



# SVAOe NACHRICHTEN

5-2020 SEPTEMBER / OKTOBER



## HYDRAULIK MIT SYSTEM 5 MAL IM GROSSRAUM HAMBURG

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

HANSA-FLEX AG

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

[www.hansa-flex.com](http://www.hansa-flex.com)

**HANSA/FLEX**



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

98. Jahrgang

September / Oktober 2020

Nr. 5

### DIE „PEKING“ KEHRT ZURÜCK



*Viele Spender und Spenderinnen – die größte war die Bundesregierung – und Freunde der Segelschiffszeit haben es möglich gemacht, dass die 1911 bei Blohm + Voss gebaute Viermastbark „Peking“, einer der legendären Flying P-Liner, angekauft, in Wewelsfleth restauriert und als Museumsschiff nach Hamburg gebracht werden konnte. Am 7. September wurde sie, äußerlich ein Schmuckstück, von der Stör in den Hamburger Hafen geschleppt. Für die Zuschauer an den Ufern und auf den vielen Begleitbooten war das ein großartiges Ereignis. Michael Hampe hat es festgehalten mit unserem Vorsitzenden Stephan Lunau auf seiner „Luise“ im Vordergrund.*

# IN DIESER AUSGABE

## 3 Editorial

### Thema und Meinung

- 4 Segeln in Zeiten von Corona  
*ein subjektiver Bericht*
- 5 Zunahme tropischer Wirbelstürme  
*Denken Sie nicht, dass Sie dieses Thema achselzuckend als „betrifft mich nicht“ überspringen sollten*
- 7 Virtuelles Segeln  
*Spannendes für Stubenhocker*
- 9 Fragen über Fragen  
*Was einem beim Segeln so in den Sinn kommt*

### Vereinsleben

- 10 Neuaufnahmen
- 11 Nachruf John Carsten Heuer
- 12 Nachruf Liselotte Christiansen
- 12 Wie geht es mit dem Vereinsleben im Clubhaus weiter?
- 14 SVAOe Führerscheinkurse im Winter 2020/2021
- 16 Ein Hoch auf die Solidarität in unserer Vereinigung!

### Sonderseiten

- 18 Von Kanistern, Kuttern und einem Segeldingi namens „Schwalbe“  
*Eine Nachkriegsjugend in Oevelgönne*  
*Kommodore Jürgen „Fifi“ Schaper in Selbstzeugnissen*



### Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 24 Kurzer Weg zum Hafen  
*Der 2. Spieltag der Segelbundesliga*
- 26 Helgahard Cup 2020 auf der Alster  
*Mixed-Inklusionsregatta und unser Felix Schnor war dabei!*
- 27 Hamburg Summer Classics auf der Alster  
*28. Traditionelle Holzboot-Regatta mit guten SVAOe-Erfolgen*
- 28 Schwieriger Bundesliga-auftakt  
*SVAOe startet mit einem letzten Platz in die neue Saison*



### Jugend

- 29 Taufe der „Argo“  
*Wieder ein neuer Opti!*
- 30 Sommertour der „Teufelsbrück“ 2020  
*Regen, Wind, Flaute, aber auch mal Sonne*

### Fahrtensegeln

- 34 Stationsmeldungen  
*Corona trifft auch die Weltumsegler*
- 34 Haderslev – immer eine Reise wert
- 36 Sanitäre Anlagen  
*Vieles verbessert sich in den Yachthäfen*

### Aus Behörden und Verbänden

- 38 Segelyacht in der Außenelbe gesunken

### Historisches

- 39 Ostseereise der „Niederelbe“ im Sommer 1937  
*Nächtliche Einfahrt nach Kloster*
- 42 Interniert im 1. Weltkrieg  
*Historisches aus Australien*



### Dies und Das

- 44 Überraschung im Nord-Ostsee-Kanal  
*Mit einem verblüffenden Nachtrag*
- 46 Fahrrinnenanpassung der Elbe  
*Auswirkungen der Bauarbeiten auf den Segelsport*
- 46 Eine Erfahrung im Sperrgebietbereich
- 47 Machen wirklich immer nur die Sportboote Fehler im Verkehr?
- 47 Zu unserem Titelbild

### Das Bücherschapp

- 48 Black Jack – ein Schiff verschwindet
- 49 Zum Lesen und Wiederlesen  
*Shane Acton: „Shrimpy“*

### Zu guter Letzt

- 48 Ein Leserbrief

### Zu Allerletzt

- 52 Kreative raten zu Gelb mit Schwarz

### Umschlagillustration

Acryl auf Leinwand von Susanne Nürnberg

## Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

der Sommer ist noch nicht ganz vorbei und ich hoffe, Sie alle konnten trotz der nach wie vor herrschenden Beschränkungen zumindest beim Segeln einen gewissen Abstand zu dem unsäglichen Virus und dessen Gemeinheiten finden und werden das Segeln auch noch im Herbst genießen können. Bekanntermaßen ruht das Vereinsleben, was unsere Versammlungen und Veranstaltungen betrifft. Dazu mehr in einem gesonderten Artikel in dieser Ausgabe. Darin erläutern wir, warum eine Nutzung des Clubhauses bei Befolgen der Hamburger Corona-Verordnung so schwierig ist.

Wie Sie den Berichten dieser Ausgabe entnehmen können, fanden trotz allem „in Zeiten von C...“ diverse Aktivitäten auf dem Wasser statt. Die Trainings laufen unter entsprechenden Maßgaben. Auf der Alster wurden Regatten gesegelt. Die seit Jahrzehnten speziell auf dem Kiel-Kanal grassierende „Schlepp-Phobie“ machte auch in diesem Jahr unserem Jugendwandratter „Teufelsbrück“ schwer zu schaffen. Zum Ende ihrer Sommertour hatte die Mannschaft erhebliche Schwierigkeiten, einen willigen „Schlepper“ zu finden.

In den Berichten über diese Sommertour und auch aus der Jüngstengruppe werden Sie auch lesen, dass selbst die Jugendabteilung unter Überalterung leidet und auch die Jüngstengruppe Nachwuchs sucht. Daher seien Sie bitte so gut und motivieren Ihren Nachwuchs oder Ihre Enkelkinder dazu, es mit dem Segeln egal ob im Opti oder auf dem Kutter oder auf den Jollen zu versuchen. Es kann doch so schwer nicht sein.

Mit dem inklusiven Segeln wird die SVAOe gemeinsam mit anderen Vereinen neue Wege

im Segelsport gehen. Unser Mitglied Felix Schnor hat sich bereits in der ersten „Mixed-Inklusions-Regatta“ auf der Alster erfolgreich geschlagen, wie in dieser Ausgabe zu lesen ist.



Das Thema „Zunahme tropischer Wirbelstürme“ wird sicher niemanden, der einen unmittelbar vom Wetter abhängigen Sport betreibt, kalt lassen. Dazu möchte ich ergänzen, dass erwiesenermaßen neben dem zu Recht gescholtenen CO<sub>2</sub> das von Wiederkäuern ausgeschiedene Methan als Treibhausgas einen weiteren erheblichen Beitrag zum Klimawandel leistet. Damit sind neben unserem Energieverbrauch auch unsere Ernährungsgewohnheiten zu hinterfragen, übrigens nicht allein wegen der Erderwärmung (s. durch Zoonosen á la COVID 19 verursachte Pandemien).

In diesem Sommer konnten wir im August übrigens den dritten Sommer in Folge eine für unsere Breiten ungewöhnliche Hitzewelle nebst Flauten erleben. Da muss wohl etwas dran sein am Klimawandel. Zum Segeln taugt derartiges Wetter jedenfalls nicht.

Wo bleibt das Positive? Das Sperrgebiet auf der Elbe vor der Medemrinne ist bereits wieder Geschichte. Somit steht einem Törn auf der Unterelbe zumindest ein Hindernis weniger entgegen, aber man kann noch genügend anderes Unangenehme erleben, wie in dieser Ausgabe berichtet wird.

Trotz manchem Unerfreulichen wünsche ich eine angenehme Restsaison.

Ihr / euer Stephan Lunau

## THEMA UND MEINUNG

**Segeln in Zeiten von Corona****EIN SUBJEKTIVER BERICHT**

Von Hartmut Pflughaupt ■ Im Frühsommer war ich ja noch sehr unsicher, was das Segeln in diesem Sommer anbetrifft. Dann haben es uns die Dänen ermöglicht, wieder per Boot einzureisen. Daher fiel Ende Juni unser Entschluss, auf Sommertour zu gehen.

„Dieses Jahr aber nicht nach Schweden“ war das Credo unserer Entscheidung, da uns erstens deren Umgang mit Corona nicht behagt und zweitens zumindest zu dem damaligen Zeitpunkt eine Reise nach Schweden noch mit einer 14-tägigen Quarantäne bei Rückkehr nach Dänemark bzw. Deutschland im Raum stand. Also waren die dänischen Gewässer, genauer gesagt Jütlands Küste, unser Ziel. Damit verband sich auch das klare Zwischenziel, einmal kurzfristig nach Hause zurückzukehren, da eine unserer Töchter am 8. August heiraten wollte.

Im Nord-Ostsee-Kanal war wenig Schiffsverkehr. In Brunsbüttel lagen lediglich zwei Boote im Päckchen und in Rendsburg konnten wir uns einen Liegeplatz unter vielen freien Boxen aussuchen. Im „Riverside“ beim RVR standen die Tische auf der Terrasse weit auseinander.

Auch in Kiel-Schilksee gab es viele freie Plätze. Eine Reihe von Festliegern war wohl auch auf Tour, aber Gastlieger waren nicht so zahlreich wie sonst.

Und dann erst Dänemark! In Sonderburg konnten wir uns am Sonnabendnachmittag (!) unseren Liegeplatz aussuchen. Im Hafen – und auch in der Stadt – forderten überall Schilder „Hold Afstand!“. Daran schienen sich aber nur wenige Dänen zu halten. Die

Restaurants waren drinnen und draußen alle voll und niemand – auch nicht die Bedienungen – trug eine Maske. Ein gleiches Bild zeigte sich in den Geschäften. Dort ist die Anzahl der Kunden zwar per Aushang begrenzt, aber wir hatten nicht den Eindruck, dass sich jemand darum ernsthaft kümmerte. Darüber hinaus wurden diejenigen, die eine Maske benutzten, sogar etwas schief angesehen. Nur vereinzelt schienen Leute die Abstandregel einzuhalten. Zwar ist an den Supermarktkassen wie bei uns eine Fußbodenmarkierung angebracht und die meisten Kunden richteten sich auch danach, aber bei den Regalen und in den Gängen war business as usual.

Wann immer wir auf bekannte Segler-Gesichter stießen, wurde natürlich über die dänischen Corona-Maßnahmen gesprochen, und zwar meist mit Unverständnis. Bezeichnend ist, dass viele sagten, dass sie die Sanitäranlagen in den Häfen gar nicht oder nur sehr eingeschränkt benutzen und ggf. eine Dusche im eigenen Cockpit vorziehen.

Mitte August stiegen auch in Dänemark die Zahlen der Infizierten wieder. Plötzlich gab es eine Maskenpflicht in den öffentlichen Verkehrsmitteln. Wohl doch alles nicht so harmlos?

Egal – wir hielten größtmöglichen Abstand und reduzierten die Nutzung der Sanitäranlagen in den Häfen auf das absolute Minimum und hofften so, uns auch an einem dänischen Ableger des Virus vorbeizuschummeln.

Insgesamt aber war es in diesem Jahr im Vergleich zu den Vorjahren kein unbeschwertes Segeln. Hoffen wir für uns alle, dass wir gesund bleiben und in der nächste Saison wieder ein Schippern ohne Einschränkungen erleben können.



## Zunahme tropischer Wirbelstürme

### DENKEN SIE NICHT, DASS SIE DIESES THEMA ACHSELZUCKEND ALS „BETRIFFT MICH NICHT“ ÜBERSPRINGEN SOLLTEN

Von Götz-Anders Nietsch ■ Zwischen „Hinweis“ und „Beweis“ besteht ein gewaltiger Unterschied. Auf dem Gebiet der Rechtsprechung sieht das jeder ein. In den Naturwissenschaften ist es so, dass strenge Beweise nur in der Mathematik geführt werden können. In den anderen Fachgebieten dagegen gibt es keine Beweise. Es gibt Theorien, die durch Beobachtungsergebnisse entweder gestützt (Hinweis) werden, was eine Erhärtung der Theorie bedeutet, oder ein einziges Beobachtungsergebnis widerspricht einer Theorie, was deren Sturz bedeutet (negativer Beweis:

So kann es nicht sein.). Der Erkenntnistheoretiker Karl Popper hat das in eindrucksvoller Weise herausgearbeitet. Dieser zwingende Gedanke wird allerdings nicht von allen Menschen anerkannt. Ideologen bauen sich ein Vorstellungsgebäude auf, in das sie alle dort hineinpassenden Hinweise, Beobachtungen und Meinungen einfügen und widersprüchliche ignorieren, sogar bekämpfen. Dieter Nuhr, der Kabarettist, der Wahrheiten in glasklaren Worten und doch leichthin auszusprechen vermag, hat das zu spüren bekommen, als er im Auftrag der Deutschen Forschungsgemeinschaft zu deren hundertjährigem Jubiläum eine Aussage zur Bedeutung der Wissenschaft formulieren sollte. Das tat er auf eine in diesem Fall gänzlich unkabarettistische, aber unanfechtbare und überzeugende Weise und erntete doch einen Sturm der Entrüstung. Die DFG blamierte sich

# TOPLICHT

Schiffsausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten • Werftausrüstung

**Notkestraße 97  
22607 Hamburg**

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

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



„Der kleine Braune“

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

erbärmlich, indem sie den Ignoranten nachgab und den Beitrag zunächst löschte.

Diese Einleitung auf das Folgende gehört eigentlich nicht in das Mitteilungsblättchen eines Segelvereins. Aber der Autor musste sie sich von der Seele schreiben und irgendwie passt sie auch zu der hier zu kommentierenden Meldung. Diese Meldung stammt von der NOAA (National Oceanic and Atmospheric Administration), der obersten Behörde der USA für Meereskunde und Meteorologie, die als fachlich unantastbar gilt und noch nicht einmal vom Präsidenten angegriffen wurde. NOAA prognostiziert für 2020 eine Anzahl von 25 tropischen Wirbelstürmen im Nordatlantik (die Saison geht vom 1. Juni bis zum 30. November). Das wäre, wenn die Prognose eintritt, die höchste Zahl in der Geschichte der Institution. Bis Ende Juli, dem Zeitpunkt der Veröffentlichung der Vorhersage, entstanden bereits neun Wirbelstürme, davon zwei mit Hurrikan-Stärke (einschließlich „Isias“, der die nordamerikanische Atlantikküste verwüstete). Bis Ende November werden noch sieben bis neun Hurrikane erwartet, davon sechs eingestuft als „major“, also mit Windstärken über 178 km/Std.

Nach NOAAs Statistik entstehen im Durchschnitt je Saison 12 „benannte“ Wirbelstürme, die nach deren Definition eine gewisse Relevanz haben müssen. Darin sind im Mittel sechs Hurrikane enthalten, wovon die Hälfte „major“ ist. Die Prognose für 2020 übersteigt also den Durchschnitt erheblich.

Das gibt uns zu denken. Im Atlantik entstehen tropische Wirbelstürme im Gebiet der Kapverden vor der afrikanischen Küste, wenn die Wassertemperatur mindestens 27° C beträgt. Von dort geht ihre Zugbahn zunächst west- bis westnordwestwärts, bis sie typischerweise eine

hyperbolische Kurve über die karibischen Inseln, die nordamerikanische Ostküste und schließlich nordostwärts über den Nordatlantik nimmt, wo die Hurrikane früher oder später zu „normalen“ Stürmen werden. Jedes Jahr hören wir schlimmste Meldungen aus den betroffenen Ländern. Unvergessen bleibt das Schicksal der „Pamir“, die 1957 einem untypischen Bahnverlauf des Hurrikans „Carrie“ zum Opfer fiel und südwestlich der Azoren sank.

Aber auch Yachten müssen ihre Reiseplanung nach tropischen Wirbelstürmen einrichten. Die Hunderte von Booten, die jährlich im organisierten Rahmen der ARC (Atlantic Rallye for Cruisers) von den Kanarischen Inseln aufbrechen und in die Karibik segeln, tun das außerhalb der Hurrikansaison. Aber wenn sie erstmal „drüben“ sind, genießen ihre Besatzungen das warme Klima, die weißen Strände, das klare Wasser, die Ankerbuchten und die fruchtigen Drinks. Die Zeit geht dahin und auf einmal wird vor dem ersten Wirbelsturm gewarnt. Das kann künftig früher und häufiger geschehen.

Auch Weltumsegler stehen auf ihrer Rückreise, wenn sie den Südatlantik erreicht haben, vor der Frage, wann sie das gefährdete Gebiet zwischen 15° und 25° nördlicher Breite queren werden, um nach Europa zu kommen und ob dieser Zeitraum wirbelsturmfrei sein wird.

Man sieht also, dass die beobachtete Zunahme von Wirbelstürmen auch viele Segler betrifft. Aber das ist es nicht allein. Tropische Wirbelstürme sind eine atmosphärische Erscheinung, die vom Erreichen einer Mindest-Wassertemperatur als Energiequelle angeregt wird. Das geschieht nur in Gebieten, die eine Luftwirbelbildung ermöglichen, d.h. bei Vorhandensein einer rechts- (Nordhalbkugel) oder links- (Südhalbkugel) ge-



richteten Ablenkung der Luftströmung infolge der Erddrehung, also außerhalb fünf Grad nördlicher und südlicher Breite.

Die Wassertemperatur ist aber das Thema, worauf wir hinauswollen. Sie entsteht durch die Sonneneinstrahlung. Das war schon immer so (wird aber im Nachfolgenden ergänzt). Die Sonne bleibt dieselbe und trotzdem nimmt die Hurrikanhäufigkeit zu und auch die Hurrikansaison wird länger werden. Warum? Antwort: Klimawandel. Aha, sagen Sie, dafür sind die Treibhausgase infolge der Verbrennung fossiler Stoffe verantwortlich. Also mehr Windräder, mehr Photovoltaik-Anlagen und mehr E-Autos bauen. So wird es dargestellt. Aber es könnte noch einen anderen Grund geben. Die immense und zunehmende Energiemenge, die von den Menschen verlangt, erzeugt und verwendet wird, gehorcht dem Gesetz der Erhaltung der Energie und wird bei und nach der Nutzung größtenteils in Wärme gewandelt und über Gewässer und Luft um den Erdball verbreitet. Nur eine geringe Menge verschwindet im Weltraum. Diese menschengemachte und in Ozeane und Atmosphäre eingetragene Wärme ist zwar plausibel, aber bisher weder nach ihrer Größenordnung noch nach ihrer Ursache nachgewiesen. Sie geht in ihrer Wirkung in jener der Treibhausgase auf.

Die Treibhausgase sind messbar und gelten als Hauptverursacher der Erwärmung, also vorwiegend Wasserdampf (zum größeren Teil) und Kohlendioxid (zum kleineren). Beide sind teilweise vom Menschen verursacht. Die öffentliche Diskussion hat, weil es so einfach ist, einen Hauptschädling ausgemacht, das Kohlendioxid, das bei fossiler Verbrennung (Kohle, Erdöl, Erdgas) entsteht. Das wird nun allein angeprangert. Man soll ja Dinge nicht verkomplizieren. Dadurch scheint

die Rettung nah. Die ach so umweltfreundliche Wind- und Sonnenenergie produziert kein CO<sub>2</sub> und soll der Retter sein. Vergessen wird, dass auch diese Energie „nach getaner Arbeit“ in Wärme gewandelt wird.

Wir wollen nicht weiter argumentieren. Wir waren bei der Zunahme der Wirbelstürme. Es reicht nicht, diese Meldung unter „betrifft mich nicht“ einfach zur Kenntnis zu nehmen. Es reicht schon, zu beobachten. Die Temperaturmessungen und die Zunahme der Wirbelstürme sind starke Indizien für einen Klimawandel. Einen Rückgang erzielt man nicht allein durch regenerative Energie oder durch e-Mobilität oder durch grünen Wasserstoff, wenn sie auch ihren Anteil leisten. Den Energieverbrauch weltweit zu verringern, wäre ein erfolgversprechender Weg, aber ihn wird keiner gehen wollen, die reichen Länder nicht, weil sie um ihren Wohlstand fürchten und die armen nicht, weil sie gänzlich abgehängt zu werden fürchten. Nun sind Sie dran, nachzudenken. Wie wird es weitergehen?

## Virtuelles Segeln

### SPANNENDES FÜR STUBENHOCKER

GAN ■ Bei der Allgegenwärtigkeit des Internets (nur bei mir zu Hause ist der Empfang mangelhaft) ist es kein Wunder, dass nichts, aber auch gar nichts mehr ohne digitale Anwendung geht, wenn nicht manche analoge Tätigkeiten überhaupt ausgestorben sind. Auch das Segeln bleibt da bekanntermaßen nicht außen vor. „eSailing“ heißt der Begriff, den der DSV bereits aufgenommen und sogar eine Deutsche Meisterschaft darin veranstaltet hat. Über 27 000 Personen nahmen an der in diesem Jahr nur virtuell veranstalteten Pantaenius-Rund-Skagen-Regatta teil.

Man fragt sich, ob es bei dem Erfolg überhaupt sinnvoll ist, die Regatta noch einmal in natura zu veranstalten. Kostet viel mehr, ist unbequemer und für die paar People auf den Booten völlig unangemessen zu organisieren. Schließlich spart Pantaenius auch Schadensregulierungen, die bei einer realen Wettfahrt ebenfalls real sind.

Wir kommen jetzt auf die Segelbundesliga zu sprechen. Hier gibt es zwar keine virtuelle Teilnahme, aber jeder, der Zugang zum Internet hat, also in der Tat jeder, kann als Zuschauer mit bevorzugtem Sitzplatz dabei sein und das gesamte Regattafeld von oben betrachten. Jedes einzelne Race eines „Spieltages“, da kommen für beide Ligen insgesamt 96 Races zusammen, kann man am heimischen Bildschirm oder auch unterwegs virtuell verfolgen, und zwar nicht als Übertragung von Filmkameras (das in ausgewählten Sequenzen per Livestream ebenfalls), sondern per Differential-GPS zentimetergenau geplottet und symbolisch auf dem Bildschirm dargestellt. „Tracking“ heißt diese Technik, also laufende Aufzeichnung der Standorte in Echtzeit. Die App „Yellowbrick“ bietet solchen Überblick zwar schon lange von fast allen bedeutenden Seeregatten der Welt. Dabei werden die Positionen allerdings im Standard-GPS-Verfahren ermittelt und nur alle drei Stunden aktualisiert, was für den Zweck völlig reicht. Was aber der Entwickler und Sponsor SAP für die Segelbundesliga bietet, ist noch etwas ganz anderes. Da das Regattafeld mit einer Startlinienlänge von 50 bis 70 Metern und einer Bahnlänge des Up- und-Downkurses von ca. 500 Metern (ein Race dauert 15 bis 20 Minuten) zumindest aus der Vogelperspektive sehr übersichtlich ist, kann jeder Vorgang im Detail in Zeitschritten von weniger als einer Sekunde dargestellt werden.

Das Rennen läuft auf dem Bildschirm wie ein etwas ruckeliger Film ab.

Wer nun meint, Filmaufnahmen von Bord oder vom Begleitboot, unterlegt mit fachkundigen Kommentaren, seien viel dramatischer, mag auf seine Weise Recht haben. Aber, um einen für Segler völlig unmöglichen Vergleich mit dem Fußball heranzuziehen, eine Aneinanderreihung reiner Einzel-Kampfszenen kann nie das Gesamtbild eines Fußballspiels mit seinen taktischen und spielerischen Finessen wiedergeben. Das kann nur die Kamera, die ganz oder zumindest teilweise das Spielfeld zeigt. So ist es mit dem Tracking der Regatten. Der Zuschauer überblickt das ganze „Spielfeld“ maßstabsgetreu und darin die sich bewegenden symbolisch dargestellten Boote mit ihren Kursen und Manövern. Dazu werden Windrichtung und -stärke angezeigt. Der Zuschauer hat damit einen besseren Überblick, als jeder einzelne Bootsführer. Was er nicht sieht, ist der Einsatz der Athleten, der Ablauf der Manöver, Geglücktes und Missglücktes, Nervosität und Emotionen. Die Folge ist, dass der Zuschauer sich stets einbildet, er wüsste am besten, was zu machen sei und bricht in Schreikrämpfe aus, wenn „sein“ Bootsführer anders entscheidet. „Warum halst er denn nicht jetzt? Sieht er denn nicht, dass er gleich ausweichpflichtig wird?“ oder „Jetzt muss er doch wenden! Die Bahnmarke kann er direkt anliegen!“

Zeitechtes Tracking zu verfolgen ist kein virtuelles Segeln. Es verlangt und ermöglicht keine eigenen Entscheidungen. Der Zuschauer bleibt Zuschauer. Aber es weckt Emotionen. So, wie ein Kinozuschauer in einem Film zu Tränen gebracht werden kann, so fiebert der Teilnehmer beim Tracking mit „seiner“ Mannschaft mit, gerät in Ekstase oder in Depression.

## Fragen über Fragen

### WAS EINEM BEIM SEGELN SO IN DEN SINN KOMMT

GAN■ An Bord kann es an einem schönen Sommertag vorkommen, dass man auf eine Frage stößt, die man nicht beantworten kann, aber doch gerne eine Antwort darauf wüsste. Ein Beispiel: Man befindet sich gerade im idyllischen Marschen-Yachthafen im alten Störarm hinter dem Sperrwerk. Man sitzt im Cockpit und guckt nach Westen. Der Himmel ist klar und die Sonne steht nur noch wenig über den Bäumen am gegenüberliegenden Störufer. Was für ein schöner, friedlicher Abend wird das werden!

Doch nicht nur die Sonne ist zu sehen, sondern auch, ein Stück links davon und etwas höher,

der Mond. Er ist zwar blass und strahlt keine Wärme ab, aber er ist doch scharfkantig zu erkennen. Er „nimmt ab“, wie wir daran sehen, dass seine Form einem kleinen handgeschriebenen deutschen *a* ähnelt, im Gegensatz zu einem *z*, wenn er zunimmt. Wie kommt das eigentlich? Christian Morgenstern hatte den Mond daher als „typisch deutschen Gegenstand“ bezeichnet, aber eine so nationale Erklärung können wir nun doch nicht glauben. Dass beide der uns am größten erscheinenden Himmelskörper gleichzeitig zu sehen sind, kommt gelegentlich vor, das ist uns schon bekannt. Welche Bedingungen mögen dafür gegeben sein? Der Mond gehört doch eigentlich an den Nachthimmel. Jetzt, wo man beide Himmelskörper im Blickfeld hat, fällt auch auf, dass beide denselben Durchmes-





# ES KOMMT AUF JEDES DETAIL AN.



Individuelle Yacht-Neu- und Ausbauten



Osmose-, Maler- und Lackarbeiten



Teakdecks, Holzmasten, Reparaturen



Rundum-Service und Winterlager

Deichstr. 23-27  
22880 Wedel  
Tel. 04103/3344  
info@wegenerjachtwerft.de  
www.wegenerjachtwerft.de

ser zu haben scheinen. Zufall? Wäre doch mal interessant nachzumessen. Mit welchem Gerät würde man das wohl machen? Ersatzweise ein schneller Griff zum Smartphone und Wikipedia aufgeschlagen. Tatsächlich, dieses inzwischen unersetzliche Werkzeug hat eine Antwort. Aber lesen Sie selber nach, wir wollen uns nicht mit fremden Federn schmücken.

Wie ist das nun mit dem Mond am Tageshimmel? Es ist kurz nach Halbmond. Wir wissen immerhin, dass, wenn der Mond von uns als vollflächig von der Sonne beschienen erscheint, er „auf der anderen Seite“ der Erde stehen muss, also der Sonne abgewandt. Stünde er auf derselben Seite der Erde wie die Sonne, so sähen wir nur seine Schattenseite. Es wäre also Neumond. Die Sonne geht aber in Kürze unter und der Mond wird noch zu sehen sein. Er bleibt genauso beschienen wie vorher. Merkwürdig?

Da wir Zeit haben, bleiben wir noch einen Tag länger in diesem Hafen. Wieder um dieselbe Zeit beobachten wir abends die Sonne kurz vor ihrem Untergang und ein Stück links davon und etwas höher den Mond. Aber halt! Der Abstand zwischen Sonne und Mond ist offensichtlich größer geworden, als er gestern war. Das kann man mit bloßem Auge sehen. Wie kommt es, dass die Sonne dem Mond vorausseilt? Oder bleibt er zurück? Fragen über Fragen tun sich auf.

Natürlich findet der moderne Mensch auf solche Fragen, sofern er überhaupt die Muße findet, sie sich zu stellen, durch Blick auf das Smartphone eine schnelle Antwort. Dabei könnte man es belassen und kurze Zeit später ist alles vergessen. Sehr tief wird die Erklärung nicht in die Hirnrinde eingedrungen sein. Wenn Sie aber mehr wissen wollen als andere und das auch noch, wenn „kein Netz“ verfügbar ist, dann bie-

tet die SVAOe Ihnen die Möglichkeit, an dem in diesem Winter wieder stattfindenden Kurs zum Sporthochseeschifferschein teilzunehmen. Selbst wenn Sie die Prüfung gar nicht machen wollen, ist die Teilnahme lehrreich. Da lernen Sie neben vielem anderen auch eine Menge über die Geheimnisse der Himmelsmechanik. Dank moderner Technik ist so ein Wissen auf einer Segelyacht eigentlich nicht mehr notwendig. Es ist in den Geräten implementiert. Den Kopf können wir für Wichtigeres freihalten. Man kommt auch ohne dieses Wissen an sein Ziel. Andererseits kämen wir auch ohne diese altmodischen Segel an unser Ziel. Aber es wäre nicht dasselbe Erlebnis.

## VEREINSLEBEN

**Juli/August 2020**

## NEUAUFNAHMEN

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

### Probemitglieder:

Götz Gronau, 22605 Hamburg  
Sebastian Böhmert, 22419 Hamburg



**\*07.09.1950 †11.08.2020**

## **JOHN CARSTEN HEUER**

**Mitglied seit 1968**

**Träger der goldenen Ehrennadel**

**Eigner der SY „Poxy“**

**und des Gaffelkutters „Heimat“**

Unser langjähriges Mitglied John Carsten Heuer ist im Alter von 69 Jahren gestorben. Er war der zweitälteste Sohn aus der Familie des legendären Bootsbaumeisters Jürgen Heuer, der mit seinen Angehörigen jahrzehntelang der SVAOe auf das Engste verbunden war. Seine Werft, früher am Köhlfleet, dann am Nesskanal und heute am Rüschanal gelegen, war stets ein Anlaufpunkt „mit Familienanschluss“ für zahlreiche unserer Mitglieder. Kein Wunder, dass auch zwei seiner Söhne in dieses Verhältnis hineinwuchsen.

John Carsten (sein Kurzname „Caschi“ ist Elbeweit bekannt) ist die Liebe zum Wasser in die Wiege gelegt worden. Aufgewachsen im väterlichen Werftbetrieb ging es wohl gar nicht anders. Eine dort herumliegende Kükenjolle hatte es bereits dem 10-jährigen Jungen angetan, die Welt zu entdecken, auch wenn das zunächst nur der Köhlfleet war. Allmählich aber öffnete sie sich auf den Reisen mit dem elterlichen Kielschiff „Elfe“. Dann wurde Caschi begehrtes Mannschaftsmitglied auf Regattayachten wie z.B. „Hamburg VII“, „Dorothea“, „Windliese“, „Magica“ und „Hamburg X“. Er nahm an vielen der großen Regatta-Ereignisse in England und auf der Nordsee teil.

Ebenso natürlich war, dass er einen Beruf im Zusammenhang mit Schiffen und Booten wählte. Er lernte Schiffbau bei der Deutschen Werft und studierte dieses Fach mehrere Semester lang. Als Felix Scheder-Bieschin ihn als „Eignervertreter“ zum Bau seiner „Vineta“ in die USA entsandte, ergriff

er die Chance, um andere Erfahrungen zu sammeln. Mit dem Neubau wie auch mit der amerikanischen „Rattler“ nahm er an zahlreichen Regatten teil.

Später arbeitete er als

Bootsbauer einige Zeit in Dänemark. Seine Sprachkenntnisse ließ er immer gerne durchblicken. Wieder in Deutschland besuchte er den Meisterkurs im Bootsbauphandwerk und lieferte 1999 sein Meisterstück mit der selbst konstruierten und gebauten „Poxy“ ab, einer bildhübschen und schnellen Kielyacht mit liebevollen Details. Er segelte sie bis zum Ende mit seiner ebenfalls dem Segeln verfallenen Frau Gitti auf Regatten und Touren.

Seinen Freunden bedeutete er viel durch sein großes Fachwissen, seine handwerkliche Geschicklichkeit, seine stete Hilfsbereitschaft und seinen unerschütterlichen Frohsinn. Der SVAOe stellte er sein Wissen zur Verfügung, indem er in den Führerscheinkursen das Thema Boots- und Yachtbau unterrichtete. Er zeigte an Beispielen, wie Yachten sein müssen und wie nicht. Unvergessen sind in dem Zuge seine leidenschaftlichen Werftführungen, die stets mit Bratwürsten und Glühwein endeten.

Nach dem Übergang in den Ruhestand hatte Caschi sich vorgenommen, den nur noch als Torso vorhandenen Gaffelkutter „Heimat“, eine der ältesten deutschen Yachten, wieder auferstehen zu lassen. Das war ihm nicht mehr vergönnt.



*Foto: Gitti Heuer*

Schon während des Berufslebens traf ihn eine schmerzhaftes Erkrankung, die zeitweilig seine Arbeit behinderte. Als eine Heilung möglich geworden war, wurde zusätzlich ein Tumor bei ihm festgestellt. Im Bewusstsein des Kommenden hat Caschi den Lebensmut trotzdem nie verloren. Er strahlte immer Optimismus und Fröhlichkeit aus, lobte das deutsche Gesundheitssystem und war seiner Frau für ihre Hilfe dankbar. So positiv werden wir ihn in Erinnerung behalten. Sein Tod reißt ein Loch in seinen großen Freundeskreis.

Wir danken ihm für seine langjährige Treue. Unsere Anteilnahme gilt seiner aufopferungsvollen und tatkräftigen Frau Gitti und seinen Familienangehörigen.

Vorstand, Ältestenrat und Mitglieder der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne

\* 5.4.1928 † 4.7.2020

## LIESELOTTE CHRISTIANSEN

Mitglied seit 2003

Eignerin der SY „Stromtid“

Unser Mitglied Lieselotte Christiansen ist im Alter von 92 Jahren gestorben. Sie war die Witwe unseres langjährigen Mitglieds Günter Christiansen, des bekannten Buchhändlers aus Ottensen und langjährigen Vorstehers des Börsenvereins des Deutschen Buchhandels, und hielt seit dessen Tod die Verbindung zur SVAOe aufrecht.

Für diese Treue danken wir ihr.  
Die Beerdigung findet im Familienkreis statt.

Wir trauern mit ihren Angehörigen  
Mitglieder, Vorstand und Ältestenrat der  
Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne

## WIE GEHT ES MIT DEM VEREINSLEBEN IM CLUBHAUS WEITER?

Von Stephan Lunau ■ Sicher werden sich viele Mitglieder die obige berechtigte Frage stellen. Angesichts der ungewissen Entwicklung sehen wir seitens des Vorstands allerdings bis auf Weiteres keine Möglichkeit, Versammlungen wie z.B. Mitgliederversammlungen oder Veranstaltungen wie z.B. das Herbstfest mit einer größeren Anzahl von Teilnehmerinnen und Teilnehmern unter Einhaltung der gegenwärtigen Corona-Regeln mit vertretbarem Aufwand im Clubhaus abzuhalten; die aktuelle Verordnung differenziert zwischen Versammlungen und Veranstaltungen, s.u.. (Stand 25. August 2020; an diesem Tage wurden weitere Lockerungen beschlossen, so ist u.a. die Anforderung, eine Mindestfläche von 10 m<sup>2</sup> pro Person bei Veranstaltungen in geschlossenen Räumen vorzuhalten, entfallen.)

Ich zitiere die derzeit gültige **Hamburgische SARS-CoV-2-Eindämmungsverordnung – HmbSARS-CoV-2-EindämmungsVO vom 30. Juni 2020, geändert am 25. August 2020.**

### § 3

#### Abstandsgebot

(1) Jede Person ist aufgerufen, die körperlichen Kontakte zu anderen Personen als den Angehörigen des eigenen Haushalts auf ein absolut nötiges Minimum zu reduzieren, die aktuellen Empfehlungen der zuständigen öffentlichen Stellen zur Vermeidung der Übertragung des Coronavirus zu beachten und hierzu geeignete Hygienemaßnahmen einzuhalten.

(2) Personen müssen an öffentlichen Orten zueinander einen Mindestabstand von 1,5 Metern einhalten (Abstandsgebot). ...



## § 9

### Allgemeine Vorgaben für Veranstaltungen

...

(4) Veranstaltungen ohne feste Sitzplätze sind im Freien mit bis zu 200 TeilnehmerInnen und Teilnehmern und in geschlossenen Räumen mit bis zu 100 TeilnehmerInnen und Teilnehmern zulässig. Erfolgt während der Veranstaltung oder in den Pausen ein Alkoholausschank, reduziert sich die Anzahl der zulässigen TeilnehmerInnen und Teilnehmer jeweils um die Hälfte.

## § 10

### Versammlungen

...

(6) Für Versammlungen, die gesetzlich vorgeschrieben sind, Versammlungen gemäß § 9 des Parteiengesetzes in der Fassung vom 31. Januar 1994 (BGBl. I S. 150), zuletzt geändert am 10. Juli 2018 (BGBl. I S. 1116), sowie Versammlungen und Zusammenkünfte der Organe von Vereinen, Stiftungen, Personen- und Kapitalgesellschaften und vergleichbarer personeller Gremien gelten die allgemeinen Hygienevorgaben nach § 5. Ein Schutzkonzept ist nach Maßgabe von § 6 zu erstellen. Es sind Kontaktdaten der TeilnehmerInnen und Teilnehmer nach Maßgabe von § 7 zu erheben. (Hinweis: Die Unterstreichungen wurden vom Verfasser eingefügt)

Dazu sei gesagt, dass die Fläche des Saals im Clubhaus 101 m<sup>2</sup> beträgt. Die Einhaltung der Hygienevorgaben, speziell die geforderten 1,5 Meter Abstand, lässt die Veranstaltung von Mitgliederversammlungen, bei denen ca. 30 – 40 Personen teilnehmen im Clubhaus derzeit nicht zu. Die Führerscheinkurse werden unter Einhaltung Vorkehrungen dagegen im Clubhaus durchgeführt werden können.

Virtuelle Mitgliederversammlungen halte ich dagegen für sinnlos, da sie dem Charakter unserer Versammlungen komplett zuwiderlaufen und m.E. von der Mehrzahl der Mitglieder nicht angenommen würden. Es geht ja neben der Tagesordnung insbesondere darum, sich persönlich zu treffen.

Die Jahreshauptversammlung ließe sich notfalls virtuell bzw. schriftlich im Einklang mit dem BGB abhalten, um zumindest die gesetzlichen Anforderungen zu erfüllen. Alternativ ließe sich zu diesem Zweck ein größerer Raum extern anmieten, sodass dort unsere Jahreshauptversammlung unter Einhaltung der dann geltenden Corona-Regeln und unter weitgehender Vermeidung unnötiger Risiken abgehalten werden kann.

Mögliche Konzepte für später zu planende Veranstaltungen werden wir, sobald diese hoffentlich bald unter weiter gelockerten Verordnungen mit vertretbarem Aufwand umsetzbar sein werden, tagesaktuell entwickeln müssen.

Bei alledem gilt es zu bedenken, dass eine große Anzahl der möglichen TeilnehmerInnen und Teilnehmer unserer Veranstaltungen zu den sogenannten Risikogruppen gehört. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass SARS-CoV2 erwiesenermaßen durch Aerosole verbreitet wird. Letztere sind speziell bei relativ trockener Heizungsluft lange im Raum vorhanden bzw. „frei“ verfügbar. Daraus resultiert unter den Bedingungen, wie sie in geschlossenen Gebäuden im Herbst und Winter vorherrschen, nach bisherigen Erkenntnissen ein hohes Verbreitungspotential für das Virus und damit ein entsprechend erhöhtes Infektionsrisiko. Diese Information beruht auf den Erkenntnissen von Prof. Martin Kriegel (Leiter des Hermann Rietschel Instituts (HRI) an der Technischen Universität Berlin), s.a. dieser

Link [https://www.t-online.de/gesundheit/krankheiten-symptome/id\\_88450396/aerosole-und-coronavirus-die-viren-sind-schnell-im-gesamten-raum-verteilt-.html](https://www.t-online.de/gesundheit/krankheiten-symptome/id_88450396/aerosole-und-coronavirus-die-viren-sind-schnell-im-gesamten-raum-verteilt-.html).

## SVAOE FÜHRERSCHEINKURSE IM WINTER 2020/2021

Von Andreas Gustafsson, Vorsitzender des Ausschusses für Navigation und Fahrtensegeln ■ Die Führerscheinkurse des vergangenen Winters konnten trotz Covid-19-Pandemie und Kontakteinschränkungen zu Ende geführt werden. Wir planen unsere Kurse auch für den kommenden Winter unter Pandemiebedingungen. Daher zunächst die gute Nachricht: Unsere Kurse finden grundsätzlich statt. Die schlechte: Die Kapazitäten sind knapper als sonst und wir müssen alle etwas flexibel sein.

Um Abstandsregeln im Clubsaal wahren zu können, werden wir die Höchstteilnehmerzahl der Kurse begrenzen und deshalb erstmals für alle Kurse eine Anmeldefrist nur für SVAOe-Mitglieder einräumen, und erst wenn diese verstrichen ist, auf noch freien Plätzen Gäste aufnehmen. Bitte haben Sie Verständnis dafür, dass dies auch für etwaige Familienangehörige und Partner gilt, die nicht selbst SVAOe-Mitglieder sind. Bei Familien lohnt es daher auch immer zu prüfen, ob nicht die gesamte Familie zum Pauschalтарif Mitglied wird. Gäste aus benachbarten Segelvereinen sind wie immer willkommen und nehmen zu SVAOe-Tarifen teil. Gäste, die noch in keinem Segelverein organisiert sind, zahlen eine erhöhte Kursgebühr und erwerben für die Differenz eine befristete Probemitgliedschaft, die nach Ablauf jederzeit in eine Vollmitgliedschaft in der SVAOe umgewandelt werden kann.

Nach den guten Erfahrungen mit dem Online-Unterricht in diesem Frühjahr stellen wir es unserem Dozententeam ab sofort frei, ggf. den Unterricht oder Teile davon auch online durchzuführen, sofern der Stoff sich dafür eignet. Für Dozierende wie auch Teilnehmende, die berufstätig sind, im Umland wohnen oder familiär gebunden sind, kann es ohnehin vorteilhaft sein, nicht an jedem Kursabend anwesend sein zu müssen. So lassen sich Kurse auch mal auf Dienstreise im Hotel oder im eigenen Zweitwohnsitz geben oder verfolgen. Sollte es – Gott behüte – zu einem erneuten Shutdown kommen, können wir zumindest für einen begrenzten Zeitraum den Unterricht auch online weiterführen. Wir empfehlen allen Interessenten deshalb dringend, einen internetfähigen Rechner mit Lautsprecher und Mikro (eine Kamera ist nice to have, muss aber nicht) nebst einem halbwegs aktuellen Browser zur Hand zu haben. Das Verfolgen mit einem Smartphone ist technisch ebenfalls möglich, die Displaygröße ist aber eigentlich zu klein. Ferner richten wir uns darauf ein, auch die reduzierten Kurse für einzelne Präsenz-Vorlesungen nochmals in zwei Schichten einzuteilen.

Wie immer benötigen unsere Kurse andererseits auch eine Mindest-Teilnehmerzahl. Dies gilt besonders auch für den SHS-Kurs, den wir erneut anbieten möchten und der natürlich nur einen begrenzten Interessentenkreis anspricht. Wenn Sie diese Herausforderung angehen möchten, sollten Sie sich frühzeitig anmelden.

Ein einführender **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. Ich bin selbst gespannt, wie dieser Mix funktioniert...

Anders als sonst können Sie jedoch weder spontan kommen, noch spontan im Netz teilnehmen, sondern wir bitten um vorherige Anmeldung. Den Zugang zum Vereinshaus werden wir nach derzeitigem Stand begrenzen und nur zuvor angemeldeten Teilnehmern ermöglichen. Online-Teilnehmer erhalten per Mail eine gesonderte Einladung mit einem Link zur Veranstaltung.

Ein Anmeldeformular zu den Kursen lag dem Nachrichtenblatt Ausgabe 4-2020 bei und steht zum Download auf unserer Homepage zur Verfügung.

### Im Einzelnen:

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

**SBF-See** (Sportbootführerschein Geltungsbereich Seeschiffahrtstraßen) ab 16 Jahren als amtlicher Standardschein zum Führen von Yachten auf deutschen Seeschiffahrtsstraßen innerhalb der 3sm-Zone und vorgeschrieben ab einer Motorleistung von 15 PS.

**SKS** (Sportküstenschifferschein) ab 16 Jahren, aufbauend auf dem SBF-See zuzüglich nachge-

wiesener 300 sm in Küstengewässern. Weiterführender amtlich anerkannter und empfohlener Führerschein für Yachten in deutschen und internationalen Küstengewässern bis 12 sm von der Küstenlinie. Das Wissen dieses Scheins wird zum Beispiel benötigt, um Yachten in Tidenrevieren wie der Deutschen Bucht sicher navigieren zu können – hierfür reicht der Inhalt des SBF-See nicht aus. Die SVAOe schreibt den SKS auch zur Führung ihrer seegehenden Vereinsboote vor – dies betrifft die Skipper unserer Kutter und der Albin Express, wenn sie denn die Elbe verlassen möchten.

**SSS** (Sportseeschifferschein) wird diesen Winter nicht angeboten.

**SHS** (Sporthochseeschifferschein): Der SHS ist der amtliche, empfohlene Führerschein zum Führen von Yachten in der weltweiten Fahrt und erfordert umfangreiche und vertiefte Kenntnisse u.a. der astronomischen Navigation, des internationalen Seerechts und tropischer Wettererscheinungen. Die Prüfung vor einem Prüfungsausschuss der Zentralen Verwaltungsstelle erfolgt schriftlich und mündlich. Eine praktische Prüfung wird nicht durchgeführt. Voraussetzungen für die Zulassung zur Prüfung sind ein Mindestalter von 18 Jahren, der Besitz des Sportseeschifferscheins SSS sowie ein Nachweis von 1000 Seemeilen auf Yachten.

Ergänzend streben wir wie gewohnt einen Wochenendkurs zum UKW Sprechfunkzeugnis **SRC** (Short Range Certificate) an. Das SRC ist verpflichtend erforderlich für Skipper einer Segelyacht auf deutschen Seegewässern, welche mit einem UKW-Seefunkgerät ausgestattet ist. Es ist international anerkannt und kann ab 15 Jahren abgelegt werden. Da dieser Kurs von einem externen Referenten gegeben wird, spielt hier eine wirtschaftliche Mindestteilnehmerzahl eine Rolle. Wir legen ihn in der Hoffnung, dass

coronabedingte Kontaktbeschränkungen dann vielleicht nicht mehr erforderlich sind, so spät wie möglich knapp vor die Saison 2021.

Weiterhin ist zum Erwerb und das Mitführen von Seenotsignalmitteln wie Fallschirmraketen der **Fachkundenachweises (FKN) für Seenotsignalmittel** nach dem Sprengstoffrecht erforderlich. Wir vermitteln den Stoff als Abendkurs im Rahmen unseres SBF-See-Kurses; er kann für Inhaber des SBF-See auch separat besucht werden. Voraussetzung ist ein Mindestalter von 16 Jahren und der Besitz eines amtlichen Sportbootführerscheins. Teilnehmer, die den SBF-See und den FKN zusammen belegen, absolvieren im Frühjahr zunächst ihre SBF-Prüfung und soweit sie diese bestanden haben, in der Regel am selben Nachmittag direkt im Anschluss auch die FKN-Prüfung.

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

Verbindliche Kurstermine finden Sie ab Oktober auf unserer Homepage.

## Es geht weiter!

### EIN HOCH AUF DIE SOLIDARITÄT IN UNSERER VEREINIGUNG!

GAN ■ In Ausgabe 4-2020 dieser Nachrichten war berichtet worden, wie Thomas und Cathrin Schaper eine etwas heruntergekommene Yacht in der Karibik gekauft und zunächst zu den Azoren gesegelt hatten. Über den weiteren



*Das Schiff ist für die Malerarbeiten eingerüstet*

Reiseabschnitt bis in die Heimat war ein Bericht in Aussicht gestellt worden. Darüber, wie sie in Hamburg angekommen sind, ist in Ausgabe 5-2019 berichtet worden. Das Schiff liegt seitdem in der Heuerwerft in Finkenwerder und Cathrin und Thomas arbeiteten intensiv daran, ihre Vorstellungen, wie ein Seeschiff aussehen soll, umzusetzen. Das ist nicht mal so eben geschehen, sondern erfordert viel Zeit, Geld und Tatkraft. Wie weithin bekannt, hat Thomas dann eine schwere Krankheit getroffen, sodass sein Mitwirken auf unbestimmte Zeit ausfällt. Aber beide möchten, dass das Schiff fertiggestellt wird. Cathrin allein arbeitete bis an ihre Grenzen. Dass das nicht reichen wird, haben etliche Vereinsfreunde erkannt und stellten ihre Mithilfe zur Verfügung. Thomas besucht von Zeit zu Zeit die „Baustelle“, gibt Rat und freut sich über den Fortgang.

Das „Triton“-Projekt geht weiter! Ein Hoch auf die Solidarität in unserer Vereinigung! Wir bringen hier zwar keinen Bericht über die Arbeiten, aber doch einige Fotos. Die Namen der Helfenden haben wir weggelassen. Die Redaktion wünscht gutes Gelingen und für Thomas eine fortschreitende Genesung.



Der lackierte Aufbau wird kritisch begutachtet



„Mudding“ Marlies trägt zu Hause das Ihre bei:  
So soll das Schiff einmal aussehen – künstlerisch gesehen  
(Fotos: Cathrin Schaper)



Die Helfer trinken nach der Arbeit ein Bier – Thomas darf sitzen



An Deck werden die Malerarbeiten vorbereitet – Thomas begutachtet



Auch im Cockpit eine wohlverdiente Pause



SONDERSEITEN:  
KOMMODORE  
JÜRGEN „FIFI“ SCHAPER  
IN SELBSTZEUGNISSEN



## Von Kanistern, Kuttern und einem Segeldingi namens „Schwalbe“

### EINE NACHKRIEGSJUGEND IN OEVELGÖNNE

*Vorbemerkung: Wir setzen in dieser Ausgabe unsere Serie über den verstorbenen Jürgen Schaper fort, nachdem sie in der vorigen Ausgabe wegen Krankheit des Verfassers unterbrochen werden musste.*

Von Norbert Suxdorf ■ Anfang Mai 1945, Ende des Zweiten Weltkrieges. Zum 75. Jahrestag kamen in den Medien zahlreiche Zeitzeugen zu Wort. Auch wir lassen hier einen zu Wort kommen: Jürgen Christian Schaper. Als Junge hat er das Kriegsende und die Zeit danach am Elbstrand in Oevelgönne erlebt. Erzählt hat er oft davon und auch geschrieben. Wir zitieren aus Erinnerungen, die er für die Zeitschrift „Klassiker!“ des Freundeskreises Klassische Yachten verfasst hat. Diese Textausschnitte zeigen einmal mehr, dass „Fiffi“ mit Schreibmaschine und Computer ebenso gut umgehen konnte wie mit Segelbooten. Bei mir hat sein Text auch Erinnerungen an meine eigene Kinderzeit nach dem Krieg wachgerufen.

Er ist in Oevelgönne groß geworden, hat auf der Elbe vor Oevelgönne segeln gelernt, ist zeitlebens in Oevelgönne zu Hause gewesen. Kein Wunder, dass Jürgen Chr. Schaper bekennender Oevelgönner war. Und weil Oevelgönne ein Teil von Altona ist, war er auch bekennender Altonaer. Er haderte damit – so schien es mir –

dass die Hansestadt Hamburg sich eines Tages, 1937, Altona einverleibt hatte. War doch Altona bis 1864 nach Kopenhagen die zweitgrößte Stadt unter dänischer Regierung gewesen. Lange her! – Jürgen Schaper, Oevelgönne und das Segeln – eine Lebensgeschichte. So hat sie begonnen.

„Frühjahr 1945. Ein Menschenalter ist das jetzt her. Hamburg und Altona sind weitgehend zerstört. Überall werden die Trümmer, meistens per Hand, mit der einfachen Schaufel, im günstigsten Fall mit der Schubkarre und meistens durch Frauen aller Altersstufen beseitigt. Sie tragen Kopftücher. Ihre Männer und Väter, Brüder, Söhne und Verlobten sind gefallen oder noch in der Kriegsgefangenschaft.“ So sah das Umfeld aus für den damals Zwölfjährigen.



Nach Bombenangriff gesunkener Frachter am Sandtorkai



„Die Bewohner haben kaum etwas zu essen. Keine Kohle, kein Holz zum Verbrennen. So bleibt die Wohnung, oder was von ihr übrig ist, die überfüllte Baracke oder Wellblechhütte eines Notlagers, in denen ‚Ausgebombte‘ und Flüchtlinge aus Ostdeutschland auf engstem Raum untergebracht sind, meist kalt. In den beiden strengen Nachkriegswintern 1945/46 und 1946/47 fallen die Temperaturen über viele Wochen auf unter  $-20^{\circ}$ . Zu essen gibt es zu wenig zum Leben und zu viel zum Sterben. Hunderte verhungern oder erfrieren. Elektrischen Strom gibt es nur stundenweise. Wer denkt da an Segeln?“

„Und doch regt sich was. Es gibt Boote, die nicht verbrannt, es gibt Yachten, die nicht von der Besatzungsmacht beschlagnahmt sind. Und es gibt Junge und Alte, viele Jungs und ein paar Mädchen, die trotz aller Entbehrungen unbedingt aufs Wasser wollen. Auch wenn sie kein Boot haben. Und wo sollen sie schippern? Der Strandsaum am Elbufer liegt voller Schiffswracks. Täglich kommen welche dazu. Kais, Schuppen und Kräne liegen in Trümmern. Häfen, Kanäle und Flote sind voll von den Folgen des Krieges...“

Ich erinnere mich sehr gut an diese Zeit. Sie war wirklich hart. Aber was den Erwachsenen damals als schrecklich erschien, die Ruinen überall in der Stadt, war für uns Jungs eine Herausforderung zu nicht ungefährlichen Expeditionen. Bomben- und Granatsplitter waren begehrte Sammlerstücke, zerbombte Keller boten sich als Verstecke beim Räuber- und Gendarmenspiel an. Der junge Jürgen Schaper erlebte es ähnlich:



Die erste Mitgliedskarte von Jürgen Schaper

„Die Wracks in der Flachwasserzone werden unser Abenteuerspielplatz. Von der halben Spitzschute bis zum riesigen Kohlenheber liegen dort die zerbombten Reste aller Schiffstypen. Einige sind bei Niedrigwasser zu erreichen, andere nur mit dem Boot. Aber die 12- bis 15-Jährigen haben keins. Und wenn, darf es nicht benutzt werden. Schippern, womit auch immer, ist verboten. Doch Not macht erfindereich. Und so klauen wir im britischen Depot in Ottensen leere 20 Liter-Benzinkanister.“

Was wir heute ‚klauen‘ nennen, hieß damals ‚organisieren‘. Man musste sich irgendwie zu helfen wissen, und die Oevelgönner Jungs damals hatten wohl auch ein wenig entwickeltes Unrechtsbewusstsein, als sie die Benzinkanister organisierten, geschickt und nach Plan:

„Einer beobachtet die Posten, lenkt sie ab. Die Mutigeren kriechen unter dem Stacheldraht durch und holen sie von den Stapeln. Alles muss geräuschlos vor sich gehen, bei den Blechbüchsen nicht ganz einfach. Die ‚Jerry-Cans‘ werden mit Tauwerkresten zusammengebunden. Vier Stück und einer zum Sitzen oben drauf – fertig ist ein elbgängiges Floß. Zur Fortbewegung



*Wracks am Oevelgöner Strand*

dienen selbstgebaute Paddel. Wer mit dem Komfort seines Minifloßes nicht zufrieden ist, kann es durch paarweises Zufügen weiterer Kanister beliebig vergrößern. Benzinkanisterflöße, in Oevelgönne nach der Stunde Null die Seefahrtsmöglichkeiten vieler Jugendlicher. Sie hatten alle Zeit der Welt, denn Schule stand im warmen ersten Friedenssommer nicht auf der Agenda.“

Die Schule beginnt erst im August 1945, allerdings im Schichtbetrieb vormittags und nachmittags, sodass den Jungen Zeit genug bleibt für ihren Abenteuerspielplatz Elbe. „Nach der Schule beginnt ein Fährverkehr zwischen Strand und Wracks. Was wir da wollen? Die Frage beantwortet sich in einer Zeit absoluten Mangels von selbst. Brauchbar ist alles. Essbares gibt's kaum oder es ist verdorben. Aber Brennbares gibt es reichlich. Ladeluken, Verschalungen und Inneneinrichtungen werden demontiert und verschwinden in den elterlichen Kanonenöfen.“

Das erinnert mich an unsere damaligen Holzhamsterausflüge in die Walddörfer. Da konnten wir totes Holz und Wurzelstücke von gerodeten Baumstämpfen sammeln, als Futter für die „Kochhexe“ – den kleinen Behelfsofen in unserem einzigen Zimmer. An Lukendeckel und ähnliche Schiffsteile konnten wir Eppendorfer Landratten nicht kommen. Die Oevelgöner hatten ergiebige Bezugsquellen:

„Nicht nur der Kohlenheber hat in seinem durchlöcherten Bauch sogar noch richtige Kohlen! Erfolg haben wir auch beim Untersuchen der Frachtreste in den halben Schuten und Binnenschiffen. Von Elbewasser schwarz gefärbtes Getreide wird in der Sonne getrocknet und auf der Ofenplatte geröstet. Gemahlen ergibt das Zeug einen ‚Kaffeersatz‘. Auch Bündel und Kleidungsstücke erregen unsere Neugier. Es gibt Probleme, wenn noch ein Mensch drinsteckt. Das kam bei den vielen in der Elbe treibenden Leichen vor. Verhungerte, Ermordete, Selbstmörder. Der alarmierten Wasserschutzpolizei fällt es mit ihrem behäbigen alten Dampfboot schwer, zwischen den Riffen der Schiffsreste zu manövrieren. Die Beamten sind froh, wenn wir ortskundig die Suche unterstützen. ‚Search without Rescue‘ würde man heute sagen.... Mit der Entdeckung eines von einer Bombe beschädigten Bootsschuppens haben die Floßfahrten ein Ende. Die dort ‚gefundenen‘ richtigen Paddelboote werden wir aber schnell wieder los, als ein paar wütende Männer auftauchen und ihr Eigentum reklamieren. Die ersten Soldaten sind aus der Gefangenschaft zurück.“

„In der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne (SVAOe) regt sich wieder Leben. Es gibt die ersten Zusammenkünfte in der provisorisch eingerichteten Gaststätte ‚Eimert‘ am Altonaer Bahnhof. Ein Brikett pro Person ist mitzubringen. Im zweiten Jahr nach Kriegsende sind immer noch über 30 SVAOe-Mitglieder in Gefangenschaft oder vermisst.... Mein Vater kommt nach Hause.“

Nicht jeder Junge hatte dieses Glück. Mein Vater geriet in Stalingrad in Gefangenschaft und starb in einem Lager in Usbekistan. Auf einer seiner letzten Feldpostkarten hatte er

geschrieben: „Wenn ich nach Hause komme, kaufen wir uns ein Segelboot.“ Ich habe diesen Plan viele Jahre später verwirklicht. Für den 12-jährigen Jürgen Schaper begann mit der Rückkehr des Vaters sein eigentliches Leben auf dem Wasser:

„Von nun an darf ich mit dem Beiboot seiner alsbald notverkauften Segelyacht ‚Schwalbe‘ auf Entdeckungs- und Kaperfahrt gehen, wenn er es nicht gerade selbst für seine Streifzüge auf der ständigen Suche nach Brauchbarem benötigt. An Bord eines 2,8 Meter kleinen Ruderbootes fühle ich mich als kleiner König. Immer mehr Boote anderer Jungs sorgen auf den Beutezügen für unliebsame Konkurrenz. Es gibt Seeschlachten, die meist mit der Kenterung eines Bootes enden. Oft bin ich das Opfer. Ich bin 12 Jahre alt und kann nicht schwimmen! Schwimmwesten sind unbekannt.“

Allmählich kehrt fast Normalität ein am Oevelgönner Elbufer, die Wracks werden weggeräumt und verschrottet. „Irgendwann ist der Strand wieder leer – und langweilig. Man kann ja stattdessen auf der Elbe segeln, wird der nachgeborene Betrachter meinen. Weit gefehlt. Jede Art von Sportschiffahrt ist zunächst verboten. Obwohl viele Yachten und Jollen den Krieg überlebt haben, dürfen sie nicht in ihr Element.“ Ausgenommen sind die Boote, die von den Besatzern beschlagnahmt wurden und auf Alster und Elbe unterwegs sind. Am 25. August 1945 bekommen die Hamburger wieder Wind in ihre Segel. Die Besatzer haben die Gründung eines Verbands für Leibesübungen zugelassen, eine seiner Sparten ist „Segeln, Rudern, Kanu“. Die SVAOe wird am 3. Oktober 1945 als erster Segelverein in den Verband aufgenommen und ihr die „Pfleger der Sportart Segelsport genehmigt.“

Ein Neuanfang also, auch für den Jungen Jürgen Christian Schaper: „Eben 12-jährig werde ich am 7. November in die Jugendabteilung der SVAOe aufgenommen.“ Auch segelbares Material steht bald zur Verfügung: „Dem damaligen Kommodore Kurt von Brook, beruflich Chef der Zollfahndung, gelingt es, fünf von Schmugglern beschlagnahmte Jugendkutter der ehemaligen Kriegsmarine, Marine-SA und Marine-HJ zu erwerben und sie der SVAOe-Jugend und jungen erwachsenen Mitgliedern, die aus dem Krieg zurück kommen, zur Verfügung zu stellen.“ Die SVAOe-Chronik berichtet allerdings so über diesen Vorgang: „Kurt von Broock wird 1946 wieder Vorsitzender der SVAOe. Er vermittelt den Kauf von drei durch die Zollfahndung be-



Die „Schwalbe“ des Vaters aus den Dreißigern musste verkauft werden

schlagnahmen Marinekuttern aus den Mitteln der im Krieg ins Leben gerufenen Kommodore-Stiftung. Sie werden ‚Neumühlen‘, ‚Oevelgönne (II)‘ und ‚Teufelsbrück‘ getauft. 1947 kommt ein weiterer 40 Jahre alter Kutter aus den Uralt-Beständen der Kaiserlichen Marine hinzu. Er erhält den Namen ‚Helgoland‘...“

Jürgen Schaper schippert weiter in seinem Beiboot herum, und er findet einen Crewkameraden: „Mein winziges Boot ist immer noch nicht größer. Dennoch sind wir nun zu zweit. Rudi Neumann, ein Jahr jünger, später Offizier in der Bundesmarine und ein bekannter Segler, wird zum Freund und Mitsegler. Ziemlich eng wird es an Bord des Segelings, wenn wir an Wochenenden oder in den Ferien die



Das Segeldingi „Schwalbe“ mit dem Luggerrigg

Elbe und ihre Ufer, Inseln und Nebengewässer auf immer längeren Fahrten erforschen. Tom Sawyer und Huckleberry Finn lassen grüßen. Der Beginn einer lebenslangen Freundschaft.“ Rudi Neumann wird ebenfalls Mitglied der SVAOe, bleibt ihr über 50 Jahre treu, erhält die Goldene Ehrennadel. Er stirbt 2019 wenige Wochen nach „Fiffi“. Als „Lofoten-Rudi“ ist er unvergessen.

Das „Schwalbe“-Beiboot erweist sich als langfahrtrüchtig: „Vor dem weiter unten erwähnten Umbau zur Segeljolle ruderten mein fast 60-jähriger Vater und ich (15) die 30 Seemeilen von Oevelgönne nach Freiburg an der Elbe. Ich hatte eine frisch operierte Hand und konnte damit schlecht pullen. Die Hand tat weh, und das Blut tropfte durch den Verband aus dem genähten Handballen auf die Bodenbretter... Pullen, das merkten wir schon auf dieser längeren Fahrt, war auf die Dauer doch nicht die richtige Fortbewegungsart für uns Segler. Schließlich ist ein Yachtbeiboot kein rassiger ‚Zweier ohne Steuermann‘. Es manövriert zwar besser, ist aber doch zu langsam. Mein Vater sah nach den Erfahrungen dieses strapaziösen Freiburg-Unternehmens ein, dass das Boot in eine kleine Segeljolle umgebaut werden müsse, um die Nutzungsmöglichkeiten und den Aktionsradius zu verbessern. So wurde das Boot für 49 frische Deutsche Mark, damals der Wochenlohn meines als einfacher Arbeiter tätigen Vaters, durch den Einbau eines Schwertkastens und Mastfußes bei der Werft von Lührs in Neumühlen umgebaut. Es entstand ein richtiges, wenn auch winziges Segelboot, das mir mein Vater zu meinem 16. Geburtstag schenkte.“ Ein passendes Luggerrigg wird für 10 Mark einer Oevelgönner Lotsenfamilie ab-

gekauft. Eine bemerkenswerte Seglerkarriere kann ihren Anfang nehmen.

„Ein Segelboot? Da musste nun auch ein Name her – natürlich wurde es wieder eine ‚Schwalbe‘. Schon mein Großvater väterlicherseits hatte auf der Alster ein Boot im NRV liegen, und um 1900 kaufte er von dem Nachbarn seines Sommerhauses in Borby (Eckenförde), dem Fischer Marquardt, ein Spitzgatt-Fischerfahrzeug unter Segel gleichen Namens für seine Söhne. Mit diesem Fischerboot begann in unserer Familie die Schwalbe-Tradition.“

„Wie haben wir das Segeln gelernt? Segelschulen gibt es ja noch nicht, und wenn es welche gegeben hätte, wovon sollte man sie bezahlen? Zu einem geringen Teil hat es mir mein Vater beigebracht, größtenteils brachte ich es mir selbst bei. Genauso, wie ich plötzlich – mit 15 Jahren – zu meiner eigenen Überraschung schwimmen konnte. ‚Learning by doing‘ sagt man heute. Dennoch stieg ich den Sommer 1949 als jüngstes Crewmitglied auf den Jugendkuttern ‚Helgoland‘ und ‚Teufelsbrück‘ ein, wo es zwar mit Kommandoton noch wie in der Marine zuging, aber man doch schnell eine Menge lernt.“

Leiter der SVAOe-Jugendabteilung ist damals Dr. Benoit Courmont. Er organisierte das erste Kuttersportfest und 1949 die erste Nachkriegs-Ostseefahrt. Ob Jürgen Schaper damals daran teilnahm – er schreibt nichts darüber.

Auch das ehemalige Beiboot der Schapers, nun Segeldingi, wird fleißig gesegelt: „Allein, mit einem Freund oder im Geschwader mit den anderen Dingis von Freunden segelten wir auf der Unterelbe, die mit ihren Sänden und Prielen ein ideales Revier für kleine Boote bietet. Wir ankerten und badeten oder liefen die zahlrei-



*Das Dingi an der Barkasse des Onkels in Freiburg  
(Fotos: Sammlung Schaper)*

chen kleinen Häfen an. Ziel war bei geringen Windstärken manchmal sogar Freiburg, wo wir Unterkunft auf einer Barkasse meines Onkels fanden. Doch allmählich wurde das Boot zu klein. So wurde es nach dem Sommer 1950 gegen schnöden Mammon verkauft und ein größeres gekauft. Es war der Beginn einer Reihe schneller und seetüchtiger Yachten. Aber das ist schon wieder eine andere Geschichte.“

Ja – eine andere Geschichte. Und die müsste erzählen von den zahlreichen, zum Teil weiten Reisen mit den „Schwalben“ – und von den Regatta-Erfolgen, die Jürgen Schaper mit seinen „Schwalben“ ersegelte. Schluss folgt





## REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE

## Kurzer Weg zum Hafen

**DER 2. SPIELTAG  
DER SEGELBUNDESLIGA**

Von Ole Wittenberg ■ Am Wochenende vom 28. bis 30. August fand in Berlin beim VSaW am Wannsee der zweite Spieltag der Segelbundesliga statt. Am Donnerstagabend sind wir ange-reist und haben unsere Unterkunft nur wenige hundert Meter vom Ort des Geschehens entfernt bezogen.

Am Freitagmorgen konnten wir das erste Rennen des ersten Flights vom Motorboot beobachten bevor wir dann im zweiten Rennen das erste Mal an der Reihe waren. Das Rennen lief gut für uns, wir beendeten es auf Platz zwei und starteten somit zunächst sehr erfolgreich in diesen Spieltag. Die Windbedingungen am Frei-

tag waren im Vergleich zu den nächsten beiden Tagen noch einigermaßen konstant, wobei uns auch am Freitag die schwer vorauszusehenden Dreher auf dem Wannsee zu schaffen machten. Nachdem wir am Freitag noch zwei Fünfte, einen Dritten und zum Abschluss leider auch noch einen sechsten Platz gesegelt hatten, lagen wir auf der Rangliste im hinteren Mittelfeld. Die Manöver liefen soweit gut und auch taktisch waren wir eigentlich ganz gut unterwegs. Dennoch hatten wir einige Fehler gemacht. So sind wir teilweise nicht aggressiv genug gestartet, sind die Dreher nicht genug ausgefahren und haben uns auf dem Vorwindkurs nicht früh genug gut platziert. Wir nahmen uns also für die nächsten Tage vor, insbesondere diese Fehler nicht zu wiederholen und ließen so den Tag ausklingen. Die Gastgeber vom VSaW hatten auf ihrem Hof für jeden Verein einen eigenen Tisch bereitgestellt, sodass abends noch taktische Feinheiten



SVAOe-Team im Wettkampf



diskutiert werden konnten und alles in allem der Austausch zwischen den Teams wieder etwas in Gang kam. Im Vergleich zu dem Event vor vier Wochen in Kiel, wo es auf Grund der Corona-Auflagen kaum soziale Interaktion zwischen den Teams gab, kehrte also wieder etwas mehr Normalität und Liga-Feeling ein.

Am Sonnabend war es dann leider deutlich flauer und noch drehiger. Dennoch konnten wir mit einem guten zweiten Platz beginnen. Die Windverhältnisse ließen nur noch zwei weitere Flights bei teils deutlich unter vier Knoten zu und bescherten uns einen sechsten und fünften Platz. Sonntag begann dann mit einem ausführlichen AP (Startverschiebung). Entgegen den Erwartungen kam dann doch noch ein Hauch Wind für eine letzte Wettfahrt, die wir nach einer ärgerlichen Tonnenberührung als erstes Schiff am Gate immerhin noch mit einem vierten Platz abschließen konnten. Insgesamt landeten wir damit auf Platz 16. das ist zwar besser als noch am letzten Spieltag in Kiel, letztlich waren aber doch wieder viele selbstverschuldete Fehler die Ursache dafür, dass wir nicht weiter oben auf der Liste landeten. Schön war dagegen die Erfahrung, dass



*Unser Team Ole, Till, Carlotta, Christian  
(Fotos: SBL © Lars Wehrmann)*

sich unser wöchentliches Training auf der Alster ausgezahlt hat. So waren wir insbesondere was die Manöver angeht gut aufeinander eingespielt. Fehlen tut uns dafür aber Erfahrung im Feld. Unsere Fehler machten wir vor allem in stressigen Situationen unter Beteiligung mehrerer Boote. Wir hoffen, diese werden sich in den kommenden Events mit immer mehr Übung und Erfahrung im Feld auch weiter reduzieren.

Unser Team bestand aus Till Pomarius, Carlotta Meewes, Christian Warnecke und Ole Wittenberg. Der dritte Spieltag wird vom 25.9. bis 27.9.20 in Schilksee stattfinden.

**JETZT**  
Hamburger  
Yachthafen

**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

## Helgahard Cup 2020 auf der Alster

### MIXED-INKLUSIONSREGATTA UND UNSER FELIX SCHNOR WAR DABEI!

Von Felix Schnor ■ In der Februar-Mitgliederversammlung hörten wir erstmalig etwas über das Thema „Inklusion beim Segeln“ (SVAOe Nachrichten 2-2020), für das Sven Jürgensen vom NRV bei uns warb. Als erstes sportliches Ereignis dieser Art sollte im Frühsommer der Helgahard-Cup auf den behindertengerecht eingerichteten Kieljollen des Typs Far East SV 14 als Mixed-Regatta stattfinden. Ich war sofort begeistert und machte mich auf die Suche nach einer Partnerin. Die fand ich in Frauke Neubauer vom ESV. Dann kam „Corona“ dazwischen und brachte den Terminplan durcheinander.

Aber am Wochenende vom 21. zum 23. August fand das Ereignis dann statt. Es war eine großartige Veranstaltung! Wir haben den dritten Platz von sieben Teilnehmern belegt. 50 cm weiter vorne im 11. Rennen und es wäre ein 2. Platz geworden! Dabei wehte es teilweise sehr kräftig,

sodass einige nicht immer ganz trocken von ihren Rennen zurückgekommen sind. Die Boote können zwar nicht kentern, aber sie können sich in einer Böe doch flach aufs Wasser legen. Da muss man angeschnallt sein, sonst geht was schief.

Mein Dank geht an alle, die mit mir trainiert haben. Ich würde mich freuen, wenn eine SV 14-Trainingsgruppe in der Anlage Alsterufer entstünde.

Im Oktober findet die Weltmeisterschaft im Inklusionssegeln auf den Far East SV 14 auf der Alster statt. Da möchte ich teilnehmen und wünsche mir eine/-n gute/-n nicht zu schwere/-n Partner/-in aus der SVAOe.

Vom NRV stammt folgende Pressemitteilung, die wir hier gekürzt wiedergeben:

„Die Klasse SV 14 ist ganz neu und zum ersten Mal überhaupt in Deutschland auf der Regattabahn. Hier durften nur gemischte Doppel an den Start gehen, allerdings nicht nur gemischt in Mann und Frau sondern zusätzlich auch gemischt in „mit Handicap“ und „ohne Handicap“. Die Premiere auf dem Wasser übertraf die Erwartungen der Teilnehmer bei Weitem. Pioniergeist



Felix mit Frauke in Boot 14.  
Anfangs noch mit vollen Segeln ...



... und in Boot 18 mit gerefften Segeln



Die Sieger: Jens Kroker mit Sabine Kroker-Hohmann gewinnen den Helgahard Cup Inklusion (Mitte). Auf Platz 2 Kirsten Bruhn (li) mit NRV Vize Volker Ernst und auf Platz 3 Felix Schnor von der SVAOe zusammen mit Frauke Neubauer. (Fotos: ©Sven Jürgensen)

und Aufbruchstimmung markierten die eine oder andere neue Erfahrung.

Nach anfänglich segelbarem moderaten Wind frischte dieser derart auf, dass die SV 14 zunächst vom Wasser geholt wurden. Mit eingebundenem Reff wurde das Boot aber wieder händelbar. Nach insgesamt 12 gesegelten Rennen waren alle Organisatoren und Teilnehmer um viele Erfahrungen und vor allem auch um viele Stunden Lebensglück reicher. Die erfolgreiche inklusive Mixed-Premiere der SV 14 in Deutschland gewann am Ende Jens Kroker zusammen mit Sabine Kroker-Hohmann vor Volker Ernst, der zusammen mit Schwimmstar Kirsten Bruhn segelte. Platz drei ersegelte sich Felix Schnor von der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne zusammen mit Frauke Neubauer.“



## Hamburg Summer Classics auf der Alster

### 28. TRADITIONELLE HOLZ-BOOT-REGATTA MIT GUTEN SVAOE-ERFOLGEN

Von Maximilian Bischoff ■ Erfreulicherweise können so langsam ja auch immer mehr Regatten veranstaltet werden. So fanden am Wochenende 8./9. August die Hamburg Summer Classics des Hamburger Segel-Clubs auf der Alster statt. Die Regatta richtet sich an traditionelle Holzboote und war mit 40 Meldungen gut besucht. Bei viel Sonne und wenig Wind haben wir mit der V-Jolle von Familie Hampe teilgenommen. Gesteuert wurde die „Mien Deern“ von Klemens Berndt (SVAOe). Der wenige Wind liegt der übertakelten V2 sehr und so konnten wir einen erfreulichen 6. Platz ersegeln. Die J-Jolle „Fram“ mit Manfred Jacob, Marek Jacob, Julia Jennrich (alle SVAOe) hat mit ihrem riesigen Großsegel die schwache Brise noch besser genutzt und platzierte sich auf dem 4. Platz.



Die 100 Jahre alte „Fram“ von Manfred Jacob, hier ein Bild von der Havel Klassik 2017 (Foto: Friedrich Bungert)



Die restaurierte V-Jolle „Mien Deern“ der Familie Hampe  
(Foto: ©Rantzaufoto)

Der NDR hat einen sehr gelungenen Fernsehfilm von der Teilnahme der „Mien Deern“ für das Hamburg-Journal gedreht, der in seiner Mediathek wohl noch eine Weile zu finden ist.

*Die Redaktion gratuliert Klemens Berndt und Manfred Jacob mit ihren Mannschaften zu ihren sehr guten Erfolgen!*

## Schwieriger Bundesligaauftakt:

### SVAOe STARTET MIT EINEM LETZTEN PLATZ IN DIE NEUE SAISON

Von Tania Tammling ■ Das SVAOe Bundesliga-Team um Skipperin Tania Tammling musste eine herbe Niederlage einstecken. Nach 16 Wettfahrten verlor das Team mit Carlotta Meewes (Taktik), Ole Wittenberg (Gennaker) und Christian Warnecke (Fock) beim ersten Spieltag der Segel-Bundesliga 2020 vor Kiel-Schilksee.

Das war anders geplant. Nachdem wir uns im letzten Jahr bereits auf einem Abstiegsplatz befunden hatten und uns nur über die Pokal-Regatta wieder in die zweite Liga zurückkämpf-

ten, sollte dieses Jahr alles anders laufen. Wir charterten ein Trainingsboot, organisierten einen Liegeplatz in der Alster und erstellten ein ausgefeiltes Trainingskonzept. Denn bereits im letzten Jahr hatten wir festgestellt, dass wir ohne spezifisches Liga-Training nicht mithalten können.

Dann kam das Corona Virus. Durch die langandauernden Kontaktbeschränkungen in Hamburg war es bis Anfang Juli nicht erlaubt, auf der Alster zu trainieren. Andere Teams aus anderen Bundesländern hatten da mehr Glück und konnten teilweise schon Mitte Mai wieder aufs Wasser. Wir schafften zwar noch 8 Trainings in 14 Tagen vor dem Event, doch diese leider ohne andere Boote. Die Manöver und unser Team funktionierten gut und so gingen wir optimistisch in das erste Liga-Event.

Zunächst konnten wir uns auch gut schlagen und lagen im Mittelfeld. Doch einige Penalties auf Grund von Regelverstößen in Boot-zu-Boot-Situationen kosteten uns gute Platzierungen. Nach jeder Wettfahrt besprachen wir unsere Fehler und versuchten, für die nächsten Rennen daraus zu lernen. Niemals steckten wir den Kopf in den Sand und hörten auf zu kämpfen. Doch



SVAOe im Wettkampf 1





SVAOe im Wettkampf 2



SVAOe im Wettkampf 3



Die Mannschaft v.li. Christian Warnecke, Carlotta Meeves, Tania Tammling, Ole Wittenberg (Fotos: SBL©Lars Wehrmann)

am Ende hat es nicht gereicht und der letzte Platz war unvermeidbar.

Für den zweiten Spieltag, der vom 28.-30. August in Berlin auf dem Wannensee stattfinden wird, haben wir uns vorgenommen, vorab gezielt mit anderen Teams zu trainieren, um mit Boot-zu-Boot Situationen besser umgehen zu können.

*Nachbemerkung der Red.: Wenn diese Nachricht*

*ten in den Postkästen liegen, ist der angekündigte zweite Spieltag längst vorüber. Aber es werden weitere folgen. Es wäre schön, wenn Sie, liebe Leserinnen und Leser, sich über die Termine auf dem Laufenden halten ([www.segelbundesliga.de](http://www.segelbundesliga.de)) und unser Team mit guten Wünschen begleiten würden. Die Rennen sind spannend und man kann sie durch Tracking virtuell verfolgen (siehe dazu den Beitrag „Virtuelles Segeln“ in dieser Ausgabe). Über den 2. Spieltag berichten wir bereits auf Seite 24.*

## JUGEND

### Taufe der „Argo“

## WIEDER EIN NEUER OPTI!

Von Wiebke Kaiser ■ Nach Jasons sagenhaft schnellem Schiff wurde am Montag dem 17. August 2020 an der Alster der neueste Opti-Zugang im Beisein einiger Optisegler getauft. Die Zeitschrift „Seglerzeitung“ bedachte die SVAOe mit einem großzügigen Geschenk, einem Opti, der



Die Taufe durch Mathis mit der Pütz Alsterwasser

sein Dasein bis jetzt in den Wackelgestellen der Bootsmessen fristete, gebaut nicht von Athene doch von Far East. Mathis taufte ihn mit Alsterwasser und wünschte „Mast- und Schotbruch“ sowie immer eine Handbreit Wasser unterm



Die „Argo“! (Fotos: Andreas Kaiser)



Der Name wird angebracht

Schwert! Vielen Dank an die „Seglerzeitung“ !!!

Nun darf mit ihm zwar nicht das antike „Goldene Vlies“ geholt werden, doch viele Optikinder der nächsten Jahre werden auf ihm das Segeln lernen und möglicherweise auch den einen oder anderen „goldenen Pokal“ ersegeln. Wir werden sehen!

Zurzeit müssen sich die Optikinder gedulden, denn noch immer gelten am Alsterufer coronabedingte Beschränkungen. Segeln ist möglich, aber noch immer in kleinen Gruppen. Auch gibt es inzwischen so viele neue Anfragen, dass es eine Warteliste für hinzukommende Anfängerkinder gibt. Wer Interesse hat, bei uns segeln zu lernen, melde sich einfach bei mir unter [kaiser@svaoe.de](mailto:kaiser@svaoe.de), und ich schreibe euch auf die Liste. Nächste Saison wird sicher alles wieder einfacher.

### Sommertour der „Teufelsbrück“ 2020

## REGEN, WIND, FLAUTE, ABER AUCH MAL SONNE

Von Mieke Kaiser ■ Als Anfang Juni klar wurde, dass eine Sommertour vielleicht doch stattfinden könnte, ging es erstmal an die Recherche. Wer darf wann, wo und mit wie vielen Leuten



was machen? Zum 15. Juni wurde bekannt, dass man mit einem Kutter mit bis zu zehn Personen in Schleswig-Holstein segeln und auch nach Dänemark einreisen darf. Damit kam aber auch ein ganz neuer Schwall Arbeit auf uns zu. Denn zum einen musste innerhalb von zwei Wochen eine Sommertour-Planung aufgestellt und mit den anderen Kuttern besprochen werden. Zum anderen und deutlich stressiger musste die „Teufelsbrück“ („T“) Sommertour-fertig gemacht werden. Zwar hatte Sven mit Hartmut und Elske Pflughaupt die Kutter schon fertig lackiert und geslippt, dafür an dieser Stelle noch mal vielen Dank! Allerdings stand noch eine ganze Menge mehr oder weniger Kleinkram aus, der eigentlich im Laufe der Sommerferien hätte gemacht werden sollen. So fehlten noch Masten, die Schwerter, sämtliche Beschläge, der Auftrieb und so weiter... Nachdem am Sonnabendmorgen zu



*Geselliges Frühstück in Årøsköbing  
(schräg ist nur die Kamera)*

# FIRMENICH

YACHTVERSICHERUNGEN

[firmenich-yacht.de](http://firmenich-yacht.de)

Wenn die **Welle**  
hoch schlägt

Sicher • **Persönlich** • Firmenich



*Bei wenig Wind der Sonne entgegen*

Ferienbeginn noch zwei Drittel der Mannschaft erfolgreich die Sportbootführerschein-Prüfung (SBF-See) bestanden hatte, wurden abends die letzten Vorkehrungen getroffen, sodass es dann wie geplant am Sonntag dem 5. Juli losgehen konnte. An Bord waren Peter (Kutterführer), Cara, Fernanda, Jonas S., Fritz, Olivia, Jonas W., Linea, Naemi, Mieke.

Schon der erste Tag sollte dann die ganze Tour relativ gut widerspiegeln. Es war ziemlich windig und regnerisch. So sind wir doch noch bis Glückstadt gekommen, bevor es zu viel auf die Mütze gab. Da hat es uns dann aber auch so gut gefallen, dass wir noch einen Tag dageblieben sind. Tags darauf war dann wieder weniger Wind und es ging durch den Kanal in zwei Etappen nach Reventlou, einen kleinen Hafen an der Kiel-Linie, der aber nahe an den wichtigen „Bunker“-Stationen für uns liegt. Weiter ging es über Stickenhörn nach Maasholm, das wir noch vom letzten Jahr gut kannten. Auch hier viel Wind und wieder zwei Hafentage. Dort hatten wir allerdings ein Erlebnis dritter Art. Wir hatten unseren guten Gaskocher über Nacht im Abwaschraum vergessen und am nächsten Morgen war er weg.

Auf Nachfrage beim Hafenmeister, ob der Kocher vielleicht bei ihm abgegeben worden war, meinte er nur, dass das Reinigungspersonal gerne mal was mitnimmt, wenn was stehen bleibt und das sei eben so. Da könne man nichts machen. Am nächsten Morgen wussten die Reinigungskräfte allerdings auch von nichts...

Mit diesem Erlebnis ging es dann endlich auf nach Dänemark! Mit gutem, raumem Wind ging es aus der Kieler Förde, wo uns die „Nordwest“ mit dem Vater unseres Bootsführers begegnete, und dann zumindest am Anfang schnell nach Ærøskøbing, bis der Wind einschlof und wir kurz vorm Hafen auch noch ein Flach umsegeln mussten. Trotzdem gut angekommen machte sich dann das Urlaubsgefühl breit. Viel besser wurde es allerdings noch, als uns klar wurde, dass alle Abwägungen vor der Tour bezüglich Corona vollkommen unbegründet gewesen waren. Es war so leer wie nie, man konnte ohne Maske einkaufen und kontrolliert hat auch keiner. Weiter segelten wir nach Thurø, wo wir in den Vereinsräumen zum Glück kochen konnten und Schutz vor dem Regen hatten. In kurzen Etappen ging es nach Troense und weiter nach Lohals. Dort erlebten wir passend zum Hafentag den ersten richtigen Sommertag. Den ganzen Tag Sonne, hohe Temperaturen und Badestrand!. Von dort ging es raumschots nach Kerteminde, wo uns als Highlight der gesamten Sommertour die Bilgewäsche erwartete. Das hieß den ganzen Kutter leer machen, viel Wasser rein, Wasser raus, Wasser rein, Spüli rein, alles schrubbten, Wasser raus, nachspülen und wieder einstauen. Abends wurden wir dafür mit Grillen belohnt. Tags darauf ging es dann allerdings schon wieder Richtung Süden. Fünf bis sechs Bft wollte keiner nördlich von Fünen auf den Kopf bekommen. Mit den

angesagten Windstärken erst von hinten, dann drehend auf vorlich ging es schnell gen Süden nach Rudkøbing.

Über Marstal und Lyø segelten wir dann nach Fynshav, wo wir uns sowohl schon wieder von Dänemark als auch von Teilen unserer Crew verabschieden mussten. Mit reduzierter Mannschaft ging es in einer endlosen Flautentour mit starken Schauern nach Schleimünde, wo wir nachts erfolgreich aber nass ankamen. Von dort segelten wir nach Strande. Spätestens hier wurde uns klar, dass sich die Tour jetzt langsam ihrem Ende zuneigte. Der letzte Abend auf der Ostsee wurde ein langer, sodass wir am nächsten Tag erst am späten Vormittag an der Schleuse waren. Über Rendsburg und den Gieselau-Kanal ging es nach Brunsbüttel. Mit den Fragen nach einem Schlepp hatten wir Schwierigkeiten. Gründe waren mal wieder die immer gleichen Ausreden: Motor zu schwach, Versicherung zahlt nicht und so weiter.

Nur ist witzigerweise nie jemand so ehrlich zugegeben, dass einen ein geschlepptes Fahrzeug zu viel Zeit kosten würde. Aber wer denkt daran, dass wir deshalb drei Tage brauchen, um durch den NOK zu kommen? Kann man nicht vielleicht auf sich nehmen, einen halben Knoten langsamer zu sein? Ich bin hoffnungsfroh, dass es unter SVAOe-Mitgliedern noch selbstverständlich ist, Jugendwanderkutter auf den Haken zu nehmen. Aber schön wäre es, diese Einstellung auch an Freunde/innen und Mitsiegler/innen weiterzugeben in der Hoffnung, dass auch andere über ihren Schatten hinwegspringen und generell allen Booten ohne Motor einen Schlepp anbieten, damit sie keine Angst mehr vor der Kanalpassage haben müssen.

Ab Brunsbüttel sind wir dann in vier (!) Stunden zurück nach Wedel geflogen. Da sage nochmal einer, Kutter seien langsam. So endete die Sommertour mit fast so viel Wind, aber mit we-



*In Kerteminde: Auch die Bodenbretter wollen mal baden*



*Peter hat die Lösung: Steuern bei Flaute und Regen*



*Schon wieder alles nass in Maasholm*



Rückfahrt mal bei gutem Wetter (Fotos: Mieke Kaiser)

niger Regen, als sie begonnen hatte. Insgesamt konnten wir auf dreieinhalb Wochen mit immerhin zwei Tagen ohne Regen, dafür mit viel guter Laune zurückblicken. Und auch Corona hat uns zum Glück überhaupt nicht beeinflusst, sodass eigentlich alles wie immer war. Zumindest im Rahmen der normalen Absurditäten.

Ein Nachsatz noch: Auch wir kämpfen mit Überalterung, zumindest in unserem Rahmen, und würden uns über neue Gesichter immer freuen!

## FAHRTENSEGELN

### Stationsmeldungen

## CORONA TRIFFT AUCH DIE WELTUMSEGLER

GAN ■ Bekanntlich sind, soweit wir wissen, zurzeit drei SVAOe-Yachten auf weltweiter Tour. Bei zweien regt sich schon seit Monaten nichts, weil offenbar die Lebens- und Reiseverhältnisse unter Pandemiebedingungen nicht die Freiheit

versprechen, die Segler als den Anlass ihrer Pläne ansehen. So liegen „Greyhound“, Drs. Dagmar und Dietmar Segner schon seit Mai in Whangarei, Neuseeland und „Gunvør XL“, Sheila und Karsten Witt, seit Juli in Nanaimo, Victoria Island, Canada. Das sind nicht die schlechtesten Orte für einen längeren Aufenthalt. Aber wir können uns vorstellen, dass die Pläne der Eigner andere waren und irgendwann möchte man auch wieder weiter. Beiden Besatzungen wünschen wir eine baldige Rückkehr zur Normalität.

„Lili“, Britta und Jens Harms, waren, wie berichtet, auf ihrer Rückreise aus der Karibik ins Mittelmeer gesegelt und hatten in Sizilien überwintert. Dort hatten sie in diesem Frühsommer ihr Schiff überholt und wieder zu Wasser gebracht und segeln seitdem, sozusagen als ob es keine Pandemie gäbe. So liest es sich jedenfalls in ihrem Blog <http://sylili.blogspot.com/>. Ihr Weg führte sie über Elba, Korsika, Südfrankreich, Barcelona nach Valencia, wo sie sich Ende August aufhielten. Abgesehen von einem Handbruch mit begleitendem Gipsarm hört sich alles beneidenswert an, was sie berichten. Ihnen wünschen wir weiterhin unbeschwertes und glückliches Segeln.

## HADERSLEV – IMMER EINE REISE WERT

Von Hartmut Pflughaupt ■ In Coronazeiten sucht sich der besorgte Segler gerne den einen oder anderen Hafen abseits des Weges, um in der dänischen Südsee vollen Häfen und stark frequentierten Sanitäreinrichtungen zu entgehen. So führte uns unser Weg vor einigen Wochen mal wieder nach Haderslev.



Mag der passionierte Segler der Weg dorthin auf dem nach der Stadt benannten Fjord (oder auch umgekehrt?) scheuen, schlängelt sich diese Wasserstraße durch eine wunderschöne südjütländische Landschaft und an Back- und Steuerbord säumen nette Anwesen das Ufer. Vor der Insel Djævlø stehen in der Abdeckung eines Wäldchens mehrere Holzpfähle im Wasser, die zu einer bei westlichen Winden wunderbar geschützten „Ankernacht“ einladen.

Im Hafengebiet ist auf der nördlichen Fjordseite wie in vielen anderen Häfen die ursprüngliche Gewerbebebauung Wohnhäusern und kulturellen Angeboten gewichen.

Gleich hinter der X-Yachts Werft liegt man mit reichlich Platz vor oder neben dem Vereinshaus des Haderslev Sejlclub. Beim Anlegen sollte man berücksichtigen, dass reichlich Strom fjordabwärts setzen kann. Man kann aber auch etwas weiter bei der Haderslev Sejlforening oder an der

Steuerbordseite am Haderslev Nord Kai festmachen. Wir haben bislang den HSC bevorzugt, da uns sein Angebot überzeugt hat. Am Ende des Fjords wird es übrigens recht schnell flach. Wir haben vor zwei Jahren dort schon einmal gebaggert und dabei den Grund aufgewühlt, was zu einer ziemlichen Geruchsbelästigung der unmittelbaren Umgebung – sprich uns – geführt hat.

Der Verein punktet mit im Hafengeld enthaltenen Fahrrädern und nagelneuen Sanitäranlagen.

Haderslev selber ist eine dänische Kleinstadt mit 22000 Einwohnern, die im Gegensatz zu manch anderer dänischen Stadt eine belebte Innenstadt mit einer Vielzahl kleiner Geschäfte bietet, die zum Shoppen einladen. Erstklassige Versorgung bieten daneben vier Supermärkte, die mit dem Fahrrad problemlos erreichbar sind. Lohnenswert ist auch ein Besuch des Doms, der als schönste gotische Kirche Dänemarks gilt. Wir hatten dabei das Glück, dass uns Orgelklänge geboten wurden.



Der schöne Haderslev Fjord mit prächtigen Anwesen (Fotos: Pflughaupt)

## Sanitäre Anlagen

### VIELES VERBESSERT SICH IN DEN YACHTHÄFEN

Von Hartmut Pflughaupt ■ Seit 2014 haben wir 229 Häfen, Ankerbuchten und Naturhäfen an der Elbe und auf der Ostsee auf unseren mehrmonatigen Sommertouren mit „Ratokker“ besucht. Dabei haben wir naturgemäß auch die sanitären Anlagen all dieser Häfen kennengelernt. Die Bandbreite des Angebots ist entsprechend groß. Sie reicht von dem „roten Häuschen“ mit Plumpsklo in den schwedischen Schären bis zu neu errichteten Anlagen mit hochwertigen Sanitärprojekten neuester Produktion. Mit anderen Worten: Wir glauben, mittlerweile sehr viel Erfahrung hinsichtlich der Ausstattung gewonnen zu haben. In unseren Schiffstagebüchern – deren Ausgaben ab 2014 auch auf der SVAOe Homepage veröffentlicht sind – haben wir vielfach über unsere Erfahrungen berichtet.

Mit Freude haben wir dieses Jahr die neuen Sanitärräume in Haderslev und Bogense benutzt. In Sønderborg sollen die Gebäude jetzt saniert werden. Vielfach gibt es große Familienduschen mit Waschdecken, WC und Dusche in einem Raum. Die großen Gemeinschafts-Duschräume oder die engen Zellen, in denen man nach dem Duschen akrobatische Fähigkeiten entwickeln musste, um trocken in seine sauberen Kleidungsstücke zu kommen, gehören offenbar der Vergangenheit an. Der bauliche Zustand und die Sauberkeit (Kiel-Schilksee war selbst während der Kieler Woche immer top) der Anlagen sind sehr vielfältig. Selbst die bereits erwähnten „roten Häuschen“ in den schwedischen Schären sind immer in einem erstaunlich guten Zustand. Gerade in der diesjährigen Coronazeit sind wir



*So sollte es nicht sein:  
Ablagebord unter dem Waschbecken*

aber auch vielleicht hinsichtlich des Themas Sauberkeit besonders sensibilisiert. Unterm Strich gesehen sind wir nur selten auf dreckige Anlagen gestoßen.

Gleichzeitig erhebt sich aber für uns die Frage, ob denn die Architekten, Bauherren, Designer



*So sollte es sein: sauber, modern, gut angeordnet  
(Fotos: Pflughaupt)*



oder Handwerker je die von ihnen geschaffenen Räumlichkeiten benutzt haben. Nicht nur Frauen, auch Männer möchten sich vielleicht einmal im Spiegel betrachten. Mit einer 25-Watt-Funzel an der Decke ist das aber ein schier unmögliches Unterfangen. Jeder hat eine Kulturtasche mit seinen Utensilien. Wo aber abstellen? Auf Endelave sind die Ablagen unter den Waschbecken. Sieht toll aus, ist aber total unpraktisch. Auch die Tatsache, dass man Handtuch und Kleidung aufhängen möchte, hat sich bei den Erbauern der Anlagen offenbar nur sehr selten herumgesprochen. Warum gibt es in den Duschen oftmals keine Möglichkeit, die Shampooflasche abzustellen? Welcher Handwerker baut eigentlich den Toilettenpapierhalter so an, dass man sich total verrenken muss, um an das Papier zu kommen? Kann man bei den Fußboden-niveaugleichen

Duschen nicht ein größeres Gefälle und größere Bodenabläufe vorsehen, in denen Haare einfach verschwinden?

Es mag im Einzelfall ja bauliche Vorschriften und finanzielle Einschränkungen geben. Aber dennoch können wir uns nur schwer vorstellen, dass Architekten, Betreiber und Handwerker bei sich zu Hause mit den geschilderten Unzulänglichkeiten leben.

Letztlich stellt sich jedes Mal erneut die Frage, wie die Duschen denn zu nutzen sind, so viele Varianten gibt es. Althergebracht gibt es große und kleine Automaten-Münzen zu erwerben. Die häufig verwendete Hafen-Tallycard, bei der vom vorher eingezahlten Guthaben abgebucht wird, ermöglicht Zugang und warmes Wasser. In Bogense wurde mit dem Hafengeld für 24 Stunden ein Guthaben berechnet, das nach

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

Nutzung abgerechnet wird. Dafür gab es einen personalisierten sechsstelligen Zugangscode, der ohne Brille unter der Dusche allerdings auch eine Herausforderung darstellt.

Also: Wir haben festgestellt, dass die sanitären Anlagen in den Häfen immer besser werden, nur die Bedienbarkeit und die Bezahlmöglichkeiten sind immer noch erstaunlich uneinheitlich.

#### AUS BEHÖRDEN UND VERBÄNDEN

## SEGELYACHT IN DER AUSSNELBE GESUNKEN

GAN ■ Zwei kurze Meldungen verbreitete das WSA Cuxhaven am 12. August 2020 („Segelyacht gesunken“) und am 14. August 2020 („Segelyacht wurde geborgen“). Dazu wurde der Ort des Sinkens in Koordinaten angegeben, um die Schifffahrt zu warnen. Er lag nördlich des Mittelgrunds dicht bei Tonne 23, und zwar etwas fahrwasserseitig. Das war zunächst alles. Segler und besonders solche, die sich auf der Elbe auskennen, waren alarmiert. Was war geschehen? „Bild“ wusste mehr. Die Zeitung brachte ein Foto, das gegen 21 Uhr (der Notruf soll gegen 23 Uhr abgesetzt worden sein) an Bord der „Sharki“ aufgenommen und auf Facebook gepostet worden war. Danach segelte man vor mäßigem Südostwind mit ausgebaumter Genua in den Sonnenuntergang hinein. Offenbar war alles wohl an Bord und man wollte seine Freude über das schöne Segeln mit anderen teilen.

Die Freude kann nicht lange gewährt haben. Alles sieht danach aus, dass „Sharki“ südlich des grünen Tonnenstrichs mit guter Fahrt durchs Wasser bei vollem Ebbstrom elbauswärts fuhr. Leicht vorstellbar (wer hat so eine Situation



Die geborgene „Sharki“ mit großem Loch unter der Wasserlinie (Foto: Gnass)

noch nicht erlebt?) dass auf der Yacht nicht erkannt wurde, dass das Fahrwasser ab der Bake F („Foxtrott“) einen Knick nach Westen macht und man die Tonne 25 rammte. Dann muss alles sehr schnell gegangen sein. Den Wassereinbruch bei einem Leck von etwa ¼ Quadratmeter (Schätzung nach dem Foto der geborgenen Yacht) zu stoppen ist unmöglich. Die Rettungsinsel wurde zu Wasser gebracht, den sieben Personen an Bord gelang es hineinzukommen und ein Notruf wurde abgesetzt. Die DGzRS barg die Schiffbrüchigen. Das Wrack sank an der oben bezeichneten Stelle dicht am Steuerbord-Fahrwasserrand mit dem Mast offenbar auf dem Meeresboden liegend. Die Wassertiefe über dem Wrack war keine große Gefahr für die nicht zu tief gehende Schifffahrt. Die Verkehrszentrale warnte.

Doch dann trat eine gefährliche Entwicklung ein, wie in der Presse berichtet wurde. Das Wrack

vertrieb weiter ins Fahrwasser und richtete sich auf, sodass der Mast aus dem Wasser ragte und zu einem erheblichen Hindernis wurde. Das für die Sicherheit dieses Stromabschnitts zuständige Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Cuxhaven ließ das Wrack bergen und an Land stellen. Roland Gnass lag mit „Kallisto“ gerade dort im Yachthafen und fotografierte. Man sieht die große Kollisionsstelle an der Steuerbordseite unterhalb der Wasserlinie.

Eine erste Lehre aus dem Vorfall ist trivial: Eine Fahrwassertonne ist stärker als der Rumpf einer Segelyacht. Eine Ramming bei ca. acht Knoten Fahrt über Grund muss üble Folgen haben, egal, aus welchem Material die Yacht gebaut wurde. Es hat keinen Sinn, jetzt den Finger zu heben und ausreichenden Abstand zu Tonnen anzumahnen. Wie es aber wirklich gewesen ist, wissen wir noch nicht. Das wird der Untersuchungsbericht der BSU aufzeigen.

Was noch interessant ist, ist, dass es sich bei der verunglückten „Sharki“ um Hans-Otto Schümanns „Rubin IV“ handelt, eine Sparkmann & Stephens-Konstruktion, die mit „Saudade“ und „Carina III“ 1973 als erstes deutsches Team sensationell den Admiral's Cup gewann. Sie wurde später an einen polnischen Eigner verkauft.

## HISTORISCHES

### Ostseereise der „Niederelbe“ im Sommer 1937

## NÄCHTLICHE EINFAHRT NACH KLOSTER

### 2. Fortsetzung

Von Heinrich Suhr ■ Mittlerweile ist etwa ein Strich in Backbord voraus ein erstes hohes Stück der deutschen Küste vor uns aufgetaucht. Wir halten diese Huk zunächst für Arkona, da wir der Meinung sind, dass dieses Kap auf Rügen als der bekannteste Punkt der dortigen deutschen Küste auch ihr höchster Punkt sein und deshalb sich zuerst unseren Blicken zeigen muss. Dabei ist auch unser Wunsch der Vater des Gedankens; denn trifft unsere Annahme zu, so können wir trotz des östlich gewordene Windes unser ja erheblich westlicher als Arkona liegendes Ziel noch direkt erreichen. Unser nautischer Offizier Helmuth, als der erfahrenste Seefahrer unter uns, wird jedoch bald bedenklich, und als sich die Plantagenet-Grund-Tonne, an der uns der direkte Kurs von Hesnaes nach Dornbusch dicht vorbeiführt, trotz eifrigen Ausgucks in alle Richtungen nicht zeigen will, nehmen seine Bedenken so zu, dass er sich unser Feuerbuch hersucht und aus demselben



**Seemann  
& Söhne**

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

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

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

zu unserem großen Erstaunen feststellt, dass die Huk von Dornbusch, unser Ziel, noch erheblich höher ist als Kap Arkona. Nach heftigem Studieren der Karte und des Kompasses äußert er dann die Ansicht, dass die von uns für Arkona gehaltene Huk Dornbusch sein muss und versucht, auch Heinz und mich davon zu überzeugen. Zunächst vergeblich. Denn wenn er Recht hat, so schwimmen ja unsere Felle davon, d.h. unsere Hoffnung, ohne lange Kreuzschläge vor Dunkelwerden in das sehr enge und kitzlige Fahrwasser zwischen Rügen und Hiddensee einzulaufen, um dieses noch im Tageslicht durchschippeln und ohne Gefahr unsern Zielhafen, Kloster auf Hiddensee, erreichen zu können. Nach langen Palavern müssen wir ihm schließlich, nachdem wir bei der stärker gewordenen Brise in schneller Fahrt der deutschen Küste erheblich näher gekommen sind und sie nunmehr auf weite Strecken überblicken können, Recht geben und uns mit dem Gedanken abfinden, dass Wind- und vielleicht auch Stromabdrift uns erheblich nach West versetzt haben und wir noch erhebliche Kreuztörns einlegen müssen, bevor wir in den Libben (nördlicher Teil des Fahrwassers zwischen Rügen und Hiddensee) einsegeln können.

Um 20:00 Uhr wenden wir dicht vor dem Zingster Ufer, eben östlich des Zingster Waldes und laufen nun auf dem andern Bug mit Kurs NNO an der dem westlichen Fahrwasser nach Stralsund vorgelagerten Sandbarre, dem „Bock“, und anschließend an der Westküste Hiddensees entlang. Während der nun allmählich einfallenden Dämmerung erhebt sich die Frage, ob wir es auch bei Nacht riskieren wollen, in den Libben einzulaufen und das unbefeuerte, schmale und sich labyrinthisch zwischen Untiefen hin und her windende Fahrwasser nach Kloster zu durchse-

geln. Der Kapitän, durch manche schlechte Erfahrung gewitzigt und um sein Schiff besorgt, schlägt vor, an geeigneter Stelle im Windschutz der hohen Nordecke von Hiddensee vor Anker zu gehen und dort den Tag abzuwarten. Seine beiden Mannen, erheblich jünger und daher auch weniger bedenklich, versuchen ihn zu bereden, die Nachtfahrt zu wagen. Dabei weisen sie ihn darauf hin, dass sein Boot ja ein Kielschwerter ist und zitieren die schönen, diese Schiffsgattung besingenden Verse:

Wer recht sicher segeln will,  
macht sich an sein Boot ´nen Kiel,  
doch es hat schon großen Wert,  
hat man dazu noch ein Schwert.  
Dieses nämlich hat den Zweck:  
kommt man einmal doch auf Dreck,  
so ist eine Strippe dran,  
dass man hoch es ziehen kann.

Dieser schlagenden Logik fühlt sich der Kapitän nicht gewachsen und so gibt er seine Einwilligung, die nächtliche Fahrt nach Kloster zu versuchen, zumal der Wind handig und auch die Wetterlage so ist, dass unangenehme Überraschungen über die Nacht nicht zu erwarten sind.

Um 22:45 Uhr, bei völliger Dunkelheit, stehen wir etwa eine Seemeile vor der Einfahrt in den Libben, östlich der Huk von Dornbusch. Hoch über uns jagt das etwa 90 Meter über dem Wasserspiegel stehende Feuer von Dornbusch seine grellen Blinke in die Nacht hinaus; tief unten auf der dunklen Wasserfläche leuchtet im Süden matt die einzige Leuchttonne im Libben und zeigt uns die Einfahrt in die Fahrwasserrinne an. Diese Tonne müssen wir zunächst ansteuern. Das ist bei der östlichen Brise noch sehr leicht.

Dann aber beginnen die Schwierigkeiten. Nach unserer Spezialkarte soll die nach Kloster führende Rinne von dem gen Süden nach Stralsund weiterlaufenden Fahrwasser bei der vierten in Steuerbord liegenden Tonne nach der Leuchttonne im rechten Winkel nach Westen in den Vitter Bodden abzweigen, diese Richtung etwa eine Seemeile einhalten, dann wiederum eine rechtwinklige Wendung, diesmal nach Norden machen und schließlich, kurz vor Kloster, wieder nach Westen und in den Hafen einbiegen.

Der östliche Wind steht zwar für alle diese Richtungen günstig. Aber wie sollen wir die verschiedenen Biegungen in der Dunkelheit finden? Außer der ersten Leuchttonne gibt es eine weitere Befeuerung für das ganze Fahrwasser nicht, und so sind wir für die weitere Navigation allein auf die in der Dunkelheit kaum auszumachenden Fahrwassertonnen, den Kompass und unser Gefühl angewiesen.

Nach Passieren der Leuchttonne um 23:10 Uhr schicke ich meine beiden Mannen mit unserem Scheinwerfer (einer Stablampe) nach vorn, um scharf nach den Tonnen Ausschau zu halten. Zunächst geht auch alles klar und wir lassen mehrere Tonnen an der richtigen Seite hinter uns. Nach einiger Zeit gibt mir Helmuth von vorne den Bescheid, dass wir die Tonne, bei der wir nach Westen abbiegen müssen, zu fassen haben und ich das Ruder jetzt scharf nach Steuerbord legen muss. Prompt komme ich dieser Weisung nach. Ebenso prompt knirscht aber unser Schwert nach vollzogene Wendung durch Sand und – schon sitzen wir. Entweder hat Helmuth sich beim Abzählen der Tonnen geirrt oder unsere nicht mehr ganz junge Spezialkarte zeigt den Verlauf des Fahrwassers nicht mehr richtig an. Na, langes Palaver darüber nützt nun nichts mehr, das



*In Kloster: Trocknen der Tücher (Foto: Heinrich Suhr)*

Malheur ist geschehen und wir müssen sehen, wie wir es wieder gutmachen. Unsere Versuche, durch Hochnehmen des Schwerts, Segelmanöver und Abstoßen mit dem Spinnakerbaum das Schiff wieder flott zu machen, haben nur zur Folge, dass das Boot immer höher auf den Schiet geschoben wird. In Eile werfen deshalb Heinz und Helmuth ihre unteren Bekleidungsstücke ab und hopsen mit ihren warmen Beinen in die kalte Flut. Ihren vereinten Anstrengungen gelingt es, das Schiff durch den weichen Untergrund zu schieben und langsam wieder in tieferes Wasser zu bringen.

Aber wohin nun? Wo läuft die Rinne, in die wir wieder hinein müssen? Als Heinz unten und ich oben diese Fragen noch ventilieren, zeigt Helmuth beim Schieben des Schiffes plötzlich mit einem Arm irgendwohin in die Dunkelheit und behauptet, dort eine Tonne zu sehen. Also los, dahin. Aber schon schreit Heinz: „Das kann keine Tonne sein, dafür ist es viel zu hoch und dick, das ist ein Duckdalben.“ „Macht nichts“, antworte ich, „auch Duckdalben stehen in tiefem Wasser, also muss es dort richtig sein“, und nehme Kurs auf den angeblichen Duckdalben, während Heinz und Helmuth wieder an Bord kommen und aufs Vorschiff gehen, um weiter Ausguck zu halten.

Plötzlich schreit Heinz wiederum auf: „Kinners, der Duckdalben schwimmt weg!“ Richtig, jetzt sehen auch Helmuth und ich, dass der Duckdalben sich bewegt. Die Erklärung dafür findet sich beim Näherkommen. Was wir erst für eine Tonne und dann für einen Duckdalben gehalten haben, ist in Wirklichkeit ein Fischerkahn mit hohem schmalen Groß- und Toppsegel, der langsam durch die Dunkelheit nach Süden zieht. Nun, mit dieser Überraschung sind wir durchaus einverstanden. Denn wo der Fischersmann fährt, können auch wir fahren und außerdem kann er uns als Führer dienen. Wir pirschen uns vorsichtig an ihn heran, lassen, als wir in Lee von ihm sind, die Segel flappen, um ihm nicht vorbeizulaufen, und fragen ihn, ob er auch nach Kloster will. In seinem singenden, uns kaum verständlichen pommerschen Platt antwortet er, dass er weiter nach Süden in Richtung Stralsund will, gibt uns dann aber auf unsere Bitten noch Auskunft über den Punkt, wo wir nach Westen abbiegen müssen.

Dabei zeigt er uns die dunklen, kaum sichtbaren Segel eines zweiten, einige hundert Meter weiter westlich liegenden Fischerkahns und bedeutet uns, dass wir auf den zuhalten und dann bald wieder nach Norden abbiegen müssen. Wir folgen seiner Weisung, trennen uns von ihm mit bestem Dank und nähern uns bald dem anderen Fischerfahrzeug, in der Hoffnung, von ihm weitere Auskünfte zu bekommen. Hierin werden wir bitter enttäuscht. Denn als wir ihm auf etwa 50 Meter nahe gekommen sind, brüllt uns der Fischersmann – auch in pommerschen Mundart – plötzlich wütend an und droht uns mit wilden Gebärden. Wir sind platt und können zunächst nicht verstehen, was er eigentlich will und wir verbrochen haben. Schließlich entnehmen wir aus seiner Zeichensprache – seine Worte bleiben

uns unverständlich – dass er an seiner Steuerbordseite, an der wir uns nähern, seine Netze ausgebracht hat und uns hindern will, in sie hineinzufragen. Wir biegen darauf sofort von der auf ihn zuführenden Richtung ab und versuchen nun allein, ohne fremde Hilfe, unsern Weg in der Dunkelheit zu finden. Das Glück ist uns jetzt auch hold. Nachdem wir noch zwei „Gitter“ durchfahren haben, entdecken wir plötzlich wieder mehrere Fahrwassertonnen und kommen anhand derselben zu dem Ergebnis, dass wir uns offenbar in der nach Norden und damit nach Kloster führenden Rinne befinden. Unsere Annahme täuscht uns auch nicht. Denn als wir jetzt kühn nach Norden steuern, machen wir bald weitere Tonnen und dann mehrere Fahrzeuge aus, die auf Reede liegen und uns die Nähe des Hafens von Kloster ankündigen. – Um 1:25 Uhr laufen wir in den Hafen ein, machen dort an einem am Bollwerk liegenden Dampfer fest, nehmen schnell zur Beruhigung unserer von der nächtlichen Irrfahrt erregten Nerven einige Züge aus einer Zigarette und aus der Kömbuddel und fallen dann sofort in unsere Kojen und in einen bleiernen Schlummer. (Fortsetzung/Schluss folgt)

## Historisches aus Australien

### INTERNIERT IM 1. WELTKRIEG

*Vorbemerkung der Red.: Die Pandemie treibt ihr Unwesen auf der ganzen Welt, auch und besonders in Australien, und verdrängt andere Nachrichten. Wer Zeitungen mit Text zu füllen hat, dem geht langsam der Stoff aus. Kein Wunder, dass mancher Redakteur mal in die Uralt-Kiste greift und Dinge hervorholt, die nach Mottenkugeln riechen, nicht nur in diesem Heft, sondern auch*



in „down under“. Dabei wird gelegentlich Interessantes zutage gefördert.

Unser Mitglied Dr. Karen Eriksen, mit ihrer Familie in Sidney lebend, in Altona seit ihrer Jugendabteilungszeit unvergessen, kam dort wegen Corona nicht zum Segeln und stöberte in Zeitschriften. Sie schrieb uns:

Beim Durchblättern des hiesigen Automobilclub-Magazins fand ich den folgenden, interessanten, lose mit dem Wassersport verbundenen Artikel über ein australisches Gefängnis, in dem deutsche internierte Seeleute das Beste aus ihrer Situation machten:

Berrima Gaol in den Southern Highlands südlich von Sidney war bis 1909 das Hauptgefängnis in New South Wales. Im Jahre 1915 wurde es wiedereröffnet als Berrima Internierungslager – auch bekannt als Deutsches Konzentrationslager. In ihm wurden Leute deutscher Herkunft und viele Offiziere und Matrosen von den deutschen Schiffen festgesetzt, die auf ihren Fahrten in australische Häfen eingelaufen waren, und nun durch den Beginn des 1. Weltkriegs hier festsaßen.

Die Unterkünfte waren anfangs sehr einfach, aber schon bald verbesserten sich die Lebensbedingungen, und Regierungsanweisungen sorgten dafür, dass die Internierten gut versorgt wurden. Es gab strenge Regeln darüber, wie die Internierten essen, schlafen und Sport treiben sollten, um ihre Gesundheit zu erhalten. Vom morgendlichen Weckruf bis 17 Uhr abends durften die Gefangenen sich bis zu zwei Meilen vom Camp entfernen. Die Bevölkerung des Ortes verdoppelte sich, um das Camp zu versorgen, und die Deutschen nahmen die Einheimischen für sich ein, indem sie Lebensmittel und andere Versorgungsgüter kauften und populäre Konzerte veranstalteten. Sie retteten sogar ein wertvolles Pferd und löschten die örtliche Schule, als dort ein Feuer ausbrach.

Das Gefängnis begann bald wie eine Art Country Club auszusehen. Es gab Tennis, Orchester und Theateraufführungen. Der Fluss nahe dem Gefängnis war sehr beliebt und die Männer verbrachten dort viel Zeit und gründeten einen Schwimmclub. Sie konstruierten eine Brücke, bauten Ruder- und Segelboote, sogar eine Wasserrutsche. Eine kleine Stadt aus Holzhütten entstand am Flussufer, sodass die Deutschen

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

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

**TECHNIK EXZELLENZ**  
Kassen, Thermodrucker, Kontrollsysteme, Infoterminals

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

**BECKERBILLETT**

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



*Internierte mit ihren selbstgebauten Booten auf dem Berrima River*



*Ein Kanu als Zweischornstein-Motoryacht (Fotos: Open Road July/August page 31)*

nicht im Gefängnis schlafen mussten.

Alles in allem waren im Berrima Gefängnis bei Kriegsende mehr als 400 Deutsche interniert und, wenig überraschend, zögerten viele, die enge Gemeinschaft, die sie aufgebaut hatten, zu verlassen und nach Hause zurückzukehren.

Aus „On the Road“, NRMA Magazine July/ August 2020



## DIES UND DAS

### Überraschung im Nord-Ostsee-Kanal

## MIT EINEM VERBLÜFFENDEN NACHTRAG

Von Georg Pulver ■ Wer zweimal im Jahr und das schon viele Male den Nord-Ostsee-Kanal befährt, meint ganz gut über die dort herrschenden Regeln Bescheid zu wissen. Aber es ist wie im wirklichen Leben: Man lernt immer noch dazu. Eigentlich ist es ganz einfach. Man braucht nur die Seeschiffsstraßenordnung (SSchStrO) und darin den siebenten Abschnitt „Ergänzende Vorschriften für den Nord-Ostsee-Kanal“ zu lesen.

Anfang Juli verholte ich mein Folkeboot „Spanvogel“ von der Elbe nach Eckernförde, um von dort Touren in die Ostsee zu machen. Für die Überführung war ich alleine an Bord. Ist ja auch kein Problem. Nur hatte ich nicht mit den Ordnungshütern gerechnet.

„Spanvogel“ ist mit einem Outborder von sechs PS Leistung motorisiert. Damit kommt man bei Nachtanken und nicht zu viel Gegenwind an einem Tag durch den Kanal. Bequemer ist es, sich schleppen zu lassen. Diese Wahl bot sich mir durch einen Freund mit einem Boot mit starker Maschine, der zur gleichen Zeit wie ich die Passage machen wollte.

Gegen 16:00 Uhr befand sich unser Schleppzug nach der Abfahrt von Brunsbüttel etwa bei km 20 im NOK. Weit und breit war kein anderes Fahrzeug unterwegs. Wir genossen die Ruhe und den gemäßigten Rückenwind und kamen gut voran. Da kam von achtern ein Geräusch auf und ein Motorboot hielt geradewegs auf uns zu. Jetzt war es mit der Ruhe vorbei. Die Bugwelle klatschte unter den Spiegel. Es war

ein Polizeifahrzeug. Es schor direkt an mich, den Anhang, heran. Als es auf gleicher Höhe war, kam ein Uniformierter an Deck und es entspann sich folgender Dialog:

„Sportbootkontrolle. Wo wollen Sie hin?“  
 „Nach Holtenau“ „Wieviele Personen sind an Bord?“ „Eine Person.“ „Lösen Sie sofort die Schleppverbindung. Es ist verboten, dass das geschleppte Fahrzeug nur mit einer Person bemannt ist.“ Meine Verblüffung war grenzenlos.  
 „Aber mein Brennstoff ist nur für Hafenmanöver und reicht nur für fünf Stunden.“ „Bis Gieselau werden Sie es schon schaffen, aber beachten Sie die Mindestgeschwindigkeit von 9 km/h. Dort können Sie Ihr weiteres Fortkommen organisieren. Befolgen Sie die Anweisung. Dann belasse ich es ausnahmsweise bei einer Verwarnung. Oder ist der Motor defekt? Dann könnte notfalls der Schlepp fortgeführt werden.“

Der Motor war in Ordnung und betriebsbereit. Es entstand ein Wortwechsel über die Sinnhaftigkeit der Anordnung. Die Antwort war klar: Es ging hier nicht um Bequemlichkeit oder Brennstoffsparen sondern um das Befolgen der NOK-Vorschrift. Bei Zuwiderhandlung wurden mir eine Anzeige und ein Gerichtsverfahren angedroht. Also folgte ich der amtlichen Anweisung. Die Schleppverbindung wurde gelöst, der Außenbordmotor nachgetankt und die Fahrt mühsam fortgesetzt. Ich war noch immer alleine an Bord. Dem stand nun offenbar nichts entgegen. Die Polizei drehte ab und fuhr befriedigt zurück. Dem Gesetz war Genüge getan.

Welchem Gesetz?, fragte ich mich später. Die Antwort fand ich in der SSchStrO § 42 (2): **Bei Schleppverbänden muss sichergestellt sein,**



*Ein riesiger Ponton im Schlepp – ohne zwei Schifffahrtskundige an Bord (Foto: Clara Pulver)*

**dass eine Geschwindigkeit von 9 Kilometern (4,9 Seemeilen) in der Stunde eingehalten werden kann und sich auf jedem Anhang mindestens zwei schifffahrtskundige Personen befinden.**

Ich wurde das Gefühl nicht los, dass auf dem Polizeiboot ein „Frischling“ von seinem Vorgesetzten aufgefordert worden war, mal eine Maßnahme durchzusetzen. Am einfachsten geht das ja bei einem Sportboot.

## Nachtrag

Nach vier Wochen auf der Ostsee brachte ich mein Boot zurück auf die Elbe. Diesmal begleitete mich meine Tochter, aber wir wurden nicht geschleppt, sondern fuhren selbständig, also kein Problem mit zu kleiner oder unqualifizierter Besatzung. Was begegnete uns wohl auf dem Kanal? Ein Schlepper, der einen riesigen Ponton auf dem Haken hatte. Alles sah völlig normal aus. Ich sah mir den Anhang genau an. Keine Menschenseele war zu sehen, geschweige denn die vorschriftsmäßigen zwei „Schifffahrtskundigen“. Man misst also doch mit zweierlei Maß bei Sport- und Berufsschifffahrt.

## Fahrrinnenanpassung der Elbe

### AUSWIRKUNGEN DER BAUARBEITEN AUF DEN SEGELSPORT

Von Wolfgang Mackens ■ Wir haben mit „Wikinger“ im Juni bei schönstem Sommerwetter einen verkürzten Sommertörn absolviert und sind dabei in der Region geblieben, haben Elbe, Stör, Oste, den Kanal und die Eider beschippert und auch kräftig die Fahrräder bewegt.

In den SVAOe Nachrichten wurde in der Vergangenheit mehrfach über die Elbvertiefung, die im Fachjargon „Fahrrinnenanpassung“ heißt, und die Auswirkungen auf den Schippersport auf der Elbe berichtet. Welche Auswirkungen wir miterlebt haben, möchte ich im Nachfolgenden berichten. Diese zwei Erlebnisse haben uns gegenüber der Fahrrinnenanpassung nicht positiver gestimmt.

*Anmerkung der Redaktion: Wenn Sie, liebe Leserinnen und Leser, ebenfalls eigene Erlebnisse, seien sie positiver oder negativer Art, gemacht haben, so greifen Sie zur Tastatur und berichten uns darüber. Anderen helfen Ihre Erfahrungen.*

*Übrigens: In Ausgabe 4-2020 hatten wir über zwei Sperrgebiete auf der Unterelbe berichtet, die zur Gefahr für Sportboote werden können, eins bei Neufeld Reede und ein weiteres am östlichen Ausgang der Medemrinne. Letzteres ist inzwischen wieder aufgehoben. Näheres auf unserer Homepage.*

### EINE ERFAHRUNG IM SPERRGEBIETSBEREICH

Von Wolfgang Mackens ■ Wir liefen mit „Wikinger“ elbab an der Süd in Höhe Balje außerhalb des grünen Tonnenstrichs bei sehr wenig Wind mit Ziel Otterndorf. Bei Tonne 55a querten wir

das Fahrwasser Richtung Neufeld Reede. Das schien uns sinnvoll, da wir bei Niedrigwasser unterwegs waren und wir nicht an den Bühnenköpfen vor dem Osteriff entlangkratzen wollten. Außerdem ist es die „richtige“, also rechte Seite in Fahrtrichtung gesehen, selbst wenn wir außerhalb des Fahrwassers liefen. Das Sperrgebiet auf der Neufeld-Reede war uns bekannt und wir hatten es im Blick. Über UKW hörten wir Brunsbüttel Elbe Traffic.

Außerhalb des roten Tonnenstrichs liefen wir mit Großsegel, Motor im Standgas (Kegel gesetzt) 8,2 kn über Grund. Der letzte Ebbstrom zog gewaltig. Man kann durchaus von „Wildbachstrom“ sprechen. Eins der vielen Baggerschiffe kam uns im Fahrwasser arbeitend direkt am roten Tonnenstrich entgegen, Signale gesetzt. Von achtern kam ein elbab fahrender Frachter von Brunsbüttel auf. Nun ging alles sehr schnell. Wir näherten uns der Ausweitung des Sperrgebiets bis ans Fahrwasser. Die beschriebene Verkehrssituation verhinderte, dass wir rechtzeitig ins Fahrwasser wechseln konnten, wo alles noch viel enger werden würde. Wir wurden ins Sperrgebiet abgedrängt. Dicht hinter den beiden Schiffen querten wir dann wieder das Fahrwasser, weil ab der Oste dort mehr Platz ist und Otterndorf nicht mehr weit.

Die Polizei war nicht in Sicht, sodass wir nicht zur Rechenschaft gezogen wurden. Behindert haben wir niemand, aber es war unangenehm. Was hätten wir machen sollen? Vor Erreichen der Sperrgebiets-Ausweitung hätten wir mit Maschine rückwärts gegen drei Knoten Ebbstrom aufstoppen können, bis die Situation frei war, aber in Rückwärtsfahrt ist „Wikinger“ nicht gut auf Kurs zu halten. Wir hätten drehen und gegen den Strom zurückfahren können. Nun ja.

*Anmerkung der Red.: Genau dieser Fall, dass Sportboote, wenn sie ab Brunsbüttel auf der Neufelder/Medem-Seite außerhalb des Fahrwassers elbab fahren, um sich vom durchgehenden Berufsverkehr freizuhalten, in die Falle geraten wegen der Ausweitung der Sperrgebiete, hatten wir in Ausgabe 4-2020 dieser Nachrichten („Sperrgebiete auf der Unterelbe erweitert“) vorhergesehen. Andere Skipper seien nochmals gewarnt.*

## MACHEN WIRKLICH IMMER NUR DIE SPORTBOOTE FEHLER IM VERKEHR?

Von Wolfgang Mackens ■ Ich habe mit Begeisterung über die Baggerarbeiten hinter Schwarztonnensand gelesen (Ausgabe 3-2020 dieser Nachrichten) und würde mich freuen, wenn wir dort wieder fahren und ankern könnten/dürften. Wir waren am Donnerstag 02.07.2020 von Brunsbüttel kommend außerhalb des grünen Tonnenstrichs bei Schwachwind mit Großsegel und Motor (Kegel gesetzt) elbauf unterwegs. „Heinrich“ aus Haren an der Ems, eines der Binnenschiffe, die das Baggergut vom Schwarztonnensand nach Brokdorf zur Ablagerungsfläche transportieren, kam von der Abladestelle schräg über das Fahrwasser zur Freiburg-Reede bei Tonne 71 und nahm uns außerhalb des Fahrwassers genau aufs Korn. Ob unser braunes Großsegel ein gutes Ziel abgibt oder was sonst den Skipper veranlasste, uns versenken zu wollen, wissen wir nicht. Jedenfalls drehte der Schipper erst im letzten Moment, als er meine Kamera entdeckte, wild mit den Armen fuchtelnd etwas ab, immer noch außerhalb des Fahrwassers, überholte uns sehr dicht mit viel Speed und fuhr dann quer über die Brammer Bank elbauf. An Revierkennt-



*Binnenschiff „Heinrich“ wollte uns versenken  
(Foto: Wolfgang Mackens)*

nis und Fahrtüchtigkeit des Schippers hatte ich erhebliche Zweifel.

Die Wasserschutzpolizei kam an der Rhinplate elbab entgegen. Von dort konnte man die Situation im Radar mit Sicherheit verfolgen. Reaktion erfolgte nicht.

Später haben wir „Heinrich“ in der Warteschlange für die Matschbeladung außerhalb Tonne 97 vor Anker liegend gesehen.

## ZU UNSEREM TITELBILD

GAN ■ Wie immer bemühen wir uns, Bilder unserer Mitglieder auf die Titelseite der SVAOe Nachrichten zu bringen. Das zeigt, dass viele Seglerinnen und Segler auch andere Fähigkeiten haben, als segeln zu können und über Boote zu reden. Das hier wiedergegebene Werk mit dem Titel „Steifer Nordwest auf Sylt“ ist von Susanne Nürnberg. Sie schreibt dazu: „Wenn nicht auf dem Wasser, so bin ich natürlich am liebsten am Meer und ganz besonders gerne auf Sylt. Dort kann man sich von „Rückseiten“ am Strand besonders schön durchpusten lassen. Und auch immer

wieder üben, Meer und Himmel zu malen. So ist diese kleine Studie entstanden.“

Wir gelegentlich oder regelmäßig segelnden Betrachter des Bildes freuen uns über die Darstellung und bei manchem mögen Erinnerungen wach werden; andere sehnen sich hinaus in Wind und Wetter. Die Redaktion ist sicher, dass in unserem Mitgliederkreis noch etliche Erzeugnisse zum Thema Segeln, Seefahrt, See und Häfen schlummern, die es wert sind, gezeigt zu werden. Schicken Sie davon ein Foto ein!

#### DAS BÜCHERSCHAPP

## BLACK JACK

Von Michael Albrecht ■ Anfang April rief mich Jule aus der Geschäftsstelle an, dass der SVAOe ein Buch zugesandt und dass ich wohl der geeignete Rezensent dafür sei. Ich nahm es mit an Bord für die Sommerreise und jetzt in Holland bei viel Wind und Regen kam ich auch zum Lesen. Ein erster Blick auf den Umschlag sagte mir: Aha, ein Segelkrimi! Nun ist dieses Genre seit Wagners „Der fliegende Holländer“, der u.a. von Arthur Conan Doyle verarbeiteten mysteriösen Geschichte der „Marie Celeste“ und Erskine Childers' Roman „The Riddle of the Sands“ nie ganz in Vergessenheit geraten. Da ich nicht an einem Bücherladen vorbeigehen kann, ohne intensiv die Auslagen zu betrachten, fiel mir auf, dass in den letzten Jahren Krimis in Verbindung mit Seefahrt/Häfen/Yachten/Badeorten Konjunktur haben. Sogar ins Abendprogramm auf NDR 3 hat es dieses Thema schon regelmäßig geschafft. Crime sells! Nun zu unserem Buch: **Detlef Jens**

### „Black Jack – ein Schiff verschwindet“, KJM-Verlag

€ 15. Es ist zunächst ein merkwürdiger Titel, denn Black Jack ist die englische Bezeichnung für das Kartenspiel 17 und 4, das in Casinos gespielt wird. So auch hier im Buch. Bei dem verschwundenen Schiff handelt es sich um eine sehr teure Segeljacht, die in einem Hafen bei Cannes an der Côte d'Azur gelegen hatte. Der Eigner fordert über das Versicherungsbüro in Cannes Schadenersatz von der Hamburger Versicherung. Nun ist der Held der Story eher ein Segel-Hippi als ein Privaldetektiv, denn er lebt mit seinem 12-jährigen Sohn an Bord seiner in die Jahre gekommenen Holzyacht und ist in Geldnöten. Das nutzt die Versicherung über die Filialleiterin in Cannes aus, um ihn und seine Kenntnisse für die Suche nach der verschwundenen Yacht anzuheuern. Der macht sich auf die Suche. Dabei tritt er einigen Leuten auf die Zehen, die in seiner Abwesenheit auf seiner Yacht die Gasanlage aufdrehen und einen Schlauch schlitzen. Nur die Aufmerksamkeit seiner Freundin verhindert eine Explosion. Unsereins wäre stante pede zur Polizei gegangen – unser Buchheld denkt nicht daran. Er ermittelt weiter und kommt schließlich zu einer Lösung, die hier aber nicht verraten werden soll. Das ist alles flott und kenntnisreich erzählt. Gelegentlich sind dabei einige nautische Begriffe dem nichtsegelnden Leserkreis angepasst. So wird z.B. die Pantry an Bord als „Küche“ bezeichnet. Aber das sind nur Kleinigkeiten, die einem Segler auffallen, aber wir Segler sind





wahrscheinlich auch nicht die Hauptzielgruppe, die als Leser in Frage kommen, sondern das ist der normale Urlauber im Strandkorb, der eine leichte und unterhaltsame Lektüre liebt. Das zu sein, kann man dem Buch attestieren! Der vielen Hamburger Seglern bekannte Autor kennt sich in dem beschriebenen Umfeld gut aus. Als Journalist, Lebenskünstler, Genießer und weit herumgekommener „Live-aboard“ hat er viel See- und Hafenerfahrung. Die spielt er zum Nutzen des Lesers, zur Spannung und zur Unterhaltung geschickt aus.

## Zum Lesen und Wiederlesen

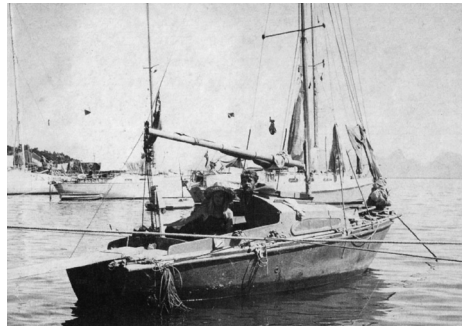
### SHANE ACTON: „SHRIMPY“

Von Norbert Suxdorf ■ „Als ich vor vielen Jahren England verließ, dachte ich nicht im Traum daran, dass ‚Super Shrimp‘ meines Wissens einmal das kleinste Boot werden sollte, das je die Welt umsegelt hat. Ich war nicht darauf erpicht, Rekorde zu brechen oder Mutproben abzulegen – ich wünschte mir einzig und allein ein abwechslungsreicherer, aufregenderes Leben. Heute glaube ich, dass ich die Weltumsegelung wahrscheinlich nur deshalb schaffte, weil ich keine festen Pläne hatte und nicht unter Zeitdruck stand.“

Ja, Shane Acton schaffte eine ganz besondere Weltumsegelung, und zwar in einem sehr, sehr kleinen Boot. Und er setzte sich wahrhaftig nicht unter Zeitdruck. Von Falmouth nach Falmouth war er sieben Jahre unterwegs. „Super Shrimp“ – kurz „Shrimpy“ – war ein 5,50 Meter kleiner Kimmkieler aus Sperrholz, konstruiert von Robert Tucker und in Serie gebaut von C. E. Clark in Cowes. Als ich eines Abends am Mühlenberger Hafen stand, wo meine Jolle lag, sah ich ein klei-

nes Kajütboot, das mir gefiel. Es war „Zu verkaufen“. So wurde ich – für einige Jahre – Eigner einer Caprice namens „Consuela“. Der Voreigner hatte sie samt Familie für Wochenendtörns bis nach Helgoland genutzt. Ich kam nicht einmal bis Glückstadt.

Dass dieses Schiffchen atlantikauglich war, wusste ich damals noch nicht, und ich wusste auch nicht, dass es sogar eine Weltumsegelung geschafft hatte. Harald Schwarzlose, damals Chefredakteur der „Yacht“ – wir waren Jahre vorher Kollegen in einer Werbeagentur gewesen – machte mich auf das Buch von Shane Acton aufmerksam, der mit seiner Caprice die Erde umrundet hatte. Und mir kam ein weiteres Buch



*Etwas lädiert: „Shrimpy“ nach langem Törn*

über den Weg: „Seefieber“ von Rollo Gebhard, der mit einer Caprice seine erste Atlantiküberquerung absolvierte.

Shane Acton, damals dreißig Jahre jung, hatte nach der Schule eine Ausbildung bei den Royal Marines absolviert, war zur See gefahren, durch die Welt getrampt und auf englischen Binnengewässern unterwegs gewesen, als er sich entschloss „in einem kleinen Schiff das große Meer zu befahren“. „Ganze fünfhundert Pfund in der Tasche, begann ich nun, eine Segelyacht zu su-



*Shane und Iris in engem Cockpit  
(Fotos aus dem besprochenen Buch)*

chen.“ Was er fand, war die zehn Jahre alte Caprice. Er ließ sie nach Cambridge bringen, suchte sich einen Liegeplatz am Fluss, zog an Bord und verdiente Geld für Renovierung und Ausrüstung.

„Mittlerweile verging die Zeit wie im Fluge, und ich begriff die ganze Wahrheit des alten Spruchs, der besagt, dass ein Schiff niemals hundertprozentig seeklar ist. Schließlich, am 19. August 1972, entschied ich mich, dass wir nun den hundert Prozent so nahe waren, wie wir jemals kommen würden, und dass es Zeit wurde für den ersten Test auf See...“

Aber aus Shane Acton musste erstmal ein Segler werden: „Es dauerte eine ganze Weile, bis ich ausgetüfelt hatte, wohin die vielen Drähte und Taue führen mussten, denn ich hatte noch nie den Fuß auf ein Segelboot gesetzt, geschweige denn eines gesegelt. Endlich schien alles an seinem Platz zu sein und zu funktionieren, und wir waren klar für unseren ersten Törn.“

Auch mit der Astronavigation kam er nach anfänglichen Irrtümern klar. Er fand sie sogar extrem einfach. „Jemandem, der addieren, subtrahieren und die Uhrzeit ablesen kann, bringe ich alles Notwendige in einem Tag bei.“ Beim Wort nehmen können wir ihn nicht mehr.

Nach einem Testschlag auf dem Ärmelkanal überwintert „Shrimpy“ auf einem Fluss bei Fal-

mouth, ihr Eigner arbeitet auf dem Bau und an seinem Schiff. „Als ich ‚Shrimpy‘ seeklar machte, verzichtete ich auf jede bauliche Veränderung, denn sie schien mir seefest genug, auch wenn das geräumige Cockpit nicht selbstlenzend war. Das machte mir Sorgen, aber ich änderte es erst, als ich die Cook-Inseln erreicht hatte... Bis April war ich mit der Arbeit am Boot fertig und hatte auch genug verdient, um die nötigen Vorräte kaufen zu können und noch etwas Geld übrig zu behalten. Also nahm ich mir die Zeit, nach Cambridge zu fahren und mich von meinen Eltern zu verabschieden. Nach Falmouth zurückgekehrt, schaffte ich Proviant und Frischwasser an Bord und wusste nun endlich eine konkrete Antwort auf die Frage, die mir so oft gestellt wurde: Wann soll’s denn losgehen? Statt wie bisher: Sobald ich fertig bin, konnte ich jetzt wahrheitsgemäß antworten: Am Sonntag, dem 3. Juni.“ Das war 1973. Die große Reise beginnt.

„Sobald ich frei von Land war, setzte ich das Vorwindsegel und einen Kurs auf Kap Finisterre ab. Solange ich meinen Standort noch kannte, wollte ich außerdem überprüfen, wie gut meine Astronavigation (die Sonnenhöhen) nun wirklich war. Theoretisch kannte ich mich damit aus, weil mir meine Schwester das Buch ‚Rantzen’s Little Ship Celestial Navigation‘ zum Geburtstag geschenkt hatte. Also holte ich meinen Plastiksextantan, meine billige Armbanduhr und mein japanisches Radio und machte mich ans Werk. Sobald ich die erste Standlinie ermittelt hatte, wusste ich, dass hier etwas nicht stimmte. Denn dieser Standlinie nach befand ich mich sechshundert Meilen weit draußen auf See. Nach einigem Nachdenken fiel mir wieder ein, dass British Standard Time (BST) nicht gleich Greenwich Meantime (GMT) war und ich versuchte es noch einmal... Jetzt

klappte es schon besser.“ Shane Acton wurde im Verlauf seiner Reise ein wirklich guter Navigator.

„Shrimpy“ erreicht die Kanaren. „In Las Palmas musste ich nun drei Monate warten, bis auf dem Atlantik die Hurrikansaison vorbei war.“ Shane Acton nutzt die Zeit; er heuert als Navigator auf einer großen Ketsch an und baut aus Treibholz, ein paar Nägeln, alten Schrauben und einem Paar ausrangierter Auto-Blattfedern eine Selbststeueranlage. „Das Endprodukt sah zwar ziemlich primitiv aus, aber es hatte mich nur einen Tag Arbeit gekostet, sonst nichts.“ Und es funktionierte!

Am 23. November 1973 bricht „Shrimpy“ zur Atlantiküberquerung auf. „Beim Auslaufen versuchte ich, meinen Gemütszustand zu analysieren, konnte aber keine Spur Nervosität oder Angst bei mir feststellen, auch keine Furcht vor der Einsamkeit, vor der großen Distanz oder einen Zwang zur Eile. Wahrscheinlich liegt dies daran, dass alles so unermesslich groß wird und sich niemand einen Ozean als Ganzes vorzustellen vermag. Der Verstand kann sich mit einer Ozeanüberquerung nur abfinden, indem er die Reise als eine Reihe von Tagesfahrten auffasst. So lässt es sich leicht begreifen, warum ich mich nicht anders fühlte, als beim Auslaufen zu einem bloßen Tagestörn.“ Dies als Tipp für alle, die sich mit dem Gedanken an eine Atlantiküberquerung noch nicht anfreunden mögen! Wohl nach demselben Prinzip überquerte Shane Acton zwei weitere Ozeane – den Pazifischen und den Indischen.

In Panama kommt Iris Derungs an Bord – „eine hübsche, blonde, blauäugige Schweizerin, die bisher noch kaum das Meer gesehen, geschweige denn befahren hatte. Aber auf ihre Art war sie eine recht unternehmungslustige Person. Unter anderem hatte sie ganz allein den Sudan durch-

wandert und mit nomadisierenden Massai gelebt...“ Nun lockt sie die See, und auch von Shane ist sie angehtan: „Man sah ihm an, dass er mit seinem Leben äußerst zufrieden war, denn sein ganzes Wesen strahlte friedfertige Gelassenheit aus.“ Iris segelt mit über den Pazifik bis nach Bali und dann wieder von der Ägäis bis nach England.

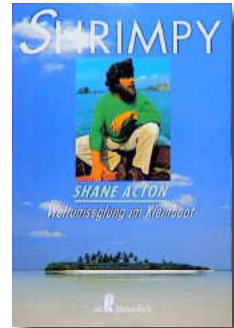
Wie gesagt, ich besaß eine Caprice und konnte mir nicht vorstellen, dass man auf diesem Boot zu zweit und mit einer Menge Proviant zurechtkommt – und lange miteinander auskommt. Dass die beiden das geschafft haben, ist wohl die größte Leistung auf dieser Weltumsegelung!

Den gesamten Verlauf der Reise, alle Erlebnisse an Land und auf See, die diversen Jobs zum Auffüllen der Bordkasse, die vielen Begegnungen mit anderen Seglern zu schildern, hat es ein ganzes Buch gebraucht. Hier mache ich es kurz mit der Empfehlung: Lesen Sie „Shrimpy“. Wenn Sie es nicht schon im Bücherschapp stehen haben – in der SVAOe-Bibliothek finden Sie eine deutsche Taschenbuchausgabe. Paul Pietsch Verlag ISBN 3-87943-866-8

## Zu guter Letzt

### EIN LESERBRIEF

Gestern lagen die neuen Nachrichten (4-2020) im Briefkasten und heute, beim Frühstück an Bord, werden sie gelesen. Wie wunderbar politisch (und wahr) viele Artikel dieser Ausgabe sind! Es geht los mit dem engagierten Editorial



unseres Vorsitzenden und endet mit dem glosierten Abriss zu dem wirklich blöden Unwort „Social Distancing“. Dazwischen Artikel über Dinge, die man wissen sollte, aber häufig eben doch nicht weiß (GMDSS) oder über Niedlichkeiten wie die „Fahrrinnenanpassung“. Dank auch an die Autoren, die so angemessen über Zötschi, Kaddie und Jan-Peter geschrieben haben. Und das alles ergänzt durch mehr als 25 Seiten mit Berichten über Kutter- und Jollensegeln, zu Regatten und über das (weltweite) Segler(er)leben von SVAOe-ern.

Es ist ein Freude, dies alles zu lesen und großartig, ein so hohes Niveau in einer ehrenamtlich erstellten Vereinszeitung zu finden. Joachim Müntzel, z.Zt. S.Y. „Penguin Café“

*Der Redaktion geht eine solche Würdigung ihrer Arbeit natürlich runter wie warmes Öl und trinkt darauf ein kaltes Øl. Sie weiß aber auch, dass die Beiträge und Berichte der Mitglieder über das vielfältige Vereinsleben in der SVAOe der wesentliche Bestandteil unserer „Nachrichten“ sind und bittet weiterhin um rege Mitarbeit.*

## Zu Allerletz

Marcus Boehlich hat das „Hamburger Abendblatt“ gelesen und fand in der Ausgabe vom 12.8.2020 eine bemerkenswerte Kurznachricht, die er fotografierte. Kreativexperten raten darin, Gelb mit Schwarz zu kombinieren. Da hätte das „Abendblatt“ auch uns konsultieren können. SVAOe-er/-innen wissen das schon lange.



*Gelb und Schwarz – eine empfohlene Farbkombination  
(Foto: Marcus Boehlich aus dem Hamburger Abendblatt)*

## SEGELYACHT ZU MIETEN GESUCHT

Ich plane für den Sommer 2021 eine berufliche Auszeit und darin einen Törn von Mai bis September über die Ostsee bis in den Norden nach Finnland und zurück. Vermutlich werde ich die eine Hälfte der Zeit einhand unterwegs sein, die andere Hälfte mit Familie und Freunden.

Meine Vorstellungen:

Länge so +/- 10 Meter, Einhandtauglich, Toilette und Fäkaltank, Heizung

Langjährige Segelerfahrung, SKS und SRC. Beruflich in Nürnberg, daher diese Suche.

Kontakt über die Geschäftsstelle der SVAOe.



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



## ICH HABE NICHT MEHR ALLE TASSEN IM SCHRANK!

Meine Lieblings-Kaffeebecher sind im Laufe der Jahre arg weniger geworden. Nicht, dass sie kaputt gegangen wären; nein, sie sind einfach weg! Wir hatten mal über zehn Stück gesammelt. Zwischenzeitlich waren wir auf zwei Becher runter. Ich stehe vor einem Rätsel! Ich würde unseren Bestand gerne wieder aufstocken. Die Becher werden nicht mehr produziert. Einzige Möglichkeit scheint mir, bei SVAOe-Mitgliedern mal nachzufragen, ob jemand zu viele Becher im Schrank hat.

**Suche:** Kaffeebecher von Colditz, werden oben schmaler und haben unten einen blauen Stempel mit einem Dampfer und der Aufschrift: „ORIGINAL SHIP'S PORCELAIN TH. EIGNER: HAMBURG / GERMANY“



drauf (siehe Foto). Die Becher wurden jahrelang insbesondere bei Opti-Regatten als Preise vergeben.

Über den Preis würden wir uns sicherlich einig werden.

Übergabemöglichkeiten: Versand (die Versandkosten würde ich natürlich übernehmen), mitbringen zur nächsten Versammlung im Clubhaus. Abgabe in der Geschäftsstelle der SVAOe oder des Hamburger-Segler-Verbands in unserem Clubhaus. Innerhalb Hamburgs würde ich die Becher auch selbst abholen.

Thomas Schaper, Kontakt über 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.



