



# SVAOe NACHRICHTEN

3-2020 MAI / JUNI



## Hydraulik mit System

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

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

HANSA-FLEX AG  
5 x im Großraum Hamburg:

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

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

**HANSA/FLEX**  
Systempartner für Hydraulik



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

98. Jahrgang

Mai / Juni 2020

Nr. 3

### DER HAMBURGER YACHTHAFEN ENDE APRIL



*Man reibt sich die Augen. Das soll der Hamburger Yachthafen bei schönstem Frühlingwetter sein? Oder ist es noch ein Winterbild? Nein, alles ist vorbereitet, die Ausleger angebracht, aber wo sind die Boote? Nun ja, die Antwort ist bekannt. Es ist die Covid-19-Pandemie („Corona-Virus“), die die Welt lahm legt und damit auch den gesamten Segelsport. Dass Segler nicht an ihre Boote dürfen, hat es noch nicht mal im Krieg gegeben. Aber wir, sofern wir gesund sind, sollten es gelassen nehmen. Manchmal, sehr selten, gibt es Wichtigeres als Segeln. Im Übrigen ist das Abflauen der Krise in Sicht. Es besteht Hoffnung. (Foto: Hartmut Pflughaupt)*

# IN DIESER AUSGABE

## 3 Editorial

### Thema und Meinung

- 4 Die SVAOe und der Segelsport in Zeiten von Corona

### Vereinsleben

- 10 Neuaufnahmen
- 10 Nachruf Peter Schwarz
- 11 Holzboote brauchen Wasser  
*Viele Aktivitäten entfallen oder werden eingeschränkt*
- 12 SVAOe Winterakademie 2019/2020  
*Große Nachfrage nach Fortbildungsangebot*
- 14 Covid-19 und unsere Führerscheinkurse  
*Webinare auch in Zukunft anbieten?*
- 15 Die Altjunioren gehen in die Luft  
*Besuch des Helmut-Schmidt-Airports Hamburg*



### Sonderseiten

- 18 Kommodore Jürgen „Fifi“ Schaper und seine Boote

### Jugend

- 23 Sommertour der „Scharhorn“ 2019  
*Lea, Arne und Lars hatten Pech mit dem Wetter, aber viel Spaß*
- 27 Opti-Home-Kentertraining  
*Eine nicht ganz ernst gemeinte Alternative*
- 28 Wintertraining in Theorie und Praxis  
*Als die Seglerwelt noch unbeschwert war*



### Fahrtsegeln

- 29 Stationsmeldungen

### Aus Behörden und Verbänden

- 30 Mindertiefen im Kartoffelloch  
*Es wird immer flacher*
- 30 Schwarztonnensander Nebelnelbe  
*Bald wieder befahrbar?*

- 32 Ausbau des Nordostseekanals  
*An der Oststrecke haben die Arbeiten begonnen*

### Historisches

- 33 Ostsee Reise der „Niederelbe“ im Sommer 1937  
*Die Regatta Kiel-Korsör*

### Dies und Das

- 39 Corona: Waschpo passt auf
- 40 Neue Verkehrstrennungsgebiete im Kattegat  
*Auch für Sportbootfahrer von großer Bedeutung*
- 42 GPS Faking  
*Wie sicher sind unsere elektronischen Navigationsanzeigen?*
- 43 Lehren aus einer Kollision  
*Manchmal muss man sich wundern*
- 46 Zunahme von Führerscheinen  
*Ist Segeln eine Sportart der Älteren?*
- 47 Zu unserem Titelbild

### Das Bücherschapp

- 48 Deutsche Binnenwasserstraßen
- 48 Stockholms Schärengarten
- 49 Zum Lesen und Wiederlesen:  
*„Kap Hoorn“*  
von Alan Villiers



### Zu guter Letzt

- 52 Eine Reichsmark Liegegeld

### Umschlagillustration

Acryl auf Leinwand von Christine Matthiessen

## Urlaub der Geschäftsstelle

Die SVAOe-Geschäftsstelle ist wegen Urlaub von Frau Jule Lyssewski in der Zeit vom 29.06. – 20.07.2020 nicht besetzt.

## Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

entgegen unserer „Vorwarnung“ in Ausgabe 2-2020 gibt es genug Inhalte, um diese Ausgabe des Nachrichtenblattes zu füllen. An Vereinsaktivitäten ist seither „lagebedingt“ nicht viel passiert.

Viel Ärger und Unverständnis hat es bei Hamburgern und Hamburgerinnen gegeben, die ihre Boote über Winter in der HYG in Wedel eingelagert hatten. Anders als Schleswig-Holsteiner Eigner, die unter den vorgeschriebenen „Vereinzelungsmaßnahmen“ an ihren Booten arbeiten durften, war es Hamburgern verboten, die Landesgrenze zu übertreten und damit durften sie auch nicht auf das Yachthafengelände.

Übrigens schlossen auch Hamburger Bootswerften und gewerbliche Winterlagerplätze ihre Tore gegen Privatpersonen. Lesen Sie dazu auch den Beitrag „Die SVAOe und der Segelsport in Zeiten von Corona“.

Wie trotzdem Hilfe für Holzboote, u.a. für unsere beiden Jugendwandraketter „Teufelsbrück“ und „Neumühlen“, geleistet wurde, die vor dem Austrocknen geschützt werden mussten, erfahren Sie in diesem Heft.

Zur bereits angekündigten Änderung unserer Satzung: Eine Arbeitsgruppe hat bekanntlich an einer notwendig gewordenen neuen Fassung unserer Satzung gearbeitet und hätte sie der Mitgliederversammlung am 17. März 2020 vorlegen wollen. Diese Mitgliederversammlung konnte bekanntermaßen nicht stattfinden. Damit fiel die Abstimmung bzw. Verabschiedung unserer neuen Satzung dem Virus zum Opfer. Da ohnehin einige Punkte noch nicht endgültig ausdiskutiert worden waren, kam der Aufschub nicht ungelegen. Die gewonnene Zeit werden wir nutzen.

So wie vielerorts geschäftliche und politische

Zusammenkünfte vermieden und durch Videokonferenzen ersetzt werden, so hat diese Technik auch in den noch laufenden Führerscheinkurs-Unterrichten bei uns Einzug gehalten. Darüber wird in diesem Heft berichtet.

Der Erfolg war so überzeugend, dass sich unser Obmann überlegt, auch in „gesunden“ Zeiten solches anzubieten.

Hinsichtlich unserer Mitgliederversammlungen werden wir uns in diesen Zeiten gegebenenfalls ebenfalls der modernen Technik bedienen. In jedem Falle dann, wenn wichtige Entscheidungen durch Beschluss der Mitglieder anstehen. Daher sei vorab festgestellt, dass dies ausdrücklich nicht eine Diskriminierung derjenigen darstellt, die sich mit dieser Art Kommunikation und Technik nicht auseinandersetzen mögen.

Und wo bleibt das Positive? Selbst die bei Seglerinnen und Seglern nicht übermäßig beliebten (neuen) Verkehrstrennungsgebiete laden fast zum Träumen ein, erscheinen sie doch im Vergleich zur aktuellen Situation als nahezu lächerlicher Störfaktor auf dem geplanten Törn z.B. an die Westküste Schwedens. Auch das Kartoffelloch erscheint in diesen Zeiten als liebenswertes Kleinod, das sich immer wieder auszuloten lohnt (der Verfasser weiß wovon er spricht). Wahre Abenteuer erwarten uns auf der Unterelbe, sobald die Schwarztonnensander Nebelbe wieder schiffbar sein wird. Die wichtigen Details dazu erfahren Sie in dieser Ausgabe.

Überstehen Sie diese segelunfreundliche Zeit gut und bleiben Sie bzw. werden Sie wieder gesund!  
Ihr / euer Stephan Lunau (z.Zt. an Land)



## THEMA UND MEINUNG

## DIE SVAOE UND DER SEGELSPORT in Zeiten von Corona

Von Dr. Stephan Lunau ■ Im Folgenden beschränke ich mich auf den Mikrokosmos des Segelsports und die Auswirkungen, die die Covid-19 Pandemie hier bereits hatte und möglicherweise noch haben wird. Es ist mir sehr wohl bewusst, dass leider sehr viele Menschen durch diese Pandemie entweder in ihrer körperlichen Unversehrtheit und / oder in ihrer beruflichen Existenz unmittelbar bedroht sind. Dazu gehören, um nur ein Beispiel zu nennen, Familien mit kleineren Kindern, die trotz oder gerade wegen des „Home-Office“ (ohne Kita und Schule) nicht mehr wissen, wie der Alltag zu regeln ist. Diese Menschen werden vermutlich noch einige Zeit größte Beeinträchtigungen zu ertragen haben. Dies gilt bekanntermaßen für diverse Betriebe und die dort tätigen Menschen. Dennoch stehen die Auswirkungen der Pandemie auf den Segelsport und die SVAOe zumindest in gewissem Sinne stellvertretend für die Auswirkungen auf andere Bereiche unserer Gesellschaft.

Dass diese Pandemie, ausgelöst durch das von Menschen initial in Umlauf gebrachte höchst infektiöse Virus SARS-CoV-2 bestimmte Maßnahmen zum Zwecke seiner Eindämmung erforderte und weiterhin erfordern wird, steht hier nicht zur Debatte. Wie bereits hinlänglich bekannt sein sollte, besteht eine besondere Gefahr dieses Virus darin, dass bereits infizierte Menschen relativ lange symptomfrei sind und während dieser Zeit das Virus unwissentlich verbreiten. Darüber hinaus stehen derzeit weder Medikamente noch ein Impfstoff zur Verfügung.

Sehr wohl steht jedoch, wie in jedem anderen gesellschaftlichen Bereich auch, im Wassersport zu Recht zur Debatte, inwieweit die Maßnahmen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit entsprechen und inwieweit sie dem Verbot der sogenannten Übermaßregelungen folgen. Eine regelmäßige, zeitnahe Prüfung derartiger Maßnahmen, die insbesondere Einschränkungen unserer Grundrechte darstellen, ist ebenso verpflichtend vorgegeben. Aus meiner Sicht verstießen diverse Maßnahmen, die u.a. den Wassersport treffen, gegen die vorgenannten Regeln, z.B. das Ein- und Auslaufverbot für Sportboothäfen oder das pauschale Verbot des Wassersports. Überdies waren sie mangels eines vorhandenen Risikos erkennbar nicht dazu angetan, der Eindämmung der Pandemie dienlich zu sein.

Wie seitens des DSV bereits am 23. April gefordert wurde, lässt sich der Segelsport zumindest als Individualsport oder als Sport gemeinsam mit „in häuslicher Gemeinschaft lebenden Personen“ sehr wohl unter Beachtung der Distanzregeln und des Kontaktverbotes betreiben. Bis dato ist zumindest mir keine einzige plausible Begründung bekannt, warum unter Einhaltung dieser Regeln ausgerechnet mit der Ausübung des Wassersports unter diesen Bedingungen ein Risiko der Verbreitung von Sars-CoV-2 / Covid-19 ausgehen sollte. Vermutlich gibt es da bisher vollkommen unbekannte Verbreitungswege über Möwen, Krebse, Seesterne und andere Angehörige der maritimen Fauna.

Der Hauptgrund für diese Übermaßregelungen dürfte denn auch in einer Überwachungsneurose auf Seiten der Verantwortlichen gelegen haben nach dem Motto „das können wir doch nicht kontrollieren“. Die Ermangelung einer hinrei-

chenden Überwachung ist jedoch als Begründung für die Einschränkung von Grundrechten unzureichend und daher unzulässig.

Das Tourismusverbot, unter das interessanterweise auch die Arbeit an einem Schiff im Winterlager fällt, wobei sich die Lokalität zufällig in der früher so oft gepriesenen Metropolregion Hamburg befindet, muss leider auch noch einmal erwähnt werden. Denn es steht in besonderer Weise für alle Einschränkungen, die Landesregierungen, Landräte und andere Organe in ihrer allumfassenden Weisheit an so genannten Allgemeinverfügungen angeordnet haben. Wie allseits bekannt, wurden am Hamburger Yachthafen Menschen, deren Erstwohnsitz sich nicht in Schleswig-Holstein befindet und die zu ihren dort lagernden Schiffen fahren wollten, als Touristen abgewiesen.

Dagegen wurde der Besuch eines Baumarktes, gelegen unmittelbar hinter der Grenze zu Schleswig-Holstein, z.B. keinem Hamburger und keiner Hamburgerin verwehrt; vermutlich, weil sie wertvolle Devisen ins Land zwischen den Meeren brachten. In anderen Häfen und Winterlagern, gelegen in Schleswig-Holstein, wurden Nicht-Schleswig-Holsteiner übrigens nicht durch die Polizei abgewiesen. Schleswig-Holsteiner fuhren zeitgleich zu Tausenden nach Hamburg, sicherlich, um auch am Wochenende ihrem Broterwerb nachzugehen. Das zeigt, dass in der früher so viel gepriesenen Metropolregion Hamburg noch einiges im Argen liegt.

Sämtliche Versuche seitens der Hamburger Yachthafen-Gemeinschaft, des Hamburger Segler-Verbandes und sogar des Bürgermeisters der Freien und Hansestadt Hamburg in dieser

# TOPLICHT

Schiffsausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten • Werftausrüstung

**Notkestraße 97  
22607 Hamburg**

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

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



**„Der kleine Braune“**

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

Sache pragmatische Lösungen zu finden, blieben erfolglos.

Dass unsere Steganlage und das Bojenfeld in Eckernförde von den Maßnahmen in gleicher Weise betroffen war und als vereinseigene Anlage, die ausschließlich in Eigenregie betrieben wird, nicht einmal für die Saison vorbereitet werden konnte, soll hier nicht unerwähnt bleiben. Die Jollenhafengemeinschaften Mühlenberg und Alsterufer befinden sich in der gleichen Situation. Unter welchen Bedingungen diese wieder in Betrieb genommen werden können, bleibt leider abzuwarten, s.u..

Im Übrigen ist leider festzustellen, dass die Mitarbeiter der Vollzugsbehörden teils weder die aktuellen Bekanntmachungen für Seefahrer des WSA Tönning noch die relevanten Details der Allgemeinverfügungen kannten. So war unter Einhaltung von Distanzregeln und Kontaktverbot z.B. das Verbringen des eigenen Schiffes im Hafen jederzeit erlaubt und zu keinem Zeitpunkt verboten. Die Mitarbeiter der o.g. Behörden wussten dies nicht. Es wäre m.E. gerade in einer solchen Situation sehr hilfreich, wenn die jeweiligen Vorgesetzten ihre Mitarbeiter vor Ort mit einer Kopie der jeweiligen Regelungen (BfS, Allgemeinverfügungen, etc.) ausgestattet hätten. Das würde allen Beteiligten das Leben leichter machen.

Dies alles spielte sich ab, während zugleich diverse andere Aktivitäten weiterhin oder wieder „erlaubt“ waren, obgleich bei ihrer Ausübung ganz eindeutig die Distanzregeln eben nicht eingehalten werden können. Als Beispiel sei die Öffnung von Einkaufszentren erwähnt, wo sich bekanntermaßen viele Menschen in einem geschlossenen (!) Gebäude aufhalten. Dass Sars-CoV-2 nicht nur durch die so genannte Tröpfchen-Infektion, sondern nachweislich auch

durch Aerosole verbreitet wird, war zu diesem Zeitpunkt bereits bekannt. Ebenso, dass die Ansammlung einer größeren Anzahl von Menschen z.B. in Gebäuden die Ausbreitung von Infektionskrankheiten gleich welchen Ursprungs grundsätzlich erheblich begünstigt.

Die „Regelungs-Kakophonie“, die zu beobachten war, lässt bei allem Respekt für die Situation und für die gesetzlich festgeschriebenen Länderhoheiten im föderalen System zumindest bei mir erhebliche Zweifel am Sachverstand und an der Kompetenz der Handelnden aufkommen, nicht nur was die Öffnung von Schulen etc. betrifft. Dass Maßnahmen entsprechend der Lage vor Ort ergriffen und ggf. angepasst werden müssen und können, ist der große Vorteil unseres föderalen Systems. Etliche Maßnahmen lassen jedoch erkennen, dass ihnen weder eine Risikobewertung zugrunde liegt, noch irgendwelche Kenntnis grundlegender Zusammenhänge, was die Übertragung von Infektionskrankheiten betrifft. Dies obwohl, anders als beim Klimawandel, die Politik zum ersten Mal überhaupt und ausnahmsweise Wissenschaftler und Wissenschaftlerinnen zu Rate zieht.

Eine Abstimmung gut begründeter Maßnahmen ist auch in einem föderalen System in einer solchen Situation unerlässlich, u.a. um die Zustimmung der Bürgerinnen und Bürger und vor allem um die Wirksamkeit der Maßnahmen sicherzustellen.

Besonders schwer wiegt in dieser Situation, dass die Verantwortlichen zunächst zu keinerlei Überprüfung und ggf. Korrektur getroffener Maßnahmen bereit waren. Gut begründete Schreiben sowohl des Hamburger Segler-Verbandes als auch des Bundesverbandes der Wassersportwirtschaft bzw. des Deutschen Boots- und Schiffbauerver-

bandes hinsichtlich Lockerungen für den Wassersport fanden keinerlei adäquate Resonanz. Vielmehr wurden konkrete, umsetzbare Vorschläge (unter Beachtung der bekannten Regeln) pauschal mit dem Schlagwort „Pandemie-Bekämpfung“ und eben ohne jedwede plausible Begründung abgetan. Damit wurde die Existenz vom Wassersport abhängiger Betriebe ohne Not aufs Spiel gesetzt und billigend in Kauf genommen. Gerade so, als ob die ausgelobten Hilfen der Bundesregierung nicht sinnvoller einzusetzen wären.

Um den Irrsinn noch zu steigern, verfasste der Städteverband Schleswig-Holstein ein „Phasenmodell und Konzepte zur (Wieder-)Öffnung der Sportboothäfen in SH“, welches am 23. April 2020 dem Schleswig-Holsteinischen Wirtschaftsministerium („MWVATT“) zugesandt wurde. In der Zeitschrift YACHT wurden am 27. April 2020 Auszüge daraus veröffentlicht (<https://www.yacht.de/aktuell/panorama/3-phasen-fuer-den-segelsport/a124649.html>) (dieses Phasenmodell ist dem Verfasser in vollem Umfang bekannt).

Das sogenannte „Phasenmodell“ des Städteverbandes basiert auf herbeifantasierten Risiken. Ausgerechnet der Städteverband beklagte nun den Mangel an klaren und landesweit geltenden Regeln; ein Schelm wer Böses dabei denkt. Das einzige Interesse der Verfasser galt im Übrigen offensichtlich ausschließlich der vollständigen Sicherstellung der Überwachung getroffener Maßnahmen. Daraus würde in der Praxis eine Untersagung des Segelsports für den Rest des Jahres 2020 resultieren. Es bedurfte eines dem Segelsport verbundenen Rechtsanwaltes, um dieses Organ der kommunalen Selbstverwaltung auf die Einhaltung elementarer rechtsstaatlicher Grundsätze hinzuweisen. Das Phasenmodell des Städteverbandes verstieß, wie der Jurist minutiös

darlegte, in nahezu allen Punkten gegen eben diese Grundsätze, sie werden im Folgenden zitiert (diese Stellungnahme ist dem Verfasser ebenfalls vollumfänglich bekannt):

*Alle von der Legislative und – wie hier – von der Verwaltung zu treffenden Entscheidungen müssen sich an den Maßstäben der Geeignetheit, Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit messen lassen. Gerade angesichts des hohen Verfassungsranges der Grundrechte auf freie Persönlichkeitsentfaltung (Art. 2 GG), Gleichbehandlung (Art. 3 GG), Freizügigkeit (Art. 11 GG) und Berufsfreiheit (Art. 12 GG) bedürfen die anstehenden Entscheidungen einer gründlichen Ermittlung des Sachverhaltes und einer anschließenden Prüfung der Geeignetheit, Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit. Ein u.U. höherer Verwaltungsaufwand rechtfertigt die Einschränkung dieser Grundrechte nicht!*

Glücklicherweise hatten fachkompetente Mitstreiter aus dem Segler-Verband Schleswig-Holstein sowie anderer Vereine ein pragmatisches Konzept für das Segeln in Zeiten von Corona entwickelt, welches dankenswerterweise zumindest bei den ab 04. Mai 2020 geltenden Lockerungen berücksichtigt wurde (<https://www.seglerverband-sh.de/news/artikel/interessenvertreter-und-svsh-entwerfen-positionspapier-fuer-den-segelsport/>)

Am 29. April 2020 hieß es dann wie folgt in den Nachrichten:

*„Corona: Diese Lockerungen gelten ab 4. Mai in SH*  
***Sportboothäfen und Dauercamper***

*Die Sportboothäfen dürfen wieder öffnen. Auch Dauercamper sollen Campingplätze wieder nutzen dürfen. Auf den Inseln kann es dabei aber laut Tourismusminister Bernd Buchholz (FDP) die Einschränkung geben, dass Dauercamper dort einen Zweitwohnsitz haben müssen.*

## **Sport im Freien**

*Kontaktarme Sportarten im Freien sollen wieder ausgeübt werden können. Voraussetzung hierfür ist die Einhaltung von Hygieneregeln. Zwischen zwei Sportlern muss es einen Mindestabstand von anderthalb Metern geben. Sportgeräte für kontaktarme Sportarten, wie Fahrräder oder Kanus, dürfen wieder gewerblich verliehen werden.*

## **Einreise nach Schleswig-Holstein**

*Nur aus touristischen Zwecken nach Schleswig-Holstein zu kommen, bleibt auch nach dem 4. Mai verboten. Gleiches gilt für Freizeitzwecke, ausgenommen Einreisen zur Ausübung kontaktarmer Sportarten (Anmerkung des Verfassers: Dazu dürfte das Segeln unter Einhaltung der Corona-Regeln gehören) sowie zum Besuch von Museen, Ausstellungen, zoologischen Gärten und Tierparks sowie botanischen Gärten.“ (<https://www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/coronavirus/Corona-Diese-Lockerungen-gelten-ab-4-Mai-in-SH,anpassungen100.html>)*

Für die weitere Entwicklung sind alle Seglerinnen und Segler jetzt gefordert, die zumindest vorerst geltenden Hygienemaßnahmen, Distanzregelungen und Kontaktbeschränkungen in der Praxis umzusetzen und somit unseren Beitrag zur weiteren Eindämmung der Pandemie zu leisten.

Die Liste der infolge der Pandemie entfallenden Vereinsaktivitäten und Regatten ist aufgrund der Natur der Sache lang. Bekanntermaßen mussten wir alle Veranstaltungen, die im Clubhaus geplant waren und / oder die zu einer Ansammlung einer größeren Anzahl von Menschen geführt hätten, absagen. Davon wird sich die eine oder andere Veranstaltung wie z.B. die Ehrung der Jubilare eventuell in den Herbst verschieben lassen.

Ab wann wir wieder Veranstaltungen im Clubhaus durchführen können, bleibt vorerst abzuwarten. Es ist jedoch zu hoffen, dass wir ab September 2020 unter Einhaltung bestimmter Schutzmaßnahmen Mitgliederversammlungen etc. wieder durchführen werden können. Darüber werden wir rechtzeitig informieren.

Die Vergabe der Fahrtenpreise werden wir möglicherweise während des Herbstfestes vornehmen. Das Gründungsfest wird jedoch dem Virus zum Opfer fallen. Die Durchführung von Regatten oder z.B. der Otterndorf-Ausfahrt ist derzeit noch ungewiss.

Das immer wieder angeführte „eSailing“ (also virtuelles Segeln mittels Computer und Internet) könnte den Regattaseglern in dieser Zeit vielleicht eine kleine Kompensation bieten. Wer mag kann sich hier anmelden: <https://www.dsv.org/nachrichten/2020/03/segeln-von-der-couch-jetzt-an-der-deutschen-meisterschaft-im-esailing-teilnehmen/>

Auch die Teilnahme an der Nordseewoche ist zumindest virtuell, mit ganz viel Glück sogar in der Realität, möglich: <https://nordseewoche.org/die-nordseewoche-2020-findet-statt-aber-wie/>

Der große Vorteil beim „eSailing“ ist: Weder Mann noch Frau werden nass und es wird außer Computern nebst Zubehör auch kein Material verschlissen.

Es muss uns allen klar sein: Wir werden die ausgefallenen Regatten insbesondere aufgrund der Nichtverfügbarkeit geeigneter Termine in diesem Jahre ersatzlos streichen und hoffen dass wir in naher Zukunft die dann geplanten Regatten und Veranstaltungen durchführen können. Schutzmasken (Mund-Nase-Schutz) sind bereits bestellt und werden bei Veranstaltungen u.a. im Clubhaus gegen einen geringen Betrag bereitgehalten.

Etwas Positives ist dennoch zu berichten: Unser Ausschuss für Navigation und Fahrtsegeln hat innerhalb kürzester Zeit den Betrieb auf „eLearning“ umgestellt, somit war zumindest die Fortführung der theoretischen Ausbildung möglich.

Für die Aufnahme des Segeltrainings an der Alster und der praktischen Führerscheinausbildung (SBF-See) nebst der Durchführung von Prüfungen unter Wahrung der „Corona-Regeln“ haben wir Ideen entwickelt. Diese müssen jedoch an derzeit noch unbekannte behördliche Vorgaben angepasst werden. Das Gleiche gilt für den Betrieb der Schiffe, die mit Mannschaft gefahren und beim Fahrtsegeln schließlich auch „bewohnt“ werden, wie z.B. unsere Jugendkutter „Neumühlen“ und „Teufelsbrück“ sowie unser Juniorenboot „Scharhörn“. Die Winterarbeit an

den beiden Kuttern wurde wegen der anhaltend trockenen Witterung unter tatkräftiger Mithilfe einiger in Wedel (Holstein) ansässiger Mitglieder durch unseren Jugendobmann erledigt, sodass beide Schiffe rechtzeitig ihrem angestammten Element übergeben werden konnten, bevor es zu Schäden durch übermäßige Austrocknung kam. Ebenso wurde unser Ausbildungsfahrzeug „Falke“ zu Wasser gebracht.

Die praktische Ausbildung zum SSS steht vor den gleichen Problemen wie unsere Mannschafts-Boote. Für unsere J/24 und J/70 stellt sich ebenso die Frage nach der Einhaltung der „Corona-Regeln“ in der Praxis. Wie realistisch ist z.B. das permanente Tragen eines sog. Mund-Nasen-Schutzes vor, während und nach einer Regatta, sofern dies denn als hinreichende Schutz-



  
**WEGENER JACHTWERFT**

IHRE YACHT IN  
GUTEN HÄNDEN

NEUBAU · REPARATUR · RESTAURIERUNG · WINTERLAGER

Deichstr. 23-27 · 22880 Wedel · Tel. 04103/3344 · [wegenerjachtwerft.de](http://wegenerjachtwerft.de)

maßnahme akzeptabel ist? Die Landprogramme ließen sich dagegen vermutlich so organisieren, dass durch Abspecken dem Infektionsschutz entsprochen werden kann und beträfe dann alle Regatten. Was vielleicht nicht allen bekannt sein dürfte: Gerade die bauliche Situation in der Jollenhafengemeinschaft Alsterufer wird uns vor erhebliche Herausforderungen hinsichtlich der Einhaltung der „Corona-Regeln“ stellen, wie immer diese für den Betrieb derartige Anlagen seitens der Behörden ausgestaltet sein mögen. Alle Beteiligten sind bereits jetzt aufgefordert, diese zukünftigen Regelungen im Interesse des wenn auch eingeschränkten Segelbetriebes einzuhalten. Unsere für den Sommer geplante Rallye wurde in Anbetracht der Lage auf das Jahr 2021 verschoben.

Die Vorstandstätigkeit ist Dank der üblichen Medien unbeeinträchtigt; bei Bedarf wird eine Videokonferenz abgehalten.

Zum guten Schluss weise ich darauf hin, dass unsere Geschäftsstelle (unter Einhaltung der Corona-Regeln) wie gewohnt für Sie / euch da ist.

Ferner danke ich für die Treue aller Mitglieder zur SVAOe gerade in Zeiten, wo die Freizeitbeschäftigung „Segeln“ notgedrungen hintenansteht. Das bezieht sich auch auf die im April fälligen Mitgliedsbeiträge, ohne die wir selbstredend nicht existieren können.

## COVID-19: WÖCHENTLICH NEUE ERLEICHTERUNGEN

*Red. ■ Diese SVAOe Nachrichten sind nie tagesaktuell. Dafür haben wir eine Homepage. Gerade zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses deuten sich für den Segelsport Erleichterungen an, was die Inbetriebnahme der Boote und die Öffnung*

*der Häfen betrifft. Die Redaktion verzichtet darauf, einen „letzten Stand“ der Meldungen abzuwarten. Der ist ohnehin nicht abzusehen. Für einen normalen Erscheinungszeitpunkt dieser Nachrichten nehmen wir in Kauf, dass der eine oder andere Beitrag evtl. überholt ist und bitten dafür um Verständnis.*

### VEREINSLEBEN

**März/April 2020**

## 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:**

Sönke Meyer, 22765 Hamburg  
Daniel Sonnet, 22763 Hamburg  
Gerhard Paasch, 22880 Wedel

**\*18. 12. 1940 † 3.4.2020**

## PETER SCHWARZ

**Mitglied seit 1956**

**Träger der goldenen Ehrennadel**

Unser langjähriges Mitglied Peter Schwarz ist im Alter von 79 Jahren gestorben. In jungen Jahren segelte er auf unseren Jugendwanderkuttern und war viel auf Piraten und H-Jollen unterwegs. Als gerngesehener Mitsegler bei Vereinskameraden machte er viele Touren in europäischen Gewässern. In späteren Jahren schloss er sich einer Boßelgruppe befreundeter Segler an und nahm auch an Veranstaltungen der Altjunioren



Peter Schwarz (Foto: Ingeborg Schwarz)

teil. Sein ganzes Leben hat er der SVAOe die Treue gehalten.

Seine Tochter Ingeborg schrieb: „Viele, viele Jahre war er Mitglied der SVAOe und vielen wohl eher unter seinem Spitznamen „Blacky“ bekannt. Er hat so viele und schöne Momente auf und am Wasser erlebt und dort auch tolle Freunde fürs Leben (und darüber hinaus) gefunden. Die Abschiedsfeier hat im kleinsten Familienkreis am 15. April stattgefunden.“

Wir trauern mit seinen Angehörigen und Freunden.

Mitglieder, Vorstand und Ältestenrat der Seglervereinigung Altona Oevelgönne

## Holzboote brauchen Wasser

### VIELE AKTIVITÄTEN ENTFALLEN ODER WERDEN EINGESCHRÄNKT

Von Hartmut Pflughaupt ■ Dass die Hamburger Bootseigner während der Coronakrise nicht zu ihren Schiffen im Hamburger Yachthafen durften, der in Schleswig-Holstein liegt, war schon schlimm genug. Wenn aber geplankte Holz-

boote im Frühjahr, wenn es wärmer wird und sie nach Wasser verlangen, damit sie nicht austrocknen, pflegsame Hände nicht bekommen, ist es noch schlimmer. Daran hat eine ferne Landesregierung nicht gedacht. Man könne ja einen Gewerbebetrieb beauftragen, hieß es.

Das hat eine SVAOe natürlich nicht nötig. In Wedel beheimatete Bootseigner hatten ein Auge auf notleidende „eignerlose“ Boote, z.B. die Jugendwanderkutter „Neumühlen“ und „Teufelsbrück“. Deren Mannschaften war es



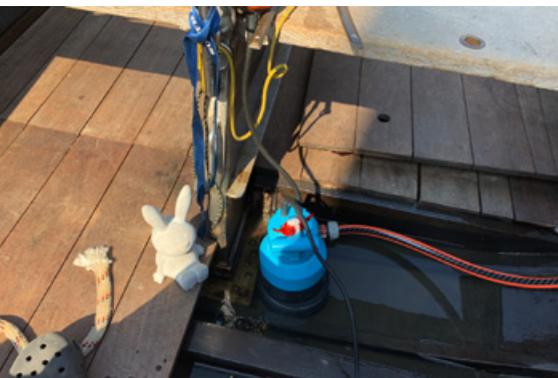
Holzboote mit Folie abhängen



Nasses Klima schaffen



*Mit gut vorgehästeten Planken geht der Kutter zu Wasser*



*Und dennoch muss etwas gepumpt werden*



*Da liegt der Kutter und wartet auf sein Rigg – wenn denn die Mannschaft dürfte (Fotos: Pflughaupt)*

verboten, an ihren Schiffen zu arbeiten. Die letzten Lackierarbeiten mussten ausgeführt werden und, als die erzwungene Pause länger dauerte, musste gewässert werden. Andererseits riefen beide Boote natürlich nach ihrem Element, in dem sie gerne schwimmen würden. Aber die Krantermine waren verschoben.

Damit die Kutter dennoch ein wenig nässende Umgebung genießen konnten, haben helfende Hände Plastikfolien befestigt und Wedeler, die ja einen Zugang zu den Hallen haben, sorgten für täglichen Feuchtigkeitsnachschub. Feuchtes Klima von unten. Dann haben SVAOe-er, die in der Wassersportbranche gewerblich tätig sind, das Kranen organisiert und die Boote zu Wasser gelassen. Soweit war damit alles klar. Nur das Segeln war noch verboten und die Mannschaften durften noch nicht kommen.

## **SVAOe Winterakademie 2019/2020**

### **GROSSE NACHFRAGE NACH FORTBILDUNGSANGEBOT**

AG ■ Führerschein- und Funkkurse sind notwendig, gut und schön, aber die meisten von uns haben alle Lizenzen, die sie brauchen. Der Gedanke, den Winter auch über die Führerscheinausbildung hinaus zur Vertiefung von Kenntnissen rund um das Segeln zu nutzen, ist nicht neu. Schon immer gab es Seminare zu Regelkunde, Instrumentenkunde, Bootspflege oder 1. Hilfe. Wir wollen das intensivieren und haben derartige Veranstaltungen unter dem Schlagwort „Winterakademie“ zusammengefasst. Jeden Winter soll ein Setup ausgewählt und sich in Abständen auch wiederholender

Themen angeboten werden. Im zurückliegenden Winter gaben wir Interessenten die Gelegenheit, in Themen des SSS-Unterrichts einzusteigen, ferner standen 1. Hilfe an Bord und Seminare zu Motorkunde und Yachtelektrik auf dem Programm. Mit Dr. Nina Keppler (1. Hilfe an Bord) und Robert Möckel (Yachtelektrik, Motorkunde) konnten wir sehr fachkundige und engagierte Referenten gewinnen, die obendrein auch selbst mit eigenen Booten segeln und ihre Themen deshalb sehr praxisgerecht aufbereiten konnten. Dr. Nina Keppler beschaffte extra für das Seminar eine Übungspuppe für die Herzdruckmassage und Robert Möckel einen weiteren Demo-Yachtmotor zusätzlich zum bereits vorhandenen SVAOe-Demo-Motor, so dass jeweils ein Modell für Einkreis- und Zweikreiskühlung zur Verfügung stand. Krankheitsbedingt konzentrierten sich diese drei jeweils ganztägigen Seminare am Wochenende 15./16. Februar, was ursprünglich nicht vorgesehen, andererseits durch die Räumlichkeiten unseres Vereinshauses durch Mitnutzung der Bibliothek gut aufzufangen war.

### Themen waren für Motorkunde

- Die Kreisläufe und Systeme des Bootsmotors
- Bauteile anfassen und warten
- Die Elektroanlage des Motors
- Fehler vermeiden, finden und beheben

### für Yachtelektrik

- Grundlagen der Elektrik, Schwachstromnetze
- Grundlegender Umgang mit dem Multimeter
- Sicherheit: Was auch an 12V gefährlich ist
- Bordnetze verstehen, Erläuterung wichtiger Komponenten
- Fehler finden und beheben



*Motorkunde Praxis*



*Motorkunde Theorie*



*Yachtelektrik (Fotos: Michael Rademacher)*

### für Notfall 1x1 und 1. Hilfe an Bord:

- Versorgung häufiger Verletzungen und Krankheiten auf See
- Verhalten im medizinischen Notfall auf See
- Basis Wiederbelebungsmaßnahmen (mit praktischer Übung)
- Einsatz und Anschaffung eines Defibrillators,
- Ausstattung einer kleinen Bordapotheke

Alle Seminare waren auf Kleingruppen von max. 12 Teilnehmern begrenzt und ausgebucht. Vor allem Motorenkunde stieß auf ein so großes Interesse, dass wir zwei weitere Seminartermine Mitte März füllen konnten, welche jedoch leider dem coronabedingten allgemeinen Shut Down zum Opfer fielen. Wir werden diese Seminare jedoch im kommenden Winter erneut anbieten. Außerdem hat Robert Möckel den Stoff zwischenzeitlich für ein Webinar aufbereitet, welches im April als Ersatz für die ausgefallenen Seminartage noch nachgereicht werden konnte. Die „live-Veranstaltungen“ werden dadurch aber nicht entfallen. Wenn Ihnen eigene Themen am Herzen liegen, wenden Sie sich gern an uns – besonders gern auch, wenn Sie selbst den Vortrag übernehmen könnten.

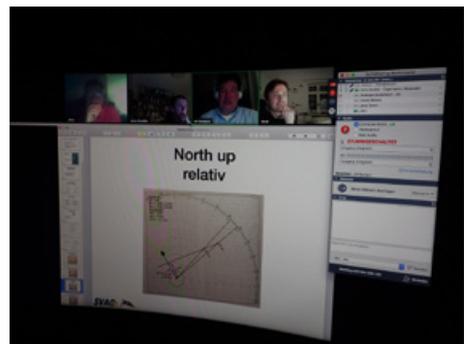
### Covid-19 und unsere Führerscheinkurse

## WEBINARE AUCH IN ZUKUNFT ANBIETEN?

AG ■ Als Mitte März auch die SVAOe ihre Veranstaltungen einstellen musste, waren der SPOSS-, SBF See- und UKW-Sprechfunk-Kurs bereits abgeschlossen. Nicht jedoch SKS- und SSS-Kurs. Um diese nicht abrechnen zu müssen, haben wir den verbleibenden Stoff auf Webinare, vulgo Video-

konferenzen am heimischen Rechner, umgestellt. Das Format ist didaktisch natürlich ungewohnt und erfordert eine vergleichsweise aufwändige Vorbereitung (zum Glück hatten alle Beteiligten ja mehr Zeit als sonst...), aber die ersten Abende verliefen eigentlich recht vielversprechend.

Automatisch kommt die Frage auf, ob nicht auch ohne äußere Zwänge zumindest Teile des Stoffes künftig auf diese Weise übermittelt werden können. Die nötige Hardware, nämlich Rechner mit Internetanschluss, Kamera und Mikrofon, dürfte in Haushalten mittlerweile ähnlich verbreitet sein wie Kühlschränke. Ersatzweise tun es auch iPad oder ein Smartphone, wobei natürlich die Größe des Bildschirms schon von Relevanz ist. Der Veranstalter benötigt zwar überwiegend kostenpflichtige Software; die Teilnehmer hingegen nicht und einige Software-Anbieter verlangen den Teilnehmern nicht einmal eine Registrierung oder den download irgendwelcher Apps oder Plug Ins ab, sodass die Teilnahme vergleichsweise unkompliziert möglich ist. Unsere Führerscheinkurse sollen nicht nur Wissen vermitteln, sondern unsere Mitglieder und Gäste auch im Winter zusammenbringen und damit den saisonal begrenzten Charakter unseres Sportes



SSS-Webinare (Foto: Gustafsson)

etwas ausgleichen. Stehen Webinare diesem Ansinnen entgegen? Kann man nicht entgegenhalten, dass der wöchentliche Besuch einer Abendveranstaltung über mehrere Monate hinweg nebst An-/Abfahrtaufwand auch eine Hürde darstellen kann, vor allem für Berufstätige und Auswärtige mit Wohnsitz im Umland?

Viele von uns gewöhnen sich derzeit notgedrungen in großer Breite an virtuelle Zusammenkünfte und etwas davon wird auch nach einer Normalisierung des Alltags zurückbleiben. Die Diskussion jedenfalls ist eröffnet.

## Die Altjunioren gehen in die Luft

### BESUCH DES HELMUT-SCHMIDT-AIRPORTS HAMBURG

Von Peter Kaphammel ■ Am 27.02.2020 trafen sich 30 Altjunioren und einige Freunde zum Besuch des Helmut-Schmidt-Airports. Wir folgten damit einer Einladung des Referats „Nachbarschaftskommunikation“, vertreten durch Herrn Gunnar Sawade.

Der Besuch begann mit einem ausführlichen Kaffeetrinken im Terminal 2 bei „Mövenpick“, wo wir schon die erste Flughafenluft schnuppen konnten, die ersten Gespräche miteinander führten und wo Herr Sawade sich kurz vorstellte. Anschließend ging es mit einem Fußmarsch durch das Terminal 1 zu den Räumen der Flughafen-Modellschau. Hier wurde Herr Sawade in gebührender Weise begrüßt und wir bedankten uns schon mal für die Einladung. Er stellte sich dann selber in seiner Funktion als „Nachbarschaftsbeauftragter des Flughafens“ vor. Seine Aufgabe ist es, einen Dialog mit den Anwohnern rund um den Flughafen herzustellen, statt nur gegen



*Erste Unterrichtung in der Flughafen-Modellschau*



*Viel Betrieb auf dem Vorfeld*

Vorurteile zu kämpfen. Sinn und Zweck unseres Besuches sollte sein, die verschiedenen Abläufe und Aktivitäten des Flughafens durch Präsentation und Erklärungen besser zu verstehen statt nur Beschwerden über Geräuschbelästigungen oder „warum kommt mein Koffer „soo“ spät vom Flugzeug aufs Gepäckband?“ etc. zu diskutieren.

In der ersten Station unseres Rundgangs, der Modellschau, gesellten sich die Herren Stefan Reiter und Chuni Lal Sethi, Mitarbeiter dieser Anlage, zu unserer Besuchergruppe, um auf alle Fragen die richtigen Antworten geben zu



*Peter gibt Erläuterungen im Bus zum Vorfeld*

können. Der Flughafen bedient ca. 17,3 Mio. Fluggäste/Jahr und schafft ca. 15000 Arbeitsplätze, davon Hamburg-Airport 2100 Mitar-



*Extra für uns: die SVAOe-Busspur*

beiter, Lufthansa Technik 7600 Mitarbeiter. Altjunioren-„Gruppenchef“ Peter Kaphammel stellte aufgrund seiner Kenntnisse aus früherer Tätigkeit zunächst den Hamburg Airport und seine Entstehungsgeschichte selber vor. Er „führte“ dann die Gruppe beim virtuellen Rundgang am Modell über den Flughafen und zeigte mithilfe von Leuchtmarkierungen die einzelnen Stationen. Zwischendurch konnten viele Fragen der Altjunioren durch die Referenten beantwortet werden. Alles fand in einer lockeren Art und Weise statt.

Dann startete am Modell ein realitätsgetreuer Flugvorgang. Es erstrahlte ein wunderschöner Sternenhimmel. Flugzeuge zogen im Maßstab 1:500 ihre Kreise über dem Hamburg-Airport. Man hörte echte aufgenommene Funkgespräche und das Brummen der Triebwerke, übertragen durch Tieftonlautsprecher, kommentiert durch Stefan Reiter. Ein „line-up“ der Flugsicherung war dann das Kommando für unser Modell, auf die Startbahn zu rollen, um nach dem „clear for take-off“ in den Himmel zu entschweben. Sogar ein Durchstarten wegen schlechter Sicht (aufsteigender Nebel) wurde demonstriert. Stefan Reiter kommentierte: „zwei Landungen für den Preis von einer“, was uns schmunzeln ließ. Auch ein sog. „touch and go“-Verfahren wurde den Teilnehmern dargeboten. Den Abschluss bildete ein kurzer Stopp einer Maschine in der Luft; der Kapitän öffnete sein Cockpitfenster und winkte den Altjunioren zu, was mit Beifall quittiert wurde.

Nach dem Modellbesuch ging es mit den Teilnehmern zu einem weiteren Highlight, dem Besuch des Flughafen-Vorfeldes mit einem Bus. Davor war allerdings die Sicherheitskontrolle zu überstehen – genau wie von jedem Passagier, denn es ging ins Allerheiligste des Flughafens.

Der erste Weg führte uns über die Umlaufstraße zur Flughafen-Feuerwehr, vorbei an einer alten Lufthansa Boeing 707-430, ein Museums-Flugzeug aus den 60ern. Es dient für Übungen zur Brandbekämpfung und zur technischen Hilfeleistung sowie zum Rettungsdienst. Ohne Feuerwehr wäre kein Flugverkehr auf dem Airport erlaubt. 87 Mitarbeiter in drei Schichten sind rund um die Uhr im Dienst. 13 Fahrzeuge sorgen dafür, dass jeder Ort des Flughafens in maximal drei Minuten erreicht werden kann.

Als nächstes stoppten wir an den Unterflur-Containerfahrzeugen zur Aufnahme von Gepäck und Fracht. Diese Einrichtung erleichtert die Verladung der einzelnen Gepäckstücke. Früher musste diese Aufgabe auf Knien im niedrigen Frachtraum der Maschine durchgeführt werden.

Weiter ging es auf das eigentliche Vorfeld, auf dem diverse Flugzeuge standen. Es wurden



*Betankung für den nächsten Flug*

viele Einzelheiten erklärt, u.a. die hochgestellten Tragflügel-Enden zur Einsparung von Treibstoff, die Entlüftung der Flugzeugtanks, die Federung des Fahrwerks, die Flugzeugreifen, Betankung, Abfertigungsprozesse u.a.m. Unser Weg führte uns dann zum Tanklager. Hier lagern 4,3 Mio. Liter Kerosin bei einem Tagesverbrauch von bis zu 1,2 Mio. Liter/Tag. Der Nachschub dazu wird mittels Tank-LKW von den Raffinerien im Hamburger Hafen oder in Heide/Holstein geholt.

Weiter ging es zu den Enteisungs-Fahrzeugen. Sie bewegen einen Förderkorb, von dem eine Person das Flugzeug mit einem Gemisch aus Glykol und heißem Wasser besprüht, damit Eis, Schnee und Raureif entfernt werden. Das dient zum Erhalt des Auftriebs, der Gängigkeit von Rudern/Klappen und der Vermeidung von Gewichtszunahme bei Schnee.

Auf der Weiterfahrt über die Umlaufstraße (gesamt 18 km lang) passierten wir die Zufahrt zum Luftfrachtgebäude. Es können max. 150000 Tonnen/Jahr umgeschlagen werden. Aktuell sind es allerdings nur 70000 Tonnen. Beim nächsten Stopp am Geschäftsreizezentrum wurden die Zuhörer beinahe neidisch, als sie sahen, welche teuren Privatflugzeuge und Helikopter dort ab-



*Herr Sawade weiß auf alle Fragen eine Antwort*



Muss man sich leisten können: Privat-Helikopter  
(Fotos: Thomas Krause)

gestellt waren. Unsere Fahrt führte uns noch auf das Vorfeld 2 mit dem zukünftigen Shuttle-Gate, das ab 2021 in Betrieb gehen soll. Abschließend bekamen wir noch einen Blick auf den Tower der Flugsicherung. Sie kontrolliert alle Flugzeuge im Umkreis von 18 Kilometern, die in Hamburg landen sollen, nachdem sie von der Regionalkontrolle Bremen an den Hamburger Tower abgegeben worden sind.

Wir konnten noch eine sehr schöne Aussicht auf die Gebäude von Lufthansa-Technik genießen. Es war dunkel geworden. Alle Lichter des Airports erstrahlten und die Gruppe verließ am Terminal 2 wieder das Vorfeld. Nach Aussagen vieler Teilnehmer hat dieser Besuch sehr dazu beigetragen, die Vorgänge auf unserem Flughafen besser zu verstehen.



SONDERSEITEN:  
KOMMODORE  
JÜRGEN „FIFI“ SCHAPER  
IN SELBSTZEUGNISSEN



## Vorbemerkung

*Wir setzen in dieser Ausgabe unsere Serie über den verstorbenen Jürgen Schaper fort. Die Redaktion hatte sich vorgenommen, ihn nur in Selbstzeugnissen sprechen zu lassen. Aber über alles hat Jürgen sich ausgelassen, nur über seine Boote nicht. Ersatzweise hat das daher ein damit Vertrauter mitgeteilt.*

## JÜRGEN CHRISTIAN SCHAPER UND SEINE BOOTE

### Aufgrund von Gesprächen und Dokumenten zusammengestellt von Ulrich Körner

Wer wie derjenige, über den hier berichtet wird, am Elbstrand aufwächst, mit freiem Blick auf den Strom, für den ist ein Boot kein Luxusgegenstand, kein Mittel des Zeitvertreibs, sondern eine alltägliche Angelegenheit. Es wundert nicht, wenn es ihn schon früh aufs Wasser zieht. Ja, man ihn ohne Boot eigentlich nicht hätte denken können.

Nach sechs Jahren Krieg ist der Abenteuer-spielplatz vor der Haustür wieder geöffnet. Die jungen Küstenbewohner drängen, jegliche Verbote und Ermahnungen ignorierend, aufs Wasser. Irgendwie, auf selbst gebastelten Flößen oder temporär „organisierten“ lecken Paddelbooten, aber mit der Zeit musste was Ordentliches her: Ausgerüstet mit Schwert und Luger-Rigg erhält Jürgen 1949 zu seinem 16. Geburtstag von seinem Vater das ehemalige Beiboot der

notgedrungen veräußerten 8 KR-Familienyacht „Schwalbe“. Stolz „wie Oskar“ befährt er die Elbe, bis es ihm nach nur zwei Jahren für sich und seinen ständigen Mitsegler Rudolf (der als begeisterter Seesegler später in der SVAOe unter dem Spitznamen „Lofoten-Rudi“ reüssiert) zu klein wird.

Kein Geld im Haus, der Käufer stottert in unregelmäßigen Raten ab, aber ein neues Boot muss her! Vater und Sohn entdecken auf der anderen Elbseite eine größere Elbjolle. Man wird sich einig, ein schnell angeschraubtes Schild einer früheren „Schwalbe“ zeigt die geänderten Eigentumsverhältnisse, und segelt nach Hause. Die durchgehende Schifffahrt stört nicht – es gibt keine. Den vorhersehbaren Krach mit Ehefrau und Mutter wegen der Verschwendung des ohnehin geringen Haushaltsgeldes übergeht der Berichterstatter an dieser Stelle. Vom heimischen Balkon blickt die Familie abends auf die an der Boje schwoiende Erwerbung. „Hurra, wir haben wieder ein Boot“! Das nächste Abenteuer beginnt.

Mit einer Länge von 5,7 m und einer Breite von 1,9 m ist es mit seinen 22 m<sup>2</sup> Segelfläche ein ansehnliches Exemplar einer Elbjolle. Ein schmaler eiserner Ballastkiel macht es eigentlich zum Kielschwerter. An jedem Wochenende wird in den Sommern 1951 und 1952 mit Familie oder Freunden fleißig gesegelt. Aber auch zur zweiwöchigen Ferientour, geschleppt elbauf und durch den Elbe-Lübeck-Kanal, immerhin bis Eckernförde.

Bereits im Herbst 1952 wird das Boot wieder verkauft, vom neuen Eigner am Strand aufgelegt, wo ein langsamer Verfall beginnt. Irgendwann brennt das trockene und mit öligen Substanzen behandelte Boot lichterloh. Ein paar schnelle Fotos sind die letzte Erinnerung der Familie. Ein



*U-Jolle „Schwalbe“ 1952*

kleines Stück Planke wandert als Wohnaccessoire ins Haus Oevelgönne 10.

Ein neues Boot in Sicht? Na klar! Die nächste Errungenschaft wird eine bejahrte, 7 m lange, geklinkerte, sogenannte U-Jolle. Dahinter verbirgt sich eine nationale 30 m<sup>2</sup>-Küstenjolle, die auch einmal ruppigeres Wetter gut wegsteckt. Mit diesem Boot werden viele Segelreisen unternommen. Bei einer dieser Reisen erweckt eine nette Mädchencrew die Aufmerksamkeit unseres Bootsführers. Das ist der Beginn gemeinsamer Jahre von Marlies und Jürgen. Bereits nach fünf Sommern ist 1957 Schluss mit Jollensegeln. Letztlich will man weiter hinaus auf See, auch einmal hinter den Horizont blicken.

Im Winter ist das Paar ohne Boot und hat nichts Wichtigeres zu tun, als sich nach einem neuen schwimmenden Untersatz umzusehen. Sie werden schnell fündig: Ein sieben Jahre alter



5,5 KR-Yacht „Schwalbe“ (ex „Inge“) 1957

kleiner Seekreuzer mit einem Rennwert von 5,5 nach der erst kurz zuvor eingeführten Kreuzer-Renn-Formel. Das knappe Geld wird zusammengekratzt und der Winter ist gerettet, denn die Neuanschaffung erweist sich als „furchtbar verwahrlost“; alles ist nass, verschimmelt oder defekt. Die Schrankklappen im Salon sind aufgequollen, an verschiedenen Stellen steht das Wasser, obwohl das Boot in der Halle liegt.

Das Boot von 8 m Länge, nun die nächste „Schwalbe“, gilt damals als von ansehnlicher Größe. Es gehört zu den wenigen Neubauten und ist mit Vermessung in der KR-Klasse schon etwas Besonderes; die meisten Segler fuhren ja klassenlose Schiffe, Vorkriegsbauten, sogenannte „Ausgleicher“. Gebaut war es im Winter 1950/51 auf der kleinen Werft von Alfred Rasmussen auf dem Marinegelände in Flensburg-Mürwik. Konstrukteur war einer der Besten: Der berühmte Henry Gruber, dem die feinste Handschrift aller nachgesagt wird!

Nach der vielen Arbeit wird natürlich sofort gesegelt. Pfingsten beginnt gleich mit der Cux-

haven-Regatta, die Freitagsabend von Waltershof in die Nacht hineingeht. Ein solcher Törn ist auch in navigatorischer Hinsicht eine Herausforderung. Es gab seinerzeit auf der gesamten Unterelbe nur wenige beleuchtete Tonnen; wie die berühmte „Lühe-Gas“. Dreizehn an der Zahl, einschließlich derer zur Wrackbezeichnung. Es kommt natürlich zu Grundberührungen.

Das sonnabendliche Rennen nach Helgoland ist schwachwindig. Bei solchen Bedingungen geht der Vater ans Ruder. Er war der Flautensegler, bei schlechterem Wetter in seinen ewigen Fischgrät-Mantel gehüllt, dessen Anblick über viele Jahre der Konkurrenz das Fürchten lehrt. Lohn der Mühe: 1. Preis in der Gruppe und vor großen Yachten nach berechneter Zeit den Sieg „über alles“. Rund-Helgoland auf der kleinen Bahn den 1. nach berechneter Zeit. Das sollten keine Eintagsfliegen werden, sondern im kommenden Jahr gefolgt von vier 1. Preisen bei vier Regatten!

Im Anschluss an die Nordseewoche geht es bei leichter Brise auf Fahrtentörn. Vor Anker wird bei Esbjerg die Tide abgewartet. Das Boot war ja motorlos. Im Limfjord bietet bei Ostwind ab Nykøbing ein dänischer Fischer Schlepphilfe; bezahlt wird mit 140 zollfreien Zigaretten.

Segeln ohne Motor führte zu einer Anzahl von heute als ungewöhnlich empfundenen Maßnahmen, wie Beidrehen bei zu viel oder zu wenig Wind oder – vor allem nachts – unter dicht geholtem Großsegel treiben, wenn der Wind einschloß. Und kreuzen, immer wieder kreuzen, oft

in engsten Fahrwassern, die man heute bequem mit dem Motor durchfährt. Häufiges Ankern, auch vor offener Seeküste, bei Strom und in unruhigem Wasser. Ein Schlauchboot mit zwei Riemen war unverzichtbar.

Mit dem kleinen Boot werden in den Folgejahren große Reisen unternommen. 1959 nach Bornholm in einem normalen Sommerurlaub von drei Wochen. Da musste man sich ranhalten, den jungen Seglern war es ja nicht vergönnt, dem heimischen Kontor zu telegrafieren und eine verspätete Rückkehr zu avisieren. Im Mai 1961 kommt es auf einer windreichen Kreuz bei stockdunklen Bedingungen kurz vor Mitternacht durch einen Navigationsfehler zu einer harten Grundberührung auf dem Leitdamm von Pagensand-Nord. Danach zeigt das Boot verschiedene Schwachstellen. Zwei Planken und einige Spannten werden mit Hilfe des mitsegelnden Tischlers Peter Louwien erneuert. Auch das undichte Deck wird in Angriff genommen. Den Mast hat dann Walter Schulz in Altenwerder leicht gekürzt und umgerigggt. Zum ersten Mal kommen neue Segel an Bord, die nicht mehr aus Makko gefertigt sind.

Ende der 50er Jahre begann die Zeit des Übergangs zu komfortableren Booten. Inzwischen waren ja kleine Benzin- oder Petroleum-Motoren entwickelt. So spendieren Schapers dem Boot im Winter 1964/65 einen 7 PS-Zweitakter „Vire“. Beim Einbau hilft die Werft von Jürgen Heuer. Geld ist knapp, der Motor hat kein richtiges Getriebe, sondern nur Vorwärtsgang und Leerlauf. Ein Rückwärtsgang

erscheint als Luxus. Schließlich ist das Ganze als „Flautenschieber“ gedacht. Beim Segeln hatte man ja auch keinen Rückwärtsgang. Bereits auf der Sommerreise 1966 nach Burnham-on-Crouch in Südost-England bewährt sich die Investition. In nur 19 Tagen werden Hin- und Rückfahrt absolviert.

Mit dem sich einstellenden Familienzuwachs wird das Schiff allmählich zu klein für eine vierköpfige Familie. Nach vielen Jahren und etwa 80 Regattapreisen trennt man sich 1972 davon und verkauft es an den alten Oevelgöner Fahrersmann Kurt Walsemann aus der bekannten Familie (Edgar W., „Piet und seine Brüder“).

Doch kaum sind mal wieder schifflose Zeiten eingekehrt, als sich während der Werftprobe-fahrt des neuen Seebäderschiffes „Alte Liebe“ im lockeren Gespräch an der Bar Vereinskollege Hans-Peter Baum anbietet. „Dann kannst du ja mal mein Schiff segeln“, um wenige Tage später nachzusetzen, wann denn nun der Kauf über die



8 KR-Yacht „Schwalbe“ 1974  
(ex „Tinsdal“, ex „Helgoland“)  
(Fotos: Archiv Schaper)

Bühne gehen würde. So kommt im Mai 1974 diese große Yacht in die Familie. Sie, eine ehemalige „Helgoland“ (*nicht die von Henry Gruber für die Reichsmarine entworfene, Red.*), war keine Unbekannte. Um die 15 Jahre, die sie als „Tinsdal“ den Stander des SVWS zeigte, ranken sich noch heute viele Geschichten.

Natürlich wird das Schiff umbenannt in „Schwalbe“, den Traditionsnamen der Familie. Schon die väterlichen Yachten hießen so und auch Großvaters Boot. Erst mit dem Verkauf der letzten „Schwalbe“ 2019 kurz vor Jürgens Tod endete diese Tradition nach 130 Jahren.

Sie ist ein imposantes Schiff, ursprünglich vermessen als 8 KR. Mit ihrer Länge von über 12 m zählt sie damals zu den Großen im Yachthafen, der ein Platz am ersten Schlenkel, dem „Millionärs-Schlenkel“ zusteht. Die heutigen Ausleger gab es nicht. Die Schiffe liegen mit langer Leine an Mooringtonnen. Um die Kletterei am Steven zu vermeiden, wird rückwärts angelegt, man schreitet über eine Gangway aufs Heck, noch ohne Behinderung durch einen Heckkorb.

Die Yacht war 1952 von Heidtmann in Hamburg nach einem Riss von Ernst Krasmann, einem damals „angesagten“ Konstrukteur vieler Seekreuzer, gebaut worden. In den ersten Jahren nach dem Krieg war man der Meinung, die britische RORC-Formel werde das Maß aller Dinge im Seesegeln. Um sich die Tür zu internationalen europäischen Regatten nicht zu verbauen, wurde sie nicht nur für die KR-, sondern auch für die RORC-Formel gezeichnet, was eigentlich ein Ding der Unmöglichkeit ist. Wie alle Formeln führt auch letztere zu typprägenden Trends. Sie begünstigt lange, schmale und tiefgehende Yachten mit kleinem Spiegelheck, was dem Boot deutlich anzusehen ist.

Der Autor blickt zurück auf mehrere Törns auf der Elbe, bei denen er zum Mitsegeln eingeladen war. Gerne zu Pfingsten, nachdem man am Freitag gemeinsam die Wettfahrtleitung der zur Nordseewoche gehörenden Regatta Hamburg-Cuxhaven gemeistert hat. Am Sonnabend wird dann aufgerüstet: Erst kommt der Spinnaker zum Einsatz, dann muss Marlies im Vorschiff kramen und den „Betrüger“, ein selten gesetztes Zusatzsegel, an Deck bringen. Später, als das eigene Schiff mastlos im Hafen liegt, erinnert sich der Autor an eine unvergessliche, wunderbare Reise durch viel Nebel und saukalte Tage bis Stockholm.

Mit dieser „Schwalbe“ beginnt die Reihe der großen, später monatelangen Reisen. Vor allem als Jürgen seinen aktiven Dienst im Amtsgericht Altona an den Nagel hängen kann, kommen die Fjorde Norwegens ins Visier des Paares.

Als die Eigner 70 werden, trennen sie sich schweren Herzens von dieser Yacht. Man sucht etwas Kleineres und als Zugeständnis an die schwindende Jugend etwas aus Kunststoff. Bei Ilse und Heiner Beilcke werden sie fündig, die sich gerade von ihrer Hallberg-Rassy 312 „Ylva“ trennen wollen. Das Schiff bekommt – wir wissen es bereits – den neuen Namen „Schwalbe“. Man segelt jetzt eine Nummer kleiner, besucht die dänischen Inseln und hat gerne die Enkelkinder an Bord. Zuletzt erspart man sich die Fahrt durch den Nord-Ostsee-Kanal und bleibt in heimischem Revier. Wie zu Zeiten der ersten Jollen. Mit zunehmendem Alter werden die Tage an Bord seltener. 2019 geht die letzte „Schwalbe“ in neue Hände.



## JUGEND

**Sommertour der „Scharhorn“ 2019****LEA, ARNE UND LARS HATTEN PECH MIT DEM WETTER, ABER VIEL SPASS**

Von Lars Hauschildt ■ Die Sommertour startete dieses Jahr nach dem erfolgreichen Eckernförde-Wochenende der Jugendabteilung. Dieses stimmte uns mit bestem Sommerwetter auf die kommenden vier Wochen ein. Unser Ziel war, erst nach Göteborg zu segeln und dann an der dänischen Expressen-Meisterschaft in Århus teilzunehmen.

Am Montag, 5. August 2019, ging es für uns und „Folkerot“ (vgl. „Eine Liebesgeschichte mit 1,20 m Tiefgang oder 1000 Todsünden, Nachrichten 6-2019) mit Maris, Nike und Gesche, die ebenfalls in Eckernförde ihre Sommertour starteten, los in Richtung Schleimünde. Der erste Tag begann leider mit ordentlich viel Regen und Wind gegenan aus der Eckernförder Bucht hinaus. Dabei fingen wir die beim Jugendsegel-Wochenende verloren gegangene, „Melone“ genannte Badeluftmatratze wieder ein. Bei guter Fahrt, trotz der „Melone“ am Heck, waren wir motiviert, unser erstes Ziel Göteborg zu erreichen. In Schleimünde angekommen, starteten wir trotz Regens und kalten Wetters erstmal eine Badesession.

Von Schleimünde aus ging unsere Tour weiter mit „Folkerot“ und „Fifty-Fifty“, einer anderen Albin Express vom TuS Finkenwerder, nach Bagenkop, um über Kopenhagen nach Göteborg zu segeln. Schon auf dem Weg nach Bagenkop bekamen wir Bedenken, da der Wetterbericht viel Wind und Gewitter voraussagte. Am nächsten Tag startet „Fifty-Fifty“ als erste von uns dreien



*Mit der „Melone“ am Heck aus der Eckernförder Bucht  
(Foto: Scharhorn Crew)*

und nahm Kurs auf Gedser. Bei fünf bis sechs Bft legten „Folkerot“ und wir kurze Zeit später ab. Kurz nach dem Segelsetzen, hoch am Wind, kam ein Anruf von „Folkerot“, dass ihr Großbaum Schaden genommen hätte und sie wieder nach Bagenkop abdrehen müssten. Wir entschieden uns, zusammenzubleiben und Hilfe zu leisten. Also traten wir ebenfalls den Rückweg an.

Nach einer Reparatur bei „Folkerot“ ging es endlich los: „Strecke reißen“, auf nach Marstal! Der Wetterbericht kündigte für die nächsten Tage ordentlich Druck und Gewitter an. So kamen wir zu unserem ersten Hafentag, an dem wir grillten und mit anderen Crews Ball spielten.

Nach einer Krisenbesprechung und der Tatsache, dass wir unter allen Umständen pünktlich zur dänischen Meisterschaft in Århus sein mussten, entschlossen wir uns, flexibler zu planen und über den Kleinen Belt zu segeln. Nach den Gewittern ging es bei ruhigerem Wind nach Lyø.

Bei fünf bis sechs Bft starteten wir am nächsten Morgen Richtung Middelfart. Der Wind frischte unangekündigt auf und vor und hinter uns zogen Gewitter durch. „Folkerot“ traf es



*Flaute und Nebel vor Århus*

leider nicht so glimpflich wie uns und musste abdrehen. Im zweiten Reff und mit bis zu neun Knoten durchs Wasser suchten wir Årøsund auf, da die nächsten Gewitterwolken aufzogen.

In Årøsund machten wir nach einer aufregenden Überfahrt mit der Fähre eine Fahrradtour auf der Insel Årø. Wir kauften frisches Gemüse und frisch geräucherten Fisch und machten uns ein leckeres Abendessen.

Bei schönstem Sonnenschein, aber wieder deutlich mehr als der angekündigte Wind ging es auf nach Mittelfart. Der Geschwindigkeitsrekord wurde mit 9,8 Knoten gebrochen. In Middelfart angekommen ging es auf Pub-Tour zum Geburtstag von Lars.

Von Middelfart segelten wir nach Snaptun. Nach einem ruhigen Segeltag kochten wir dort unser Essen im Clubhaus und verbrachten den Abend mit jugendlichen Seglern aus Bonn.

Weiter ging es mit bestem Wind raumschots nach Tunø, allerdings waren wir so frühzeitig querab von Tunø, dass wir uns entschieden, weiter nach Øer zu fahren. Kurz vor Øer traf uns eins der immer wieder gesichteten Gewitter mit Starkregen und umlaufenden Winden. Nach dem Re-

gen kam zum Glück auch der Wind wieder stetig und wir nahmen wieder Fahrt auf. In Øer machten wir einen Sauna- und Badetag. Anschließend ging es nach Århus, da der Wetterbericht wieder Starkwind für die nächsten zwei Tage angesagt hatte und Arne uns leider verlassen musste. In Århus machten wir eine Stadt- und an Arnes letztem Abend eine weitere Pub-Tour.

Nachdem Arne früh morgens die Heimreise angetreten hatte, ging es für unser weiter nach Tunø. Dort mussten wir windbedingt mal wieder einen Hafentag einlegen und machten eine Fahrradtour um die Insel. Man konnte vom höchsten Punkt ringherum die ungemütlichen Wolkenformationen besten beobachten. Zum Glück blieben wir fast trocken.

Am anderen Tag ging es bei ordentlich Wind im zweiten Reff nach Norsminde, da wir am folgenden Tag zum Training für die Meisterschaft wieder in Århus sein mussten.

In Århus kamen zwei weitere Crewmitglieder (Jan und Tankred) dazu, die wir über die Klassenvereinigung der Expressen kennengelernt hatten. Am Donnerstag starteten wir mit dem Training bei sechs bis sieben Bft. Auf den Spikursen knackten wir unseren Geschwindigkeitsrekord dieser Sommertour mit 10,8 Knoten durchs Wasser. Nach einem erfolgreichen Vormittag mit vielen Manövern fingen wir nachmittags an, die „Scharhörn“ in Jans Auto auszustauen. Wir durften ein Zweimannzelt auf der Wiese vor dem Bootssteg aufbauen und wie durch ein Wunder passte der ganze Sommertour-Krempel in das kleine Auto und das Zelt.

Am ersten Regattatag starteten wir um 11:00 Uhr in der Århus Bucht einen up-and-down-Kurs. Bei fünf bis sechs Bft mit 19 Expressen am Start war es sehr eng und ging die ganze Zeit sehr

sportlich und knapp zu. Zwischen den Ersten und Letzten im Ziel vergingen maximal drei Minuten. Alle Manöver klappten wunderbar, aber leider war der Bootspeed nicht ausreichend genug, um ordentlich mitzuhalten. Wir lernten jedoch sehr viel dazu und hatten mächtig Spaß. Abends trafen wir viele andere Expressen-Mannschaften aus Dänemark, Schweden und Deutschland.

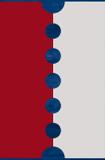
Am zweiten Tag der Meisterschaft war leider kein Wind und dichter Nebel. Die meisten dänischen Mannschaften waren überzeugt, dass keine Wettfahrten mehr gestartet würden. Allerdings wurden wir dann doch kurz vor der letzten Startmöglichkeit noch auf die Bahn geschickt. Bei knappen vier Knoten Wind absolvierten wir Dreiviertel der regulären Wettfahrt bis zum vorzeitigen Ende. Kurz vorm Zieldurchgang wurden wir von einem Spækhugger abgedrängt und verloren etliche Meter. Abends saßen alle zusammen beim Abendessen und bei der Siegerehrung. Das Event war sehr gut organisiert. Wir haben sehr viele nette Segler getroffen und viel dazugelernt. Mit neuen Segeln und ein bisschen mehr Training wollen wir versuchen, in der nächsten Saison weiter vorne mitzusegeln.



*Klar zum Setzen des Spi*

Nach ergiebigem Ausschlafen fingen wir an, den ganzen Sommertour-Krempel wieder einzustauen und das Boot tourenfertig zu machen. Als nachmittags endlich alles an seinem alten Platz war, verabschiedeten wir Jan und Tankred und machten uns auf den kurzen Weg nach Norsminde. Eigentlich wollten wir weiter, aber der Wind schief leider ein und nach Segelbergen, Motor an, Segelsetzen und Motor aus entschieden wir uns, es bei Norsminde zu belassen.

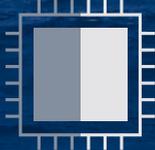
Am nächsten Tag ging es nach einem ergiebigen Frühstück bei wenig Wind ohne bestimmtes



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



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



**TECHNIK EXZELLEZ**  
Kassen, Thermodrucker, Kontrollsysteme, Infoterminals



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



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



*Bei wenig Wind: Trimmen nach Lee (Fotos: Peter Brøgger DM 2019 Spækhugger og Albin Express)*

Ziel weiter Richtung Süden. Nach einer Stunde hoch am Wind mit wenig Fahrt drehte der Wind auf raumschots und frischte ein bisschen auf, sodass wir den Spi setzten und mit Rauschefahrt durch das Fahrwasser von Hov dem Sonnenuntergang entgegen bis nach Middelfart kamen. Wir mussten ja leider beide bald wieder arbeiten.

In Middelfart trafen wir „Folkerot“ und „Man Sutje“ (SVWS) wieder und segelten am nächsten Tag gemeinsam nach Årøsumd. Es war eine wunderbare Tour durch das Nebenfahrwasser in Middelfart und anschließend, bis auf eine kurze Badeunterbrechung, weiter mit Spi bis Årøsumd.

Als nächstes peilten wir Sonderburg an. Bei gemütlichen drei bis vier Bft ging es Richtung Alsen Fjord, den wir bis kurz vor der Sonderburger Brücke hochkreuzten. Da musste der Motor helfen, weil der Wind leider einschlieft. Den letzten Abend in Dänemark feierten wir mit einer Pizza und trafen im Hafen noch Expressen-Segler von der dänischen Meisterschaft, die zur Mittwochsregatta starteten.

Aus Sonderburg sind wir zeitig los in Richtung Deutschland. Raumschots ging es am Leuchtturm vorbei. Der Wind frischte langsam auf und am Sperrgebiet vor Damp, wo wir leicht anluven

mussten, hätten wir gerne gerefft. Leider waren in Årøsumd im Hafen beim Einbinden des zweiten Reffs der Block am Mast gepoppt und die Reffleine gerissen, was wir noch nicht hatten reparieren können. Ordentlich durchnässt kamen wir in Laboe an und feierten die Ankunft in Deutschland mit gutem Hamburger Bier.

Mit bitterem Beigeschmack, da die Sommer-tour sich dem Ende näherte, ging es früh morgens los zum Kanal. Vorm Kanal warteten wir mit „Man Sutje“ gute eineinhalb Stunden mit fast 15 anderen Booten. Als zwei Frachter in der Schleusen-kammer fest gemacht hatten, durften wir auch rein. Allerdings waren einige Mitwartende nicht ganz fähig und legten sich kurz hinterm Schleusentor quer, sodass der Schleusenwärter nicht mal die Hälfte der Boote rein ließ. Für uns hieß es, nochmal eineinhalb Stunden zu warten. Nachdem wir endlich die Schleuse passiert hatten, ging es im Schlepp eines Motorboots nach Rendsburg in den Stadthafen.

Morgens in Rendsburg war Tanken angesagt. Die Tankstelle ist ja nur 200 Meter vom Hafen entfernt, allerdings war die Treibstoffpumpe der Tankstelle kaputt, sodass wir 800 Meter weiter zur nächsten mussten. Anschließend ging es los in Richtung Brunsbüttel. Nach einem Viertel des Weges nahm uns „Nathurn“ (Arend Brügge) freundlicherweise in Schlepp und unser Außenbordmotor und unser Gehör wurde den Rest der Fahrt geschont. In Brunsbüttel trafen wir „Man Sutje“ und „Folkerot“ wieder. Am nächsten Morgen nach einem ausgedehnten letzten Sommertour-Frühstück ging es für uns drei Boote zurück nach Wedel. Bei Herbstwetter mit Nieselregen kam ein letztes Mal Ölzeugstimmung auf. Zum Glück war es zum letzten Aufklaren und Ausstauen in Wedel trocken.

Wie immer waren für uns vier Wochen Sommertour viel zu schnell vorbei und man könnte direkt wieder losfahren. Trotz leider hauptsächlich schlechten Sommerwetters war es allemal eine wunderschöne Sommertour mit einem spannenden Regatta-Event in Århus, wo wir viel gelernt haben.

### Opti-Home-Kentertraining

## EINE NICHT GANZ ERNST GEMEINTE ALTERNATIVE

*Vorbemerkung: Die Corona-Krise lähmte die ganze SVAOe. Die ganze? Nein, man muss sich nur zu helfen wissen, wie die nachfolgende Anleitung für die Jüngsten zeigt (Red.)*

Von Jan Hauschildt ■ Leider ist ja nun nicht viel Vereinsaktivität, auch wir von der Jüngstenabteilung sind völlig eingebremst. Unser Kentertraining am letzten Wochenende konnte ja nicht stattfinden, daher diese Anleitung für den Hausgebrauch:

### Kentertraining zuhause!!

Was braucht ihr: Badewanne (Duschwanne geht auch), Schwimmweste (immer ganz wichtig), den Duschvorhang (feste Abtrennung ist nicht so richtig), die Duschhalterstange, ein Öfass (hä: Fass?) und eventuell einen Klempner...

Nun geht es los:

- Die Wanne füllen – das Wasser darf wärmer als im Hallenbad sein.
- Schwimmweste an und rein in die Wanne – ist ein bisschen ungewohnt, der Bodenkontakt fehlt.
- Jetzt erstmal unter dem Segel durchtauchen – dafür den Duschvorhang runterreißen – nun geht schon Wasser daneben...



*Schwimmweste an und rein in die Wanne*

- Kentern – dafür an der Duschhalterstange reißen – wenn die aus der Wand bricht, fällt vielleicht auch die Wanne um – Bingo!!



*Kentern – dafür an der Duschhalterstange reißen  
(Fotos: Hilleborg Reichwein)*

- Das Aufrichten des Optis (der Wanne) ist nicht so schwer...
- Nun Ausösen – das Wasser wieder rein in die Wanne!
- Durchgekentert? Dann ist auch Wasser ein Stockwerk tiefer angekommen, bestimmt freuen die Nachbarn sich über jemanden, der da mal wischt!

Ja, und der Klempner? Wenn Mutter und Vater nicht soo perfekt im Schrauben und Kacheln sind, braucht ihr den auch noch.

Spaß beiseite: Lieber wäre ich mit euch beim echten Kentertraining und dann bei der Winterarbeit und beim Training – aber das ist nun alles erstmal nicht. Ich hoffe, dass es bald wieder losgehen kann und freue mich darauf! Ganz liebe Grüße auch an eure Eltern – bleibt gesund!

## Wintertraining in Theorie und Praxis

### ALS DIE SEGLERWELT NOCH UNBESCHWERT WAR

Von Sven Becker ■ Unser 420er-Wintertraining fand im Anschluss an die letztjährigen Herbstferien am Alsterufer statt. Mit den Trainern Bende Hamann und Lars Hauschildt konnten wir noch bis in den Dezember hinein segeln. Teilnehmer waren dabei nicht nur unsere eigenen Jollen segelnden Jugendlichen. Ebenso wie bei den Optis hatten auch wir unser Training im Herbst für Segler aus befreundeten Vereinen geöffnet. So waren auch Teilnehmer aus dem SCOe und dem SCU mit dabei. Nun hatten wir endlich Platz am Alsterufer und konnten mit bis zu acht Booten trainieren.

Aus dieser Trainingsgruppe rekrutierten sich unsere Teilnehmer für das alljährliche winterliche



*Wir bauten Stationen in der Sporthalle...*



*...und lockerten uns beim Ballspiel*

Sport- und Theorie-Wochenende in Scharbeutz. Dazu kamen noch unsere Kuttersegler. Das Wochenende fand vom 24. – 26. Februar statt, noch bevor wir uns Einschränkungen für unseren Sport oder gar unser alltägliches Leben durch dieses grausame Virus, das uns gerade alle zu Hause bleiben lässt, vorstellen konnten.

### Hier der Bericht von Tim Cordes (SCU):

Wir trafen uns am Freitagabend am Altonaer Bahnhof und fuhren in die Jugendherberge in Scharbeutz an der Lübecker Bucht. Nachdem wir eingeeckelt hatten, wurde jedem von uns eine Challenge zugeteilt. Meine war es, am Sonnabend alle aufzuwecken. Danach ließen wir den Abend noch gemütlich ausklingen. Am nächsten Morgen wurden wir alle aber doch von Sven geweckt, weswegen ich jetzt (zur Strafe?) diesen Text verfasste...

Wir frühstückten ausgiebig. Danach war erstmal Theorie und Teambuilding an der Reihe. Wir spielten ein paar Spiele und jeder gestaltete ein Plakat zu einem regattarelevanten Thema, wie zum Beispiel dem Start oder der perfekten Spihalse. Nach der Theorieinheit gingen wir in die Sporthalle und bauten einzelne Stationen, die wir dann immer im Drei-Minuten-Takt wechselten. Anschließend gab es Mittagessen und danach nochmal ein bisschen Theorie.

Am Abend dieses Tages gingen wir dann noch in die Ostsee-Therme, welche vor allem ein schönes, aber auch verschwenderisches Außenbad bietet, denn das Bad wird auch im Winter beheizt. Am nächsten Morgen hatten wir wieder Theorie und Sport, gefolgt von einem gemeinsamen Spaziergang zum Strand.

Danach checkten wir aus und fuhren zufrieden aber auch erschöpft nach Hause. Vielen Dank für dieses Wochenende, es hat uns allen viel Spaß



*Ein Ausflug zum Strand im Februar  
(Fotos: Bende Hamann)*

gebracht und wir haben viel dazugelernt!  
Viele Grüße, Tim

Die Stadt Hamburg und die Hamburger Sportjugend haben sich mit einem kleinen Betrag an den Kosten des Wochenendes beteiligt.



*Reichliche Mahlzeiten in der Jugendherberge*

## FAHRTENSEGELN

### STATIONSMELDUNGEN

GAN ■ Auch die weltweite Fahrt ist wegen der Pandemie eingeschränkt. Das bringt manche Pläne durcheinander. Wie berichtet (SVAOe Nachrichten 6-2019) sind derzeit drei SVAOe-Yachten auf den Weltmeeren unterwegs (von denen wir wissen). So richtig kommen sie nicht vom Fleck, wie man auf Vesselfinder oder ähnlichen Plattformen erkennen kann, aber diese Meldungen sind nicht immer ganz aktuell.

SY „Lily“ (Britta und Jens Harms) steht wie schon den ganzen Winter über in Porticello/Sizilien an Land. Was sollen sie auch machen? In Italien sind Bewegungen so wenig möglich wie in Deutschland.

SY „Greyhound“ (Dagmar und Dietmar Segner) hat die Wirbelsturmsaison in Neuseeland verbracht und unternimmt jetzt wieder Fahrten in Nord-Neuseeland. Wir sind gespannt, wie es weitergeht.

SY „Gunvør XL“ (Sheila und Karsten Witt mit wechselnden Mannschaften) befindet sich im Winterlager auf Vancouver Island und wird nach Plan Ende Mai auf Kreuzfahrt in British Columbia gehen.

Wir wünschen allen Eignern und Besatzungen, dass sie viel Freude an ihren Yachten haben und ihre Pläne glücklich und sicher umsetzen werden. Vielleicht hören wir dann auch von ihren Erlebnissen.

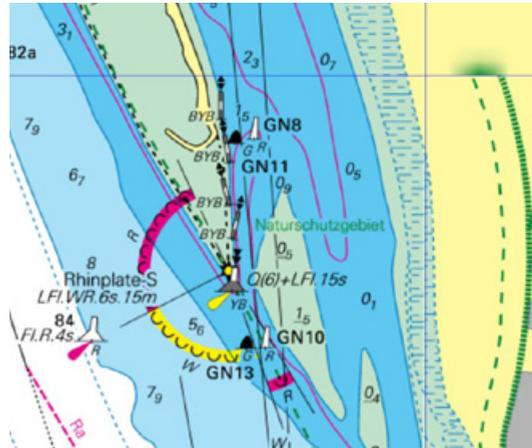
#### AUS BEHÖRDEN UND VERBÄNDEN

### Mindertiefen im Kartoffelloch

## ES WIRD IMMER FLACHER

**GAN■** Es ist ja bekannt, dass die Glückstädter Nebelnelbe an ihrem Südenende zwischen den roten Tonnen GN8 und GN10 kurz vor der Einmündung in den Hauptstrom zur Aufschlickung neigt. Nun ist es noch etwas ärger geworden. Auf diesem Tonnenstrich wurden Wassertiefen mit 0,0 Metern unter mittlerem Niedrigwasser (MNW) gemessen, d.h. bei noch niedrigerem Niedrigwasser, z.B. zur Springzeit, fällt der Tonnenstrich trocken. Unterhalb der grünen Tonne GN11 befinden sich über die komplette Fahrwasserbreite Mindertiefen. Die geringsten Wassertiefen werden hier mit 1,70 Metern unter MNW angegeben.

Wer bei Niedrigwasser das Kartoffelloch durchfahren will, halte sich also an den grünen



Betonnung am Kartoffelloch (Seekartenausschnitt mit freundlicher Unterstützung von NV Verlag / NV Charts.)

Tonnenstrich und wer mehr als 1,60 Meter Tiefgang hat, sollte bei Niedrigwasser den Weg um Rhinplate Nord wählen, wenn von Süden kommend das Ziel Glückstadt ist bzw. umgekehrt sinngemäß. Quelle: BFS (T)35/20 vom 15.4.2020

### Schwarztonnensander Nebelnelbe

## BALD WIEDER BEFAHRBAR?

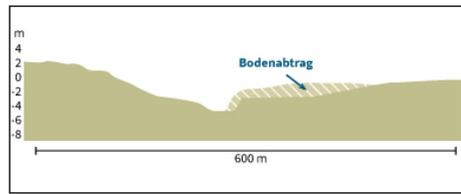
**GAN■** Die Fahrrinnenanpassung auf der Elbe mit ihren vielen Baggerarbeiten, Ablagerungsflächen und in der Folge mit Aufschlickungen und Aufsandungen in den Nebenflüssen, Nebelnelben und kleinen Häfen macht der Sportschifffahrt ziemlich zu schaffen. Das Forum Tidelbe, in dem neben Behörden, Verwaltung, Wirtschaft und Verbänden auch die Gruppe Nedderelv, der Hamburger Seglerverband und der Hamburger Motoryachtverband vertreten sind, versucht die Interessen aller Beteiligten, der Wirtschaft, der Anrainer sowie der Liebhaber und Nutzer der Elbe zu berücksichtigen, damit die unerwünschten Folgen nicht zu dras-

tisch werden. Das hat zu gewissen Erfolgen geführt, aber in den Nebengewässern und Häfen wurde es dennoch flacher. Wassersportler leiden darunter. Der von Hamburg eingerichtete „Elbefonds“ ist noch nicht für Entschädigungen geöffnet worden. Noch weniger können die Fische, Vögel und Wasserpflanzen gegen ihr schwindendes Revier protestieren. Allerdings stehen sie, anders als die Sportbootfahrer, unter dem Schutz europäischen (Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie 92/43/EWG) und deutschen Rechts. Das sieht vor, dass die Betreiber der Fahrrinnenanpassung für Ausgleichsmaßnahmen sorgen müssen.

Wer hätte aber gedacht, dass sich auch den Sportbootfahrenden und nicht nur den Stinten und dem Wasserfenchel durch solche Ausgleichsmaßnahmen „neue Lebensräume“ eröffnen können? Die Betreiber der Fahrrinnenanpassung der Elbe (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und Hamburg Port Authority) geben eine informative Website heraus, auf der nicht nur die Vertiefungs-, Verbreiterungs- und Begräbigungsmaßnahmen der Fahrrinne erläutert werden, sondern auch die Ausgleichsmaßnahmen. Dort heißt es u.a.: *Eines der wesentlichen ökologischen Probleme der Tideelbe ist der seit Jahrzehnten andauernde Verlust an „gewässermorphologischer“ Vielfalt, d.h. an dem Nebeneinander von Sandflächen, Schlickwatt, tidebeeinflusster Ufer- und Vorlandzonen, Flachwasser- und Tiefwasserregionen, von strömungsgeprägten und strömungsberuhigten Abschnitten. Heute haben menschliche Eingriffe und natürliche morphodynamische Prozesse die Tiefwasserregionen und die Wattflächen vermehrt, die offenen Sandflächen, Flachwassergebiete und ruhigen Uferbereiche aber vermindert. Damit geht die örtliche Artenvielfalt zurück, und auch die*



Lage des Planungsgebiets  
Schwarztonnensander Nebelbe



Der Querschnitt zeigt den geplanten Bodenabtrag  
(Bilder aus der angezogenen Quelle)

*Lebensbedingungen von Wanderfischen und Zugvögeln erschweren sich.*

Eine der geplanten Maßnahmen ist, Flachwasserregionen, „naturnahe“ Uferabschnitte und Sandflächen wieder zu vergrößern. Und siehe da, die Schwarztonnensander Nebelbe, schon seit Jahrzehnten aufgeschlickt, von Kielbooten kaum mehr befahrbar und fast vergessen, wurde von den Planern für geeignet befunden, für eine solche Maßnahme zu dienen und sie dazu herzurichten. Auf der Website wird erklärt: *Die heute stark verlandete Schwarztonnensander Nebelbe ist für ein solches Vorhaben außerordentlich gut geeignet. Es ist geplant, sie durchgehend auf eine Solltiefe von NN -3,0 m zu vertiefen und besser an den Hauptstrom anzubinden. Damit sollen bisher trocken fallende Gebiete in ihrem stromauf gelegenen Abschnitt wieder während des gesam-*

ten Tidezyklus überflutet werden. Im benachbarten Vorland, dem Asseler Sand, sollen ca. 900 m vorhandener Uferbefestigungen rückgebaut werden. Es entsteht hier zusätzlich eine Bucht von ca. 19.300 m<sup>2</sup> Größe – das entspricht knapp drei Fußballfeldern – mit Anschluss an den Flachwasserbereich der Schwarztonnensander Nebenelbe. Diese sogenannte Uferschlenze bietet einen guten Lebensraum insbesondere für Kleinorganismen und laichende Fische. Die übrigen Flächen des Vorlandes werden dem natürlichen Bewuchs mit der Entwicklung von Hochstaudenfluren und Schilfröhrichten überlassen.

Um dieses Ziel zu erreichen, muss der Schlick in der Nebenelbe bis zum Sandhorizont abgetragen und irgendwo eingelagert werden, wo er nicht zu Schwebstoffen gelöst wird, die sich anderswo wieder ihre Ruhezonen suchen.

Wenn das Vorhaben aber abgeschlossen sein wird, das soll planmäßig im Sommer 2020 sein, dann werden wir auch als Segler unseren Nutzen daraus haben. Die Nebenelbe wird mit der neuen Gewässersohle eine Wassertiefe bei mittlerem Niedrigwasser von etwa 1,73 Metern (bei Spring etwas weniger) und bei mittlerem Hochwasser von etwa 4,63 Metern über eine Breite von 150 Metern haben und dann für manche Kielschiffe

sogar bei Niedrigwasser befahrbar sein. Mit einer Betonung wird man nicht rechnen dürfen; schlimmer wäre ein Befahrungsverbot.

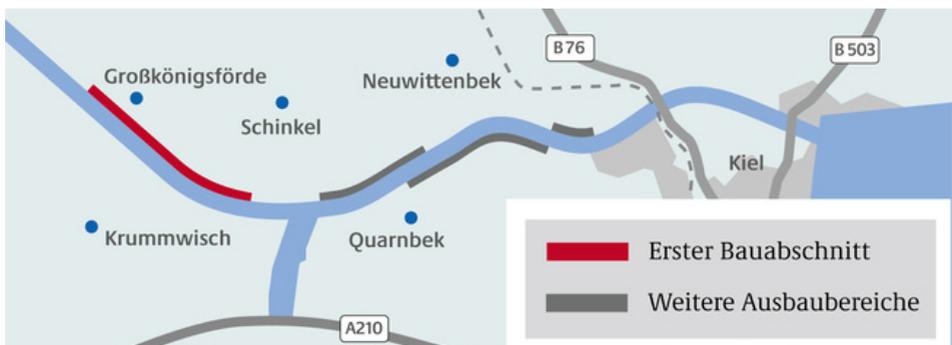
Quelle: Hinweis von Jan Hauschildt und [www.fahrrinnenanpassung.de](http://www.fahrrinnenanpassung.de)

## Ausbau des Nordostseekanals

### AN DER OSTSTRECKE HABEN DIE ARBEITEN BEGONNEN

GAN ■ Die Arbeiten am Ausbau des Ostteils des NOK zwischen Großkönigsförde und Kiel-Holtenau haben in den ersten zwei Bauabschnitten begonnen. Die 20 Kilometer lange Engstelle des Kanals ist vor allem für größere Schiffe ein Nadelöhr. In den kommenden Jahren wird die Oststrecke auf eine Mindestsohlbreite von 70 Metern erweitert. Dazu wird auf einer Länge von ca. elf Kilometern die Kanalböschung ausgebaut und die engen Kurven werden abgeflacht. Zukünftig können sich auch in diesem Streckenabschnitt größere Schiffe begegnen.

Vorbereitet wurden bereits neue Wege, Baustraßen, Parkplätze, Logistikflächen für die Lagerung von Boden und Steinen sowie ein Bauhafen



Lageplan der Ausbauarbeiten (Bild aus der angezogenen Quelle)

am Flemhuder See. Hier wird also das bisher so beliebte ruhige Übernachten an der Muring nicht mehr so reizvoll sein. Für die ersten zwei Bauabschnitte beträgt das Bauvolumen ca. 120 Millionen Euro.

Quelle: Pressemitteilung Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt

## HISTORISCHES

*Vorbemerkung der Red.: Wenn, wie z.B. bei einer Pandemie, beim Segeln nicht viel Aktuelles geschieht und Berichte über die letztjährigen Aktivitäten abgearbeitet sind, greift der Redakteur in die Mottenkiste, sprich in die Sammelbände alter SVAOe Nachrichten. Da liegen noch Schätze. Wir bringen hier einen leicht gekürzten Reisebericht über eine spannende, recht kurze, aber intensive Sommertour. Er ist auch heute noch lesenswert. Mancher könnte ihn sich zum Vorbild nehmen.*

### Ostsee Reise der „Niederelbe“ im Sommer 1937 (Teil 1)

## DIE REGATTA KIEL-KORSÖR

### Motto: „Segeln ist Not, im Hafen liegen nicht“

Von Heinrich Suhr† ■ Wer nach diesem Motto handelt, kann wie ich mit meiner unten geschilderten Reise gezeigt zu haben glaube, auch mit einem kleinen und nicht sehr schnellen Schiff in verhältnismäßig kurzer Zeit recht beachtliche Strecken auf See absegeln. Hat doch die „Niederelbe“ im letzten Sommer auf der Ostsee in nur acht Tagen, von Montag, 12.7.1937 nachmittags 05:25 Uhr bis Dienstag, 20.7.1937 nachmittags 04:30 Uhr mit drei, teilweise nur zwei Mann Besatzung bei durchaus nicht im-

mer günstigen Winden rund 365 Seemeilen unter Segeln zurückgelegt und außerdem in den drei Tagen der Hin- und Rückfahrt auf der Elbe (unter Segel) und im Kanal (im Schlepp) 175 Seemeilen, insgesamt also 540 Seemeilen. Das konnte sie nur schaffen, weil sie von den insgesamt in die Reisezeit fallenden elf Nächten nur vier als richtige Bauernnacht im Hafen verbracht, drei davon ganz durchgesegelt und im Übrigen entweder erst nach Mitternacht festgemacht hat oder schon im Morgengrauen wieder unterwegs war.

Die „Niederelbe“, mit der ich diese Reise wie schon so viele andere unternommen habe, ist ein Kielschwertkreuzer mit festem Ballast im Kiel, 8 m lang, 2,75 m breit, 0,60 m tief ohne Schwert und 1,50 m mit Schwert. Sie ist Sloop getakelt und führt am Winde rund 35 m<sup>2</sup> Segel. Einen Motor hat sie nicht.

Doch nun zur Reise selbst. – Am Sonnabend, dem 10.7., nachmittags um 6:20 Uhr, verließ die „Niederelbe“ mit Heinz v. B. (ein Sohn des damaligen Vorsitzenden Kurt v. Broock, Red.) und mir an Bord bei Hochwasser ihren Heimathafen Schulau. Es war ihr anbefohlen, mit dieser Abendtide oder doch spätestens mit Beginn der nächsten Tide in den frühen Morgenstunden des Sonntags die Schleuse von Brunsbüttel zu erreichen, damit sie im Laufe des Sonntags den Kanal durchschippern und sich abends in den klaren Fluten der Ostsee schaukeln konnte. War es doch Ehrensache für uns, rechtzeitig am Montagnachmittag zum Start der (von der SVAOe ausgeschriebenen, Red.) Wettfahrt Kiel-Korsör vor Laboe zu erscheinen. Und vorher wollten wir uns noch in Holtenau mit den guten, preiswerten und die Bordverpflegung so abwechslungsreich gestaltenden Dingen aus dem Transitlager versorgen und auch unsern dritten Mann aus Kiel abholen. – Na, Petrus machte



*Ausklarieren am Laboe-er Zollboot  
(Zeichnung von Heinrich Suhr)*

es der braven „Niederelbe“ nicht schwer, den Befehl auszuführen. Zwar schickte er ihr auf der Fahrt zum Kanal wiederholt recht saftige, gewittrige Regenflagen, manche so dicht, dass wir bei der schnell zunehmenden Dunkelheit kaum die Leuchtfeuer und die Lichter der – wie gewöhnlich am Sonnabend – recht zahlreich die Elbe hinabfahrenden Dampfer ausmachen konnte. Dafür ließ er aber auf der ganzen Fahrt den Wind aus der richtigen Richtung (S bis SW) und in der richtigen Stärke (3–4) wehen, sodass die „Niederelbe“ unter Vollzeug auf einem Bug mit gutem Fortgang ihr Ziel anliegen konnte und nur gelegentlich einen kurzen Schlag einzulegen brauchte, um dem Dampfertrack im Hauptfahrwasser aus dem Wege zu gehen. Kurz nach 11 Uhr abends hatten wir Brunsbüttel erreicht, mussten aber noch etwa dreiviertel Stunden in der Einfahrt vor den Schleusen – zeitweise bei dicken Regenböen – kreuzen, bis wir im Schlepp einer dicken Tourenyacht aus Düsseldorf mit Hilfsmotor, deren Mannschaft wir zum Dank für ihre freundliche Hilfe einige gute

Ratschläge für ihre erstmalige Fahrt durch den Kanal mit auf den Weg gaben, in eine freigegebene Schleuse einlaufen konnten. Mit Hilfe des Motors der Düsseldorfer Yacht kamen wir auch wieder ohne eigene Anstrengung aus der Schleuse heraus und in den Brunsbütteler Yachthafen, wo wir etwa um 1:15 Uhr festmachten.

Natürlich konnten wir diesen ersten Törn unserer Reise, nachdem er unser Äußeres so erheblich durchfeuchtet hatte, nicht beschließen, ohne auch unser Inneres entsprechend anzufeuchten und dadurch das zur Nachtruhe erforderliche Gleichgewicht zwischen außen und innen wieder herzustellen. So zogen wir dann trotz heftiger Regenflagen in unserer der Wetterlage angemessenen Bekleidung – Ölzeug, Isländer, Seestiefel –, in das dem Yachthafen am nächsten liegende Brunsbütteler Lokal, führten dort einige „freundliche Helle“ unserem Innern zu und schoben dann beruhigt in unsere Kojen ein.

Am nächsten Sonntagvormittag fanden wir, obgleich wir zeitig aufgestanden waren, erst nach stundenlangem Herumstehen auf den Schleusenfern und mehrfachen vergeblichen Palavern gegen 11:00 Uhr einen schleppbereiten Motorsegler, der uns mit seinem 100 PS Diesel in sieben Stunden durch den Kanal zog. Unterwegs klarte das zunächst noch unfreundliche und regnerische Wetter allmählich auf, sodass wir den vom Vortage zum Teil recht nassen Inhalt unseres Schiffes noch vor der Ankunft auf der Ostsee wieder völlig trocken konnten. Gegen halb sieben Uhr abends waren wir draußen auf der Kieler Förde. Hier wehte eine prächtige Brise aus West in Stärke 2–3 und gab uns günstige Gelegenheit, sofort unter Segel zu gehen und nach einem Abstecher zum Schiffshändler in Holtenua, bei dem wir unseren Bedarf an Transitwaren und sonsti-

gen bordnotwendigen Dingen zur Abholung am nächsten Vormittag bestellten, und einem Schlag zum Friedrichsorter Leuchtturm nach Möltenort hinüberzulaufen und dort im Hafen für die Nacht festzumachen. Nach einem Landgang und Besuch des Möltenorter Kurhauses, wo wir bei einigen „freundlichen Hellen“ gelassen und ohne den Anreiz zu verspüren, unsererseits aktiv mitzumachen, dem Tanz genannten Gewimmel unzählbarer menschlicher Gliedmaßen in drangvoll fürchterlicher Enge zuschauten, gingen wir frühzeitig zur Koje, um für die am nächsten Tage in Aussicht stehende Nachtsegelei auf der Wettfahrt nach Korsör frisch und ausgeschlafen zu sein.

Am Montag, dem 12. Juli begann dann unsere eigentliche Ostseereise. Für diese hatten wir uns vorgenommen, nach der Beendigung der Seewettfahrt von Korsör aus weiter durch das Smaalandsfahrwasser und den Grönsund nach Hesnaes auf Falster, von dort nach Kloster auf Hiddensee zu segeln, um diese uns als besonders reizvoll geschilderte und uns noch völlig unbekannte Gegend kennenzulernen und dort auch Freunde, die sich auf der Insel zur Sommerfri-

sche aufhielten, zu besuchen und dann an der pommerschen und mecklenburgischen Küste gen Westen und nach Kiel zurückzuschippern. Viel Zeit hatten wir für diesen Törn nicht zu Verfügung, da Heinz v. B. bereits am Montag, dem 19. Juli wieder im Dienst sein musste und auch mein zweiter Mitsegler, Helmuth M. nur einige Tage später wieder in Altona sein wollte. Dabei mussten wir auch noch damit rechnen, dass die in dieser Jahreszeit vorwiegend westlichen Winde uns wohl ziemlich schnell nach Osten hinwehen, uns bei der Rückreise gen Westen aber voraussichtlich zu langen Kreuztörns zwingen würden. Nun, wir verließen uns auf unser gutes Glück und auf unseren Willen, notfalls Tag und Nacht durchzusegeln. Beide haben uns auch nicht im Stich gelassen.

Am Vormittag des Regattatages liefen wir nach Einnahme eines echten „Niederelbe“-Frühstücks – Marke „gut und reichlich“, denn man weiß ja beim Segeln nie, wann man wieder was bekommt – bei frischer westlicher Brise von Möltenort demnächst nach Kiel, holten dort Helmuth M. ab, der sozusagen direkt von



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

**JETZT**  
Hamburger  
Yachthafen

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

dem 24.000 t-Dampfer „Hamburg“, mit dem er eine Reise nach Neuyork und zurück gemacht hatte, auf unsere 8000-fach kleinere „Niederelbe“ umheuerte, segelten dann nach Holtenau, um die am Tage vorher bestellte Proviantlast überzunehmen, und waren gegen 12 Uhr in Laboe. Nach Mittagessen, Regattabesprechung und Erledigung der Zollformalitäten in Laboe waren wir gegen dreiviertel fünf Uhr als eines der ersten an der Regatta teilnehmenden Boote wieder draußen und kreuzten vor Laboe hin und her, um rechtzeitig vor Beginn der Wettfahrt den nunmehr vom Zoll freigegebenen Proviant richtig zu verstauen und auch auszumachen, wieviel Segel wir tragen konnten. Die kräftige, aus heiterem Himmel wehende Brise – NW 4–5 – veranlasste uns, anderthalb Ringe einzudrehen. – Um 17:25 Uhr, der für unsere Abteilung vorgesehenen Startzeit, machen wir dann einen für unsere Verhältnisse recht guten Start, indem wir nur einige Sekunden nach dem Startschuss das die Startlinie nördlich begrenzende Markboot runden und mit halbem Wind in brausender Fahrt die Startlinie mit geradem Kurs auf unser nächstes Ziel Kjels Nor durchlaufen. Infolge des herrlichen Wetters, der auch sonst prächtigen Gelegenheit und der Aussicht auf eine längere, uns von allen Sorgen des Alltags befreiende Seefahrt herrscht an Bord eine geradezu gehobene Stimmung, die sich u. a. in freudigen, mehr lauten als schönen Gesängen Luft macht. In dieser Stimmung entkorken wir alsbald nach dem Start die erste Flasche des Transitköms und opfern ihre ersten Tropfen nach altem gutem Brauch auf der „Niederelbe“ beim Hinauslaufen auf die offene See dem Herrscher der Meere, Neptun, um ihn uns auch für die Weiterfahrt günstig zu stimmen. Er hat offenbar dieses Opfer, wenn es auch

aus unerklärlichen Gründen nicht allzu reichlich ausgefallen war, gnädig angenommen; denn auf der ganzen Fahrt auf der Ostsee schickte er uns heiteres und handiges Wetter. Nach dieser Opferung an die höheren Mächte vergessen wir niedrigen Sterblichen natürlich auch uns selbst nicht und vom Kapitän über den Mann am Ruder bis zum Vorschiffsmann macht die Flasche die Runde und wird dabei nicht voller. Angeregt von der Erfüllung dieser „für einen Seemann heiligen Pflicht“ schreiten wir dann gleich zur Erledigung einer zweiten, für die „Niederelbe“ nicht minder heiligen Pflicht, dem Kaffeetrinken. Die Vorbereitungen hierzu nimmt – wie auf der ganzen Reise – der Kapitän höchst eigenhändig vor, da er – ob mit Recht oder Unrecht, möge dahingestellt bleiben – der Meinung ist, dass seine Mannschaft nicht die nötige Sorgfalt und Liebe aufbringen wird, um aus den braunen Bohnen alle die Eigenschaften herauszuholen, die den Kaffee zu dem unentbehrlichen Bordgetränk machen. Trotz der infolge des Seegangs lebhaften Bewegung des Schiffes gelingt ihm auch ein vorbildlicher Kaffee, was ihm die Töne der Befriedigung beweisen, mit denen seine Mannen den braunen Trank einschlürfen.

So gestärkt an Leib und Seele erinnern wir uns auch wieder daran, dass wir ja in einer Wettfahrt liegen und diese besondere Pflichten an uns stellt. Wir sehen uns deshalb zunächst nach unserem Konkurrenten, dem „Klabautermann“ aus Cuxhaven, um. Dieser war – seinem Namen entsprechend als echter Klabautermann, der ja auch nie dann in Erscheinung tritt, wenn man ihn erwartet, sondern immer nur dann, wenn es ihm selbst passt – nicht, wie er sollte mit uns, sondern fünf Minuten vorher mit der ersten Abteilung gestartet und trotz dieses Frühstarts nicht

umgekehrt. Wenn er damit auch seine etwaigen Chancen in der Wettfahrt von vornherein vergeben und uns den Preis überlassen hat, so haben wir doch den Ehrgeiz, ihn trotz des Vorsprungs auszusegeln. Wir stellen deshalb mit Befriedigung fest, dass wir ihm schon erheblich näher gerückt sind und dass wir auch gegenüber den Booten, mit denen wir zwar nicht in einer Klasse, aber doch um einen für sie und uns gemeinsam ausgesetzten Sonderpreis segeln, schon günstiger liegen als gleich nach dem Start. Um unsere Position weiter zu verbessern, machen wir uns, nachdem der Wind etwas handiger geworden ist, daran, das Reff auszuschütten und unseren Klüver zu setzen, der sich bei raumem Wind als das geeignetste zweite Vorsegel für die „Niederelbe“ bewiesen hat. Mit seiner Hilfe gelingt es uns auch, dem „Klabautermann“ langsam

aber sicher vorbeizusegeln und den für uns als Konkurrenten um den Sonderpreis infrage kommenden Booten einen Vorsprung abzugewinnen.

Während dieser unsere Aufmerksamkeit voll in Anspruch nehmenden Wettkampftätigkeit hat sich der Tag seinem Ende zugeneigt. Bei der nunmehr ruhiger gewordenen Fahrt genießen wir den farbenprächtigen Anblick, wie die schon rötlich gewordenen und beinahe waagrecht einfallenden Strahlen der untergehenden Sonne noch einmal die hellen Segel der sich in lang auseinandergezogenem Felde der Küste von Langeland nähernden Flotte aufleuchten lassen und die weißen Bootskörper und die blaugrün schimmernde See mit einem warmen Schein übergießen. In der bald darauf folgenden Dämmerung, in die das inzwischen angezündete Feuer von Kjelds Nor in regelmäßigen Abständen sein blitzartig

DIREKT  
AM HAMBURGER  
YACHTHAFEN!



# YACHTPROFI.DE

**Gute Teile, guter Service.**

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

**P&K**  
products

Hochwertige  
Produkte für  
die Pflege  
Ihrer Yacht:

**Reiniger**  
**Polituren**  
**Winschenfett**  
**Frostschutz**

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

aufzuckendes grelles Licht hineinwirft, laufen wir dann gegen 21:50 Uhr, also nach etwa viereinhalbstündiger Fahrt über die rund 25 Seemeilen lange offene Seestrecke in den großen Belt ein.

Unter dem Schutz der dunkel herüberschimmernden Ostküste von Langeland wird die Fahrt nun in glattem Wasser völlig ruhig und die ablandige Brise so leicht, dass ein Mann genügt, das Schiff – auch regattamäßig – zu bedienen. Ich schicke deshalb gegen 23:00 Uhr meine Mannschaft zum Schlafen unter Deck und übernehme allein die erste Nachtwache, nachdem ich mir vorher Whisky und Soda nebst Zigaretten in greifbarer Nähe zurechtgestellt habe. Mithilfe dieser anregenden Mittel und unter dem Einfluss der sternklaren milden Nacht versuche ich, das Alleinsein an Deck und die köstliche Ruhe, die nur hin und wieder von den leisen, durch die Fahrt des Schiffes verursachten Lauten des Wassers, dem Knarren eines Blocks und den aus der Kajüte herausdringenden Schnarchlauten unterbrochen wird, zu philosophischen Betrachtungen zu nutzen. Es gelingt mir aber nicht recht, da ich immerhin doch so sehr vom Regattafieber gepackt bin, dass ich ständig den Wind belauere und je nach seiner oft etwas wechselnden Richtung die Schoten anhole oder fiere. Dafür habe ich dann auch die Genugtuung, dass die Hecklichter einiger vor mir liegender Regatta-boote allmählich immer deutlicher werden, ich auch bald ihre – je nachdem, ob sie Steuerbord oder Backbord von mir liegen – roten oder grünen Seitenlichter ausmachen kann und an ihnen langsam vorbeigleite. Mit einer dieser Yachten fechte ich Bord an Bord einen kurzen, in der Dunkelheit besonders spannenden und beinahe gespensterhaft wirkenden Luvkampf aus, bis es mir gelingt, ihr vorbeizusegeln.

Nur schwer reiße ich mich bei Beendigung meiner Wache von der zauberhaften Schönheit dieser Nachtfahrt los und gehe kurz nach 1:00 Uhr, als wir Tranekjaer Feuer ungefähr in Backbord querab haben, zur Koje, die Wache dem von mir geweckten Helmuth M. überlassend. Nicht lange kann ich mich des verdienten ruhigen Schlafs freuen. Schon nach etwa zwei Stunden werde ich von lebhaften Bewegungen des Schiffes und heftigen Geräuschen an Deck wieder geweckt und merke daran, dass wir den Schutz der Insel verlassen haben. Da an weiteren Schlaf doch nicht zu denken ist, gehe ich wieder an Deck, wo Heinz v. B. dabei ist, den Klüver, der sich bei dem spitzer gewordenen Wind nun mehr hinderlich als förderlich erweist, zu bergen. Oben empfängt mich ein erheblich weniger friedliches Bild als das, welches ich vor kaum zwei Stunden verlassen habe. Die sternklare Nacht ist einem unfreundlichen, von schweren grauen Wolken verhangenen Morgenhimmel gewichen. Statt der lauen Nachtbrise bläst ein kühler und kräftiger Nordwest frei über die weite Fläche des im Norden von Langeland recht breiten Großen Belts. Die „Niederelbe“ quält sich jetzt mit dichten Schoten gegen einen kurzen rauen Seegang, über dessen vom Widerschein der Wolken graue Wellenberge und -täler der weiße Gischt einzelner Brecher hinspritzt.

Bei der folgenden Klüserei hart am Winde, die uns schräg über den Großen Belt vorbei an den Vengeance-Gründen unserem Ziel entgegenführt, verlieren wir allmählich den Vorsprung, den wir am Tage vorher und in der Nacht vor einigen Kielyachten, insbesondere den mit uns um den Sonderpreis konkurrierenden, heraussegelt haben und sacken ihnen gegenüber zurück. Wenn uns das auch betrübt, so kommt es uns

doch nicht unerwartet, da wir schon wiederholt erfahren haben, dass die breite „Niederelbe“ mit ihrem geringen Tiefgang wohl bei raumen Winden gegenüber den schmälere tief gehenden Kielyachten mit ihrer Hochtakelung etwas herausholen kann, ihnen aber hart am Winde meistens unterlegen ist. Nun, wir trösten uns über die dahinschwindende Aussicht auf den Sonderpreis mit einer Tasse heißen starken Kaffees hinweg, den der Kapitän auch diesmal wieder trotz des wilden Durcheinanders in der Kajüte fertigbringt, und frischen damit zugleich unsere ermüdeten und etwas durchgefrorenen Lebensgeister auf.

Um 6:25 Uhr durchlaufen wir die Ziellinie vor Korsör und machen etwa eine halbe Stunde später dort im Yachthafen fest. Hier stellen wir zunächst mit Befriedigung fest, dass unser eigentlicher Konkurrent, der „Klabautermann“, den wir bei Beginn der Nacht völlig aus den Augen verloren haben, noch nicht binnen ist, wir also unseren Vorsatz, ihn trotz seines durch den Frühstart zunächst erzielten Vorsprungs auszu-segeln, erreicht haben, hängen dann unsere von der letzten Strecke teilweise durchnässten Plünnen zum Trocknen in die Sonne, die inzwischen mithilfe der kräftigen Brise das graue Morgengewölk vertrieben hat, frühstücken kräftig und hauen uns zur Koje.

Nachmittags, als wir den versäumten Nachtschlaf genügend nachgeholt haben, freuen wir uns an dem prächtigen Bild, wie die vielen im Hafen liegenden Yachten, dänische und deutsche im friedlichen Verein, im Schmucke der von ihnen angelegten Flaggengala prangen und ihre bunten im hellen Sonnenschein leuchtenden Flaggen und Wimpel lustig gegen den blauen Himmel in der wieder wärmer gewordenen Brise auswehen, machen Besuche von Bord zu Bord, halten die

nach einer solchen Wettfahrt üblichen Palaver mit den Besatzungen anderer Boote ab und quälen uns schließlich, nachdem wir uns noch einmal durch einen starken, diesmal mit köstlichen dänischen Kuchen verzierten Kaffee gestärkt und klar Schiff gemacht haben, in unsere gute Landgangskledage hinein. So gerüstet lassen wir uns dann von einem Autobus in die Festsäle des entzückend am Korsör Nor in einem Wäldchen gelegenen Skovhus bringen und nehmen dort an dem vom Korsör Sejlklub zu Ehren der Wettfahrtteilnehmer veranstalteten Fest teil, das in schönster Harmonie verläuft und uns wieder einmal beweist, dass gerade der Segelsport eines der geeignetsten Mittel ist, die Menschen verschiedener Nationen trotz aller politischen Spannungen unter ihren Völkern einander in herzlicher Freundschaft und kameradschaftlichem Verstehen näher zu bringen. (Fortsetzung folgt)

#### DIES UND DAS

### CORONA: WASCHPO PASST AUF!

Von Uwe Angerer (ESV) ■ Palmsonntag, strahlend blauer Himmel, frischer Wind um drei Bft. Alle Vereinsaktivitäten sind verboten. Enge Kontakte nicht zum Haushalt gehörender Personen sind zu vermeiden. So lautet die Vorschrift unserer Regierung.

Als Segler bleibt mir somit nur noch mein Opti übrig. Also Dachgepäckträger klarmachen, Opti vom Carport auf's Autodach runterkurbeln, Segelsachen zusammensammeln und los geht's zur Alster. Mecklenburg und Holstein sind tabu. Ohne Fremdhilfe liegt mein Opti um 13:00 Uhr startklar am öffentlichen Bootssteg, Heilwigstraße 1, im Wasser. Mit ein paar Paddelschlä-

gen geht es durch die Krugkoppelbrücke auf die Außenalster. Erst hier darf ich Segel setzen. Mein Ziel ist die Kennedybrücke. Der böige Südsüdostwind erzeugt einige Schaumkronen und treibt mich zügig gegenan. Als einziges Segelboot auf der Alster und nur wenigen Paddlern brauche ich vor Corona keine Angst zu haben. Die Uferpromenaden dagegen sind aufgrund der großen Völkerwanderung zum Verkehrstrennungsgebiet erklärt worden.

Nach 45 Minuten mit vielen Kreuzschlägen erreiche ich die Kennedybrücke. Zurück geht es raumschots bis achterlich mit Brassfahrt vorbei am Waschpo-Stützpunkt Rabenstraße. Kurz danach höre ich hinter mir lautes Brummen und Rauschen. Das kann nur die Waschpo sein, die zu einem Rettungseinsatz ausläuft, denke ich. Das Rauschen wird leiser. Aha, denke ich, die nehmen Rücksicht und wollen mir keine Welle ins Boot schieben. Dann eine Stimme schräg hinter mir: „Hallo, würden Sie bitte längsseits kommen!“. Ich fiere auf und drehe bei. „Ich darf nicht längsseits kommen, muss doch zwei Meter Abstand halten.“ Langsam trödeln beide Boote nebeneinander her. Ein Schutzmann stellt Fragen und notiert in seinem Notizbüchlein. „Wie heißen Sie, wo kommen sie her, wo wohnen Sie, wie alt sind Sie, wie und wo haben Sie das Boot zu Wasser gelassen?“ „Da hinten, hinter der Krugkoppelbrücke, vom öffentlichen Bootssteg.“ Der zweite Schutzmann: „Das darf er.“ „Wem gehört das Boot?“ „Mir.“ „Wie sind Sie dahin gekommen?“ „Mit dem Auto und dem Boot auf dem Dach.“ „Und dann?“ „Habe ich das Boot eigenhändig auf den Slipwagen gelegt und zum Steg geschoben“. Der zweite Schutzmann: „Das darf er“. So gehen Fragen und Antworten eine ganze Weile weiter, immer mit dem Kommentar des zweiten

Schutzmann des das dafür. So gehen Fragen und Antworten eine ganze Weile weiter, immer mit dem Kommentar des zweiten Schutzmanns: „Das darf er“. Schließlich verabschieden wir uns mit freundlichen Worten und „Gute Fahrt“. Die Schutzleute brausen weiter zum nächsten Tatverdächtigen, einem Familienschlauchboot mit elektrischem Außenborder. Am menschenleeren Bootssteg von Bobby Reich lege ich einen Zwischenstopp zum Segelbergen ein. Erneut kommt die Waschpo angebraust. „Sie wissen, dass dies kein öffentlicher Steg ist.“ Der zweite Schutzmann hilft wieder ein: „Sie wollen sich sicherlich nur ausruhen.“ Er hatte wohl langsam Mitleid mit dem betagten Alten in seiner Nusschale. „Nein, ich möchte nur mein Segel bergen und zum öffentlichen Anleger paddeln.“ Zufrieden brausten sie zurück zu ihrem Stützpunkt. Ihnen war wohl, wie vielen anderen auch, die Decke auf den Kopf gefallen.

Mit acht achterlichem Wind und ein paar Paddelschlägen endete diese wunderschöne Segeltour an der Einsatzstelle Heilwigstraße.

## Neue Verkehrstrennungsgebiete im Kattegat

### AUCH FÜR SPORTBOOTFAHRER VON GROSSER BEDEUTUNG

GAN und HP■ Verkehrstrennungsgebiete (abgekürzt dt. „VTG“, int. „TSS“ =Traffic Separation Scheme) sind eine wichtige Regelung zur Erhöhung der Sicherheit auf den Meeren. Man lese Regel 10 KVR. In diesen Nachrichten haben wir, was Sportboote anbetrifft, mehrfach über Vorkommnisse berichtet (zuletzt in Ausgabe 1-2018 „Bitte nicht auf den Schirm geraten“ bzw. www.

svaoe.de/aktivitaeten/fahrtsegeln/nautische-infos/1072-bitte-nicht-auf-den-schirm-geraten).

In unseren „Hausrevieren“ liegen z.B. die Verkehrstrennungsgebiete TSS Elbe Approach, TSS Off Kiel Lighthouse, TSS Between Korsoer and Sprogoe, TSS South of Gedser, TSS Off Falsterbo rev, TSS North of Rügen, TSS Bornholmsgat, TSS In the Sound, TSS Hatter Barn (im Samsö Belt).

Ab 1. Juli 2020 gelten im Kattegat sowie vor Skagen neu eingerichtete Verkehrstrennungsgebiete sowie geänderte Wegstrecken für die Großschifffahrt:

- TSS Lilla Middelgrund südwestlich von Varberg (neuer Weg S)
- TSS Fladen zwischen den Leuchtuern Nidingen und Fladen (SW-lich Halland), auf dem neu eingerichteten S-Weg zwischen dem Sund und Skagen
- Vorsichtsgebiet At Kummel Bank, welches den Zusammenschluss des neuen Weg „S“ mit dem bestehenden Weg „T“ abdeckt und auf der für die Sportschifffahrt wichtigen Route von Göteborg nach Læsø liegt.
- Zwei neue Verkehrstrennungsgebiete TSS Skagen West und TSS Skagen East mit dazugehörigem Vorsichtsgebiet zwischen den beiden TSS und eine Küstenverkehrszone zwischen TSS und Festland.
- Geänderter Weg „T“ mit neuem Verlauf weiter östlich, dadurch mehr Abstand nach Anholt und Nutzung des Vorsichtsgebiets At Kummel Bank bis zum TSS Skagen East.
- Neue Position der Fahrwassermittentonne Anholt Knob, um den Verkehrsweg „T“ mit mehr Abstand von der Ostspitze Anholts zu legen.

**„Siehe hierzu die Übersicht auf der 4. Umschlagseite“.**

In den in diesem Jahr herausgegebenen See- und Sportschifffahrtskarten sind diese Veränderungen bereits eingetragen. Wer das Kattegat befahren will, sollte sich also unbedingt mit neuem Kartenmaterial ausstatten. Verkehrstrennungsgebiete werden von den anliegenden Schifffahrtsbehörden und Polizeien überwacht. Bei Regelverletzungen kann es zu hohen Bußgeldern kommen.

Was ist in und in der Nähe von Verkehrstrennungsgebieten von der Sportschifffahrt zu beachten? VTGs dienen dazu, der durchgehenden Schifffahrt an Engstellen einen möglichst ungestörten und sicheren Verkehr zu ermöglichen. Obwohl dort die Ausweich- und Fahrregeln der KVR nicht außer Kraft gesetzt sind, so gelten doch für alle das VTG nutzende, berührende oder querende Fahrzeuge zusätzliche, vorrangige Regeln:

- Die durchgehende Schifffahrt muss den entsprechenden Einbahnweg benutzen und sich von der Trennlinie fernhalten,
- Die das VTG nutzende Schifffahrt muss möglichst an den Enden des VTG ein- oder auslaufen,
- Ein das VTG nicht nutzendes Fahrzeug muss soweit wie möglich das Queren von Einbahnwegen vermeiden. Wenn es jedoch zum Queren gezwungen ist, muss dies möglichst mit der Kielrichtung im rechten Winkel zur allgemeinen Verkehrsrichtung erfolgen. Dabei ist zu beachten, dass Sportboote im Allgemeinen nicht zum Queren „gezwungen“ sind, bloß weil der kürzeste Weg darüber führt. Es gehören schon schwerwiegende nautische Gründe dazu, über die die Wasserschutzpolizei anderer Meinung sein kann, als man selbst (Dass die Staatsanwaltschaft wiederum anderer Meinung sein kann, als die Polizei, kommt auch

vor, siehe [www.svaeo.de/aktivitaeten/fahrten-segeln/nautische-infos/483-das-gibts-auch](http://www.svaeo.de/aktivitaeten/fahrten-segeln/nautische-infos/483-das-gibts-auch)).

- Ein Segelfahrzeug, das (ohne aus triftigem Grund gezwungen zu sein) „mal schnell auf die andere Seite“ möchte, da gerade keine durchgehende Schifffahrt in Sicht bzw. weit entfernt, handelt regelwidrig.
- Ein Segelfahrzeug, das wegen der Windrichtung mit Kreuzschlägen das VTG quert und damit nicht mit der Kielrichtung im rechten Winkel zur allgemeinen Verkehrsrichtung fährt, handelt regelwidrig. Es muss, bei Vorliegen eines zwingenden Grundes zum Queren, den „Rechter-Winkel-Kurs“ mit Maschinenhilfe herbeiführen oder das Queren unterlassen.
- Fahrzeuge von weniger als 20 Meter Länge, Segelfahrzeuge und fischende Fahrzeuge dürfen die Küstenverkehrszone, also die Zone zwischen dem VTG und der Uferlinie in jeder Richtung befahren, was im Klartext bedeutet, dass sie es auch tun sollten, statt im VTG zu fahren.
- Ein Segelfahrzeug darf die sichere Durchfahrt eines Maschinenfahrzeugs auf dem Einbahnweg nicht behindern. Das bedeutet: Wenn ich als Segler meine, zwingende Gründe für das Queren eines VTG zu haben und ein solches Queren (ordnungsgemäß im rechten Winkel meiner Kielrichtung zur allgemeinen Verkehrsrichtung) umsetze, dann darf ich die sichere Durchfahrt eines Fahrzeugs auf dem Einbahnweg nicht behindern und muss ihm ausweichen.
- An einigen Endpunkten von VTGs, besonders da, wo mehrere Verkehrswege zusammenführen und sich gemeinsam in das VTG einfädeln, sind „Vorsichtsgebiete“ (Precautionary Areas) angeordnet. Was auch immer dieser Begriff

(in den KVR ist er nicht erwähnt) rechtlich bedeutet, so ist Segelfahrzeugen zu empfehlen, solche Gebiete zu meiden oder zumindest der durchgehenden Schifffahrt frühzeitig auszuweichen.

Die Zunahme an Verkehrstrennungsgebieten im Kattegat und bei Skagen hat also erhebliche Auswirkungen auf die Freizeitschifffahrt, die sich auf ganz anderen Kursen bewegt, als die durchgehende Berufsschifffahrt. Größere Vorsicht und sorgfältigere Reiseplanung sind anzuwenden, verbunden mit meist längerer Reisedauer. (Quelle: NV-Verlag)

## GPS Faking

### WIE SICHER SIND UNSERE ELEKTRONISCHEN NAVIGATIONSANZEIGEN?

GAN ■ Schon häufig haben wir in den SVAOe Nachrichten darauf hingewiesen, dass trotz aller elektronischer Navigationsverfahren nichts über eine regelmäßige Überprüfung der Ergebnisse mit Hilfe des Koppeln, analoger Verfahren und der anschaulichen Vorstellung geht. Der absichtlichen oder unabsichtlichen Fehlermöglichkeiten sind sehr viele, nachzulesen z.B. unter <https://www.svaeo.de/aktivitaeten/fahrtensegeln/nautische-infos/934-satellitennavigation-standentwicklung-risiken>

Nun ist ein völlig neuer bösartiger Angriff auf das AIS- bzw. GPS-System beobachtet worden. Auf <https://www.heise.de/meldung/Sieht-aus-wie-Magie-Mysterioese-GPS-Attacken-in-Chinassen-Experten-Raetseln-4619759.html> (nach einem Hinweis von Kai Jancke) wird berichtet:

„In Schanghai zeigten im Sommer 2019 die Bildschirme der AIS-Geräte Frachter in voller Fahrt auf dem Fluss an, während sie tatsächlich fest angedockt im Hafen lagen. Gleichzeitig fielen GPS-Signale aus. Betroffen waren tausende von Wasserfahrzeugen. Sie wurden Opfer einer mysteriösen neuen Waffe, die GPS-Signale in einer noch nie dagewesenen Weise manipulieren kann. Die Nonprofit-Organisation Center for Advanced Defense Studies (C4ADS) in Washington DC hat schon alle möglichen Arten der GPS-Manipulation dokumentiert, vor allem durch Russland. Aber noch nie hatte sie von einer derart großen maritimen Attacke wie in Shanghai gehört. Bei bisherigen Angriffen erhielten alle Empfänger in Reichweite die gleichen gefälschten Satellitensignale. Also wähnen sie sich alle am gleichen Ort. Für einen aufmerksamen Navigator sind solche Angriffe relativ einfach zu erkennen. In Shanghai hingegen hat jemand für jedes Schiff eine individuelle Verfälschung erzeugt.“

Es ist nicht bekannt geworden, dass aufgrund dieser Störungen eine Havarie stattgefunden hat. Aber allein die Tatsache, dass sich böse Geister mit solchen Techniken befassen und offensichtlich Erfolg haben können, erzeugt Unruhe. Nun wissen wir zwar, dass mindestens drei Satelliten-

verfahren (GPS, GLONASS, GALILEO) unabhängig voneinander betrieben werden (in China noch ein weiteres) und inzwischen auch von Sportbooten (noch nicht allen) empfangen werden können, aber man muss gewarnt sein.

## Lehren aus einer Kollision

### MANCHMAL MUSS MAN SICH WUNDERN

GAN■ Am 8. November 2018 kollidierten im Hjeltefjord bei Bergen die norwegische Fregatte „Helge Ingstad“ und der griechische Öltanker „Sola TS“. Manch einer wird die Berichterstattung verfolgt haben. Die Fregatte sank teilweise, bis sie auf den Grund aufsetzte. Sieben Besatzungsmitglieder wurden leicht verletzt. Der Tanker erlitt geringe Schäden.

So etwas kommt vor, ist man geneigt zu sagen. Sportboote waren nicht beteiligt. Warum Zeit für ein Nachdenken aufwenden? Aber so leichtfertig sollte man über das Ereignis nicht hinweggehen. Zu frisch ist die Erinnerung an die Kollision des Zerstörers „USS Fitzgerald“ mit „ACX Crystal“ 2017 vor Yokohama und an die des Zerstörers „USS McCain“ in der Singa-



**Seemann  
& Söhne**

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

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

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

pur Straße ebenfalls 2017 (SVAOe Nachrichten 1-2018). Beide Male wurden eklatante Verstöße gegen Vorschriften und Seemannsbrauch auf den Marineschiffen festgestellt, nebenbei allerdings auch zweifelhafte Ausweichmanöver der anderen Beteiligten.

Nun also wieder ein Seeunfall mit einem Marineschiff, diesmal einem norwegischen. Ein Bericht von Norwegens Unfall-Untersuchungsstelle Accident Investigation Board of Norway (AIBN) zeigt auf, dass die Kollision das Ergebnis einer Anzahl technischer, organisatorischer und systemischer Faktoren war.

In den frühen Morgenstunden des 8. November, also noch bei Dunkelheit, fuhr die Fregatte „Helge Ingstad“ im etwa NNW-SSE orientierten Hjeltefjord mit 17 bis 18 Knoten Fahrt südwärts. Die Verkehrszentrale war von der Einfahrt in das Gebiet unterrichtet worden. Auf der Brücke waren sieben Personen einschließlich zweier Auszubildender. Das AIS war „passiv“ eingestellt, d.h. nur empfangend, nicht sendend. Das Radar war nicht besetzt.

„Sola TS“ hatte gerade die Beladung mit Schweröl am Sture Terminal (an der Westseite des Fjords) beendet und meldete der Verkehrszentrale das Verlassen des Terminals Richtung Norden, drehte also vermutlich zur östlichen Seite des Fjords, um auf die in Fahrtrichtung rechte Fahrwasserseite zu gelangen. Die Navigationslichter waren eingeschaltet. Zusätzlich waren einige Decksbeleuchtungen eingeschaltet, da die Besatzung noch seeklar machen musste. Auf der Brücke waren vier Personen einschließlich eines Lotsen.

Nach Video-Animation des Berichts rammte „Sola“ mit seiner Steuerbord-Vorschiffsseite in Höhe des Ankers die Fregatte im achteren Teil

des Schiffes. Diese sank am westlichen Rand des Fjords.

Der Bericht von AIBN ist nicht so detailliert, wie man es von der deutschen BSU (Bundesstelle für Seeunfall-Untersuchungen) gewohnt ist. Es bleiben Fragen offen:

- Der Fjord mit 2 bis 2,5 Seemeilen Breite ist vermutlich als „enges Fahrwasser“ im Sinne der Regel 9 KVR anzusehen. Fahrzeuge müssen sich an der jeweiligen Steuerbordseite halten.
- Man hat den Verdacht, dass Regel 9 (d) KVR („Ein Fahrzeug darf ein enges Fahrwasser... nicht queren, wenn dadurch die Durchfahrt eines Fahrzeugs behindert wird...“) von „Sola“ verletzt wurde.
- Mit Bezug auf Regel 6 KVR – Sichere Geschwindigkeit – scheint eine Fahrt von 17 bis 18 Knoten der Fregatte überhöht. Wird von der Verkehrszentrale nicht überwacht?
- Hat die Verkehrszentrale „Sola“ nicht auf die entgegenkommende Fregatte hingewiesen und sie aufgefordert, deren Durchfahrt abzuwarten? Hat „Sola“ die Fregatte nicht über UKW angerufen und sich abgestimmt? Hatte auch „Sola“ das Radar nicht besetzt?

Fragen über Fragen. Man kann sie von hier aus nicht klären. Schade. Ein solcher Bericht sollte eigentlich keine Fragen offen lassen. Dagegen aber sind die Erkenntnisse interessant, die AIBN veröffentlicht hat und die alle drei Beteiligten („Ingstad“, „Sola“, Verkehrszentrale) betreffen:

- Zu „Helge Ingstad“:  
Das nautische Personal der Marine ist durch Kürzungen anzahlmäßig zu gering geworden, ist zu wenig ausgebildet und zu unerfahren.
- Der Brückendienst ist zu wenig schriftlich niedergelegt und nicht standardisiert.

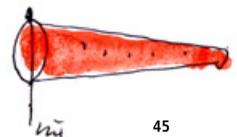
- Die Führung von Schiffen der norwegischen Marine mit passiv arbeitendem AIS in der Revierfahrt muss überprüft werden.
- Das Wachpersonal war nicht ausreichend in der Lage, die technischen Geräte zur Gefahrenerkennung (ECDIS (Plotter)-System, AIS und Radar) zu nutzen.  
Die Brückencrew war wegen der hellen Decksbeleuchtung der Meinung, der Tanker sei eine stationäre Plattform oder ähnliches und bewegte sich nicht, obwohl er sich auf Kollisionskurs befand.
- Eine dringend nötige und kurz vor der Kollision von der Verkehrszentrale noch über Funk geforderte Kursänderung der Fregatte nach Steuerbord wurde nicht befolgt, weil die Crew den Entgegenkommer mit einer vermeintlichen Struktur an Land verwechselte und, ihrer eigenen Lageeinschätzung folgend, mit dieser Struktur nicht kollidieren wollte. Stattdessen wurde Ruder backbord gelegt, um der Struktur und dem schlussendlich erkannten Kollisionsgegner noch auszuweichen.
- Die Brückencrew ist der menschlichen Regung folgend sicher gewesen, die Lage des eigenen Schiffes richtig aufzufassen.
- Zu „Sola“:
- Mit Fahrtbeginn hätten die Deckslichter ausgeschaltet sein müssen.
- Der kurzzeitige zur Warnung gewählte Einsatz eines Blinklichtes auf dem Tanker wurde auf der Brücke der Fregatte nicht wahrgenommen, weil die Deckslichter des Tankers dieses sicherlich überstrahlten.
- Die Schiffsführung hatte sich mit dem Lotsen nicht abgestimmt.
- Auf „Sola“ wurde die Fregatte als Radarobjekt erkannt. Da aber das AIS der Fregatte

passiv arbeitete und das Radarobjekt somit unidentifiziert war, wurde die Verkehrszentrale dazu befragt, konnte aber mangels Plot keine Erklärung liefern. Eine direkte Kontaktaufnahme mit der Fregatte über UKW wurde nicht versucht.

- Bei ausreichender Hörwache hätte die Kommunikation der Verkehrszentrale mit der Fregatte auf die Gefahrenlage hingewiesen.
- Richtigerweise hat die Brückencrew als Manöver des letzten Augenblicks ca. 500 m vor der Kollision die Maschine auf standby (aber nicht auf zurück) geschaltet.
- Zur Verkehrszentrale:
- Sie war nicht vollständig über die Schiffsbewegungen in ihrem Gebiet im Bilde.
- Sie hat es unterlassen, die Fregatte nach deren Anmeldung mehr als eine Stunde und 20 min vor der Kollision im System zu plotten.
- Folgerichtig war der Radarlotse verwundert, dass er das im Radar deutlich sichtbare Objekt nicht zuordnen konnte. Erst sehr spät und nach Ansprache über UKW identifizierte er das im Radar sichtbare Objekt erneut als die Fregatte, die sich bei ihm angemeldet hatte.
- Seine Anweisungen an die Fregatte wurden von der Fregatte (siehe oben) nicht befolgt.

Das sind erhebliche Vorwürfe, über die man sich wundern muss. Für Sportbootleute, übrigens ohne den geringsten Versuch, sie für fehlerfrei zu halten, gibt es nur einen Rat: UKW, AIS und Radar, soweit vorhanden, zu nutzen und einen Nahbereich zur Berufsschiffahrt, insbesondere zur Marine, zu vermeiden.

(Quelle: [www.gCaptain.com](http://www.gCaptain.com))



## Zunahme von Führerscheinen

### IST SEGELN EINE SPORTART DER ÄLTEREN?

GAN ■ Die Wassersportwirtschaft, also die Unternehmen, die Leistungen für uns Wassersportler anbieten, ist naturgemäß an dem Verhalten und den Plänen der Wassersport Treibenden interessiert und am Trend, wohin sich der Wassersport entwickelt. Wenn der Trend aufwärts zeigt, ist das positiv für die Wassersportwirtschaft und auch für uns. Man kann sagen, wenn die Wassersportwirtschaft zufrieden ist, werden auch wir zufrieden sein. Dabei gibt es zwei Haken. Der erste ist, dass die Wirtschaft im Voraus wissen möchte, wie es weitergeht, um Produkte und Investitionen zu planen. Uns Wassersport Treibenden ist das nicht so wichtig. Wir meinen eigentlich zu wissen, was wir wollen (Die Werbebranche sieht das anders; sie weckt erst die Wünsche). Der zweite Haken ist, dass „wir“ eine extrem heterogene Gruppe ist. Zu „wir“ gehören für die Wassersportwirtschaft Surfer, Angler, Taucher, Motorbootfahrer, Chartersegler, Familiensegler, sportliche Fahrten- und Regattasegler, Jugendliche und Leistungssegler.

Um Trends zu erkennen, hat der Verband der Wassersportwirtschaft eine „Forschungsvereinigung für die Sport- und Freizeitschiffahrt“ eingerichtet. Eine jüngste Forschungsstudie vom September 2019 ([www.bvwww.org/forschung/forschungsprojekte/motive-und-plaene-von-absolventen-des-sportbootfuehrerscheins-sbf](http://www.bvwww.org/forschung/forschungsprojekte/motive-und-plaene-von-absolventen-des-sportbootfuehrerscheins-sbf)) beschäftigt sich mit der Zahl der erworbenen Bootsführerscheine und was man daraus ableiten kann. Nicht nur die Wassersportwirtschaft, sondern auch die in Vereinen organisierten Wassersport Treibenden können daraus Schlüsse ziehen.

Sie müssen nicht identisch sein und wie man sehen wird, sind sie es auch nicht.

Zunächst überrascht die Gesamtzahl an Führerscheinen (nur Sportbootführerschein Binnen und See). Seit Einführung der Führerscheinplicht 1973 sind es 2,2 Millionen, davon „verfügbar“, also von 2018 noch lebenden Personen 1,2 Millionen. Der jährliche Zugang an Sportbootführerscheinen beträgt im Mittel ca. 60 000 bis 70 000, jährlich zunehmend. 2016 waren es schon über 90 000. Eine unglaubliche Zahl. Für die Studie wurde ein Fragebogen an Führerscheinerwerber erstellt, der von ca. 1400 Personen beantwortet wurde. Dabei ist wichtig zu wissen, dass die Fragebögen nur an Absolventen der im VDS (Verband Deutscher Sportbootschulen) zusammengeschlossenen gewerblichen Ausbildungsstätten gerichtet waren, also nicht an die der ausbildenden Vereine. Dort hätte das Ergebnis sicher anders ausgesehen. Aus den zurückgekommenen Antworten ergibt sich, dass ca. 52% der Absolventen segeln, ca. 70% Motorboot fahren und ca. 23% tauchen oder angeln wollen (Mehrfachnennungen möglich). Zunächst überraschen uns diese Zahlen. Wir hätten einen größeren Anteil an Seglern vermutet. Aber man muss berücksichtigen, dass die Erhebung über die ganze Republik ging, also wohl mehr als die Hälfte Binnenländer erfasste mit vielen Motorbooten. Sodann ist die gesamte segelnde Jugend, die vorwiegend auf Jollen und kleineren Kielbooten unterwegs ist, nicht erfasst, da sie keinen Sportbootführerschein benötigt. Der Autor der Studie zieht vielleicht daher den Schluss „Die jungen Altersgruppen tendieren zum Motorbootfahren. Das Segeln ist zurzeit tendenziell eher eine Sportart der Älteren.“ Wenn wir uns die Belegung im Ham-

burger Yachthafen ansehen, so ist die Zunahme der Motorboote durchaus auffällig, die der Älteren ebenso. Daraus wiederum sollten wir einen anderen Schluss ziehen: Der Hamburger Yachthafen ist nicht querschnittstypisch für die in Deutschland Wassersport Treibenden.

Was also ist letztlich aus jener Studie relevant für uns organisierte Seglerinnen und Segler? Nicht viel. Wenn man annimmt, dass „Organisierte“ ihre Führerscheine im eigenen oder befreundeten Verein machen und nicht an einer gewerblichen Ausbildungsstätte, dann sind allein 190 000 Personen, die im DSV organisiert sind, im Querschnitt nicht repräsentiert. Das ist sicher nicht aus Versehen geschehen. Man könnte daraus schließen, dass diese Zielgruppe für die Wassersportwirtschaft uninteressant ist. Wirklich? Sind die organisierten Seglerinnen und Segler als Kunden uninteressant? Das kann eigentlich nicht sein.

Es gibt denn auch noch eine andere Antwort auf die Frage, warum nur die Absolventen des VDS gefragt wurden. Die lautet, dass die Vereine des DSV zu wenig in Sachen Führerscheinerwerb ausbilden und das den gewerblichen Schulen überlassen. Da lohnt es nicht, für eine Umfrage auch noch bei den Vereinen nachzufragen. Wenn das die Antwort ist, auch wenn sie für die SVAOe mit ihrem großen Ausbildungsangebot gerade nicht zutrifft, dann wäre sie ziemlich erschütternd.

Eins ist sicher falsch: Aus den Antworten neuer Führerscheinerwerber abzuleiten, dass Segeln etwas für ältere Herrschaften ist. Dazu sollte man sich lieber mal den Betrieb auf der Alster, der Kieler Förde und den Regattafeldern der Segelbundesliga und der Klassenvereinigungen ansehen.

## ZU UNSEREM TITELBILD

GAN ■ Zum wiederholten Mal bringen wir auf der Titelseite ein Bild von Christine Matthiessen, der Ehefrau unseres Mitglieds Christian Matthiessen. Sie hat uns aus ihrem Schaffen eine Auswahl zur Verfügung gestellt, deren Thema sich um Seefahrt, Küstenlandschaften und das Wasser dreht. Das ist das, was Segler gerne sehen, woran ihr Auge verweilt, dem sie sich nahe fühlen. Wir freuen uns, wenn aus dem Mitgliederkreis eigene Werke in die Redaktion gelangen, beweist das doch, dass zu unserer Vereinigung auch Menschen gehören, die nicht nur einen Blick für den Stand der Segel oder das Speedometer haben, sondern auch solche, die die Dinge mit anderen Augen sehen. Was natürlich nicht heißt, dass Segler im Allgemeinen einseitig sind, aber es kommt vor.

Für alle, die einen weiteren Gesichtskreis haben, muss der Blick auf die kompakt aufgereihten Schlepper am Warteschlengel ein Erlebnis, ja ein Vergnügen sein. Der Ort ist ohne Zweifel in Neumühlen, gleich hinter unserem Clubhaus. So liegen sie da, die bulligen Hafenschlepper in ihrer geballten Kraft und warten auf Aufträge. Gleich kommt ein Telefonanruf und die Ruhe ist dahin. Ein typischer, ein alltäglicher Anblick im Hamburger Hafen. Sie strahlen nichts als Stärke und Zweckmäßigkeit aus, keine Verzierungen, keine auffallenden Farben, nichts Überflüssiges, die Brücke ist Werkstatt und Arbeitsraum mit Sicht nach allen Seiten, Abgasrohre und Masten als Antennen- und Signalträger ragen in die Luft, Schutzgeländer, steile Niedergänge. Und doch

hat das Auge der Künstlerin eine dem See- fahrtsalltag eigene Ästhetik eingefangen und der Pinsel hat sie unter Weglassung von Über- flüssigem herausgearbeitet. Der Blick konzen- triert sich auf eine nüchterne Silhouette vor konturlosem, leicht rötlichem Himmel. Nichts ist hier fotogleich, kein Detail naturalistisch, und doch in allem stimmig. Das Auge erfasst genau die Situation und man ist gebannt. Ein eindrucksvolles Bild.

#### DAS BÜCHERSCHAPP

## DEUTSCHE BINNENWASSERSTRASSEN

MA■ In manchen Bereichen sind Motorboot- und Schwertbootfahrer zu beneiden: sie errei- chen Reviere, die für Kielboote nicht erreichbar sind. Auch aus diesem Grund bestelle ich immer die Neuerscheinungen für die Binnengewässer und rezensiere sie mit einem interessiert-traurigen Blick. Diesmal neu: der

Atlas **Deutsche Binnenwas- serstraßen 3: Berlin – Mü- ritz – Dömitz + Schweriner See**. Edition Maritim, 3. Auflage, € 34,90. Wir Ham- burger fahren die Elbe auf- wärts bis Dömitz und biegen dort in die Müritz-Elde- Wasserstraße ein. In Dömitz

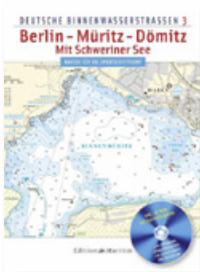
würde mich die Besichtigung von Norddeutsch- lands größter erhaltener Festungsanlage reizen. Am Elde-Dreieck können wir einen Abstecher nach Schwerin und seinem Schloss unternehmen. Immer sehenswert! Damit man unterwegs nichts

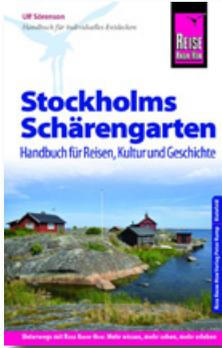
Sehenswertes verpasst, zeigt der Band links das Kartenwerk und rechts neben navigatorischen Hinweisen auch Texte und Bilder von touristi- schen und historischen Sehenswürdigkeiten. Ein Reiseführer ist also entbehrlich. Über Parchim, Plau und Waren kommen wir auf die Müritz, die mit den Seitenarmen nach Neustrelitz gut ken- nenzulernen allein 14 Tage dauern könnte. Da- nach südlich über Fürstenberg, Templin und Lie- benwalde auf die Havel-Oder-Wasserstraße und wir erreichen über Oranienburg dann Spandau mit seiner von Wasser umgebenen Zitadelle. – Anstatt denselben Weg wieder zurückzufahren, würde ich mir den Band 4 der Deutschen Bin- nenwasserstraßen kaufen um entweder über Genthin oder Rathenow und Havelberg wieder auf die Elbe zu kommen und mit der Strömung gemütlich nach Hamburg zu motoren. – Leider hat unser SVAOe- „Falke“ keine Kajüte, sonst würde ich ihn für die Tour chartern!

## STOCKHOLMS SCHÄRENGARTEN

HP■ Wir segeln nun fast Jahr für Jahr in die Stockholmer Schären und sind immer mit See- karten und Hafenhandbüchern gut zurechtge- kommen. Seit dem vergangenen Jahr besitzen wir das hier beschriebene Buch und möchten es nicht mehr missen. Es eignet sich hervorragend, um sich über die Stockholmer Schären und seine Geschichte zu informieren.

Der Stockholmer Schären Garten ist mit seinen gut 28.000 Inseln einzigartig. Unmittelbar vor den Toren der schwedischen Hauptstadt gelegen, fasziniert die Inselwelt mit einer vielfältigen Na- tur von üppigem Grün bis zu kahlen Felseilanden. Einige der Inseln sind bewohnt und von Land- wirtschaft und Fischerei geprägt.





„Stockholms Schärengarten“ ist ein umfassendes Handbuch für alle, die sich auf Entdeckungsreise im Stockholmer Inselreich begeben wollen – mit dem Schärengartenboot, dem Fahrrad, Auto

oder Bus und natürlich besonders mit dem eigenen Boot. Das Buch beschreibt die Eigenheiten der Inseln in Wort und Bild und mit detaillierten Karten. Exkurse berichten über Lotsen, Künstler, Komponisten und Schriftsteller. Es werden Dörfer, Höfe und Museen vorgestellt, Hotels, Jugendherbergen und Geschäfte mit allen wichtigen Daten genannt. Das Buch ist auf dem deutschsprachigen Markt einzigartig in seiner Art, den Bogen von der Kulturgeschichte der Inseln bis zu den Gegebenheiten heutzutage zu spannen. Es eignet sich daher auch als Lesebuch für Schweden-Interessierte.

Der vorliegende Band des Autors und Fotografen Ulf Sörenson, einem ausgewiesenen Kenner des Stockholmer Schärengartens, stellt 190 Schären ausführlich vor. Neben Hintergründen zu Geschichte, Kultur und Natur enthält das Buch viele praktische Tipps für eine Reise in diese nordische Inselwelt.

Ulf Sörenson, *Stockholms Schärengarten, Handbuch für Reise, Kultur und Geschichte*, Reise Know-How Verlag Peter Rump, Bielefeld, 19,90 €



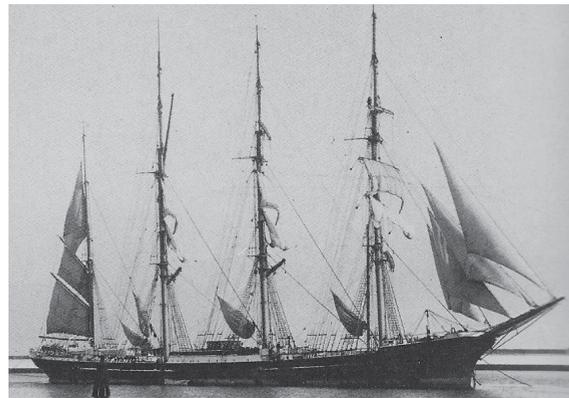
## Zum Lesen und Wiederlesen

### „KAP HOORN“ VON ALAN VILLIERS

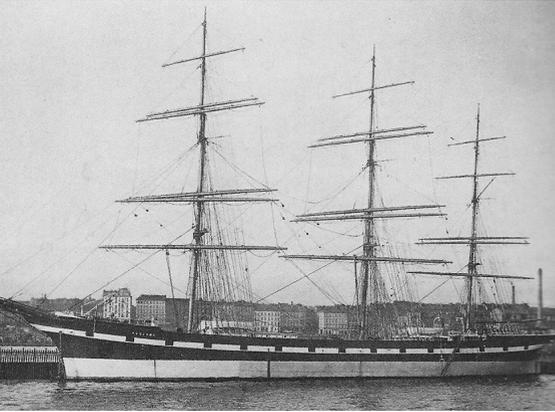
Von Norbert Suxdorf ■ „Die Kap Hoorn-Fahrt war ein hartes Brot“. Alan Villiers hatte es selbst erlebt, war auf Großseglern gefahren, war Miteigner gewesen. Ja, ein hartes Brot für die Schiffe, für die Kapitäne, für die Crews und auch für die Reeder und Schiffseigner. Der englische Titel des Buches lautet übrigens „The war with Cape Hoorn“ – das klingt noch härter.

Ein hartes Brot – ein hartes Geschäft. Es ging um Zeitgewinn durch schnelle Reisen, um Frachtraten, um Investitionen in Neubauten und Instandhaltung, um Personal- und Verpflegungskosten. Und dies besonders in den letzten Jahrzehnten der Frachtschiffahrt unter Segeln im eigentlich schon verlorenen Wettbewerb mit der Dampfschiffahrt.

„Solange ich denken kann, habe ich alles getan, um über Tiefwasser-Segler soviel in Erfahrung zu bringen, wie mir möglich war.“ Die Recherche für „Kap Hoorn“ war dem entspre-



Die Viermastbark „Peking“ wird eines Tages als Museumsschiff in Hamburg liegen



*Die „Susanna“ benötigte 1905 harte 99 Tage für die Rundung von Kap Hoorn*

chend umfangreich. Villiers sprach mit den letzten Kap-Hoorn-Kapitänen in Deutschland und England, reiste nach Chile, um dort den 93 Jahre alten Kapitän Miethe zu treffen, arbeitete sich durch Bände alter Schifffahrtszeitschriften und die Archive maritimer Museen, nahm an Treffen der Cap Horniers teil, und wertete Musterrollen und Logbücher der Kap-Hoorn-Segler aus. So ergab sich eine große Menge von Schiffsnamen, Kapitänen, Fakten, Zahlen, persönlichen Berichten und dramatischen Geschichten. Die Lektüre von „Kap Hoorn“ verlangt also einige Konzentration.

Villiers schrieb: „Der Seemann lernt auf einem Rahschiff vor allem seine Voraussicht auszubilden, er lernt jedem Windwechsel um eine Nasenlänge voraus zu sein.“ Einer, der es darin zur Meisterschaft brachte, war Laeisz-Kapitän Robert Miethe – „einer der letzten, aber auch einer der fähigsten Männer auf der Welt in diesem Geschäft“. Er sagte: „Hauptsache ist, jede Chance, die das Wetter gibt, auszunutzen, Tag und Nacht, nach der altbewährten, goldenen Regel für Segelschiffskapitäne: Mach das Beste aus jeder Lage, wie sie sich bietet.“

Es war harte Arbeit auf den Schiffen, desto härter, je schlechter das Wetter war. Und das unter Bedingungen, die mehr oft als miserabel waren: „Die Arbeitszeit... betrug zwölf Stunden täglich bei sieben Arbeitstagen in See und sechs im Hafen, dazu Überstunden nach Ermessen des Kapitäns. Es gab keinen Urlaub und für niemanden die Hoffnung auf Rente...“ Dazu die Gefahr für Leben oder zumindest Gesundheit: „Es kam auf den Kap-Hoorn-Schiffen nicht selten vor, dass drei oder vier Seeleute miteinander über Bord gingen, wenn sie von einer mächtigen See außenbords gewaschen wurden, durch ein wild gewordenes Marssegel, das aus den Lieken flog, aus dem Rigg gefegt wurden und an Deck fielen; oder wenn ein Fußpferd brach; die ertranken, wenn das geknüppelte und gequälte Schiff seinen Bug und die ganze Back in der See vergrub. Oder die verstümmelt wurden bei einer plötzlichen, heftigen Entmastung.“

Villiers sprach mit alten Kap-Horn-Kapitänen, unter anderem mit dem Laeisz-Kapitän Hermann Piening, der als junger Bursche unter Kapitän Jürgens auf dem Vollschiff „Susanna“ fuhr: „Die „Susanna“ war ein hartes Schiff nach altem Stil. Alle Arbeit wurde noch nach dem bewährten ‚Armstrong-Patent‘ gemacht, d. h. starke Arme anstelle mechanischer Hilfsmittel. Der Job, den ich jedenfalls am wenigsten mochte, war den Tampen des Falls durchzuholen, wenn die Oberbramsegel mit dem Spill durchgesetzt wurden, wie wir das bei schlechtem Wetter machten. Da hockte man auf dem Deck hinter dem Spill, das dicke Bramfall in der Faust, und die anderen rannten um das Spill wie Zirkuspferde. Es war nass und kalt, und es konnte gefährlich werden. Wenn dann die See so richtig über das Schanzkleid brach, konnten deine Wachkameraden

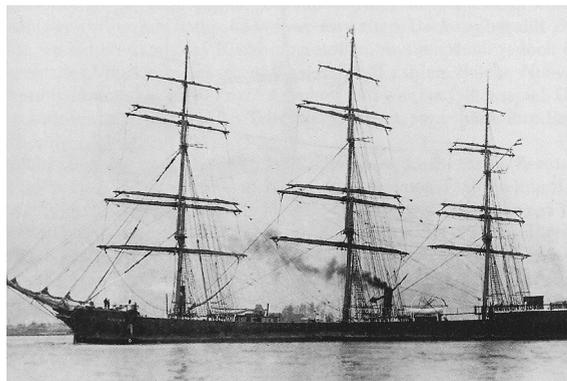
hochjumpen. Aber du musstest einfach unten bleiben und festhalten. Die ganze eisige Flut wusch über einen hinweg, und ich konnte von Glück sagen, wenn ich halb abgesoffen meinen Kopf oben über das gurgelnde Wasser stecken und das salzige Zeug durch Mund und Nase ausspucken konnte. Dabei hingst du nicht nur des lieben Lebens willen an dem Ende, sondern musstest auch noch die ganzen aufgeschossenen Buchten festhalten, damit sie nicht durch die Lenzpforten außenbords gespült wurden und ausrauschten... Und dann die ewige Kälte! Finger abgestorben, Ölzeug leck, Handgelenke und Nacken wund vom ewigen Scheuern des harten Ölzeugs, die Knöchel aufgeplatzt mit tiefen, blutenden Rissen. Das Seewasser fraß sich in die Wunden. Nach dem Segelsetzen gehen die Wachkameraden am liebsten gleich ins 'Gehölz', um oben alles klar zu sehen. Auch wenn der eiskalte Sturm bis unter die Haut geht, man wird da oben ja nicht alle drei Minuten zu den Lenzpforten gewaschen und durchnässt."

Die Verluste in der Kap-Hoorn-Fahrt waren hoch. Villiers berichtet von 14 Tiefwasserseglern, die allein im Jahr 1905 in der Kap-Hoorn-Fahrt verloren gingen. Doch den Großseglern blieb keine andere Möglichkeit, auch der 1914 eröffnete Panamakanal wurde für sie keine Option. Und nicht wenige Schiffe schafften es nicht um die Hoorn, sie mussten kapitulieren und den weiten Umweg ums Kap der guten Hoffnung nehmen.

Trotzdem lohnte sich das Geschäft lange Zeit, vor allem wegen der niedrigen Betriebskosten und weil gebrauchte Schiffe spottbillig zu haben waren. In der Guano- und Salpeterfahrt nach Südamerika, in der Weizenfahrt nach Australien und auch in der Trampfahrt konnten Segelschiffe noch einige Zeit mithalten. Doch die Konkurrenz

der Dampfer wurde übermächtig. Sie waren weniger vom Wetter abhängig, konnten Fahrpläne einhalten, profitierten vom Panamakanal. Der Erste Weltkrieg gab der Segelschiffahrt den Rest. Nur wenige Großsegler blieben bis in die 1930er Jahre in Fahrt.

Die Segelschiffahrt war der Tradition verhaftet: Eine technische Innovation wie die vom englischen Kapitän Jarvis entwickelte Brasswinsch setzte sich kaum durch. Auch die Bauweise mit langem offenem Hauptdeck blieb weitgehend üblich. „Die Arbeit auf diesen riesengroßen Hauptdecks konnte bei schwerem Wetter sehr gefährlich sein, viel gefährlicher als das Arbeiten im Rigg. Auf deutschen Schiffen war es Vorschrift, im Bereich des Mitteldecks Schutznetze über der Verschanzung anzubringen, die helfen sollten, die Männer an Bord zu halten, aber britische Schiffe hatten nichts dergleichen.“ Mehr Sicherheit boten Drei-Insel-Schiffe mit einer langen Mittelschiffsektion. „Aber nur, weil ihr Profil ungewöhnlich war und man es als ‚unklassisch‘ ansah, dass man über ein paar hohe Niedergänge steigen musste, wenn man längs



*Das letzte Laeisz-Vollschiff, die „Pinnaas“:  
1929 vor Kap Hoorn entmastet, und aufgegeben  
(Fotos aus dem besprochenen Buch)*

Deck ging, wurde die sichere Form in England nicht allgemein akzeptiert; übrigens auch nicht in Amerika. Die Deutschen sahen den Nutzen und nahmen den Gedanken bereitwillig auf, sie brachten die ganze Besatzung mittschiffs unter, machten bessere Reisen und ersparten sich viele tödliche Unfälle.“

Zeit ist Geld: Das galt auch in der Kap-Hoorn-Fahrt. Es kam auf schnelle Reisen an, die Segelschiffkapitäne waren auf Rekordjagd. Die Laeisz-Kapitäne konnten von den systematischen Wetteraufzeichnungen ihrer Kollegen profitieren, aber sie mussten auch Glück haben. Den Rekord für die Umrundung der Hoorn vom 50. Breitengrad im Atlantik bis zum 50. im Pazifik rechnete sich der englische Kapitän Learmont zu: fünf Tage und 14 Stunden, mit der „Brenhilda“ im Juli 1902. „Wenn er das sagt, dann stimmt es, und es war zweifellos ein Rekord“, meint Villiers.

Im Nachwort zu „Kap Hoorn“ schreibt Heinz Burmester (1909–1991) – er war 1929 auf der „Pamir“ gefahren, war Kapitän, Navigationslehrer und Autor unzähliger maritimer Veröffentlichungen: „Von den Schriftstellern, die in unserem Jahrhundert begeistert über die letzten Segelschiffe und ihre Besatzungen geschrieben und das unvermeidliche Ende der Segelschiffahrt bedauert haben, ist Alan Villiers zweifellos der bekannteste. Er hatte die Gabe, nicht nur präzise, sondern zugleich packend schreiben zu können. Er war sachverständig und zugleich mit dem Herzen bei der Sache.“ Genau das ist es, in knappen Worten. Alan Villiers schrieb insgesamt 27 Bücher. „The war with Cape Horn“ war sein letztes. Übersetzung ins Deutsche stammt ebenfalls von einem Seemann und Segler: Hans-Rudolf Rösing. Auch da stimmt alles.

## ZU GUTER LETZT

### EINE REICHSMARK LIEGEGELD

GAN■ Jeder Mensch bekommt hautnah mit, wie schnell sich die Welt ändert. Selbst beim Segeln, das man bei oberflächlicher Sichtweise als eine rückwärtsgewandte Angelegenheit bezeichnen könnte, ist das nicht anders als im ach so rasanten Leben an Land. Dabei sind es häufig nur Augenblickserkenntnisse, die einem an Kleinigkeiten bewusst machen, wo sich große Unterschiede entwickelt haben.

Wegen der in den letzten Wochen erzwungenen Gebundenheit an die eigenen vier Wände blieb es bei den meisten nicht aus, sich sonst eher vernachlässigten Tätigkeiten zu widmen. Zum Beispiel in Bücher zu gucken, die seit Jahrzehnten im Regal schlummerten. Die Ausleihezettel in der Clubhaus-Bibliothek mehrten sich. Plötzlich griff man auch zu den geordnet gelagerten Jahrgangsbänden der Vereinsnachrichten und las, wie früher so gesegelt wurde. Dabei stieß der Verfasser dieser Zeilen auf folgende Schilderung:

„Wir laufen an die lange Brücke von Kellenhusen heran, um uns dort mit Streichhölzern zu versorgen, die uns ausgegangen waren. Unsere Absicht, die Gelegenheit zugleich zu benutzen, um unsern Nachmittagskaffee an Land einzunehmen, lassen wir fallen, als wir hören, dass man uns bei längerem Liegen für unser Boot ein Brückengeld von einer Reichsmark abknöpfen will. Das scheint uns denn doch ein zu teurer Spaß. Wir begnügen uns deshalb damit, in dem der Brücke am nächsten gelegenen Strandbasar schleunigst unsern Bedarf an Streichhölzern zu decken und legen nach etwa einer Viertelstunde wieder ab.“

Eine Reichsmark Liegegeld! Das ist ja unverschämt! Nichts wie wieder auf See!



**Die besten Tipps  
für Ihren Landgang  
haben wir!**

**LAND & MEER Jahresausgabe 2020  
Jetzt für 8,90 € bestellen (portofrei):  
[www.landundmeer.de](http://www.landundmeer.de)  
Telefon: 040/390 76 81  
E-Mail: [mail@landundmeer.de](mailto:mail@landundmeer.de)**

Hamburg Nordsee Ostsee Sylt



## Nach Redaktionsschluss:

*Thomas Schaper, unser Obmann für die Anlage Eckernförde, ist, wie manche wissen, kürzlich überraschend erkrankt. Das kam für die Lieger dort zu aller Corona-Erschwernis noch hinzu. Die Anlage musste betriebsbereit gemacht werden. Aber die Gemeinschaft hat es hinbekommen, wie der folgende Brief zeigt:*

### Ihr Lieben,

Dank der tollen Vorbereitung der Bojen und der Boote in der vergangenen Woche haben wir alle Bojen ausgebracht mit Ausnahme der Heckbojen. Um die kümmert sich Ulf mit zwei Helfern. Wir waren schon um drei Uhr nachmittags fertig und es hat großen Spaß gemacht trotz Abstandsregel und verkleinerter Besatzung am Steg. Wie schön, dass wir jetzt mit der Segelsaison starten können! Bis bald am Steg, liebe Grüße, Anja

## Umschlagsseite 4:

**Die Verkehrstrennungsgebiete im Kattegat. Siehe hierzu „Neue Verkehrstrennungsgebiete im Kattegat – Auch für Sportbootfahrer von großer Bedeutung“ (Seite 40) (Seekartenausschnitt mit freundlicher Genehmigung von NV Verlag / NV Charts, bearbeitet von Hartmut Pflughaupt)**

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

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

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

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

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

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

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

Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier.

