

Beim Probesegeln testete ein Teilnehmer auf dem Vorm-Wind-Kurs die U-Boot-Eigenschaften seines Optis und konnte danach nicht mehr starten. Vor Topp und Takel und ohne das Paddel zu benutzen ging der Weg zurück zur Slipbahn.

Da waren es nur noch sieben, die von "Ben" und seiner Mannschaft über die holperige Chaussee begleitet wurden. Die Kinder hatten als Schiedsrichter keine leichte Aufgabe, bei dem



Der Aufbau des Zelts



Nahrhaftes wird vorbereitet



Noch wartet das Zelt auf Besucher



Thomas rollt mit "Ben" und den Wendemarken an



Die Jazzband stimmt sich ein

Das Warten auf Gäste





... und dann hinein in den Kampf!

Eigentlich zu viel Wind für die kleinen Jollen



Auf Legerwall

Zwischenstopp zum Ausösen





Die Bergungsmannschaft macht ihre Sache gut

Andreas Sasse erhält den Tannenbaumpreis (Fotos: Hartmut Pflughaupt)

Wind ein Fehlverhalten festzustellen. Alle Teilnehmer segelten fair und sicher über die Bahn. Die teils sehr heftigen Böen forderten dann aber ihren Tribut. Auch wenn niemand kenterte, fand auf wundersame Weise doch immer wieder reichlich Elbwasser in die Optis, was zu einer Reduzierung des Feldes führte. Vier Optis passierten schließlich die Ziellinie.

Wie eigentlich immer wurde die Regatta von der Kranbrücke aufmerksam von vielen Besuchern verfolgt. Während die Aktiven auf dem und mit dem Wasser kämpften, lauschten über hundert SVAOe-er sowie Segler und Motorbootfahrer anderer Vereine den Rhythmen der Jazzband, tranken Glühwein und sprachen Grillwürstchen, Suppe und Waffeln zu. Die Preisverteilung fand dann leider nur noch in sehr kleinem Kreis statt. Hier die Melde- und Ergebnisliste:

1. Andreas Sasse (SVAOe), 2. Lars Hauschildt (SVAOe), 3. Matthias Düwel (ASV-HBG), 4. Jan Werber (SCOe), Berend Beilken (SVAOe) – dnf, Jan Hauschildt (SVAOe) – dnf, Louis Svuger (SVAOe) – dnf, Thomas Schulz (SSC) – dnf, Johannes Jacobsen (SVAOe) – dns, Ralph Rainsborough (SVAOe) – dns, Uwe Angerer (ESV) – dns

#### JUGEND

# Hamburgs Weihnachtsbaum umsegeln

# ...DAS IST EIGENTLICH VERBOTEN

Den nachfolgenden Beitrag und die Fotos entnahmen wir mit freundlicher Genehmigung der Homepage der Deutsche Optimist-Dinghy Vereinigung e.V. (Red.)

Diese "Bahnmarke" auf der Hamburger Binnenalster ist ein wahrer Gigant und mit den rund 1000 Lichtern nicht zu übersehen. 14 Meter





(Fotos: DODV)

ist sie hoch, 34 Jahre alt und fast vier Tonnen schwer. Das Segeln auf den Binnenalster ist streng verboten, aber einmal im Jahr wird eine Ausnahme gemacht ...

"Wer ist schon einmal durch einen verbotenen Tunnel auf einen verbotenen See gesegelt? Wer ist schon mal mit seinem Opti um den Weihnachtsbaum gesegelt? In Hamburg tun dies der Blankeneser Segelclub (BSC) und die Seglervereinigung Altona-Oevelgönne (SVAOe) einmal im Jahr, immer als Jahresabschluss des gemeinsamen Wintertrainings. Achtmal trafen sich die Kids. Und dann gehen die Trainer auf's Amt, organisieren die Genehmigungen, und dann geht es einmal im Jahr auf die Binnen-Alster. Das ist ein See vor dem Hamburger Rathaus, der sonst für Segelboote gesperrt ist. Hierzu geht

es durch einen etwa 50 Meter langen Tunnel, der sonst auch nicht durchsegelt werden darf. Warum das Ganze? Weil da auf einem Ponton Hamburgs Weihnachtsbaum vor Anker liegt, und diesen umsegeln die BSC/SVAOe-Optis mit Weihnachtmusik und Gebäck von den Trainerbooten. Dieses Jahr waren 19 Optis dabei und alle hatten wirklich allerbeste Stimmung!" (Sören Sörensen)

#### FAHRTENSEGELN

### **STATIONSMELDUNGEN**

GAN Drei Yachten der SVAOe sind unseres Wissens derzeit auf weltweiter Fahrt. Schon mehrfach hatten wir auf SY "Lili" (ex "Gaudia") von Jens und Britta Harms verwiesen, die nach der Rückkehr von ihrer Nordatlantik-Rundreise ins Mittelmeer abgebogen sind und dort das Jahr 2019 verbracht haben. Ihr Schiff haben sie nun für das Winterlager in Termini Imerese bei Palermo/Sizilien an Land gestellt und warten in Wedel auf die neue Saison. Wenn sie im Frühjahr wieder an Bord sind, lohnt es sich, ihren Blog auf http://sylili.blogspot.com zu lesen.

SY "Greyhound" mit Dagmar und Dietmar Segner befindet sich in der Nähe von Auckland/ Neuseeland. Man kann ihre Bewegungen auf vesselfinder.com oder ähnlichen Portalen verfolgen.

Eine erneute Weltumsegelung haben Karsten und Sheila Witt mit "Gunvør XL" begonnen. Diesmal machen sie sich die Sache ein wenig einfacher. Auf manchen Abschnitten verschiffen sie ihr Boot per Frachter, wenn die Möglichkeit besteht. So war es z.B. auf der Ausreise ab Holland über den Nordatlantik. Ab den British Virgin Islands wurde gesegelt. Zu Weihnachten befanden sie sich in Santa Marta/Venezuela. Von dort

wird es zum Panamakanal gehen. Ihren Standort kann man z.B. ebenfalls auf vesselfinder.com oder ähnlichen Portalen verfolgen, wenn man nach "Gunvor XL" sucht. Wir wünschen Sheila und Karsten und ihren (wechselnden) Gästen eine gute Weiterreise.

#### Versuch einer Sommerreise

# VIER WOCHEN SOMMERTOUR AUF 24 FUSS

Von John Carsten Heuer ■ Anfang des Jahres 2019 hatte ich noch richtig große Zweifel; Sommerreise mit unserem Boot oder lieber ein landgebundenes Unternehmen? Meine großartige Frau Gitti plädierte aber immer für die Urlaubsreise auf dem Wasser, Eine Krebserkrankung und eine lange Reihe von Chemotherapien hatte meine Zögerlichkeit verursacht. Der Beginn der Planung fegte dann jedoch alle Bedenken hinfort! Ein Anruf bei meinem Freund Georg sicherte den ersten Teil des Unternehmens. Georg hatte im Jahr zuvor seine Vindö 28 verkauft. Mit großer Freude sagte er zu, unser Boot mit mir nach Sonderburg zu überführen. Also ging es am Montag, 8. Juli, los, unter Maschine nach Brunsbüttel bei Nordwest sechs mit schweren Böen. Ein winziges 24 Fuß-Boot mit einem 8 PS Diesel! Der hatte alle Mühe, das Rigg plus Boot gegen Wind und Welle zu schieben. Es ging nur dicht unter Land an der Süd außerhalb des Fahrwassers, etwas windgeschützt mit wenig Seegang, aber auch wenig Ebbstrom, also z.B. unter Krautsand und Wischhafen Reede. Teilweise brachte der Diesel nur 0,8 bis 1,2 Knoten Fahrt durchs Wasser zustande! Jedoch wurde das Wetter moderater, sodass wir spätnachmittags



Guter Liegeplatz unter dem Havnekontor in Hals (Foto: Gitti Heuer)



Innerhalb von Sekunden war die Böenwalze über uns



Das vormals glatte Wasser war mit Schaumkronen bedeckt (Fotos: Gerhard Sell)

bei Tidenkipp in Brunsbüttel vor der Schleuse standen, die auch tatsächlich nach einer Viertelstunde Warten das Signal Weiß Unterbrochen zeigte. Die "Rentnergang" hatte sich bewährt.



Stimmungsvoller Abend im Gieselaukanal (Foto: Dr. Klaus Pauly)

Georg (78) und ich (68) waren schon ein bisschen stolz. Über Rendsburg (Diesel nachfüllen) ging es am nächsten Tag nach Stickenhörn. Mit Zwischenstation in Schleimünde erreichten wir am Freitag Sonderburg. Gittis Schwester war noch nie in Sonderburg gewesen, hatte gerade Urlaub und bot einen "shuttle service", der auch Georgs Rückreise sicherte.

Gitti, die noch berufstätig ist, zu Beginn ihres Urlaubs an Bord zu haben und von nun an alles gemeinsam zu machen, führte zu einem komplett neuen Urlaubsgefühl. Jetzt, am Sonnabend, ging es richtig los. Nach kurzen Zwischenstationen in Mjelsvig und Middelfart waren wir Montagabend schon in Tunø. Großer Gemüseeintopf mit allerfrischesten Zutaten von der Insel – köstlich! Aber der Unruhegeist in uns zog uns weiter. Der nächste Tag sah uns schon in Grenå. Der Wetterbericht hörte sich gut an, und so rauschten wir bei Nordost bis Ost um fünf Bft guer über die Aalborg-Bucht Richtung Hals am Eingang zum Limfjord. Der Hafen ist bei östlichen Winden sehr unruhig. Aber mit dem Vorteil des kleinen Bootes fanden wir noch einen genau passenden Liegeplatz in der geschützten Ecke des Hafenmeisterbüros. Größere Yachten mussten schon an der Bohlenpier festmachen, die nach Osten hin offen liegt.

Gewaltig! Dies war die erste Woche eines vierwöchigen Urlaubs, und schon so weit im Norden! Also bleibt noch Luft nach oben ... go north! Das Wetter schien eine regnerische Tendenz zu haben, aber trotz tief hängender dunkler Wolken liefen wir aus, Kurs Læsø Rende. Drei mächtige Schauer machten uns beide nass und ließen den Wind verschwinden. Die letzten zehn Meilen motorten wir nach Vesterø. Der Hafen war voll mit Segelvachten, alle so um die 40 bis 50 Fuß. Wir waren gewiss das kleinste Boot in dieser "Plastikausstellung" und fanden einen Liegeplatz neben einer schwedischen Banner 28R, die sich zwischen zwei "Big-Boat-Päckchen" geguetscht hatte. Der Eigner hatte uns gleich, als er uns kommen sah, zu sich längsseits gewinkt. Das war eine sehr nette Geste dieses Ehepaars, mit dem wir unterhaltsame Stunden verbrachten. Der kostenlose Bus lud zu einer Inselrundfahrt ein, die wir auch gerne annahmen. Aber am dritten Tag guälte uns die Unruhe. Wetterberichte sagten sehr wenig Wind voraus und so kam es dann auch. Bei zunächst fünf bis sechs



Beaufort kreuzten wir uns vom Flach um die Insel frei, um die rote Tonne an der Læsø Rende zu runden. Spinnakerkurs! Die gute Brise verabschiedete sich jedoch nach 2½ Stunden und hinterließ eine spiegelblanke Aalborg-Bucht. So absolvierten wir die letzten Zweidrittel bis Grenå unter Maschine. immerhin mehr als 40 Seemeilen. Mit dem letzten Büchsenlicht liefen wir in Grenå ein, erschöpft vom stundenlangen Sitzen. Wenn Grenå, dann ist große Wäsche dran und "ship clean"! Emsig wischten und wuschen und wienerten wir beide, bis unser Boot wieder richtig "blinky" aussah. Die schwedische Banner war auch eingetroffen. Die Einladung zum Sundowner wurde gerne angenommen, sodass wir den Abend mit Gelächter bei Sternenlicht heendeten

Michael und Agneta liefen früh am nächsten Morgen aus, weil sie gerne ihren Heimathafen auf Tycho Brahes Insel Ven am nächsten Tag erreichen wollten. 75 Seemeilen bei dem schwachen Wind zu zweit ist eine sportliche Herausforderung. Die Nachricht per SMS berichtete dann auch von knapp 27 Stunden bis Ven! Auch wir liefen aus und erreichten Tunø am späten Nachmittag, Gott sei Dank mit einer mäßig handigen Brise. Hurra, Gemüseeintopf zum Abendessen!

Am nächsten Tag steuerten wir Juelsminde an. Ein wohlschmeckendes Fischgericht bei Snaptun Fisk rundete den Tag ab. Nach dem Besuch der Tankstelle ging es weiter Richtung Middelfart. Wir haben Zeit! Nichts ist schlimmer, als wenn der letzte Urlaubstag immer näher rückt, man aber noch weit weg von zuhause ist.

In den letzten Jahren hatten wir immer den Stadthafen von Middelfart angelaufen. Dieses Jahr ging es nach Kongebro. Der Hafen schräg unter der Eisenbahnbrücke ist relativ eng. Stunden vorher, schon weit vor Strib, hatte sich ein Gewitter über Fünen zusammengeballt. Jedoch entwickelte sich außer anhaltendem Regen kein typisches Gewittermerkmal. Das zeigte sich erst in Kongebro. Beim Anlegen in diesem Hafenbecken fiel der Blick in Richtung Middelfart. Das vormals glatte Wasser war mit Schaumkronen bedeckt. Innerhalb von Sekunden war die Böenwalze über uns. Keine Zeit mehr, den Steven in den Wind zu drehen! Gitti gelang es gerade noch, eine Leine über die hinter uns befindlichen Heckpfähle zu werfen. Selbst Vollgas rückwärts schaffte es nicht, uns gegen den Wind zu halten. Zwei bis vier Minuten später war der Spuk vorbei. Windstille, als wäre nichts geschehen.

Vom Steg kam der Ruf: "Nu' schmeiß mal ,'ne Vorleine rüber!" Großes Erstaunen unsererseits. Gerd und Bärbel, direkte Nachbarn aus Finkenwerder, standen dort zur Begrüßung. Welch eine Freude! Ein ... Bierchen als Dankeschön rundete den Tag ab. Wir trudelten gemächlich weiter nach Süden und erreichten über Årøsund Augustenburg vorbei an "Sønderborg International Airport". Sønderborg lystbåde havn beglückte uns noch einmal mit risted hot dog med de hele.

Anderentags kreuzten wir gegen einen gemütlichen Südsüdwest zwei bis drei nach Schleimünde, um am Tag darauf nach Stickenhörn zu laufen. Selbstverständlich überprüften wir noch einmal den Motor, bevor es auf die Langstrecke durch den NOK ging. Nach 3½ Stunden (!) Wartezeit durften wir dann mit ca. 30 anderen Yachten in die Schleusen einlaufen, verbunden mit haarsträubendem Hafenkino. Das lange Warten erlaubte es uns jedoch nur, bis zur Gieselau-Schleuse zu laufen. In himmlisch göttlicher Natur verbrachten wir den Abend und die Nacht.

Früh am nächsten Tag brachen wir auf. Gefrühstückt wird unterwegs! Gewittriges Wetter und ein strammer Südwest ließen die Reise nach Brunsbüttel jedoch sehr mühsam werden. In einem Gewitterschauer ging die Sicht runter bis auf eine knappe Schiffslänge, sodass der Bugkorb vom Rudergänger nicht mehr zu sehen war, und das bei einer Bootslänge von siebeneinhalb Metern! Im Laufe des Nachmittags drehte der Wind auf Nordwest mit Böen von sieben Beaufort. Bis Niedrigwasser auf der Elbe warteten wir im Kanalhafen Brunsbüttel und hielten uns bereit auszuschleusen. Bei anhaltendem westlichen Starkwind entsteht eine gewaltige See auf der Elbe, wenn die nachlaufenden Ebbe noch setzt. Im Schleusenvorhafen setzten wir

noch schnell die Genua III und jagten mit dieser Minimalbesegelung mit über sieben Knoten Fahrt durchs Wasser elbauf. Am frühen Abend machten wir in Wedel fest. Mit dem letzten auflaufenden Wasser segelten wir am nächsten Tag, am Freitag, 9. August, die acht Seemeilen nach Finkenwerder. Mit großem Hallo köpften wir mit den Stegnachbarn noch das eine oder andere Bier, bevor wir mit Schmutzwäsche bepackt nach Hause fuhren.

Eine wunderbare Sommertour war zu Ende. Alle Bedenken vor Beginn der Reise hatten sich nicht erfüllt. Ich habe zwar keine olympische Fitness erlangt, aber kränker bin ich auch nicht geworden. Ein riesiges Dankeschön an Gitti, meine Frau, Navigator und Vorschiffs-"Mann"! Wenn alles gut geht, können wir wohl auch eine Segelreise 2020 in Angriff nehmen.

Leider sind wir nur bis Læsø gekommen. Der große Traum, Norwegens Südküste zu erreichen, ist selbstverständlich stark von stabilen Windverhältnissen abhängig. Das wären nochmal 300 Seemeilen mehr. So sind es insgesamt nur 650 Seemeilen geworden, aber alles mit großer Freude mit unserem 24 Fuß-Boot "Poxy" abgesegelt!

# Sommertour in den Schären von Stockholm und in den Ålands

# FOLKEBOOT "LORD JIM" ERWEITERT SEINEN AKTIONSRADIUS

Von Thomas Lyssewski Am 6.Juli 2019 morgens um drei Uhr fuhren wir mit unserem Gespann zur Fähre "Nils Holgerson", die uns von Travemünde nach Trelleborg bringen sollte Am nächsten Morgen gegen 11 Uhr rollten wir als

erste von Bord und konnten die 670 km in einem Rutsch nach Stockholm abreißen

Durch Vermittlung eines schwedischen Arbeitskollegen konnten wir im privaten Nordhafen (Sticklinge) von Lidingö unser Schiff mit einem riesigen "Gabelstapler" zu Wasser bringen und anschließend den Mast stellen. Nach einigen Mühen konnten wir dann gegen 22:30 Uhr das erste Bier an Bord genießen.

Als wir vor drei Jahren in Helsinki zum Goldpokal waren und anschließend die finnischen Schären besucht hatten, war uns die Idee gekommen, auch mal in die Schären von Stockholm und den Ålands einzutauchen. Vor Jahren waren wir schon einmal in den ostschwedischen Schären mit einer X46 und unseren drei Kindern gewesen. Wir empfanden die Schären dort damals bewaldeter und damit auch einen anderen Reiz ausübend als die uns schon bekannten westschwedischen Schären.

Unsere Tour führte durch die nördlichen Stockholmer Schären vorbei an Vaxholm und Furusund nach Mariehamn auf den Åland-Inseln. Zurück ging es durch die weiter außen liegenden Stock-



In den Stockholmer Schären 1

holmer Schären über Sandhamn und Dalarö wieder zu unserem Ausgangshafen Sticklinge auf Lidingö.

Höhepunkte waren definitiv die schönen, bewaldeten Schären, die "Vasa" in Stockholm, die vor ca. 390 Jahren auf ihrer Jungfernfahrt nur eine Seemeile segelte, bis sie kenterte und 1961 gehoben und zu einem Museum wurde und der P-Liner "Pommern" in Mariehamn, der im Originalzustand von 1939 erhalten und seit 1957 Museumsschiff ist.



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



In den Stockholmer Schären 2

Insgesamt segelten wir ca. 225 sm in 16 Tagen in kleinen Schritten von ca. 8 sm bis zu 36 sm. Spätestens nach drei Tagen mussten wir immer einen Hafen anlaufen, um wieder Trinkwasser aufzunehmen. Die Stromversorgung stellten wir mit einer Solarzelle sicher. Die Navigation erfolgte ganz klassisch mit Papierseekarten, aber auch über ein Tablet mit elektronischen Seekarten, wo sich Details größer herauszoomen lassen.

In den kleinen Schären war es sehr vorteilhaft, bei dem geringen Tiefgang von 1,2 Metern und einem 12 kg Heckanker (Mindestgewicht gemäß Klassenvorschrift) ohne Kette nur mit Leine zu ankern. Beim langsamen Antasten an die Schären mussten wir zum Teil die Ankerleine verlängern, wenn die Wassertiefe doch etwas größer war als gedacht. Teilweise mussten wir mittels einer zusätzlichen leichten Schwimmleine von 12 mm Durchmesser über 30 Meter stecken. Über den Bug fixierten wir das Boot mit 2 bis 3 Leinen an Schärenhaken und Baumstämmen.

Wir unternahmen lange Erkundungsgänge auf den Schären. Die Vielfalt an Bäumen, Felsen, Wiesen und Tierwelt ist sehr groß. Ein Elch ist uns leider nicht begegnet. Es gab nicht an jeder Schäre ein Plumpsklo oder eine Sauna, aber das war bei dem schönen Sommer im Juli auch nicht notwendig. Die Häfen waren mit 35,— €/Nacht teuer. Immer war eine Sauna am Ort, aber für Männer und Frauen nur je zwei Toiletten und eine Dusche bei ca. 30–40 Liegeplätzen.

Die Versorgung mit Lebensmitteln war nicht sehr üppig, aber dafür hatten wir mit einigem Vorrat entsprechend vorgesorgt. In einem Hafen mussten wir auch tatsächlich 1 SKR für fünf Liter Wasser bezahlen.

Die Rückfahrt machten wir von Stockholm mit einem Halt am Vätternsee nach Trelleborg und über Travemünde nach Hamburg. Am Vätternsee übernachteten wir im Naturpark und genossen die sehr schöne Landschaft und das super klare Wasser des Sees.



In den Stockholmer Schären 3



Auf der Rückfahrt: das Gespann auf einem Parkplatz am Vätternsee (Fotos: Thomas Lyssewski)

#### SEGLERGESCHICHTEN

### SO KAUFT MAN EIN BOOT

Von Dr. Karen Eriksen■ Seit zehn Jahren hatten wir nicht auf der Ostsee gesegelt, sondern immer im Ausland. Unser Boot liegt in Sidney, Australien. Wollten wir in Skandinavien — wie angedacht — im Alter mehr Zeit verbringen? Das musste getestet werden, also charterten wir ein Boot für einen Dänemarktörn.

Anfang Juli, Tag 1, es weht mit 6-7 Windstärken und ist kalt, wir bleiben in Heiligenhafen liegen und die Teenager gucken unter Deck fern. Gatte John und ich suchen in der Fußgängerzone nach einem Café, das auch im Juli Grog anbietet. Es sind gefühlte fünf Grad. Wohlig durchgewärmt schlendern wir bald zum Chartersteg zurück, als mein australischer Mann sagt: "Ach, lass uns doch mal einen Steg ablaufen, vielleicht den hier." Schicksalsschwere Worte. Rechte Stegseite, ungefähr bei Boot Nummer sechs, bleibt er stehen und ruft aus: "Na, das ist aber mal ein schönes kleines Boot, was ist das denn?" John macht eine ein Kompliment ausdrückende Geste in Richtung Cockpit, wo der Eigner in seiner Kuchenbude sitzt. Der winkt zurück. Ich identifiziere das Boot als eine Hornet 32, gebaut Ende der 1970er von Hatecke an der Elbe. Kenne ich gut, wir hatten einige in meinem Stader Verein.

Wir stehen und gucken, und bald kriecht eine ältere Dame aus der Kuchenbude und kommt aufs Vorschiff. John spricht ja kein Deutsch, aber sie und ich plaudern kurz über das Boot, sie dreht sich weg, ich drehe mich weg, drehe zurück und frage "Es ist nicht zufällig zu verkaufen?" "Doch, das ist es," antwortet sie. Ich: "Na, dann kommen wir mal an Bord und gucken." Schuhe aus und rauf.

Der stolze Bootsbesitzer, 84, ließ die Hornet vor genau vierzig Jahren bei Hatecke bauen und hat seither keine Ausgaben gescheut. Das Boot ist ein Schmuckstück, der Pflegezustand unglaublich, wie neu. Leider muss das Boot nun aus Gesundheitsgründen verkauft werden. Morgen soll eine Maklerin kommen und eine Anzeige vorbereiten, aber der Besitzer ist über diesen Verkaufsprozess nicht glücklich, zeitaufwendig und emotional belastend. Wir melden uns für den Nachmittag an, um noch einmal, diesmal mit den Kindern, zu gucken.

Gegen vier klettern wir mit unserem Siebzehnjährigen an Bord, seine kritische Schwester haben wir lieber zurückgelassen, die würde nur sagen "Was wollt ihr mit noch einem Boot." An Bord der Hornet nehmen die Dinge dann einen unerwarteten Verlauf. Eigner G. hat uns in der Zwischenzeit gegoogelt, von unserer Segelauszeit gelesen und beschlossen, wir seien ordentliche Segler und des Schiffes würdig. Das Ausmaß unseres Interesses, zu diesem Zeitpunkt der spontanen Situation angemessen und eher mittel, scheint komplett irrelevant. G. führt keine Verkaufsverhandlungen, sondern beginnt eine Bootsübergabe. Mein Mann versteht sowieso nur



Das Objekt der Begierde in Heiligenhafen (Foto: Karen Eriksen)

Bahnhof und schaut mich fragend an, ich bin überrumpelt. Was geht denn hier ab? Ich werde instruiert über Motor, Stauraum und vieles mehr, übersetze halbherzig für meinen Mann. Verwirrt frage ich am Ende: "Würdest Du xx Euros nehmen?" Er nickt, lächelt, ich drehe mich zu John und sage "We have just bought a boat." So schnell kann das gehen. Nun also jedes Jahr in die Ostsee, ich freue mich, euch dort zu treffen.

#### AUS BEHÖRDEN UND VERBÄNDEN

# Deutscher Seglertag 2019 DER DSV SCHEINT AUF GUTEMWEG

# DERDSV SCHEINTAGI GOTEWWEG

Von Stephan Lunau Wie vielleicht nicht allen bekannt ist, fand am 23. November 2019 der Deutsche Seglertag in Hamburg statt.

Zuvor wurde zum vorabendlichen "Klönschnack" in den Räumlichkeiten des DSV in der Gründgensstraße eingeladen. Dabei wurden im Rahmen einer Rallye durchs Gebäude die diversen Dienstleistungen, die der DSV für seine Mitgliedsvereine anbietet, vorgestellt. Davon

können wir mit Sicherheit profitieren; man muss diese Angebote allerdings auch nutzen.

Am Sonnabend fand dann der eigentliche Seglertag statt. Zum Auftakt gab es ein Grußwort von Kim Andersen, Präsident von "World Sailing" (Internationaler Dachverband des Segelsports). Darin regte er an, die in seinen Augen überflüssige Aufsplittung des Segelsports in Leistungs- und Breitensport zu beenden: "Jeder Segler ist in seinem Bereich ein Profi. Wer als Olympiasieger plötzlich im Piraten segelt, wird dort nicht gewinnen."

Der Ansatz ist m.E. begrüßenswert, hilft er doch, sich auf das Wesentliche zu fokussieren anstatt sich mit Abgrenzung und Selbstbeweihräucherung zu beschäftigen.

Die Atmosphäre war im Gegensatz zum letzten Seglertag 2017 sehr angenehm, sodass die Tagesordnung ohne weitere Aufgeregtheiten abgearbeitet werden konnte.

Die Finanzen sind dank diverser, erfolgreich umgesetzter Maßnahmen nunmehr auf eine solide Basis gestellt. Es standen ferner einige Anpassungen des sogenannten "Grundgesetzes" des DSV (also der Satzung) an aktuelle Anforderungen zur Abstimmung an. Auch diese wurden dank guter Vorbereitung von den Teilnehmern mit großer Mehrheit verabschiedet.

Unter Verschiedenes wurde die Umwidmung von mit öffentlichen Mitteln geförderten(!) Bootsliegeplätzen in Liegeplätze für sogenannte "Floating Homes" (Neudeutsch für Hausboote) angesprochen. Dieses Themas wird sich der DSV annehmen und bei den entsprechenden Stellen dagegen intervenieren.

Bei der vom DSV verliehenen "Auszeichnung für Ausbildung" ging die SVAOe dieses Mal leer aus. Das lag daran, dass wir seitens der SVAOe

keine Bewerbung für diese Auszeichnung eingereicht hatten; Asche auf mein Haupt. Die ehrenamtlichen Lehrkräfte unseres Ausschusses für Navigation und Fahrtensegeln sowie die Trainer und Helfer unserer Jugend-/Jüngstenabteilung sowie der Gruppe "Erwachsene lernen Segeln" seien hiermit um Verzeihung für diesen faux pax gebeten. Euer Einsatz ist nicht in Gold aufzuwiegen. Beim nächsten Mal wird die SVAOe wieder dabei sein.

Weiteres ist unter https://www.dsv.org/nach-richten/2019/11/das-war-der-seglertag-2019/nachzulesen

### ADIEU PAPIERSEEKARTE!

GAN So betitelte die "Segler-Zeitung" Ausgabe 1-2020 einen Beitrag, der es wert ist, hier noch einmal resümiert zu werden. In den USA wird ab sofort der Druck von Papierseekarten vom staatlichen Office of Coast Survey der U.S. National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) eingestellt. Alle Daten stehen elektronisch zur Verfügung, um sie über das

Internet in das bordeigene Seekartenprogramm einzuspeisen. Das kam nicht ganz überraschend, denn seit 2014 erhielt man Papierseekarten nur noch auf Anfrage als Einzeldrucke vom Plotter. Nachdem in Deutschland das BSH die Ausgabe von Sportbootkarten eingestellt hatte, verfuhr es mit seinen amtlichen Karten übrigens genauso. Insofern ist die Meldung für uns nicht sensationell. Dennoch ist sie bemerkenswert.

Müssen wir uns als Sportbootfahrer also umstellen, Internetanbindung, Rechner und Plotter aufwendig beschaffen und an Bord installieren? Natürlich nicht. Die amtlich zugelassenen Seekartenvertriebsstellen werden weniger Umsatz machen. Sie werden keine wöchentlich per Hand berichtigten Papierkarten mehr vorhalten, um spontane Nachfrage bedienen zu können. Die Großschifffahrt hat genügend Rechnerkapazität und große Bildschirme sowie Satellitenverbindung, um die Daten auf ihre ECDIS-Systeme (Electronic Chart Display and Information System) herunterzuladen. Damit haben die Nautiker stets das aktuelle Kartenbild vor Augen und die Informationen aus den Handbüchern abrufbar.



Sie müssen nur richtig damit umgehen. Das war bekanntlich nicht immer der Fall.

Die gewerbliche Kleinschifffahrt, die weniger aufwendig und nicht mit ECDIS ausgestattet ist, kann auf Anfrage ausgedruckte Papierkarten erwerben und muss sie wie bisher nach den Nachrichten und Bekanntmachungen für Seefahrer per Hand auf neuestem Stand halten. Ein elektronischer Kartenplotter ist natürlich zusätzlich vorhanden, dessen Daten im Hafen per W-LAN aktualisiert werden

Für Sportbootfahrer ändert sich nichts. Zwei voneinander unabhängige, redundante ECDIS-Systeme passen nicht auf Segelyachten. Einen Kartenplotter, d.h. einen Bildschirm mit integriertem Rechner und entsprechende Software haben die meisten zwar an Bord, wenn auch häufig mit Kleinst-Displays. SOLAS fordert daher zusätzlich Papierseekarten. Die werden von Verlagen als Sportbootkartensätze in geeignetem Format angeboten und sind natürlich ebenfalls per Hand (oder per Abo elektronisch) aktuell zu halten. Sieht man sich die "Innenarchitektur" moderner Serienyachten an, so findet man allerdings häufig den Kartentisch auf Tablet-Format geschrumpft, um mehr "Lebensraum" zu schaffen. Das ist offenbar SOLAS-verträglich. Papierkarten sind dort zwar gefordert, aber kein Kartentisch.

Nur in einer Hinsicht lässt die Meldung aus den USA aufhorchen. Der technische Fortschritt in der Schifffahrt geht weiter. Was uns Sportbootfahrer jetzt nicht sonderlich betrifft, kann bei der nächsten Weiterentwicklung lebenswichtig werden. Dann wird vielleicht das Seezeichenwesen ausgedünnt, indem Tonnen, Baken und Leuchtfeuer nur noch auf dem elektronischen Display als Symbole dargestellt werden. In Wirklichkeit sind sie nicht mehr vorhanden. Der Berufsschiff-

fahrt mit ihren Navigationssystemen kann es egal sein. Aber bei uns kann der Strom ausfallen.

#### HISTORISCHES

# Eine Nacht auf Helgoland im Juni 1925

# EIN EREIGNIS VON KAUM ZU ÜBERSCHÄTZENDER BEDEUTUNG

Von Prof. Dr. Rolf Felst (verfasst 2005 anlässlich des Jahrs der Physik) 

Viele von Ihnen haben den Gedenkstein auf Helgoland sicherlich schon entdeckt, der an die Nacht vom 15. zum 16. Juni 1925 erinnert, in der Werner Heisenberg (1901−1976) der Durchbruch auf dem Weg zur Formulierung der Quantenmechanik gelang. Er liegt am Rundweg ums Oberland in der Nähe des Sendemastes. Das Ereignis ist für Wissenschaft, moderne Technik und Philosophie kaum zu überschätzen. Wenn man Einheimische fragt, kennen sie nur das Denkmal von Hoffmann von Fallersleben, dem Dichter des Deutschlandliedes. Ich will im Folgenden versuchen, dem Leser das damalige Geschehen ein klein wenig näher zu bringen.



Gedenkstein Werner Heisenberg auf Helgoland

Es begann Ende des 19. Jahrhunderts, als man die Schwarzkörperstrahlung intensiv untersuchte. Das war Grundlagenforschung für die damals aufkommende Glühlampenindustrie. Als schwarzen Körper bezeichnet man einen Gegenstand, der nur aufgrund seiner Körpertemperatur strahlt und keine äußere Strahlung reflektiert. Auch unsere Sonne strahlt in guter Näherung wie ein schwarzer Körper mit einer Temperatur von ca. 5600 °C.

Im Bereich des sichtbaren Lichts hatte man diese Strahlung vermessen und auch eine Formel gefunden (Wilhelm Wien 1896), die diese Strahlung gut beschreibt. Die schwierige Aufgabe, die Messungen ins fernere Infrarot auszudehnen, verfolgten u.a. die Berliner Physiker Heinrich Rubens und Ferdinand Kurlbaum, Am 7. Oktober 1900 zeigte Rubens beim Sonntagnachmittagstee Planck ihre neuesten Messergebnisse, die nicht mit der Formel von Wien übereinstimmten. Planck ging danach anscheinend sofort daran, durch intelligentes Probieren die Formel so zu verändern, dass sie auch die neuen Daten beschrieb. Noch am selben Abend teilte Planck sein Ergebnis – heute nennen wir es das Plancksche Strahlungsgesetz – Rubens per Postkarte mit.

Dem theoretischen Physiker Max Planck genügte es nun nicht, rein empirisch eine wichtige Formel gefunden zu haben, er musste diese auch aus den damaligen Grundgesetzen der Physik herleiten können. Planck hatte schon vorher ein Modell für den schwarzen Körper entwickelt, in dem dieser aus kleinen Oszillatoren besteht, die im statistischen Gleichgewicht miteinander elektromagnetische Strahlung senden und absorbieren. Durch Überlegungen, die nach dem damaligen Kenntnisstand zumindest sehr gewagt waren, kam er im Dezember 1900 zu dem Schluss, dass die Energie dieser Oszillatoren keine



Rundpfad mit Infotafel und Gedenkstein auf dem Oberland

kontinuierliche Größe sei, wie man dies bislang ganz selbstverständlich annahm, sondern aus kleinen endlichen Beiträgen, den Energieguanten, zusammengesetzt sein müsse. Nur so konnte er sein Strahlungsgesetz erklären. Die Größe dieser Energieguanten ist  $E = h \cdot f$ , wobei f die Schwingungsfrequenz der Oszillatoren und h das so genannte Plancksche Wirkungsquantum ist mit  $h = 0.663 \cdot 10^{-33}$  (Wattsekunden · Sekunde). Die Abkürzung 10<sup>-33</sup> bedeutet, dass hinter dem Komma 33 Nullen vor der eigentlichen Zahl stehen. Dies ist eine für unser tägliches Leben unvorstellbar kleine Größe, doch für die Physik der Atome ist das Wirkungsquantum von großer Wichtigkeit. Der konservative Max Planck hatte einen revolutionären Schritt getan. Er hatte die Grundlagen für die Quantentheorie gelegt.

Plancks Resultate inspirierten und verwirrten den jungen Albert Einstein. Er erkannte, dass die Ergebnisse gut mit den Messungen übereinstimmten, aber deren Herleitung nicht mit dem damaligen Stand der Theorie. In einer Arbeit 1905 veröffentlichte Einstein seine Überlegungen dazu, die in der berühmten Lichtquantenhypothese gipfelten: Die elektromagnetische Strahlung selbst



Gedenktafel (Fotos: Karl-Heinz Hailer)

besteht aus Energiequanten, den Photonen, der Größe  $E = h \cdot f$ . Die Strahlung verhält sich nicht nur wie eine Welle, die mit der Frequenz f schwingt, sondern auch wie ein Gas von masselosen Teilchen, den Photonen. Diese Hypothese wurde damals von der Fachwelt, auch von Planck. völlig abgelehnt. Plancks Oszillatoren beschrieben die komplexe und unverstandene Wechselwirkung von Strahlung mit Materie, und dabei mögen Quanteneffekte eine Rolle spielen, meinte man. Aber die Theorie der elektromagnetischen Wellen im Vakuum glaubte man damals ohne Quanten sehr gut zu verstehen. Erst 17 Jahre später, 1922, bestätigten Streuexperimente des amerikanischen Physikers Arthur H. Compton Einsteins Hypothese und führten zur Anerkennung der Photonen als elementare Teilchen und der Idee des Welle-Teilchen-Dualismus.

Den nächsten großen Schritt zur Quantenmechanik machte Niels Bohr 1913 mit seinem berühmten Atommodell. Die Analyse der Streuung von α-Teilchen an dünnen Folien (Ernst Rutherford 1911) hatte gezeigt, dass nahezu die ganze Masse eines Atoms in seinem sehr kleinen positiv geladenen Kern konzentriert ist und sich die negativ geladenen, leichten Elektronen sehr viel weiter außen befinden. Mit der nun nahe liegenden Vorstellung, dass die Elektronen in Bahnen um den Atomkern laufen wie Planeten um die Sonne, ließ sich die Existenz stabiler Atome in der klassischen Theorie nicht erklären. Danach bilden geladene Teilchen auf einer Umlaufbahn einen Sender und verlieren durch Abstrahlung elektromagnetischer Wellen ständig Energie.

Nach Bohr gibt es im Atom stationäre Bahnen, so genannte Quantenbahnen, auf denen die Elektronen keine Energie abstrahlen. Die Quantenbahn eines Elektrons ist dadurch bestimmt, dass das Produkt von Impuls  $p = m \cdot v$ , wobei m die Masse und v die Geschwindigkeit des Elektrons ist, und dem Umfang seiner Kreisbahn  $2 \cdot \pi \cdot r$ ein Vielfaches des Planckschen Wirkungsquantums h ist:  $2 \cdot \pi \cdot r \cdot m \cdot v = n \cdot h$ , mit n = 1, 2, 3, ...Jeder Bahn entspricht eine bestimmte Energie des Atoms. Bei einem Quantensprung – ein Wort, das komischerweise heute in aller Munde ist – springt ein Elektron von einer Bahn auf eine andere und emittiert dabei Strahlung, wenn es auf einer Bahn weiter innen mit kleinerer Bahnquantenzahl landet. Im umgekehrten Fall muss es Strahlung absorbieren. Die Frequenz der Strahlung ist dann durch den Energieunterschied  $\Delta E$  der Bahnen gegeben:  $h \cdot f = \Delta E$ 

Dieses Bohrsche Atommodell war ein großer Fortschritt im Verständnis der Atome. Man konnte damit die Spektrallinien einfacher Atome durch

das bei den Quantensprüngen ausgesandte Licht gut erklären. In den folgenden Jahren wurde das Modell zwar verfeinert und ausgebaut und lieferte weitere Erklärungen für experimentelle Ergebnisse. Es konnte jedoch nicht die Bindung von Atomen zu Molekülen erklären, war nicht frei von Widersprüchen und vor allem fehlte ein tieferes Verständnis der Bohrschen Elektronenbahnen. In den Jahren nach dem ersten Weltkrieg kam man darum immer mehr zu der Überzeugung, dass zur genauen Beschreibung der Atome grundsätzlich neue Vorstellungen nötig seien, und die besten Köpfe der theoretischen Physik bemühten sich darum.

So auch eine Gruppe um Max Born in Göttingen. Heisenberg war 1925 Borns Assistent. Mitten im Sommersemester 1925, am 7. Juni, reiste er nach Helgoland, um dort ein schweres

Heufieber zu kurieren. Die pollenarme Seeluft wirkte offenbar schnell, denn schon eine Woche später gelang ihm der entscheidende Durchbruch. Er beschrieb es später in einem Brief: "In Helgoland war ein Augenblick, in dem es mir wie eine Erleuchtung kam, als ich sah, dass die Energie zeitlich konstant war. Es war ziemlich spät in der Nacht. Ich rechnete es mühsam aus, und es stimmte. Da bin ich auf einen Felsen gestiegen und habe den Sonnenaufgang gesehen und war glücklich." Dieser Felsen ist offenbar bei dem Sprengungsversuch der Insel durch die Engländer vernichtet worden. In seiner Nähe befindet sich nun der Gedenkstein.

Worin bestand nun Heisenbergs Erleuchtung? Sein Ziel war es, die beobachtbaren Größen des Bohrschen Modells, wie Energieniveaus der Atome und Strahlungsfrequenzen der verschiedenen



PK

Hochwertige Produkte für die Pflege Ihrer Yacht:

Reiniger
Polituren
Winschenfett
Frostschutz

DEICHSTRASSE 1 • 22880 WEDEL • TEL.: + 49 (0) 4103 - 88492 e-mail: info@yachtprofi.de

Quantensprünge aus wenigen Formeln herzuleiten, die den Grundgleichungen der klassischen Mechanik ähnlich sein sollten. In dieser Nacht erkannte er, dass sein hypothetischer Ansatz Sinn machte und konsistente Ergebnisse lieferte. Kurz danach veröffentlichte er seine Resultate. Zurück in Göttingen erkannten Max Born und sein Mitarbeiter Pascal Jordan, dass sich hinter Heisenbergs längeren Rechnungen einfachere Strukturen verbargen. In ihrer berühmten "Drei-Männer-Arbeit" zeigten Born, Heisenberg und Jordan später im Jahr 1925 die Einfachheit und Klarheit dieser Theorie auf.

Den wesentlichen Unterschied zur klassischen Mechanik möchte ich kurz skizzieren: Für ein Teilchen, das sich am Ort x mit dem Impuls p bewegt, gilt in der klassischen Mechanik  $x \cdot p - p \cdot x = 0$ . Diese Beziehung ist für uns ganz selbstverständlich, denn wir sind gewohnt. Ort x und Impuls pdurch Zahlen darzustellen und bei diesen kommt es bei der Multiplikation nicht auf die Reihenfolge an. In der Quantenmechanik, die Heisenberg in der Nacht auf Helgoland erahnte, wird diese Beziehung ersetzt durch  $x \cdot p - p \cdot x = i \cdot h/$  $(2 \cdot \pi)$ , wobei i die Einheit der Imaginärzahlen ist  $(i \cdot i = -1)$ . Ort x und Impuls p können jetzt nicht mehr durch Zahlen dargestellt werden. Man muss sie durch kompliziertere Größen, sog. Matrizen ersetzen. Die neue Theorie wurde darum auch zuerst Matrizenmechanik genannt. Heisenberg selbst war das Matrizenkalkül damals auf Helgoland unbekannt. Er hatte mit seiner genialen Intuition alles mühsam ausgerechnet.

Diese Modifikation der klassischen Mechanik führt dazu, dass man Ort und Impuls eines Teilchens nicht gleichzeitig genau bestimmen kann. Das besagt die "Heisenbergsche Unschärferelation". Es macht darum keinen Sinn, von einer Bahn eines Elektrons um den Atomkern zu sprechen, man kann nur dessen Aufenthaltswahrscheinlichkeit berechnen. Wie Ort und Impuls lassen sich auch Energie und Zeit nicht gleichzeitig genau bestimmen. Darum kann im Mikrokosmos der Energieerhaltungssatz kurzfristig verletzt werden, was zu bedeutenden Konsequenzen führt.

Bis heute hat die Quantenmechanik alle experimentellen Überprüfungen mit Bravour bestanden und noch immer bemühen sich mehr philosophisch-erkenntnistheoretisch orientierte Wissenschaftler um deren tiefes logisches Verständnis. In der Praxis benutzt man die Quantenmechanik heute u.a., um mit Hilfe großer Rechner chemische Verbindungen zu konstruieren. Die moderne Halbleitertechnologie wäre ohne Quantenmechanik kaum vorstellbar und für Anwendungen der modernen "echten" Nanotechnologie ist sie unverzichtbar.

Die Zeit war damals anscheinend reif für diesen wissenschaftlichen Durchbruch, denn nur ein Jahr später veröffentlichte Erwin Schrödinger eine formal ganz andere Beschreibung der Quantentheorie. Er griff den 1924 von L. De Broglie geäußerten Gedanken der Materiewellen auf, nach dem nicht nur masselose Photonen Wellencharakter haben. sondern auch schwere Teilchen wie Elektronen und Protonen. Schrödinger formulierte eine Differentialgleichung, eine Wellengleichung, welche die Aufenthaltswahrscheinlichkeit schwerer Teilchen beschreibt. Nach anfänglichen kontroversen Diskussionen erkannte man, dass die Heisenbergsche Formulierung im Teilchenbild und die von Schrödinger im Wellenbild ineinander überführt werden können und so letztlich identisch sind. Da man mit Differentialgleichungen besser als mit Matrizen rechnen kann, wird heute meist der Zugang über die Schrödinger-Gleichung genutzt.

Zweifellos jedoch war Werner Heisenberg im Juni 1925 der erste, der den Blick auf die Grundgesetze der Welt der Atome öffnete. Er wurde dafür 1932 mit dem Nobelpreis ausgezeichnet, Erwin Schrödinger erhielt ihn 1933 und Max Born 1954.

#### DIES UND DAS

#### 04° 38' Süd

# JAHRESBERICHT VON DEN SEYCHELLEN

Vorbemerkung der Red.: Unser langjähriges Mitglied Peter König lebt auf den Seychellen und segelt dort abwechselnd seine Hansajolle "True Love" und seinen Mälar 30-Schärenkreuzer "Everglow". Seit Nachrichten 3-2019 wissen wir, dass er in Holland ein fahrendes Wohnschiff besitzt, um auch in Europa mobil zu sein.

Von Peter König

"True Love", meine Hansajolle, lag schwer beschädigt an Land. Wie ist das passiert? Sie war an ihrer Boje von einem 15 Tonnen-Fischerboot gerammt worden, welches sich zudem im Achterstag verhakt hatte und den Mast im Großfallrollenbereich abgebrochen hat. Freunde aus Schweden haben mir im Januar ein sattes Stück Oregon Pine mitgebracht und somit gab es keine Ausrede mehr – endlich den Masttopp abgeschnitten und mit der Reparatur angefangen. Wallschiene war Bb im Cockpitbereich zersplittert, unterliegende Planke eingedrückt, das Deck über 2,5 Meter Länge zum Cockpit hin so gestaucht, dass die in 60 Jahren entstandenen Farbschichten vom Leinen abgesprungen und am Cockpitsüll Bb und Stb sämtliche Schrauben abgerissen sind. Bei einigen Plankennähten war der Lack gerissen, und erst nachdem der Rumpf schon fertig lackiert war, habe ich noch zwei gebrochene Spanten im Mittschiffsbereich entdeckt, wo der Fischer das zweite Mal hart touchiert hat. Der Bugbeschlag oben war verbogen. Nebenbei war auch noch die Ganzpersenning totalverlustig. Das Täterschiff ist bekannt, aber keine Zeugen. Was tun? Mord lohnt sich nicht.

Wie sich ein vorerst augenscheinlich kleiner Schaden durch ein Boot weiterträgt. Ein anderes kleines Boot wäre bestimmt auf der Stelle abgesoffen. Die Hansajolle ist eben ein richtiges Schiff und kräftig gebaut. Alles ist wieder in Form zurückgefedert. Die leichten Achterstagbeschläge sind zwar ausgerissen, aber die Püttings haben sich nicht gerührt. Danke, A&R!

Mitte März ging es den Berg hinab und nach neun Monaten an Land schwamm sie wieder. Kein Tropfen Wasser in der Bilge — wieder mal unfassbar. Segelklar, Probeschlag mit neuem Groß von CN Segel. Erste Tage im Mai fuhr sie wieder den Berg hinauf in ihren Unterstand, denn dann gings nach Hamburg und weiter nach Holland zur "Eva". Wir verbrachten zwei wundervolle Monate an Bord, zumeist im "grünen Herz von Holland" — Vecht und Hollandse Ijssel nach Utrecht und Gouda und alles was dazwischenlag.

Rechtzeitig zur zweiten Saisonhälfte zurück auf den Seychellen mit einer neuen "Maharani"-Genua von Clown Sails im Gepäck. Schnell wieder zu Wasser und fertig zur nächsten Regatta. Noch ziehen die neuen Segel nicht richtig, die konkurrierende kleine hightec Schäre hat 'nen Gang zugelegt und auch die modernen FarEast 28 sind so langsam in Fahrt gekommen. Wir wurden nur Vierter, danach Fünfter. Dann kamen noch zwei Zweite und letztes Wochenende endlich ein gewohnter erster Platz bei zugegeben optimalen

Bedingungen für die Innenwants-"Maharani"-Genua (in Böen 20 Knoten) und dem mittlerweile eingesegelten maxmax Groß, d.h. nicht wirklich klassenkonform mit etwas mehr Ausstellung, längeren Latten, losem Unterliek und Strecker ca 10 cm achtern vom Baumende. Geschätzt 0,75 qm mehr Fläche.

Anfang September war mein Saisonhöhepunkt: Rund Mahe non-stop, 42 Meilen wie der Boobie fliegt, davon 21,5 raum und 20,5 kreuz, also runde 50 Meilen gesegelt.

Bestens vorbereitet mit zwei PS zur Sicherheit an Bord, fiel die Mooring um sechs und die Startlinie wurde um 6:32 Uhr gezeitet. Wind war sehr südlich – SSE genau auf der Nase – und es wurde eine lange, langsame Kreuz ans Südkap. Erst beim letzten Schlag hatte der Wind auf den normalen SE gedreht. Schlecht für uns, aut für die Großen, welche erst um 9:30 Uhr starteten. Es war sehr ruppig mit großer schöner Dünung, aber gestört von kurzer steiler Windwelle. Schwierig dann, Fahrt und Höhe zu machen. War nicht zufrieden und wir haben ganz einfach zu lange gebraucht, das Südkap zu runden Vorm Wind die Westküste hoch und auch hier war die Welle so unangenehm und ruppig, dass Surfen nur selten aufkam und nur ständiges Nachsteuern einen einigermaßen geraden Kurs halten ließ. Nordspitze Matoopa gerundet und ab ging's auf glattem Wasser Richtung L'Ilot über die dann langgestreckte Beauvallon Bay. Zuerst halb, dann Schrick in der Schot und am Ende fast hoch am Wind bei gleichem Kurs. Heftige Fallböen und ein langer Vormwindkurs boten uns geilstes Schnellsegeln. Ausreiten mit beiden Schoten in der Hand und mindestens 100 Justierungen auf der Sieben-Meilen-Geraden.

So langsam mussten die Großen näher kom-

men, aber erst kurz vor L'Ilot sah ich zwei Kohlefaser-Schatten am Nordkap. Dann kam L'Ilot, wo es eigentlich immer Probleme mit dem Wind gibt. Diesmal gab's nur eine 90 Grad-Windveränderung ohne Warteflaute. Dann wieder an die Kreuz Richtung Süden bei mittlerweile 20 Knoten und steiler Hacksee, die ja hier, wie schon früher mal berichtet, nicht immer mit der Windrichtung übereinstimmt. Die Kleine hatte mächtig Probleme mit Welle auf der Nase und musste etwas abfallen auf Bb Bug, um überhaupt mal Fahrt zu machen. Der Wind flaute ab und schon bald näherte sich "Katiti" von hinten um L'Ilot. Sie kam zu schnell auf, sodass sie, ganz erstaunt, dass wir so weit vorne unterwegs waren, ca 1,5 Meilen vor Tonne Nr 6 unter uns durchlief und somit leider vor uns die Ziellinie am Leuchtturm passierte und wir nur Zweiter auf der Linie waren. Am Ende waren wir 574 Minuten unter Regattabedingungen unverzagt gesegelt. "Katiti" nur 391 Minuten. Berechnet ergab das einen ersten Platz für "Katiti" mit 616 min, einen zweiten für eine FarEast 28 mit 636 min und "True Love" wurde Dritte, nur drei Minuten hinter dem Zweiten. Das zeigt, dass wir durchaus Chancen hatten, nach Berechnung ganz vorne zu liegen. Jede Minute zählt eben. Es war ein absolut toller Segeltag mit bestem Wetter, allerschönstem Wasser und einer Traum-Küste. Ich würde morgen gleich wieder starten.

Zeigt wieder einmal, dass unsere geliebten Hansajollen ganz einfach tolle Boote sind und bei jedweden Bedingungen auch bei fragwürdigen Vergütungsberechnungen gegenüber modernen Booten mithalten können.

"True Love" wird noch eine Weile im Wasser bleiben und dann stelle ich sie sicherheitshalber erstmal wieder an Land und habe dann hoffent-

lich etwas Zeit, um mich wieder um die schöne "Everglow" zu kümmern.

DIE ZUKUNFT DES ANTIFOULINGS

Von Dr. Eric Siebel Nach einem stark vereinfachten Modell (Yebra et.al, Biofouling, 2006, 22(1), 33—41 zitiert in Claire Hellio, Diego Yebra (Eds.) in Advances in marine antifouling coatings and technologies, 2009, Seiten 1 bis 12, CRC Press & Woodhead Publishing Press) kann man den Vorgang des Foulings wie folgt beschreiben:

- Zuerst lagern sich, innerhalb kürzester Zeit nach dem Kontakt mit Wasser, organische Partikel (u.a. Proteine) an der Oberfläche des Unterwasserschiffes an.
- In einem weiteren Schritt lagern sich auf diesem Film nun Bakterien und Kieselalgen (Diatomeen) an.
- Dieser Bakterien und Kieselalgen enthaltende Film dient nun zur Anlagerung von Sporen von Seetang (macroalgae) und Protozoen (kernhaltige Einzeller wie Algen, Amöben etc.).
- Die Oberfläche ist nun so gut vorbereitet, dass

auf ihr die Larven von "Macrofoulern" (Muscheln) andocken und wachsen können.

Das alles passiert innerhalb einer Zeitspanne von mind. 2-3 Wochen nach dem Kontakt mit Wasser. Klassische Antifoulingfarben verhindern den Bewuchs, indem sie in Schritt b) dafür sorgen, dass die Bakterien und Kieselalgen vergiftet werden, damit die in Schritt c) genannten Organismen keine akzeptablen "Wohnverhältnisse" mehr vorfinden. Das Problem ist aber nun, dass die in den klassischen Antifoulingfarben enthaltenen Wirkstoffe (Pestizide, Biozide) langsam im Laufe der Saison ins Wasser abgegeben werden, auch dann, wenn in dem jeweiligen Revier kein weiterer Bewuchs stattfindet. Diese Giftstoffe lagern sich dann im Sediment des Hafens ab oder man findet sie im Fluss- und Seewasser wieder

Innerhalb der EU hat man sich nun darauf geeinigt, dass die Wirkstoffe (das Pestizid oder Biozid) zunächst nach der REACH Verordnung (Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals) beurteilt und dann zugelassen oder nicht zugelassen werden. Die das Pestizid enthaltende Antifoulingfarbe, wird in den jeweiligen Nationalstaaten zugelassen.



Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG

Schenefeld Dannenkamp 20 22869 Schenefeld Tel.: 8660610 Blankenese Dormienstraße 9 22587 Hamburg Tel.: 866 06 10 Rissen Ole Kohdrift 4 22559 Hamburg Tel.: 81 40 10

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

Bestattungen aller Art und Bestattungsvorsorge

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



Unterwasserschiff der SY "Mumm", beschichtet mit Silic One, vor der Endreinigung (Foto: E. Siebel, mit Genehmigung von Reimer Vellguth)



Unterwasserschiff "Marco Polo" mit Epoxyprimer vor der Folierung (Foto: M. Weigelt)



Nach der Folierung. Man erkennt den hölzernen Echolothalter, der nicht foliert werden durfte (Foto: F. Kelling)

Das Resultat ist aber, dass ein in Deutschland gekauftes Antifouling mit einer deutschen Zulassungsnummer nicht in Holland auf ein Unterwasserschiff aufgetragen werden darf, da die holländischen Behörden eine andere Dosierung der Wirkstoffe vorschreiben. In Dänemark und Schweden gelten laut B. Watermann, LimnoMar Hamburg, weit strengere Vorschriften, als bei uns in Deutschland. Wenn die Verwendung eines unzulässigen Antifouling entdeckt wird, macht man sich strafbar und wird, wenn man Glück hat, lediglich von den Ordnungshütern freundlich, aber deutlich kostenfrei ermahnt.

Es gibt mittlerweile allerdings gute und bezahlbare Alternativen zu den klassischen Antifoulingfarben. Da wären zunächst die biozidfreien Antifoulings zu nennen, die überwiegend in Binnengewässern eingesetzt werden müssen. Der Vorteil ist nun, dass man ein Unterwasserschiff während der Saison, im Hafen oder auf einer Sandbank liegend, guten Gewissens mit einem "Tausendfüßler" reinigen kann. Das wird man, je nach Bewuchsdruck sicherlich mehrfach während der Saison tun müssen. Um Ärger mit den Ordnungshütern oder manchem selbsternannten Umweltschützer zu vermeiden, sollte man das Etikett der Farbdose als Nachweis für die Verwendung eines umweltfreundlichen Antifoulings mit sich führen.

Eine weitere Alternative besteht darin, den Rumpf mit einer stark hydrophoben Oberfläche zu versehen, an der die hydrophilen Proteine etc. (siehe oben Schritt a) sich gar nicht mehr fest andocken können.

Hier wäre z.B. die Farbe "Silic One" von Hempel zu nennen. Um die Farbe auftragen zu können, müssen zunächst alle alten Antifoulingschichten entfernt werden. Dann ist ein

(Epoxy-)Primer aufzubringen und anschließend das Silic One. Der Vorteil von Silic One ist, dass man schadhafte Stellen nach Kollisionen mit dem Seegrund einfach ausbessern kann. Der Nachteil ist, dass man jedes Jahr die Farbe neu auftragen muss, sobald das Schiff länger an Land steht. Ein weiterer Nachteil ist, dass alte Silic One-Schichten sich leider nur mechanisch durch Abkratzen entfernen lassen. Die SY "Mumm", sie liegt im Hamburger Yachthafen, wurde mit Silic One erfolgreich behandelt.

Eine weitere jedoch teure Alternative ist die Verwendung einer sog. "Antifoulingfolie". Diese Folie besteht aus einer hoch hydrophoben Siliconfolie, an der sich, wie beim Silic One, keine Proteine etc. dauerhaft anlagern können. Sobald das Schiff in Fahrt kommt, wird das Unterwasserschiff durch die Strömung gereinigt. Im Gegensatz zum Silic One scheidet diese Folie keinerlei Polysiloxane (z.B. Polydimethylsiloxan) oder andere Stoffe ab. Die Folie soll mindestens fünf Jahre ihre Eigenschaften behalten, bevor man über einen Ersatz nachdenken muss. Das wird wohl der Grund sein, warum in Binnengewässern wie auch in Hamburg, Fähren und Behördenschiffe mittlerweile foliert werden.

Besonders vorteilhaft ist, dass man bei mechanischen Beschädigungen der Folie die Stellen mittels eines "Pflasters" ausbessern kann. Kleine Beschädigungen lassen sich auch mit Silic One überstreichen. Liegt das Schiff im Winter an Land, so kommt man leider nicht umhin, die Nahtstellen der Folienbahnen erneut mit Silic One zu behandeln.

Die höheren Kosten der Folie rühren daher, dass der Importeur der Folie (Rhenolit AG) diese nur an zertifizierte Betriebe abgibt, die dann auch die Folie anbringen müssen. Ein erheblicher Vorteil der Folie besteht darin, dass sie wasserdicht ist. Damit schützt man seinen GfK-, Aluminium- oder Stahlrumpf weitgehend vor Osmose oder Korrosion.

Leider kann man sowohl Silic One wie auch die Antifoulingfolie nicht auf den schönen, alten Holzrümpfen auftragen, da das Holz dann nicht mehr "atmen" kann. Auch lassen sich Yachten mit einem Rumpf in Klinker-Bauweise nicht folieren.

Meine Segelyacht "Marco-Polo" wurde im Sommer erfolgreich foliert. Die Schwierigkeit bei



Die Kiele, die Ruderhacke und das Ruder wurden ebenfalls nicht foliert (Foto: F. Kelling)



Der Rumpf nach der Segelsaison (nur auf der Elbe) mit der üblichen Schlammschicht (Foto: E. Siebel)

"Marco-Polo" ist, dass die Kiele, die Ruderhacke, die Halterung des Echolotgebers, sowie das Ruder aus Holz bestehen, welche nicht foliert werden durften, was wiederum zu einem Mehraufwand an Material (Verschnitt) und Arbeitsstunden geführt hat.

Das Schiff lag danach drei Wochen (warmes Wetter, lange Sonnendauer) am Steg, bevor es bewegt wurde. Zu meinem großen Schrecken, konnte ich nach diesen drei Wochen vorne im Bugbereich, direkt an der Wasserlinie, einen Be-



Nach der Reinigung mit Druckstrahler am Kran. Man erkennt die hydrophoben Eigenschaften der Folie daran, dass sich kein Wasserfilm ausbilden kann; das Wasser bildet aufgrund seiner hohen Oberflächenspannung Tröpfchen aus (Foto: E. Siebel)



Nach der Reinigung mit einem weichen Schwamm und Trinkwasser glänzt die Folie wieder wie gehabt (Foto: E. Siebel)

wuchs mit bloßem Auge erkennen. Nach einem kurzen Tagestörn, konnte ich keinen Bewuchs mehr feststellen – die Folie hat also die Erwartungen erfüllt.

Die Reinigung des Unterwasserschiffes war einfach, jedoch rächte sich die Tatsache, dass das Waschwasser am Kran leider voller Schwebteilchen (teilweise organischer Natur) ist, die eine weitere Reinigung mit sauberem Wasser und einem Schwamm in der Halle notwendig machte.

Die Vorteile, die sich aus der Verwendung dieser beiden Alternativen ergeben, liegen auf der Hand:

Wenn sich Silic One und/oder die Folien durchsetzen, werden die Yachthäfen in die Lage versetzt, die Kosten für die Entsorgung des Waschwassers und des Sondermülls (Schleifstäube, Farbdosen mit Restanhaftungen von Antifouling) teilweise einzusparen.

Die Antifoulingfolie hat auch noch den Vorteil, dass die Reibung des Unterwasserschiffes im Wasser gesenkt wird, was zu einer höheren Geschwindigkeit führt – ein Vorteil für Regattasegler! Der Nutzen für unsere Natur wurde bereits erwähnt.

Ich möchte an dieser Stelle ganz besonders der Jachtwerft Wegener dafür danken, dass sie der "Marco-Polo" kurzfristig und in einer für sie auch anstrengenden Zeit (Slipbetrieb, Saisonanfang) bereitwillig Unterschlupf in ihrer Halle gewährt hat. Ohne die Hilfsbereitschaft der Jachtwerft Wegener hätte ich dieses Jahr eine Folierung nicht durchführen lassen können.

Für Rückfragen stehe ich gerne telefonisch oder per E-Mail Vereinsmitgliedern zur Verfügung. Kontaktdaten vermittelt die Geschäftsstelle.

N.B. Es sei darauf hingewiesen, dass das Funktionsprinzip der modernen Antifoulingfolie schon

länger bekannt ist, siehe Patent EP0323906 A2, veröffentlicht am 12.07.1989, Patentinhaber ist International Paint PLC, London, GB. Das zeigt, dass man sich schon um 1988 herum Gedanken gemacht hat, wie man biozidhaltige Antifoulings vermeiden könnte

# MIT "FALKE" NACH BUXTEHUDE

Von Wolfgang Mackens ■ Vor 50 Jahren habe ich mein Ingenieurstudium an der Fachhochschule in Buxtehude erfolgreich abgeschlossen; es stand also mal wieder ein Besuch dieser netten und fußgängerfreundlichen niedersächsischen Kleinstadt an.

Wie aber hinkommen, Auto fahren wir häufig, ist zu langweilig. S-Bahn, in Halstenbek rein, eine Stunde aus dem Fenster gucken und schon ist man in Buxtehude, haben wir schon gemacht, och nö, diesmal nicht. Mit dem Fahrrad nach Blankenese zum Bulln, rauf auf den Kahn nach Cranz, dann am Estedeich nach Buxtehude, hatten wir auch schon. Moment mal, Kahn? Este? Natürlich, Buxtehude liegt an schiffbarem Wasser, da schippern wir hin. Mit unserem "Wikinger"? Zu mühsam wegen der Brücken; die machen zwar auf Anforderung auf, doch halt, jetzt gibt es vor Buxtehude eine niedrige feste Autobrücke. Buxtehude ist also doch nicht mehr mit stehendem Mast erreichbar, schade. Die SVAOe besitzt doch das nette kleine Motorboot "Falke" und das liegt oft ungenutzt im Yachthafen rum. Das ist die Lösung: Mit "Falke" nach Buxtehude!

Gesagt – getan, der "Falke" wurde gechartert, Einweisung durch Plüm, ein Tag mit passender Tide und passendem Wetter wurde ausgeguckt und los ging die Reise. Wir waren



Este aufwärts



Vor Buxtehude



Am Stadtanleger in Buxtehude



"Ick bün all dor!"



Sorgfältig sanierte Fachwerkgiebel



Auslaufen aus der Este (Fotos: Wolfgang Mackens)

zu viert, das ist auch die maximale Besatzungsstärke für "Falke", die "Wikinger"-Crew Birke und Wolfgang und als Verstärkung die "Fräulein von Hamburg"-Crew Andrea und Tomas. Der Verfasser kam mit "Falke" am Schlengel K angeschippert, um die Passagiere und persönliche Ausrüstung wie Rettungswesten an Bord zu nehmen und ab ging es elbauf. An der Nordseite von Hanskalbsand entlang, an Neßsand vorbei und dicht am Schweinesand Blinker rechts, quer über die Flachs zum Nebenfahrwasser und rein in die Este. Keine Bange, "Falke" hat 50 cm Tiefgang, da ist bei steigendem Wasser genug unter dem Kiel, da fahr ich auch mit "Wikinger" mit 1,80 m Tiefgang rum.

Die kurvenreiche Fahrt Este aufwärts, vorbei an schönen Häusern und Gärten, Obstgärten, Bootsanlegern, denen man die frühere Bedeutung als Kümo-Anleger teilweise noch ansieht, haben wir sehr genossen, ebenso wie das von Andrea und Tomas vorbereitete reichliche Picknick. Weiterer Bootsverkehr war gering, da wir für unseren Törn einen Freitag ausgewählt hatten. In Buxtehude schipperten wir bis zum weitest möglichen Ende und machten "Falke" am örtlichen Stadtanleger fest. Siehe da, ein Tuckerbootschipper aus Blankenese nebst Gästen hatte die gleiche Idee und machte hinter uns fest.

Ein ausgiebiger Stadtbummel, natürlich auch zu meiner ehemaligen Studienstätte, die sich heute in viel besserem Zustand als in den 1960iger Jahren zeigt, St.Petri-Kirche, Altstadt mit sorgfältig sanierten Fachwerkgiebeln usw. usw., alles unterlegt mit fachkundigen Kommentaren des Verfassers, schloss sich an. Die ganze Innenstadt ohne Autoverkehr ist schon toll. Zu meiner Studienzeit brauste noch der gesamte Durchgangsverkehr durch die Stadt. Nach einem

ausgiebigen Mittagsmahl im Bürgerhaus, auch dort kamen Erinnerungen an so manchen Kommersabend auf, ging es wieder an Bord, Leinen los und Este abwärts, wieder fröhlich begrüßt von den wenigen Gartennutzern.

Raus aus der Este, die Watthügel traten schon deutlich zutage, sollte es durchs Nebenfahrwasser hinter den Sänden zurück zum Yachthafen gehen. Die Abbiegetonne, die bei Niedrigwasser ganz trockenfällt, hatte noch Wasser unter dem Kiel, also nichts wie rum. Der Ostwind bei ablaufendem Wasser hatte uns aber schon mehr Wasser geklaut als gedacht. Wir steckten fest. "Falke" ist aber gut motorisiert und mit kräftigen Ruderausschlägen, Crewgewichtsunterstützung von einer Seite zur anderen und von vorn nach achtern überwanden wir mit einigen Aufsetzern die Flachstelle. Der Rest der Reise. vorbei an Hahnöfersand und Neuenschleuse und quer übers Fahrwasser zum Yachthafen verlief problemlos.

Beim Festmachen am Liegeplatz setzte der angekündigte Regen ein und unterstützte uns beim Putzen und Aufklaren. Wir vier haben den Törn mit "Falke", der fachmännisch und vollständig ausgerüstet ist, sehr genossen. Nachahmung, auch zu anderen Zielen, können wir nur empfehlen.

# "TONNE 122" UNTER NEUER BEWIRTUNG

GAN Die Verunsicherung unter Seglern, was nach der bekannt gewordenen Kündigung des bisherigen Pächters aus der beliebten Lokalität "Tonne 122" im Hamburger Yachthafen würde, ist aufgrund eines Rundschreibens der HYG an die Mitglieder aufgehoben. Ab 1. März 2020

bietet die neue Pächterin Manuela Rohde ihre Dienste an. Sie schreibt in ihrer Ankündigung:

"Die Gastro-Expertin, die ihre Ausbildung im Intercontinental 5-Sterne-Hotel in Hamburg und New York gemacht hat, präsentiert eine frische und freche deutsche Küche zu einem ausgewogenen Preis-Leistungsverhältnis."

Wir dürfen gespannt sein, ob das neue Angebot genauso angenommen wird, wie das bisherige. Die "Tonne 122" ist ein wichtiger Ort für Segler und Gäste im Hamburger Yachthafen. In unserem eigenen Interesse wünschen wir der neuen Pächterin eine glückliche Hand. Dann wird der Erfolg nicht ausbleiben.

#### **ELBEATLAS 2020**

GAN Die Herausgeber des beliebten Elbeatlas, unsere Mitglieder Inka und Jochen Peschke, teilen mit: "Die Ausgabe 2018 des Elbeatlas ist auch im Jahr 2020 weiterhin gültig, es wird keine neue Auflage geben. Auf der Homepage werden Änderungen bekannt gegeben, die auch über ELWIS oder die nautischen Veröffentlichungen zu finden sind."

Liebhaber des Elbeatlas wissen, dass er insbesondere für kleine Boote gut geeignet ist wegen seines im Vergleich zu den Sportbootkarten anderer Verlage sehr handlichen Formats, noch dazu mit seiner auch im aufgeklappten Zustand schützenden Hülle. Zudem bildet er nicht nur die Elbe von Helgoland bis Schnackenburg ab, sondern auch die Weser- und Jademündung sowie den Nord-Ostsee-Kanal, den Elbe-Seitenkanal, den Elbe-Lübeck-Kanal, den Elbe-Weser-Schifffahrtsweg, die Eider und die Wasserstraßen bis Berlin. Dazu gibt er viele weitere für die Schifffahrt nützliche Informationen.

## **ZU UNSEREM TITELBILD**

GAN Susanne Karin Nürnberg ist zusammen mit ihrem Mann langjähriges Mitglied in unserer Vereinigung, auch wenn die Familie heute in Bremen lebt. Manche erinnern sich an ihren Reisebericht aus den SVAOe Nachrichten mit "Likedeeler" 1997 (https://www.svaoe.de/aktivitaeten/fahrtensegeln/fahrtenberichte). Sie ist eines von den vielen SVAOe-Mitgliedern, die sich künstlerisch betätigen und dieser Redaktion auch mal etwas aus ihrem Schaffen zur Verfügung stellen. Wir freuen uns über alle Werke, die uns zugesandt werden.

Susanne schreibt: "Wenn nicht auf dem Wasser, so bin ich natürlich am liebsten am Meer und ganz besonders gerne auf Sylt. Dort kann man sich von "Rückseiten" am Strand besonders schön durchpusten lassen. Und auch immer wieder üben, Meer und Himmel zu malen. Dieses Bild heißt "Nordseesturm". Die Arbeit ist natürlich durch die Nordsee und Dünen inspiriert, aber ohne Vorlage entstanden. Es handelt sich um eine reine Spachtelarbeit. Acryl auf Karton, 30 x 40 cm, 2016."

Das Bild stellt in kraftvollen Farben, man könnte fast an Nolde denken, die ebenso kraftvolle Energie der Nordsee dar. Man ist beeindruckt und froh, nicht draußen sein zu müssen. Die See wird nach dem Empfinden von Seglern von vielen Malern häufig "falsch" abgebildet, also nicht so, wie sie sie erlebt haben. Ein solches Urteil sollte man lassen, denn es ist ja der Künstler, der seinen eigenen Eindruck vermittelt. In diesem Fall kommt die Dynamik des Sturms mit seiner ganzen Wucht, seiner Wirkung auf See und

Dünen durch die Farbgebung besonders eindrucksvoll zur Geltung. Wir finden, dass das Bild unserer Titelseite einen ganz ausdrucksstarken Akzent gibt.

#### DAS BÜCHERSCHAPP

#### Zum Lesen und Wiederlesen

# MIT "LIVELY LADY" ALLEIN UM DIE WELT

Von Norbert Suxdorf , Nachdem ich zum ersten Male an dem Einhand-Transatlantikrennen teilgenommen hatte und mich nun − wiederum allein − auf der Heimfahrt befand, erinnerte ich mich einer Bemerkung, die ich häufig hatte hören müssen: Was willst du? Über den weiten

stürmischen Atlantik segeln und noch dazu allein? Du musst ja verrückt sein!"

Ja, ziemlich verrückt war Alec Rose, Obstund Gemüsehändler aus Poole, schon – verrückt nach der See, dem Segeln und wohl auch sonst ein bisschen. Das



kostete ihn zwar seine erste Ehe, brachte ihm aber einen Platz in der Geschichte des Segelsports und den Sir vor seinem Namen ein.

""Neptune's Daughter" — so hieß mein erstes Boot. Seinen Lebenslauf begann es als Rettungsboot eines deutschen Schiffes. Warum ich mein Boot "Neptune's Daughter" nannte? Nun, für mich ist die See ein lebendes Wesen — Vater Neptun eben. Ich achte sie und huldige ihr mit

diesem Namen. Indem ich mein Boot "Neptune's Daughter" nannte, hoffte ich, Vater Neptun werde freundlich zu ihr sein."

Mit dieser Tochter Neptuns, zur Segelyacht um- und ausgebaut, als Wishbone-Ketsch getakelt, gehen Alec Rose und seine zweite Ehefrau Dorothy auf Hochzeitstörn. In der Biskaya überfällt sie ein Sturm. "Ich kürzte die Segel bis auf Sturmklüver und Besan, aber der Wind nahm beständig zu, sodass ich alle Segel wegnehmen und einen Seeanker über Heck ausbringen musste. Das war meine erste Erfahrung mit Seeankern." Auch Dorothy macht ihre Erfahrung bei diesem Manöver: "Das Tau strammte sich mit heftigem Ruck und riss die Kette über das Süll, wobei Dorothys Finger zwischen Holz und Eisen gerieten und bis auf die Knochen zerschnitten wurden. Ein grässlicher Anblick. Prompt fiel sie in Ohnmacht." Das hätte das Ende auch dieser Ehe sein können. Doch Dorothy erweist sich als größte Stütze in Alecs weiterer Seglerlaufbahn.

"Als man 1960 das erste Einhand-Transatlantikrennen durchführte, war ich leider noch nicht bereit. Die zweite Einhand-Regatta über den Atlantik wurde für 1964 angesetzt, und ich verwandte alle meine Mittel auf die Vorbereitungen. Abgesehen von anderen Überlegungen war mir auch klar geworden, dass ich mit jedem Tag älter wurde. Die finanzielle Belastung war kaum tragbar für mich; hätte ich jedoch gewartet, bis mein Finanzberater mir gesagt haben würde: Jetzt können Sie sich's erlauben, wäre ich niemals fortgekommen." Alec Rose ist damals 56 Jahre alt.

Für das Race sucht er ein geeignetes Boot. "Zuletzt hörte ich Näheres über einen Kutter, der in Yarmouth, Isle of Wight, liegen sollte. Ich fuhr hinüber und nahm ihn vom Kai her in Augen-



Alec Rose und "Lively Lady" beim Einlaufen nach Melbourne. Foto aus dem vorgestellten Buch

schein." Es ist die 11 Meter lange "Lively Lady". Er kauft sie, nimmt Umbauten vor und rüstet sie mit einer Hasler-Selbststeueranlage aus. "Als am 23. Mai 1964 der Startschuss zum zweiten Einhand-Transatlantikrennen fiel, strebten die vierzehn Teilnehmer zusammen mit Hunderten von kleinen, dicht mit interessierten Zuschauern besetzten Fahrzeugen aller Typen und Formen der Startlinie zu." Unter den Teilnehmern sind Francis Chichester, der das Race 1960 gewonnen hatte, und der französische Marineoffizier Eric Tabarly.

Gegen diese Konkurrenz sieht Alec Rose keine Chance – aber er kommt als Vierter ins Ziel. Tabarly gewinnt vor Chichester. Auf eigenem Kiel segelt Alec Rose zurück nach England.

"Während des Winters 1965/66 dachte ich darüber nach, was ich nun wohl unternehmen könnte. In meinem Unterbewusstsein wirkte der Wunsch, einmal rund um die Welt zu segeln, und

ich fragte mich, ob ich dergleichen wohl fertigbringen würde... Um diese Zeit ließ Francis Chichester verlauten, er wolle auf der traditionellen Klipperroute nach Australien segeln, und mir kam die Idee, es ihm nachzutun und obendrein eine Wettfahrt daraus zu machen."

Der Entschluss wird gefasst und "Lively Lady" für die Reise vorbereitet. Sie bekommt einen Besanmast, an dem kein Besan, sondern nur ein Stagsegel gefahren wird. Alec Rose ist sich aber klar darüber, dass seine "Lady" keine wirkliche Gegnerin für Chichesters "Gipsy Moth" sein würde.

"Als ich meinen Liegeplatz in Portsmouth verließ und in den Hafen von Langstone einlief, regnete es." Hier soll die Weltumsegelung beginnen. Aber zunächst beginnen die Probleme. "Wir legten ab, und beim Wenden im engen Fahrwasser berührte "Lively Lady" Grund." Sie wird freigeschleppt. Dann streikt der Motor. Alec Rose ist bedrückt: "Das Boot war nicht seeklar, unter Deck nichts ordnungsgemäß weggestaut... Ich hätte die Abreise verschieben und diese Dinge zuvor richten lassen sollen."

Nach einer stürmischen ersten Nacht bessert sich das Wetter. "Nun aber stellte ich fest, dass das Ruderblatt der Selbststeueranlage kurz unterhalb seiner Halterung abgebrochen war. Ich besaß ein Reserveblatt. So nahm ich die ganze Apparatur unter Deck und wechselte die Blätter aus." Alec Rose beschließt, Plymouth anzulaufen, um den Motor überholen zu lassen und das gebrochene Ruderblatt zu ersetzen. Er läuft wieder aus, aber dann rauscht das Fockfall aus. Zurück in die Werft. "Wiederum lief ich aus. Beim dritten Mal hat man Glück, meinte ich. Dies war jedoch ein Irrtum..."

In der Nacht schläft der Wind ein. "Wir geisterten über die stille See mit kaum soviel Fahrt.

um das Boot auf Kurs zu halten." Ein großes Fahrzeug nähert sich. "Ich leuchtete es mit meiner sehr starken Stablampe an. Nichts geschah, das Schiff kam näher. Ich hatte nicht genug Fahrt im Boot, um zu wenden: auch blieb keine Zeit. den Motor anzuwerfen. Der Gegenkommer hielt gerade auf meinen Steuerbordbug zu. Dann kollidierten wir." Ein Leck ist nicht festzustellen. aber Bugspriet, Seereling und Salings sind stark beschädigt. "In diesem Zustand konnten wir die Reise unmöglich fortsetzen." Also wieder zu einer Werft. Und dort passiert es: "Lively Lady" war bei Niedrigwasser umgefallen und hatte sich an Steuerbord ein großes Loch gestoßen..." Ende der Reise. Vorerst. Alec Rose schiebt die Weltumsegelung ins nächste Jahr – 1967 – auf. "Lively Lady" wird repariert.

"Als Datum für meinen Start zur Weltumsegelung hatte ich mir selbst den 16. Juli gesetzt." Und diesmal gelingt er. Nach 155 oft stürmischen Tagen und 14.500 harten Seemeilen erreicht "Lively Lady" Melbourne, wo Alec Rose seinen Sohn besucht. Auf der Weiterreise läuft er Bluff Harbour/Neuseeland für eine Mastreparatur an. Nach 354 Tagen, am 4. Juli 1968, kurz vor seinem 60. Geburtstag, ist er zurück in Portsmouth. Er wird gefeiert. Sein Buch wird ein Maritimer Klassiker

"Allein um die Welt..." heißt es im Titel. Aber ganz allein ist Alec Rose nicht. Mit an Bord ist Algy. Mit Algy kann er reden und Äquatortaufe feiern: "Es war ein großes Ereignis für Algy und mich, denn keiner von uns hatte bisher die Linie überquert." Algy ist übrigens ein großes weißes Plüschkaninchen.

Es lohnt sich "Mit "Lively Lady" allein um die Welt" zu lesen – oder wiederzulesen. Dieses Buch in unserer Clubhaus-Bibliothek entstammt dem

Bücherschapp der "Schwalbe" unseres verstorbenen Kommodore Jürgen Chr. Schaper, der bekanntlich ein überaus belesener Bücherfreund war.

# Das Rätsel um die "Estonia" REKONSTRUKTION DER KATASTROPHE

MA Ein Blick zurück in unser kollektives Gedächtnis: Vor 25 Jahren, am 28. Sept. 1994, ereignete sich auf der Ostsee, dem Lieblings-Revier der norddeutschen Segler, die größte Katastrophe der zivilen Schifffahrt nach dem 2. Weltkrieg: der Untergang der estnischen Fähre "Estonia" mit 852 Toten und 139 Überlebenden. Auf dem Weg von Tallinn nach Stockholm sank das Schiff um ein Uhr nachts bei Windstärke acht unter bis heute ungeklärten Umständen, angeblich, weil das Bugvisier dem Seegang nicht standgehalten hatte. Gleich nach dem Untergang kursierten in der Öffentlichkeit Gerüchte über verdeckte Waffentransporte bis hin zu atomarem Material der untergegangenen Sowjetunion. Sehr schnell legte sich die Untersuchungskommission unter schwedischer Führung auf ein Untergangsszenario fest, das der deutschen Meyer Werft in Papenburg als Hersteller der Fähre die Schuld zuzuweisen versuchte. Das in ca. 80 m Tiefe liegende Wrack sollte mit Sand und Beton zugeschüttet werden und per Gesetz als Gedenkstätte deklariert weiteren neutralen Tauchuntersuchungen entzogen werden.

Die Autorin Julia Rabe ist eine freie Journalistin und ganz sicher keine Sensationsreporterin. Entsprechend fundiert ist ihre mehr als 340 Seiten starke Untersuchung, die mit einer minutiösen Rekonstruktion der Katastrophe beginnt und damit auch gleich mit der Frage: "Wurde die "Estonia" versenkt?" – "Die Wahrheit liegt auf dem Meeresgrund", so der Titel des 2. Kapitels, in dem die Eingangsfrage bejaht wird. "Thesen, Fakten und Beweise" liefert



der folgende Abschnitt, und der Schlussteil bietet ein Vierteljahrhundert nach der Katastrophe "neue Erkenntnisse" zur mysteriösen Ladung der "Estonia". Hier geben ein Grenzschützer, ein Zollbeamter und ein russischer Spion bemerkenswerte Auskünfte.

Es ist ein außergewöhnlich gut dokumentiertes Buch mit einer Riesenfülle an Details (Funksprüche, Untersuchungsakten) und verfasst in einer mitreißenden Sprache, die diese Reportage aufregender machen als manchen Thriller!

Julia Rabe "Die Estonia" War es ein Anschlag? Waren Atomwaffen an Bord? Neue Beweise, neue Erkenntnisse Delius Klasing € 16,90

# EIN NEUER HAFENFÜHRER

MA Seit ca. 15 Jahren gibt es die norwegische Havneguiden-Reihe, die mittlerweile auf 12 Bände angewachsen ist und über Norwegen und Schweden hinaus jetzt auch Dänemark, die deutsche Ostseeküste und sogar Griechenland und Slowenien, Kroatien und Montenegro umfasst. (Was die norwegischen Küsten betrifft, halte ich diese Hafenführer für unersetzlich!) Ungewöhnlich ist das DIN A4 Format, das viel Platz für Fotos, Pläne und Text ermöglicht. Während



die norwegischen und schwedischen Bände entweder nur in Norwegisch oder Schwedisch oder Norw./ Englisch und Schwed./ Englisch erschienen, ist der mir vorliegende Band **Hafengui-**

de Dänemark und Südwestschweden von Per Hotvedt, Verlag Delius-Klasing, € 69,90 nur in Deutsch geschrieben und bietet dadurch mehr Platz für Informationen. Insgesamt 460 Natur- und Sportboothäfen werden jeweils mit einem Luftbild und Hafenplan beschrieben und ergeben einen klaren Überblick in Sekunden. Jede Hafenbeschreibung ist gegliedert in einen allgemeinen Teil mit generellen Informationen sowie historischem und kulturellem Hintergrund und möglichen Freizeitaktivitäten. Im maritimen Teil findet man Ansteuerung, Festmachemöglichkeiten und -arten sowie Wassertiefen. Wegepunkte helfen bei der Ansteuerung. Mir gefallen besonders die Anker- und Naturhafenpläne, die uns Wassersportler unabhängig von den teuren Yachthäfen machen, und ich hätte mir noch kleine Symbole für WC&Du und Supermarkt in den Hafenplänen gewünscht.

Wie immer: nothing is perfect. Beim Durchblättern fiel mir auf, dass Langör auf Samsö und Gamle Havn in Fredericia fehlen!



## Zu guter Letzt

# "UND JETZT WILL ICH EIN BIER"

GAN Berühmte Leute pflegen, bevor sie diese Welt verlassen, "Letzte Worte" zu sprechen. Wer sich seiner Stellung in der Gesellschaft bewusst ist, tut gut daran, ein bedeutungsschweres "letztes Wort" vorzubereiten und es bei rechter Gelegenheit von sich zu geben, so dass es auch gehört und überliefert wird.

Im Internet findet man unter sueddeutsche.de/kultur/beruehmte-letzte-worte einige markante Beispiele. Jesus soll am Kreuz "Es ist vollbracht" gesagt haben, Goethe im Sterbezimmer "Mehr Licht!", der irische und bekannt trinkfeste Dichter Dylan Thomas "Ich hatte 18 volle Whiskey, ich glaube, das ist Rekord.", Wilhelm II "Ich versinke, ich versinke!".

Wir wollen nicht behaupten, dass diese und andere Überlieferungen der Wahrheit entsprechen oder gar das jeweilige Lebenswerk abrunden, aber als Zitat eignen sie sich schon. Ganz anders Günter Grass, der nicht lange vor seinem Tod "mit letzter Tinte" sein Gedicht "Was gesagt werden muss" verfasst hat, eine letzte Äußerung ganz und gar im Bewusstsein seines moralischen Schwergewichts. Er machte es schriftlich.

Wie menschlich hat sich dagegen unser Kommodore Jürgen Schaper von der Welt verabschiedet. Seine Töchter Undine und Cathrin bezeugen, dass er im Krankenhaus kurz vor seinem letzten Atemzug plötzlich ganz vernehmbar gesagt hat: "Und jetzt will ich ein Bier." So, ohne Anspruch auf Unsterblichkeit, geht es eben auch. Das macht ihn uns im Nachhinein noch sympathischer.

## MITEIGNER/-IN GESUCHT

Wir suchen für ein sportliches Segelboot (Bianca 107 oder Scanner 38) eine/n dritte/n Miteigner/-in. Liegeplatz Ostsee. Finanzieller Rahmen 15 bis 20T Euro. Kontakt: Christopher v. Bar, 0171 20 46 700 oder chvbar@posteo.de

## UNSER MITGLIED MICHAEL BUCKUP GIBT BEKANNT:

Ich bin dabei, eine X-41 zu kaufen, die unter SVAOe-Stander in Kroatien liegen soll. Dann gibt es eventuell Möglichkeiten für Vereinsmitglieder, in reizvoller klimatischer Umgebung auf einem schnellen Schiff mitzusegeln oder auch Meilen für den SKS zu absolvieren. Darüber hinaus soll das Schiff Ende April von Valencia nach Split überführt werden. Dafür suche ich eventuell noch 1 oder 2 Crewmitglieder ggf. mit SKS, die auf diesem Törn den Meilennachweis für den SSS (mehr als 700 sm offshore) bekommen können. Zeitraum ist vom 27. April bis 8. Mai. Falls jemand Interesse hat, bitte bei der Geschäftsstelle melden.

#### 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@syaoe.de Internet: www.syaoe.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. Andreas Völker. Lavout: Stefanie Holke. E-Mail: nachrichtenblatt@svaoe.de. Die Redaktion behält sich vor, Beiträge zu kürzen und zu redigieren.

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

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

# 8. Februar 2020 Hamburger Seglerball 2020

Karten unter www.hamburger-seglerball.de

Ermäßigte Karten für Jugendliche auf Anfrage

# Tanz auf dem Süllberg

14. Hamburger Seglerball | 8. Februar 2020

«Süllberg Karlheinz Hauser» Süllbergterrasse 12 22587 Hamburg

- » 19:00 Uhr Einlass
- » 20:00 Uhr Gala Menü
- » 22:00 Uhr Walzer & Co.
- » 00.30 Uhr Sailor's Party

























