



SVAOe NACHRICHTEN

4-2020 JULI / AUGUST



Hydraulik mit System

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

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

HANSA-FLEX AG
5 x im Großraum Hamburg:

Niederlassung Billbrook, Tel.: 040 7328333

Niederlassung Stellingen, Tel.: 040 5402028

Niederlassung Wilhelmsburg, Tel.: 040 7524270

Niederlassung Stade, Tel.: 04141 7798890

Niederlassung Cuxhaven, Tel.: 04721 393932

hwi@hansa-flex.com • www.hansa-flex.com

HANSA/FLEX
Systempartner für Hydraulik



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

98. Jahrgang

Juli / August 2020

Nr. 4

OTTERNDORF – 1. WAHL FÜR RUHE UND ABGESCHIEDENHEIT



Sie werden in dieser Ausgabe viel darüber lesen, wie sehr „Corona“ des Seglers Leben verändert hat. Vieles ging nicht wie gewohnt. Erst durfte man nicht zu seinem Boot ins Winterlager, dann kam man nicht ins Wasser, dann nicht aus dem Hafen, dann nicht in die Ostsee, dann nicht nach Dänemark. Als schließlich manches wieder möglich wurde, waren viele Pläne geplatzt. Viele Segler scheuten sich vor unangenehmen Überraschungen (siehe auch den Beitrag „Nachdenklich“) und blieben auf der Elbe, so auch Ulrich Körner, den die Ruhe in Otterndorf gefangen nahm und der dieses Foto machte. Eine Art von idyllischer Quarantäne.

IN DIESER AUSGABE

3 Editorial

Thema und Meinung

- 4 Quo vadis?
Grenzwelle, Kurzwelle, Inmarsat C und LRC-Schein
- 7 Fahrinnenanpassung
Was wird hier wem angepasst?
- 9 Heute mal nachdenklich
Erstens kommt es anders und zweitens als man denkt

Vereinsleben

- 10 Neuaufnahmen
- 10 Peter Zösch †
- 11 Kaddies letzte Kuttertour
- 12 Jan-Peter Behnke †
- 13 Paul Justus Kohl †
- 14 Dirk Nordmann-Bromberger †
- 14 Dr. Thomas Humbert †
- 14 Welches Vereinsleben?
Das gab es noch nie: Nichts ist passiert. Wirklich?

Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 15 Der Wurm (vermis coronae) lebt!
Die Nordseewoche fand nicht statt
- 18 Baltic 500 trotzte den Corona-Zeiten
Michael Thomsen sehr gut dabei
- 19 Die Trainings sind wieder
angelaufen _____
*An der Alster wird nach
Abstands- und Hygieneregeln
trainiert*
- 20 Noch dürfen die J/70 nicht segeln



Jugend

- 21 Optisegeln zu Coronazeiten –
geht das? _____
- 23 Verspäteter, aber toller Saisonstart
der 420er
- 24 Hilfe, ich schrumpfe!
- 25 Europetraining bei der SVAOe
Ein neues Mitglied ist begeistert



- 27 Corona und Kuttersegeln _____
- 28 Erste Regatta des Jahres
*Der Segler-Club Oberspree
zeigt, wie es unter Corona-Bedingungen geht*



Fahrtensegeln

- 30 „Warum bloß?“ Oder:
Jannik ist schuld _____
*Die Geschichte eines Boot-
kaufs auf Martinique*



Aus Behörden und Verbänden

- 36 Helgoland kein Bundesschutzhafen mehr
- 36 Sperrgebiete auf der Unterelbe erweitert
Segler können in die Falle geraten
- 38 Bekanntmachungen für Seefahrer
Wir appellieren an die Eigenverantwortung der Skipper

Historisches

- 38 Ostsee Reise der „Niederelbe“ im Sommer 1937
Von Korsör nach Hesnaes

Dies und Das

- 41 Klotzenloch nicht mehr befahrbar
- 43 Führerscheinkurse im Winter
- 43 Zu unserem Titelbild

Das Bücherschapp

- 44 Zur Abwechslung mal ein Hausboot mieten?
Nordseeküste 1, von Cuxhaven bis Den Helder
- 45 Zum Lesen und Wiederlesen:
„Caribbee und der Atlantik“ von Carleton Mitchell

Zu guter Letzt

- 48 Soziale Distanzierung

Beilagen

- Ausschreibung Elbe-Ausklang-Regatta
- Anmeldung Führerscheinkurse
- Yachtwerft Lütje

Umschlagillustration

- Acryl auf Leinwand von Sabine Raschdorf

Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

mit dem Virus Sars-Co-V2 werden wir wohl dauerhaft leben müssen. Die letzten Monate haben uns allen gezeigt, wie schnell einige im Grundgesetz verbürgte Grundrechte zur Bekämpfung von Seuchengefahr außer Kraft gesetzt werden können. Dass im Rahmen der Pandemiebekämpfung unzählige Seeleute auf den Handelsschiffen aller Flaggen vieler ihrer elementaren Rechte beraubt werden, ist dabei eine mich persönlich ganz besonders erschütternde „Randerscheinung“.

Immerhin ist mittlerweile das Segeln nicht mehr ausschließlich im Kreis der Familie, sondern zumindest in einigen Bundesländern wie Schleswig-Holstein, auch bis zu einer Anzahl von zehn Personen im Rahmen der sogenannten Corona-Regeln erlaubt. Selbst die klassische Sommertour auf der Ostsee ist wieder möglich. Manche Seglerinnen und Segler zögern wegen möglicher Überraschungen im Pandemieverlauf jedoch, in diesem Sommer eine Tour zu beginnen. Trotzdem werden unsere Jugendlichen ihre Sommertour mit unseren Jugendwandraketen fast wie gewohnt nur eben unter Einhaltung der Corona-Regeln segeln. Das Gleiche werden wohl viele andere Seglerinnen und Segler nach Abwägung von Pro und Contra tun. Auf dem Wasser dürfte es kein Infektionsrisiko geben, an Land ist jedoch die Einhaltung der Abstands- und Hygieneregeln und der jeweiligen Regelungen weiterhin notwendig.

Eine Ausnahme betrifft das bei vielen beliebte Reiseland Schweden: Bei der Rückkehr aus Schweden ist wegen der dortigen derzeit hohen Infektionsraten in den norddeutschen Bundesländern Quarantäne angesagt; die Einreise von Schweden nach Dänemark ist gar nicht zulässig.

Auf der Alster, so hat der Senat entschieden, können seit Juli wieder Regatten, veranstaltet werden. Das ist nach Monaten des Stillstands ein Grund zur Freude. Auf die offensichtlich bei manchen als so viel wichtiger angesehenen Rahmenprogramme wird jedoch vorerst zu verzichten sein oder sie werden eingeschränkt vorstattengehen; das jedoch werden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in diesem Jahr wohl überstehen.

In unserem Heimatrevier Elbe lässt es sich bereits seit Beginn der „Lockerungen“ im Mai wieder „normal“ segeln. Allerdings machen es die massiven Baumaßnahmen in einigen Bereichen reichlich unbequem. Stromab von Brunsbüttel bleibt derzeit wegen großer Sperrgebiete wenig Platz zum Segeln, speziell dann, wenn es ans Kreuzen geht. Das soll ja beim Segeln ab und zu notwendig sein, auch wenn dies zum Beispiel einigen Mitarbeitern der zuständigen Verkehrszentrale offensichtlich unverständlich erscheint. Auch diese Baumaßnahmen werden hoffentlich zum Jahresende abgeschlossen sein.

Nach den bisherigen „Corona-Lockerungen“ (Stand Juni) und unter dem Vorbehalt, dass die Corona-Pandemie nicht in einer zweiten Welle zurückkommt, werden wir im Herbst (2020!) voraussichtlich auch wieder das gewohnte Vereinsleben aufnehmen können, dazu werden wir rechtzeitig informieren.

Ich wünsche besonders angesichts der vergangenen und der aktuellen Geschehnisse allen eine schöne Rest-Saison; das haben wir uns verdient. Ihr/euer Stephan Lunau



THEMA UND MEINUNG

Quo vadis**GRENZWELLE, KURZWELLE,
INMARSAT C UND LRC-SCHEIN?**

Von Ralph Lembcke ■ Der Feind des Guten ist bekanntlich das Bessere und man macht sicher nichts falsch, wenn man ergänzt: Das Billigere und das Einfachere. Gerade in der Kommunikationstechnik kommen stetig neue Technologien und werden alsbald schon wieder von ihren Nachfolgern abgelöst. Die Schifffahrt bildet da keine Ausnahme: Die Morsetelegrafie wurde durch das Funk-Fernschreiben und den Sprechfunk abgelöst, beides erst über Grenz- und Kurzwelle, dann auch über Satellit. Die Geräte hierfür wurden immer kleiner und einfacher zu bedienen, der Funkoffizier wurde obsolet, der Funkraum abgeschafft und das bisschen an übrig gebliebener Gerätschaft findet heute leicht seinen Platz in einer Ecke der Brücke.

Wo früher die Funkstation samt Funker die einzige Verbindung zwischen Schiff und Rest der Welt war, tun heute Internet-Satellitenverbindung und Bord-WLAN ihren Dienst als Bindeglied zwischen Schiff und Land. Wo früher über Küstenfunkstellen Telegramme und Seefunkgespräche abgewickelt wurden, tippt heute der Nautiker selbst E-Mails an die Reederei und der Matrose („Schiffsbetriebsmechaniker“) meldet sich zu Hause per WhatsApp und Skype. Das Gros der Informationsmenge, die heute zwischen Schiff und Land fließt, ist nicht mehr nautischer und sicherheitsrelevanter, sondern überwiegend logistischer und sozialer Natur. Sie fließt nicht mehr über die „offiziellen“ Seefunkdienste, sondern über parallel installierte, kommerzielle Datentechnik nebst – in Küstennähe – Bord-

Handy der 20-Euro-Klasse. Einzig das UKW-Funkgerät behauptet seine Rolle als schnelles Kommunikationsmittel mit anderen Schiffen und den Revier- und Hafenzentralen. Grenz- und Kurzwellen-Funkanlage hingegen sind stumm gedreht, nur der DSC-Wachempfänger läuft. Die Sprechfrequenzen hingegen werden nicht mehr abgehört, und das ist auch legitim so und nennt sich „GMDSS“: Global Maritime Distress and Safety System. Was bedeutet das nun für die Sportschifffahrt?

Solange UKW-Land-Stationen in Reichweite sind, besteht eine gute Chance, dass eine rein gesprochene Mayday-Meldung noch aufgenommen wird. So geht z.B. die DGzRS alias „Bremen Rescue Radio“ mit ihren Funkanlagen entlang der Nord- und Ostseeküste sowie an Bord ihrer SAR-Schiffe freiwillig weiter die klassische Hörwache auf Kanal 16. Im Ausland muss dem hingegen schon nicht mehr unbedingt so sein, dort bleibt eine Sprachausendung ohne vorausgehenden DSC-Alarm möglicherweise ungehört. Wenn ein Berufsschiff in der Nähe ist, besteht ebenfalls eine gute Chance, dass dieses eine auf UKW gesprochene Notmeldung hört und weiterleitet. Denn obwohl offiziell nicht mehr dazu verpflichtet, wird üblicherweise auf See immer noch der Kanal 16 „mit Ohr“ abgehört. Das hat nicht unbedingt nostalgische, sondern vielmehr praktische Gründe: Die Verbindungsaufnahme durch direkten Sprachanruf ist schlicht viel einfacher und schneller getan, als erst einen DSC-Anruf in das UKW-Gerät zu programmieren. Die deutschen Revierzentralen haben übrigens gar keine DSC-Ausrüstung. Schön, dass Sie so einen DSC-Anruf trotzdem für den SRC-Schein lernen und in der Prüfung vorführen dürfen.

Wer jedoch im Notfall sicher gehen möchte, dass er gehört wird, der kommt nicht umhin, sich GMDSS-konform zu verhalten und ergo auch auszurüsten. Welche Ausrüstung wo benötigt wird, das ist im GMDSS anhand der sogenannten „Seegebiete“ A1 bis A4 definiert. Früher war die Funkausrüstung der ausrüstungspflichtigen Schifffahrt von der Schiffsgröße abhängig. Im GMDSS ist die Ausrüstung nun abhängig vom befahrenen Seegebiet und wie in diesem Seegebiet eine Alarmierung möglich ist. Im Seegebiet A1 reicht ein DSC-fähiges UKW-Gerät, um den nächsten Funkmast an Land und damit das zuständige „MRCC“ (Maritime Rescue Coordination Center, z.B. Bremen Rescue Radio) zu erreichen. Die digitale DSC-Aussendung hat dabei sogar noch eine etwas höhere Reichweite als der UKW-Sprechfunk selbst. Aber selbst wenn

es für eine Sprechverbindung nicht mehr reichen sollte, das MRCC sendet eine ebenfalls digital übertragene Empfangsbestätigung zurück. Da die DSC-Alarmmeldung automatisch die eigene GPS-Position enthält, weiß das MRCC wo wir sind, und dank der Bestätigungsmeldung wissen wir, dass sie es wissen. Neben dem DSC-fähigen UKW-Gerät bedarf es nun nur noch des „SRC“ (Short Range Certificate) Funkscheins. Dies beides zusammen reicht dann entlang der gesamten Nordseeküste und im gesamten Bereich vom Skagerrak bis zur südlichen und südöstlichen Ostsee.

Wer jedoch quer über die Nordsee nach England fährt oder inmitten der zentralen oder nördlichen Ostsee unterwegs ist, der befindet sich im Seegebiet A2 und damit außerhalb der Alarmierungreichweite der UKW-Anlage. Die Berufsschifffahrt, die diese Gebiete befährt, ist

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

verpflichtet, eine Grenzwellen-Funkanlage an Bord zu haben. Heute sind Grenz- und Kurzwellen-Anlage ein und dasselbe Gerät, daher reicht eine solche Anlage dann neben dem Seegebiet A2 (Grenzwellen reicht bis Land) auch gleich für die Gebiete A3 und A4 jenseits der GW-Reichweite. Das Problem einer GW/KW-Anlage für die Sportschiffahrt ist jedoch die Antenne. Mehrere Meter sollte sie lang sein. Achterstag? Unpraktisch bei Mastbruch, also irgendwie als Stabantenne an Deck. Egal ob nur Grenzwellen oder GW/KW-Kombination, für diese Ausrüstung ist nun der „LRC“ (Long Range Certificate) Funkschein fällig. Gibt es eine Alternative? Ja, denn der LRC-Schein berechtigt auch zur Benutzung einer Inmarsat C Anlage:

Inmarsat C ist ein satellitenbasiertes System, bestehend aus einem Bediengerät und einer Antenne, ähnlich einer GPS-Antenne, nur größer, ca. 20 cm im Durchmesser und 30 cm hoch. Es bietet wie UKW- und GW/KW-DSC-Anlagen die Möglichkeit, mit einem einzigen Knopfdruck eine Alarmmeldung auszulösen. Als wesentlicher Vorteil gegenüber einem EPIRB wird über Inmarsat C eine Empfangsbestätigung des MRCC zurück an Bord übertragen, man weiß also, wenn man gehört wurde. All dies ist jedoch nur eine „Nebenbei-Funktion“, denn Inmarsat C ist eigentlich ein per Satellitenfunk angeschlossenes Fernschreibergerät. Nur wem will man schreiben? Fernschreibergeräte gibt es an Land praktisch nicht mehr... Zwar ist auch die Übertragung von einfachen E-Mails seit einiger Zeit möglich, „Ins-Internet-Gehen“ als solches ist jedoch mit Inmarsat C prinzipbedingt nicht möglich. Ebenso ist Telefonieren, also eine Sprechverbindung, nicht möglich. Nach einer Alarmmeldung würde die weitere Kommunikation mit dem MRCC durch

das sich gegenseitige Zuschicken von Fernschreiben passieren. Zudem ist die Bedienung einer Inmarsat C-Anlage aus heutiger Sicht antiquiert, geschuldet dem Umstand, dass die Bedienung standardisiert, das System jedoch mittlerweile 28 Jahre alt ist. Inmarsat war bisher der einzige Anbieter von in das GMDSS integrierten Satellitensystemen. Inmarsat C ist das letzte verbliebene Inmarsat-System mit GMDSS-Zulassung, das noch nicht eingestellt wurde bzw. dessen Einstellung noch nicht angekündigt wurde.

Seit dem 13. Januar 2020 hat nun Iridium, ebenfalls ein Anbieter von satellitenbasierten Sprach- und Datendiensten, eine GMDSS-Zulassung erhalten. Erste Iridium-GMDSS-Anlagen werden bald auf dem Markt erhältlich sein, der dänische Hersteller LARS THRANE A/S hat z.B. eine solche schon auf seiner Homepage angekündigt. Die Größe von Bediengerät und Antenne wird ähnlich der von Inmarsat C Anlagen sein. Gemäß Iridium-GMDSS-Spezifikation wird es auch hier eine Ein-Knopfdruck-Alarmfunktion und die Rückübertragung einer Empfangsbestätigung geben. Im Unterschied zu Inmarsat C wird es jedoch bei Iridium möglich sein, mit nur einem weiteren Knopfdruck eine direkte Sprechverbindung mit dem MRCC herzustellen. Das Iridium-GMDSS System beinhaltet wie Inmarsat C auch die Übertragung von nautischen Warnnachrichten. Wer nicht ausrüstungspflichtig ist, kann daher auf einen separaten NAVTEX Empfänger verzichten. Statt eines Fernschreibers ist ein Iridium-GMDSS-Gerät jedoch ein Telefon, das, wenn nicht gerade ein Notfall vorliegt, als ein ganz normales solches benutzt werden kann, auf See und weltweit. Auch eine direkte Verbindung mit dem Internet ist mit ihm möglich, zwar nur langsam, aber immerhin.

Im Gegensatz zu Inmarsat-Anlagen funktioniert Iridium auch polwärts von 70° Breite, da Iridium polumlaufende statt geostationäre Satelliten benutzt. In diesem als A4 bezeichneten Seegebiet musste die ausrüstungspflichtige Schifffahrt bis jetzt auf Kurzwellen ausweichen bzw. wegen der in der Berufsschifffahrt vorgeschriebenen Doppelung sogar zwei Kurzwellen-Anlagen an Bord haben. Dies alles zusammen betrachtet steht zu erwarten, dass GMDSS-Iridium der Killer für sowohl Inmarsat C als auch den gesamten maritimen Grenz- und Kurzwellen-Funk werden könnte. Die z.Zt. noch höheren Vertrags- und Übertragungskosten werden bei höheren Nutzerzahlen vermutlich sinken.

Bleibt abschließend die Frage, was dann aus den bisherigen SRC- und LRC-Scheinen werden könnte: GMDSS-Iridium könnte in den Prüfungsumfang eines überarbeiteten LRC-Scheins aufgenommen werden. Ein neuer LRC-Schein, welcher drei Systeme umfasst, davon zwei vermutlich bald aussterbende, macht aber vielleicht nicht so viel Sinn. Da die Prinzipien des GMDSS bereits mit dem Stoff des SRC-Scheins abgedeckt sind, die Bedienung von UKW-DSC-Controller und GMDSS-Iridium-Gerät wohl sehr ähnlich sein wird, und da ansonsten für Iridium im Gegensatz zu Grenz- und Kurzwellen sowie Inmarsat kein weiteres funk- und systemtechnisches Wissen notwendig ist, würde es sich eigentlich anbieten, den SRC-Schein mit minimal erweitertem Inhalt als einen neuen „all-in-one“-GMDSS-Schein weiterzuführen. Mal abwarten...



Fahrrinnenanpassung

WAS WIRD HIER WEM ANGEPAST?

Von Götz-Anders Nietsch ■ Gebaggert wird in der Elbe schon, seit eine ehrbare Kaufmannschaft ihre Schiffe direkt am Handelsplatz Hamburg be- und entladen wollte. Das kann man verstehen und hat allen genutzt. Über Jahrzehnte und Jahrhunderte ist dabei mit der Zunahme der Schiffsanzahl und -größe nicht nur der befahrbare Teil des Elbstroms ständig vertieft und verbreitert worden, sondern die Elbe hat ihr Gesicht insgesamt gewandelt. Wir wollen hier nicht dem Mittelalter nachtrauern. Der Sinn dieser Zeilen ist ein anderer.

In den letzten Jahrzehnten hat der Eingriff des Menschen in das Bett des Elbstroms ein Ausmaß angenommen, dass selbst fernstehende Beobachter aufmerksam werden und sich an Diskussionen über Für und Wider, Folgen und Zulässigkeit beteiligen, zumal die Kosten der Maßnahmen öffentlichkeitswirksame Dimensionen erreichen. Es sind nicht nur Umweltschutzverbände, die bis vor die höchsten Gerichte ziehen, sondern eine breite Öffentlichkeit ist sensibilisiert. Da fragt sich mancher Politiker, wie weit das wohl die nächste Wahl beeinflussen kann.

Kein Wunder, dass die mit der Umsetzung der Beschlüsse Beauftragten (um es deutlich auszusprechen: Hamburg Port Authority für die sog. „Delegationsstrecke“ innerhalb der Hafengrenzen und die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes für den großen Rest) sich überlegen, wie sie möglichst unauffällig und geschmeidig ihre Aufgabe erfüllen können. Das Baggern kann man nicht unsichtbar machen. Die Fahrzeuge werden immer größer, immer mehr, erzeugen mehr Schwell an den Stränden, das Elbwasser wird im-



Auf Neufeld-Reede: hier arbeiten die größten Bagger der Welt (Foto: Achim Müntzel)

mer trüber, der Schlick in den Nebengewässern und kleinen Häfen immer sichtbarer. Aber es gibt ja ein probates Mittel, um die öffentliche Aufmerksamkeit abzulenken. Man vernebelt die Sprache, greift zu wohlklingenden Vokabeln, beschönigt und glättet Hässliches bis zum Nichterkennen, ohne gänzlich Falsches zu sagen. Wer Menschen beeinflussen will, holt eine/n Werbefachfrau/mann zu Hilfe. Das hat schon immer funktioniert. Da wird aus einem Angriffskrieg ein „Feldzug“, aus einem Ausländer eine „andere Ethnie“, aus einem Schwarzen ein „Afro-Amerikaner“, aus einer Seuche eine „Pandemie“, aus einer rechtsextremen Partei am Rande der Verfassungsmäßigkeit eine „Alternative für Deutschland“, aus einer groß angelegten Strukturänderung der Unterelbe eine „Fahrrinnenanpassung“.

Moment mal. Was ist an dem letzten Wort denn vernebelnd, beschönigend? Man weiß doch, dass die Elbe eigentlich kaum vertieft wird. Es sind nur die Spitzen der Riffel auf der Elbsohle, die abgetragen werden, damit durchgehend eine Kartentiefe von mindestens 14,5 Metern vorhanden ist. Daneben werden „Begegnungsboxen“ geschaffen, damit zwei sehr große Fahrzeuge sicher aneinander vorbeifahren können. Auch Radien der Fahrwassertrassierung

werden vergrößert und damit die „Leichtigkeit“ des Verkehrs verbessert. Das ist doch alles sehr vernünftig und entspricht zweifellos dem Wort „Fahrrinnenanpassung“, oder etwa nicht?

Die Frage ist nur, was hier wem angepasst wird. Wird die Fahrinne der Elbe angepasst, die Elbe der Fahrinne, die Fahrinne dem Verkehr oder die Elbe dem Verkehr? Sicher ist nur, dass der Verkehr nicht der Fahrinne angepasst wird. Wie man es auch wendet, es ist ein schwerwiegender Eingriff, der mit dem harmlos klingenden Begriff „Fahrrinnenanpassung“ zu etwas Unbedeutendem herabgestuft wird. Und dann ist da noch das Wort „Rinne“. Das klingt so lächerlich nach „Rinnsal“, nach einem schmalen Wasserablauf, fast nach einem Priel, also völlig unbedeutend und keines öffentlichen Aufsehens wert. Wen kann schon interessieren, wenn ein Rinnsal etwas begradigt und ausgekratzt wird?

Man muss wissen, dass die Fahrinne nur ein Teilbereich des durch Tonnen begrenzten Fahrwassers ist, das wiederum ein Teilbereich des gesamten Flussbettes ist. Das Fahrwasser ist ab dem Hamburger Hafen durchgehend über 500 Meter breit. Die Fahrinne ist deutlich schmaler und für die sehr großen und tief gehenden Schiffe hergestellt. Je nach Höhe der Gezeit ist sie

14,5 bis 18 Meter tief. Ihre Breite beträgt weitgehend immerhin 400 Meter, abschnittsweise 320 oder auch nur 250 Meter. In diesen Bereichen werden die Begegnungsboxen geschaffen mit 385 Metern Breite. In der Fahrrinne bewegt sich ein bedeutender Anteil des Elbwassers je Zeiteinheit. Eine „Rinne“? Es ist ein riesiger Kanal. Das, was als „Fahrinnenanpassung“ bezeichnet wird, betrifft mit seinen Auswirkungen die gesamte Unterelbe samt ihren Nebenflüssen und nicht nur die Fahrrinne.

Was zurzeit mit der Elbe geschieht, ist sehr weitgehend. Aber nach dem Spruch des EuGH hat am 4. Juni 2020 das BVerwG die letzte Klage der Umweltschutzverbände abgewiesen. Die rechtlichen Auflagen sind erfüllt, die technische Machbarkeit ist nachgewiesen, die Auswirkungen sind im Rahmen und beherrschbar, der Klimawandel ist nicht betroffen, also gehen auch keine Jugendlichen auf die Straße. Wir brauchen die Wirtschaftskraft des Hamburger Hafens und müssen mit der Entwicklung der Schifffahrt Schritt halten. Was bleibt, ist ein ungutes Gefühl, nicht zuletzt hervorgerufen durch das niedliche

Wort „Fahrinnenanpassung“. Soll damit auch unser Denken angepasst werden?

Heute mal nachdenklich

ERSTENS KOMMT ES ANDERS UND ZWEITENS ALS MAN DENKT

Von Hartmut Pflughaupt ■ Dies war der Tenor des Artikels zu unserem Schiffstagebuch 2019 auf der Homepage der SVAOe. Er trifft leider auch für alle Planungen und Wünsche für den diesjährigen Segelsommer zu.

Corona – seit Wochen unser unsichtbarer, geruch- und geschmackloser Begleiter. Zunächst weit weg in China war er doch schneller als gedacht auch bei uns angekommen. Er verhinderte die gewohnten Abläufe von Seglern und Motorbootfahrern. Immerhin war es nach vorübergehender, totaler Sperre des Hamburger Yachthafens zumindest den Schleswig-Holsteinern wieder möglich, an ihren Booten zu werkeln und gewerblich tätige Personen konnten die Yachten in ihr angestammtes Nass befördern.



JENSEN
Bootsbau **WERFT**
aus
Meisterhand

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

Aber wie sollte es weitergehen? Segeln war untersagt. Der ganze Frühjahrszeitplan mit den letzten Arbeiten am Boot, ins-Wasser-Bringen, Aufziggen und Lossegeln war irgendwie dahin. Soll ich mein Boot segelfertig machen – wofür? Die Motivation sank von Tag zu Tag. Einzig positiver Nebeneffekt: Zu Hause wurden lange aufgeschobene Dinge in Angriff genommen und sogar fertiggestellt, die bislang immer zwischen Winterarbeit, Segelsommer und erneuter Winterarbeit auf der Stecke geblieben waren.

Mittlerweile dürfen wir innerhalb Deutschlands mit unseren Booten wieder unterwegs sein. Schleswig-Holsteiner (also auch wir als Einwohner Wedels) dürfen dänische Häfen ohne Einschränkungen anlaufen (andere Bundesbürger nur mit Vorbuchungen). Nach Schweden könnten wir ebenfalls segeln. Aber wollen wir das, um dann bei Rückkehr 14 Tage in Quarantäne zu gehen?

Ich frage mich also, will ich wirklich los? Viele Gespräche habe ich mit Freunden und Bekannten geführt. Allgemein herrscht große Unsicherheit und viele haben ein unbehagliches Gefühl im Bauch. Wie sieht es mit dem Zustand der sanitären Anlagen in den Häfen aus? In welchem Umfang sind sie geöffnet? Wie ist das mit Einhaltung der Hygienevorschriften? Besteht da vielleicht doch eine Ansteckungsgefahr? Und vor allem: Was passiert bei einem erneuten massiven Erscheinen des unangenehmen Schädlings? Was ist, wenn wir auf Tunø liegen, die Dänen plötzlich über Nacht einen neuen Lockdown anordnen und wir dort „gefangen“ sind. Vielleicht gibt es Schlimmeres, aber will man das? Ganz zu schweigen von der Möglichkeit, im Ausland selber am Corona-Virus zu erkranken.

Wie der Leser dieses Beitrags bemerkt, bin ich unsicher, was ich will. Noch habe ich die

Hoffnung auf einige Wochen segeln nicht aufgegeben. Am Ende dieses Sommers wissen wir mehr.

PS: Dieser Beitrag entstand Mitte Juni 2020. Bis zur Veröffentlichung in den SVAOe Nachrichten kann sich noch einiges verändern. Auf der SVAOe-Homepage wird der Stand der Regelungen in Hamburg, Schleswig-Holstein und Dänemark immer aktuell gehalten.

VEREINSLEBEN

Mai/Juni 2020

NEUAUFNAHMEN

Wir heißen unser neu in die SVAOe aufgenommenes Mitglied herzlich willkommen und hoffen, dass es sich in unserem Kreis wohlfühlen wird.

Jugendliche:

Cara Oldach, 25488 Holm

*** 13.7.1944 † 29.6.2020**

PETER ZÖSCH

**Träger der goldenen Ehrennadel
Ehemaliges Mitglied im Ältestenrat
Eigner der Segelyacht „Tamam“**

Lieber Zischi (oder Zöschi oder Piet), ernsthaft jetzt? So war das nicht abgemacht. Wir wollten alle gemeinsam noch ein paar Jahre unsere freie Zeit genießen, viel Boot fahren, viele Schalentiere verspeisen und noch ein paar Ecken der Welt angucken, auch im eigenen Land. Nun hast du dich auf deine letzte große Tour ohne uns aufgemacht, etwas plötzlich und auch unerwartet.

Es bleiben jetzt viele Menschen traurig und fassungslos zurück. Du hinterlässt an vielen Stellen eine wirklich große Lücke. In über fünfzig Jahren hast du mehrere Generationen von Seglern begleitet und warst ihnen Vorbild. Für einen Teil von uns warst du der Jugendleiter und hast uns Kuttersegler immer wieder in die Spur gebracht, wenn wir mal wieder „außer Rand und Band“ waren. Du hast dich nach außen schützend vor uns gestellt und nach innen gab es das eine oder andere Donnerwetter.

Auf „Tamam“ hast du mit damals jungen Leuten, die heute gestandene Segler sind, viele Jahre Regatten gesegelt und warst für sie eine Institution, der Inbegriff eines guten Skippers, Lehrers und Freundes. In den späteren Jahren haben wir uns alle wieder zusammengetan und da hast du neue „Segelkinder“ bekommen, als wir auf „Philomena“ und „Luv“ gemeinsame Regatten und Touren gesegelt haben. Auf die Frage an die „Kinder“: „Wollt ihr nicht auf einem Jugendboot segeln?“ kam regelmäßig die Antwort: „Nö, wir segeln lieber mit euch. Das ist lustiger und wir fühlen uns sicher.“ Daran hattest du einen ganz großen Anteil. Dein Wissen, deine Geschichten und deine Sprüche haben immer nachhaltigen Eindruck gemacht. Die Kinder können das alles noch fehlerfrei aufsagen. Deine Schwimmgruppe, die Skigruppe, deine Familie und deine langjährigen Freunde werden jetzt auf die vielen Geschichten verzichten müssen. Das wird sehr schwer und noch wissen viele von uns nicht, wie das eigentlich gehen soll.

Wer streitet sich jetzt mit uns? Wer führt die „Marmeladen-Gespräche“? Zu wem sage ich jetzt, frei nach Loriot: „Und morgen bringe ich ihn um“, und wer sagt das zu mir? Wer meckert jetzt über die „Reinwerftechnik“ in der Kühlbox?



Foto: Ina Wegener

Wer erklärt uns Manöver und Fenderfestmachstellen, obwohl wir selbst seit über 50 Jahren Boote bewegen? Zu wem sagen wir jetzt: „Don't worry, du hast Profis dabei.“? Wer gibt meinen seglerischen Lebenslauf und den von vielen anderen wieder, wenn die goldene Ehrennadel verliehen wird? Wer kennt uns so gut wie du?

Ein Leben wie deins kann man nicht in ein paar Zeilen fassen, aber du kannst sicher sein, dass du hast einen deutlichen Fußabdruck hinterlassen hast, und du wirst weiter bei uns sein. Jetzt müssen wir erstmal den Schock verdauen und viele Tränen trocknen lassen.

Tschüss, Zisch (das übt ihr jetzt alle), 11:00 Uhr ist durch, „one for the road“ und grüß uns die anderen, die schon länger unterwegs sind, deine Rosi

Auch Vorstand, Ältestenrat und alle Mitglieder der SVAOe trauern um Peter Zösch. Unser Mitgefühl gilt seiner Familie.

*„... löse meines Schiffleins Ruder,
bringe mich an sichern Port ...“
(Johann Franck)*

KADDIES LETZTE KUTTERTOUR

„Hey Kaddie – bist du am Wochenende dabei?“. Kutterführer telefonieren ihre Crew durch... Kaddie musste man nicht fragen. Sie war dabei. Dabei ist sie erst spät zum Kuttersegeln dazugekommen – dafür mit Herz und Seele! Ich bin im Nachhinein erstaunt, dass sie erst 1996 als „Quereinsteiger“ in die SVAOe eintrat. Damals war ich Kutterführer der „Oe“, Kaddie segelte auf der „T“. Doch waren wir „Oe“-er-Kuttersegler immer eng mit anderen verbunden und so gehörte sie in meiner Erinnerung schon immer dazu.

Unsere letzte gemeinsame Kuttertour organisierten wir beide zusammen 2007, um den Junggesellenabschied unserer gemeinsamen Freundin Inken zu feiern. Es war kompliziert, bis wir endlich die „N“ und die „Nord West“, einen für die Jungen und einen für die Mädchen, nehmen durften. Aber es hat sich gelohnt und auf dem Auberg waren wir alle wohl auch lange nicht mehr. Umso häufiger saßen Inken, Kaddie und ich zusammen, auch um über den Verein zu sinnieren. Letztendlich habe ich es auch einer solchen Runde zu verdanken, mich nun Jüngstenobfrau nennen zu dürfen. Kaddie hatte das Talent, andere für Dinge einzuspannen und zu begeistern, aber auch immer ein offenes Ohr zu haben und gute Laune zu verbreiten. Besonders die Kutter und ihre Mannschaften lagen ihr dabei am Herzen. So war sie auch immer die gute Seele hinter Sven, was sich nicht nur an den alljährlichen Eckernförde-Wochenenden zeigte oder in der gemeinsamen Arbeit für die Hamburger Seglerjugend zeigte.

Am 9. Juni trafen wir uns, um von Kaddie – Katrin Becker – Abschied zu nehmen. Alles war geschmückt, viele haben sich von den heutigen Zeiten nicht abschrecken lassen und waren gekommen – wegen Corona vor allem vor der Kapelle. Letztes Jahr war Katrin sehr krank. Es war erstaunlich, wie gut das alte Netzwerk aus Kuttersegler funktioniert und wir gemeinsam Sven und Kaddie zur Seite standen. So standen auch nun am Ende alte und junge Kuttersegler zusammen. Kaddie war unsere Mitte, die immer wieder diesen unglaublichen Gemeinschaftsgeist der Kutter hervorgehoben und gelebt hatte und dabei der SVAOe und ihren Kuttern immer treu geblieben ist. Nun ist sie ganz plötzlich und viel zu früh zur letzten Reise ganz alleine aufgebrochen... Komm gut an! Deine Wiebke

Vorstand, Ältestenrat und Mitglieder trauern mit ihrem Jugendobmann Sven Becker über den im 41. Lebensjahr viel zu frühen Tod seiner Ehefrau.

***15.9.1945 †20.5.2020**

JAN-PETER BEHNKE

**Träger der silbernen Ehrennadel
Eigner der Segelyacht „Trisanna“**

Jan, einer unserer liebenswertesten Segelfreunde, ist im Alter von 74 Jahren nach langer, schwerer Krankheit gestorben. Eigentlich, so kann man sagen, litt er von Geburt an. Aber er war immer fröhlich, ließ sich nicht viel anmerken, war stets hilfsbereit und zu einem Schnack bereit. Das Segeln war ihm in die Wiege gelegt, die Elbe sein Lieblingsrevier.

Geboren in Finkenwerder, segelte er schon als Kind mit seinem Vater, einem Schiffbauer bei der Deutschen Werft, wo Jan auch eine Tischlerlehre



Foto: Tomas Krause

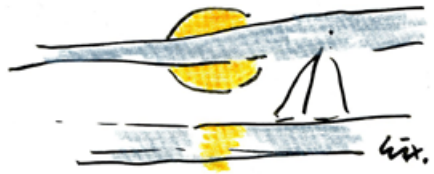
absolvierte. Beruflich war er die längste Zeit bei der Evangelischen Stiftung Alsterdorf beschäftigt, zunächst als Tischler, dann im Pflegedienst. Mit Freunden segelte er von Kindheit an in Jollen auf der Elbe. Dazu gehörte auch eine winterliche Tour einhand mit einer Piratenjolle nach Cuxhaven. In den Fünfzigern wurde vom Vater „De greune See“ angeschafft, ein Vertenskreuzer mit der Nummer 2. Dieses Boot erlebte eine selbst für damalige Zeiten abenteuerliche Geschichte (siehe SVAOe Nachrichten 5-2017) und ging mit dem Tod des Vaters in Jans Eigentum über, der es sehr pflegte und 1997 verkaufte. Gleichzeitig wurde, da weniger anstrengend zu segeln, eine Hornet 32 angeschafft und auf den Namen „Trisanna“ getauft, die bis jetzt im Familienbesitz blieb.

Jan war trotz körperlicher Einschränkungen Segler und Seemann durch und durch, sein Wissen groß. Sein Stammverein war der SCOe, dem er 58 Jahre angehörte. Auf der Heuerwerft kam er Anfang der Siebziger mit der SVAOe in Verbindung, als dort die „Saturn“ von Peter Himstedt (heute „Heti“) umgebaut wurde und auch andere Mitglieder ihre Boote im Winterlager hatten. Er wurde eingeladen, als Gast an der Rallye

nach Ebeltoft 1990 teilzunehmen und erklärte dort „auf einer Papierserviette“ seinen Eintritt in die SVAOe. Seitdem gehörte er auch unserem Verein an, nahm viele Jahre am gemeinschaftlichen Leben teil, fand viele Freunde und half tatkräftig bei der Otterndorf-Veranstaltung, die ihm ein Anliegen war.

Zum Schluss fehlten ihm die Kräfte zum Segeln, aber er fand immer noch den Weg an Bord, bis auch das nicht mehr ging. Seine Freunde werden ihn vermissen.

Unser Mitgefühl gilt seiner Frau Heidi. Vorstand, Ältestenrat und Mitglieder der SVAOe



***25.8.1942 †12.5.2020**

PAUL JUSTUS KOHL

Mitglied seit 1979

Träger der silbernen Ehrennadel

Unser Mitglied Paul Justus Kohl ist im Alter von 77 Jahren gestorben. Er hat unserer Vereinigung über 40 Jahre lang die Treue gehalten und Anteil genommen.

Dafür danken wir ihm.

Unser Mitgefühl gilt seiner Familie
Vorstand, Ältestenrat und Mitglieder
der Segler-Vereinigung
Altona-Oevelgönne e.V.

***17.8.1938 †02.05.2020**

**DIRK NORDMANN-
BROMBERGER**

Mitglied seit 1948

**Träger der goldenen Ehrennadel
Eigner der Vogeljolle „Maskottchen“**

Unser langjähriges Mitglied Dirk Nordmann Bromberger ist im Alter von 81 Jahren gestorben. Er hat unserer Vereinigung über 70 Jahre lang die Treue gehalten. Dafür danken wir ihm.

Unser Mitgefühl gilt seiner Familie.
Vorstand, Ältestenrat und Mitglieder
der Seglervereinigung
Altona-Oevelgönne e.V.

***9.5.1959 †18.12.2018**

DR. THOMAS HUMBERT

Mitglied seit 22.5.2007

Eigner der Piratenjolle „Jan Himp“

Wie wir erst jetzt erfahren haben, ist unser Mitglied Dr. Thomas Humbert bereits vor längerer Zeit im Alter von erst 59 Jahren gestorben. Als Anwohner in Oevelgönne fühlte er sich der Elbe und unserer Vereinigung verbunden, was sich auch im Namen seiner Jolle ausdrückt.

Unser Mitgefühl gilt seiner Familie.
Vorstand, Ältestenrat und Mitglieder
der Segler-Vereinigung
Altona-Oevelgönne e.V.

Welches Vereinsleben?

**DAS GAB ES NOCH NIE: NICHTS
IST PASSIERT. WIRKLICH?**

GAN ■ Der Leser, und um korrekt zu sein auch die anderen Geschlechter, die dieses Heft lesen, befinden sich an dieser Stelle in der Rubrik „Vereinsleben“. Da drängeln sich normalerweise die Berichte über Versammlungen, Vorträge, Feste, Ehrungen, Ausfahrten der Altjunioren u.v.m. Diesmal finden Sie hier nichts davon. NICHTS! Das hat es noch nie gegeben. Schuld ist „Corona“. Der gesellige Teil des Vereins verhält sich wie in Quarantäne, macht sich unsichtbar und geräuschlos, hat sich in seine vier Wände zurückgezogen. In Freundeskreisen wird zwar telefoniert, aber Zusammenkünfte durften nicht sein. Langsam werden die Vorschriften etwas gelockert, obwohl das Virus nicht unterschätzt werden sollte. Gesegelt wird auch schon wieder. Ab 1. Juli ist Sport in Gruppen von bis zu zehn Personen wieder möglich. Die Trainings an der Alster sind seit längerem zumindest für maximal 2-Personenjollen angelaufen, wie andernorts in dieser Ausgabe berichtet wird. Die Anlage in Eckernförde ist, auch wenn der Obmann aus Gesundheitsgründen (nicht wegen Covid-19) ausgefallen ist, von den Stammliegern in Dienst gestellt worden. Also: Es tut sich etwas, wenn auch unter erschwerten Bedingungen.

Wenn Sie möchten, dass die nächste Ausgabe der SVAOe Nachrichten nicht nur aus den Umschlagseiten besteht, dann berichten Sie, wie Sie (von Land zu Land unterschiedlich erlaubtes) Segeln, Hafendienst und Geselligkeit erlebt haben und schicken Sie Fotos dazu. Es passiert immer irgendetwas. Man muss es nur aufschreiben.

Sonderseiten

Kommodore Jürgen „Fifi“ Schaper

HIER FEHLT ETWAS

Red. ■ Bevor es Ihnen auffällt und Sie nachfragen: An dieser Stelle sollte eigentlich die temporäre Rubrik „Sonderseiten Kommodore Jürgen „Fifi“ Schaper in Selbstzeugnissen“ folgen. Bereits zweimal in diesem Jahr ist sie erschienen. Die Redaktion hatte noch zwei weitere Folgen geplant. Aber leider ist der Autor Norbert Suxdorf, der sich für den an dieser Stelle vorgesehenen Beitrag „Die Jahre nach dem Krieg in Oevelgönne“ zur Verfügung gestellt hatte, unerwartet schwer erkrankt. Wir wünschen ihm gute Genesung und hoffen, dass er seine Arbeit zur nächsten Ausgabe fertigstellen kann.



noch lebt, hätte man eigentlich merken müssen, jedenfalls rückblickend. Da wir aber alle sicher davon ausgingen, dass der Wurm besiegt und tot war (<https://nordseewoche.org/der-wurm-in-der-85-nordseewoche/>), haben wir ihn nicht bemerkt. Der Wurm treibt wahrscheinlich schon lange und weltweit sein Unwesen! Anzeichen dafür sind z.B.: Donald Trump, Boris Johnson, die Landtagswahl in Sachsen-Anhalt und der Bau des Wildschweinzäuns zwischen Deutschland und Dänemark, um nur einige wenige zu nennen. Bei genauerem Hinsehen wird klar: Der Wahnsinn regiert!

An dieser Stelle möchte ich einfügen, dass ich nicht zu den Verschwörungstheoretikern gehöre; davor beschützt mich mein Aluhut.

Der Wurm hatte sich für die NORDSEEWOCHE also lange unsichtbar gehalten und zeigte sich uns erstmals wieder im Dezember 2019 mit einem Selfie von einem Wildtiermarkt in Wuhan. Er hatte eine Krone auf dem Kopf und grinste aus Schlitzaugen, während er genüsslich eine kross frittierte Fledermaus knusperte. Weit weg, ging uns also nichts an. Zwei Tage nach der „boot“ war der Wurm wieder in Deutschland gelandet, aber da ich keine Standheizung von Webasto habe, habe ich wieder nicht bemerkt, dass er mich und die NORDSEEWOCHE meinte.

So machten wir weiter wie gewohnt. Die Meldungen trudelten ein, Hotels wurden reserviert, Fährfahrten gebucht und Genehmigungen eingeholt. Der Wurm ging diesmal nämlich besonders perfide vor: Er ließ das Robert-Koch-Institut (RKI) noch am 22. Januar 2020 erklären, „dass nur wenige Menschen von anderen Menschen angesteckt werden können“ und dass sich das Virus nicht sehr stark auf der Welt ausbreiten werde. Dann kamen die Hamburger Skiferien mit Ischgl

REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE

Der Wurm (vermis coronae) lebt!

DIE NORDSEEWOCHE FAND NICHT STATT

In diesem ersten Halbjahr wurden nicht nur das gesellschaftliche Leben, sondern auch der Sport und damit der Segelsport von der Pandemie lahm gelegt. Jeder weiß Bescheid. Nachdem Marcus Boehlich, der Organisationsleiter der Nordseewoche, bereits im letzten Jahr einen Wurm identifiziert hatte, der ihm Schabernack bereitete (SVAOe Nachrichten 4-2019), stellte er jetzt fest, dass der Wurm virulenter denn je zurückgekehrt ist. (Red.)

Von Marcus J. Boehlich ■ Es ist Pfingstsonntag und ich befinde mich erstmals seit 1994 zu Pfingsten nicht auf Helgoland! Dass der Wurm

und der Karneval in Westdeutschland. Wo könnte sich der Wurm besser tarnen als unter den Kostümen des Karnevals! „Et hätt noch emmer joot jejeje“ zwinkerte er den Närrinnen und Narren zu und ermunterte sie zu tun, was so zu Karnevalszeiten getan wird. Tatäää, Tatää, Superspreader! Erstaunlicherweise wurde im Westen aber karnevalsmäßig voll auf die Bremse getreten, sodass sich unser kleiner Schlingel einen anderen Ort der Betätigung suchen musste. Seine Wahl fiel auf die Hamburger, die sich im Alpenländle die Wintersonne auf die Birne scheinen ließen und Jagertee und Obstler hinter die Bindung kippten. Beim Après-Ski lauerte der Wurm unter der Mütze von Anton aus Tirol und hatte jenseits von zwei Promille leichtes Spiel, sein Unwesen zu treiben. Erinnern Sie sich an die Schlusszene in „Tanz der Vampire“? Sharon Tate sitzt ahnungslos neben dem zum Vampir mutierten Roman Polanski im Schlitten und trägt so ungewollt das Böse in die Welt. So auch die Hamburger Skifahrer. Da die Behörden unserer alpenländischen Freunde nach dem Brecht'schen Motto „Erst kommt das Fressen, dann die Moral“ handelten, wurden die Alpen erst zum Risikogebiet erklärt, als auch der letzte Hamburger sein letztes Geld ausgegeben hatte, und so trugen die Hamburger das Böse auch in unsere Welt.

Am 25. März schrieb ich dann aus häuslicher Quarantäne, dass ich hoffte, doch noch Capitell-Cup Rund Helgoland und Pantaenius Rund Ska-gen nicht nur virtuell sondern real segeln lassen zu können. Den virtuellen Teil der NORDSEEWO-CHE hatte Albert Schweizer, offenbar unbewusst animiert durch den kaum wahrnehmbaren Duft des Wurms, schon frühzeitig angeleiert. Das Vorbereitungsprogramm der NORDSEEWO-CHE wurde zum Leidwesen aller rückwärts abspult.

Ich hatte mir für die endgültige Entscheidung bis zum 15. Mai Zeit ausbedungen, was ja angesichts der bis zur NORDSEEWO-CHE verbleibenden zwei Wochen sportlich war. Bereits am 10. Mai entschied ich aufgrund der Meldungen „Helgoland soll wieder für Gäste geöffnet werden“ und „Dänemark wird demnächst wieder seine Grenzen öffnen“ die NORDSEEWO-CHE im Notmodus, allerdings nur für Double-Hand-Crews zu veranstalten. Der Zuspruch war groß, die Meldungen unter den neuen Bedingungen wurden in Sailorslounge eingegeben und alles war gut. Bis zum 11. Mai, denn da trug der Wurm ein grün-rot-weißes Kleidchen und ließ durch den Bürgerbrief der Gemeinde Helgoland mitteilen: „Die Gemeindehäfen der Insel sind für Gästeboote gesperrt.“ „Na und“, dachte ich, „der Südhafen gehört ja dem Bund und ist daher kein Gemeindehafen.“ Leider hatten sich die Helgoländer der Unterstützung aus dem Hause unseres beliebten Elektrorollerfahrers aus der Augsburg Puppenkiste versichert, sodass der Südhafen auch geschlossen war! Ich rief den Bürgermeister von Helgoland an, um ihn nach den Gründen für diese Entscheidung zu fragen. Das Gespräch verlief etwa so: Hallo Jörg, warum schließt ihr den Hafen über Pfingsten? – Hallo Marcus, ja weil unsere Sanitäreanlagen so schlecht sind und wir die deshalb schließen müssen. – Dass die Sanitäreanlagen auf Helgoland schlecht sind, beklagen wir seit mehreren Jahrzehnten, aber die Yachten haben doch alle ein eigenes Badezimmer dabei, die Crews werden sich die nächsten fünf Tage sowieso nicht waschen, da ist es doch egal, ob eure Toiletten geschlossen sind oder nicht. Außerdem erwarte ich ja nicht die große Zahl an Yachten, die wir sonst bei der NORDSEEWO-CHE haben. – So habe

ich das noch gar nicht gesehen, ich werde das nochmal mit in die Versammlung heute nehmen. Ich melde mich morgen. – Danke, Jörg! Soweit in etwa unser Gespräch am Dienstag. Am Mittwochmorgen erhielt ich dann eine iMessage von Jörg Singer, in der er mitteilen musste, dass die Häfen geschlossen blieben und dass er dies bedaure. Er meinte das ernst und so danke ich hier Jörg für seine Initiative. Jetzt ließ es unser Wurm erstmal gut weiterlaufen, denn die nun getätigten Umplanungen verliefen reibungslos, wie sich herausstellte, nur um unsere Energie zu verbrauchen. Der Capitell-Cup Rund Helgoland musste nun leider gestrichen werden, Pantanius-Rund Skagen konnte auf den Startort Cuxhaven umgebaut werden. Herzlichen Dank an alle Beteiligten bei Pantanius, in der Segler-Vereinigung Cuxhaven, besonders Jörn Pietschke und Hafenmeisterin Petra Brück, sowie dem WSA-Cuxhaven. Alles kein Problem!

Doch der Wurm hatte sich nur umgezogen, trug jetzt ein rotes Kleidchen mit einem weißen Kreuz. Wegen möglicher Probleme mit der Durchfahrt durch dänische Gewässer sah ich ab und an auf die Internetseite der Baltic500-Regatta, die ja eine Woche vor uns eben dort durchfahren wollten. Da war alles ruhig und es

wäre wahrscheinlich alles gut gegangen, hätte ich mein Handy die folgenden Tage offline gehabt. Hatte ich aber nicht, denn die Zeit vor der NORDSEEWOCHEN ist die Zeit im Jahr, wo derart viele Gespräche ankommen, dass ich zweimal täglich den Akku laden muss. So bekam ich den Anruf von Jochen-P. Kunze, einem Flensburger Rechtsanwalt, der bereits für Baltic500 tätig gewesen war und nun auch der NORDSEEWOCHEN seine Hilfe anbot. Ich nahm das Angebot gerne an, nicht wissend, dass der Wurm diesmal in eine ganz alte Kiste mit der Aufschrift „Wer viel fragt, kriegt viel Antwort“ gegriffen hatte. Nachdem es zuerst hieß, die Durchfahrt durch dänische Gewässer sei kein Problem, aber schriftlich wollten die Dänen das nicht geben, wurde die Luft zum Ende der Woche dünner. Am 18. Mai war es dann so weit: Rechtsanwalt Kunze mailte: „Ich habe jetzt eine klare Aussage von der dänischen Seefahrtsbehörde. Danach ist die Einreise nach Dänemark nach aktuell geltender Rechtslage sowohl auf dem Landweg wie auf dem Seeweg unabhängig von der Frage verboten, ob Landkontakt erfolgt oder nicht. Die Durchführung der Seeregatta ist nicht genehmigungsfähig.“

Der eine oder andere wird vielleicht verstehen, dass ich an dieser Stelle etwas niedergeschlagen



**Seemann
& Söhne**

Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG www.seemannsoehne.de

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

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

und lustlos war. Ich sprach noch kurz mit den involvierten Teammitgliedern und keiner sah eine Chance, wie man die NORDSEEWOCHE noch hätte retten können. Nach einer kurzen und im Wesentlichen durchwachten Nacht sagte ich dann am 19. Mai die NORDSEEWOCHE mit großem Bedauern ab. Es tat mir in der Seele weh! Der Wurm hatte sein Ziel erreicht. Das war ihm aber noch nicht genug, er wollte noch seinen salzigen Kopf in meine Wunden legen. So ließ er nur aus Gehässigkeit die Dänen am 20. Mai folgende Mitteilung durch RA Kunze machen:

„Habe heute weiter Kontakt mit der dänischen Seefahrtbehörde gehabt, weil Doppel rund sich mit dem Ergebnis noch nicht zufrieden gestellt hat. Habe dann diese rechtliche Karte ausgespielt und noch mal um verbindliche Bestätigung gebeten. Ich habe eben von DMA folgende Rückmeldung bekommen. Wir entschuldigen uns für die missverständliche Formulierung. Die DMA artikuliert keine besonderen Einschränkungen für den Transit durch dänische Gewässer, soweit kein Landkontakt im Hinblick auf COVID-19 stattfindet.“

Seitdem befinde ich mich in einer Heilanstalt, wo das Essen sehr gut ist und die Pfleger nett sind, wenn man seine Tabletten brav nimmt. Leider sind die Fenster vergittert und die Türen verschlossen. Nach Regen darf ich nicht in den Garten, da ich angeblich seltsam auf Würmer reagiere. Meine Wohnung soll durch die großzügige Abwicklung der Versicherung wieder hergestellt werden.

Unnötig zu sagen, dass die Plaketten in diesem Jahr nicht richtig hergestellt worden sind und Virtual Regatta den Capitell-Cup nicht realisiert hat.

Ich muss aufhören, es gibt Abendbrot.

Baltic 500 trotzte den Corona-Zeiten

MICHAEL THOMSEN SEHR GUT DABEI

GAN ■ Kein Elbe-Auftakt, keine Nordseewoche, keine Travemünder Woche, Kieler Woche verschoben auf September, keine Segelbundesliga, usw. usw. Auch wenn die erste begrenzte Anzahl von Touristen wieder nach Mallorca fliegen darf, das Regattasegeln befindet sich auf der Liste der wieder zuzulassenden Aktivitäten ganz unten. Segeln ist zwar kein Kampfsport, aber gekämpft wird an Bord mit allem, was der Körper hergibt. Abstandsregeln sind nicht einzuhalten und Hygiene, nun ja, damit war es auf Yachten noch nie so weit her. Je größer die Crew, desto wahrscheinlicher ist es, dass ein Virus, wenn es sich noch unbemerkt in einem Mannschaftsmitglied befindet, auf ein anderes oder gar mehrere überspringt. So weit ist es also verständlich, wenn Regattaveranstalter in Pandemie-Zeiten ihre Events verschieben oder ausfallen lassen. Aber, so haben manche erkannt, es gibt ja eine minder-riskante Variante: das Mixed-, Zweihand- oder Doublehand-Racing, insbesondere, wenn auf Steuermannsbesprechungen, Preisverleihungen und gesellige Zusammenkünfte verzichtet wird. Diese Art des Wettsegelns findet sowieso mehr und mehr Zustimmung.

Die Macher der Nordseewoche hatten gedacht, dass sie statt eines kompletten shutdowns wenigstens das Pantaenius-Rund-Skagen-Rennen in diesem Jahr als Doublehand über die Bühne bringen könnten. Das hätte vielleicht auch geklappt, wenn der Kurs nicht durch dänische Hoheitsgewässer gegangen wäre und die dänischen Behörden nicht erst zugestimmt, dann widerrufen und, als es zu spät war, von einem

Missverständnis geredet und eine Durchfahrt doch noch erlaubt hätten (siehe hierzu den vorangegangenen Beitrag „Der Wurm lebt“).

Dem Yachtclub Strande erging es mit der zum zweiten Mal ausgeschriebenen „Baltic 500“ besser. Dieses Doublehand-Rennen geht auf einem 500 Seemeilen langen Kurs von der Kieler Außenförde durch den Öresund über das Kattegat rund Læsø und zurück durch den Großen Belt nach Kiel. 34 Yachten hatten gemeldet, eine erstaunliche Zahl, wenn man berücksichtigt, dass nach dem verlängerten Winterlager Einsegeln und Training kaum möglich waren sowie neue Segel und Ausrüstungsgegenstände nicht unter allen Umständen getestet werden konnten. Die Schleswig-Holsteinischen und dänischen Behörden genehmigten das Rennen, verboten aber das Anlaufen jeglicher Häfen, geschweige denn das Zurücktransportieren beschädigter Boote auf dem Landweg.

Das Baltic 500-Race ist ein attraktives Format mit hohem sportlichem, navigatorischem und seemännischem Anspruch, insbesondere, da es durch Fahrwasser mit hoher Verkehrsdichte führt. Veranstaltungschef Hall sagte: „Das Kattegat ist kein Kindergarten.“ Die Ausschreibung formuliert ironischer: „An average marathon takes about 4 hours and 30 minutes, an Ironman takes about 9–10 hours, an Ultra – Marathon can take up to 72 hours. BALTIC 500 may take up to 100hours – only Cricket may take longer.“

Die Herausforderung wuchs, als zum Start bekannt wurde, dass eine Front mit Sturmböen über das Feld hinwegziehen würde. Es wurde dann nur „stürmischer Wind“, forderte aber Schäden und Aufgabe von mehreren Teilnehmenden. Das eigentlich verbotene Anlaufen von Häfen wurde unter diesen Umständen praxisgerecht von den

Betroffenen und von den Hafenmeistern gelöst.

Was uns besonders freut ist, dass unser Mitglied Michael („Major“) Thomsen, ehemaliger Kutterführer, inzwischen in Flensburg lebend, mit seiner Sun Fast 36 „Diva“ und Mannschaftspartnerin Thea Harksen (MSC) teilgenommen und den 14. Platz nach ORC Club erzielt hat. Sie starteten für seinen dortigen Verein Segelsport Flensburg-Harrislee. Herzlichen Glückwunsch, Michael!

Die Trainings sind wieder angelaufen

AUF DER ALSTER WIRD NACH ABSTANDS- UND HYGIENE-REGELN TRAINIERT

Von Thomas Lyssewski ■ Seit die Trainings auf unserer Anlage Alsterufer wieder angelaufen sind, müssen wir uns natürlich wie alle anderen und überall sonst auch an die Abstands- und Hygieneregeln halten. Das erfordert Planung und Abstimmung, sonst wird es auf den Stegen zu eng. Wenn die Jüngsten in ihren Optis, die Jugendlichen in den 420er-Jollen und die erwach-



Segel- und Gewichtstrimm 1



Segel- und Gewichtstrimm 2 (Fotos: Thomas Lyssewski)

senen Anfänger in den C55-Kieljollen trainieren wollen, dann müssen wir die Startzeiten entzerrern, sodass immer nur eine begrenzte Anzahl von Seglern, Trainern und Begleitern auf dem Steg ist. Erstmals auf dem Wasser, ist dort natürlich reichlich Platz, obwohl es an den Tonnen schon mal Gedrängel gibt.

So lief alles gut ab. Die Begeisterung, dass es wieder losging, war allen im Gesicht abzulesen. An dem Tag, von dem hier berichtet wird, herrschte Sonnenschein und eine kleine Brise von 1 bis 2 Bft aus West. Bei unserer Gruppe ELS („Erwachsene lernen Segeln“) waren jeweils zwei C55-Kieljollen mit je zwei Personen unterwegs. Wir konnten ein gezieltes Training für Wenden und Halsen durchführen. Im Anschluss machten wir eine kleine Regatta „Rund Alster“ zurück in den Hafen.

In der Dienstagsgruppe sind wir acht Erwachsene, die sich alle 14 Tage abwechseln. Wir kommen bereits angezogen zum Steg und tragen dort Mundschutz und Schwimmwesten. Auf dem Wasser legen wir den Mundschutz ab und dort finden endlich alle ihre Freude am Segeln wieder.

NOCH DÜRFEN DIE J/70 NICHT SEGELN

Von Tania Tammling ■ Auch vor unserer geplanten Segelsaison haben die Auswirkungen des Corona Virus keinen Halt gemacht. Im letzten Jahr stand unsere J/70-Gruppe noch im Vereinshaus und präsentierte unsere großen Pläne. Gemeinsam organisierten das Team „Albis“ um Tania Tammling, das Team „Avalancha“ um Corina Thiermann und das SVAOe- Segelbundesliga-Team ein zusätzliches Boot für das Training, einen Liegeplatz in der Alster und wir erstellten ein gemeinsames Trainingskonzept. Alles schien perfekt zu laufen, doch dann kam das Virus. Der Liegeplatz in der Alster blieb zunächst unbelegt, das Trainingsboot fand seinen Platz gut eingepackt im Schulgartenweg und wir verabredeten uns zu regelmäßigen Skype-Meetings. Nach den ersten Lockerungen im Juni konnten wir das Trainingsboot zumindest in die Alster kranen. Durch die Hamburger „zwei-Haushalte-Regelung“ (nur Mitglieder aus zwei Haushalten dürfen zu Treffen zusammenkommen) ist es allerdings nicht möglich, in der geplanten Konstellation zu segeln, sodass bis heute (Ende Juni) kein effektives Training



Das Trainingsboot gut verpackt im Schulgartenweg (Foto: Tania Tammling)

stattfinden konnte. Wir hoffen auf eine baldige Lockerung durch den Hamburger Senat, so wie sie auch Schleswig-Holstein eingeführt hat.

In den letzten Wochen hat die Bundesliga ihre Events nicht nur hinsichtlich der Termine, sondern auch der Reviere immer wieder verschoben. So wurde beispielsweise das erste Event am Chiemsee, das Anfang Mai stattfinden sollte, auf Mitte Juli und nach Kiel verlegt. Der zweite Spieltag wurde gänzlich abgesagt. Ab Ende August soll alles wie geplant weitergehen. Doch wer kann sich da schon sicher sein?!

Wir versuchen uns bestmöglich zu organisieren und werden, sobald es wieder erlaubt ist, an unserem Trainingskonzept festhalten. Für den ersten Spieltag werden wir allerdings wohl oder übel untrainiert an den Start gehen müssen.

JUGEND

OPTISEGELN ZU CORONA-ZEITEN – GEHT DAS?

Von Wiebke Kaiser ■ Das fragten wir Jüngstnobleute, Jugendleiter und Vorstände Hamburger Segelvereine uns schon eine ganze Weile. Nicht nur wir, auch die Eltern und noch mehr die Kinder brauchten viel Geduld. Für manche war es schwer hinnehmbar, dass es einfach nicht ging und auch wir Verantwortlichen keinen verbindlichen Fahrplan hatten, sondern nach Sicht gefahren sind (und immer noch fahren). An dieser Stelle möchte ich mich bei allen für ihre Geduld und ihr Verständnis und Vertrauen bedanken, dass es schon irgendwann wieder losgehen wird.

Inzwischen stehen die Hamburger Sommerferien vor der Tür, und jedes Optikind vom Fortgeschrittenen bis zum Anfängerkind konnte



Auf- und Abtakeln auf festgelegtem und eingewiesenem Platz

mittlerweile zumindest einmal im Opti sitzen. Ich hätte nie gedacht, dass dies sooo lange dauern



Heutzutage gültige Gebotsschilder – die Schwimmwestenpflicht gerät aber nur fast in den Hintergrund. (Fotos: Andreas Kaiser)



Training geht wieder los bei schönsten Bedingungen

würde. Zu den Maiferien starteten die fortgeschrittenen Optisegler. Es gab vom DSV strenge Auflagen neben dem gesellschaftlich anerkannten Abstandsgebot und dem obligatorischen Mund-Nasen-Schutz. Gemeinsam mit dem YCM

und der Jollenhafengemeinschaft überlegten wir, wie wir das nach ersten Lockerungen umsetzen könnten. So starteten wir alle mit den Fortgeschrittenen als „Versuchskaninchen“. Es ist toll, wie eng wir hier zusammenarbeiteten, einander unterstützten und gemeinsam Optis nutzten, um beispielsweise das Problem zu lösen, dass die Kinder alleine die Optis gar nicht aus dem Regal bekommen. Außerdem war es erstaunlich, wie schnell sich beide Male Eltern zusammenfanden und von heute auf morgen Optis transportierten und Kinder chauffierten und Trainer ihr Training neu strukturierten, neue Gruppen zusammensetzten und dabei noch alle Regeln einhielten. Nachdem die Fortgeschrittenen dreimal bewiesen hatten, dass es funktioniert und sich auch so eine „Routine“ einstellen kann, bekamen wir das OK, auch die Anfänger dazu zu holen.



Corona-Opti-Segeln mit Abstand

Training in Coronazeiten funktioniert! Es gibt nun feste Zeitfenster, fünf feste Aufbauplätze, aber dafür keine festen Optis. Verdrehte Welt! Nach dem ersten Training fragte ich einen Vater: „Und, wer war heute so da?“ Die Antwort: „Keine Ahnung – ich habe keinen getroffen, war nur schnell da, Opti raus und dann weg vom Gelände.“ Es scheint zu funktionieren.

Allerdings gibt es auch keinen Austausch, kein Vorgespräch, kein Nachgespräch, kein gemeinsames Essen ... Das muss sich wieder ändern!



Man hat die Alster für sich! (Fotos: Aaron Barnitzke)

VERSPÄTETER, ABER TOLLER SAISONSTART DER 420ER

Von Bende Hamann ■ Die 420er trainieren seit Mitte Mai wieder auf der Alster. Die Trainingsgruppe freute sich sehr über ein Ende der überlangen Winterpause. Einer der 420er-Segler meinte: „Langsam musste ich echt mal wieder aufs Wasser!“. Auch die Motivation scheint durch den verspäteten Saisonstart eher größer als kleiner geworden zu sein.

Wir sind mit einigen deutlich größeren Teams in die Saison gestartet. Aktuell trainieren ca. 16 420er-Segler der SVAOe regelmäßig. Zur Einhaltung der Hygieneregeln und um Kontakte zu vermeiden, haben wir die Trainingszeiten gestreckt. Es trainieren bis jetzt nur drei bis vier 420er-Teams gleichzeitig. Dies hatten wir zunächst so entschieden, da die Boote am Alsterufer dicht gedrängt aneinander liegen. Wir sind aber zuversichtlich, dass wir bald mit mehreren Booten gleichzeitig trainieren können.



Erste Schläge auf der Alster



Abtakeln auf Abstand



Kentertraining mit Wiederaufrichten (Fotos: Bende Hamann)

HILFE, ICH SCHRUMPFTE!

Von Tania Tammling ■ Die Alster ist mein Bolzplatz, mein Hood, mein Zuhause. Ich habe dort das Opti-, Europe- und J/70-Segeln perfektioniert und Sommer für Sommer am SVAOe-Jollenhafen und auf dem Wasser verbracht. Ich bin auf der Alster groß geworden und nun stelle ich seit einigen Jahren fest, dass ich zu schrumpfen scheine. Wie kommt das?

Vor fünf Jahren kam ich nach ausbildungsbedingter Pause als Trainerin der fortgeschrittenen Optikinder zurück an den Steg. Heute trainiere ich dort die Europes. Seither musste ich mit Schrecken feststellen, jedes Jahr um einige Zentimeter zu schrumpfen. Zwar ist es immer wieder eine Herausforderung, rechtzeitig aus dem Büro zu kommen, um pünktlich am Steg zu erscheinen. Oftmals bin ich diejenige, die um kurz vor 17:00 Uhr leicht gestresst angehaucht kommt, während andere Trainer schon die Motorboote bereit gemacht haben. Doch das bisschen Stress kann doch nicht der Grund dafür sein, immer kleiner zu werden. Vor allem, weil der Stress mit dem Betreten des Jollenhafens jedes Mal auf der Stelle abfällt. Die Kinder, die Jugendlichen, aber auch deren Eltern und die anderen Trainer haben mich immer freudestrahlend begrüßt. Der Trubel zwischen Aufbau der Boote, Umziehen, Vorbesprechung und der Vorfreude auf „meine Alster“ drängen alle Herausforderungen des Alltags in den Hintergrund. Wenn es dann aufs Wasser geht und ich sehe, wie die jungen Segler von Mal zu Mal ihr seglerisches Können verbessern, dann geht mein Herz auf. Nach dem Segeln wird wieder alles eingepackt, wir ziehen uns um, es gibt eine Nachbesprechung und als Bestes kommt zum Schluss



2017 schöpfte ich einen ersten Verdacht...



2018 bestätigt sich mein Verdacht deutlich ...



2019: Bald passe ich wieder in den Opti ...



2020 Maske auf, Luft anhalten und für eine Sekunde den Mindestabstand von 1,5 m unterschreiten (Fotos: Jens Rohweder)

ein köstliches Abendessen, das die Eltern immer vorbereiten, während die Kinder und Trainer auf dem Wasser sind. Bis ich dann abends zu Hause bin, ist es 20 Uhr. Ich hatte somit nach meinem Feierabend drei wundervolle Stunden mit tollen Menschen, frischer Luft und gutem Essen. Bei so viel Positivem ist es mir unerklärlich, warum ich mit Anfang dreißig schrumpfte. Vielleicht glaubt ihr nun, dass ich verrückt bin, aber ich habe jedes Jahr ein Beweisfoto mit Nils (ehemals in meiner Opti-Gruppe, heute in meiner Europe-Gruppe) gemacht, woran es eindeutig zu erkennen ist. Seht selbst!

Europetraining bei der SVAOe

EIN NEUES MITGLIED IST BEGEISTERT

Von Cara Oldach ■ Aufgrund der Corona-Situation ist dieses Frühjahr alles etwas anders. Es gibt nun Einschränkungen und Regeln auf dem Steg, aber wer hätte gedacht, dass wir schon Anfang Mai wieder segeln können. Also, wir haben uns riesig gefreut, als die Nachricht kam, dass wir unsere Boote endlich aus den Hallen holen können, um sie auf den Steg zu legen. So beginnt die Segelsaison eben später, aber besser als gar nicht, und auch das Europe-Training mit Tania hat endlich begonnen. Bei den ersten Trainingseinheiten waren wir noch zu zweit auf dem Wasser, aber mittlerweile sind wir vier Europe-Segler und Seglerinnen. Am Anfang war es auch etwas schwierig, wieder reinzukommen, aber von Mal zu Mal wurde es immer besser. Das Training macht jedes Mal wieder sehr viel Spaß! Bei den letzten Trainingseinheiten haben wir vor allem Manöver und Starts geübt, weil



„Tannenbaumsegeln“: 1-Begegnung auf verschiedenen Bugen, 2- nun muss gewendet werden, 3- Wende einleiten, 4- durch den Wind, 5- auf neuem Bug, 6-30 Sekunden segeln bis zur nächsten Wende (Fotos: Tania Tammling)

nämlich schon die erste Regatta für dieses Jahr anstand. Eine coole Übung war zum Beispiel die Tannenbaumübung, obwohl wir ja keine „Tannenbaumzeit“ haben! Bei dieser Manöverübung fährt ein Boot auf Steuerbordbug und ein anderes Boot auf Backbordbug von einer Stelle los. Nach 30 Sekunden wird dann gewendet und beide Boote fahren aufeinander zu. Kurz bevor die Boote sich berühren, wenden beide

Boote wieder. Diese Übung haben wir bis zum Ende der Alster gesegelt. Alles in allem freue ich mich schon sehr auf weitere Trainingseinheiten auf der Alster! Vor allem mit so einem tollen Team fahre ich immer gerne raus!!!



CORONA UND KUTTERSEGELN

Von Sven Becker ■ Nun geht es wieder los. Nach langer Zeit der Enthaltbarkeit – unsere Jugendkutter mussten ohne unsere Fürsorge auskommen – werden die letzten Schrauben angezogen, die Masten gestellt, Schwerter eingehängt und dann kann es wieder losgehen. Unter den Vorgaben der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein und der Hamburger Yachthafen-Gemeinschaft ging es ab Anfang Juni ans Werk. Gesegelt werden konnte noch nicht, dafür hatten wir uns im Winter doch zu viel vorgenommen. Die obligatorische Teilnahme an der Kieler Woche inkl. der einwöchigen Schulbefreiung ist dieses Jahr zwar obsolet, doch planen die Kutterseglerinnen und -segler bereits ihre Sommertour, zu der mit dem Beginn der Sommerferien gestartet werden soll.

Vier Wochen weg von zu Hause, weg aus Hamburg, dem Corona-Hotspot, ab in die Freiheit der Ostsee. Sicherlich nicht ganz so frei wie in den Vorjahren, doch allemal besser als Homeschooling, geteilte Klassenverbände und sonstige Einschränkungen der Großstadt.

Viel Spaß und genießt das salzige Wasser und die Sonne!



Die Schwerter werden zum Einhängen antransportiert



Sven hat noch viel zu kontrollieren auf „seinen“ Kuttern



„T“ und „Oe“ in strahlendem Glanz an ihren Plätzen (Fotos: Hartmut Pflughaupt)

Erste Regatta des Jahres

DER SEGLER-CLUB OBERSPREE ZEIGT, WIE ES UNTER CORONA-BEDINGUNGEN GEHT

Von Nils Wittich ■ Die erste Regatta 2020 für uns, die neu aufgestellte Europe-Gruppe, fand am Wochenende 20. bis 21. Juni in Berlin auf dem Wannsee statt. Zunächst war es noch unklar, ob der „Willi-Möllmer-Gedächtnis-Preis“ auf Grund der momentanen Lage überhaupt stattfinden würde, aber die Veranstalter haben gut organisiert und alle zurzeit geltenden Vorschriften eingehalten. Es konnte also endlich losgehen mit dem Regattasegeln. Die Teilnehmer unserer Gruppe fieberten dem ersten Rennen 2020 entgegen.

Seit ein paar Wochen findet hier in Hamburg jeden Donnerstag auf der Alster das Training für die Bootsklasse Europe, eine Einpersonenjolle für Segler aller Altersklassen, statt. Wir sind eine kleine aber feine Gruppe und drei von uns fünf hatten in Berlin gemeldet inklusive unserer Trainerin Tania Tammling. Die SVAOe war also mit drei Booten am Start: Cara Oldach, 15 J., Nils Wittich, 15 J. und Tania Tammling. Zu unserer Freude hatte auch unser Vereinsmitglied Martha Dingeldein gemeldet, die jetzt in Berlin lebt, allerdings für ihren dortigen Club.

Am Tag vor der Regatta kamen wir spät in Berlin an und konnten nur noch schnell die Boote abladen, um rechtzeitig zum Campingplatz zu kommen. Das hieß am nächsten Morgen sehr früh aufstehen, zumindest für meine Verhältnisse, um die Boote aufzubauen und zu trimmen. Es gab dann Corona-bedingt keine Steuermannsbesprechung und wir sind einfach so auf den See rausgefahren. Das war ziemlich gewöhnungsbedürftig.



*Tania segelt nach ihrem Sieg strahlend nach Hause
(Foto: Hannah Lentföhr)*

Schon auf der Fahrt nach Berlin hatten wir im Wetterbericht gesehen, dass es sehr böig werden würde mit bis zu sechs Windstärken. Auf dem Wasser herrschten schwierige Bedingungen, vor allem wegen der vielen Winddreher, für die der Wannsee bekannt ist. Es sind eine Menge Boote gekentert, doch nur wenige haben aufgegeben. Boot aufrichten und weiter, alle haben wirklich gekämpft.

Außer den Europes waren noch Laser und O-Jollen am Start. Manchmal wurde es im Regattafeld fast ein bisschen unübersichtlich, wenn sich an einigen Stellen alle Klassen auf einmal trafen. In dem Gewusel musste man sich ganz schön

konzentrieren. Es lief aber gut für uns. Nach dem anstrengenden ersten Regattatag mit drei Wettfahrten waren wir alle nur noch glücklich, hungrig und müde. Wir haben noch schnell etwas gegessen und dann sind wir auch alle erschöpft in die Koje bzw Zelt gefallen.

Am zweiten Tag hatte der Wind etwas nachgelassen, dafür nahmen die Winddreher noch einmal zu. Wir segelten noch zwei Wettfahrten, damit alle pünktlich nach Hause kommen konnten. Die Stimmung war trotz Corona sehr entspannt. Für die SVAOe ist es gut gelaufen. Für Cara war es überhaupt erst die zweite Regatta in der Bootsklasse Europe. Sie ist auf Platz 9 gekommen. Nils hat es auf Platz 3 geschafft und Tania hat den Willi-Möllmer-Gedächtnis-Preis souverän gewonnen. Wir können stolz auf uns sein!

Die Siegerehrung wurde mit einer Videokonferenz am Montagabend abgehalten. Das ist schon irgendwie komisch. Schöner wäre es live nach der Regatta, aber immerhin. Die gewonnenen Preise in Form von Einkaufsgutscheinen bekommen wir per Post zugeschickt. Wir sind hoch motiviert und freuen uns schon auf die nächsten Regatten.

Ich möchte noch darauf hinweisen, dass Regattasegeln eine sehr kostspielige Sache ist, insbesondere für Jugendliche! Man muss Meldegeld, Fahrtkosten, Material und eine Unterkunft finanzieren. Ich wünschte mir, die SVAOe würde ein wenig mehr unterstützen.

Die Redaktion gratuliert allen unseren Europe-Seglern sehr herzlich und wünscht weiterhin gute Erfolge!

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

FAHRTENSEGELN

„Warum bloß?“ Oder: Jannik ist schuld

DIE GESCHICHTE EINES BOOTKAUFS AUF MARTINIQUE

Wie alles begann

Von Thomas Schaper ■ „Warum bloß“, diese Frage murmelte Cathrin in der Woche häufig, in der wir Anfang April letzten Jahres nach Martinique geflogen waren, um unsere „Triton“ erstmalig in Augenschein zu nehmen und schließlich zu kaufen. Schließlich hatten wir und haben wir immer noch unseren „(T)Raum“, eine voll ausgerüstete Emka 36, die die Offshore Special Regulations für die Langstreckenregatten rund Skagen und nach Edinburgh erfüllt.



Überprüfung des Riggs vor dem Start



Unter Deck sieht es noch wüst aus,

Jannik ist schuld, weil er uns im Februar zu einem Segeltörn mit der „Santa Maria“ auf den Kanaren eingeladen hatte und als insbesondere in mir, fasziniert von den zahlreichen älteren Ehepaaren auf ihren Booten in den Häfen, der Wunsch entstand: Das will ich auch in unserem immer näher rückenden Ruhestand. Naja, vielleicht war die Woche auf immerhin drei Inseln der Kanaren nur der Tropfen, der das Fass zum Überlaufen brachte? Eine deutliche Ausweitung unseres Fahrtgebietes im Ruhestand war eh geplant und in diesem Zusammenhang hatte ich in der jüngeren Vergangenheit schon immer mal nach einem neuen „Traum“ gesucht, in letzter Zeit mit Schwerpunkt auf einem Rumpf aus Aluminium. Es galt lediglich noch den Zeitpunkt abzuwarten, an dem unsere finanziellen Mittel und der Kaufpreis eines neuen Bootes übereinstimmen, wobei es egal war, welcher der beiden sich jeweils dem anderen annähern würde.

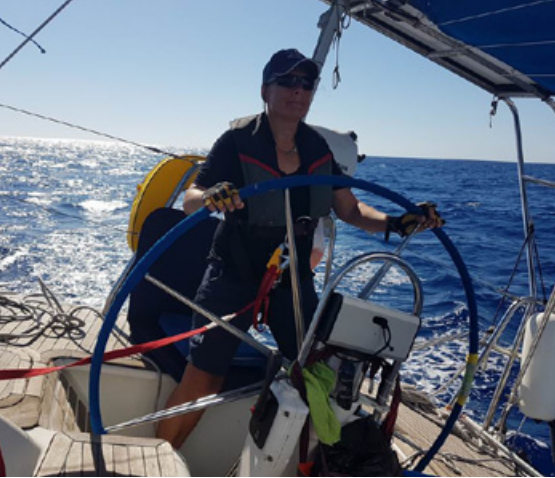
Unerwartet entdeckte ich den neuen „Traum“ dann. Wir waren noch an Bord der „Santa Maria“ und lagen im Hafen von Gomera. Im Internet wurde eine YBG Outborn 42L feilgeboten. Ihr Name war „ZamZam“, das ist der Name eines

Brunnens im Hof der großen Moschee in Mekka. Den Namen fanden wir von Anfang an nicht so gut, aber dieses unglaubliche Heck, das ganze Schiff aus Aluminium nach einem Riss von Peter Rommel, der 1,1m/2,5m-Hubkiel mit einer 2,3t-Bombe unten dran, drei (!) Ruderblätter und das Allergrößte, auf einen Schlag stimmten unsere finanzielle Mittel mit dem Kaufpreis überein. Ok, das Boot liegt in Frankreich, geht noch, kommt man mit dem Auto zum Angucken hin. Der Ort heißt Le Marin. Komisch, noch nie gehört, das wird doch nicht außereuropäisch sein? Schnell auf Google Maps nachgesehen und Schei... Le Marin liegt auf der Karibikinsel Martinique, ist zwar französisch, liegt aber Luftlinie 4000 sm von Hamburg entfernt. Mit deutlich gedämpfter Euphorie versuchten wir dennoch per E-Mail Kontakt zu A&C Yachtbrokers aufzunehmen. Ist das Schiff noch zu haben, funktioniert der Hubkiel, was muss gemacht werden, um damit über den Atlantik zu fahren und und und...? Erst nach erneuten Nachfragen bekamen wir nach fast zwei Wochen spärliche Antworten von unserem mittlerweile lieb gewonnenen Verkäufer Michel. Wie wir jetzt wissen, war „ZamZam“ zu diesem Zeitpunkt aus gutem Grund schon ein „Ladenhüter“. In stundenlangen Internetrecherchen fanden wir mehr und mehr über die YBG Outborn 42L heraus. Das Boot wurde 1993 in den Niederlanden zusammengeschweißt und auf dem Gelände der Yachtbau Berlin GmbH (YBG) von ehemaligen VEB-Tischlern, die zu DDR-Zeiten an Margots und Erichs Motorbooten gearbeitet hatten, hochwertig ausgebaut und dann von Anne und Menno Wolters als „Triton“ in europäischen Gewässern, im Mittelmeer, später überwiegend in der Karibik und an der Ostküste der USA und Kanadas gesegelt. 2009 wurde es auf dem fran-



...doch dann sind wir startklar

zösischen Festland an einen Franzosen verkauft. Mit Hartnäckigkeit, aber letztendlich durch eine ordentliche Portion Glück gelangte ich an die Telefonnummer von Herrn Wolters. Anne und Menno erklärten sich freundlicherweise dazu bereit, uns auf ihrem Hausboot auf der Doveelbe einige unserer vielen, vielen Fragen zu beantworten. Das Boot soll solide gebaut worden und schnell sein und war bis 2009 in einem sehr guten Zustand. Menno hatte alle anfallenden Reparaturen bis dahin immer umgehend erledigt. Mit der Kenntnis, dass die Segel und eine Ankerwinde erneuert werden müssen, entschlossen wir uns, nach einem weiteren ausgehandelten Preisnachlass nach Martinique zu fliegen und uns die Kuff mal anzusehen. Wer braucht auf einer Atlantiküberquerung schon eine Ankerwinde? Was konnte schon passieren, schlimmstenfalls hätten wir



Cathrin im Nordostpassat am Ruder ...

Martinique mal kennengelernt und hätten eine Woche Urlaub in der Karibik gemacht.

Die erste Begegnung. Am Vormittag des 4. April 2019 betraten wir unser zukünftiges neues Boot das erste Mal. Der Motor sprang sofort an, schon mal gut! Das blieb dann auch für den ersten Tag das wirklich einzige „gut“. Es folgte eine Enttäuschung nach der anderen. Nur kurz einige der bösen Highlights: Die Motorschaltung funktionierte nicht; die Ruderanlage war viel zu



... und in der Pantry

schwergängig; der Hydraulikkiehl ließ sich nicht wieder aufholen; die gesamte Elektrik war in einem desolaten Zustand; die Kühlschranteknik mitsamt Kompressor war ein einziger Rostklumpen; das Teakdeck bestand in Teilen aus Torf. Uns war von Anfang an klar, dass wir für den Preis ein Boot vorfinden, das einen Instandhaltungstau hat, aber so viel Bruch und Arbeit hatten wir dann doch nicht erwartet. Die nur zehn Jahre andauernde französische Eignerschaft hatte „Triton“ wirklich geschadet. Am Ende des Tages waren wir ganz kurz davor zu sagen: „Ok, das war's. Wir machen noch ein paar Tage Urlaub auf Martinique und fliegen wieder nach Hause.“ Die Frage war: Weitermachen oder nicht? Weitermachen hätte bedeutet, am nächsten Tag zu kranen und Sachverständige einzuschalten. Beides hätten wir bezahlen müssen, unabhängig davon, ob wir kaufen oder nicht. Kurzum, nach erneuten Preisverhandlungen entschieden wir uns weiterzumachen. Schließlich reparieren, pflegen und setzen Cathrin und ich seit zusammen über 60 Jahren Segelboote in Stand. Cathrin: „Warum bloß?“ Thomas: „Gib uns drei Jahre, aber die werden wir auch brauchen. Schließlich hat „Triton“ so viele Features, die wir immer schon toll fanden.“

Dann ging alles ganz schnell. Kranen, Feststellung der grundsätzlich guten Substanz mit Ausnahme von drei Löchern im Kiel, Probesegelein und Unterschreiben des Kaufvertrags. Danach musste die Seegängigkeit hergestellt werden, um das Schiff überführen zu können. Schon in der ersten Nacht, nachdem wir den Kaufvertrag unterschrieben hatten, schliefen wir trotz ausgeprägter Gerüche an Bord und fingen am nächsten Tag an zu reparieren. Bereits vor dem Kauf war klar, dass wir die volle Seetüchtigkeit nicht

innerhalb von zwei Wochen hätten herstellen können. Es waren einfach zu viele Baustellen.

Zurück in Hamburg begannen wir, die Überführung und einen zweiwöchigen Reparatureinsatz vorzubereiten, u.a. wurden das Flaggenzertifikat und eine deutsche MMSI beantragt. Ein aktives AIS, ein neues UKW-Sprechfunkgerät, Dieselfilter, Schalthebel und elektronische Seekarten wurden bestellt. Neue Oberwanden, die doppelten Backstagen (die hatten die Vorbesitzer für nicht so wichtig erachtet und entfernt), Vor- und Achterstag wurden bei Norbert Dittmer (Fa Riggtech) in Auftrag gegeben, um hier nur einige Sachen aufzuführen. Am 1. Mai flog ich zusammen mit meinem Freund Christian ein zweites Mal nach Martinique, um zwei Wochen lang „durchzubasteln“. Christian hatte auf der Krögerwerft Maschinenschlosser gelernt und anschließend Maschinenbau studiert, war somit die optimale Besetzung für diesen Job. Die 2 x 23 kg Gepäck bestanden dabei vollständig aus Werkzeug und Ersatzteilen. Ein paar Unterhosen fanden im Handgepäck Platz. T-Shirts wurden in Le Marin gekauft. Nach diesen zwei Wochen war „Triton“ so gut wie seetüchtig. Erst zu diesem Zeitpunkt stand fest, dass wir das Boot noch 2019 vor



Delfine begleiten uns ...

der Hurrikan-Saison überführen können würden. Noch etwas steht fest: Ohne Christians Hilfe hätten wir die Überführung auf 2020 verschieben müssen und letztendlich wohl auf 2021.

April und Mai sind die besten Monate für den Start zu einer Überführung von West nach Ost. Bis Mitte Juni geht auch noch. Die Wahrscheinlichkeit von Hurrikanen ist bis dahin noch sehr gering und die Herbst- und Winterstürme bei uns im Norden sind vorüber oder haben noch nicht begonnen.

Noch zwei Wochen bis zum Start. Am 2. Juni flogen Cathrin zum dritten und ich zum fünften Mal über den Atlantik. Unsere CO₂-Bilanz



...und Wale ziehen hinter uns her



Schönwettersegeln

ist damit bis zu unserem Lebensende mehr als ausgeschöpft! Wir beschlossen, ab jetzt überallhin zu segeln. Ein geeignetes Boot dafür haben wir ja jetzt.

Cathrin begann mit der Verproviantierung, schleppte, unter Zuhilfenahme unserer Rollenkoffer hunderte von Litern Mineralwasser und Proviant für drei Leute und vier Wochen an Bord. Ansonsten machten wir wohl was? Genau, wir „bastelten“. Am 7. Juni traf dann unser Mitsegler Thorsten Hamer ein und wir bastelten zu dritt. Zu diesem Zeitpunkt hatten wir $7 \times 23 \text{ kg} = 161 \text{ kg}$ von Hamburg nach Martinique geschleppt.

Horta wir kommen, erster Versuch. Am Mittag des 14. Juni noch schnell an die Tankstelle, 5 x 22 Liter in Reservekanistern, 140 Liter im Haupt- und 30 Liter in den Tagestank gefüllt, das sollte für die Kalmen und das Azorenhoch reichen, und los. Geschätztes Startgewicht über 14 Tonnen.

Als erstes Malheur brach der Ausfädler der Stb-Selftailing-Genuawinsch ab. Der muss mit Sekundenkleber angeklebt gewesen sein, an-

ders kann ich mir das nicht erklären. Bei unseren Probeschlägen waren wir wohl nicht auf Stb-Bug gefahren. Wir haben die Ausfädler dann so durchgetauscht, bis drei Selftailing-Winschen für die Schoten und Backstagen funktionierten und eine ohne Selftailing.

Als zweites Malheur stellten wir einen Wassereinbruch von ca. sechs Eimern Wasser in zwei Stunden fest, nachdem wir südlich von Martinique den offenen Atlantik mit Blauwasser an Deck betreten hatten. Nicht dramatisch, aber wer will mit sowas drei Wochen bis zu den Azoren fahren? Wir jedenfalls nicht. Als Ursache haben wir dann das Schott zwischen Ankerkasten und Segellast ermittelt. Die eine an Bord befindliche Kartusche Dichtmasse reichte nicht aus, um das Schott abzudichten und so entschlossen wir uns abzdrehen und erstmal wieder geschützt hinter den Inseln Martinique und Domenica Richtung Norden nach Guadeloupe zu laufen.

Horta wir kommen, zweiter Versuch. In der Marina Bas du Fort in Pointe-à-Pitre auf der französischen Insel Guadeloupe bekommt man alles, was das Seglerherz begehrt. Ein VA-Schlosser schweißte uns schnell einen gebrochenen Lukenverschluss und das undichte Schott wurde mit Dichtmasse nochmals eingedichtet. Ich bin mir nicht sicher, ob wir das jemals wieder auseinander bekommen.

Am Mittag des 19. Juni legten wir dann endgültig zur ersten Etappe bis Horta auf der Azoreninsel Fajal ab. Es begann die anstrengendste und mit 2300 sm Luftlinie längste Etappe unserer Reise. Bereits nach drei Tagen Richtung Norden mit bis dahin guter Fahrt kam die erste Flaute. Es folgte ein zähes Vorankommen mit Zickzackkurs Richtung Azoren. Die Lichtmaschine lud die Batterien nicht mehr und der Kühlschrank fiel

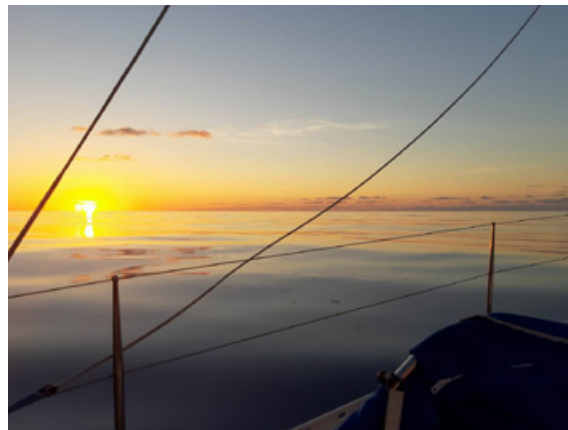
aus. Aufgrund von Stromsparmaßnahmen steuerten wir ca. 1400 sm per Hand. Der 400 Liter fassende Frischwassertank war nach ca. einer Woche leer. Das war der Druckwasseranlage geschuldet. „Triton“ verfügte nicht über Fußpumpen. Zum Glück hatte Cathrin mehr als genug Mineralwasser gebunkert. Wir haben uns dann mit Salzwasser die Hände gewaschen und den Abwasch gemacht. Zähneputzen mit Salzwasser habe ich nur einmal probiert. War nicht so gut. Ansonsten war alles dabei: Mehrfache Walsichtungen; Delfine, die vor dem Bug von „Triton“ spielten; Gewitter mit hohen Windgeschwindigkeiten; Quadratkilometer große Algenteppeiche. Wir mussten zeitweise ein Mal pro Stunde einen Aufschieber machen, um das Zeugs, das sich um den Kiel und die Ruderblätter gelegt hatte, wieder loszuwerden, um danach bis zu zwei Knoten schneller zu sein. Nachts war Sternenhimmel, wie zumindest ich ihn noch nie in meinem Leben gesehen hatte.

Wir sahen zeitweise jeden Tag hunderte Portugiesische Galeeren. Wir stellten zweifelsfrei fest, dass sie mit Segel ein wenig Strecke gegen den Wind gutmachen, immer alle auf dem gleichen Bug. Und sie sind emsig. Von unserer Heckwelle umgeworfen, richten sie sich nach wenigen Sekunden wieder auf und weiter geht die Fahrt. Wenn ich auf der Wache am Ruder sitze, denke ich bei mir: „Dazu hätte ich keine Lust, den ganzen Tag und das ganze Leben am Wind zu segeln.“ Auf derselben Wache kam mir zwei Stunden später der Gedanke: Was mache ich/machen wir unser Leben lang? Morgens aufstehen und Höhe laufen und als Segler auch noch am Wochenende aus Spaß am Wind fahren. Da habe ich beschlossen, nach 27 Berufsjahren jetzt schon mal mit einem Schrick zu fahren, hab

ja eigentlich mit dieser Tour auch schon damit angefangen. Tja, die einsamen Nachtwachen auf dem Atlantik lassen schon viel Raum fürs in-sich-Gehen, es gibt ja auch kein Fernsehen, Internet und Telefon und SMS nur sehr eingeschränkt. Was haben wir für ein Glück, in einer Zeit ohne Angst vor Kaperungen und Versenkungen über den Atlantik segeln zu können. Hoffentlich bleibt das noch eine Weile oder besser für immer so.

Am Abend des 9. Juli erreichten wir nach 22 Tagen Horta auf den Azoren. Auf See gab es mit Ausnahme von Cathrins Geburtstag keinen Alkohol. Jetzt waren wir nicht mehr auf See.

Anmerkung der Redaktion: Auch der zweite Teil der Atlantiküberquerung soll noch geschrieben werden. Das Boot ist inzwischen in Hamburg angekommen (SVAOe Nachrichten 5-2019) und lag den Winter über in der Heuer-Werft. Cathrin und Thomas haben viel daran gearbeitet. Doch dann erwischte Thomas unversehens eine schwere Krankheit. Nichts ging mehr. Wir wünschen ihm eine gute und baldige Genesung, eine Fortführung der Arbeiten an Bord und hoffen auf eine Fortsetzung seines Berichts.



*Sonne geht unter, Wasser ist wie Blei
(Fotos: Thomas Schaper)*

AUS BEHÖRDEN UND VERBÄNDEN

HELGOLAND KEIN BUNDES-SCHUTZHAFEN MEHR

GAN ■ **E**rinnert noch jemand die abenteuerlichen Zeiten in den Sechziger- und Siebzigerjahren im Helgoländer Südhafen? Damals wurde viel an der Infrastruktur gebaut. Für die Bauarbeiter gab es ein Barackenlager und die „Südkantine“. Da konnten alle, auch die Segler, wunderbar Bratfisch essen und reichlich Bier trinken. Es ging immer hoch her, besonders dann, wenn es wehte und dänische, deutsche und holländische Fischkutter den Hafen zum Schutz anliefen und dicke Päckchen bildeten. Dann brodelte die Stimmung in der Südkantine. Manchmal hatte man den Verdacht, dass gar nicht das Wetter der Grund für das Einlaufen war. Wunderbare Zeiten, aber sie sind vorbei.

Deutschland hatte in der Nordsee die drei Bundeshäfen Borkum, Helgoland und Wittdün als Schutzhäfen deklariert. In Not geratene Fahrzeuge sollten hier Sicherheit und Hilfe finden. Das war besonders wegen der großen Fischereifloten gerechtfertigt, aber auch sonst kommen Havarien vor. In Helgoland wurden die Liegeplätze am Westkai des Südhafens stets für Notfälle freigehalten. Segler wurden verscheucht. Die Fahrgastschiffahrt musste im Sund ankern und ausbooten lassen. Die Börte hatte ihr Auskommen.

Zum Ende 2019 trat fast unbemerkt eine Änderung ein. Mit den BfS 140/19 des WSA Tönning vom 16.10.2019 wurde eine neue Hafenordnung für den Bundeshafen Helgoland veröffentlicht. Ganz nebenbei erkannte der aufmerksame Leser darin: Helgoland ist kein Bundesschutzhafen mehr. Besonders aufmerksam war der SPD-Bundestagsabgeordnete des Kreises Pinneberg

Ernst Dieter Rossmann. Er witterte sofort, dass damit die Vorstufe zu einem Anlegen der Fahrgastschiffe im Südhafen gegeben sei und dass die Börte, immerhin zum Weltkulturerbe erklärt, brotlos werden könnte. In einem Brief forderte der Politiker den zuständigen Parlamentarischen Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Enak Ferlemann (CDU) auf, Beweggründe und erwartete Folgen darzulegen (<https://edr-pi.de/wahlkreis/2019/helgoland-verliert-status-schutz-und-nothafen-rossmann-will-wissen-warum/>). Rossmann wurde von Ferlemann ziemlich abgeburstet. Für die Schifffahrt seien keine Auswirkungen erkennbar, antwortete dieser. Die „Cuxhavener Nachrichten“ schrieben: „Der Statusverlust des Helgoländer Südhafens schlägt Wellen.... Dem Vernehmen nach solle eine Initiative des Bundesrechnungshofes Grund für die Statusänderung durch die Generaldirektion Wasserstraßen- und Schifffahrt (DGWS) sein, die dem Verkehrsministerium unterstellt ist.“

Welche Gründe auch immer zur Aufhebung des Schutzhafen-Status geführt haben, uns Seglern dürften wohl keine Nachteile entstehen. Aber die Erinnerungen an die Südkantine kamen dabei wieder hoch.

Sperrgebiete auf der Unterelbe erweitert

SEGLER KÖNNEN IN DIE FALLE GERATEN

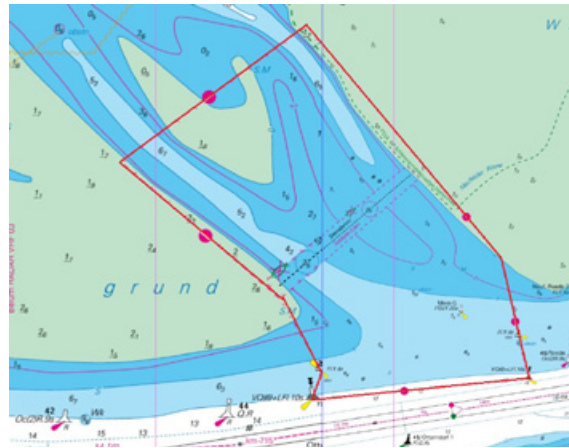
GAN ■ **I**n Nachrichten 3-2019 hatten wir über neu eingerichtete Sperrgebiete auf der Unterelbe berichtet. Besonders auffällig waren das Sperrgebiet vor dem Neufelder Watt und das in der südlichen Mündung der Medemrinne ins Hauptfahrwasser der Elbe. Im letzten Jahr wurden hier die

Unterwasserablagerungsflächen für Baggergut vorbereitet und mit Steindämmen eingegrenzt. Nachdem das BVerwG am 4.6.2020 nach Zustimmung des EuGH zu den Planungsnachbesserungen die letzten Klagen der Umweltschutzverbände abgewiesen hatte, begannen unmittelbar darauf die Bagger mit Aushub und Ablagerung ihre Arbeit an der Fahrrinnenanpassung. Das hat, nicht nur wegen des erhöhten Verkehrs, auch für die Sportschifffahrt Bedeutung.

Die Bagger verbringen ihr abzuladendes Material mittels Einspülung über Schwimmrohrleitungen oder Düker in die Unterwasserablagerungsflächen vor dem Neufelder Watt und der Medemrinne. Dazu musste das Sperrgebiet vor dem Neufelder Watt nochmal erweitert werden. Die Reeden Neufeld-Ost und Neufeld-West wurden getrennt. Dazwischen wurde das vorhandene Sperrgebiet über eine Länge von etwa einer Dreiviertelseeemeile bis ans Hauptfahrwasser zwischen den roten Fahrwassertonnen 52 und 54 herangeführt, südlich begrenzt durch zwei Süd-Kardinaltonnen, die schon im Fahrwasser liegen. Hier muss man rechtzeitig aufpassen. Wer bei Südwestwind von Brunsbüttel kommend elbab kreuzt, wird sich vernünftigerweise von der durchgehenden Schifffahrt nördlich freihalten, also den Raum bis zur Sperrgebietsgrenze ausnutzen. Südwärts kreuzend und in Höhe der roten Fahrwassertonne 54/Reede angekommen stellt man fest, dass es diese zurzeit nicht mehr gibt und stößt schon im Fahrwasser auf eine der Südkardinaltonnen, die eine Ecke der Ausbuchtung des Sperrgebiets markiert. Hier gilt es also heranzufahren. Wenn sich jetzt gerade ein auslaufendes Fahrzeug nähert, heißt es aufstoppen und warten, bis der Vorfahrtberechtigte vorbei ist. Wenn sich gerade eine Schleuse entleert hat-



Das erweiterte Sperrgebiet vor dem Neufelder Watt, Gebietsgrenze in Rot hervorgehoben



Das erweiterte Sperrgebiet vor der Medemrinne, Gebietsgrenze in Rot hervorgehoben (mit freundlicher Genehmigung NV-Verlag/INV Charts)

te, können mehrere Fahrzeuge dicht hintereinander kommen. Eine brenzlige Ecke, verstärkt durch den Ebbstrom, der in das Sperrgebiet hineinsetzt!

Dasselbe passiert zwei Seemeilen weiter westlich noch einmal. Hier ist das Sperrgebiet Medemrinne bis zum Hauptfahrwasser über 1,5 Seemeilen Länge erweitert, wieder begrenzt durch zwei Süd-Kardinaltonnen. Der Segler kann also zweimal hintereinander in die Falle geraten.

Wer jetzt meint, unter diesen Umständen besser an der Süd außerhalb des grünen Tonnenstrichs zu fahren, ist nicht besser dran. Es ist

dort, zumindest bis zur Ostemündung, sehr eng und die Lotsen sehen es zu Recht nicht gern, wenn dort jemand dem einlaufenden Verkehr entgegen kommt.

Zum Glück ist die Saison 2020 kürzer als gewohnt und die Baggerarbeiten an den Sperrgebieten werden bis Jahresende abgeschlossen sein. Dann endet hoffentlich auch diese für Segler eklige Regelung. (Quelle: BfS 63/20 und 35/20 des WSA Cuxhaven)

Bekanntmachungen für Seefahrer

WIR APPELLIEREN AN DIE EIGENVERANTWORTUNG DER SKIPPER

GAN■ In diesem Nachrichtenblatt bringen wir immer mal wieder Hinweise auf Bekanntmachungen für Seefahrer (BfS) verschiedener Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter. Das machen wir insbesondere, wenn unser Stammrevier, die Untere Elbe, betroffen ist und Wassersportler von Neuerungen überrascht werden können. Solche Meldungen kommentieren wir meistens auch. Jüngste Beispiele sind die gemeldeten Minder-tiefen im „Kartoffelloch“, also im Südteil der Glückstädter Nebeneibe (Nachrichten 3-2020) oder die Sperrgebiete vor dem Neufelder Sand und der Medemrinne (in dieser Ausgabe).

Keineswegs ist es aber so, dass die SVAOe Nachrichten als aktuelles Informationsmedium für navigatorische Neuigkeiten aufgefasst werden dürfen. Dafür gibt es die Internet-Plattform Elwis (Elektronisches Wasserstraßen-Informationssystem). Sich dort auf dem Laufenden zu halten, ist auch für Sportbootfahrer als notwendig im Sinne verantwortungsvoller Seefahrt anzusehen.

HISTORISCHES

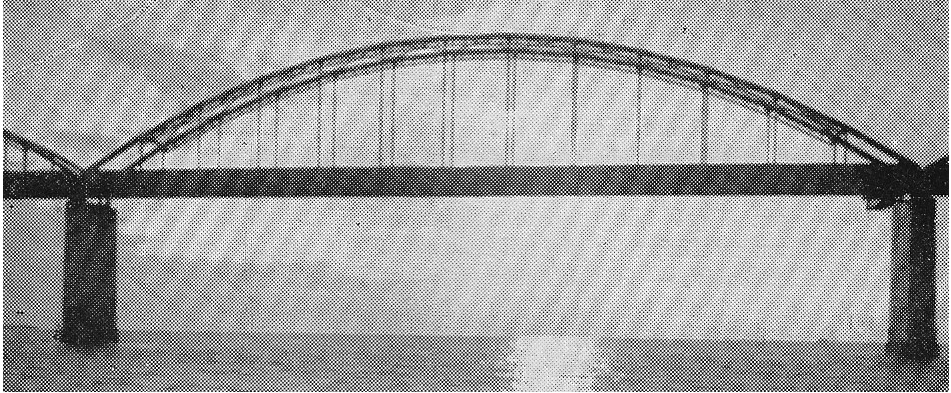
Ostsee Reise der „Niederelbe“ im Sommer 1937

VON KORSÖR NACH HESNAES

1. Fortsetzung

Von Heinrich Suhr■ Schnell schwinden die Türme und Wahrzeichen Korsörs achteraus. Gegen 12:00 Uhr stehen wir vor der Einfahrt in den Omösund und gleiten nun mit achterlicher Brise, die inzwischen mit dem Höhersteigen der Sonne flauer geworden ist, ruhig zwischen den beiden nordwestlich dem Smaalands Fahrwasser vorgelagerten kleinen und grünen Inseln Omö und Agersö hindurch. Dicht vorm Ausgang des Sunds schläft der Wind in der Mittagsstille ganz ein; sein leiser Atem füllt kaum noch das leichte Spinnakertuch, die übrigen Segel hängen leblos nieder. Mit kaum merklicher Fahrt treibt die „Niederelbe“ dahin.

Wir benutzen die Flaute, um schnell die Kartoffeln zum Mittagessen vorzubereiten und, nachdem sie auf dem Primuskoher aufgesetzt sind und nun leise brodeln, unser erstes Bad auf dieser Reise in den klaren Fluten der Ostsee zu nehmen. Während ich zunächst an Bord bleibe, tauchen meine Mannen je einer an Steuerbord und Backbord mit einem kühnen Kopfsprung in die glatte, den blauen Himmel und unser weißes Schiff mit seinen hellen Segeln widerspiegelnde Wasserfläche und schwimmen schnaufen und prustend wie spielende Delphine um das Boot herum. Ich freue mich von oben daran, wie ihre kräftigen Bewegungen das glasklare, grünlich schimmernde Wasser zu weißem Schaum aufwirbeln und ihre hellen schlanken Leiber daraus hervorblinken, und springe dann selbst, als einer von ihnen gegen hat und mich ablöst, hinein,



Die damals ganz neue Storström-Brücke (Foto: Heinrich Suhr)

um auch meinem von der Mittagsglut etwas erschlaferten Körper die Wohltat eines erfrischenden Bades in dem salzig-kühlen Nass zu gönnen. Wieder an Bord, lasse ich mich von der Luft und der Sonne abtrocknen und begeben mich dann an mein zweites Amt auf der „Niederelbe“, das des Kochs. Schon nach kurzer Zeit setze ich meiner Mannschaft ein leckeres Mahl vor: Zartes, in bester Butter goldgelb gebratenes Kalbssteak, feinste junge Erbsen und neue Kartoffeln. Mit vom Bade kräftig angeregtem Appetit lassen wir uns diese köstlichen Sachen trefflich munden und würzen sie noch mit einem Glase Whisky-Soda als Tischgetränk und prächtigem Pfirsichkompott als Nachtisch.

Mittlerweile ist auch die Brise aus ihrem Mittagsschlaf erwacht und so ziehen wir wieder vor prall gefülltem Spinnaker und Großsegel unsern Kurs mit etwa 4–5 Seemeilen Fahrt dahin. Den ganzen Nachmittag und die ersten Abendstunden brauchen wir, um die etwa 25 Seemeilen lange Strecke von der Ausfahrt aus dem Omönsund bis zur Einfahrt in den Storström zurückzulegen. Da die Stetigkeit des Windes uns nur wenig Gelegenheit zu Segelmanövern gibt, vertreiben wir uns die Zeit mit munteren Gesprächen.

Insbesondere streiten sich die beiden Juristen an Bord, Heinz und der Kapitän, mit der ihrem Berufe eigenen Beredsamkeit stundenlang über literarische und erzieherische Probleme und ähnliche Fragen herum. Ihr Redefluss versiegt erst, als an Steuerbord voraus aus dem abendlichen Schönwetterdunst die dunklen Waldungen an der Nordwestecke von Falster und hoch darüber einige Teile der neuen Storströmbrücke auftauchen. Gespannt warten wir nun darauf, dass sich uns bei der Weiterfahrt der Blick auf die ganze Brücke öffnet. Ist es doch das erste Mal, dass wir dieses erst vor kurzem vollendete Bauwerk in Augenschein nehmen können.

Nach etwa $\frac{3}{4}$ Stunden, als wir in den Storström eingelaufen sind, zeigt sich die Brücke in ihrer ganzen Länge und bietet uns ein eindrucksvolles Bild. Silbergrau schimmernd schwingt sie sich, getragen von wuchtigen aus dem Strom herauswachsenden steinernen Pfeilern, in weit gespannten Bögen in Höhe von etwa 40 Metern über dem hier gut anderthalb Seemeilen breiten Storström und verbindet das nördliche Ufer von Falster mit der kleinen vor Seeland gelagerten Insel Masnedö, von der eine flache Klappbrücke über den Masnedösund nach Seeland führt.

Um 20:00 Uhr gleiten wir zwischen zwei der gewaltigen Pfeiler unter der Hochbrücke hindurch. Während der Weiterfahrt bewundern wir rückschauend noch einmal das stolze Bauwerk, das sich nunmehr im Blick gegen die untergehende Sonne dunkel und die ganze Landschaft beherrschend wie eine gewaltige Silhouette von dem rötlichen Abendhimmel abhebt. Im letzten Licht des verdämmernden Tages biegen wir dann in den Sodsegab und anschließend in den Grönsund ein. Dem prächtigen warmen Tage folgt eine milde sternenklare Nacht. Ich übernehme wieder die erste Nachtwache und genieße, diesmal von keiner Regattaunruhe getrübt, das bei der leichten Nachtbrise sanfte und lautlose Dahingleiten des Bootes in dem dunklen glatten Wasser zwischen den nahen Ufern von Falster auf der einen Seite und Bogö, später Moen auf der anderen Seite. Aus den dort gelegenen Häusern und Gehöften leuchten zunächst noch vereinzelt Lichter mit traulichem Schein herüber, verlöschen aber bald eines nach dem andern, sodass schließlich nur noch allein der matte Schein unserer Positionslaternen sein Licht in die Dunkelheit wirft. Um Mitternacht passieren wir Stubbeköbing, kenntlich an den aus dem flachen Ufer dunkel herausragenden Massen seiner Häuser und seiner Kirche und an dem roten Leuchtfener, das die Einfahrt in seinen Hafen anzeigt.

Kurz vor ein Uhr, als wir uns der Ausfahrt aus dem Grönsund nähern, wecke ich meinen Navigationsoffizier Helmuth, damit er mich bei der schwierigen Navigation der schmalen, in mehreren Windungen verlaufenden Ausfahrtrinne unterstützen kann. Mithilfe der ausgezeichneten Befeuerung (Ober- und Unterfeuer) gelangen wir auch glücklich durch das kitzlige Fahrwasser aus dem Grönsund heraus. Als wir – dadurch

leichtsinnig geworden – nunmehr, ohne uns noch an Feuer und Tonnen zu kehren und die Karte vorher genau zu studieren, eine scharfe Wendung nach Südwest, um die mit dunklen Wäldern bestandene Nordost-Ecke von Falster machen und den Hafen von Hesnaes ansteuern, stößt unser Schwert zweimal kurz hintereinander auf dicke, im Grunde liegende Steine. Schaden tut uns das bei der Stärke unseres Schwerts weiter nicht. Nur Heinz wird von dem heftigen Gebums aus seinem tiefen Schlaf in der Kajüte aufgestört; sein Gesicht erscheint plötzlich mit verbaastem Ausdruck im Niedergang. Als wir ihm bedeuten, dass weiter nichts los ist, verschwindet er ebenso schnell wieder in seiner Koje und schon einige Augenblicke später tönen wieder die tiefen gleichmäßigen Schnarchlaute seines gesunden Schlafs zu uns heraus. Nachdem wir dann noch ein plötzlich vor uns auftauchendes „Gitter“, d.h. eine von den Fischern in der Nähe des Ufers zur Anbringung ihrer Reusen in den Grund gepflanzte Pfahlreihe umschiffen haben, gelangen wir ohne weitere Fähnisse in den Hafen von Hesnaes, machen dort um 1:45 Uhr am Bollwerk fest und gehen zur Koje, während im Nordosten schon die erste fahle Morgendämmerung den neuen Tag ankündigt.

Nach knapp vier Stunden Schlaf werde ich am 15. Juli schon wieder von dem wütenden Geschepper des auf sechs Uhr gestellten Bordweckers aus süßem Schlummer gerissen. Meine Schlaftrunkenheit und mein Wunsch, mich gleich wieder hinzuhauen, schwinden schnell dahin, als mich beim Öffnen der Kajütklappe ein bildschöner Morgen begrüßt. Mit kräftigem „reise, reise“ wecke ich meine Mannschaft. Heinz guckt, als er schließlich aufwacht, erstaunt am Bollwerk hoch und fragt, wo wir eigentlich sind. Er hatte in der

Nacht nichts davon gemerkt, dass wir den Hafen erreicht und festgemacht haben. Er wird dann sofort als derjenige, der von uns am meisten ausgeschlafen hat, an Land und in die paar Häuser von Hesnaes gehetzt, um vorm Verlassen Dänemarks unsere letzten paar dänischen Devisen gegen Lebensmittel einzutauschen. Als bestes Stück bringt er uns einen etwa zweipfündigen, noch vor einigen Minuten springlebendigen Steinbutt mit, den er gegen unsere letzte Krone und, da diese als Kaufpreis nicht ausreichte, mit einem Paket holländischen Shag aus dem Transitlager als Draufgabe von den Fischern des Ortes erstanden hat. Schnell wird dann alles klargemacht und um 7:30 Uhr werfen wir schon wieder die Leinen los. (Fortsetzung folgt)

DIES UND DAS

KLOTZENLOCH NICHT MEHR BEFAHRBAR

GAN ■ Das Klotzenloch, ein schmales Fahrwasser im Schleswig-Holsteinischen Wattenmeer gegenüber von Cuxhaven, verbindet die Norderelbe mit

der Medemrinne. Es war bis jetzt betonnt, aber für die Mehrheit der Sportbootfahrer ohne Bedeutung und nicht ungefährlich. In der Seekarte fand man die Bemerkung: „Unkundige werden dringend gewarnt, das sehr veränderliche Klotzenloch zu befahren.“ Das zuständige Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt wird seine Mühe gehabt haben, in jedem Frühjahr die Betonnung neu auszulegen, die sich dann schon nach kurzer Zeit nicht mehr am richtigen Platz befand. Warum war das Klotzenloch überhaupt betonnt? Es waren vorwiegend Krabbenfischer, die dort auf Fang gingen. Auch ortskundige Segler mit nicht zu tief gehenden Booten und Motorbootfahrer wählten gerne mal diese Route, wenn sie, von Büsum oder Helgoland kommend, durch die Norderelbe fuhren. Am westlichen Ende der Trischenflinge bei der grünen Tonne NE 7 bogen sie dann rechts ab ins Zehnerloch (die Tonnenbezeichnung NE für Norderelbe blieb erhalten), bis daraus das Klotzenloch an der roten Tonne NE 28/KL 2 abzweigte. Den „KL“-Tonnen folgte man bis zur KL 10 und befand sich dann schon in der Medemrinne, die bei der Neufeld-Reede in den Elbe-Hauptstrom mündet (wegen der Bauarbeiten

TICKET-DRUCKEREI
Herstellung attraktiver, funktioneller Eintrittskarten

SOUVERÄN SOFTWARE
Software für die Verwaltung von Museen

TECHNIK EXZELLENZ
Kassen, Thermodrucker, Kontrollsysteme, Infoterminals

KONTAKT HERSTELLER
Webshops für Online- und Mobile-Ticketing

BECKERBILLETT

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



Seekartenausschnitt Klotzenloch 2014 mit Kurslinie...

im Zuge der Fahrinnenanpassung der Elbe ist ein Befahren dieser Stelle derzeit übrigens nicht möglich). In umgekehrter Richtung war der Weg weniger attraktiv, da er bei dann fallendem Wasser risikoreicher wurde. Der Grund, die beschriebene Route überhaupt zu wählen, war weniger die kürzere Distanz, als der Reiz, die Watten zu durchsegeln.

Das Klotzenloch ist schon immer sehr veränderlich gewesen. Man kann sich noch erinnern, dass es vor längerer Zeit als toter Arm im Watt nördlich der Medemrinne endete und zwar teilweise betonnt aber kein durchgehendes Fahrwasser war. 2014 hatte es sich, wie oben beschrieben, abzweigend vom Zehnerloch einen Durchbruch zur Medemrinne geschaffen. Das hielt aber nicht lange vor. Vogelsand und

Gelbsand wurden kleiner, dazwischen erweiterte sich das Lüchterloch; Zehnerloch und Klotzenloch verkamen zu schmalen Rinnen. 2020 führt das Klotzenloch schon nicht mehr in die Medemrinne, sondern biegt vorher nach Nordwesten in den Hauptstrom. Seine Bedeutung als wenn auch unbedeutendes Fahrwasser hat es endgültig (das weiß man allerdings nie) verloren. Folgerichtig wurde die Betonnung eingezogen. In der Bfs 52/20 vom 14.5.2020 des WSA Cuxhaven heißt es „Auf Grund der starken morphologischen Veränderungen im Bereich vom Zehnerloch und Klotzenloch ist

das Klotzenloch-Fahrwasser nicht mehr sicher befahrbar. Das Klotzenloch-Fahrwasser ist als Fahrwasser nicht mehr als solches anzusehen.“



... und dasselbe 2020 (mit freundlicher Genehmigung NV-Verlag/NV Charts)

Damit können wir leben. Die zwei Seekarten-ausschnitte von 2014 und 2020 (nur sechs Jahre Unterschied!) machen deutlich, wie radikal die Natur hier „umstrukturiert“ hat. Die schwarz eingetragenen Kurslinien zwischen Norderelbe und Medemrinne bzw. Hauptstrom zeigen die Veränderungen. Noch deutlicher wird das auf einer Animation auf unserer Homepage.

Man könnte sich fragen, ob alle Veränderungen im Wattengebiet allein ein unergründliches Spiel der Natur sind, dem wir machtlos gegenüberüberstehen, oder ob auch hier der Mensch seine Hände im Spiel hat? Die Fahrrinnenanpassung der Elbe bedeutet nicht nur eine Tieferlegung und Einebnung der Sohle, sondern auch eine Begradigung der Hauptfließrichtung und eine Verbreiterung der tiefen Fahrrinne. Der Hauptstrom folgt diesem ihm weniger Widerstand bietenden Weg mit seinem Haupt-Wasservolumen, während in den Nebenarmen und -flüssen die Wasserbewegung langsamer wird und sich Schlick und Sand ablagern. Man sieht es allorts, hinter Pagensand, hinter der Rhinplatte und nun auch im Klotzenloch. Beweisen können wir solche Abhängigkeiten nicht und mit Vermutungen sollte man zurückhaltend sein.

SVAOE FÜHRERSCHEINKURSE IM WINTER 2020/2021

Die Führerscheinkurse des vergangenen Winters konnten trotz Pandemie und Kontakteinschränkungen zu Ende geführt werden. Auch für den kommenden Winter planen wir unsere Kurse unter Pandemiebedingungen. Lesen Sie dazu bitte unsere Homepage! Ein Informationsabend ist für Montag, 26. Oktober ab 19:00 Uhr im Vereinshaus vorgesehen und zwar sowohl live vor

Ort als auch als Übertragung im Internet. Aber kommen Sie nicht spontan, sondern melden Sie sich vorher in der Geschäftsstelle an!

Ein Anmeldeformular für die Kurse ist dieser Ausgabe beigelegt und auch im Download unserer Homepage zu finden. SVAOe-er können sich bis zum 15. September exklusiv anmelden, danach nehmen wir auch Gäste auf. Es entscheidet die Reihenfolge des Eingangs.

Andreas Gustafsson, Vorsitzender des Ausschusses für Navigation und Fahrtensegeln

ZU UNSEREM TITELBILD

GAN ■ Wir leben in einer Welt, die mit Bildern überflutet wird. Jeder und jede hat stets ein Foto- und Video-Handy parat, um auch noch so banale Situationen in eine Datei zu verwandeln und diese dann an beliebig viele „Freunde“ zu multiplizieren. Zum Glück gibt es auch noch Menschen, die nicht nur auf Knöpfe drücken können. Sabine Raschdorf ist so ein Mensch, dazu noch Seglerin. Mit ihrem Mann Michael und dem gemeinsamen Boot „Circle“ (wer nicht weiß, was der Name ihres Bootes bedeuten soll, werfe einen Blick auf die Form seines Spiegels) gehen beide gerne über lange Zeit in der Saison „auf Tour“, vorzugsweise nach Ostschweden. Da (und nicht nur da) kommt es vor, dass man mal für mehrere Tage vor Wind in einem Hafen liegen muss. Männer nehmen dann gerne ihren Werkzeugkasten zur Hand und fangen an zu „schrauben“. Manche Frauen nehmen stattdessen ihren Skizzenblock und einen Stift, um Eindrücke festzuhalten. Das ist meistens die bessere Idee.

Als „Circle“ im letzten Jahr in Utklippan eingeweht war, war Sabine von den Naturgewalten beeindruckt. Sie setzte sich mit Block (und wohl auch mit Foto-Handy) an die Luvseite der Schäre und hielt fest, was sie sah. Sie schrieb: „Westliche äußere Hafeneinfahrt von Utklippan bei Sturm – wie gut, dass der Hafen noch hinter einer weiteren Mole mit einer schmalen Zufahrt liegt. Für uns gehört Utklippan immer zur Einstimmung auf die Schären dazu, auch wenn es bis zu den Ostschären noch weit ist. Meistens hatten wir deutlich besseres Wetter und manches Mal haben wir hier auch andere SVAOe-er getroffen.“

Es muss, als Sabine sich dort zur Betrachtung des Unwetters schutzsuchend hinbockte, in der Tat sehr heftig geweht haben. Kräftiger Seegang hatte sich aufgebaut, wurde von der Mole zurückgeworfen und damit extrem steil. Den Moment, als sich eine solche See durch die Molenköpfe zwängt, hat Sabine festgehalten. Dazu kommt die Gischt, die über die Mauer brandet. Trotz des dunklen Wolkenhimmels muss im Süden die Sonne eine Lücke gefunden haben, denn ihr Schein erzeugt ein ausdrucksstarkes Hell-Dunkel. Hier möchte keiner ein- oder auslaufen, aber in Erinnerung behalten möchte man die Situation schon. Zu Hause hat Sabine ihre Skizze später mit Acrylfarben auf die Leinwand gebracht. So haben auch wir etwas davon.

Wir sind überzeugt, dass auch andere SVAOe-Mitglieder ihre Sichtweise von Augenblicken beim Segeln mit künstlerischen Mitteln darzustellen versucht haben. Geben Sie uns davon Kenntnis! Wir anderen, die dazu nicht so fähig sind, werden es Ihnen danken.

DAS BÜCHERSCHAPP

ZUR ABWECHSLUNG MAL EIN HAUSBOOT MIETEN?

Von Michael Albrecht ■ Der übliche Sommertörn nach Skandinavien oder in andere Ostseeländer wird manchem in diesem Jahr wegen der Corona-Risiken vielleicht schwerfallen. Hier kommt ein Vorschlag für alle, die Auslandsziele meiden wollen und es dabei ruhig und idyllisch lieben: ein Urlaub mit dem eigenen Boot oder einem gemieteten Hausboot auf der Mecklenburger Seenplatte. Wer diesen Törn plant, erfährt in dem Paperback **Hausbooturlaub Mecklenburgische Seenplatte, Edition Maritim**,

€ 24,90 eine Fülle

an Informationen und Anregungen über dieses noch sehr naturbelassene Revier. Die Müritz und die zahlreichen angrenzenden Seen und Kanäle sind mit ihren historischen Häfen, stillen Wäldern und schicken Marinas wie geschaffen für einen

geruhsamen Bootsurlaub. Dieses Büchlein stellt die Mecklenburger Seenplatte in elf konkreten Routenvorschlägen vor, inkl. der Fahrt- und Anlegemöglichkeiten sowie Tipps zu Versorgung und Sehenswürdigkeiten. Fotos, Übersichtskarten und über QR-Code eingebundene Videos sorgen für optimale Orientierung unterwegs. Nur der entsprechende Binnenkartensatz müsste noch gekauft werden.





Bevor man den aber unbesehen kauft, empfiehlt sich die **„Planungskarte Wasserstraßen Deutschland Nordost“**, Edition Maritim, 6. Auflage € 24,90 Delius-Klasing mit Elbe bis

Oder, Berlin und mecklenburgischen Gewässern. Hier findet man alle relevanten Daten wie z.B. Funkkanäle und Bootstankstellen für eine Reiseroute über größere Distanzen.

Für Nordsee-Segler – im Vergleich zu den Ostseefreunden werden es bestimmt weniger sein, denn mir fallen aus meinem Freundeskreis nur Wolfgang Mackens und Michael Raschdorf ein – hat Delius-Klasing eine wichtige Aktualisierung im Frühjahr 2020 aufgelegt, den Klassiker von **Jan Werner „Nordseeküste 1, von Cuxhaven bis Den Helder“** 9. Auflage, € 36.

Für alle Neulinge sind die ersten 20 Seiten von höchster Bedeutung, denn hier geht der Autor auf die wesentlichsten Voraussetzungen für einen

glücklichen Törn ein. Dazu gehören die Anforderungen an das Boot und seine Ausrüstung, gute Kenntnisse über Gezeiten und Stromnavigation, Sicherheitsregeln wie z.B. Navigationsunterlagen auf neuen Stand bringen, aktuellen Wetterbericht beschaffen, bei Nebel im Hafen bleiben (oder auf See, je nachdem) oder Helgoland anlau-



fen (geht immer!). Aus eigener Erfahrung in diesem Frühjahr weiß ich: Zwar hatte ich wie immer die neuesten Karten an Bord, den Plotterchip von 2019 aber nicht updaten lassen. Die Ansteuerung des Spiekerooger Seegats war um 2,5 sm nach Westen verlegt, was die Karte zeigte, der Plotter aber nicht wusste! Dieses auf der ganzen Welt einmalige Wattenrevier ist eben sehr veränderlich. Bei guten Bedingungen, die sind zwischen Mai und September eher die Regel als die Ausnahme, ist es hier jedoch einmalig schön. Was mir bei diesem Band auch sehr gefällt, sind des Autors Anmerkungen zur Historie der Häfen und Inseln. Um auch bei schlechtem Wetter oder unpassendem Wind voranzukommen, gibt es die **Staa**

nde Mastroute von Delfzijl gegenüber Emden bis Vlissingen fast an der belgischen Grenze. Hierfür ist zu empfehlen **Jan Werner, Nordseeküste 2** auch bei Delius-Klasing. – Vielleicht schreibe ich dazu einen Erfahrungsbericht, denn meine Frau und ich sind diesen Sommer genau dort unterwegs!

Zum Lesen und Wiederlesen

„CARIBBEE UND DER ATLANTIK“ VON CARLETON MITCHELL

Regattasegeln damals – noch heute ein Lehrstück und Lesevergnügen!

Von Norbert Suxdorf ■ „19 Uhr 15 Bermuda-Zeit, Mittwoch, den 2. Juli 1952 – Es weht mit Windstärke 6 aus Nordosten und der Himmel ist bewölkt – ganz anders als man sich Bermuda vorzustellen pflegt. Wir liegen zurzeit auf Backbordbug, haben das unruhige Kappelwasser längs der Riffe passiert und die See ist länger und gleichmäßiger geworden. Anstatt jede See für sich zu nehmen, stürmt die ‚Caribbee‘ hindurch. Wolken

von Gischt fegen über das Luvdeck, prasseln auf den unteren Teil des Großsegels und überschauern uns im Cockpit. In Lee brodeln hin- und herschießende Sturzbäche über das Deck. Beim Wenden verschwindet Bobby bis zu den Knien im Wasser, als er das Backstag nach vorn nimmt. Aber es ist Wasser der Sargasso See, angenehm warm dank der aufgestauten Hitze tropischer Sonne. Niemand kümmert sich um ein gelegentliches Duschbad. Ich fürchte, in einigen Tagen wird das anders werden.“

So beginnt die Regatta Bermuda–Plymouth auf der „Caribbee. Carleton Mitchell und seiner Crew von acht erfahrenen Hochseeseglern ist klar, was auf sie zukommt: Drei Wochen unter Regattabedingungen ostwärts über den Atlantik. Der Kurs wird nahe an den Neufundland-Bänken vorbeiführen. Carleton Mitchell wird ein Buch über diese Regatta schreiben: „Caribbee und der Atlantik“ (Originaltitel „Passage East“, deutsche Übersetzung von Wolfgang Rittmeister). Dr. Tönnies Hagelstein hat mich vor einigen Jahren auf dieses Buch aufmerksam gemacht, als wir uns im Clubhaus trafen. Ich habe es in einem Antiquariat gefunden und in den Nachrichten der Kreuzer-Abteilung vorgestellt. Aber das ist lange her, deshalb möchte ich „Caribbee“ an dieser Stelle noch einmal empfehlen.

Was Carleton Mitchell über das Segeln auf einer Hochseeyacht, über die harte Arbeit im Sturm und die Verzweiflung in Flaute, über das Regattafieber, über die Probleme des optimalen Kurses zum Ziel, über das Zusammenleben der Crew und über die Tücken des Nordatlantiks schreibt, ist ein Lehrstück und Lesevergnügen nicht nur für Regatta-, sondern ebenso für Fahrtensegler. Auch wenn die Yachten und die Navigationstechnik sich bis heute entscheidend gewandelt haben – „Caribbee und der Atlantik“ ist ein zeitloses Buch, denn die See und die Herausforderungen an den Segler sind

dieselben geblieben. Mitchell beschränkt sich aber nicht auf die Chronik dieser Regattateilnahme, er begeistert seine Leser – nach dem damaligen Wissensstand – auch für die Welt über, um und unter dem Segler: den Atlantischen Ozean mit seinen Strömungen, seinen meteorologischen Bedingungen und seinen auch heute noch wenig erforschten Tiefen.

Carleton Mitchell war ein amerikanischer Ausnahmesegler. Dreimal in Folge – 1956, 1958 und 1960 – gewann er mit seiner Yacht „Finisterre“ das Race Newport–Bermuda und viele weitere Seeregatten. Er wurde unter anderem mit der Blue Water Medal ausgezeichnet. Zugleich war er ein erfolgreicher Schriftsteller und begeisterter Fotograf. Seine Sammlung von Manuskripten, Logbüchern und rund 20000 Fotos vertraute er 1996 dem Mystic Seaport-Museum an. Er starb 2007 im Alter von 96 Jahren.

„Caribbee“ ist eine Kielschwert-Yawl, entworfen von Philip S. Rhodes. Sie misst 17,5 m über Deck und 13 m in der Wasserlinie bei einer Breite von 4,25 m. Sie trägt 147 qm Segelfläche. Die Gegner im Race 1952 segeln in zwei Klassen. In der Klasse I sind es neben „Caribbee“ die „Marabu“ und die französische „Janabel“, in der Klasse II „Samuel Pepys“ und „Joliette“. Der englische Light-Displacement-Cruiser „Samuel Pepys“ ist der Angstgegner. Die damals revolutionäre Konstruktion ist mit 9,5 m Länge und nur 41 qm Segelfläche die mit Abstand kleinste Teilnehmerin. Entsprechend groß ist ihre Vergütung. „Hier sind wir nun, wir fünf, bereit, den Kampf gegen die Götter im wahrsten Sinne des Wortes aufzunehmen. Vor uns liegt der ganze Nordatlantische Ozean; alles kann passieren – und auch das ist wörtlich aufzufassen.“ Das schreibt Carleton Mitchell am ersten Tag auf See.

Die nun folgenden Wochen bescheren den Männern eine wahre Achterbahn, nicht nur der See, sondern auch der Gefühle. Mal läuft „Caribbee“ mit Rauschefahrt, mal dümpelt sie fast auf der Stelle. Aber Skipper und Crew haben nur eins im Sinn, unter allen Bedingungen das Beste aus dem Schiff herauszuholen. „Solange das Boot reist, bin ich glücklich; sobald es aufhört zu laufen, sterbe ich“, schreibt Carleton Mitchell. Er sei vom „Schnelligkeitsbazillus“ angefliegen worden. „Aus einem von Natur aus lässig veranlagten Segler, der am liebsten im Cockpit faulenz und die Bi-dem-Winder beobachtet, wie sie in Lee vorbeitreiben, entwickelte ich mich zu jenem wild um sich blickenden Typ, der in ein dämonisches Freudengeheul ausbricht, sobald das Leedeck im Wasser verschwindet und der gierig zusieht, ob sich nicht noch ein Segel setzen ließe.“ Seine Crew auf der „Caribbee“ ist vom selben Ehrgeiz gepackt. Dabei wissen sie nicht, wie sie im Feld liegen, kein Gegner kommt in Sicht. Das wichtigste Navigations-Instrument ist der Sextant. Es gibt keine Funkverbindung.

Dabei haben sie auch mit den alltäglichen Schwierigkeiten fertig zu werden, die jeder See-segler kennt: „Alles und jedes wird zu einer Anstrengung: Anziehen und Ausziehen, Mahlzeiten vorzubereiten und sie einzunehmen, zur Koje zu gehen und wieder aufzustehen, selbst die Zähne zu putzen oder die Toilette zu besuchen. Wenn das Wetter sich bei einem Sturm verschlechtert, und die See beginnt, höher und unregelmäßiger zu laufen, wird allmählich jeder Handschlag für einen selber wie für das Schiff immer mühsamer und ermüdender. Und dabei lauert stets die Gefahr, dass eine plötzliche und unerwartete Bewegung des Schiffes Unheil anrichtet. In schwerem Wetter kann es 15 Minuten dauern, bis man sich angezo-



Regattasegeln in den Fünzigern: Makosegel müssen bei Leichtwetter getrocknet werden, schwere Beschläge, hölzerne Blöcke, geschlagenes Manilatauwerk, Stagreiter, Schamfilschutzrollen (Foto: aus dem besprochenen Buch)

gen hat – nur das Ölzeug und die Seestiefel, da wahrscheinlich jeder sowieso schon in den Kleidern ist. Selbst Schlaf in einer wild auf- und abtanzenden Koje ist für die meisten keine Zuflucht, bis nicht der Zustand völliger Erschöpfung erreicht ist. Daher der alte Spruch, dass ‚ein Schiff mehr aushalten kann als seine Besatzung‘. Lange bevor ein Schiff überwältigt wird, können die Menschen an Bord schon zu ausgepumpt sein, um es zu bedienen. Daran sollte ein Skipper immer denken.“

Am 21. Tag wird Lizard Head passiert, die südlichste Spitze Englands. Und nun: „Da ist aber auch nicht ein Jota Wind, nicht der leichteste, verrirrteste Lufthauch. Der Englische Kanal liegt so glatt vor uns, wie ich in der ganzen Welt noch kein Wasser gesehen habe. Keine Kräuselung, keine Luftblasen, gar nichts.“ Dann aber doch noch eine Brise – und eine Viertelmeile vor dem Ziel

Plymouth: „Der Wind frischte unversehens auf, drehte gegenan und zwang uns, einen Backbordschlag zu machen. Pandämonium brach an Deck aus, als sich die aufgestauten Energien entluden. Gerade als wir uns auf den anderen Schlag legten, flammte der Scheinwerfer vom Fort auf: Wir hatten das Ziel passiert.“

„Caribbee“ ist First Ship Home. Für 2.951 Seemeilen hatte sie 21 Tage, 3 Stunden, 19 Minuten und 40 Sekunden gebraucht. „Marabu“ ging nur vier Stunden später durchs Ziel. Vier Tage und acht Stunden später traf die „Samuel Pepys“ ein, aber nach berechneter Zeit war sie die Gewinnerin. „Caribbee“ fehlten nur knappe sieben Stunden zum Gesamtsieg. „Nach all den Wechselfällen einer 3000 Meilen Rennstrecke über den offenen Atlantik erbrachten erst die letzten 40 Meilen die Gewinnspanne, die den Sieg entschied. So ist das Leben der Rennsegler.“

Zu guter Letzt

SOZIALE DISTANZIERUNG

GAN ■ Was verstehen Sie wohl unter „sozialer Distanzierung“? Ein Sich-Absondern von Menschen, die anders sind als Sie, die einer anderen „Schicht“ angehören, z.B. kein selbständiger Kaufmann sind, eine andere Hautfarbe oder nicht einmal ein Boot haben? Das sollte es eigentlich nicht mehr geben, zumal die „Inklusion“, das Segeln mit Benachteiligten, gerade Aufschwung nimmt. Das Grundgesetz bestimmt in Artikel 3..., aber diese Keule wollen wir denn doch nicht schwingen.

Nikolas Woeckner, Chefredakteur der viel gelesenen „Seglerzeitung“ schreibt im Editorial der Juni-Ausgabe: „Wo ließe sich bes-

ser soziale Distanzierung praktizieren als auf See?“. Nanu? Gibt es so etwas doch noch? Hermann Hell, Herausgeber und sein Chef, hat da wohl nicht genau genug Kontrolle gelesen. Denn gemeint hat Woeckner in Corona-Zeiten natürlich die eindeutige und allseits zu findende Aufforderung „Abstand halten“ (von anderen Personen). Vielleicht erschien ihm die englische Version „social distancing“ schicker, deutschte sie dann aber wieder ein in „soziale Distanzierung“. Das ging daneben. Nun denn. Kann, sollte aber nicht passieren.

Wenn man aber in seine zitierte Frage den gewohnten deutschen Begriff einführt, lautet sie: „Wo ließe sich besser Abstand wahren als auf See?“ und man erkennt sofort den Quatsch. Lassen wir einmal die großformatigen Werbefotos in seinem und anderen Blättern beiseite, auf denen 56 Fuß-Yachten von zwei Personen gesegelt werden, er in kurzer Hose am Ruder, sie gelangweilt im weißen Kleid in drei Metern Entfernung im Cockpit. Die Wirklichkeit sieht anders aus, wie es in anderen Fotos in Segelzeitschriften viel häufiger gezeigt wird: Sechs Mann auf der hohen Kante dicht an dicht mit den Beinen außenbords. Oder es kämpfen Vordecksteute zu mehreren nebeneinander, um das schlagende Vorsegel einzuholen. Man könnte genug Beispiele beibringen (und jeder weiß es, auch Herr Woeckner), die zeigen, dass Segeln ein Mannschaftssport ist, bei dem engstes Zusammenwirken alltäglich und ein Abstandhalten unmöglich ist, von der Zweipersonenjolle bis zum „Big Boat“. Einhandsegler wird er nicht gemeint haben. Die Aussetzung der großen Regatta-Ereignisse in diesem Jahr hat eindeutige, berechtigte Gründe, auch wenn es denen, die von der Berichterstattung darüber leben und uns nicht gefällt.

Die besten Tipps für Ihren Landgang haben wir!

Hamburg Nordsee Ostsee

Jetzt portofrei bestellen!
 Beide Magazine erhalten Sie direkt vom LAND & MEER-Verlag Hamburg
 Tel.: 040/390 76 81,
 mail@landundmeer.de
 www.landundmeer.de

ENDLICH WIEDER SEGELN!

Ich suche eine Mitsegelgelegenheit am Wochenende auf der Elbe. Wer noch eine Mitseglerin sucht, ruf mich gerne auf meinem Handy an. Auch geht es bei mir manchmal kurzfristig. Vor langer Zeit war ich SVAOe-Mitglied und habe mit sehr viel Spaß und tollen Erinnerungen Kutter auf der „Teufelsbrück“ (Mini war mein Kutterführer in der Zeit von Martin Schütt, Martin Lyssowski (Lutscher), Thomas Lyssowski (Susi) oder Stephan Lunau) gesegelt. Danach segelte ich immer wieder auf der Elbe mit diversen Jollen oder später auch mal auf dem Mittelmeer.

Wie die Zeit vergeht! Aber die Sehnsucht nach dem Wasser bleibt. Über Segelangebote freue ich mich sehr.

Sabine ("Hymphnik") Werner (Kontaktdaten vermittelt die Geschäftsstelle)

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

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

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

Bankverbindung: Hamburger Sparkasse, IBAN DE60200505501265103992 / BIC HASPDEHHXXX

Redaktion: Michael Albrecht, Marcus Boehlich, Stefanie Holke (Layout), Götz-Anders Nietsch, Norbert Suxdorf, Andreas Völker
 E-Mail: 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

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

Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier.

