

SVAOe NACHRICHTEN

6—2020 NOVEMBER / DEZEMBER



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

HANSA/FLEX



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

98. Jahrgang

November / Dezember 2020

Nr. 6

QUARANTÄNE AN BORD



Das Ankern hatte in diesem Sommer Konjunktur, vielleicht die einzige positive Folge der Pandemie.

„Es ist immer wieder ein Erlebnis, Sonnenuntergänge vor Anker zu beobachten. In diesem Jahr waren es die Tropen-Nächte, die uns besonders beeindruckten. Wir lagen im Wormshöfter Noor (Schlei). Eigentlich wollten wir in die Kojen, aber Helmut rief mich nochmal nach oben ins Cockpit.“ Das schrieb Heidi Barthodie zu diesem Foto. Eine schöne Erinnerung an eine in vieler Hinsicht ungewöhnliche Segelsaison.

IN DIESER AUSGABE

3 Editorial

Thema und Meinung

- 4 Inklusion
„Jeder Mensch gehört überall dazu“
- 6 Yachtcharter leicht gemacht
Oder: Ist unser Sport wirklich für jedermann geeignet?
- 10 Segeln bildet (auch)
Über Schiffsnamen und klassische Sagen

Vereinsleben

- 11 Neuaufnahmen
- 12 Nachruf Boris Kegel-Konietzko
- 12 Veranstaltungen, Versammlungen und Ausbildungsbetrieb im Clubhaus der SVAOe
Schutzkonzept beachten!
- 13 SARS-CoV-2-Schutzkonzept im Clubhaus

Sonderseiten

- 14 „Fifi“ – Macher und Netzwerker
Kommodore Jürgen „Fifi“
Schaper in Selbstzeugnissen



Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 18 „Hungrier Wolf“
Zweiter der J/24 German Open
Nach Corona-Abstinenz wieder erfolgreich
- 19 Von allem etwas
Segelbundesliga-Finale 2020
- 22 Eine Weltmeisterschaft
auf der Alster
*Inklusionsegeln erstmals
auf großer Bühne*
- 25 Alles dabei
Dritter Spieltag der Segelbundesliga in Kiel-Schilksee
- 26 Elbe-Ausklang-Regatta 2020



Jugend

- 30 Europe segeln
„Jetzt bin ich so richtig angekommen im Regattasegeln“
- 32 Nichts für schwache Nerven
Abenteurersegeln im Opti
- 34 Meine Anfänge in der
Europe-Klasse



Aus Behörden und Verbänden

- 36 Was tat und tut sich im Hamburger Yachthafen
in Wedel?

Historisches

- 38 Ostseereise der „Niederelbe“ im Sommer 1937
Die Rückfahrt – 4. Fortsetzung und Schluss

Dies und Das

- 43 Gefahr bei Grundseen
Das sollte man wissen
- 44 Warum strandete „Wakashio“ vor Mauritius?
Ein haarsträubendes Gerücht
- 45 Ein Zwölfer aus den Alpen
*Wo die Berge hoch sind,
sind die Boote klein*
- 46 Zu unserem Titelbild



Das Bücherschapp

- 46 Hermann Schreiber: „Capitain Carpfanger“
- 47 Zum Lesen und Wiederlesen
Tony Horwitz: „Cook – die Entdeckung
eines Entdeckers“

Zu guter Letzt

- 48 Ein Vorschlag von Otto Protzen

Beilagen

Yachtwerft Lütje

Umschlagillustration

Skizze von Norbert Suxdorf

Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

eine, euphemistisch formuliert, „sehr spezielle“ Segelsaison liegt hinter uns und der zweite infektiologische Super-GAU trifft seit dem Herbst Deutschland mit voller Wucht. Ein Ende ist noch nicht in Sicht.

Abgesehen vom bis auf Weiteres ruhenden Vereinsleben werden wir zumindest die Führerscheinausbildung in Einklang mit den „C-Regeln“ sicherstellen und sie, wie bereits erprobt, zunächst „online“ abhalten. Die praktische Ausbildung wird im Frühjahr 2021 hoffentlich möglich sein. Zum Thema Ausbildung verweise ich mit Vergnügen auf den Artikel „Yachtcharter leicht gemacht“ von Bernd Blohm in dieser Ausgabe.

Es sei bereits jetzt darauf hingewiesen, dass die Jahreshauptversammlung 2021 mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht als Präsenz-Veranstaltung durchzuführen sein wird. Sie ist aber nach geltendem Gesetz allein in schriftlicher Form zulässig. Zusätzlich werden wir versuchen, Möglichkeiten einer Ergänzung per „online“-Konferenz zu schaffen. Das wird sicher nicht allen gefallen, dennoch werden wir keine andere Möglichkeit haben, eine gemäß BGB vorgeschriebene Jahreshauptversammlung fristgerecht bis Ende Februar 2021 abzuhalten.

Kommen wir zur Segel-Bundesliga. Den Ergebnislisten und den Berichten unseres Bundeliga-Teams, nicht nur in dieser Ausgabe des Nachrichtenblattes, ist zu entnehmen, dass uns die angestrebte Verbesserung der Platzierungen auch in dieser Saison nicht gelang. Nach sorgfältigem Abwägen der Aussichten für die kommende Saison sind wir seitens des Vorstands und des Teams übereinstimmend zu dem Entschluss gekommen, die Beteiligung der SVAOe zumindest für die nächste Saison nicht weiter zu ver-

folgen. Mir steht es mangels eigener Erfahrungen im Regattasegeln und erst recht mit dem speziellen Format der Segel-Bundesliga im Grunde nicht zu, zu urteilen. Dennoch erlaube ich mir aufgrund der mir vorliegenden Berichte



und der mit den Beteiligten geführten Gespräche festzustellen, dass Aussicht auf Erfolg in der Segel-Bundesliga nur dann besteht, wenn ein entschlossenes Team intensiv, häufig und unter allen Windbedingungen trainiert. Das setzt voraus, dass sich die Beteiligten auf die entsprechende Bootsklasse und das spezielle Format der Veranstaltung fokussieren. Aus den Gesprächen habe ich aber entnommen, dass all dies für „abhängig Beschäftigte in Vollzeit“ nicht selbstverständlich und vor allem nicht dauerhaft zu leisten ist. Eine erneute Beteiligung der SVAOe an der Segel-Bundesliga werden wir in Betracht ziehen, wenn sich Interessierte finden, die unter diesen Voraussetzungen bereit sind, für die SVAOe anzutreten. An geeignetem Nachwuchs mangelt es nicht. So hat z.B. Nils Wittich schon im zweiten Jahr in der Europe-Klasse den 2. Platz in der Altersgruppe U17 bei der Deutschen Meisterschaft erreicht. Herzlichen Glückwunsch! Ich danke allen, die sich in den beiden letzten Saisons mit großer Begeisterung für die SVAOe in der Segel-Bundesliga engagiert haben. Wir werden eure Erfahrungen bei einer möglichen zukünftigen Teilnahme zu schätzen wissen.

Ich wünsche allen Mitgliedern und Freunden der SVAOe trotz SARS-CoV-2 ein frohes Weihnachtsfest. Kommen Sie gesund durch die „dunkle“ Jahreszeit! Wir hoffen alle auf ein wiederauferstehendes Vereinsleben, ob mit oder ohne Maske.

Ihr / euer Stephan Lunau

THEMA UND MEINUNG

Inklusion

**„JEDER MENSCH
GEHÖRT ÜBERALL DAZU“**

Von Götz-Anders Nietsch ■ Es gehört zu einer freien, offenen, aufgeklärten und demokratischen Gesellschaft, dass ihre Mitglieder sich alle als gleichwertig ansehen, gleiche Rechte und gleiche Teilhabe an allem haben. Diese Einsicht hat lange gedauert. Wenn sich Friedrich II dem Spruch des Berliner Kammergerichts beugte, dass die Mühle in Sanssouci auch klappern darf, wenn der König seine Ruhe haben will, ist das zwar ein frühes Beispiel für gleiche Rechte von Bürgern und Adel, hat aber mit Inklusion noch nichts zu tun, wenngleich die Aufklärung sehr vieles vorbereitet hat. Im Übrigen ist die Geschichte in dieser Form eine Legende. Heute dagegen hören wir das Wort Inklusion andauernd und sehen die Ergebnisse. Wer als Mensch in irgendeiner Weise körperlich oder geistig beeinträchtigt ist, darf nach unserem heutigen Verständnis, nach unseren ethischen und Moralvorstellungen und auch nach dem Gesetz nicht außen vor gelassen und schon gar nicht diskriminiert werden. Die Vielfalt in der Gesellschaft ist das Normale. Wir wissen, dass vor noch nicht allzu langer Zeit das Gegenteil dieser Erkenntnis zu Schrecklichem geführt hat.

Die Vielfalt einzugliedern in eine Gemeinschaft kann allerdings schwierig werden. Wer früher deutliche Lernschwächen zeigte oder durch anhaltend auffälliges Verhalten störte, wurde zur „Klippschule“ ausgesondert. Das war „normal“ für die „Normalen“, insbesondere für die Eliten. Für die Ausgesonderten war der weitere Lebensweg früh verbaut. Ein scheinbar einfacher Weg.

In Wirklichkeit war er unsozial.

Ohne das Thema nun aus pädagogischer, humaner und sozialer Hinsicht abzuhandeln, wenden wir uns ihm von der Seite des Sports zu. Ältere erinnern sich noch der Versehrten-Sportvereine in der Nachkriegszeit. Auch das war noch keine Inklusion, denn die Versehrten kämpften nur untereinander. Aber sie nahmen am Sportgeschehen teil, waren nicht „ausgesondert“ und die Öffentlichkeit nahm durchaus Anteil. Der Verfasser erinnert sich aus seiner Jugendzeit eines Seglers, der im Krieg einen Arm verloren hatte. An Bord kam er dennoch zurecht. Das Großsegel heißte er mit dem verbliebenen Arm jeweils um eine Armeslänge vor, trat dann mit dem Fuß auf die lose Part des Falls, damit sie nicht zurückrauschte und holte die nächste Armlänge des Falls ein. Er war überall hoch angesehen. Beim An- und Ablegen wurde ihm jede Hilfe zuteil.

Inzwischen gibt es einen Deutschen Behindertensportverband und Vereine, in denen so ziemlich jede Sportart von Behinderten ausgeübt wird. Es gibt Rollstuhlbadminton, Schlitten-Eishockey, Amputierten-Fußball, Behindertenjudo, Paracycling und sehr viel mehr. Selbst die olympischen Ringe sind ihnen nicht verschlossen. Auf den paralympischen Spielen kämpfen sie um Medaillen. Auch das Segeln ist für Behinderte offen. Wir alle wissen, dass Heiko Kröger (NRV) bei den Paralympics 2000 in Sydney die Goldmedaille in der 2,4 m R-Klasse gewann. Die Britin Hilary Lister ist vom Hals abwärts querschnittsgelähmt, aber hat mit ihrer speziell auf sie zugeschnittenen Yacht Unglaubliches geleistet, z. B. ist sie 2009 alleine rund um England gesegelt. „Menschen mit Behinderungen müssen jeden Tag, jede Stunde über sich hinauswachsen. Und bei mir spielen

sich diese Herausforderungen meistens auf See ab!“ , sagt sie (Quelle: Segelreporter).

Nun kann man darüber streiten, ob die geschilderten Beispiele tatsächlich Inklusion sind. Die paralympischen Spiele sind eben nicht die olympischen, sondern finden im Anschluss statt. Alleinsegelnde Behinderte sind nicht inkludiert. Sie kämpfen für und unter sich. Gehandicapte betreiben ihre auf ihre persönliche Benachteiligung abgestimmte Sportart untereinander bzw. alleine nach ihren eigenen Regeln. Dass in einem Fußballmatch Gesunde und Prothesenträger in einer Mannschaft spielen, wird es nicht geben. Auch nicht mit einem „Rating“, wie es im Golf oder, was das Geschwindigkeitspotential der Boote betrifft, beim Segeln üblich ist. Das ist bei direkten Wettkämpfen Mensch gegen Mensch fast nicht möglich. Nur Heiko Kröger hat es vor-

gemacht. 2001 wurde er Weltmeister in der 2,4 m R-Klasse overall, d.h. gegen Nichtbehinderte. Das war sensationell, aber ein Einzelfall und wohl nur in dieser Bootsklasse möglich.

Außerdem spielen bei hochrangigen bzw. öffentlichkeitswirksamen Ereignissen immer auch Sponsoren eine Rolle, die ihre finanziellen Interessen verfolgen. Ein inklusiv betriebener Sport wird nur mal im Einzelfall die von Sponsoren gewünschte Aufmerksamkeit haben. Selbst reiner Behindertensport kann schon mal entgleisen. Unter der Überschrift „Nicht behindert genug?“ war von einem Rollstuhlbasketball-Spieler die Rede, der im Alltag zu Fuß geht und zum Spiel wegen eines Hüftschadens in den Rollstuhl steigt (FAZ Rhein-Main-Sport 14.2.2020). Das zeigt, dass die Regeln, die für Behinderten- bzw. Inklusivsport geschaffen werden, umso schärfer

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

gefasst werden müssen, je mehr Geld bei den Wettkämpfen im Spiel ist.

Nun hat die Inklusion, und zwar die echte mit gemischten Teams, beim Segeln Einzug gehalten. Zweimann/-frau-Kieljollen werden mit elektrisch verstellbaren Sitzen bestückt, wovon einer für die/den Benachteiligte/-n, der andere für die/den Gesunde/-n vorgesehen ist. Der/dem einen wird ein Stück Mobilität gegeben, der/dem anderen ein Stück genommen. Das klingt fair. Es wird genaue Regeln erfordern, die Fairness umzusetzen. Aber was ist, wenn die/der Behinderte blind oder taubstumm ist? Wer darf taktische Entscheidungen treffen? Man sieht kommen, dass auch hier Ratings eingeführt werden, eine Art Yardstickwertung, jedoch nicht für Boote, sondern für inklusive Teams. Die Boote sind alle gleich, die Handicaps der Teams aber nicht. So sehr man es ihnen wünscht, dass Benachteiligte auch am Segeln teilhaben, so deutlich sind auch die Schwierigkeiten zu sehen.

Schwierigkeiten entstehen aus der Ungleichheit der Teilnehmer/-innen und den Regeln, sie auszugleichen. Man kann aber auch ohne Wettkampf und somit ohne Regeln segeln, „einfach nur so“ und dabei größte Freude haben. Die meisten unserer normal und durchschnittlich ausgestatteten Mitglieder tun das – durchaus sportlich und mit Anspruch und Leidenschaft. Dasselbe wünschen wir allen benachteiligten Segler/n/-innen. Das Sportgerät S/V 14 scheint dafür gut geeignet. Der Hamburger Segler-Verband hat ein solches Boot angeschafft und stellt es den Vereinen zur Verfügung. Ein guter Anfang. Sogar Wettsegeln kann damit bestritten werden, wie der Helgahard-Cup (SVAOe Nachrichten 5-2020) und die Inklusions-WM auf der Alster (Bericht in dieser Ausgabe) zeigten.

Yachtcharter leicht gemacht

ODER: IST UNSER SPORT WIRKLICH FÜR JEDERMANN GEEIGNET?

Von Bernd Blohm ■ In manchen der bekannten und beliebten Sommernächte im Cockpit mit guten Freunden und einigen Tässchen Hopfenkaltschale werden weltumspannende Superideen geboren.

Es begab sich zu der Zeit, als Boote im Grunde nur noch aus Plastik gebaut wurden. Ganze Fabriken wurden weit weg vom Wasser errichtet und man suchte nach Absatzmöglichkeiten für den stark ansteigenden Ausstoß einer Art von zu Booten geformten Plastiks. So muss sich der Markt entwickelt haben. Man wollte offenbar jedem, der mal das weite Wasser jenseits des nächsten Hügels erkunden wollte, einen irgendwie schwimmenden und (soll man sagen) segelnden Untersatz verschaffen. Auch wenn es nur für eine Woche ist.

Dann kamen sie, die Chartergäste, etwas un gelenk und ungeschickt in Auswahl und Durchführung ihrer Manöver. Dazu schallten schon vergessen geglaubte Kommandos in ruhedurchschneidender Lautstärke durch den Hafen. Hier und da ein leichtes Klappern eines durchgeschüttelten Riggs oder einfach nur ein dumpfer Knall. Das Hafenkino war erfunden!

Ein schlechtes, bierbeseeltes Hirn, das dazu nicht gleich eine hervorragende Idee entwickelt! So wuchs in mehreren der oben beschriebenen Sommernachtssitzungen ein genialer Plan heran: der Charterhafen!

Man würde, so war die Idee, einen runden, ca. 50–60 Plätze umfassenden schwimmenden Hafen bauen mit Tribünen für Schaulustige und

natürlich passendem Getränkeangebot inkl. Schnittchen (der Begriff Catering war wohl noch nicht erfunden).

Man könnte ein Wettbüro einrichten und auf Anlegezeiten und Versuche wetten. Schwimmend sollte der Hafen sein, damit man ihn nach Bedarf schnellstmöglich so ausrichten kann, dass der Protagonist am Ruder seines Plastikgefährts auch immer schön halbwind's anlegen muss. Für den unwahrscheinlichen Fall eines sich anbahnenden unfallfreien Anlegers wären noch Unterwasserdüsen zu installieren, die bis zu zwei Knoten Strom in eine beliebige Richtung produzieren und so den Schwierigkeitsgrad stufenlos erhöhen könnten.

Soweit die Idee, die, wie wir fanden, zu den genialsten seit Leonardo da Vinci gehörte. Leider fand sich bei nüchterner Betrachtung kein Investor für dieses Geschäftsmodell und so wurde noch Jahrzehnte darüber philosophiert, ohne dass eine eindeutige Weiterentwicklung für das mittlerweile so beliebte Hafenkino auszumachen war.

Doch die Götter hatten ein Einsehen mit uns armen Erfindern, um dem alten Konzept neues Leben einzuhauchen. Die Industrie selbst und findige Geschäftsleute nahmen den Weg der kleinen Schritte auf sich, und so erfreut die jetzt gefestigte Wassersport-Branche den geeigneten Zuschauer mit hochentwickelten Einzelschritten zum Ziel eines perfekten, interaktiven 3D-Hafenkino's.

Der erste Schritt zu diesem modernen Hafenkino liegt in der Kommerzialisierung der Sportbootführerschein-Ausbildung. Jolle, Kutter und/oder angestaubte Vereinsausbildung sind für Ewiggestrige mit unendlich viel Zeit! Der moderne Mensch will nicht umständlich etwas lernen, was doch ganz einfach aussieht. Er füllt ein



*Sie kommen etwas ungelenk an Bord
(Zeichnung Marlies Schaper)*

multiple-choice-Formular aus nach dem Motto: Scheint die Sonne auf das Schwert... a) macht der Segler was verkehrt, b) ist auf die Wassertiefe zu achten, c) sollten Schwimmwesten angelegt werden. Mehrfachantworten möglich. Die praktische Ausbildung besteht aus zweistündigem Üben in geschütztem Gewässer von Ab- und Anlegen, Kompasspeilung, Kursfahren, kursgerechtem Aufstoppen bei Marschfahrt und einem Rettungsmanöver mit einem Motorboot. Die zugehörige Prüfung dauert zehn Minuten. Am Ende winkt ein Schein, mit dem der Vercharterer zufrieden ist.

Mit einer solchen fundierten Grundausrüstung ist der weitere Verlauf perfekt vorbestimmt und nicht mehr aufzuhalten. Mit geradezu schlafwandlerischer Sicherheit greift jedes Rädchen aus der Bandbreite der Branche voll mit ein und führt den Kunden zum Ziel. Schwimmwestenbepackt und Lametta-gleich mit Sicherheitsgurten behängt fühlt er sich unverwundbar. Wann sehen wir den ersten Helm auf einer Bavaria 46 Cruiser?

Seewasserdurchtränkte Heroen bevölkern die dank Chines ausgebreiteten Raumwunder mit Kojen-Anzahlen, als wolle man das Flüchtlingsproblem an einem Wochenende lösen. Die modernen Kreuzer sehen beim Hafenmanöver aus wie Helgoland mittags in den Siebzigern. Du siehst vor Menschen zum Glück die grausamen Fensteranordnungen nicht mehr.

Aber angelegt haben sie ja noch nicht! Davor haben die Götter der Yachtkonstruktion für kleine, aber feine Spitzfindigkeiten gesorgt. Die geschickte Verkürzung der Kiele und die Vergrößerung der Entfernung zwischen Schraube und Ruder brachten nicht den gewünschten Erfolg. Der einzige Effekt war, dass die Boote schneller segeln als früher. Das ist sehr schön für den Profi. Der Chartergast kann es ohnehin nicht nutzen – davor schützt ihn die oft grausame Segelgarderobe.

Also entwickelte die Evolution das Doppelruder. Der Gelegenheitssegler, schon gebeutelt durch leichte, hochbordige und zudem untermotorisierte „Raumwunder“ in engen Boxengassen, darf nun noch eine Unsteuerbarkeit aufgrund des nicht beeinflussbaren Schraubenstrahls erleben. Nur etwas abgemildert wird die Misere, wenn der eigentlich preisbewusste Vercharterer doch einen Bugstrahler spendiert hat.

Damit hat die Evolution der Segelbranche zwar einen ganz anderen Weg genommen als in unseren kühnsten, Bier-beseelten Träumen vorhergesehen. Das Ziel wurde aber nicht aus den Augen verloren.

So kommt der mittlerweile nicht mehr geneigte Hafenkinobetrachter in den zweifelhaften Genuss unglaublicher Manöver. Unerschrocken stehen sie in Feststoffweste an Deck: Acht Mann, vier Leinen (die allerdings noch in der Backskiste)

und halten Ausschau nach einem grünen Schild. Rechts oder links – da – links querab – Ruder rumgerissen... Rums – der Pfahl ächzt knackend unter dem Anker am Bugbeschlag – sch...ade, zu spät gesehen und Wendekreis zu groß. Also ein neuer Anlauf – jetzt aber! Wenigstens den Anker zwischen zwei Pfähle bekommen. Die Navileuchte Steuerbord kostet ja nur 50 Euro. Auf wunderbare Weise ändert sich die Fahrtrichtung abrupt ganz ohne Bugstrahler. Man war nicht mittig in die Box, sondern im vorderen Rumpfdrittel mit drei Knoten gegen den Pfahl gekommen. Der Pfahl nimmt's mit Gelassenheit – der Nachbar nicht, denn nun kommt der Bugbeschlag mitsamt Anker auf das eigene Schiff zugesaut...

Wer es nicht glaubt, dem empfehle ich einige Sturmtage in Sonderburg! Sie kommen immer Donnerstags und Sonnabends. Wenn man ausreichend Fender hat und viel Rum, kann man das ertragen. Allerdings empfiehlt es sich, mit dem Rum solange zu warten, bis die Nachbarbox gefüllt ist. Denn, nachdem der erste Schreck überstanden ist, als der gegnerische Anker auf Höhe der Wanten nur eine leichte Schramme verursacht hat, geht es ja weiter – „interaktives Hafenkino“! In der Box angekommen, wird der willige Helfer am Steg von ca. 30 Metern gewuselter Leine erschlagen. Alsdann bemerkt der Skipper, dass leider hinten entweder nur die Leeleine über dem Pfahl hängt oder gar keine. Dann geht das Gestricke los. Eine halbe Stunde ist da nichts!

Leider ist das Thema nicht ganz so spaßig wie beschrieben. In den Häfen, die aus einer Zeit stammen, in der eine große Segelyacht zehn Meter maß, tummeln sich heute doppelt so viele Yachten. Länge und Breite der Schiffe haben extrem zugenommen, und damit wird es

immer enger. Die klassische Vereinsausbildung erreicht nur die wenigen wirklich Interessierten. Die staatlich geforderte notwendige Ausbildung für den „ich-mach-jetzt-auch-noch-schnell-einen-Segelschein-Kandidaten“ spiegelt nicht im Ansatz die Herausforderungen wider, die unser Sport bietet. Dafür braucht man Erfahrung und Routine. Man kann genauso wenig als Anfänger mit einem 43-Fuss-Schiff eine Woche Urlaub segeln wie eine ungeführte Skitour quer durch die Alpen gehen. Wir haben alle mal angefangen zu segeln. „Nimm zuerst ein kleines Boot“ ist der treffende Titel eines wunderbaren Buches des Amerikaners Richard Bode. Es hat Jahre gedauert, bis wir einigermaßen auf alle möglichen Situationen vorbereitet waren und uns sicher fühlten, auch größere Yachten zu führen.

Vercharterer sehen das anders. Sie wollen Geld verdienen. Das geht am besten mit großen, schicken, modernen Yachten mit vielen Kojen und viel Technik, die Sicherheit vorgaukelt. Mit einer zahlreichen Besatzung lässt sich der Mietpreis gut umlegen. Die Qualifikation der Mitsegler spielt keine Rolle. Wenn der Skipper einen Sportbootführerschein vorweisen kann, ist dem Gesetz Genüge getan und für Schäden ist die Versicherung da.

Den Schaden vom letzten Jahr an Steuerbord musste ich leider selbst tragen. Dieses Jahr an Backbord haben wir auf etwas abenteuerliche Weise den Chartergast dingfest machen können und nun bezahlt es die Versicherung. Wie es bei den anderen Leidtragenden aussieht, weiß ich nicht. Der erste hat sein Schiff schon verlegt und



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
wegenerjachtwerft.de

etliche sind geneigt, die Boote an Orte zu legen, die von Charterern nicht so frequentiert werden. Wenn sich das durchsetzt, bekommen wir vielleicht doch noch einige reine Charterhäfen. Ach ja – was ist mit Tribüne, Catering usw.?

Ein bisschen Positives gibt es zu vermelden. Wir haben mit mehreren Freunden Sommer-Festliegeplätze im Sonderburger Yachthafen, dort, wo unsere fantastische Idee entstanden ist. Es ist uns gelungen, dass die Hafenverwaltung den Festliegern zusammenhängende Plätze vergeben hat. Gästeplätze, also auch Chartergäste, werden an Steg A konzentriert. Außerdem haben wir Kontakt zu Vercharterern aufgenommen. Von dort wurde uns bestätigt, dass man in den letzten Jahren eine erhebliche Abnahme der Qualität der Skipper festgestellt hat. Trotzdem soll hier nicht zu schwarz gemalt werden. Es gibt auch viele Charterer, die entweder früher eigene Boote hatten, oder, wenn sie erst im späteren Alter zum Segeln gekommen sind, sich gut ausbilden lassen.

Segeln bildet (auch)

ÜBER SCHIFFSNAMEN UND KLASSISCHE SAGEN

Von Norbert Suxdorf ■ Meine Frau habe ich nie fürs Segeln begeistern können. Sie spielte Tennis und liebte es, auf dem Platz herumzurennen und tüchtig draufzuschlagen, während „ihr Segler doch nur auf dem Boot herumhockt und ein paar Strippen zieht“. Außerdem erschien ihr die Segelei als eine ziemlich haushaltsnahe Beschäftigung. Tatsächlich hatte sie auf dem einzigen Törn, den sie je mitsegelte (es war ein kurzer Überführungstörn von Travemünde ins

Winterlager auf Fehmarn), erlebt, dass an Bord vor allem geputzt wurde: das Klo, der Salonfußboden, die Schapps, das Teakdeck. Was hätte sie erst gesagt, wenn auch noch Kartoffelschalen, Kochen und Abwaschen auf dem Tagesprogramm gestanden hätten. Aber es gab bei diesem Törn praktisch nichts zu essen, nur Leibnizkekse und Nescafé waren noch an Bord, was die Begeisterung meiner Frau für „unseren schönen Sport“ (so der unvergessene Hans Otto Schümann) auch nicht anfeuerte.

Jetzt bin ich aber schon weit vom Kurs abgekommen. Ich wollte doch, wie oben angekündigt, über einen ganz anderen, positiven, Aspekt des Segelns schreiben. Ja, ein Segeltörn kann ein sportliches Erlebnis werden, aber durchaus auch ein Bildungsurlaub. Zu meinen bleibenden Erinnerungen vom Segeln zählt ein sonniger Tag vor der portugiesischen Küste nach einer stürmischen Umrundung des Kap Finisterre. Wir saßen – tatsächlich – im Cockpit der DHH-Yacht „Tramontana“ herum (nicht mal Strippenziehen war angesagt), während uns der Skipper aus einem Buch über Architekturgeschichte vorlas. Warum er gerade dieses Buch als Bordlektüre mitgenommen hatte? Architekt war er nicht, sondern ehemaliger Marineoffizier. Es waren auch sonst keine Architekten in der Crew, nur ein Zahnarzt, ein Banker, ein Rentner, ein Schifffahrtskaufmann und ein Werbetexter. Jedenfalls empfanden wir diesen Volkshochschul-Kurzkurs zur See als Zugewinn auf unseren Bildungskonten.

Ja, Segeln kann bilden. Das erfuhr ich in vollem Umfang in der Dänischen Südsee. Wo genau und wann, das habe ich vergessen, es ist jedenfalls schon ziemlich lange her. Aber ich erinnere mich genau, dass es ein sonniger, noch ziemlich warmer Frühherbsttag war, als wir – eine Crew aus Freun-

den dieses schönen Sports, sogar ein echter Professor war dabei – einer anderen größeren Yacht näher kamen, auf deren Heckspiegel wir den Namen des Schiffes lesen konnten: „Alkyone“. (Unsere Charteryacht hieß übrigens „Albatros“ und gehörte zur Flotte der Hanseatischen Yachtschule Glücksburg, aber das nur in Parenthese.)

„Alkyone“????? In unserer offenbar bildungshungrigen Crew begann sofort die Diskussion. Was bedeutete dieser Name? Zahlreiche Vorschläge und Vermutungen. Schließlich einigte man sich auf den Namen einer Figur in der antiken griechischen Mythologie. Aber präziser ließ sich Alkyone nicht verorten. Ein Lexikon fehlte in der Bordbücherei. Heutzutage hätte ein kurzer Blick aufs Smartphone genügt, und der Fall wäre definitiv geklärt worden. So aber segelten wir unwissend weiter herum, ankerten unter anderem vor Musholm und besuchten Kalundborg.

Am Tag nach der Rückkehr vom Törn rief mich unser Professor an. Er hatte sich sofort schlau gemacht in der Alkyone-Frage. Also: Alkyone war die Tochter des Windgottes Aiolos und glücklich verheiratet mit dem Titanensohn und König Keyix. Als ihr Gatte auf einer Reise erkrankte, überbrachte der Traumgott Morpheus der Alkyone die traurige Nachricht, woraufhin sich die Unglückliche von einer Klippe ins Meer stürzen wollte. Aber die gnädigen Götter verwandelten sie – und auch den toten Keyix – in zwei Halkyone, Eisvögel. Und damit die beiden in Ruhe ein Nest bauen und ihre Jungen aufziehen konnten, schenkte Aiolos ihnen, mitten im sonst stürmischen Dezember, zwei Wochen mit wenig Wind und ruhigem Meer. Seitdem gibt es die „Halkyonischen Tage“, die uns Seglern im Norden allerdings nicht viel nützen, weil unsere Schiffe zu dieser Zeit an Land stehen.

Diese Geschichte fand meine Frau rührend, ihre negative Bewertung der Segelei hat sie aber nicht verändert. Wer sein Schiff „Alkyone“ tauft, hofft möglicherweise, ebenfalls von der Gunst des Windgottes zu profitieren – auch wenn er damit unter Umständen anderen Seglern Kopfzerbrechen bereitet – oder positiv ausgedrückt – zur Anhebung ihres Bildungsniveaus beiträgt. Da lobe ich mir doch Namen wie „Oevelgönne“ und „Teufelsbrück“. Bei denen müssen wir – jedenfalls als SVAOe-Segler – nicht lange herumräteln.

PS: Bei der Taufe von Schiffen sind keine Grenzen gesetzt. Auf der Elbe sehe ich regelmäßig zwei etwa hundert Meter lange Binnenschiffe. Sie transportieren – ich habe mich kundig gemacht – Kupfererz von Brunsbüttel nach Hamburg. Ihre Namen: „Kaja Josephine“ und „Sophia Soraya“. Schön. Aber hat das überhaupt noch mit dem Thema dieses Beitrags zu tun?

VEREINSLEBEN

September/Oktober 2020

NEUAUFNAHMEN

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

Vollmitglieder:

Hermann Bender, 22880 Wedel
Claus Rödenbeck, 20251 Hamburg
Dr. Benjamin Grolle, 22763 Hamburg
Dr. Peter Fischer, 22605 Hamburg
Friederike Oberländer, 22607 Hamburg

Lebenspartner:

Andreas Kaiser, 22765 Hamburg

Wiebke Wilts, 20537 Hamburg

Jüngste:

Reza Majeed, 20097 Hamburg

Maja Bien, 22763 Hamburg

Jan Poll, 20255 Hamburg

Nicolas Plaßmann, 20357 Hamburg

*** 8.2.1925 † 3.10.2020**

BORIS KEGEL-KONIETZKO**Eigner des Motorseglers „Mulanga“**

Boris, wie er allgemein genannt wurde, war zwar kein SVAOe-Mitglied, aber er „lebte“ dank seiner Ehefrau Inge durchaus mit unserer Vereinigung, kam zu Versammlungen und Veranstaltungen. Seit einiger Zeit war es still um ihn geworden. Nun ist er im Alter von 95 Jahren gestorben. Viele werden ihn vermissen. Er war gesprächsfreudig und ließ andere gerne an seinem umfangreichen Wissen teilhaben. Als Biologe war er in früheren Jahren nach Afrika gekommen und beschäftigte sich dort „nebenbei“ mit der afrikanischen Kunst, die es ihm angetan hatte. Diese Kenntnis nutzte er nach seiner Rückkehr nach Hamburg, wo er einen erfolgreichen Kunsthandel betrieb.

Segeln und die Liebe zur Seefahrt waren ihm in die Wiege gelegt. Mit seiner Frau besaß er einen Spækhugger, den beide eifrig auf langen Touren bewegten. Später, als man etwas mehr Bequemlichkeit bevorzugte, wurde ein Motorsegler angeschafft, mit dem sie die neuen Möglichkeiten fast bis in seine letzten Lebensjahre ausschöpften.

Boris war das, was man landläufig ein Original nennt. Man war gerne in seiner Gesellschaft und hörte ihm zu. Schon als Schüler lernte er die

„Ketelklopper-Sprook“ und verblüffte manchen in froher Runde damit. Wir werden uns an ihn erinnern. Unser Mitgefühl gilt seiner Frau Inge. Götz-Anders Nietsch

Veranstaltungen, Versammlungen und Ausbildungsbetrieb im Clubhaus der SVAOe**SCHUTZKONZEPT UND WEITERE VERSCHÄRFUNG DER REGELN**

Von Dr. Stephan Lunau ■ Seit Beginn der Corona-Pandemie in Deutschland sind bisher alle Veranstaltungen und Versammlungen im Clubhaus unterblieben, damit wenigstens von unserer Seite eine Ausbreitung des Virus vermieden wird. Nun ist die Wintersaison da und wir möchten eine Nutzung unseres Clubhauses im zulässigen Rahmen ermöglichen. Dieser Rahmen basiert auf der Hamburgischen SARS-CoV-2-Eindämmungsverordnung. Nach bisherigem Kenntnisstand bis kurz vor Redaktionsschluss dieser Nachrichten war es nicht möglich, Mitgliederversammlungen und Feste im Clubhaus zu veranstalten, wohl aber Führerscheinausbildungen bei entsprechenden Beschränkungen. Hierfür hat der Vorstand ein Schutzkonzept ausgearbeitet.

Nun hat aber der Hamburger Senat mit Wirkung ab 2. November 2020 eine wesentliche Verschärfung der Eindämmungsverordnung mit einer weitgehenden Stilllegung des gesellschaftlichen, kulturellen und amateursportlichen Lebens beschlossen. Dazu zählen wir auch alle Veranstaltungen im Clubhaus. Demnach können wir auch unsere Führerschein- und Fortbildungskurse nicht mehr im Clubhaus abhalten. Der Obmann für Navigation und Fahrtensegeln, Andreas

Gustafsson, hat aber mit einigen Investitionen die Voraussetzungen geschaffen, die Kurse online stattfinden zu lassen. Nicht für alle Unterrichtsteile ist eine Anwesenheit zwingend notwendig. Wo aber Präsenz erforderlich ist, verlagern wir diese Themen ans Ende der Kurse in der begründeten Hoffnung, dass dann eine Entspannung der Lage eingetreten sein wird.

Das oben erwähnte Schutzkonzept für Veranstaltungen, Versammlungen und den Ausbildungsbetrieb im Clubhaus der SVAOe aus der „Vor-Verschärfungszeit“ legen wir solange „auf Eis“, wie die Verschärfungen gelten. Darin ist die Teilnehmerzahl auf das zulässige Maß begrenzt, sodass, verbunden mit Hygienemaßnahmen und Anwesenden-Erfassung, die bisherige Verordnung eingehalten und eine mäßige Nutzung möglich wird.

Da wir hoffen, dass eine Rückkehr zu den bisherigen Regeln noch in diesem Winter kommen wird, veröffentlichen wir das Schutzkonzept nachfolgend und auch auf unserer Homepage.



Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne e.V.
(SVAOe)

SCHUTZKONZEPT FÜR VERANSTALTUNGEN, VER- SAMMLUNGEN UND DEN AUSBILDUNGSBETRIEB IM CLUBHAUS DER SVAOE

Eine der wichtigsten Grundlagen der Infektionsschutzes ist die so genannte „AHA-Formel“:

Abstand halten | Hygiene beachten | Alltagsmaske tragen

Die nachstehenden Regeln und Vorgaben basieren auf der aktuellen **Hamburgische SARS-CoV-2-Eindämmungsverordnung – HmbSARS-CoV-2-EindämmungsVO**. Diese Verordnung ist im Zweifel vorrangig zu beachten. Die Regeln dienen dem Ziel, eine weitere Verbreitung des Virus „SARS-COV-2“ bestmöglich zu verhindern.

Grundsätzlich sind die allgemeinen Hygienevorgaben gem. § 5 der „**Hamburgische SARS-CoV-2-Eindämmungsverordnung – HmbSARS-CoV-2-EindämmungsVO**“ einzuhalten. Das bedeutet für das Clubhaus der SVAOe:

- Alle Personen, die das Clubhaus im Rahmen von Veranstaltungen, Versammlungen und im Rahmen des Ausbildungsbetriebes betreten, müssen eine Mund-Nasen-Bedeckung mitbringen und diese im **Clubhaus bis zum Einnehmen eines Sitzplatzes im Veranstaltungsraum** tragen. Im Saal ist die maximal zulässige Anzahl auf 18 Personen beschränkt.
- Hygienemaßnahmen wie Händewaschen, ggfs. Händedesinfektion, Husten- und Niesetikette sowie ein Abstand von 1,5 m zwischen den Anwesenden sind jederzeit einzuhalten.
- **Berührungen, Umarmungen und Händeschütteln sind grundsätzlich untersagt.**
- Gemäß § 7 der o.g. Verordnung werden bei Ankunft Name, Datum und Uhrzeit der Anwesenden erfasst. Bei vereinsfremden Personen werden zusätzlich die Wohnan-

schrift und eine Telefonnummer oder E-Mail-Adresse erfasst. Diese Aufzeichnungen werden vier Wochen aufbewahrt und der zuständigen Behörde auf Verlangen vorgelegt, damit etwaige Infektionsketten nachvollzogen werden können. Die Aufzeichnungen werden nach Ablauf der Aufbewahrungsfrist gelöscht.

- Desinfektionsmittelspender sind im Eingang und auf den Toiletten vorhanden.
- Eine regelmäßige Lüftung des Raumes ist sicherzustellen. Die Lüftungsanlage ist während der gesamten Veranstaltung in Betrieb zu halten.
- **Personen mit Symptomen einer akuten Atemwegserkrankung dürfen das Clubhaus unter keinen Umständen betreten.**
- Wer nach dem Besuch des Clubhauses SVAOe erkranken sollte, melde sich bitte umgehend in der Geschäftsstelle telefonisch unter 040-881 14 40 oder per E-Mail unter info@svaoe.de.

Wir danken allen Beteiligten im Voraus für Ihre Mitwirkung an diesen Schutzmaßnahmen.

gez. Vorstand der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne e.V., 30. September 2020



SONDERSEITEN:

KOMMODORE

JÜRGEN „FIFI“ SCHAPER

IN SELBSTZEUGNISSEN



„FIFI“ – MÄCHER UND NETZWERKER

Mit diesem Beitrag schließen wir die Reihe unserer Sonderseiten über den Ende 2019 verstorbenen Kommodore und langjährigen Vorsitzenden der SVAOe Jürgen Schaper. Sein Wirken für unsere Vereinigung war unvergleichlich. Man kann nicht alles in Worte fassen. Aber das Wichtigste haben wir in dieser Reihe in Selbstzeugnissen und verbindenden Worten zusammengetragen – zum Lesen und Nachlesen.

Von Andreas Völker ■ Wer hätte gedacht, dass aus diesem in Kriegs- und Nachkriegszeit aufgewachsenen Oevelgönner Lausejungen einmal etwas Ordentliches werden sollte? Zumal er keine große Neigung verspürte, sich in der Schule durch besondere Leistungen hervorzutun. Sein Revier war der Strand vor dem elterlichen Haus und natürlich – die Elbe. Dieser Strom war es, der sein Leben prägte. So entwickelte er von klein auf eine Leidenschaft für die Elbe, die ein Leben lang anhalten sollte.

In den vergangenen Ausgaben unserer Nachrichten haben wir alles über Jürgen Christian „Fifi“ Schaper, seine Art zu reisen und seine Boote erfahren und mit Vergnügen den Artikel über diese Nachkriegsjugend in Oevelgönne gelesen. Alle Artikel schildern eindrucksvoll, wie er seine Leidenschaft für das Segeln auf der Elbe mehr und mehr für den Erhalt des Unterelb-Reviers, seiner Häfen und ihrer Weiterentwicklung ein-

setzte. Lassen Sie mich darüber und über seine weit über das Elbrevier hinausgehende Arbeit berichten.

JCS, mit diesem Kürzel pflegte er die meisten seiner im Nachrichtenblatt veröffentlichten Artikel zu unterschreiben, war von 1972–1998 26 Jahre lang Vorsitzender der SVAOe. Schon lange vorher aber hatte er Ämter in seiner Vereinigung übernommen. Früh erkannte der damalige Kommodore Wilhelm Burmester Fifis Potenzial und machte ihn zum Obmann der Junioren- Abteilung, ein Amt, das er von 1960–1962 ausübte. In dieser Zeit war die Juniorenabteilung gerade im Aufbau begriffen und Fifi hat es, wenn wir die Berichte aus der damaligen Zeit richtig deuten, mit Initiative und Durchsetzungsfähigkeit gegenüber Jung und Alt (im Vorstand) in diesen Jahren verstanden, die Juniorenabteilung zu einer aktiven Gruppe zu formen. Dazu schreibt er im Januar 1963: „Seitens der SVAOe erfreute sich die Juniorenabteilung nach Überwindung gewisser anfänglicher Schwierigkeiten von Jahr zu Jahr steigender Anerkennung, welche nicht zuletzt in dem ihr zugebilligten jährlich steigenden Etat ihren Niederschlag fand“.

In dieser Zeit fügte es sich, dass das Amt des Schriftführers neu besetzt werden musste. Schon lange hatte er sich als Autor von Reiseberichten einen Namen gemacht; so war es nur folgerichtig, dass er zum Schriftführer ernannt wurde. Präzise und ausführlich protokollierte er von nun an den Ablauf von Mitgliederversammlungen, Jahreshauptversammlungen, Regatten und was sonst so in und um die SVAOe Berichtenswertes geschah. Sozusagen im Kielwasser des Kommodore und des Vorsitzenden Rudi Mager begann er nach und nach seinen eigenen Stil zu entwickeln. Endgültig platzte der Knoten, als er

1972 zum Vorsitzenden der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne und 1973 zum stellvertretenden Vorsitzenden (und von 1986–2002 zum Vorsitzenden) des Hamburger Segler-Verbandes gewählt wurde. Längst hatte er sich in der Szene des norddeutschen Segelsports einen Namen gemacht und so verwundert es nicht, dass er schon bald aufgrund seiner seglerischen Fachkompetenz als gewähltes Mitglied in den Seglerrat des Deutschen Segler-Verbandes gewählt wurde. Gremienarbeit war ihm ein Vergnügen. Auch der abendlichen Nachbereitung von Besprechungen und Tagungen am Tresen verweigerte er sich nicht. Schließlich erfährt man bei solchen Gelegenheiten Vieles, was offiziell auf Sitzungen nicht unbedingt zur Sprache kommt. Heute nennen wir das „Netzwerken“ – und in dieser Disziplin entwickelte er sich zum Meister. In Fifis Netzwerk haben sich in der Tat viele verfangen, sei es, dass Nachwuchs für den SVAOe-Vorstand oder auch neue Obleute gesucht wurden, sei es, dass Mehrheiten bei Abstimmungen im Seglerrat oder auf den DSV-Seglertagen (nach Möglichkeit im Sinne der Nordlichter) zustande gebracht werden mussten – Fifi war immer dabei, wenn es galt, an den richtigen Strippen zu ziehen.

Zurück zur Elbe. Erstaunlich aber wahr! Bei all diesen Aktivitäten – schließlich hatte er ja auch noch einen Beruf – fand er immer noch Zeit zum Segeln. Aber das war ja längst noch nicht alles. Wer, wie er, wöchentlich elbab und elbauf segelt, entwickelt sicherlich ein feines Gespür für die Veränderungen, die die Eingriffe des Menschen am und im Strom mit sich bringen.

Die Älteren werden sich daran erinnern: Nachdem der 1969 begonnene Ausbau der Elbe auf 12 m Kartentiefe abgeschlossen war, hielt man 1973 eine weitere Vertiefung auf 13,5 m für er-

forderlich, um der Entwicklung im Schiffbau und Güterverkehr Rechnung zu tragen. Gegen diese Planung erhob die Arbeitsgemeinschaft Umweltplanung Niederelbe (AUN), damals eine große Interessengemeinschaft aus den vier Küstenländern, in der u.a. auch die SVAOe und der Hamburger Seglerverband vertreten waren, gegen die geplante Elbvertiefung und ihre einschneidenden Maßnahmen für das gesamte Niederelbe-Gebiet Einspruch. Diese Planung und die immer häufigeren Belästigungen durch Chlorgaswolken der Dow-Chemie bei Bützfleth forderten JCS zu folgenden Aussagen heraus: „Die Unterelbe ist und bleibt Hamburgs einziges und einzigartiges Segel- und Erholungsrevier. Es ist höchste Zeit, alles in unseren Kräften stehende zu tun, um seine Zerstörung kurzfristiger wirtschaftlicher Vorteile einiger weniger Großkonzerne wegen und damit die Vertreibung dieser und späterer Generationen von Seglern und Erholungsuchenden von der Elbe zu verhindern!“ Und: „Wir meinen, dass eine sinnvolle Entwicklung dieser Region in unser aller Interesse liegt. Unser Anliegen sollte deshalb auch sein: keine blinde Opposition gegen Fortschritt, aber Opposition gegen blinden Fortschritt!“. Welch prophetische Worte

– gerade auch im Zusammenhang mit dem damaligen Einspruch zum oben erwähnten „Ausbau der Unterelbe durch Vertiefung auf 13,5 m KT“, aus dem ich kurz zitieren möchte: „Dieser Einspruch richtet sich nicht grundsätzlich gegen die Vertiefung als solche, sondern gegen alle Folgeerscheinungen (übersehbare und heute noch nicht übersehbare), primär gegen die Absichten in Bezug auf die Unterbringung des anfallenden Baggergutes.“ Diese Zitate können Sie nachlesen in den „Nachrichten der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne e.V. und des Mühlenberger Segel-Clubs e.V.“ Ausgabe 3-1973 (!). Nur am Rande: bei Interesse finden Sie alle Jahrgänge unserer Nachrichten in der Bibliothek im Sitzungssaal – übrigens eine sehr unterhaltsame, wenn nicht gar spannende Lektüre!

Aber, ein gemeinsames Heft von SVAOe und MSC? Richtig. Das war der auf vier Jahre angelegte, sichtbare Ausdruck des damaligen Versuchs einer Kooperation beider Vereine mit dem Ziel einer späteren Fusion. Warum dieser wegweisende Schritt zweier Vereine zur Bildung eines starken Gesamtvereins nicht zum Erfolg geführt hat, ich weiß es nicht, habe auch keine eindeutigen Aussagen in unseren Nachrichten aus dieser Zeit finden können, ja, und Fifi gefragt habe ich auch nicht, als es noch möglich war.

Fifi blickte über den Tellerrand seines Vereins weit hinaus. Für das Personenarchiv des DSV wurde er gefragt: „Was möchten Sie im DSV für den Segelsport erreichen?“ Seine Antwort war: „Dass alle möglichst störungsfrei von politischen und behördlichen Eingriffen und Beschränkungen überall segeln können“. Das waren keine leeren Worte, denn das störungsfreie Segeln hieß für ihn konsequenterweise, dass auch Häfen und Liegeplätze zur Verfügung stehen müssen. Er

im norddeutschen Raum gemeint werden, die alle kennen die immer häufigeren Belästigungen durch Chlorgaswolken der DOW-Chemie bei Bützfleth. Der Vorstand der SVAOe ist inzwischen im Besitz einer recht umfangreichen Dokumentation, so daß wir auch in der Lage sind, Ihnen bis zu einem gewissen Grade Auskünfte zu Einzelfragen zu geben.

Die Unterelbe ist und bleibt Hamburgs einziges und einzigartiges Segel- und Erholungsrevier. Es ist höchste Zeit, alles in unseren Kräften stehende zu tun, um seine Zerstörung kurzfristiger wirtschaftlicher Vorteile einiger weniger Großkonzerne wegen und damit die Vertreibung dieser und späterer Generationen von Seglern und Erholungsuchenden von der Elbe zu verhindern!

Wir meinen, daß eine sinnvolle Entwicklung dieser Region in unser aller Interesse liegt. Unser Anliegen sollte deshalb auch sein:

„Keine blinde Opposition gegen Fortschritt, aber Opposition gegen blinden Fortschritt!“

An die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg
2 Hamburg 4 Bernhard-Nocht-Strasse 78

Sehr geehrte Herren!

Betr.: Planfeststellungsverfahren zur Vertiefung der Unterelbe auf – 13,5 m KN

Der Hamburger Segler-Verband ist die regionale Landesvertretung im Deutschen Segler-Verband

Jürgen Chr. Schaper

30. April 1973

Ausschnitt aus einem Brief aus 1973 von Jürgen Schaper an die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

hat diese Häfen natürlich nicht selbst gebaut, aber oft genug maßgeblich daran mitgewirkt, dass sie entstehen konnten. So hat er als Mitglied im Vorstand des Hamburger Segler-Verbandes mitgewirkt bei der Entstehung des Museumshafens Oevelgönne und des City Sporthafens Hamburg. In der Rückschau auch auf diese heutzutage unverzichtbaren Häfen können wir uns nur schwer vorstellen, welche Arbeit in Gremien und sicherlich zahllose Gespräche mit Behörden für die Durchsetzung dieser Projekte notwendig waren.

Schließlich sollte nicht vergessen werden, dass die SVAOe – endlich – 95 Jahre nach der Vereinsgründung ein eigenes Clubhaus in Oevelgönne beziehen konnte. Wenn auch die Eröffnung in der noch jungen Amtszeit seines Nachfolgers Marcus Boehlich stattfand, so erinnern wir uns doch sehr genau daran, mit welcher Hartnäckigkeit und welchem Geschick er auch hier wieder bei den zuständigen Behörden dicke Bretter gebohrt hatte, um Kauf und Umbau zu ermöglichen.

Lassen Sie mich diesen Artikel und damit auch unsere Sonderseiten zum Tod von Fifi schließen mit den Worten: Jürgen Christian Schaper hat sich um seine Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne und um den Segelsport in Hamburg und darüber hinaus verdient gemacht. Dafür sind wir

NACHRICHTEN
DER SEGLER-VEREINIGUNG ALTONA-OEVELGÖNNE E.V.
UND DES MÜHLENBERGER SEGEL-CLUBS E.V.

50. Jahrgang

September–Oktober 1973

Nr. 5

Wassersport mit Gasmasken?



**Morgen schon möglich durch Ausbreitung
 umweltfeindlicher Industrien im Niederelbegebiet**

*Dazu passende Karikatur auf der Titelseite der
 gemeinsamen SVAOe- und MSC-Nachrichten
 (man beachte: das gab es damals!)*

ihm dankbar und hoffen, dass es gelingen möge, auch in der Zukunft Menschen zu finden, die bereit sind, sich in seinem Sinne mit gleicher Leidenschaft für das Elbrevier und den Segelsport einzusetzen.



REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE

„Hungriger Wolf“**Zweiter der J/24 German Open****NACH CORONA-ABSTINENZ
WIEDER ERFOLGREICH**

Von Jonas Lyssewski ■ Am 2. und 3. Oktober 2020 fand in Heiligenhafen beim SVH die German Open der J/24 statt. Nachdem wir auf der Kieler Woche im September das erste Mal die J/24 unter Wettkampfbedingungen bewegen konnten, waren wir heiß auf mehr! Auf der Kieler Woche hatten wir mit einem 3. Platz auf dem Podest abgeschlossen. Diesmal sollte noch etwas mehr gehen.

Am Donnerstagabend wurde als erstes das Boot gekrant und aufgebaut, sodass wir am nächsten Morgen nur noch an Bord gehen mussten. Anschließend ging es in unsere Unterkunft, ein Hausboot im Nachbarhafen Ortmühle, recht klein für fünf Leute, aber sehr gemütlich. Für Frei-

tag, dem ersten der zwei Regattatage, wurden fünf Wettfahrten angesetzt, da es am Sonnabend mit über 30 kn wehen sollte und die Gefahr bestand, dass wir nicht segeln durften. Am Freitag pustete es mit gut 20 kn aus Südost und wir waren alle hochmotiviert! Beim Einsegeln kam jedoch der erste Dämpfer. Die vordere Hälfte unserer Genuaschiene auf der Steuerbordseite riss aus dem Deck. Gott sei Dank war für den Tag nur Fock-Wind angesagt, wodurch wir den Genuaschlitten nach dem Nachziehen der verbliebenen Schrauben noch auf dem hinteren Teil der Schiene fahren konnten. Der Grund für das Abreißen waren korrodierte Schraubengewinde in den Muttern, da nur V2A verwendet wurde.

Der Start am Mittag glückte uns dennoch auf Anhieb und auch die Strategie ging auf. Wir gingen als Erste um das Luvfass und die Position konnte uns bis zum Ziel auch keiner mehr nehmen. Auch die nächsten Rennen liefen mit

jeweils zweiten Plätzen gut für uns. Über die bevorteilte Startseite musste man sich nie Gedanken machen, da die Starttonne immer 20° bevorteilt lag. Aus diesem Grund war ein guter Start an der Tonne auch fast der einzige Weg, erste Plätze zu fahren, wodurch aber auch der Andrang dort dementsprechend war. Bei den letzten beiden Starts hatten wir uns in der Vorstartphase etwas zu weit in Lee positioniert, weswegen wir die Starttonne nicht mehr bekommen bzw. sogar einmal berührt haben. Ein Kringel später bzw. eine Halse

später ging es dann jeweils hinter dem gesamten Feld für uns los. Auf der Kreuz wurden die ersten



Unser tolles J/24-Team, v.l. Moritz Böök, Jannik Dühren, Fabian Damm, Jonas Lyssewski, Max Bischoff
(Foto Jette Lyssewski)

Boote überholt, auf dem Vorwinder wurde jede Welle gepumpt, was uns wieder ins Mittelfeld verholten hat. Die linke Kreuzseite war durch dunkle Wolkenbänder gekennzeichnet. Wir nahmen eine Außenseiter-Chance wahr und fuhren links raus, um den frischen Wind aus den Wolken mitzunehmen! Das ganze Feld fuhr auf die vom Strom leicht bevorteilte rechte Seite. Das Risiko zahlte sich aus! Zur Überraschung der gesamten Konkurrenz, die uns schon abgeschrieben hatte, kamen wir kurz hinter dem ersten Boot ins Ziel. Damit war eine sehr konstante Serie eingefahren und wir konnten einen zweiten Platz streichen. Den fast schon sicher geglaubten Sieg konnte uns jedoch „Schwere Jungs“ (Stephan Karsunke, BSC) abnehmen, die punktgleich mit uns waren. Durch die höhere Anzahl an ersten Plätzen lagen sie auf Platz 1 und wurden damit inoffizieller deutscher Meister. Glückwunsch! Den 3. Platz ersegelte „Vitesse“ (Manfred König, HSC). „Derbe Kerle“ unter MSC-Stander, aber mit SVAOe-Beteiligung, erreichte den 8. Platz.

Vielen Dank an die Veranstalter vom SVH, die das Event trotz Corona sehr liebevoll ausgerichtet haben. Wir kommen gerne wieder!

Von allem etwas

SEGELBUNDESLIGA-FINALE 2020

Von Ole Wittenberg für den SVAOe-Segelbundesliga-Kader ■ Das diesjährige Segelbundesliga-Finale wurde wie letztes Jahr vom NRV ausgerichtet. Unser SVAOe-Team startete wieder in einer neuen Besetzung: Till am Steuer, Ole als Taktiker, Luise an der Fock und Kristin am Gennaker. Durch den relativ kurzen Zeitraum von zwei

Wochen zwischen dem dritten Bundesliga-Event und dem Finale fiel der mögliche Trainingszeitraum leider recht knapp aus. Wir hatten fünf Trainings angesetzt und mussten leider zwei wegen Flaute absagen. Während der Trainings hatten wir durchgehend leichte bis mittlere Winde bei schönem Wetter und teilweise war T-Shirt-Segeln möglich. Wir schafften es, alle Manöver im Training durchzugehen und waren der Meinung, recht gut eingespielt zu sein.

Am Donnerstag startete das Finale. Die Wettervorhersage prophezeite Regen, S-SW-Wind mit 10–15 Knoten und 13 Grad Lufttemperatur. So war es dann auch den ganzen Tag. Wir starteten in die Rennen und fuhren vier Wettfahrten auf den hinteren Plätzen. Die Manöver hakten leider sehr. Erschwerend kamen hier die nassen und schweren Segel hinzu. Außerdem war die Ruhe aus dem Training weg und wir hatten mit den teilweise sehr engen Situationen in den Wettfahrten zu kämpfen. Die letzte Wettfahrt beendeten wir mit einem 4. Platz. Wir nahmen dies als Hoffnungsschimmer mit, ließen die Wettfahrten per Tracker Revue passieren und hakten den Tag als „Nasse Lektion“ ab.

Am nächsten Morgen ging der erste Griff zum Smartphone, um das Regenradar zu checken. Zum Glück war kein Regen zu erwarten. Der Wetterbericht mit Wolken und Sonne bei SW-W-Wind mit 7–13 Knoten und 15 Grad Lufttemperatur sah sehr einladend aus. Wir starteten in den Tag und belegten leider den letzten Platz im ersten Rennen. Wieder im Hafen gab es Cappuccino und wir schworen uns, jedes Rennen so gut es geht zu fahren ohne an die vorangegangenen Misserfolge zu denken.

Es klappte. Wir fuhren eine solide Serie von 1 2 1 3 4 2. Die Manöver klappten ohne Probleme,



SVAOe-„Schlachtfeldbummler“ werden zum Zuschauerponton gefahren



Kurz vor einem Start



Der Start ist gelungen (SVAOe-Team in Gelb)



Auf Downwindkurs...



...vor imposanter Kulisse



Der Wind fordert Opfer...



...zieht andere in Mitleidenschaft...



...und bringt vieles durcheinander (Fotos Tomas Krause)

wir fuhren super Starts und es gab kaum taktische Fehlentscheidungen. Am Ende dieses Tages schauten wir auf die Ergebnisliste und fanden uns auf Platz 11. Wir waren in dem Bewusstsein in das Event gestartet, dass es höchst unwahrscheinlich sei, um die Relegation herumzukommen. Die letzten Vier der Gesamtrangliste (aus erster und zweiter Liga) müssen die Relegation segeln. Wir waren als Letzter der Gesamtrangliste mit neun Punkten Abstand zum 14. Platz deutlich abgeschlagen. Nun wurde uns klar, dass dem Team drohte, vom 14. Platz der Gesamtrangliste auf den letzten Platz zu rutschen. Sollten wir es aber schaffen, noch zwei Plätze zu holen, wären wir in der Gesamtrangliste 14. und damit nicht mehr auf einem Abstiegsplatz... es war auf einmal wieder alles drin.

Hoch motiviert gingen wir ins Bett und trafen uns gut ausgeschlafen am nächsten Morgen an der Alster. Das Wetter: Wolken und Sonne bei SW-W, 12–30 Knoten und 12 Grad. Wir hatten für die Mitglieder der SVAOe einen Ponton auf der Alster verankert und hatten somit ca. zehn Personen als Publikum. Danke für die Unterstützung an Thomas Lyssewski! Uns wurde klar, dass die letzten Rennen die schwierigsten werden würden. Für unser Publikum würde es Segelkino der Spitzenklasse geben. Wir starteten mit einem soliden 4. Platz und waren froh, das Schiff gut unter Kontrolle zu haben. Bei diesen Bedingungen ist es auf der J/70 essentiell, schnell umzuschalten zwischen Surf und normalem Gennaker-Modus. Dies bringt Geschwindigkeitsunterschiede von 7–10 Knoten. Hier wird jedem klar, dass ein zu spätes Umschalten oder eine „Privatbö“ einen deutlichen Unterschied in der Platzierung macht. Gleichzeitig ist es jedoch genauso wichtig, das Schiff auch im Surf und in

den Manövern unter Kontrolle zu behalten.

In den folgenden zwei Rennen gelang uns dies leider nicht. Im ersten Rennen fuhren wir nach der ersten Luvtonne einen „Sonnenschuss“ und brauchten ca. eine Minute, um wieder in Fahrt zu kommen. Damit war die Platzierung klar. Im nächsten Rennen hatten wir Probleme am Gate, den Gennaker zu bergen und bremsen dadurch ein. Das letzte Rennen beendeten wir mit einem guten dritten Platz. Leider reichten diese Ergebnisse nicht aus, um in der Gesamtwertung nach vorne zu rutschen.

Auch in diesem Event haben wir wieder gemerkt, wie wichtig gute Vorbereitung und Training in allen Wetter- und Wettfahrtsituationen sind. An dem Wettfahrttag, an dem wir Trainingsbedingungen hatten, konnten wir gut bis sehr gut mithalten. Den Dauerregen des ersten Tages sowie den starken und böigen Wind des letzten Tages hatten wir nicht trainiert.

Mit einem weinenden Auge verabschiedet sich der SVAOe-Bundesliga-Kader aus der Segelbundesliga. Alle Teilnehmer sind der Meinung, dass es wohl kein anderes Regattaformat gibt, in dem in so kurzer Zeit so viel Regattaerfahrung gesammelt werden kann. Wir haben viel gelernt in der Saison 2020 und möchten uns ganz herzlich beim Verein für das Ermöglichen dieser tollen Serie bedanken.

Wir sind nicht in der Relegation angetreten, da es für das Jahr 2021 einerseits nicht klar ist, ob ein Kader zustande kommt und andererseits die Unterstützung eines Kaders für die Teilnahme an der Segelbundesliga kontrovers in der SVAOe diskutiert wird.

Trotzdem sind wir motiviert, bei passendem Konzept und der entsprechenden Unterstützung einen neuen Anlauf zu wagen.

Eine Weltmeisterschaft auf der Alster

INKLUSIONSSEGELN ERSTMALS AUF GROSSER BÜHNE

GAN ■ World Sailing, der Welt-Dachverband des Segelsports, setzt auch in seiner Sparte um, was mehrheitlicher, gesellschaftlicher Konsens geworden ist: Allen Menschen muss die Teilhabe offen sein, also unabhängig von Geschlecht, Hautfarbe und körperlicher Verfasstheit. Das Internationale Olympische Komitee hat mit den IOC Gender Equality Recommendations 2018 Maßstäbe für die Geschlechter-Gleichstellung im Sport gesetzt. Die Hautfarbe war vielleicht 1936 zuletzt ein Politikum, als Hitler dem Olympiasieger Jesse Owens den Handschlag verweigerte. Körperliche Handicaps fanden Berücksichtigung, indem Möglichkeiten geschaffen wurden, dass

Benachteiligte gegeneinander Sport trieben. Das fand seit Mitte des 20. Jahrhunderts unter dem Begriff „Parasport“ statt, der seine höchste Stufe in den paralympischen Spielen fand. Segeln ist dort seit 2016 übrigens nicht mehr vertreten. Seit einiger Zeit ist durch Wille und technische Entwicklung dagegen eine Inklusion Benachteiligter in das Wettkampfgeschehen zusammen mit Nicht-Benachteiligten möglich geworden. Beim Segeln wird das bei einigen Bootsklassen durch spezielle Ausstattung bewirkt. Sven Jürgensen vom NRV hatte dafür im Frühjahr auf unserer Februar-Mitgliederversammlung geworben. Der Helgahard-Cup im September war ein erstes Ereignis dieser Art in Hamburg, an dem auch unser Mitglied Felix Schnor teilnahm (Ausgabe 5-2020 der SVAOe Nachrichten).

World Sailing unterstützte das neue Format (ohne es bisher in seine Ziele aufzunehmen) und meinte, gleich mit einer Weltmeisterschaft beginnen zu sollen. Die fand vom 11. bis 13. Oktober in Hamburg statt, veranstaltet vom NRV. Es war ein Anfang und noch nicht so richtig weltmeisterlich. Es nahmen vier europäische und 13 deutsche Teams teil (Auf der Ergebnisliste sind die Herkunftsländer nicht sichtbar, was sich für eine Weltmeisterschaft eigentlich gehört.). Eine Qualifikation und eine Klassifizierung der Sportler/-innen nach Art der Behinderung gab es noch nicht. Aber es war dennoch ein großes Ereignis. Gesegelt wurde auf – vom NRV zur Verfügung gestellten – Zwei-Personen-Kieljollen vom Typ Far East S/V 14. Weltmeister wurde das Team Kröger (Handicap)/Kraus. Team Schnor (Handicap)/Schönfeld kamen auf den 14. Rang. Bemerkenswert war, dass ein schwedisches Team aus zwei 11-jährigen Mädchen bestand und den 2. Platz ersegelte.



Felix und Frank

Felix Schnor beschrieb das Ereignis aus seiner Sicht: „Die Weltmeisterschaft startete am 11. Oktober, einem ungemütlichen Tag. Als ich das Gelände des NRV betrat, war ich von Regen und Wind umgeben. Ich war überrascht, wie wenig Leute da waren. Mir kam der erste Tag der Weltmeisterschaft vor wie ein normales Segeltraining. Das hat mir die Aufregung genommen. Die Lust und die Anspannung kamen erst in den kommenden Tagen auf. Die Stimmung während der Deutschen Segelbundesliga der Vortage schien von der Presse und den J/70-Seglern mitgenommen worden zu sein. Die Anspannung und Aufregung, die mir in den letzten Tagen viel Schlaf geraubt hatten, fielen schnell von mir ab, was mich zwar entspannter segeln ließ, dem Wetter aber auch die Chance gab, mir die Lust am Segeln zu vermiesen und meine Leistung zu mindern!

Tobias König, der Präsident des NRV und Vor-



Bei der Großschot müssen die Zähne mal helfen

standsmitglied Sven-Erik Horsch begrüßten uns mit netten Worten und wichtigen Informationen. Es wurde angesagt, dass nach den Regeln der Segelbundesliga gesegelt wird und dass es noch keine Klassenvorschriften gibt.

Ich war begeistert von der Vielfalt der Regattateilnehmer. Die Altersspanne war von 11 bis

FIRMENICH

YACHTVERSICHERUNGEN

firmenich-yacht.de

Wenn die **Welle**
hoch schlägt

Sicher • **Persönlich** • Firmenich



Im prasselnden Regen



Ausreiten vom Schalensitz ist nicht einfach



Gebt alles! (Fotos ©Sven Jürgensen)

über 60 Jahren. Nach nur sechs Trainingseinheiten fühlte ich mich sehr geehrt, mit Frank Schönfeld (MSC) bei der Weltmeisterschaft antreten zu dürfen. Frank ist nicht nur ein sehr sympathischer und talentierter Segler, er ist auch derjenige, der mich überhaupt erst auf die neuen S/V 14 auf der Alster aufmerksam gemacht hatte.

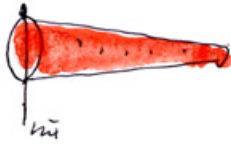
Die größten Behinderungen bei der inklusiven Weltmeisterschaft waren wohl die Windfäden, die dank des Wetters an den Segeln klebten, der Gennaker, der sich wie immer nicht wie vorgesehen hochziehen ließ, weshalb er mehrfach ins Wasser fiel und der Verklicker, der von der Steuerposition aus nicht einsehbar ist. Die Fahrradlenker, die die Pinne oder das Steuerrad bei herkömmlichen Segelbooten ersetzen, sind zwar einhändig bedienbar, aber zum Großschot-Bedienen fehlt mir oftmals die zweite Hand. Als Frank mir einmal beim Steuern assistierte, wurde sogar protestiert. Dieser Protest ist aber glücklicherweise nicht durchgekommen.

Das Wetter war am ersten Regattatag ekelhaft und kalt, was meine körperliche Geschmeidigkeit stark eingeschränkt hat. Zusätzlich machte ich noch häufig den Fehler, mich an den anderen Seglern zu orientieren und so segeln zu wollen, wie die anderen. So habe ich mir nur wenige eigene Entscheidungen zugetraut, was dazu führte, dass es nicht für das Treppchen reichte.

Dass es für mich besser läuft, wenn ich meinen eigenen Stil segele, stellte ich am zweiten Regattatag fest. Zwischen viel Regen ließ sich auch mal die Sonne blicken, was meine Stimmung aufhellte. Frank und ich konnten so mehrere dritte und einen zweiten Platz ersegeln. Am letzten Regattatag reichte es sogar für zwei erste Plätze bei nur drei Regatten! Es waren 58 Wettfahrten geplant, davon wurden 53 gesegelt.

Um besser trainieren zu können, wünsche ich mir einen S/V 14-Alsterliegeplatz an der Steganlage der SVAOe. Für mich ist die Anbindung dahin deutlich besser als die zum NRV.

Ich fühlte mich geehrt, an der Weltmeisterschaft teilgehabt haben zu dürfen und hoffe sehr darauf, mich nächstes Jahr zu qualifizieren. Obwohl mir das ekelhafte Wetter am ersten Tag das Ergebnis versaut hat, hat die Weltmeisterschaft wirklich Spaß gemacht!



Alles dabei

DRITTER SPIELTAG DER SEGELBUNDESLIGA IN KIEL-SCHILKSEE

Von Till Pomarius ■ Vom 25. bis 27. September fand der dritte Spieltag der Segelbundesliga in Kiel-Schilksee statt. Es war ein sehr schönes und anstrengendes Wochenende. Am 24. nachmittags reisten Ragna, Carlotta, Till und Ole in Kiel an. Wir hatten schönsten Spätsommerwetter und konnten noch ein paar Trainingsschläge im T-Shirt auf der Kieler Förde drehen.

Am nächsten Tag starteten wir bei bedecktem Himmel und sieben bis 10 Knoten Wind aus



Haarscharfer Start (Foto SBL ©Lars Wehrmann)

Westen in die Rennen. An die Corona-Regularien hatten sich nun alle gewöhnt. Diese beinhalteten Maskenpflicht auf den Motorbooten sowie auf dem Wechselsteg. Beim Wechsel auf die Regattaboote vergaß man nur manchmal, die Maske abzunehmen. Dies fiel einem spätestens dann auf, wenn die anderen einen nicht verstanden...

An diesem ersten Regattatag fuhren wir zunächst konstant drei 4. Plätze und verschlechterten uns danach leider noch. Die Bedingungen waren nicht einfach. Drehende Winde machten uns zu schaffen und wir hatten mit Bootsgeschwindigkeit und Höhe zu kämpfen. Manche Starts gelangen uns leider nicht wie geplant und gerade in den Rennen mit den letzten Plätzen wurden uns viele feldtaktische Entscheidungen aufgezwungen. Nach sechs Rennen ging der erste Tag dann zu Ende.

Der zweite Tag startete deutlich besser. Bei zunächst Südwind und leichteren Winden als am Tag zuvor konnten wir das Boot gut und schnell über die Bahn fahren. Die Starts klappten deutlich besser und wir konnten den Gewichtsvorteil unserer leichten Crew immer wieder zu unserem Vorteil nutzen. Im Laufe des Tages drehte der Wind über West auf Nord und nahm von einer mittäglichen Flaute auf gute 30 Knoten zu. Dies führte im letzten Rennen dazu, dass wir leider deutliche Gewichts- und damit Höhenprobleme an der Kreuz hatten. Wir fuhren als fünftes Schiff über die Startlinie und waren froh, ohne Manöverfehler und Sonnenschuss den Platz zu halten und ins Ziel zu kommen. Bei regnerisch-stürmischem Wetter endete der Tag.

In der Nacht zu Sonntag zog eine Front durch, die in Spitzen 50 Knoten Wind brachte. Wir vergewisserten uns mehrmals, dass unser Wohnboot gut angebunden war. Am nächsten Tag erwach-

ten wir bei Flaute und Nieselregen. Um 13:30 Uhr konnte dann noch eine Wettfahrt gestartet werden, in der wir einen guten zweiten Platz fuhren, der uns den 14. Platz dieses „Spieltages“ sicherte. Mit dem Ergebnis sind wir nach den vorherrschenden Bedingungen zufrieden und haben uns konstant zum letzten Ergebnis verbessert. Wir haben unsere selbstverschuldeten Fehler auf ein paar wenige reduziert. Noch bestehen Chancen, in der 2. Segelbundesliga bleiben zu können.

ELBE-AUSKLANG-REGATTA 2020

Von Hartmut Pflughaupt ■ Schon am Sonnabend, 26.9.2020, war Rasmus den Veranstaltern und Teilnehmern des Senatspreises nicht gerade hold, sprich geizte mit dem Wind. Und die Vorhersagen der verschiedenen Wetterpropheten wie Windfinder, Windy, YR und Wetter-Online ähnelten sich stark mit ihren Mäßig-Wind-Vorhersagen. Sie waren sich in der Farbe des Himmels einig: grau. Genauso kam es dann auch leider. Recht wenig Wind, ein grau-in-grauer Himmel, aus dem immer wieder einige Tropfen fielen.

Aber unser Wettfahrtleiter Lui schickte das Feld von 28 Yachten auf die kurze Strecke vom Yachthafen gegen die Tide unter bunten Vorsegeln elbab zur Tonne 118, dann hoch am Wind – für manche Teilnehmer durch Winddreher auch wieder raumschots – bis zur grünen Tonne 123 gegenüber dem Schulauer Fährhaus und zurück zum Ziel vorm Yachthafen. Mit etwas mehr als einer Stunde war „Edelweiß“ schnellstes Schiff. Auf den Letzten wartete die Zielcrew dann allerdings noch einmal fast eine Stunde.

Bekanntlich müssen die Regattateilnehmer am Achterstag einen Zahlenwimpel fahren, der ihrem Start entspricht. Was aber tun, wenn der notwendige Wimpel nicht an Bord ist? Dann ist eben Kreativität gefragt. Mindestens ein Teilnehmer hatte beides: Den Wimpel nicht aber Kreativität.

Alles in allem war es eine unspektakuläre Wettfahrt fast ohne Beeinträchtigungen durch die Berufsschifffahrt. Nur der Bagger „Tristao Da Cunha“ kam elbauf. Das Feld befand sich zu diesem Zeitpunkt auf dem Weg zur Tonne 123 auf der Süd. Was machte der Bagger? Ging ganz auf die Nord! Toll! Kann das Miteinander auf der Elbe nicht immer so sein?

Nachdem die Elbe-Auftakt-Regatta coronabedingt ausgefallen war, sollte es in diesem Jahr bei der Elbe-Ausklang-Regatta eine zweite Wettfahrt geben, quasi als Wiedergutmachung der Wettfahrtleitung. Zehn Minuten nach dem Zieldurchgang des letzten Bootes ging es in zwei Starts wieder elbab zur Tonne 118. Leider war ein Teilnehmer beim Start etwas zu schnell und war zu früh über der Linie, was dem aufmerksamen Wettfahrtleiter aber nicht entging.

Auf dem Weg elbab kam dann doch noch ein großer Containerfrachter entgegen. Da das Feld aber an der Nord der Wendemarke entgegenstrebte, ergaben sich daraus keine hakenartigen Situationen. An der Wendemarke lag das Sicherungsboot „Kristina“ mit Marcus und Ole und zeigte Flagge „K“: Bahnverkürzung mit der Maßgabe von hier direkt ins Ziel. Hinter Hans-Kalb-Sand, wohin die Bahn programmgemäß geführt hätte, wären wohl auch viele Teilnehmer „verhungert“.

Marcus Boehlich schickte nach der Regatta diese E-Mail an die Teilnehmer:



*Sicherungsboot „Kristina“
mit Marcus Boehlich und Ole Breckwoldt*



Der zweite Start zieht davon



„Swift“, Andreas Gustafsson/SVAOe



„Spanvogel“, Georg Pulver/SVAOe (Fotos Tomas Krause)



„Liebchen“, Kersten Weichbrodt/SVAOe (Foto Tomas Krause)



„Kalea“ (li.), Dirk Selter/SVAOe, ohne Probleme mit dem Containerschiff (Foto Tomas Krause)



„Design No. 37“, Dr. Jürgen Hauert/(RVE, SVAOe (Foto Tomas Krause)



„Porscheiller“, Dr. Jörn Wille/SVAOe (Foto Tomas Krause)



„Scharhörn“, Lars Hauschildt/SVAOe (Foto Kay Rothenburg)



„Astarea“, Satz/BSC und Sharpie „Ulenspiegel“, Sander/BSC an der Wendemarke (Foto Kay Rothenburg)



geschrickt elbauf (v.r.) „Island“, Ole Basteck/SVAOe, „Azurra“, Andreas Ibel/SVAOe, „Black Devil“, Brzezinski/SCOe (Foto Tomas Krause)



„Azurra“, Andreas Ibel/SVAOe (Foto Kay Rothenburg)

„Liebe Freunde der SVAOe-Elbe-Ausklang-Regatta,

ja, ich habe euch belogen! Ich hatte euch „gewohnt schönes Wetter“ versprochen, was definitiv nicht eingetreten ist. Gestern wurden wenigstens noch vier Windstärken vorhergesagt, heute Morgen war es auch damit vorbei. Immerhin, so richtig geregnet hat es erst, als ich im Auto saß.

Hätte man etwas besser machen können? Ich glaube, unser Wettfahrtleiter Lui hat mit seinem Team das Maximum aus dem heutigen Tag herausgeholt.

Ratte wird die Gruppenpreise gravieren lassen und unser Büro wird sie dann zuschicken. Schade, dass wir zur Zeit nicht in unserem Clubhaus gemeinsam essen und ein schönes Bierchen trinken können, aber eines Tages wird ja wohl auch Corona besiegt sein. Ich hoffe, der Winter wird nicht zu trübe und wir sehen uns 2021 beim Elbe-Auftakt wieder!“

Die Ergebnisse findet man auf der SVAOe Homepage.



*Bagger „Tristao da Cunha“ passiert ganz an der Nord
(Foto Tomas Krause)*



*Strom und wenig Wind an der 123
(Foto Kay Rothenburg)*



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

Europe segeln

„JETZT BIN ICH SO RICHTIG ANGEKOMMEN IM REGATTASEGELN“

Von Nils Wittich ■ In diesem Jahr sind aus bekanntem Grund leider viel zu viele Regatten, an denen ich eigentlich teilnehmen wollte, ausgefallen. Zurück ins Geschehen kam ich dann mit ein paar Ranglisten-Regatten, natürlich alles unter hygienischen Bedingungen, was immer man darunter versteht. Hier eine kleine Übersicht:

Im Juni: Willi-Möllmer-Gedächtnispreis in Berlin, Platz 3 von 11 Teilnehmern. Im August: Ehrenmalpokal in Laboe, Platz 6 von 22 Teilnehmern. Im September: Travebreitling-Cup Lübeck, Platz 1 von 13 Teilnehmern.

Das Highlight war dann die deutsche Meisterschaft in Schwerin im Oktober 2020. Für mich war es die zweite Meisterschaft überhaupt. Es begann mit Regen. Naja, Regen konnte man das schon gar nicht mehr nennen, es hat wie aus Kübeln geschüttet! Schon das Ankommen zur Deutschen Meisterschaft in Schwerin war sehr nass. Ich habe erstmal meine Jolle fertiggemacht und bin bei frischem Wind rausgesegelt, um den See etwas kennenzulernen. Am Donnerstag wurden die Boote vom DSV vermessen, das heißt, da muss alles ganz genau stimmen. Das Segel, die Vermessungsmarkierung usw. Danach war ich froh, dass ich nicht zelten musste, sondern in einer Art Jugendherberge untergekommen bin.

Am Tag darauf, dem ersten Wettfahrttag, herrschten bestes Wetter und eine aufgeregte Stimmung. 56 Boote waren gemeldet, Frauen, Männer und Jugendliche. Die Master, also die über

30-Jährigen, fahren ihre eigenen Wettfahrten.

Am ersten Wettkampftag konnte ich mich trotz des schwächeren Windes in das vordere Mittelfeld kämpfen. Auf der Kreuz war ich immer vorne. Das Pumpen auf raumem Kurs muss ich wohl noch üben. Insgesamt wurden drei Rennen gefahren. Am zweiten Wettkampftag war wieder starker Wind mit bis zu 25 Knoten in den Böen und eine kurze hackige Welle. Starker Wind ist mein Ding. Ich konnte meine Position im vorderen Mittelfeld verteidigen. Wieder wurden drei Wettfahrten gefahren. Abends wusste man, was man getan hatte. Am Sonntag, dem dritten Tag, gab es zwei Wettfahrten. Der ganze Wettkampf war bei dieser Konkurrenz wahnsinnig anstrengend.

Und dann kam die Siegerehrung. Ich bin insgesamt auf Platz 19 gelandet. Als „Jugendlicher“ wurde ich als Fünfter gewertet und als „Jugendlicher unter 17“ bin ich sogar Zweiter geworden. Huhu! Jetzt bin ich so richtig angekommen im Regattasegeln.

Allerdings war ich so kaputt nach den Wettfahrten, dass ich das alles erstmal gar nicht so richtig realisiert habe. Zuhause in Hamburg, nach der Rückfahrt und dem Abladen des Bootes an der Alster, als mir über die sozialen Medien von allen möglichen Leuten gratuliert wurde und meine Trainerin Tania sich über meine Platzierung freute, wurde mir alles erst richtig klar und ich habe mich auch riesig gefreut und bin sehr stolz auf meine Leistung. Dann bin ich todmüde ins Bett gefallen.

PS.: Unsere Trainingsgruppe will, soweit es möglich ist, den Winter über durchtrainieren. Wer noch Lust hat teilzunehmen, ist herzlich willkommen. Dann bitte bei Tania Tammling melden.



Auf dem Schweriner See – das Schloss im Hintergrund



Lange Startlinie



Wettkampfszene 1



Wettkampfszene 2



Wettkampfszene 3



Wettkampfszene 4



Wettkampfszene 5



Wettkampfszene 6 (Fotos Jens Rohweder)

JUGEND

Nichts für schwache Nerven**ABENTEUERSEGELN IM OPTI**

Von Wiebke Kaiser ■ Die Optigruppe ließ sich nicht unterkriegen und fuhr dank des Engagements von Birgit Rothe und Jan Hauschildt auf ihre traditionelle Elbeausfahrt. Wegen Corona war es dieses Mal eine kleine Gruppe, die jedoch verhältnismäßig viele Zelte dabei hatte, um auch nachts genug Abstand zu wahren.

Es ging traditionellerweise wieder an ein ziemlich einsames und dicht bewachsenes Stück Elbstrand. Das Wasser war warm, das Wetter schön und der Wind ordentlich und für manche Segler eine Herausforderung. Nach kleinen Hindernissen – ein Ruderbruch im Hamburger Yachthafen mit schneller und netter Hilfe durch den SCU, der ebenfalls ein Wochenend-Trainingslager veranstaltete – ging es endlich los. Nicht wenige erprobten im Hafen noch das Kentern. Da das Kentertraining coronabedingt im Frühjahr ausfallen musste, war das bestimmt eine gute Übung – wenn auch nicht unbedingt freiwillig.

Die infolge der Baggerarbeiten auf der Elbe verstärkte Strömungsgeschwindigkeit und der große Schwell der Stadersand-Schnellfähren waren dann das erste Abenteuer auf der Elbe. Nach ersten Erfahrungen wussten aber alle, was es mit dem Schwell auf sich hat und konnten auf der Nordseite halbwind elbab segeln. Zum Kleinen Kohn hin mussten die Optis höher ran und die eine oder andere Wanne wurde gefahren. Doch die Sicherungsboote „Falke“ und „Commander Finchen“, den wir von der HSgJ leihen durften, waren immer zur Stelle, sodass alle wohlbehalten auf dem als Ziel vorgesehe-

nen Strand anlanden konnten. An dieser Stelle auch vielen Dank an die Hamburger Yachthafengemeinschaft, die „Finchen“ für uns gekrant hat!!!

Zunächst mussten wir die Boote vor der schnell steigenden Flut ganz nach oben zwischen die Bäume tragen. Anschließend genossen wir bei dem ersten Regenschauer Franzbrötchen im schnell errichteten Zelt. Danach sicherten wir die Boote, die Kinder wurden mit Ringfahren in höchste Glücksgefühle versetzt und das Feuer für das Abendbrot wurde bereitet. Einige begaben sich auf Feuerholzsuche, andere badeten oder untersuchten die Umgebung. Für manche war es das erste Übernachten in freier Wildbahn und einer sagte zu mir: „Aber mit der ganzen Industrie [Stade] wirkt es hier gar nicht so einsam ...“ Recht hatte er! Die Elbe ist eben die Elbe und der Mensch meint, sie nach seinen Wünschen formen zu können. ... Irgendwann wird sie sich rächen. Trotzdem wirkte es mit dem Feuerchen und den Zelten, aber auch mit den Mücken und der Nässe sehr abenteuerlich für uns Stadtkinder.

Am nächsten Morgen zogen wir mit den Begleitbooten die Optis bei auflandigem und zunehmendem Wind vom Strand, ohne den sagenhaften Schatz gefunden zu haben. Doch vielleicht ist der Schatz ja auch der Seeadler, der über uns seine Kreise zog?! Bei durchziehenden Schauern ging es im Schlepp zurück nach Wedel, während Jasper als Regattaprofi das Wellesegeln auf der Elbe genoss. Das kann man eben nicht immer erleben!

Alle haben das Abenteuer Elbesegeln gut überstanden und wurden von den Eltern mit einem reichhaltigen Büffett empfangen. Vielen Dank dafür! Das tat gut!



Es geht los: Alle Optis auf der Elbe. (Foto A. Kaiser)



Ein anderer Seegang als auf der Alster!



Anlandung am Strand



Die Boote hoch und trocken



Die Lagerstätte



Es geht wieder los: Freischleppen bei auflandigem Wind



Groß und Klein begegnen sich



Jasper macht das Segeln auf der Elbe richtig Spaß! (Fotos W. Kaiser)

Meine Anfänge in der Europe-Klasse

EINE ZUSAMMENFASSUNG DES LETZTEN JAHRES

Von Nils Wittich ■ Zum Europe-Segeln bin ich über meine ehemalige Opti-Trainerin Tania Tammling gekommen. Sie hat mir diese Bootsklasse vorgeschlagen. Ich bin 15 Jahre alt und mittlerweile viel zu groß und zu schwer für einen Opti. Seit meinem siebenten Lebensjahr segele ich in der SVAOe. Durch Tania habe ich auch erfahren, dass man in der Klassenvereinigung ein Boot für eine Saison ausleihen kann. So kann man erstmal prüfen, ob es einem gefällt. Ich habe mich beworben und erfreulicherweise auch einen Zuschlag bekommen.

Übrigens, das allererste Mal saß ich in einer alten, vom Verein ausgeliehenen Europe direkt vor dem Alster City Cup 2018. Es war schon sehr gewöhnungsbedürftig, so schnell und wendig zu sein. Die Europe ist im Gegensatz zum Opti extrem wackelig. Ich bin aber nur einmal gekentert. Schon ein echter Erfolg!

Als wir dann die Leih-Jolle der Klassenvereinigung in Kiel abgeholt hatten, habe ich erstmal zwei Stunden gebraucht, um sie aufzubauen! So viele Bänder, Trimmleinen usw. Aber prima, die Auftriebskörper sind im Boot integriert und man kann seinen Proviant darin verstauen. Das sind zwar nur Kleinigkeiten, aber mir gefallen sie gut.

Dann stellte ich fest, dass es äußerst schwierig war, in Hamburg zu trainieren. Es gab keine zuverlässige Trainingsgruppe und ich stand erstmal ziemlich allein da. Statt Training hieß es dann: „Erfahrung auf den Regatten sammeln“!

Zum Einstieg ging es nach Plön, leider keine Ranglisten-Regatta. Dort war ich auch noch ein bisschen traurig, da ich meine Opti-Gemeinschaft

sehr vermisste. Aber es wurde besser und besser...

Es folgte die „Eichhörnchen-Regatta“ in Eckernförde. Der erste Tag war zwar eine Katastrophe, nur Flaute mit Regen, aber als der Wind wiederkam, fing es langsam an, Spaß zu machen. Ich konnte erste Kontakte zu anderen Seglern knüpfen.

Richtig gut wurde es beim „Ehrenmal-Pokal“ in Wentorf. Als wir mit dem Bootstrailer auf das Gelände fuhren, war kaum jemand da. Ich fing gerade an, meine Jolle aufzubauen, da kam der erste Segler und fragte, wer ich bin und ob ich Hilfe brauche. Diese Hilfe brauchte ich natürlich, gerade, was das Trimmen der Segel betrifft. Davon hatte ich noch keine Ahnung. Mir wurden viele entsprechende Tipps von anderen Teilnehmern gegeben. Das war schon etwas Besonderes, man merkte, dass es hier eine tolle Gemeinschaft von Seglern gibt, die einander helfen und unter die Arme greifen. Sogar meine Mutter war begeistert und bedauerte, dass sie zu alt und zu unbeweglich sei, um noch mal richtig segeln zu lernen.

Auf der Ehrenmal-Regatta herrschte ein ganz tolle familiäre Atmosphäre! Das Segeln war super und ich landete sogar auf dem 9. Rang, eine relativ gute Leistung. Nach weiteren kleineren Wettfahrten kam dann die Deutsche Meisterschaft auf der Kieler Förde vor Schilksee. Ich konnte mich für Training und Regatta von der Schule befreien lassen, das war schon mal sehr gut. Die Deutsche Meisterschaft wurde dann für mich das Highlight der Segelsaison und hier waren die allerspannendsten Wettfahrten. Die Bedingungen auf dem Wasser waren nicht einfach, es gab sehr viel Wind, dann wieder wenig Wind und viel Welle. Auch die Konkurrenz war hier deutlich größer als bei allen anderen



Nils übt auf der geliehenen Europe



Es wird besser und besser



Erfahrung auf Regatten sammeln



Auf der Kieler Förde



Das Gefühl, wenn man die Wellen abreitet, ist unvergleichlich schön



Ich musste gegen die erfahrensten Segler der Klasse antreten



Die kleinen Boote bei Regenböen und Sturm



Zurück im Hafen (Fotos Jens Rohweder)

Regatten. Ich musste gegen die erfahrensten Segler der Klasse antreten. Zwar hatte ich mit dem 46. Platz auf der Rangliste keine besonders gute Wertung erreicht, aber dabei gewesen zu sein war eine tolle Erfahrung. Das Gefühl, wenn der Puls kurz vorm Start ansteigt und dann das Bugwasser an dir vorbei rauscht und man die Wellen abreitet, ist einfach unvergleichlich schön.

Der „Schweriner Herbstpokal“ war für mich die letzte Regatta 2019. Hier wurden wir von Regenböen und Sturm begrüßt. Beim Auftakeln der Boote kam eine Gewitterfront auf uns zu, und als wir gerade ins Vereinsheim geflüchtet waren, krachte ein Baum. Puh – Glück gehabt! Auch der entstandene Schaden an den Booten war überschaubar. Meine Jolle hatte zum Glück nix abbekommen. Aber ich werde nie vergessen, wie man spüren konnte, was für eine unglaubliche Kraft der Wind hat. Wir sind mit einem Schrecken davongekommen. Die Regatta selbst war okay, Platz 38 von 55.

Trainiert habe ich dann nochmal auf dem Dümmer. Das war super und hat mir total gut gefallen. Leider ist das so weit weg von Hamburg und meine Eltern schaffen es nicht, mich dort zu den regelmäßigen Trainingseinheiten hinzufahren. Alles schwierig.

Bis zum Dezember habe ich mit der Jolle der Klassenvereinigung noch auf der Alster trainiert, mehr oder weniger alleine. Dann wurde sie eingewintert und im Februar zurückgegeben, aber ich habe Feuer gefangen und möchte unbedingt in der Klasse weitersegeln. Ich habe mir jetzt ein eigenes gebrauchtes Boot gekauft und bin schon gespannt auf das erste Segeln und die nächste Saison. Hoffentlich läuft die Jolle und hoffentlich kann ich mich verbessern.

Auch in Hamburg ist etwas Bewegung in die Trainingssituation gekommen. Im Frühjahr ist eine neue Trainingsgruppe entstanden. Tania wird Trainerin sein. Bislang sind wir fünf junge Menschen.

(...und dann kam Corona!)

AUS BEHÖRDEN UND VERBÄNDEN

WAS TAT UND TUT SICH IM HAMBURGER YACHTHAFEN IN WEDEL?

Von Michael Albrecht ■ Anfang März hatte HPA noch die „Akke“ wie jedes Frühjahr in den Yachthafen geschickt, um per Wasser-Injektions-Verfahren die Solttiefe im Yachthafen wiederherzustellen – eine Sisyphus-Arbeit, denn im September gab es schon wieder etliche Stellen mit mangelnder Wassertiefe. Es folgte eine Woche mit regem Slip-Betrieb, bis die Kieler Landesregierung den Lock-down für alle Sportboothäfen in Schleswig-Holstein verfügte und Hamburger Eigner aussperrte. Erst im Mai wurde die Aussperrung aufgehoben, allerdings waren Slipbetrieb und Dienstleistungen weitergegangen. Bereits im März war die Jahreshauptversammlung der HYG, die ursprünglich für Mitte April vorgesehen war, in ihrer traditionellen Form abgesagt worden und sollte als „vereinfachte schriftliche Beschlussfassung“ mit bis zum 15. Juni vorausgehenden schriftlichen Anträgen stattfinden. Wie immer gab es seitens des Vorstands einen „Bericht des Vorstands über das abgelaufene Geschäftsjahr“. Hierzu die Einzelheiten:

Der Mietvertrag für die „Tonne 122“ lief zum 31.10.2019 aus, da der Wirt Herr Heese nicht ein verlangtes neues Konzept für die Gaststätte vor-

legte. Mir ist leider nicht bekannt, welche Kritikpunkte es gab. Ab Januar 2020 ist Frau Manuela Rohde die neue Pächterin, die auch den von der HYG gekauften Imbisswagen betreibt. Corona wird ihr den Betrieb leider nicht erleichtern.

Die geplante Sanierung der beiden Hafeneinfahrten durch HPA wird auf frühestens Anfang 2021 verschoben. Während der Bautätigkeit ist in der Woche mit Behinderungen während der ganzen Saison 2021 zu rechnen.

Die Rohrschwimmerstege sollen beibehalten und erneuert werden. In den kommenden zehn Jahren soll die Hälfte der vorhandenen Stege erneuert werden. Es wurden drei Stege à 30 m mit neuer Unterkonstruktion und Belag repariert. An Steg H wurden drei neue Rohrschwimmer an der Ostseite eingebaut. Die Brücke an der Tankstelle bekam eine neue Unterkonstruktion mit Belag.

Eine Reihe von Straßenlampen wurden mit LED-Lampen erneuert. Mehrere Steckdosen-schränke im Außenlager wurden durch VA-Kästen ersetzt. Der große Mastenkran bekam einen Alu-Niedergang. Alle Rettungsringe auf der schwimmenden Anlage wurde erneuert. Der 16 t-Kran bekam eine neue Windenanlage samt neuer Elektrik.

Personelles: Dem Geschäftsführer Herrn Waage wurde zum 13.3.20 fristlos gekündigt – ein sehr ungewöhnlicher Vorgang, der in der HYG noch nie so geschah! – Die Sekretärin Frau Baumgartner ist ausgeschieden. Der Hafenwart Herr Petersen ging am 30.6.20 in den Ruhestand. Er ersetzt als Mastenwart Herrn Wolfgang Kiehn.

Die Einnahmen der HYG betrugen 2019/20 € 1.640.000, eine Steigerung um € 90.000, die durch Gastgebühren generiert wurde.

**DIREKT
AM HAMBURGER
YACHTHAFEN!**



YACHTPROFI.DE

Gute Teile, guter Service.

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

P&K
products

Hochwertige
Produkte für
die Pflege
Ihrer Yacht:

**Reiniger
Polituren
Winschenfett
Frostschutz**

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

Die gesamten Hafenbetriebskosten betrugen € 1.614.000. Kostenerhöhungen traten auf in den Bereichen Personal sowie im Hafenbetrieb durch Kranreparatur und Fuhrparkreparaturen. € 26.000 gingen in die freie und die zweckgebundene Rücklage.

Die Ergebnisse der virtuellen Jahreshauptversammlung: Wir erhielten die Abstimmungsergebnisse als Zahlen zu den einzelnen Punkten. Es waren 1407 Stimmen abgegeben worden. Die Genehmigung des Protokolls und der Kassenbericht für das abgelaufene Jahr wurden einstimmig angenommen. Die Entlastung des Vorstands erfolgte mit 1299 Ja- und 108 Nein-Stimmen. Der Vorsitzende Herr Satz und der Kassenwart Herr Sander wurden mit je 1336 Ja-Stimmen und 71 Enthaltungen wiedergewählt. Auch die Rechnungsprüfer und ein Vertreter wurden wiedergewählt. Der Haushaltsvoranschlag für 2020/21 wurde mit 1228 Ja-, 71 Nein-Stimmen und 108 Enthaltungen angenommen. Die Festsetzung der Beiträge wurde einstimmig angenommen. Last but not least: Der Winterlieger-Ausschuss mit Info-Gespräch im März wurde wiederbelebt mit Ja 781, Nein 374 und Enthaltungen 252 Stimmen, worüber ich recht froh bin! Die übrigen Fragen/Anträge unseres rührigen Ältestenrates wurden wie folgt behandelt: 1. Die BFS sind im Internet nachzulesen und liegen in den Büros der Hafenmeister in gedruckter Form zur Einsicht vor. 2. Die Schlenkel der Ostanlage werden bereits kontinuierlich saniert. 3. Die Schilder Frei/Besetzt sind in der Verantwortung der Lieger, die Erforderliches veranlassen müssen. 4. Der Grillplatz Ost soll an Wochenenden vom Wachdienst vor einer Benutzung durch Fremde geschützt werden. 5. Das Parken im Polder wird durch Schilder und Absperrungen geregelt. (Leider nur sehr unzureichend! Der Verf.)

Alle einmaligen, jährlichen, wasser- und landseitigen Gebühren und Umlagen bleiben 2020/21 unverändert. Wahrscheinlich fand dieser TOP auch deshalb so ungeteilte Zustimmung. Der neue Geschäftsführer ist seit Mitte September Herr Ulf Hansen.

HISTORISCHES

Ostseereise der „Niederelbe“ im Sommer 1937

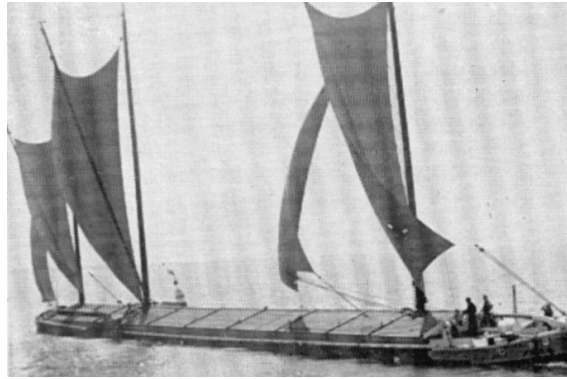
DIE RÜCKFAHRT

4. Fortsetzung und Schluss

Von Heinrich Suhr ■ Am Sonnabend, dem 17. Juli beginnt unsere Rückfahrt. Am Abend vorher waren wir mit der Hoffnung schlafen gegangen, dass der Ostwind, der seit zwei Tagen wehte, noch länger durchstehen und uns eine schnelle Heimreise gen Westen ermöglichen würde. Diese Hoffnung erweist sich als trügerisch. Zwar weht es, als wir gegen acht Uhr den Hafen von Kloster verlassen und zunächst nach Vitte segeln, um dort die auch für die Ausfahrt wieder notwendige Zolldeklarierung zu erledigen, noch in Stärke drei aus Südost, also aus einer noch durchaus günstigen Richtung. Der Himmel hat sich aber schon leicht grau bezogen und im Süden bis Westen drohte schwereres Gewölk und lässt in uns die Befürchtung aufkommen, dass der Wind bald weiter über Süd nach West drehen wird. Während wir dann am Bollwerk in Vitte auf die Abfertigung durch den Zollbeamten warten, breiten sich die Wolken aus Süd und West über den ganzen Himmel aus, der Wind fängt an zu schralen, wird flau und leichter Regen beginnt zu rieseln. Bei einem leisen Zug aus Südwest legen wir gegen halb elf Uhr wieder von Vitte ab.

Während der Fahrt durch den Vitter Bodden gleiten wir an mehreren Oderzillen, einer Art Oberländer Kähnen mit 2–3 Sprietsegeln, die die Oder und die Haffs zwischen ihrer Mündung und Rügen befahren, vorbei. Mit ihrer eigenartigen Besegelung bieten sie, wie sie langsam und ruhig unter dem grauen Regenhimmel durch das stille Gewässer mit seinen flachen, moorigen Ufern und den an manchen Stellen aus ihm auftauchenden grünlich-grauen Sand- und Schlickbänken dahinziehen, ein gut zu der Stimmung der Landschaft passendes Bild von schwermütig-malerischem Reiz. Als wir uns der Ausfahrt aus dem Libben in die offene See nähern, frischt der Wind auf und springt zugleich auf West um. Wir haben ihn also jetzt für unsern weitem Kurs nach West ganz von vorne und müssen uns auf lange Kreutzörns einrichten. Als nächstes Ziel setzen wir uns deshalb Warnemünde, damit Heinz, der ja am Montag dem 19. August wieder im Dienst sein muss, von dort rechtzeitig nach Hause fahren kann. Nach Verlassen des Libben um 11:20 Uhr gehen wir querab von Dornbusch Heck mit dichten Schoten auf Kurs Nordwest zu Nord. Draußen auf See wird es trotz der ungünstigen Windrichtung eine prächtige Segelei. Die Brise ist stetig und hat gerade die richtige Stärke, sodass die „Niederelbe“ ihr volles Zeug gut tragen kann und mit etwa 4-5 Seemeilen Fahrt dahinrauscht. Bald vertreibt der frische Wind auch die grauen Regenwolken und klarer Sonnenschein und ein heiterer Sommerhimmel beleben wieder die Farben der See.

Um 12:30 Uhr wenden wir und laufen nun mit Südwest wieder auf die pommersche Küste zu. Inzwischen ist eine ziemlich lange und hohe Dünnung aus West durchgekommen, die unser Schiff aber kaum in seiner Fahrt hindert. Ruhig klet-



*Oderzillen in den Boddengewässern
(Foto Heinrich Suhr)*

tert es die Wellenberge hinauf und ebenso ruhig gleitet es wieder in die folgenden Wellentäler hinab. Seine Bewegungen sind dabei so weich und gleichmäßig, dass Heinz und Helmuth bald die Gelegenheit wahrnehmen, sich von ihnen auf den Kojen in der Kajüte in einen sanften Schlummer wiegen zu lassen.

Während ich allein draußen am Ruder sitze, stelle ich fest, dass die „Niederelbe“ bei diesem Wind so ausgeglichen ist, dass sie fast ohne jede Ruderhilfe ihren Kurs läuft und sich auch durch den Seegang nicht aus ihrer Richtung werfen lässt. Ich binde daher das Ruder fest, hole mir die nötigen Kartoffeln für das bald fällige Mittagessen und beginne sie zu schälen. Meine Absicht, meine Mannschaft bei ihrem Erwachen mit den fertig geschälten Kartoffeln zu überraschen, kann ich nicht ganz ausführen. Denn Helmuth wacht vorzeitig wieder auf und kommt an Deck, als ich etwa halb fertig bin. Von seinem Gesicht lese ich ab, wie erstaunt er ist, beim ersten Blick nach draußen niemanden am Ruderplatz zu sehen und mich dann in einer anderen Ecke des Cockpits über den Kartoffeleimer gebeugt zu finden. Gemeinsam treffen wir dann die weiteren Vorbereitungen zum Mittagessen und lassen die

„Niederelbe“ mit angebundenem Ruder allein ihre Bahn weiterziehen.

Während des Mittagessens und des anschließenden Mittagskaffees nähern wir uns dem Zingster Ufer und legen dicht davor um 16:45 Uhr das Schiff wieder auf Kurs Nordwest zu Nord. Um 18:20 Uhr stehen wir nördlich von Darsser Ort zwischen der im Norden von Trerow Bank liegenden Tonne und der Tonne Darsser Ort Nord. In langen Kreuzschlägen laufen wir dann weiter an der mecklenburgischen Küste entlang und in den sinkenden Abend hinein. Nach Sonnenuntergang flammen ringsherum die Feuer von Gjedser Riff Feuerschiff im Norden, von Warnemünde etwa im Südwesten, und von Darsser Ort im Osten auf und zeigen uns in der Dunkelheit unsern Weg.

Gegen 22:00 Uhr gehe ich zur Kojе. Als ich um ein Uhr wieder an Deck komme und die Wache übernehme, stehen wir noch etwa sechs Seemeilen nordöstlich von Warnemünde. Der Nachthimmel hat sich bedeckt, der Wind ist erheblich abgeflaut und ab und zu fällt leichter Regen. Die Luft ist mild und feucht.

Während meiner Wache frischt der Wind langsam auf und wird nördlicher, sodass wir bald auf Backbord Bug WzS anliegen können. Ich entschliefе mich deshalb, Warnemünde links liegen zu lassen – zumal ich auch Bedenken trage, in diesen Hafen, den ich nur einmal vor 15 Jahren angesegelt habe, also kaum mehr kenne und von dem ich weiß, dass die Einfahrt in ihn wegen der an ihm vorbeilaufenden Strömungen nicht ganz einfach ist, in der Dunkelheit einzulaufen – und gleich in die Lübecker Bucht bis Travemünde oder Neustadt durchzusegeln.

Im Morgengrauen frischt der Wind immer mehr auf und hat gegen drei Uhr etwa Stärke

sechs erreicht. Die „Niederelbe“ stampft jetzt schwer in der groben See, nimmt erhebliche Wassermengen über und lässt sich auch kaum mehr auf Kurs halten, da sie viel zu viel Zeug trägt. Ich rufe deshalb die Freiwache an Deck und lasse von ihr die Fock auswechseln und zwei Ringe eindrehen. Bei dieser Besegelung machen der Wind und der Seegang unserm Boot nicht mehr viel aus und es braust wieder mit Brassfahrt seinen Kurs West zu Süd unter den jagenden grauen Wolken dahin.

Um vier Uhr lege ich mich noch einmal etwa eine Stunde lang hin und bereite dann zur Belebung unserer Stimmung ein kleines, aber kräftiges erstes Frühstück. Langsam kommt die Sonne durch und vertreibt allmählich im Verein mit der kräftigen Brise das graue Gewölk. Als sie gegen 8:30 Uhr wieder von einem fast wolkenlosen Himmel herniederstrahlt, flaut auch der Wind erheblich ab, sodass wir das Reff ausschütten und auch die große Fock wieder setzen können. In den weiteren Vormittagsstunden laufen wir dann immer noch mit Kurs West zu Süd auf das südlich der Lübecker Bucht gelegene Ufer von Klütz zu und benutzen die nun wieder ruhiger gewordene Fahrt dazu, durch eine gründliche Morgentoilette und ein ausgedehntes zweites Frühstück die letzten Spuren der durchsegelte Nacht von unserm Körper und Geist zu beseitigen.

Um 12:20 Uhr stehen wir dicht unter der Steilküste von Groß-Klütz Höft, wenden und segeln kurz darauf nach einer nochmaligen Wende in die Lübecker Bucht ein. In den Mittagsstunden schläft der Wind zeitweise ganz ein, setzt sich dann aber nach mehrmaligem Hin-und-Herschralen doch wieder aus der bisherigen Richtung – Nordwest – in Stärke 2-3 durch und bringt uns so allmählich vor die Travemündung. Um 17:00

Uhr, also nach etwa 33stündiger Fahrt, laufen wir in die Trave ein. Nach Erledigung der Zollformalitäten und langwieriger Suche eines freien Liegeplatzes sind wir schließlich um 18:45 Uhr im Hafen fest.

Ziemlich spät wachen wir am nächsten Morgen, Montag, 19. Juli, auf. Als wir aus unseren Kojen heraus und an Deck klettern, stellen wir mit Befriedigung fest, dass draußen ein heiterer Sommermorgen sein klares und warmes Licht über die Trave, ihre Ufer und die vielen im Hafen liegenden Schiffe ausschüttet. Nur Heinz kann sich darüber nicht recht freuen. Denn für ihn heißt es jetzt Abschied nehmen von der köstlich ungebundenen Seefahrt und auf schnellstem Wege über Land nach Hause und in seinen Dienst zurückzukehren. Mit wehmütigem Gesicht geht er von Bord. Wir beiden andern treten bald darauf den letzten Seetörn unserer Reise an.

Gegen 11:00 Uhr verlassen wir Travemünde mit Kurs auf Dahmeshöft. Die warme, etwa in Stärke zwei wehende Brise aus Süd zieht uns mit 3-4 Knoten Fahrt durch die blanke, blaue, nur leicht bewegte See. In leichtester Sommerkleidung lassen wir von Sonne und Wind die letzten Nachwirkungen der durchfeierten Nachtstunden auf uns vertreiben und genießen die ruhige Fahrt

und den Blick auf die von vielen Segeln belebte Lübecker Bucht und ihre allmählich zurückfliehenden Ufer.

Gegen 22:00 Uhr lege ich mich für drei Stunden zum Schlafen hin. Als ich am 20. Juli um 1:00 Uhr Helmuth ablöse, haben wir inzwischen den Fehmarnsund verlassen und stehen in der Hohwachter Bucht. Der weiße Sektor von Neuland-Feuer hat – wie Helmuth mir bei der Wachabgabe mitteilt – kurz vorher in Rot gewechselt. Die Nacht ist zauberhaft schön, sterkenklar und mild. Bei einem leisen Zug aus Nord machen wir nur wenig Fahrt mit Kurs WzN bis WNW. Während der restlichen Dunkelheit bleiben wir im roten Sektor von Neuland-Feuer. Auch die Morgendämmerung belebt die Brise nicht; im Gegenteil, selbst ihr leiser Nachatem geht ihr aus und so liegen wir zeitweise ganz still. Das ändert sich auch noch nicht, als die Sonne sich langsam durch den Morgendunst durchkämpft und mit ihrem strahlenden Licht die Welt erfüllt.

Erst gegen 9:00 Uhr kommt wieder eine leichte Brise aus NO durch und gibt uns die Möglichkeit, den Spinnaker als Ballonfock zu setzen und damit etwas Bewegung in unser Schiff zu bringen. Um 13:00 Uhr stehen wir vor Schönberger Strand. Jetzt wird der Wind achterlicher und



Seemann

& Söhne

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

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

auch etwas kräftiger. Wir können den Spinnaker nun richtig fahren und nähern uns mit seiner Hilfe etwas schneller der Kieler Förde. Um 15:20 Uhr durchsegeln wir die Linie Bülck-Feuer – Ehrenmal Laboe mit Kurs auf Holtenau und opfern hier, beim Abschied von der offenen See, ihrem Beherrscher Neptun zum Dank für das günstige Wetter, das er uns auf der ganzen Seereise beschert hat, den letzten Tropfen unseres Transitsköms.

Etwa eine Stunde später sind wir in Holtenau vorm Schiffshändler fest, ergänzen dort schnell unsere zusammengeschrunpften Vorräte, legen um 16:55 Uhr wieder ab und sind nach einer weiteren Viertelstunde in der Schleuse. Um 17:40 Uhr verlassen wir die Schleuse im Schlepp eines großen Holländer Motorseglers, dessen Schiffer sich bereit erklärt hat, uns bis Rendsburg mitzunehmen. Er selbst will, da er einen Kanallotsen an Bord genommen hat, die Nacht durch weiterfahren. Als er uns um 21:30 Uhr vor Rendsburg loswirft, haben wir schon am Kai einen dort liegenden, offenbar von der Elbe stammenden und dorthin zurückkehrenden Motorewer entdeckt, der uns geeignet erscheint, uns am nächsten Morgen weiter mit durch den Kanal zu nehmen. Wir halten also sofort auf ihn zu, machen bei ihm längsseits fest und schon fünf Minuten später sind wir mit ihm über das Schleppen bis Brunsbüttel einig.

Unsere Weiterfahrt am nächsten Tage, dem 21. Juli, geht dann leider nicht so schnell vonstatten, wie wir es gehofft haben. Denn gleich nach dem Ablegen von Rendsburg um 3:10 Uhr braut sich ein dichter Nebel über dem Kanal zusammen und zwingt unsern Schlepper, zunächst mit nur ganz langsamer Fahrt seinen Weg zu suchen und schließlich sogar für etwa eine Stunde in der Wei-

che Breiholz anzubinden. Infolgedessen sind wir nicht – wie wir uns ausgerechnet hatten – schon um 10:00 Uhr, sondern erst 12:15 Uhr auf der Elbe und haben nur noch etwa anderthalb Stunden die Flut mit für unsere Fahrt elbaufwärts. Die Elbe empfängt uns außerdem mit dem bei ihr ja gewohnten unfreundlichen Wetter. Schon in der Schleuse von Brunsbüttel prasselt ein heftiger Gewitterregen auf uns nieder und hört auch noch nicht auf, als wir im Schlepp die Schleuse verlassen und draußen Segel setzen. Der mit dem Gewitter aufgekommene Wind ist zwar nicht sehr hart, aber in der Richtung ungünstig, SO, und flaut auch bald nach dem Vorbeiziehen der Gewitterflage wieder ab. Mit seiner Hilfe kommen wir bis etwa vor die Störmündung, als die Tide umsetzt. Wir quälen uns an der Süd, im Nebenfahrwasser hinter der Brammer Bank, noch eine Zeitlang gegenan, müssen aber schließlich doch das Eisen wegwerfen, weil wir beginnen, Fahrt übern Achterstegen zu machen.

Mit der gegen 21:00 Uhr einsetzenden Abendflut können wir unsere Fahrt fortsetzen und laufen nun in der schnell zunehmenden Dunkelheit unter von allen Seiten drohenden Gewitterwolken bei flauen umlaufenden Winden die Elbe weiter hinauf. Als wir um 1:45 Uhr – also schon am 22. Juli – dicht vorm Schulauer Hafen stehen und uns bereit machen, in diesen unsern Heimathafen einzulaufen, erwischt uns plötzlich noch eine heftige aus Süden einfallende Gewitterbö mit dichtem Regen. Die Müdigkeit, die uns bei der lummerigen Luft nach der langen, nur von wenig Schlaf unterbrochenen Fahrt von Travemünde bis hierher schließlich doch zu übermannen droht, verfliegt schnell bei dieser Gefahr. Da wir es nicht riskieren wollen, in der ja gerade in den Hafen hineinwehenden

Bö und bei der völligen Dunkelheit in Schulau einzulaufen und dort gewagte Hafenmanöver zu machen, wettern wir mit losen Schoten und schlagenden Segeln die Bö im Fahrwasser vor Schulau ab und haben dabei nur die eine Sorge, dass wir bei dem unsichtigen Wetter nicht von einem etwa im Fahrwasser aufkommenden Dampfer übersehen und überrannt werden. Als die Bö dann in ihrer Heftigkeit nachlässt und auch auf WSW umspringt, laufen wir in den Hafen ein. Um 2:15 Uhr sind wir an unserm Liegeplatz fest und damit auch am Ende unserer zeitlich zwar nicht sehr langen aber doch recht erlebnisreichen Sommerreise.

DIES UND DAS

Gefahr bei Grundseen

DAS SOLLTE MAN WISSEN

GAN ■ Im Internet gibt es viel mehr Informationen, als der Mensch verarbeiten kann. Das gilt schon für den einzelnen Segler und sein Interessengebiet. Glücklicherweise ist Lutz v.

Meyerinck durch Zufall auf ein Video gestoßen, das unser aller Aufmerksamkeit verdient, obwohl es aus dem Jahr 2009 stammt. Damals wollten zu Pfingsten etliche Boote den schönen Hafen Kühlungsborn anlaufen, obwohl starker Nordostwind herrschte. Nun sollte man wissen, dass sich bei auflandigem Wind unangenehme Grundseen vor den deutschen und polnischen Ostseehäfen bilden. (In dem historischen Reisebericht von Heinrich Suhr aus dem Jahr 1937, abgedruckt an anderer Stelle in dieser Ausgabe, vermeidet der Skipper ein nächtliches Einlaufen in Warnemünde bei frischem Wind.) Diese Grundseen wurden mindestens einem der einlaufenden Boote zum Verhängnis. Schreckliche Bilder, aber erstaunlicher- und glücklicherweise kamen wohl keine Menschen ums Leben.

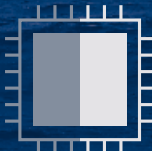
Das Video <https://youtu.be/r65D42hTfm8> zeigt diese Gefahr deutlich und ist, besonders in seiner zweiten Hälfte, sehenswert. Leider klingt die begleitende Musik wie aus der Warteschleife einer Telefonanlage und ist bei der Betrachtung der Bilder eher störend.



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

Warum strandete „Wakashio“ vor Mauritius?

EIN HAARSTRÄUBENDES GERÜCHT

GAN■ Am 25. Juli 2020 strandete der unter Panama-Flagge fahrende 300 Meter lange Bulk-Carrier „Wakashio“ auf einem Korallenriff vor der Südostküste von Mauritius im Indischen Ozean. Das Schiff war unter Ballast auf dem Weg von China nach Brasilien. Nachdem man anfangs gedacht hatte, durch Leichtern freizukommen, misslang das, und das Schiff brach in der Folgezeit auseinander. Durch austretenden Treibstoff entstand der bisher größte Umweltschaden auf der Insel, die vom Tourismus abhängig ist. Die Bevölkerung von Mauritius protestierte auf den Straßen.

Wie es zu der Havarie kam, ist derzeit unbekannt, da die Unfall-Untersuchungsstelle des Registrierungsstaates, Panama Maritime Authority, sicher noch eine Weile für die Aufklärung benötigen wird. Allerdings hat sie bereits verlauten lassen, dass Kapitän, Erster Offizier und Chief Ingenieur auf der Brücke waren, als es passierte. Kapitän und Erster sind inhaftiert worden. Weiter ließen die Aufklärer durchblicken, dass auf dem ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) die falsche Karte und die auch noch im falschen Maßstab geöffnet war. Die Verkehrsüberwachung hätte das Schiff über Sprechfunk vor zu großer Annäherung gewarnt, hätte aber keine Antwort erhalten. Auch wenn wir den Wahrheitsgehalt dieser Informationen nicht kennen, so sind sie immerhin „offiziös“ und haarsträubend. Zwar sind irgendwelche Spekulationen für uns Fernstehende fehl am Platz, aber wir wissen, dass solche Dinge passieren. Gerade uns Seglern sind die Strandung des Volvo-Ocean-Racers „Vestas“ 2014 ebenfalls vor Mauritius und die

Gründe dazu noch gut in Erinnerung. (Der Navigator hatte auf seinem Kartenplotter nicht den richtigen Maßstab eingestellt, sodass auf seiner Vektorkarte das Riff nicht zu sehen war.)

Aber als ob die durchgesickerten Informationen noch nicht genug wären, so ist zusätzlich noch ein Gerücht über die Strandungsursache aufgekommen, wie die Schifffahrtsplattform gCaptain.com am 9.9.2020 berichtete. Das ist noch haarsträubender. Sieht man sich die Übersichtskarte des Indischen Ozeans an und rechnet ein wenig, dann wird offensichtlich, dass der kürzeste Weg von der Nordspitze Sumatras bis zur Umrundung Südafrikas, der Großkreis, genau über Mauritius führt. Die Reiseplanung hätte also einen Weg mit ausreichendem Sicherheitsabstand südöstlich an Mauritius vorbeiwählen müssen. Wir unterstellen, dass das auch geschehen ist. Nun sagt das Gerücht, dass ein Besatzungsmitglied anlässlich seines Geburtstages, als das Schiff auf Höhe von Mauritius war, nach Hause telefonieren wollte. Der Kapitän hat offenbar einer Kursänderung zugestimmt, damit das Schiff in die Reichweite des Mobilfunknetzes von Mauritius kam (also etwa ein Abstand von fünf Seemeilen) und hat dabei nicht an die vorgelagerten Korallenriffe gedacht bzw. sie auf der falsch eingestellten Seekarte nicht erkannt. Man mag es nicht glauben und es ist bisher auch nur ein Gerücht, aber dennoch vorstellbar. Es ist zwar insofern schon wenig glaubhaft, weil Schiffe dieser Größe durchweg über Satellitentelefonie verfügen und sich somit stets und überall in alle Netze einwählen können. Es mag aber sein, dass der Reeder alle Privatgespräche verboten hat. „Das hat er nun davon“, könnte man sagen, aber wir unterlassen solche Spekulationen. Es ist schon alles schlimm genug.

Ein Zwölfer aus den Alpen

WO DIE BERGE HOCH SIND, SIND DIE BOOTE KLEIN

GAN ■ Schon mehrfach, zuletzt in Ausgabe 6-2018, hatten wir von unserem ehemaligen Mitglied Norbert Hanssen berichtet, der im Allgäu, wohin es ihn verschlagen hat, Modellboote baut. Die Gewässer dort sind klein und folglich auch die Boote. Aber mit dem richtigen Maßstab kann man auch größte Yachten „herunterzoomen“ und dabei ihre Schönheit bewahren. Besonders hat es ihm die „Britannia“ von „Uncle Bertie“, später König Edward VII, angetan, ein Kutter von 37 Meter Rumpflänge vom Reißbrett des bekannten George Watson. Diese elegante Yacht hat Hanssen mehrfach gebaut, nun auch „umformatiert“ zu einem Zwölfer. Hier ein paar Bilder.

Wen es interessiert, der lese auch <https://www.sva oe.de/135-allgemeines/allgemeines-oeffentlich/416-britannia-rules-the-waves>



Er schwimmt, aber ohne Wind...



*Der „Britannia“ nachempfunden:
Ein Zwölfer als Modell aufgebockt im Garten*



*...und kann auch segeln!
(Fotos Norbert Hanssen)*

ZU UNSEREM TITELBILD

Bei allen Schreckensmeldungen zu „Corona“ wollen wir doch nicht vergessen, dass Weihnachten vor der Tür steht. Dafür haben wir als Titelbild eine humorvolle Illustration von Norbert Suxdorf gewählt, die uns ein wenig auf die Feiertage und den Jahreswechsel einstimmen und doch nicht die Alltagsorgen vergessen lassen soll: Der Weihnachtsmann bringt seine Gaben segelnd im Opti, mit Maske!. Auch wenn wir fast alle nicht direkt am Wasser wohnen und er uns so nicht erreichen könnte, ist es doch ein netter Gedanke, netter wenigstens als die Vorstellung in England, wo er durch den Schornstein kommen soll. Da er dort eine Stunde später als auf dem Kontinent anreist, wird er wohl den Weg über den Kanal wählen. Wegen des Brexit könnte er dabei Probleme bekommen. Vor einem Jahr hatten wir schon ein ähnliches Motiv. Da saß er im Winterlager an Bord und trank ein Glas Punsch. Der Weihnachtsmann ist anpassungsfähig, wie sympathisch!

DAS BÜCHERSCHAPP

Von Michael Albrecht ■ Seit vielen Jahren schon gibt es in fast jedem Yachthafen-Büro (manchmal auch auf den Toiletten) eine sehr angenehme Einrichtung: Ein Bücherregal zum Tauschen! Ich empfinde es fast als eine liebgewonnene Pflicht, dort nach Interessantem zu stöbern und werde fast immer fündig! (Übrigens gibt es den größten Bücher-Swap, den ich kenne, bei uns im Hamburger Yachthafen!)

Bei einem meiner „Raubzüge“ in diesem Sommer – ich glaube, es war auf Norderney – fiel mir ein kleiner Paperback Band auf: **Hermann Schreiber „Capitain Karpfanger“, rororo 1975, 580-ISBN 3 499 11846 7**. Nun ist der Name „Karpfanger“ in Hamburg wohlbekannt; es gibt eine Karpfangerstraße und eine 1897 aufgestellte Statue Karpfangers auf der Kersten-Miles-Brücke, die die Wertschätzung Karpfangers durch frühere Hamburger Senate bezeugt.

Der Autor Hermann Schreiber hat aufgrund der teils dürftigen Quellenlage zum Leben seines Helden kein Sachbuch sondern einen Roman geschrieben. Denn es war das wildbewegte Leben eines der größten deutschen Seehelden, der es vom einfachen Hamburger Steuermann zum erlauchten Mitglied der Admiralität brachte. Vor dem äußerst unruhigen Hintergrund des 17. Jahrhunderts, als der deutsche Städtebund der Hanse den Seehandel von der Ostsee bis ins Mittelmeer nicht mehr beherrschte, erlebt der Leser kühne Kreuzfahrten und den Pulverdampf blutiger Seeschlachten, den Schutz hansischer Walfänger auf ihren Fahrten nach Grönland und Spitzbergen wie auch die Befreiung christlicher Damen aus den Händen algerischer Seeräuber. Handelsschiffahrt war nur unter dem Schutz von Kanonen möglich und so wurde Admiral Karpfangers Leben ein einziges Abenteuer. Seine Unerschrockenheit erwarb ihm die Gunst europäischer Monarchen, und der lebenslustige König Karl II. von England bot ihm den hochdotierten Posten eines Flottenchefs an. Aber auch die verschwenderischen Monate am englischen Hof, ein Empfang beim König von Spanien und die Begegnungen mit geheimnisvoll-schönen Frauen korrumpierten nicht das Leben des tapferen, bescheidenen und gradlinigen Mannes. Er liebte die hübsche Anne Harmsen



aus Stade, die er als Sechzehnjährige geheiratet hatte. Nach seinem kometenhaften Aufstieg fand der Volksheld Berend Jacobsen Carpfanger ein bitteres Ende, als seine legendäre „Wappen von

Hamburg“ auf der Reede von Cadix durch ein Feuer mit folgender Explosion der Pulverkammer zerstört wurde.

Die besprochene Ausgabe ist inzwischen vergriffen, aber auf den Internetplattformen für gebrauchte Bücher sind noch zahlreiche Exemplare erhältlich.

Zum Lesen und Wiederlesen

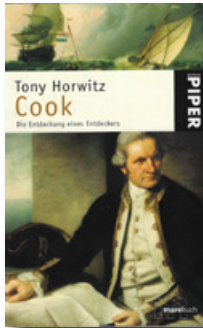
TONY HORWITZ: „COOK – DIE ENTDECKUNG EINES ENTDECKERS“

Von Norbert Suxdorf ■ „Im Jahr 1768, als Cook zu seiner ersten Reise aufbrach, war gut ein Drittel der Weltkarte weiß oder von Phantasiegebilden bevölkert: Seeungeheuern, patagonischen Riesen, imaginären Kontinenten. Cook segelte auf einem kleinen hölzernen Schiff in diese Leere hinaus und kehrte drei Jahre später mit Karten zurück, die so genau waren, dass einige von ihnen bis in die 1990er Jahre verwendet wurden. Auf den zwei folgenden Reisen erkundete Cook die Welt von der Arktis bis zur Antarktis, von Tasmanien bis Tierra del Fuego, von der Nordwestküste Amerikas bis zur nordöstlichsten Küste Sibiriens. Als er, noch immer im Dienst, starb, war Cook im Laufe seines Berufslebens über 200 000 Meilen gesegelt. Doch Cook zeichnete nicht nur eine neue Weltkarte, indem er ein Bild vom Globus

schuf, das unserem heutigen sehr ähnlich ist, er veränderte auch die Vorstellungen des Westens von der Natur und vom Menschen. Seine erste Pazifikfahrt auf einem Schiff namens „Endeavour“ war für Großbritannien die erste dieser Art – eine wissenschaftliche Entdeckungsreise mit gut ausgebildeten Beobachtern an Bord: Zeichnern, Astronomen, Naturforschern.“

So umreißt der Pulitzerpreisträger Tony Horwitz im Prolog seines Buches die Lebensleistung von James Cook. Aber er wollte mehr wissen über den großen Entdecker und seine Reisen. „Von der Küste Sydneys abgesehen, kannte ich von den Weltgegenden, die Cook erkundet hatte, nicht eine einzige: Bora Bora, Beringmeer, Great Barrier Reef, Tonga, die Bucht von Kealakekua – die Liste verführerischer Ziele schien endlos. Ich fragte mich, wie diese Orte heutzutage sein mochten, ob noch immer Spuren von Cooks Stiefeln zu finden waren. Und ich wollte das Fernglas umdrehen. Cook und seine Männer waren für die Inselbewohner ebenso exotisch gewesen wie die Eingeborenen für die Engländer. Was hatten die pazifischen Völker in den bleichgesichtigen Fremden, die übers Meer gekommen waren, gesehen, und wie erinnerten sich ihre Nachfahren an Cook? Und ich wollte Cook selbst erforschen. In seinen Logbüchern hat er in allen Einzelheiten festgehalten, wo er war und was er tat. Doch sie geben uns nur selten einen Hinweis auf das Warum. Wenn ich seinen Spuren folgte, würde ich ihn vielleicht verstehen können, diesen in einer Lehmhütte geborenen Bauernjungen, dessen Ehrgeiz ihn weiter getrieben hatte, als je einen Menschen zuvor, bis er ihm an einer fernen Küste namens Owhyhee zu Verhängnis wurde.“

Neugier war schon immer ein starker Antrieb, auf Reisen zu gehen – oder auch in ein Buch



einzusteigen. Ich hatte zwar schon einiges über Cook gelesen, aber diese Zeilen von Tony Horwitz hatten mich neugierig gemacht. Tony Horwitz beginnt seine Entdeckungsreise – wie James Cook – unter Segeln. „Eine australische Stiftung hatte

Cooks erstes Schiff in museumstauglicher Qualität nachbauen lassen und schickte es auf den Spuren des Seefahrers um die Welt. In jedem Hafen nahm die professionelle Besatzung Freiwillige an Bord, die bei der nächsten Etappe dabei sein und das Leben eines Matrosen im achtzehnten Jahrhundert kennen lernen wollten. Für mich war das der ideale Einstieg. Wenn ich mir ein Bild von Cooks Reisen machen wollte, musste ich mir zuerst ein Bild davon machen, wie er gereist war.“ Horwitz hatte als Junge segeln gelernt, aber die Tage in der Enge der „Endeavour“-Replik waren eine ganz andere Erfahrung. Nach der Fahrt von Gig Harbour, Washington, nach Vancouver, Britisch Columbia, ist sein Fazit: „Ich war nur eine Woche lang bei relativ ruhiger See an Bord gewesen. Cook und seine Männer waren einmal 117 Tage am Stück in extremen Breiten gesegelt, ohne auch nur einmal an Land zu gehen. Es ist ein Wunder, dass sie überhaupt noch gehen konnten, als sie schließlich festen Boden unter den Füßen hatten.“

Einschließlich der umfangreichen Anmerkungen ist Tony Horwitz' „Cook“ fast 700 Seiten stark, man hat also eine lange Lesereise vor sich. Sie folgt den Kursen Cooks bis nach Hawaii in die Kealakekua Bay, an deren Ufer er getötet wurde. An vielen Orten ging Tony Horwitz auch der Frage nach, was es für die Bewohner dort bedeutete „entdeckt“ zu werden. Und welcher Mensch war

der Mann, dessen drei große Reisen die Welt veränderten? Auf jeden Fall auch ein nachdenklicher. So schrieb James Cook in seinem Tagebuch über die Begegnung mit den Ureinwohnern Australiens: „Sie befinden sich in völliger Unkenntnis der überflüssigen wie der notwendigen Annehmlichkeiten, welchen das höchste Streben der Europäer gilt, und sie sind glücklich durch ihr Unwissen.“

Die amerikanische Originalausgabe von 2002 trägt den Titel „Blue Latitudes: Boldly Going Where Captain Cook Has Gone Before“. Ich habe aus einer deutschen Taschenbuchausgabe zitiert. Sie ist 2006 als marebuch im Piper Verlag erschienen. Dieses Buch habe ich in unsere Clubhaus-Bücherei gestellt und wünsche Erkenntnisgewinn beim Lesen – oder Wiederlesen.

ZU GUTER LETZT

Ein Vorschlag von Otto Protzen

„In allerlei Weltsprachen – besonders des östlichen und südlichen Europa – machte man unter schnapsduftenden Umarmungen den Versuch, mit mir Brüderschaft zu trinken. Ein vorgeahnter Welt-, Freundschafts- und Friedenskongress, mit welchem sich weder Genf noch Den Haag messen könnte. Sollte man nicht mal den Versuch machen, die ganze Welt derartig unter Alkohol zu setzen, dass sie sich endlich liebt?“

Diesen interessanten Vorschlag machte Otto Protzen, berühmtester deutscher Segler der Kaiserzeit in seinen Erinnerungen bei der Schilderung seiner Fahrt mit einem Segelkanu durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal 1895 noch vor dessen feierlichen Eröffnung, als er an einem Sonntag in einer Bauarbeiter-Kantine Einkäufe gemacht hatte (aus „40 Jahre auf dem Wasser“ von Otto Protzen, Quick Maritim Medien 2011).

Nach Redaktionsschluss

DIE SVAOE HAT ZUWACHS BEKOMMEN

Es freuen sich die Eltern

Ann-Kathrin und Hauke Putfarken über die Geburt ihrer Tochter Lieke im Sommer 2020, Jana und Till Tornow über die Geburt



Lieke Putfarken



Fiete Tornow

ihres Sohnes Fiete am 8. Juli 2020, Julia und Johann Huhn mit Jonathan über die Geburt ihres Sohnes Jakob am 9. August 2020, Corina Thiermann und Christian Warnecke über die Geburt ihres Sohnes Jasper Paul am 9. Oktober 2020 und auch bei Laura und Thorsten Paech ist Nachwuchs angekommen.

Die Redaktion freut sich mit den Eltern, gratuliert sehr herzlich und hofft auf einen starken Jahrgang in der Jüngstenabteilung 2027.



Jonathan und Jakob Huhn



Jasper Paul Thiermann-Warnecke

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 HASPDE33XXX

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.

