

SVAOe NACHRICHTEN

1—2021 JANUAR / FEBRUAR



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.

99. Jahrgang

Januar / Februar 2021

Nr. 1

UNSER CLUBHAUS BEI NACHT



Unser Clubhaus bei Nacht – man kann es nicht oft genug sehen. Es ist immer wieder eindrucksvoll. In diesem Fall hat es Hartmut Domröse beeindruckt. Er ist (clubfremder) Fotoamateur und schrieb: „Kürzlich kam ich bei einem Fototermin an eurem Clubgebäude vorbei. Das Gebäude hat mich so fasziniert, dass ich es sogleich fotografiert habe.“ Darüber freuen wir uns natürlich und bringen sein Werk an dieser Stelle zu unserer aller Freude.

IN DIESER AUSGABE

3 Editorial

Thema und Meinung

- 4 Irgendwie surreal
Wie ein Wochenende rund um den Hamburger Yachthafen Wedel zum Abenteuer wurde. Eine Plauderei
- 10 „Sailor on horseback“
Segeln und Reiten – haben sie etwas gemeinsam?
- 12 Besser spät als nie
Eine Entschuldigung

Vereinsleben

- 14 Aufruf zur Jahreshauptversammlung
Diesmal als Videokonferenz
- 15 Neuaufnahmen
- 15 FSJ-lerin in der SVAOe
- 16 Schnelle Information tut not
Eine Bitte des Vorsitzenden
- 16 Planung auch in Corona-Zeiten
Ohne Optimismus geht es nicht
- 17 Vereinsleben in Zeiten von Corona 2020
Alles ist anders
- 19 Preisverteilung Elbe-Ausklang-Regatta 2020
Eine schöne Tradition musste ausfallen

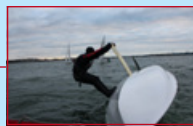
Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 20 Nordseewoche 2021
Bei der kommenden Nordseewoche zu Pfingsten 2021 wird es zu einer Premiere kommen
- 21 Abenteuer Helga-Cup
Unsere Damenmannschaft
gut im Mittelfeld
- 25 Kieler Woche 2020 –
natürlich mit Regen, nur
noch kälter als sonst
*Regattasegeln unter Pandemie- und anderen
schlechten Bedingungen*
- 28 Teilnahme bei der RGF Doublehand in Flensburg
*Die „Erwachsenensegler/-innen“ sammeln
Regatta-Erfahrung*
- 29 Team „HEAT“ – als Corinthian in einer Profiklasse



Jugend

- 33 Unser Trainingslager
in Eckernförde
*Die Jugend hat Spaß und
Abwechslung an der Ostsee*



Fahrtensegeln

- 35 Ein Sommersegeltörn in Zeiten von Corona
*Es gibt noch Ziele, man muss sie nur finden
und ein Risiko eingehen*

Seglergeschichten

- 38 Fliegende Fische

Aus Behörden und Verbänden

- 41 Winterlager 2020
Arbeiten erlaubt, aber Schutzkonzepte beachten

Dies und Das

- 42 Göta-Kanal 2.0
Umfangreiche Instandsetzungen
- 42 Bootsausstellungen
Fast alle abgesagt
- 43 Zu unserem Titelbild

Das Bücherschapp

- 43 Die Aktionen von Greenpeace
- 44 Zum Lesen und Wiederlesen
Vito Dumas: „Auf unmöglichem Kurs“

Zu guter Letzt

- 48 Künstliche Intelligenz

Beilagen

Einladung zur Jahreshauptversammlung

Umschlagillustration

„Darsser Ort“ von Marie Luise Hinkelmann
Eitempera auf Leinwand, 2020

Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

ich hoffe, Sie haben den Übergang ins neue Jahr gut überstanden und sind gesund im Jahr 2021 angekommen.

Die Freude auf die nächste Segelsaison wird wegen des Virus, dessen Namen ich mir erspare zu erwähnen, vermutlich eher etwas verhalten ausfallen. Dies insbesondere, da derzeit noch nicht absehbar ist, ob die Infektionszahlen bis zum Start der Segelsaison Mitte März signifikant abgenommen haben werden und somit ein einigermaßen „normaler“ Beginn der Saison möglich sein wird. Die Erfahrungen des letzten Frühjahrs sind leider noch nicht vergessen. Immerhin erlauben zumindest die aktuell geltenden Regeln wenigstens die Winterarbeit an den Booten.

Anhand der Berichte in dieser Ausgabe wird deutlich, dass viele segelsportliche Aktivitäten im vergangenen Jahr trotz „C“ möglich waren. Ob und wie sich das 2021 fortsetzen oder erweitern lassen wird, bleibt abzuwarten. Zur Erinnerung: Viren zeichnen sich dadurch aus, dass sie ständig mutieren, also dass sich ihr Erbgut verändert. Das ist ihre „Überlebensstrategie“, soweit ein nicht einmal selbstständig lebensfähiges „Etwas“ überhaupt in der Lage sein könnte, eine Strategie zu entwickeln.

Es wird daher niemanden überraschen, dass die Infektionszahlen alle für 2021 anstehenden Veranstaltungen beeinflussen werden. Wir haben dennoch eine vorsichtige Planung für dieses Jahr gewagt und hoffen, dass zumindest die Ausübung des Segelsports sowie Ausbildung und Training unter Beachtung der Hygienevorschriften möglich sein werden. Siehe dazu auch den Beitrag „Planung“ in dieser Ausgabe nebst Verweis auf unseren Terminkalender auf

der SVAOe Homepage.

Und wo bleibt das Positive? Bereits seit Oktober 2020 haben wir mit Isabel Mathea eine erfahrene Seglerin als FSJ-lerin bei uns an Bord. Die unter „normalen“ Bedingungen übliche Vorstellung und Begrüßung einer FSJ-lerin anlässlich einer Mitgliederversammlung erfolgt nun auf schriftlichem Wege. In diesem Sinne „Herzlich willkommen“. Mehr dazu lesen Sie im Selbstportrait von Isabel.

Wie im Dezember 2020 mit Rundschreiben per Post bzw. über „SVAOe Kurznachricht“ per E-Mail mitgeteilt, wird die am 23. Februar 2021 anstehende Jahreshauptversammlung als reine online-Veranstaltung via Internet stattfinden, was vielleicht dazu beitragen könnte, dass sich noch mehr Mitglieder als sonst üblich beteiligen werden. Zumindest wird für alle Teilnehmenden die Anreise entfallen, was besonders den nicht in Hamburg und Umgebung wohnenden Mitgliedern sicher gefallen wird. Für die Zukunft sollte es sich einrichten lassen, dass zumindest die auswärtigen Mitglieder per Videokonferenz wenigstens an der Jahreshauptversammlung teilnehmen können.

Unter Anwendung der heutzutage üblichen Kommunikationsmittel werden wir somit in der Lage sein, unsere satzungsgemäß vorgesehene Jahreshauptversammlung termingerecht und rechtskonform abzuhalten. Lesen Sie dazu bitte auch den Aufruf auf Seite 14 in dieser Ausgabe.

Ich wünsche Ihnen / euch eine angenehme Lektüre. Vor allem: Bleibt gesund!
Ihr/euer Stephan Lunau



THEMA UND MEINUNG

Irgendwie surreal – wie ein Wochenende rund um den Hamburger Yachthafen in Wedel zum Abenteuer wurde**EINE PLAUDEREI**

Von Achim Müntzel ■ Eigentlich..., eigentlich hatte ich damit gerechnet, an diesem zweiten Augustwochenende des Jahres 2020 arbeiten zu müssen, so, wie bereits in den vergangenen Wochen. Ich beschwere mich nicht, denn meine Arbeit bereitet mir in der Regel Freude. Ein kurzer Blick auf die Wetteraussichten zeigte aber, dass es in den nächsten Tagen heiß werden sollte, brüllend heiß, zumindest am Sonnabend und auch am Sonntag. Natürlich, so dachte ich mir, wäre die Hitze an Bord deutlich besser auszuhalten als vor dem Monitor sitzend im Büro. Aber das Konzept, an dem ich schrieb, musste fertig werden und das Wochenende, so schien mir, würde ich nicht an Bord verbringen können. Das Glück kommt dann aber ja doch eher unverhofft. So war bereits am Freitagnachmittag absehbar, dass ich noch am Abend mein Konzept abschließen würde. Die ganzen letzten Wochen ging es in unserer kleinen Company „rund“ und ich war froh, als ich um 21 Uhr, einen nicht ganz kleinen GTI in der Hand (Gin & Tonic, Ice), das erste Mal seit vielen Tagen so richtig relaxen, chillen, ausspannen konnte. Ist ja auch egal! Jedenfalls ging es mir gut und ich beschloss, am nächsten Tag auszuschlafen, dann in den Hamburger Yachthafen zu fahren, meine „Penguin Café“ loszubinden und mich einfach hinter Hanskalbsand vor Grabbel zu legen.

Natürlich hätte ich einen kleinen Wochenendtörn bevorzugt, aber dazu sollte man bei den 17 Tonnen meines Schiffes und 110 Qua-

dratmetern am Wind dann doch mindestens zu dritt sein. Trotz eines über die Jahre gewachsenen Teams von Mitseglern ist dies aber in der Regel so kurzfristig nicht möglich. Also: Einhand ablegen (kein Problem), ein bisschen mit der Tide elbab motoren, bei den Hochspannungsmasten umkehren, rechts in die Hahnöfer Nebenecke abbiegen, irgendwo gleich vorn an Backbord einen Ankerplatz suchen und dann... GTI, Weißwein, ein Bier? Mal sehen, worauf ich Lust habe. Das war der Plan.

Ich bin am Sonnabend um 11 Uhr im Yachthafen angekommen. Zu schultern war nur mein kleiner Rucksack mit Wechselklamotten und ein ebenso kleiner Thermorucksack mit dem, was wir früher, als „Kutterrussen“, also ziemlich viel früher, „Frasso“ nannten.

Seid ihr, liebe Leser, schon mal die Brücke zu Schlengel B hinuntergestieft, auf eine lange, lange Schlange von Motorbooten blickend, die darauf warteten, bunkern zu können? Es war ein beeindruckendes Bild, aber auch eine bedrückende Geräusch-, nein Krach-Kulisse. Wie halten die das aus? Das war an diesem Tag mein „Surreal No. 1“. Klar, irgendwie okay, jedem Tierchen sein Plaisierchen, aber auch ein wenig befremdlich.

Nun ist die Elbe sicher nicht mehr das Segelrevier, das es einmal war. Auch ich bin ja erst mal die Elbe runter- und raufmotort. Also auch kein Engel. Doch schon bei den ersten zwei Seglern, die sich bei „fast kein Wind“ bemühten, Strecke zu machen, hatte ich ein echt schlechtes Gewissen.

Dabei sind die Motorboot-Lieger im Hamburger Yachthafen, soweit ich es erlebt habe, überaus freundlich und entspannt. Das ist gut. Es gibt viele recht junge Menschen darunter, die noch entspannter sind und beinahe, um es mit einem

guten alten Wort zu benennen, zuvorkommend. Das ist schön! Ob das die gleichen jungen Menschen sind, die hoffentlich demnächst wieder freitags auf die Demo gehen? Ich weiß, wir sind wohl alle etwas widersprüchlich (s.o.).

„Surreal No. 2“ dann, an Steuerbordseite, kurz vor dem Kilometerstack: Da lauern doch Kühe im Wasser... Ein Haufen Kühe (oder Rinder?), die eben doch auf ihre Weise klug sind, hatten sich auf dem Sand ziemlich weit vorgewagt und standen, wie sagt man, „bis zu den Knöcheln“ im Wasser. Eine knappe Stunde später, also noch vor Niedrigwasser, sah ich dann dieselben dortselbst auf kühlem Grunde liegend, nicht mehr stehend. Sie hatten es sich noch bequemer gemacht.

Um 14:45 Uhr war rechnerisch Tidenwechsel. Um 14:15 Uhr war der Anker meiner „Penguin Café“ auf 4,50 m Wassertiefe ausgebracht, zur

Bb-Seite etwa 20 Meter entfernt von der Warngebietstonne, die dort die Strömung misst und vielleicht 30 m bis zum Tonnenstrich des Nebenfahrwassers. Ein guter Platz, dachte ich. Mit 15 m Kette und genügend Schwojraum sollte in diesem Bezug alles sicher sein.

Mit einem GTI, dem leider die Zitrone fehlte, leitete ich den Nachmittag ein. Als Lektüre hatte ich das neueste Werk des Markus Gabriel mitgenommen. Ich freute mich, von diesem jungen deutschen Philosophen etwas über „Moralischen Fortschritt in dunklen Zeiten“ zu erfahren. Ein ganz aktuelles Buch, geschrieben mitten in der Corona-Krise und gewissermaßen aus ihr heraus.

Ich nahm mir also den Epilog des Buches vor und Wwwwrrrrrruuuuuhhhhhmmmmmm, mit geschätzten 70 Sachen raste die erste Motoryacht durch die Nebelbe. Wenn ich

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

jetzt alle die Renn-Motorboote, Motoryachten, Schnellboote, Schlauchboote und Ribs hier mit einem Wrrmmuummh... dokumentieren würde, komme ich gewiss auf 10 Seiten. Leider ist es ja aber nicht nur der Krach, es ist auch der permanente Schwell, der es schafft, sogar den Gin im Glas noch besoffen zu machen. Wenn dann auch noch ein Rib mit Höchstgeschwindigkeit mitten durch die von den Segelbooten im Wasser nach Abkühlung suchenden Kinder, Jugendliche und Erwachsene rast, dann wünschte man sich, die Dinger würden R.I.P. heißen und man könnte ihnen zu Recht nachrufen „Rest in Peace“ (oder auch „Rest in Pieces“, erlaubt sich die Redaktion hinzuzufügen). Vielleicht habe ich etwas übertrieben. Alle anderen Motorbootfahrer/-innen haben sich freundlich und korrekt verhalten.

Über die Hitze des Tages muss ich hier nichts berichten. Unter einem improvisierten Sonnensegel fühlte ich mich gut aufgehoben. Die Kühlbox – welch Luxus zu früheren Zeiten – war gut gefüllt und gegen Abend warteten ein Loin vom Kabeljau und ein selbstgemachter Kartoffelsalat darauf, verspeist zu werden. Natürlich war es trotzdem gefühlte 35 Grad warm und jedes Shirt erschien überflüssig, da das laue Lüftchen, das wehte, gerade nur in der Lage war, die nackte Haut zu kühlen, mehr nicht.



Die Hitze treibt das liebe Vieh ins Nass – und wie!

War es gegen acht oder war es schon später, als ich das Gefühl hatte, „da sitzt doch etwa auf meiner linken Schulter“. Wie im Affekt schlug meine Hand zu, knallte auf die Schulter und traf etwas. Es war eine Bremse. Ich nehme an, eine Pferdebremse. Leider hatte mich die Bremse – ein blutsaugendes Insekt, das wohl auch Krankheiten wie Borreliose übertragen kann – bereits gestochen. Es dauert nicht lange und eine beachtliche Quaddel entstand. Glücklicherweise beinhaltet unsere Bordapotheke auch ein gutes Gel, das man im Falle von Insektenstichen einsetzen kann. Immerhin juckt's dann nicht so.

Inzwischen war es so etwa 21 Uhr. Von dem kleinen Stück Strand, das von meinem Liegeplatz auf Hanskalbsand zu sehen war, schallte mir in hohen Dezibel-Zahlen lautester Hip-Hop entgegen. Ich konnte ein paar zusammengebundene moderne Motorboote erkennen, auf dem größten von ihnen ein Speaker von etwa 1x1 Meter! Ist das nicht auch irgendwie surreal?

Um auf meine „surreal“-Liste dieses Tages zu kommen, reichte das aber nicht. Wahrscheinlich, weil die Beschallung im weitesten Sinne einen kleinen Antennenausleger meines Musikgeschmacks traf. Dennoch hoffte ich, dass die Jungs (Jungs? dachte ich...) irgendwann den Pegel runterdrehen. Taten sie dann auch und fuhren so gegen 23 Uhr an „Penguin Café“ vorbei. Jungs? Die gutgelaunten alten Herren (60 plus) wiegten ihre Wampen zu den immer noch leise wummernden Bässen, hatten alle ein Bier in der Hand, prosteten mir zu und waren rundum gut gelaunt. Dann doch auf die Liste: „Surreal No. 3“.

Nicht viel später schlug meine Hand dann wieder instinktiv zu. Diesmal unter die linke Kniekehle. Getroffen wurde etwas, das ich so

noch nie gesehen hatte, ein Deltaflügler unter den Insekten. 1 bis 1,5 cm lang, grauschwarz gestreift und auch dieses Ding hat gestochen. War aber irgendwie mehr wie ein Mückenstich. Nicht schlimm also.

Dann tauchte aus der Dämmerung und in die beginnende Nacht herein eine Jolle hinter der Nordspitze vom Hanskalbsand auf. Schemenhaft zuerst, tief im Wasser liegend, und auf seltsame Weise geräuschlos angetrieben – ohne ein Segel am Mast. Einen dunkelblauen Rumpf konnte ich erkennen. Über dem Wasser stand etwas wie Wasserdampf. Die Luft flimmerte. Auf dem Vorschiff stehend ein Junge und ein Mädchen. Etwas Großes im Cockpit und Eltern oder Großeltern. Das Geräusch eines ins Wasser klatschenden Ankers. Das Große im Cockpit war ein riesiger Reifen, der nun auch ins Wasser flog, gefolgt von den zwei Kids (es war nun nach elf), die sich prächtig amüsierten, dabei aber nicht laut waren sondern einfach nur vergnügt. Das ging vielleicht eine Viertelstunde so. Als ich von einem kurzen Besuch unter Deck wiederkam, war der nette Spuk schon wieder vorbei. Nicht die Nacht hatte sie verschluckt, sondern sie verschwanden – genauso lautlos, wie sie gekommen waren, wieder um die Nordspitze des Sandes herum. Eigentlich Surreal No. 4, aber, realiter, wahrscheinlich einfach nur zu verdanken einem modernen elektrischen Außenborder.

Später kamen dann erst winzige Mücken, dann richtige Mücken und ich floh geradezu unter Deck, wo es immer noch gefühlte 40 Grad warm war. Ich wendete einen Trick von Krister an, einem Finnlandschweden, den ich einmal auf einer Tour traf:

„Nimm ein Stück Haushaltspapier, befestige es mit einem Streifen Tape am Niedergang und



Hektik, Blindgänger oder etwas Harmloseres?

besprühe es kurz mit Autan. Wiederhole das an jedem „Luftloch“, über das Mücken eindringen können und du wirst sehen, keine Mücke kommt mehr. Die machen alle einen großen Bogen um dein Schiff.“ Hat sich außerordentlich gut bewährt. Danke Krister!

Ich saß, nein lag also in meinem Brutkasten, die Mücken draußen (man kann sie kreisen sehen) und plötzlich fühlt man sich sicher und deshalb auch wohl, trotz dieser Quaddel an der Schulter und der Hitze. Da fällt mir ein, einige, die mich gut kennen, sagen mir schon seit langem: „Achim, du kannst manchmal ganz schön ignorant sein...“ Ich sage euch: Im Falle stark juckender Quaddeln ist dies eine wunderbare Eigenschaft! Irgendwann schlief ich ein. Nirgends schläft sich's besser als an Bord, wem sage ich das.

Sonntagmorgen. Eine ganz feine Brise, ein leicht bedeckter Himmel, die Sonne bereits auf-



Kennt jemand diese Motoyacht oder deren Eigner/Skipper? Bitte melden!

gegangen, nicht zu warm. Also draußen frühstücken. Brötchen aufbacken, ein Hühnerei in den Topf. Ich mag gern einen starken schwarzen Tee am Morgen und einen Orangensaft. Und noch ein wenig Markus Gabriel, den ich gut lesen kann. Er ist auf der Höhe der Zeit und reflektiert nicht nur, sondern macht schon auf den ersten Seiten erstaunliche Vorschläge, die sich im Buch weiter entwickeln sollen. Das alles las ich ungestört durch Schwell und Krach von Motorbooten, denn die waren noch nicht auf der Piste.

Danach hatte ich mir vorgenommen, an „Penguin Café“ noch ein paar kleine Arbeiten zu erledigen, bevor es zu heiß wird. Aber wirklich nur ganz kleine. Denn im Vordergrund dieses Wochenendes sollte ja Entspannung stehen und die stellt sich nur ein, wenn Kopf und Körper (und nicht der sogenannte „innere Schweinehund“) nichts zu jammern haben, es den beiden bei der Hitze also nicht zu viel wird.

Um 11 Uhr konnte ich zu mir sagen „well done“. Das tue ich immer, wenn ich etwas geschafft habe, auch wenn ich heute nur 40 Prozent gegeben habe und nicht die viel zu oft geforderten 110.

Gut gelaunt konnte ich nun also wieder im Cockpit sitzen und beobachten. Die Motorboote tauchten aus ihrem Nachtschlaf auf, die Ankerplätze füllten sich. Ich zählte, soweit das Auge reichte, um die 50 Lieger.

Zum Lesen bin ich nicht mehr gekommen. Vielmehr gab's noch ein kleines Nickerchen und nach einem Espresso und einem Stück Pflaumen-Streuselkuchen von diesem Super-Bäcker Ecke Friedensalle/Große Brunnenstraße, bei dem ich gern mal um 07:50 Uhr in der sonnenabendlichen 50 m-Morgenschlange stehe.

Dann, eine gute Weile später, fasste ich den Entschluss, so zeitig ankerauf zu gehen, dass ich noch vor der einsetzenden Flut an meinem Liegeplatz am Kopfschlengel D außen festmachen konnte. Wer den Yachthafen kennt, weiß, dass in den ersten 30 Minuten die Flut ins West-Tor mit Macht hereinströmt, einen großen Bogen beschreibt und dann zu einem Gutteil durch das Ost-Tor wieder aus dem Hafen herausströmt. „Penguin Café“ kann dann nicht mit kleiner Fahrt sachte angelegt werden, sondern benötigt Schwung, und ein schwungvoller Anleger benötigt, um gelingen zu können, ein paar mehr Hände und Beine, als ich habe. Somit sichert rechtzeitiges Kommen ein problemloses Anlegen. Gesagt, getan, dachte ich mir und machte mich daran, den Anker zu lichten.

„Ein Klacks“ mit meiner historischen „Seatiger“-Ankerwisch...dachte ich. Uff, was ist da. OK, kleiner Gang. Boaaah, geht das schwer. Was ist da los? Ich ging kurz nach achtern und gab in bisschen rückwärts mit der Maschine. Vielleicht bringt's das. Wieder nach vorn. Ein paar Züge gehen. Runter auf die Knie und weiter pumpen. Irgendwie muss doch der Anker hochzukriegen sein. Ganz langsam, Zen-

timeter für Zentimeter, konnte ich die Kette in den Kasten kriegen. Klar war, ich musste etwas gefangen haben.

Dabei musste ich immer wieder nach achtern und, mit ganz wenig Pitch am hydraulischen Propeller, die Maschine so einstellen, dass „Penguin Café“ in der nur noch ganz leicht laufenden Ebbe quasi stand und nicht in andere Ankerlieger hineintrieb. Schweiß auf der Stirn und überhaupt: 15m Kette zentimeterweise nach oben holen, das dauert und macht einen fertig, wenn es so schwer geht. Aber immerhin, die Kette kam und nach einer gefühlten Ewigkeit wagte ich einen Blick über den Vorsteven.

„Shit, ich habe eine Bombe gefangen, einen Weltkrieg-2-Blindgänger“, war der erste Gedanke, als ich sah, was ich sah.

Was für eine Sch... Das Hirn überschlägt sich. Polizei, Feuerwehr, über Bord hüpfen, zur Funke, Mayday in den Äther brüllen, cool bleiben, die anderen Ankerlieger warnen, den Anker einfach wieder abfieren, den zweiten Anker ausbringen. Es ist rückblickend schon interessant, was einem in diesem abgekämpften Zustand in Sekundenbruchteilen alles durch den Kopf jagt. Und nicht alles ist gut. Cool bleiben vielleicht ausgenommen.

Also cool bleiben. Ein zweiter, etwas längerer Blick. Vielleicht doch kein Blindgänger. Was dann? OK, ist wohl ein Pfahl oder ein Rest davon. So 1,50 m lang und 40cm im Querschnitt. Durchatmen. Jetzt schnell ein Foto machen und dann zurück an die Pinne. Langsam vorwärts? Nein, dann schreddert der Anker die Außenhaut. Also langsam rückwärts, gegen die jetzt schon leicht einsetzende Flut. Das ging irgendwie. Dann Pinne festsetzen. Ist genügend Freiraum da, keine Ankerlieger, die ich ramme? Geht wohl. Bootshaken raus und 2, 3, 4, 5 Versuche, den Anker

freizubekommen. Nix. Nix geht. Also, was jetzt?

Da ist eine Motoryacht in der Nähe, an der ich, weiterhin unendlich langsam rückwärts laufend, wohl passieren könnte und ein Eigner im Cockpit, den ich einfach um Hilfe anpreite. Ehrlich gesagt, ohne große Hoffnung. Aber, ich wurde eines Besseren belehrt. Der Eigner sah, dass es mit dem Anker ein Problem gab, machte sofort sein „Rubber“ klar und motorte ganz cool zu mir rüber. Schaute sich an, was Sache ist, warf mir seine Vorleine auf's Vorschiff, sodass ich das Gummiboot in Position halten konnte und nach ein paar Flüchen von unten war der Anker befreit. Alles, was mir auf der Brust lag, was mir seit 30 Minuten sprichwörtlich den Atem nahm, ebenfalls. Ein Motorbootfahrer. Wie herrlich! Kotau!

Der Rest war schnell erledigt. Ein mehrfaches Dankeschön an den Skipper der „Adamaris“, so deutete ich den Namen der Yacht nachträglich. Dann machte ich mit dem Handy ein Foto von der Yacht, deren Skipper mir so großartig und mutig und vollkommen selbstverständlich geholfen hatte und dann, dreimal tief Luft geholt, zurück



„Benzin leer“ – Wieviel tausend Liter wurden wohl gebunkert? (Fotos Achim Müntzel)

in den Yachthafen. Die Tide war nicht mehr ideal, aber nach dem Erlebnis konnte mich nichts mehr erschrecken und dann gelang auch der Einhand-Anleger problemlos. „Penguin Café“ lag, wo sie liegen sollte. Sachen packen, schultern, nochmal ein Blick zum Schiff und dann no Hus! Was für ein Wochenende!

Ach ja, „die Bombe“ kommt nicht auf die „Surreal-Liste“. Dafür aber das Schild an der Yachthafen-Tankstelle, das ich entdeckte, als ich mich wunderte, warum am frühen Sonntagnachmittag keine Motorboote in langer Schlange darauf warten, Sprit zu bunkern.

„Sailor on horseback“

SEGELN UND REITEN – HABEN SIE ETWAS GEMEINSAM?

Von Norbert Suxdorf ■ Ein Gespräch mit Götz Nietsch: Ich erzählte ihm, wie ich zum Segeln und zur SVAOe gekommen bin, vor mehr als 50 Jahren – aber dass ich sehr viel später auch zum Reiter wurde. Und Götz Nietsch meinte, dass er mit dem Reiten nichts am Hut habe – und überhaupt Segeln und Reiten nicht viel gemeinsam hätten. Da musste ich widersprechen. Oh doch!

„Sailor on Horseback“ („Zur See und im Sattel“) heißt eine Jack London-Biografie des amerikanischen Autors Irving Stone (1903–1989). Jack London segelte als junger Austernpirat über die Bucht von San Francisco, fuhr als Decksmann unter Segeln auf einem Robbenfänger. Als er mit seinen Stories und Romanen reich geworden war, kreuzte er auf seiner Yacht „Snark“ über den Pazifik und inspizierte zu Pferd seine Farm. Ein berühmtes Beispiel für die Verbindung zweier Leidenschaften. („Zur See und im Sattel“ emp-

fehle ich natürlich auch zum Lesen und Wiederlesen – ebenso „Die Reise der Snark“.)

Man sagt auch „die Wellen abreiten“, spricht vom „wilden Ritt über die Wogen“. Surfen hieß früher „Wellenreiten“, bevor sich der coolere Begriff auch bei uns durchsetzte. Und: die Sturmsee oder Brandung als weiße Pferde – es gibt Gemälde mit diesem Motiv.

Segeln und auch Reiten – Sport in der Natur, mit der Natur. Man lässt sich den frischen Wind um die Nase wehen. (Nun gut, es wird auch in Hallen geritten. Aber auch dort ist viel frische, manchmal recht kalte, Luft. Und in der Stallgasse ebenfalls.)

Zu Pferd genau wie beim Segeln ist es wichtig, den richtigen Moment zum „Reffen“ zu erkennen. Pferde neigen dazu, manchmal übermütig zu werden. Dann ist rechtzeitiges und beherrztes Agieren gefragt. Wir kennen ja den Satz: Wenn du ans Reffen denkst, solltest du schon gereift haben.

Vorausdenken, Gefahren rechtzeitig erkennen und richtig einschätzen: Pferde sind Fluchttiere. Sie scheuen vor allem, was ihnen gefährlich erscheint. Zum Beispiel Kühe. Es können auch Eichhörnchen, ein Raubvogel am Weg oder ein großer weißer Gastank sein, der neben der Reithalle steht. Schon hundertmal gesehen, aber immer wieder unheimlich. Kühe, Eichhörnchen und Gastanks begegnen dem Segler auf See zwar selten. Aber es gibt andere Dinge, die ihm gefährlich werden können. Zum Beispiel Fahrwassertonnen.



„Zur See und im Sattel“
– diese Jack London-
Biografie von Irving Stone
ist zu empfehlen

Wie gefährlich, das haben wir kürzlich erfahren, als die ehemalige „Rubin IV“ gegen eine Tonne am Elbfahrrwasser gesegelt wurde und sank.

Reiten und Segeln: Beides kann (sehr, sehr!) teuer werden – in Anschaffung und Unterhalt. Das Schiff braucht einen Liegeplatz, ein Winterlager – das Pferd eine Box. Ein schöner Maßsattel kann richtig Geld kosten. Der Hufschmied schickt pünktlich seine Rechnungen, ebenso der Tierarzt – auch wenn das Pferd nicht richtig krank ist, sondern nur die Zähne geraspelt werden müssen. Aber auch Schiffe haben Reparaturbedarf. Und was kostet ein neues Groß, ein Spi, gar ein neuer Mast! Wir wissen es nur zu gut. Und immer wieder das teure Antifouling! Wir kennen auch das.

Nachlässigkeit kann beim Segeln genau wie beim Reiten unterwegs zu Ärger führen. Den Sattel nicht nachgurteten, sodass er unterwegs

ins Rutschen gerät – genauso misslich wie ein vertüteltes Fall.

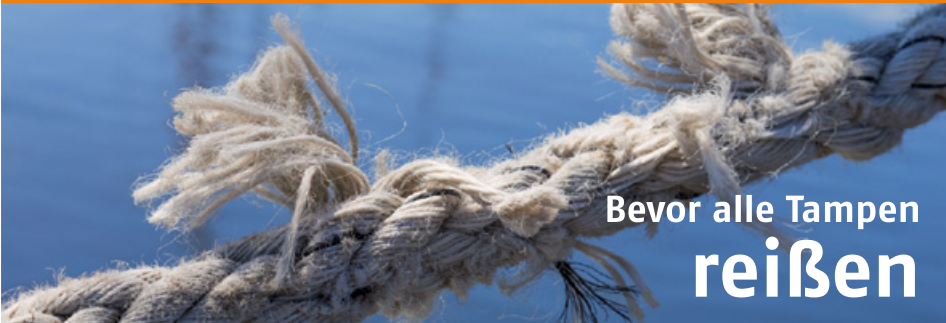
Eine weitere Gemeinsamkeit: Mit „Gewalt“ richtet man beim Reiten und auch beim Segeln wenig aus. Der richtige Steuermann, die Steuerfrau mit viel Gefühl für das sensible „Sportgerät“ ist gefragt, wenn es Spaß machen und erfolgreich sein soll.

Segelnde ReiterInnen, reitende SeglerInnen: Wir groß ist die Schnittmenge zwischen beiden Sportarten? Gibt es da eine Statistik? Ich kenne keine. Ich hatte einen Freund, der seit seiner Kindheit Segler war – und als Spätdreißiger auch noch begeisterter Springreiter wurde. Sogar zwei Pferde kaufte er sich. Aber auch Segeln stand weiter auf seiner Agenda. Segeln und Reiten – die Begeisterung für diese Sportarten kann sehr ansteckend sein. Das zeigt sich oft schon in fröhlicher Jugend. Plötzlich werden die Nachmittage

FIRMENICH

YACHTVERSICHERUNGEN

firmenich-yacht.de



Bevor alle Tampen
reißen

Jetzt **Angebot** anfordern

im Stall oder im Hafen verbracht, eines Tages kommt der Wunsch nach dem eigenen Pony oder Boot (und das kann teuer werden, siehe oben).

Ich war – sowohl was das Segeln als auch das Reiten betrifft – ein Späteinsteiger: Segeln mit Anfang 30, Reiten mit 60. Aber beides sollte man ganz jung beginnen, dann besteht die Aussicht, wirklich gut zu werden: „Was Hänschen nicht lernt, lernt Hans nimmermehr“, heißt es – jedoch „Besser spät als nie.“

Besser spät als nie

EINE ENTSCHULDIGUNG

Von Götz-Anders Nietsch ■ Täglich passieren einem im Umgang mit anderen Menschen Dinge, die eigentlich nicht hätten geschehen sollen. Dazu gehören Unhöflichkeiten wie unbeherrschtes Niesen, das Anrempeln auf der Straße usw. Man bittet um Entschuldigung, mindestens mit einer Geste, und damit hat es sich. Wenn man sich grob daneben benommen, etwa jemanden beleidigt hat, dann entschuldigt man sich mit mehr Nachdruck, mit Worten der Reue und dass so etwas nicht wieder vorkommen werde. Schlimm ist es, wenn einem anderen ein Schaden zugefügt wurde. Den muss man ersetzen, ggfs. einschließlich eines Ausgleichs für evtl. weitere Folgen, z.B. entstandene Schmerzen. Doch wie schön, dafür hat man eine Haftpflichtversicherung, die die Regulierung abwickelt. Noch nicht einmal ein Wort des Bedauerns ist erforderlich.

Wenn dagegen eine strafbare Handlung vorlag, dann reicht eine Entschuldigung nicht. Man kommt vor Gericht. Der Richter hat bei seinem Urteil Belastendes und Entlastendes abzuwägen. Auch die Einsicht des Fehlverhaltens des Ange-

klagten und seine Reue finden Niederschlag bei der Strafzumessung. Eine Entschuldigung kommt gut an.

Nun gibt es Verstöße, die so ungeheuer sind, dass sie den Rahmen einer Strafverfolgung sprengen, da sie noch nicht einmal in Gesetze Eingang gefunden haben. Dazu gehören Kriegsverbrecherverfahren wie in Den Haag oder Nürnberg. Jeder, der die Verlesung der Anklage oder Presseberichte verfolgt hat, musste erkennen, dass trotz teilweise fehlendem geschriebenem Recht eine Schuld größten Ausmaßes vorlag und zu ahnden war. Straftatbestände, die es vorher so noch nicht gab, wie z.B. Völkermord, Vertreibung oder Verbrechen gegen die Menschlichkeit mussten erst geschaffen werden. In Nürnberg erklärte sich keiner der Angeklagten für schuldig „im Sinne der Anklage“. Schuld war das System, dem sie unterworfen waren. Auch um eine Entschuldigung bat keiner. Sie wäre allerdings auch nicht einfach so zu geben gewesen. Aber die Bitte um Entschuldigung hätte den Glauben an das Menschliche gestärkt.

Nun gibt es noch andere unentschuld bare Vergehen gegen die Menschlichkeit, die vor langer Zeit stattgefunden haben, also lange vor den jetzt Lebenden. Immer wieder wird – gleichsam zur Entlastung – vorgebracht, dass die Täter (es waren nicht nur Männer) im Rahmen der üblicherweise in jener Zeit akzeptierten Verhaltensweisen handelten und sich einer Schuld nicht bewusst sein konnten. Diese Ansicht ist zwar verständlich, aber auch zweifelhaft, denn sie schließt ethisches Denken aus. Die Ethik aber gibt dem Menschen einen von Ideologie, Glauben und Zeitströmung freien Kompass.

Zu den ethisch verwerflichen Handlungen gehört die Sklavenhaltung. Lassen wir das antike

Rom einmal beiseite, denn diese Zeit ist schon zu lange her, wenngleich zahlreiche historische und philosophische Dokumente überliefert sind. Sie prangern an keiner Stelle die Schändlichkeit an. Es war damals eben üblich, auch in der res publica, Sklaven zu halten, wenn man zur wohlhabenden Schicht gehörte. Es war zwar menschlich, Sklaven menschlich zu behandeln, das schloss aber nicht ein, sie freizulassen.

Erst im 18. Jahrhundert setzte sich mehr und mehr die Auffassung durch, dass Leibeigenschaft und Sklavenhaltung nicht in das Zeitalter der Aufklärung und der Menschenrechte passe. 1797 wurde die Leibeigenschaft der Bauern in den Herzogtümern Schleswig und Holstein aufgelöst. In der „Neuen Welt“ war man noch nicht so weit.

Mit dem Beginn der europäischen Besiedelung des riesigen amerikanischen Doppelkontinents ab dem 16. Jahrhundert wurden große Mengen an Arbeitskräften benötigt. Woher nehmen? Die Einwanderer wollten frei sein und eigenen Grund und Boden erwerben. Afrika bot sich als Lieferant an, zwar nicht freiwillig, aber arabische Menschenhändler trieben mit Gewalt afrikanische Menschen aus ihren Siedlungen bis an die Atlantikküste und verkauften sie dort an europäische, auf eigene Rechnung wirtschaftende Kapitäne. Denen war der Begriff Menschenrechte noch fremd oder er wurde wegen der Aussicht auf guten Gewinn unterdrückt. Man war ja so weit weg von der zivilisierten Welt.

Ungefähr 17 Millionen afrikanische Männer, Frauen und Kinder wurden zwischen dem 16. und 19. Jahrhundert zwangsweise in einem frühen globalen Handel als Sklaven in die Neue Welt verbracht. Ein Beispiel: Der pommerse „Seefahrer, Patriot und Sklavenhändler“, wie

er sich selbst nannte, Joachim Nettelbeck, fing 1750 im Alter von 11 Jahren an Bord eines Küstenseglers bei seinem Onkel als Küchenjunge mit der Seefahrt an, riss in Amsterdam aus, um auf einen holländischen Ostindienfahrer zu kommen, der sich aber als Sklavenhändler entpuppte, und segelte mit nach Westafrika. Er erinnert sich: „Nach neun Wochen hatten wir unser Reiseziel erreicht und giengen an der Pfeffer-Küste, bei Cap Mesurado, unter 6 Grad nördlicher Breite, vor Anker. Ferner steuerten wir nach Accada, Boutrou, Saconda, Chama und Moure. Überall wurden Einkäufe gemacht; so daß wir endlich unsre volle Ladung, bestehend in 420 Negern jedes Geschlechts und Alters, beisammen hatten.“ Nach der Überfahrt wurden in Surinam gute Geschäfte gemacht. Skrupel hatte keiner. Die überlebenden Sklaven führten ein Leben der Unterwerfung auf Plantagen, während die Schiffe beladen mit Zucker, Kaffee, Baumwolle und Tabak nach Europa zurückkehrten.

England schaffte den atlantischen Sklavenhandel 1807 ab, ansonsten hielt er noch eine volle Generation an. In den USA wurde die Sklaverei 1865 mit dem 13. Zusatzartikel der Verfassung endgültig aufgehoben. Damit ist dieses unglückselige Stück Geschichte vorbei. Wirklich? Scham und Reue derer, die daran teilhatten und ihrer Nachkommen bleiben auch über Generationen bestehen. Die Versicherung Lloyd's of London hat sich nun (im Juni 2020) wegen ihrer Verstrickung in den Sklavenhandel vor rund 250 Jahren öffentlich entschuldigt. Das war, nachdem am 25. Mai der Afro-Amerikaner George Floyd von einem weißen Polizisten getötet wurde („I can't breathe!“) und es zu anhaltenden Rassenunruhen kam. Andere alte britische Unternehmen, darunter Barclay's Bank, folgten Lloyd's



NICHT VERGESSEN!

JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG DER SVAOE

Jedes Jahr wieder, aber immer neu, immer wichtig, immer notwendig: die Jahreshauptversammlung. Einmal im Jahr wird die demokratische Mitwirkung der Vereinsmitglieder gefordert. Das verlangt nicht nur das Gesetz, es ist auch die beste Gelegenheit, sowohl die geleistete Arbeit von Vorstand und Ausschüssen zu bewerten als auch mit Diskussion, Kritik und Vorschlägen die im bevorstehenden Jahr für die Gemeinschaft handelnden Personen auszuwählen und ihnen durch Wahl ihr Amt zu übertragen. Bitte beachten Sie auch, dass in diesem Jahr neben anderen Positionen u.a. der Vorsitzende turnusgemäß zur Wahl steht. Bitte denken Sie daran, eventuelle Wahlvorschläge dem Vorstand spätestens 14 Tage vor der Jahreshauptversammlung unter info@svaoe.de einzureichen. Wirken Sie mit! Nutzen Sie Ihr demokratisches Privileg, Ihr eigenes Votum abzugeben und die Geschicke der SVAOe mitzubestimmen. Dieses Privileg beinhaltet übrigens auch, wer hätte es gedacht, dass Sie sich selbst für ein Amt zur Wahl stellen und Verantwortung übernehmen können. Und nicht nur das. Die JHV ist die Gelegenheit, dem Vorstand und allen am Vereinsgeschick Mitarbeitenden einen Dank abzustatten, dass sie sich im vergangenen Jahr für Sie engagiert haben.

In diesem Jahr wird unsere Versammlung jedoch aus bekannten Gründen zum ersten Mal als Videokonferenz via Internet stattfinden. Das ermöglicht der Gesetzgeber zu Anlässen wie diesen, auch wenn manche Mitglieder mangels Internetanschluss nicht werden teilnehmen können. Wie wir anhand der Anzahl der uns vorliegenden E-Mail-Adressen wissen, ist die Mehrheit unserer Mitglieder technisch entsprechend eingerichtet. Die rechtliche Grundlage ist im Übrigen mit dem „Gesetz zur Abmilderung der Folgen der Covid-19-Pandemie im Zivil-, Insolvenz und Strafverfahrensrecht“, dort Artikel 2, § 5, Absatz 2 gegeben.

Wir wiederholen hiermit unsere Bitte: Wer bisher seine E-Mail-Adresse in der Geschäftsstelle noch nicht angegeben hat, hole das bitte unter info@svaoe.de bzw. per Telefon nach. Das hat für Sie auch den Vorteil, dass Sie künftig über Aktuelles durch die SVAOe-Kurznachrichten des Vorstands per E-Mail informiert werden.

DIENSTAG, 23. FEBRUAR 2021

Beginn pünktlich um 19:00 Uhr
online via „Zoom-Meeting“

Bitte melden Sie sich zwecks Teilnahme und Zusendung der Zugangsdaten für die online-Jahreshauptversammlung 2021 bis spätestens Dienstag, den 16. Februar 2021 formlos per E-Mail unter info@svaoe.de an. Sie erhalten die Zugangsdaten anschließend per E-Mail.

Zur Teilnahme benötigen Sie ein internetfähiges Endgerät mit Lautsprecher und, sofern Sie sich an der Diskussion beteiligen wollen, mit Kamera und Mikrofon, die z.B. bei Smartphones, Tablets und meistens auch bei Laptops schon eingebaut sind.

Eine schriftliche Einladung nebst Tagesordnung und den Berichten der einzelnen Ausschüsse wird mit diesen Nachrichten versendet.

Dr. Stephan Lunau, Vorsitzender

und prüften ihre Firmengeschichte. Ein Oxford-College forderte, ein Standbild von Cecil Rhodes zu entfernen, einem Kolonialisten aus dem 19. Jahrhundert.

Aber wo heldenhafte Standbilder kippen, entstehen neue Mahnmale. Von dem „Journal of Marine Policy“ kommt der Vorschlag für eine Erinnerungsstätte, die nicht besucht und noch nicht einmal besichtigt werden kann. Es handelt sich um ein virtuelles Denkmal, das durch Markierungen auf den Karten des atlantischen Seebodens entlang der Routen des Sklaventransports daran erinnern soll, dass dort 1,8 Millionen Afrikaner gestorben sind. Die Karten werden erstellt durch die International Seabed Authority (ISA), einer Behörde der Vereinten Nationen zur Überwachung des Meeresbodens in Gebieten außerhalb nationaler Zuständigkeiten.

Man sieht: Scham hält lange an. Späte Reue und Bitte um Entschuldigung sind besser als Schweigen. Leider sehen das nicht alle Staaten so, von deren Boden aus Schandbares geschehen ist.

Quellen: gCaptain.com am 20.11.2020; Lebensbeschreibung Joachim Nettelbeck, Eichborn Verlag 1992; „Lloyd's of London Apologizes for 'Shameful' Role in Atlantic Slave Trade“, Reuters-Meldung vom 18. Juni 2020

BEITRAGSABBUCHUNG

Anfang April werden die gemäß Beschluss der Jahreshauptversammlung 2021 festgesetzten Beiträge der SVAOe von Ihrem Konto abgebucht!

VEREINSLEBEN

November/Dezember 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:

Liam Kennedy, 24340 Eckernförde
Manfred Stöcken, 24369 Waabs
Jan Marzinkewitsch, 22605 Hamburg

Wiedereintritt:

Francis Chavonand, 20148 Hamburg

Jugend:

Mika Jan Heinrich, 22455 Hamburg
Emma Griem, 22589 Hamburg
Isabel Mathea, 22337 Hamburg

FSJ-LERIN IN DER SVAOE

Seit etlichen Jahren lassen wir uns in der Jugendarbeit und in der Geschäftsstelle von jungen Menschen helfen, die ein freiwilliges soziales Jahr (FSJ) ableisten. Das hat sich für uns als sehr gute Hilfe und für die FSJ-ler/-innen als Horizont-Erweiterung bei der Suche nach ihrem beruflichen Lebensweg erwiesen. Wir sind froh, auch diesmal wieder eine dem Segeln verbundene junge Frau gefunden zu haben und begrüßen sie sehr herzlich. Sie stellt sich hier mit ihren eigenen Worten vor:

Von Isabel Mathea ■ Hallo, ich bin Isabel, eure neue FSJ-lerin, 18 Jahre alt und komme ursprünglich aus einer kleinen Gemeinde in der Nähe von Dortmund. Ich stand vor der Frage: Abi und nun?



FSJ-lerin Isabel
(Foto privat)

Vielleicht ein Auslandsjahr? Statt einer Kleinstadt in England wurde es eine Weltstadt in Deutschland. Corona scheint ja nicht nur schlechte Seiten zu haben. So bin ich bei euch gelandet – hätte es besser laufen können? Vor ziemlich genau

zehn Jahren habe ich in den Ferien aus Spaß meinen Opti-Schein gemacht, und so hat für mich das Abenteuer Segeln begonnen. Zu Beginn waren es immer nur kleine Trainings am Wochenende und vielleicht hier und da mal eine Regatta am heimischen See. Doch mit mehr Bootssicherheit ging es irgendwann auch zu den größeren Regatten. Als meine Eltern mich diesen Opti-Schein haben machen lassen, war ihnen, glaube ich, nicht klar, dass das bedeuten wird, in den nächsten Jahren nur noch die Winterwochenenden zu Hause zu verbringen, da das restliche Jahr über an den Wochenenden hier ein Training und da eine Regatta anstand. 2016 bin ich vom Opti in den 420er gewechselt und bis zum Beginn von Corona und damit auch meiner Abprüfungszeit gerne auf Regatten gefahren, wobei das Highlight des Jahres immer die Kieler Woche war.

Neben dem Segeln habe ich meine freie Zeit seit 2016 der Jugendarbeit in meiner Heimatgemeinde gewidmet, wo ich mit meinen Kollegen verschiedene Kindergruppen geleitet, Freizeiten begleitet und Feste, wie den Tanz in den Mai oder den Weihnachtsmarkt, mitorganisiert habe. Durch meine Freude am Segeln und an der Jugendarbeit bin ich sehr froh, die perfekte Mischung davon bei euch im FSJ gefunden zu haben und freue mich trotz der Corona-Umstände auf ein erfolgreiches und schönes Jahr.

SCHNELLE INFORMATION TUT NOT

Von Dr. Stephan Lunau ■ Zwecks direkter und schneller Information nicht nur in Zeiten von „C“ bitte ich die Inhaberinnen und Inhaber eines Liegeplatzes im Hamburger Yachthafen eindringlich, der Hamburger Yachthafengemeinschaft ihre jeweilige E-Mail-Adresse (soweit vorhanden) zukommen zu lassen.

Natürlich gilt das auch für die Kommunikation innerhalb der SVAOe. Hier haben die meisten bereits ihre E-Mail-Adresse der Geschäftsstelle angegeben. Es wäre schön, wenn es noch mehr würden. Zu gegebenen Anlässen erreichen Sie dann auch die „SVAOe-Kurznachrichten“, das sind schnelle und meist wichtige Informationen des Vorstands, die direkt per E-Mail versendet werden.

In beiden Fällen (HYG und SVAOe) können Sie sicher sein, dass die Regelungen der Europäischen Datenschutz-Grundverordnung eingehalten werden.

Planung auch in Corona-Zeiten

OHNE OPTIMISMUS GEHT ES NICHT

Von Hartmut Pflughaupt ■ Selten wurde über das Vereinsgeschehen so wenig kommuniziert wie jetzt. Daher hier ein Überblick über das bisher Bekannte: Mitgliederversammlungen werden im 1. Quartal 2021 wohl noch nicht als Präsenzereignisse abhalten werden können. Auch die traditionelle Film-Matinee der Jugendabteilung am ersten Sonntag im Januar im Elbe-Kino musste Corona-bedingt leider ausfallen. Völlig unklar ist, wann die in 2020 bereits verschobene Ehrung der Jubilare und das Gründungsfest stattfinden können.

Dennoch haben sich die Verantwortlichen in der SVAOe Gedanken über eine Planung der sportlichen Aktivitäten gemacht und schon Termine festgelegt. Alle Daten sind auf unserer Homepage unter „Ganzen Kalender ansehen“ zu finden.

Die 420er-Gruppe will über das Jahr verteilt vier Trainingswochen in Eckernförde durchführen und auch an der Kieler Woche teilnehmen.

Für die Kutter stehen das Kuttersportfest auf der Elbe, die Teilnahme an der Kieler Woche, eine Sommertour in die dänischen Gewässer und das Hamburger Jugendsegelertreffen auf der Alster auf der Agenda.

Das Training auf der Alster für die Optis, die Jollen und das Erwachsenen-Segeln beginnt in der Woche nach Ostern.

Für die Opti-Kinder sind der Opti-Pokal und die Optimale auf der Alster sowie ein Wochenende auf der Schlei in Borgwedel und die Elbe-Ausfahrt für die Fortgeschrittenen geplant.

Natürlich soll es auch wieder ein Sommerfest der Jugendabteilung an der Alster und das Schnupper-Wochenende für Opti-Segler auf Jollen in Eckernförde geben.

Ende April ist die Elbe-Auftakt-Regatta, Ende September die Elbe-Ausklang-Regatta vorgesehen.

Wir hoffen, dass uns Corona nicht wieder einen Strich durch unsere Planung macht.

Gleichzeitig wünschen wir den Veranstaltern der Unterelbe-Regatten und den Organisatoren der Nordsee-Woche, dass sie alle ihre geplanten Wettfahrten ohne zu große Einschränkungen durchführen können.



Vereinsleben in Zeiten von Corona 2020

ALLES IST ANDERS

Von Hartmut Pflughaupt ■ Seit Beginn der Corona-Pandemie in Deutschland sind bisher fast alle seglerischen und geselligen Veranstaltungen und Versammlungen der SVAOe unterblieben. Dazu gehörten das Gründungsfest, die Ehrung der Jubilare, die Elbe-Auftakt-Regatta, die Optimale, die Otterndorf-Veranstaltung, die SVAOe-Rallye, die Mitgliederversammlungen, die Treffen der Altjunioren, das Absegeln, das Herbstfest mit Verleihung der Preise für die Elbe-Ausklang-Regatta, die Tannenbaumregatta, die Weihnachtsfeier der Jugendabteilung. Als Einziges konnte die Elbe-Ausklang-Regatta gesegelt werden. Die Fahrtensegler/-innen beschränkten fast alle in Sorge um mögliche unangenehme Folgen ihre Touren auf engere Ziele. Die Absicht war, wenigstens von unserer Seite eine Ausbreitung des Virus verringern zu helfen. Die Folgen für das Vereinsleben sind bedrückend. Zum Glück betrachten Seglerinnen und Segler ihren Verein nicht als Dienstleistungsbetrieb und erklären nicht sofort ihren Austritt, wenn gewohnte Angebote fehlen.

Für eine eingeschränkte Nutzung des Clubhauses unter Wahrung der geforderten Abstände und der Hygiene wurde ein Schutzkonzept erarbeitet, das aber nur 18 Personen im Saal zulässt (veröffentlicht in Nachrichten 6-2020). Diese Reduzierung der Teilnehmerzahl hat bisher jede Veranstaltung verhindert. Die Geschäftsstelle arbeitet dagegen wie üblich. Auch Bücher können entliehen werden, was bei dem Rückgang sonstiger Aktivitäten vielleicht ein guter Tipp ist.

Der Vorstand ist in seiner Arbeit nicht eingeschränkt. Im Gegenteil, er hat zur Beachtung



*Optitraining mit Mundschutz
(Foto Andreas Kaiser)*



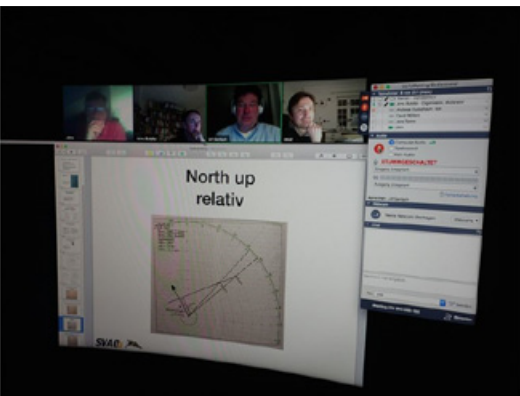
*Vorstandssitzung im Saal mit Abstand
(Plätze mit Nummern noch unbesetzt)*



*Der Vorsitzende spricht per Videokonferenz (die anderen
Vorstandsmitglieder am oberen Rand eingeblendet)
(Fotos Hartmut Pflughaupt)*

der häufig wechselnden Regeln und der damit verbundenen Informationen an die Mitglieder ein noch größeres Pensum als zu normalen Zeiten. Die ersten Sitzungen nach der Sommerpause fanden unter Wahrung des Schutzkonzepts im Saal des Clubhauses statt. Seit November hat der Vorstand von dieser Art Sitzungen Abschied genommen und trifft sich regelmäßig virtuell. Nach anfänglichen kleinen Wehwehchen klappt das prima. Die Stimmung der Beteiligten dabei ist gut und das Ganze hat auch den Vorteil, dass alle nicht sternförmig nach Neumühlen fahren müssen. Zu Hause vor dem Bildschirm ist es auch ganz gemütlich und Gedankenaustausch und Diskussion funktionieren einwandfrei. Der Vorsitzende hat dabei die Macht über die Mikrofone (was jetzt nicht ganz ernst gemeint ist).

Der Ausbildungsbetrieb für Jüngste, Jugend und Erwachsene auf der Anlage am Alsterufer konnte eingeschränkt durchgeführt werden. Die Führerscheinausbildung wurde gleich im Frühjahr innerhalb weniger Tage im vollen Umfang auf eine online-Übertragung in die Wohnungen der Teilnehmer/-innen umgestellt. Dazu wurde eine Anwendungslizenz für die Videokonferenz-Software „Zoom“ angeschafft, die sich bisher bewährt hat. Ein solcher Unterricht hat didaktische Nachteile, da im Wesentlichen der vom jeweiligen Dozenten vorbereitete Unterrichtsstoff „abgespult“ wird und die direkte Auseinandersetzung zwischen Dozent/-in und Teilnehmer/n/-innen, d.h. Frage und Antwort sehr eingeschränkt sind. Für Fächer, in denen der direkte Kontakt besonders wichtig und eine Tafel unabdingbar ist, wurde die Technik für eine Übertragung aus dem Clubhaussaal optimiert. Der/die Vortragende können im Clubhaussaal an der Tafel stehen und mit Skizzen und geschriebenen Erläuterungen



Führerscheinunterricht am Bildschirm
(Foto Andreas Gustafsson)



Ein Vortragender vor Tafel und Kamera im Saal ...



... und so erscheint der Vortrag bei den Kursteilnehmern
auf dem Bildschirm (Fotos Hartmut Pflughaupt)

gen das jeweilige Thema bestmöglich „rüberbringen“. Eine Arbeit an der Seekarte wird auf diese Weise allerdings nicht möglich sein. Das geht nur in einem Präsenzunterricht im Clubhauseaal. Sobald der wieder vertretbar ist, soll dieser Stoff dann dort vermittelt werden.

Preisverteilung Elbe-Ausklang-Regatta 2020

EINE SCHÖNE TRADITION MUSSTE AUSFALLEN

Von Hartmut Pflughaupt ■ Viele Regatten mussten dieses Jahr abgesagt werden, darunter auch die Elbe-Auftakt-Regatta. Als aber im Herbst die Pandemie eine kleine Verschnaufpause einlegte, gelang es unserem Regattaobmann, wenigstens die Elbe-Ausklang-Regatta unter den zulässigen Bedingungen stattfinden zu lassen. Ein Bericht erschien in der Ausgabe November/Dezember dieser Nachrichten. Nun ist es gute Tradition in der SVAOe, dass die Preisverteilung für die Elbe-Ausklang-Regatta Ende November im Clubhaus stattfindet und sich die Preisträger und Gäste an leckerem Grünkohl nebst Beilagen laben können. Das ist in jedem Jahr eine schöne Veranstaltung, auch als Herbstfest bekannt, zu der neben den Regattaseglern auch viele Mitglieder erscheinen. Aber 2020 macht „Corona“ leider einen Strich durch die Rechnung wie auch bei anderen liebgewonnenen, traditionellen Gewohnheiten, z.B. bei der Tannenbaumregatta und vermutlich beim Eisbeissen.

Wie aber kommen die Preisträger an ihre hart erkämpften Preise?. Der Obmann unseres Regattausschusses Jürgen 'Radde' Raddatz hat die Gruppenpreise gemeinsam mit Marcus Boehlich bei den Empfängern im Hamburger



So vergibt man Preise in Corona-Zeiten (Foto Pflughaupt)

Westen verteilt bzw. sie ferner Wohnenden per Post zugeschickt. Die Wanderpreise müssen wegen ihrer Sperrigkeit in der Geschäftsstelle im Clubhaus abgeholt werden.

Schade um das Fest, aber es ging nicht anders.

REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE

Nordseewoche 2021

BEI DER KOMMENDEN NORD-SEEWOCHEN ZU PFINGSTEN 2021 WIRD ES ZU EINER PREMIERE KOMMEN

Pressemitteilung der Nordseewoche vom 17.12.2020 ■ Für 2021 war die anspruchsvolle Helgoland-Edinburgh-Regatta als Farewell über 420 Seemeilen mit dem Ziel Granton vor der schottischen Hauptstadt Edinburgh zum letzten Mal geplant. Nun kommt es aber wegen der Corona-Pandemie und nach einer Absage durch den schottischen Partner, dem Royal Forth Yacht Club in Edinburgh, zu einem schnelleren Ende. BREXIT also auch bei der Nordseewoche. Die Langstrecke nach Edinburgh, die seit 1968 alle zwei Jahre jeweils

im Wechsel mit dem Pantaenius Rund Skagen Race im Rahmen der Nordseewoche stattfand, wird nun durch das „HOT – Helgoland Offshore Triangle zur Nordseewoche 2021“ mit dem traditionellen Starttag am Pfingstmontag (24.5.2021) ersetzt.

„Start und Ziel für die neue Langstrecke Helgoland Offshore Triangle ist die Insel Helgoland. Die Bahnlänge in der Nordsee wird zwischen 350 und 400 Seemeilen betragen. Je nach Wind- und Wetterlage wird der Kurs flexibel und interessant gestaltet. Wir werden uns an den erfolgreichen Langstrecken bei den legendären und diversen Admirals-Cup-Ausscheidungen orientieren“, führt Nordseewoche-Wettfahrtleiter Albert Schweizer aus. Das HOT – Helgoland Offshore Triangle zur Nordseewoche 2021 wird auch als Qualifikationsregatta für das Rolex Fastnet Race 2021 dienen, bei dem auch eine sehr große Flotte Doublehand-Crews an den Start gehen wird.

Der Organisationsleiter der Nordseewoche Marcus Boehlich und sein Team sind sich sicher, dass das HOT – Helgoland Offshore Triangle zur Nordseewoche 2021 mit Start und Ziel auf der Insel Helgoland den Eignern mit den Crews auf ihren Yachten eine sehr interessante und tolle Alternative zur bisherigen Langstrecke nach Edinburgh bietet. Dies betrifft auch gerade die organisatorische und logistische Seite, da es insgesamt mit weit weniger Zeitaufwand verbunden ist. Marcus Boehlich: „Dadurch ist auch weiterhin eine attraktive sowie auch sportlich äußerst anspruchsvolle Langstrecke im Rahmen der Nordseewoche neben dem schon legendären Pantaenius Rund Skagen Race gewährleistet.“



Abenteuer Helga-Cup

UNSERE DAMENMANNSCHAFT GUT IM MITTELFELD

Von Warja Kuttner ■ Im Herbst 2019 gelang es dem 2. Vorsitzenden unseres Vereins, für die SVAOe einen der begehrten Startplätze beim Helga-Cup zu ergattern. Ich wurde mit der Aufgabe betraut, ein Breitensport-Team zusammenzustellen, in das auch Seglerinnen, die über unsere ELS („Erwachsene lernen Segeln“)-Kurse zum Segeln gekommen waren, integriert werden sollten. Interessentinnen waren schnell gefunden. Etwas schwieriger gestaltete sich die Suche nach einer kompetenten Steuerfrau – aber schlussendlich fand sich mit Birte Preuss auch hier eine, die die nötige Gelassenheit und Regattaerfahrung mitbrachte.

So machten wir uns im Februar daran, Trainingspläne zu schmieden, die aber bald darauf durch die COVID19-Pandemie abrupt ausbremsen wurden. Segeln war bis auf weiteres unmöglich, der ursprünglich für Mitte Juni anberaumte Helga-Cup selbst wurde auf das erste Oktoberwochenende verlegt. Lange schien fraglich, ob selbst dieser Termin nicht zu optimistisch gewählt war. Der Sommer brachte jedoch bekanntermaßen einen Rückgang der Infektionszahlen und damit auch zunehmende Lockerungen für den Segelsport. Allerdings fanden sich infolge der Pandemie nicht mehr viele Termine, an denen wir noch gemeinsam trainieren konnten. Hier machte sich der fehlende direkte Zugriff auf eine J/70 bemerkbar. Zum Glück durften wir die vom Bundeligateam gecharterten J/70 an der Alster einige Male mitbenutzen. Unter der netten Anleitung von Tania unternahmen wir an einem lauen Sommerabend erste Gehversuche auf der J/70.



Training am Möhnesee: Bootsvorbereitung



Zwischenbesprechung mit Jocky Helmich beim Mittagessen (Fotos J/70-Damenteam)

Als nächstes buchten wir ein Trainingswochenende bei der Heinz-Nixdorf-Akademie (HNV), die sich der Förderung des Segelsports widmet. Sie bietet J/70-Trainings für Bundesliga- und Junioren-Teams an, die großartigerweise auch Teilnehmerinnen des Helga-Cups offenstehen. Zwar bedeutete dies eine lange Anfahrt an den Möhnesee, aber der Aufwand lohnte sich. Dort konnten wir zwei Tage mit drei anderen Crews in netter Atmosphäre trainieren und wurden zudem mittags auch noch kulinarisch hervorragend versorgt. Unter der professionellen Anleitung von Joachim Helmich („Jocky“) wurden wir im Lauf



Gerangel an der Luvtonne (Foto ©Sven Jürgensen)



Team SVAOe: Bärbel Evers, Birte Preuss, Yuliya Ramazanova, Warja Kuttner (Foto J/70-Damenteam)

des ersten Tages bei teilweise recht frischem Wind zunehmend mit den Abläufen auf der J/70 vertraut und machten große Fortschritte. Jocky verstand es nicht nur, jedes Team auf seinem jeweiligen Niveau abzuholen, sondern sorgte auch durch punktgenaue Ansagen dafür, dass wir uns Schritt für Schritt verbesserten. Für die großartige Betreuung und wunderbare Verköstigung sei ihm und seiner Frau an dieser Stelle noch einmal herzlich gedankt.

Am Ende der Wassereinheit am Sonntagvormittag zeigte Jocky sich zufrieden mit unserer Lernkurve und meinte, dass wir beim Helga-Cup schon im Mittelfeld mithalten können würden. So fuhren wir erschöpft, aber hochmotiviert nach Hamburg zurück. Aufgrund der besagten Terminengpässe und gesundheitlicher Probleme ergab sich in der Folge nur noch ein weiteres Mal die Möglichkeit, gemeinsam auf der Alster zu trainieren. Dankenswerterweise hatte sich Ralf Preuss bereit erklärt, uns an diesem Tag zu coachen. Allerdings meinte der Wettergott es nicht gut mit uns. Der Morgen begann grau und so schwachwindig, dass wir kaum Fahrt machten. Als der Wind ganz abmaute, fuhren wir an den Steg und machten noch eine Weile Theorie, bis uns der einsetzende Nieselregen endgültig nach Hause trieb.

So fühlten wir uns doch recht unvorbereitet, als am Freitag, 2. Oktober, gegen Mittag die erste Wettfahrt des Helga-Cups gestartet wurde. Der Helga-Cup wird im ähnlichen Modus gefahren wie die Segelbundesliga – das heißt, die Boote werden vom Veranstalter gestellt und abwechselnd von den Teams gefahren. Im Einsatz waren insgesamt 15 Boote, wovon sich jeweils 10 in der Wettfahrt befanden, während die anderen fünf zum Steg fuhren, um dort den Teamwechsel vorzunehmen. Insgesamt waren zehn Wettfahrtserien in fünf sogenannten „Flights“ zu absolvieren. Dabei hatte jedes Team pro Flight immer zwei Rennen nacheinander.

Unser selbst gestecktes Ziel war, nicht ganz hinten zu landen. Zu unserer Erleichterung wehte ein moderater Wind, mit dem wir gut zurechtzukommen hofften. Da wir bereits in der zweiten Wettfahrt dran waren, machten wir uns kurz, nachdem die ersten Boote gestartet waren, mit

der uns zugeteilten J/70 auf den Weg zur Regattabahn. Die Boote waren vom Veranstalter vorbereitet worden, sodass wir nur noch das Großsegel einziehen mussten. Auf dem Weg zur Bahn beschlossen wir, noch einmal den Gennaker zu setzen, um uns nochmal der Abläufe zu vergewissern. Zu unserem Erstaunen präsentierte sich der gesetzte Gennaker in ungewohnter Form. Nachdem wir kurz verwundert ins Segel gestarrt hatten, dämmerte uns, dass beim Anschlagen Tackhorn (Hals) und Kopf Verwechselt worden waren. Eilig holten wir das Tuch ein und behoben hastig dieses Malheur, ehe das erste Startsignal ertönte.

Erfreut darüber, dass dies so gut gelungen war, warfen wir uns ins Startgetümmel und es glückte ein hervorragender Start. Die Konkurrenz war wohl noch nicht ganz wach – jedenfalls gelang es uns, diese gute Platzierung über den Kurs hinweg zu halten, und wir gingen unter Jubel als Zweite ins Ziel. Auch in der zweiten Wettfahrt, die sich sofort anschloss, erwischten wir einen guten Start. Leider fuhren wir auf der Kreuz jedoch einmal zu weit nach links raus. Auch rutschte uns das Gennakerfall einmal nach

dem Setzen wieder aus der Klemme und das Tuch landete im Wasser, sodass wir diese Wettfahrt nur als Fünfte beendeten. Durchaus zufrieden ob unserer unerwartet guten Leistung fuhren wir zum Wechsel an den Steg.

Auch im 2. Flight am Nachmittag konnten wir uns mit zwei 4. Plätzen im Mittelfeld behaupten und freuten uns danach auf das Regatta-Dinner. Die hungrigen Mägen mussten sich allerdings ob der vielen gehaltenen Reden noch eine ganze Weile gedulden, ehe die Teams Corona-gerecht tischweise an das reichhaltige Buffet treten durften.

Aufgrund des gelungenen ersten Tages gingen wir am nächsten Morgen optimistisch an den Start. Allerdings hatte der Wind über Nacht kräftig aufgefrischt und nun zeigte sich unsere fehlende Erfahrung mit der J/70, zumal wir immer nur bei leichten bis mittleren Winden hatten trainieren können. Die Starts wollten nicht mehr so gut klappen, wie am Tag zuvor; wir fanden keinen rechten Rhythmus, und insbesondere bei den Gennakermanövern machten sich fehlende Praxis und Erfahrung bemerkbar. So reichte es im 3. Flight nur zu einem 6. und



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

einem 8. Platz. Ziemlich ernüchtert segelten wir zum Steg zurück. Die Stunden bis zum nächsten Flight nutzten wir, nachdem wir uns etwas erholt hatten, zu einer Analyse der Trackingdaten und zum Überlegen, was wir besser machen könnten. Tatendurstig stürzten wir uns am Nachmittag ins 4. Flight und konnten diesmal mit den Plätzen 4 und 5 wieder im Mittelfeld landen, sodass wir den Tag zufrieden mit dem nach den Rennen gereichten Essen beschließen konnten.

Gespannt traten wir am Sonntagmorgen zu unseren letzten beiden Rennen des 5. Flight an. Der Blick auf den Zwischenstand der Tabelle zeigte, dass wir uns auf dem 21. Platz von 42 Startern befanden, also gerade noch in der vorderen Hälfte, eine Platzierung, mit der wir vor Beginn der Wettfahrten nie gerechnet hätten. Diesen Erfolg wollten wir uns nicht mehr nehmen lassen, und wir waren wild entschlossen, diese Platzierung zu halten. Der Wind hatte entgegen der Vorhersage wieder kräftig aufgefrischt und uns war ob der kräftigen Böen, die über die Alster fegten, schon etwas mulmig zumute. Aber Bange machen galt nicht, und wir warfen uns frohgemut ins Startgetümmel.

Diesmal klappten die Starts wieder hervorragend und wir konnten gut mithalten. Birte steuerte das Schiff konzentriert über die Bahn und ließ sich auch von der fälschlicherweise Wegerecht fordernden Konkurrenz nicht beirren. Allerdings machten uns die kräftigen Böen auf dem Vorwindkurs ordentlich zu schaffen. So ergab es sich direkt nach einer Halse, dass eine Bö einfiel und das Schiff in die Sonne schoss – sehr zu meinem Pech als Vorschiffsfrau, die aufgrund dessen urplötzlich den Boden ihres Arbeitsplatzes unter den Füßen verlor und sich im Wasser wiederfand. Es gelang mir allerdings im Fallen,

die Fockschot zu erhaschen und mich daran festzuhalten, bis die Situation unter Kontrolle war und ich mich mit der tatkräftigen Unterstützung durch unsere Taktikerin Bärbel Evers wieder an Bord ziehen konnte. So konnte die Wettfahrt eilig fortgesetzt werden und wir wurde trotz dieses Missgeschicks noch Sechste.

Durch dieses Abenteuer euphorisiert gingen wir an den sich anschließenden 10. und letzten Start. Der gelang wieder hervorragend und wir waren im Flow. Alles klappte wie am Schnürchen, und nachdem unsere leichtgewichtige Gennakerfrau Yuliya Ramazanova den Nutzen der Winschen entdeckt hatte und ihr die einfallenden Böen dadurch weniger zu schaffen machten, rauschten wir unerwartet auf einem unglaublichen 1. Platz ins Ziel. Einen krönenderen Abschluss hätte es für uns nicht geben können. Zurück am Steg beobachteten wir gespannt die noch folgenden Wettfahrten der anderen. Der Wind nahm soweit zu, dass die Regattaleitung zwischenzeitlich ein Gennakerverbot aussprach, um Bruch zu vermeiden. Aufgrund unseres 1. Platzes im letzten Rennen war uns unsere Gesamtplatzierung aber nicht mehr zu nehmen – im Gegenteil, wir konnten noch einen Platz gutmachen und landeten schlussendlich auf Rang 20 – ein Ergebnis, mit dem wir absolut nicht gerechnet hatten.

Jetzt konnten wir in aller Ruhe das spannende Finale der besten zehn Boote mitverfolgen. Das hatte an Spannung und Dramatik alles zu bieten – vom nicht bereinigten Frühstart bis zum An-der-Tonne-hängen-bleiben der im Gesamtklassement in Führung liegenden HSC-Damen. Diesen gelang es aber, nachdem sie sich von der Tonne befreit hatten, in einem atemberaubenden Schlusssprint als Dritte ins Ziel zu rauschen. Da-

mit war ihnen der Gesamtsieg des Helga-Cups sicher.

Uns hat das Abenteuer Helga-Cup viel Spaß gemacht. Wir hatten die Gelegenheit, einen tollen Bootstyp ausprobieren zu können, haben dabei viel gelernt und Lust auf mehr J/70-Segeln bekommen.

Kieler Woche 2020 – natürlich mit Regen, nur noch kälter als sonst

REGATTASEGELN UNTER PANDEMIE- UND ANDEREN SCHLECHTEN BEDINGUNGEN

Von Luise Boehlich ■ Nun sitze ich hier im Dezember mit Tee und Keksen am Rechner und versuche, mich an die Kieler Woche zu erinnern: Wegen der Pandemie hatten die Veranstalter die Kieler Woche auf September verlegt. Wir, d.h. ein paar „Ideengeber“, begannen im August mit der nennen wir es „Planung“. Da die J/24 „Luv“, das Boot, mit dem wir segeln wollten, Jahre nicht bewegt wurde, stellten sich Fragen: Wie siffig ist es, wo sind die Segel, geht der Motor noch, wer hat die Zeit, es zu putzen, woher bekommen wir ein Auto, wie können wir schlafen, haben wir Geschirr und wer hat überhaupt Zeit zu segeln? Eigentlich waren wir so gar nicht auf die Kieler Woche vorbereitet, aber wir waren heiß drauf. Zu lange hatten uns die Coronabeschränkungen davon abgehalten, segeln zu gehen. Also würfelten wir eine Crew in einer Konstellation zusammen, die noch nie gemeinsam gesegelt hatte. Eine von uns hatte noch nicht mal J/24 gesegelt. Es galt: Dabei sein ist alles. Der Gruppenchat eskalierte schnell, niemand blickte mehr durch, wer wann in welchem Auto nach Kiel fahren sollte und wo



Ein Wespennest (roter Kreis) unter Deck ...

das Boot dabei blieb. Alles war also wie immer.

Mittlerweile war es Montagabend. Am Freitag sollte es nach Kiel gehen, die Jungs waren am Boot im Schulgartenweg, da kam im Chat die Frage: „Welche Tierart baut denn so?“ Es stellte



... und unter der Luke



Guter Trimm, gute Fahrt



Die „zusammengewürfelte“ Mannschaft: Clara, Tom, Jan-Eike, Philippine, Luise (v.l.) (Fotos Team „Luv“)

sich heraus, dass es sich Wespen mit fünf Nestern über den Sommer in der „Luv“ gemütlich gemacht hatten. Während noch über Kammerjäger und die Nutzung anderer Boote diskutiert wurde, kam aber auch schon die Nachricht, dass die Jungs das Problem mit einer „Sicherheitsbadehose“ bekleidet selbst erledigt hätten – bravo! Nun stand dem Ritt nach Kiel nichts mehr im Wege.

Clara und Tom brachten das Boot am Freitag hoch, es wurde gekärchert, poliert, gekrant und aufgebaut, alles mit Maske auf versteht sich. Denn diese Kieler Woche war anders als alle vorherigen. Nicht nur, dass sie aufgrund der Pandemie Anfang September stattfand, es galten auch strenge Regeln an Land. Jeder Bootsklasse war ein Gebiet zugeteilt worden, zu dem nur die Teilnehmer Zutritt hatten. Maskenpflicht herrschte auf dem kompletten Gelände und kein Zutritt wurde gestattet ohne den Teilnehmerpass mit den ausgewiesenen Gebieten, die betreten werden durften. Weiterhin war es nicht erlaubt, den Hafen ohne zugewiesenes Signal zu verlassen oder von der Bahn aus frühzeitig einzulaufen. Zusätzlich gab es fest zugewiesene Bereiche, in denen die Boote zu liegen hatten. Bei Nichteinhalten der Vorgaben waren Prozentstrafen angedroht. Somit war ein Training vor den Regatten nicht möglich.

Es war Sonnabend, es konnte losgehen. Wir schliefen erstmal aus. Wir, das sind unser Steuermann Tom, Jan-Eike, Philippine, Clara und ich. Da der erste Start des Tages um 14:00 Uhr stattfinden sollte, durften wir uns um 13:00 Uhr auf den Weg zur Bahn Charlie machen. Der Motor sprang beim ersten Versuch an, er schnurrte wie ein Kätzchen, es war ein Wunder! Es waren 19 kn Wind angesagt und wir bekamen sie auch. Schnell merkten wir, nachdem wir um die Landspitze bei Strande gesegelt waren, dass wir eine

Genua nicht halten würden und entschieden uns für die Fock. Das Feld war geteilter Ansicht; einige wagten den Start mit der Genua. Die Entscheidung für die Fock war für uns die richtige, wie sich zeigte. Damit konnten wir das erste Rennen mit einem 7. Platz beenden. Für die gemischte Crew schon mal sehr gut, aber es ging noch mehr und so konnten wir mit einem Sieg im zweiten Rennen anschließen und den Tag mit einem weiteren 7. Platz durchgerechnet und frierend beenden. Diese gemischte Reihe bescherte uns am folgenden Tag die hübschen pinkfarbenen Leibchen, die auf dem drittplatzierten Boot der Gesamtwertung getragen werden müssen und die die Jungs nur widerwillig anzogen. Damit segelten wir zur Bahn Delta, die direkt vor den Toren des Hafens ausgelegt worden war. Mit deutlich mehr Zeit zum Einsegeln hofften wir, unser Ergebnis verteidigen zu können. Das gelang uns bei mäßigen Winden leider nicht. Wir belegten die Plätze 8 und 10 und im letzten Rennen bei flauem Wind sogar nur unseren Streicher, den 15. Platz. Diese dritte Wettfahrt des Tages sollte auch die letzte bleiben, nachdem wir gefühlt noch stundenlang im Regen auf den angesagten, aber nicht kommenden Winddreher mit Wind warteten. Als das Signal zum Abbruch kam, wollten wir natürlich alle nur noch schnell ins Trockene. Der Motor sprang an, knatterte los – und hatte einen Kolbenfresser. Wäre ja auch zu schön gewesen, wenn er die ganze Kieler Woche durchgehalten hätte. Frühzeitig im Hafen gab es endlich keinen Druck, noch schnell im Hellen kochen zu müssen und so war es möglich, eine Dusche ohne Hektik vor dem Abendessen zu genießen.

Tag drei, Bahn Charlie: Ich entnehme der Ergebnisliste bei [manage2sail](https://manage2sail.com), dass wir eine Serie von 8, 2 und 5 hingelegt haben. Bis auf unser

offensives Tonnenmanöver an der Luvtonne in der ersten Wettfahrt, das uns eine 30%-Strafe kostete, habe ich keine Erinnerung an den Tag. Warum kann ich mich nicht erinnern? Ich weiß es nicht. Partys gab es diese Woche schließlich nicht und noch nie waren die Crews so früh im Bett, was zum einen den Kontaktbeschränkungen, zum anderen der Dunkelheit und Kälte am Abend zu verdanken ist.

Der letzte Tag begann wieder auf der Bahn Delta. Bei ordentlichem Druck im ersten Rennen kachelten uns zwei Boote an der Luvtonne vor den Bug, wir zogen die Protestflagge zu spät, so dass unser Protest abgelehnt wurde. Damit versemmelten wir uns die Chance auf einen dritten Platz in der Gesamtwertung und einen Platz auf dem Podest. Dieser Fehler wird uns sicherlich nie wieder passieren. Im letzten Rennen folgte eine weitere Fehlentscheidung gegen die Fock, unsere Kräfte waren am Ende, die Stimmung war im Keller (wir hatten die Verpflegung auf dem Campingplatz vergessen) und wir beendeten die Kieler Woche mit einem 9. Platz im letzten Rennen und einem schmerzlichen 5. Platz von 18 Booten in der Gesamtwertung. Für die Konstellation der Crew und ohne Training ist das trotzdem zufriedenstellend. Nach dem Kranen und Abbau der Boote ließen wir die Kieler Woche mit Pizza to go in der Abendsonne ausklingen.

Abschließend sei gesagt, dass es toll war, wie die Organisatoren der Kieler Woche gezeigt haben, dass so eine große Sportveranstaltung mit dem richtigen Hygienekonzept während einer Pandemie stattfinden kann. Der einzige Wermutstropfen sind die nach wie vor unhygienischen Bedingungen zum Abwaschen mit kaltem Wasser auf dem Campingplatz. Da hatte ich wirklich ein Update erwartet.



„M.O.D.“ (links) und „Fontenay“ (rechts) am Sonnabendnachmittag vor dem Start



Beim „Trostbier“ nach der Startverschiebung am Sonnabend



1. Platz: Ralf und Michael (Fotos Team ELS)

Teilnahme bei der RGF Doublehand in Flensburg

DIE „ERWACHSENENSEGLER/-INNEN“ SAMMELN REGATTA-ERFAHRUNG

Von Dr.-Ing. Frank Müller ■ „Die RGF Doublehand in der Flensburger Innenförde ist eine Regatta zu zweit für einfach mal ‚Regatta‘ ausprobieren oder ambitioniertere regattaerfahrene 2er-Teams mit dem Ziel: Spaß.“ Das klingt so vielversprechend, dass wir, eine Mannschaft aus der Gruppe „Erwachsene lernen Segeln“, mit der Teilnahme in diesem Jahr das zweite Mal dabei waren. Dank der guten Organisation des ausrichtenden Vereins, der Regattagemeinschaft Fahrensodde (RGF), haben wir uns trotz der aktuellen Corona-Situation sehr wohlgefühlt. Besonders hervorzuheben war die Steuermannsbesprechung, die zur Online Schnitzeljagd wurde.

„Du kannst so alt sein wie ‘ne Kuh, lernst aber immer noch was dazu!“ – gedacht an geeignete Slipmittel, Stromkabeladapter oder Verklicker? Naja, kann man nur hoffen, dass Maststellen und -legen irgendwann olympisch wird. Und selbst wenn der organisatorische Aufwand geschafft ist, kann doch noch was passieren – leider verletzte sich unser Steuermann Johannes in Flensburg kurz vorher an der Hand und schied aus. Kurzerhand einen neuen Plan geschmiedet – Frank „aufgestiegen“ vom Schotten zum Steuermann mit Yuliya als neuer Vorschoterin. Randnotiz: beide haben erst vor wenigen Jahren das Segeln in der SVAOe gelernt.

Am Sonnabendmorgen, 22. August 2020, waren im Startfeld zwei C55-Jollen der SVAOe vertreten – die „M.O.D.“ von unserem Trainer Ralf und wir auf der Ausbildungsjolle „Fontenay“.



3. Platz: Yuliya und Frank

Vor dem Start bekamen wir Schweißperlen: Starkwind und Welle. Somit wurde unser Probeschlag zu einer ausgedehnten Rauschefahrt. Zurück an der Startlinie zeigte sich nur ein dünnes Feld an Booten, sodass wir befürchteten, unseren Start verpasst zu haben. Nach kurzem Studium der Flaggensignale erkannten wir aber: Startabbruch, Trostbier 15 Uhr. Neustart am nächsten Tag.

Der Sonntag präsentierte sich anfangs mit Schauerböen, die wiederum zu einer Startverschiebung führten. Mit einer exzellenten Taktik – freihalten, aber mitten drin – starteten wir endlich auf den 14 sm langen Kurs. Bis zur ersten Wendemarke war das Feld dicht beisammen. Schließlich konnten wir uns vom Feld absetzen, denn uns zwang mangelnde Ortskenntnis zum Zwischenstopp. Zwischen den Ochseninseln und dem dänischen Festland pflügte wir quasi unter

Vollzeug eine satte Furche in den Fördeschlick. Glücklicherweise sind die C-Jollen mit einem Hubkiel ausgestattet. Neue Aufgabe: freikurbeln, Fahrt fortsetzen.

Das Spiel aus Wind und Welle auf der langen Kreuz zur Ziellinie vor Fahrensodde verlangte uns Alsterseglern einiges ab, sind wir doch maximal den Sog und Wellenschlag der Alsterdampfer gewöhnt. Sicher und erschöpft, aber glücklich fuhr uns „Fontenay“ nach etwa dreieinhalb Stunden über die Ziellinie zurück in den Hafen. Zu unserer großen Überraschung machten wir in unserer Gruppe den dritten Platz! Trainer Ralf mit Vorschoter Michael auf der C55-Jolle „M.O.D“ holten in der Gruppe den ersten Platz.

Diese Regatta wurde schon mehrmals von unserer Ausbildungsgruppe besucht. Nochmals einen Dank an die Ausrichter. Gerne sind wir auch wieder im nächsten Jahr dabei – denn die Lernkurve ist weiter steil!

TEAM „HEAT“ – ALS CORINTHIAN IN EINER PROFIKLASSE

Max Augustin/NRV hat schon zu seinen SVAOe-Zeiten mit seiner Farr 30 „H.E.A.T“ und einem Amateur-Team aus jungen Seglern hervorragende Regattaerfolge erzielt, z.B. die Weltmeisterschaft 2016 in Båstad/Schweden (siehe Nachrichten 5-2016). Der Begriff „Corinthian“ bezeichnet im amerikanischen Englisch einen Yachtsegler, der sich eine eigene Yacht leisten kann, also ohne Bezahlung als Amateur segelt. Das ist für unsere Ohren ein etwas altmodischer Begriff, aber ähnlich dem „Herrensegler“ in der Kaiserzeit. Der Eigner steuerte, die Mannschaft machte die Arbeit. Das Wort „Corinthian“ leitet sich von den Korinthern ab, die ihren Wohlstand mit aufwendigem Dekor an ihren Bauten zeigten,



z.B. den Ranken-Kapiteln ihrer Säulen. Max wird allerdings, wie er eindrücklich nachweist, allein den Amateurstatus, allerdings mit Sponsorenhilfe als Gegensatz zu den Profiseglern gemeint haben. Sein Team hat bis heute weitgehend gehalten, darunter Jonas Lyssewski, Jannik Dühren und Björn Sievers aus der SVAOe sowie unser ehemaliges Mitglied Lars Raschdorf. Auch das neue Boot vom Typ Melges 32 segeln sie gemeinsam. Wir denken, das ist diesen Beitrag in unseren Nachrichten wert. (Red.)

Von Team „HEAT“ ■ Mit der Entscheidung für die Melges 32-Klasse steigt das Team „HEAT“ in eine „owners driven“ Profiklasse ein – ausgerechnet in diesem denkwürdigen Coronajahr

2020. Ein spannender Bericht aus der ersten Saison:

Team „HEAT“ – Was gehört zum Einstieg in die Profiklasse?

Im August und bei perfektem Wetter konnten wir endlich die Taufe der neuen „HEAT“ auf dem Clubgelände des NRV an der Alster feiern. So wurde mit Bier, gegrillter Wurst, Freunden, Sponsoren und mit Hygiene-Konzept das neue Boot vom Typ Melges32 getauft. Dieses Event war unser Start in diese durchaus ungewöhnliche Segel-Saison.

Rückblick

Vor rund einem Jahr haben wir uns schweren Herzens von unserer Farr 30 getrennt. Diese hatten wir 2013 gekauft, im Team grunderneuert und sind mit ihr quer durch Europa gefahren, um damit bei etlichen internationalen Regatten sowie Welt- und Europameisterschaften erfolgreich teilzunehmen.

2019 „Vision Einstieg in die Profiliga.“

Wie geht's das?

Schon Ende 2018 hatten wir mit einem Bootswechsel zurück Richtung OneDesign geliebäugelt. In der bisherigen Bootsgroße und Teamstärke sowie im Rahmen des uns zur Verfügung stehenden Budgets gibt es nicht viele Klassen. Der Einstieg der Firma Akquinet und der Tochterfirma Implays in unser Netzwerk machte Ende 2019 den Weg frei für die Melges32-Klasse. Damit waren wir unserem eigentlichen Ziel einen Schritt näher, auf professionellem Niveau One-Design zu segeln.

Möglich war unser Projekt und der immer professioneller werdende Anspruch über die Zeit nur durch das Netzwerk an Partnern und Sponsoren, mit denen wir wachsen konnten. Zum Daily Business gehört neben der Pflege der bestehenden

Partner auch die zeitintensive Neuakquise. Dabei sind Equipment-Sponsoren genauso wertvoll wie monetäres Sponsoring. Zu den Events haben wir mit Felix Diemer immer einen professionellen Yachtsport-Fotografen dabei. So können wir gewährleisten, dass unsere Partner und deren Marketingabteilungen mit tagesaktuell hochwertigem Foto- und Videomaterial versorgt werden.

Eine Saison unter Corona

Wir kauften kurz vor Weihnachten 2019 eine gebrauchte Melges32. Diese stand wie fast alle Boote viel länger in der Halle, als wir das anfangs geplant hatten. Statt einem ersten Training über Ostern 2020 und anschließender Regatta in Scarlino, Italien, bestritten wir das erste nennenswerte Training erst Ende Juni auf der Kieler Förde. Immerhin.

Noch im März schien eine Segelsaison im schwer von der Pandemie gebeutelten Italien undenkbar. Im August, direkt nach der Taufe, ging es dann aber tatsächlich nach Sardinien. Der Veranstalter der Melges World League hatte in Abstimmung mit den Teams unglaublich schnell reagiert und das scheinbar Unmögliche möglich gemacht: Sie schafften es, ein Segel-event zu organisieren, bei dem 13 Teams aus sieben Nationen unter Einhaltung der Hygienevorgaben auf höchstem Niveau gegeneinander segeln konnten. Dabei waren wir wohl in Europa die ersten, die in diesem Jahr eine Weltmeisterschaft auf dem Wasser ausgetragen haben. Eigentlich ein Traum, aber eine Herausforderung, wenn man bedenkt, dass wir mit dem neuen Boot kaum trainieren konnten. Umso fokussierter wurde jede einzelne Stunde auf dem Wasser sowie vor und nach dem Segeln an Land genutzt. Manövertraining, Riggtrimm, Settings und diverse Segel mussten ausprobiert, dokumentiert



(Fotos ©Felix Diemer)

und in entsprechende Trimmtabellen überführt werden.

Dann traten wir motiviert die zweiwöchige Italienreise an: Über vierzig Stunden Auto- und Fährfahrt nach Villasimius, Süd-Sardinien. In der ersten Woche wollten wir trainieren. So stand für uns das erste Boat-to-Boat Training mit der Melges überhaupt auf dem Plan. Die ersten Tage im Training waren geprägt von kräftigem Wind. Viel Wind lag uns schon in der Farr30. Und auch in der Melges konnten wir auf Antrieb bei viel Wind mit den Topteams zumindest beim Speed mithalten. Die Manöver waren zum Teil noch ausbaufähig.

Die Melges mag im ersten Moment wenig komplex erscheinen. Dennoch hat es das Boot in sich: Ein verstellbarer Ruderwinkel, sowie eine Hydraulik, mit welcher während der Rennen die Riggspannung verstellt werden darf, machen das Trimmen zu einer agilen Angelegenheit. Dazu sind einige Positionen nochmal physisch anspruchsvoller als auf der ohnehin schon sportlichen Farr30. Das Main ist rund 30% größer, der Gennaker satte 50%. Dafür ist die Melges auch signifikant schneller und vor allem deutlich nasser. Der Downwind ist ein Vollwaschgang erster Güte.

Die Melges32-Klasse wird von Profis dominiert. Nur rund jedes fünfte Team segelt ohne Profi an Bord. Die Klasse verfolgt den Ansatz des „Owner Drivers“ wie die TP52-Klasse, in der Harm Müller-Spreer mit „Platoon“ erfolgreich antritt. Der Eigner des Bootes muss steuern. Diese Position darf als Einzige nicht von einem Profi übernommen werden. Die Frage nach einem Profi an Bord und einem Bootsmann wird und wurde auch bei uns immer wieder diskutiert. Wir haben uns aber bisher bewusst dagegen entschieden. So starten wir als Corinthian Team. Was macht

jedoch ein professionelles Team aus? Das Segeln an sich ist eine Sache, die Planung und Logistik drum herum in einer Profi-Liga eine andere. Dafür muss bei uns jeder aus dem Team abseits des Segelns festgelegte Aufgaben übernehmen. Die Organisation des Tagesablaufs während eines Regattatages beginnt beim Frühstück mit einem ersten Wetterbriefing und endet mit den letzten Vorbereitungen für den nächsten Tag. Zu neunt zu Reisen bedarf einer perfekt strukturierten Logistik. Dabei handelt es sich doch eigentlich nur um ein Hobby, das für uns aber so viel mehr ist. Professionell, aber ohne Bezahlung.

Nach einer intensiven Trainingswoche starteten am Samstag die Pre-Worlds mit drei Wettkampftagen und drei Rennen pro Tag. Bei den Pre-Worlds kamen wir richtig gut in die Regattaserie und konnten auch mit einem Tagessieg an einem Starkwindtag überzeugen. Das selbstgesteckte Ziel für das Event haben wir erreicht.

In den folgenden vier Tagen der Weltmeisterschaft mit ebenfalls drei geplanten Rennen pro Tag waren wir gewillt, noch einen draufzulegen und legten die Latte der Erwartungen ein paar Plätze höher. Allerdings waren wir damit nicht die Einzigen. Auch die Profis legten noch mal ordentlich einen drauf, inklusive neuer Segel. So blieben wir vom Ergebnis hinter unseren eigenen Erwartungen zurück, konnten aber wertvolle Wasserstunden und Learnings mitnehmen.

Event drei in Scarlino verlief trotzdem mehr als bescheiden, aber auch der Umgang damit gehört in einer Klasse mit diesem hohen Niveau dazu. Crew und Material müssen perfekt eingespielt sein, um hier bestehen zu können.

Ausblick 2021

Auch wenn zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht mit Sicherheit gesagt werden kann, ob im kom-

menden Jahr wieder normal gesegelt wird, hat die Melges World League einen vorläufigen Saisonplan für 2021 herausgegeben, welchen wir als Grundlage für unsere Planung nehmen. Im Winter wird das Boot im Rahmen der Regeln überarbeitet und bereits im April fahren wir dann hoffentlich mit unserem Werkstattwagen, Teambus und Boot ans Mittelmeer, um wieder anzugreifen.

An dieser Stelle möchten wir allen Sponsoren und Partnern danken, die uns auf dem Weg begleiten und dieses Projekt möglich machen. Weitere Bilder und Videos findet ihr unter Heat.sailing bei Instagram, Facebook und Youtube.

JUGEND

Unser Trainingslager in Eckernförde

DIE JUGEND HAT SPASS UND ABWECHSLUNG AN DER OSTSEE

Von Rosa Storbeck ■ In der zweiten Woche der Herbstferien, also vom 12. bis zum 17. Oktober 2020, waren wir, 16 Jugendliche und fünf Begleiter, in der Eckernförder Bucht für ein Trainingslager. Am Montag starteten wir von der Alster aus mit acht 420ern, zwei Motorbooten und einer Menge Gepäck in Richtung Schleswig-Holstein, um dort für fünf Tage gemeinsam zu segeln. Nach einigen teilweise etwas längeren Anfahrtszeiten waren schließlich auch alle da und wir konnten anfangen, das Gepäck auszuladen und die Motorboote ins Wasser zu lassen. Im Eckernförder Hafen haben wir die 420er wieder aufgebaut. Von dort sind wir auch jeden Tag losgesegelt. Gewohnt und geschlafen haben wir die Woche über im Vereinshaus, das nur wenige Minuten zu Fuß vom Hafen entfernt liegt.





Für Dienstagmorgen hatte unser Trainer Bende die innovative Idee, Fröhspport zu machen, weshalb wir bis zum Leuchtturm gelaufen sind. Nach einigen Dehnübungen dort ging es wieder zurück zum Vereinshaus, wo wir frühstückten. Zum Fröhspport ist ansonsten nur zu sagen, dass in der restlichen Woche Motivation und Beteiligung daran eher gering waren. Auf dem Wasser waren sie zumindest deutlich höher.

Segeltechnisch gesehen hatten wir eine sehr abwechslungsreiche Woche, in der von starkem Ostwind am Mittwoch bis hin zu fast vollkommener Windstille alles dabei war. Der Ostwind war für uns besonders interessant, da sich dann in der Eckernförder Bucht besonders viel Welle aufbaut, etwas, das auf der Alster nie passiert.

Das Segeln endete schließlich am Freitag mit einer Regatta, an der auch der SCE (Segelclub Eckernförde) teilnahm, und einer anschließenden Preisverleihung, bei der jeder einen aus Versehen zertretenen Müsliriegel gewann. Am Sonnabend bauten wir die Boote wieder ab, fuhren sie nach Hamburg und richteten die Masten an der Alster wieder auf.

Wir alle hatten eine Menge Spaß während der Woche und haben dort wahrscheinlich sogar das eine oder andere gelernt. Ein großes Dankeschön an den SCOe, der uns einen 420er geliehen hat sowie an den SCE, der uns sehr stark unterstützt hat und dessen Jugendraum wir nutzen durften. Vielen Dank auch an die SVAOe mit dem großartigen Betreuerteam um Isabel, Mike, Aaron, Paul und Bende. Ebenso möchten wir uns bei Sven und der Hamburger Segeljugend für die tolle Unterstützung bedanken.

(Fotos Rosa Storbeck)

FAHRTENSEGELN

Ein Sommersegeltörn in Zeiten von Corona**ES GIBT NOCH ZIELE, MAN MUSS SIE NUR FINDEN UND EIN RISIKO EINGEHEN**

Wie bereits in diesen Nachrichten dargestellt (Ausgabe 5-2020, „Ein subjektiver Bericht“), herrschte bei etlichen Fahrtenseglern in der Saison 2020 ein ungutes Gefühl, zu ferne Ziele aufzusuchen. Man wusste nicht, wie sich die Corona-Epidemie weiterentwickeln würde und welche Wirkungen durch schnelle Regierungsentscheidungen auftreten könnten. Da blieben die meisten lieber innerhalb kalkulierbarer Entfernung von zuhause. Annemarie und Michael Albrecht waren weniger furchtsam. Ihre Risikobereitschaft wurde belohnt. Wir empfehlen sie allerdings nicht zur Nachahmung unter gleichen Bedingungen, aber schon, wenn Corona seine Schrecken verloren hat. (Red.)

Von Michael Albrecht ■ Am Freitag, einem 13., das Boot zu Wasser zu bringen, wäre für abergläubische Segler wohl ein Unding – wir jedoch waren heilfroh, das Boot bei Süd sechs heil im Ostteil des Hamburger Yachthafens in Wedel zu vertäuen. Denn nun konnten wir nach einer Woche auch den Mast setzen – just bevor am

22. März die Landesregierung in Kiel einen Lock down verkündete und wir Hamburger den Yachthafen nicht mehr betreten durften. Erst Anfang Mai wurde diese paradoxe Situation mit der Wiedenzulassung von uns Hamburgern gelöst.

In den folgenden Wochen beobachteten wir gespannt, welche Urlaubsziele uns Seglern überhaupt noch offenstanden. Nur die deutsche Ostseeküste war möglich, Skandinavien geschlossen, England und Frankreich ebenfalls. Die Niederlande wurden nie erwähnt, d.h. sie kamen infrage. Nun hatten wir 2018 Westschweden und 2019 Ostschweden besegelt, und so waren die Niederlande als Ziel ideal, denn wir lieben die Abwechslung. Am Montag dem 1. Juni 2020 ging es los über Glückstadt nach Cuxhaven. Hier wurden wir unangenehm überrascht. Die Duschen waren geschlossen! Auch Zähneputzen nicht erlaubt. Da der Wind an den folgenden zwei Tagen nur eine Kreuz nach Helgoland erlaubte, landeten wir erst am Freitag im Südhafen, denn der Osthafen war für Gäste gesperrt, die Duschen natürlich auch. Zumindest durfte man Spirituosen einkaufen.

Da wir sehr widersprüchliche Aussagen über die Situation auf den Ostfriesen hörten, segelten wir vorsichtshalber erst in den Jadebusen nach



Seemann & Söhne

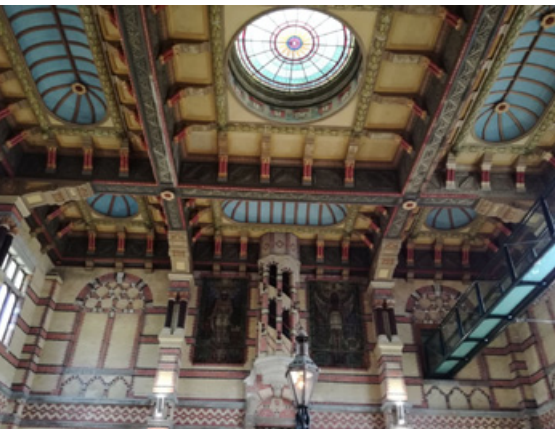
Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG www.seemannsoehne.de

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.



Die Niederlande Nord (mit Route)



Sehr kunstvoll: Der Bahnhof in Groningen

Hooksiel. Im Vorhafen lag eine kleine Varianta mit Motorschaden, die wir durch die Schleuse zur Werft schleppten. Im Schleusenmeisterbüro bekamen wir eine Liegeplatznummer in der sehr schönen Wangerlandmarina. Und – oh Wunder! – am Clubhaus befanden sich beheizte Waschräume mit zugänglichen Duschen!! Himmlisch nach einer Woche ohne Dusche! – Ein Spazierweg am Ufer brachte uns in 20 Minuten in den hübschen, etwas touristisch angehauchten Ort Hooksiel mit guten Restaurants und einem sehenswerten Muschelmuseum. Wir erfuhren auch, dass die Ostfriesen mit Einschränkungen offen waren.

Für eine Kielyacht mit 1,9m Tiefgang ist das Anlaufen der Inselhäfen nicht ganz einfach. Für das Passieren der weit draußen liegenden Barre brauchten wir die Zeit zwischen zwei Stunden vor bis zwei Stunden nach Hochwasser. Da wir kurz vor NW in die Schleuse Hooksiel einliefen, lagen wir dort erstmal fest, weil bei NW im Vorhafen nur 1,5m Wasser stehen. Ein genauerer Blick in die Karte hätte es mir gezeigt. So verloren wir 1,5 Stunden Zeit, und als wir schließlich in der Jade waren, war der Flutstrom auch beachtlich. Es dauerte also, bis wir Minsener Oog umrundet und etwas segelbaren Wind hatten.

Spiekeroog ist seit vielen Jahren eine unserer Lieblingsinseln, ein hübscher Yachthafen (außer bei HW und S6+), ein schnell erreichbares, sehr hübsches altes Inseldorf mit einer wunderbaren Bäckerei. Spezialität: Rumflockentorte – eine Köstlichkeit! Die über eine Stunde dauernde Anfahrt wird also durch Vorfreude verkürzt. Als ich am Steg kniete, um die Vorleinen zu belegen, herrschte mich eine aus meiner Position zumindest sehr eindrucksvolle Mannsperson an: „Auf den Schlengeln herrscht hier Maskenzwang!“ Eine devote Antwort wie: „Zu Befehl, Herr Hauptmann!“ konnte ich zum Glück vermeiden, weil mir meine Frau Erforderliches schnell reichte. Als ich später das Hafengeld von € 115 (!) für vier Tage erlegte und wir ins Klönen kamen, erwies sich der Hafenmeister als recht umgängliche Person, der gern erzählte und keinen Anstoß daran nahm, als ich das Bücherrack ausgiebiger als sonst plünderte. Das Nordseemuseum auf dem Gelände der Hermann-Lietz-Schule war Corona-bedingt leider geschlossen. Sehr schade! Noch schlimmer: Duschen im Hafen geschlossen!

Das gleiche Problem gab es auch auf Norderney und Baden im Meer entfiel, weil 16 Grad

Wassertemperatur uns zu wenig sind ohne sofortige warme Dusche. Der Inseltourismus war allerdings voll in Fahrt und vor Eisdielen und Cafés standen lange Warteschlangen für die wenigen Tische. Aber Bordfahrräder bringen einen schnell in weniger belebte Inselteile.

Von Norderney ging es bei etwas kühlem NNW 3 durch das nach Westen führende Fahrwasser Schluchter 1h nach HW an Juist entlang, über die Oosterems an Borkum vorbei bis auf die Geldsackplate zu einem Punkt mit vier Metern Kartentiefe, von dem wir nach Süd in die Westerems abbogen und bald auch mit der einsetzenden Flut recht schnell Delfzijl erreichten, den östlichsten Punkt der Staande Mastroute. Von hier aus sind es nur vier Motorstunden auf dem Eemskanal nach Groningen. Die Brücken sind remote-controlled und öffnen ziemlich prompt und automatisch, sodass wir bald im Oosterhaven lagen. Erste Frage an die patente Hafenmeisterin: Gibt es Duschen?? Antwort: Natürlich! Die Hafenmeisterin führt auch einen gutsortierten Wassersportladen, wo ich die NV-Verlag-Seekarten für Südholland kaufen konnte, denn so ganz sicher war ich bei Abfahrt in Hamburg nicht gewesen, ob Holland wirklich offen wäre. Groningen als Universitätsstadt ist voll von jungen Leuten und den entsprechenden Gastro-Betrieben. Hier hatten wir 2005 bei einem Besuch ein Bagel-Restaurant besucht, das wir nun wieder anstreben. In der Außenwerbung lasen wir die großen Unterschiede zwischen der amerikanischen und der englischen Sprache. Die Zeitungsnachricht: „Mangel an Lachs führt zu einem Überschuss an Bagels“ lautet auf Amerikanisch: „Lox lag leads to Bagel boom“ und auf Englisch: „Salmon shortage leads to Bagel surplus“. 2005 gab es in der Altstadt ein Tabakmuseum der bekannten hollän-

dischen Firma Niemeyer, das 2020 in demselben historischen Haus einem Seefahrtmuseum gewichen war, und nur ein Schaukasten erinnerte noch an die Raucherköstlichkeiten aus der Zeit der Holländisch-Ostindischen Compagnie.

Die Weiterfahrt in Richtung Lauwersmeer erfordert etwas Geduld, denn in Groningen sind in dichter Folge elf Brücken, davon eine Bahnbrücke, zu bewältigen. Dennoch ist es für die Mannschaft – nicht den Skipper, der sich konzentrieren muss – eine sehenswerte Strecke mit vielen alten Kontor- und Lagerhäusern, an denen die Handelsverbindungen abzulesen sind wie Bergen, Visby, Nowgorod, London oder Archangelsk. Nach einer schnellen Schleusung kamen wir ins Reitdiep. Es ist eine Agrarlandschaft, wo wir die ersten Übernachtungsplätze in der Natur in Form von kleinen Pfahlreihen mit Steg zum Land fanden, an denen man drei Mal 24 Stunden unentgeltlich festmachen kann in schöner Natur. Wo gibt es so etwas in Deutschland? Die beiderseitigen Deiche bezeugen, dass Sturmfluten bis ins 19. Jahrhundert fast Gro-



Enkhuizen, eine sehr schöne, sehenswerte Stadt



Das Marinemuseum in Amsterdam mit dem Ostindienfahrer „Amsterdam“ (Fotos Michael Albrecht)

nigen erreichten. Wir fuhren bis Zoutkamp, einem hübschen kleinen Ort, wo eine Schleuse ins Lauwersmeer führt. Auch die folgenden Orte wie das entzückende kleine Dokkum mit seinen Windmühlen und einem alten Rathaus und dann das viel größere Leeuwarden, wo man im alten Stadtgraben im Schatten hoher Laubbäume festmachen kann, sind für einen Urlaubsaufenthalt ideal. Überflüssig zu sagen, dass es überall, wo man Hafengeld bezahlt, auch Sanitarräume mit heißen Duschen gibt!

Hinter Leeuwarden nimmt die Route nach Grouw einen neuen Verlauf, um eine Bahnbrücke zu vermeiden. Es ist etwas flacher, aber 1,90 m sind garantiert und in Holland kann man sich auf solche Angaben verlassen. Als wir am späten Nachmittag Grouw erreichten, war am Kommunalsteg ein Platz frei, den wir ansteuerten. Der Eigner einer großen, teuer aussehenden Motoryacht half ungefragt beim Anlegen und informierte uns vorsichtig, dass man als Lieger hier auch das Restaurant am Ende des Stegs besuchen müsse. Es wäre jedoch sehr gut! Da ich meine Frau bisher noch nicht mit Restaurantbesuchen verwöhnt hatte, sagte ich spontan zu. Der Platz auf der Restaurant-Terrasse mit Blick über den Steg und die weite Hafenfläche – Grouw liegt als bebaute Insel mit mehreren Yachthäfen rings vom Wasser umgeben

–, das ausgezeichnete Drei-Gänge-Menü mit belgischem Bier, die milde Luft mit der Abendsonne, es war alles perfekt! Und alles für € 65!

Die Weiterfahrt ging nach Stavoren und dann übers IJsselmeer nach Enkhuizen. Das ist ein Seefahrer-Ort mit sehenswerten, alten Gebäuden und dem Zuiderzee-Museum, dessen Open-Air-Teil aus einem Dorf aus historischen Häusern besteht, die rings um das IJsselmeer vor dem Verfall gerettet und hier wiederaufgebaut wurden. Ein Konzept, das „Den Gamle By“ bei Aarhus ähnelt. Dazu gehört ein Gebäude aus dem 17. Jahrhundert, das die Geschichte der VOC, der Vereinigten Ostindischen Compagnie, beherbergt – das „Goldene Zeitalter“ der Niederlande! Weiter ging es am Paard van Makkum (einem Leuchtturm, der mit Nebenhaus von weitem einem Pferd ähnelt) vorbei durch die sehr verkehrsreichen Oranje-Schleusen in Amsterdam nach Spaarndam, wo eine Schleuse den Kanal nach Haarlem öffnet. Schluss folgt

SEGLERGESCHICHTEN

FLIEGENDE FISCHÉ

Von Karsten Sönke Möller ■ Je älter man wird und auf ein jahrzehntelanges bewegtes Seglerleben zurückblickt, desto mehr fallen einem Erlebnisse ein, die so fern zurückliegen, dass man, will man sie aufschreiben, am besten wie bei den Grimmschen Märchen mit „Es war einmal...“ beginnt, oder wie bei dieser Geschichte, passender, mit „Once upon a time...“

Es war Anfang der achtziger Jahre als ich während einer Sommerreise meine Yacht „Bottle Imp“ in Saeby/Jütland zurücklassen musste. Aus welchen Gründen auch immer, wahrscheinlich

rief die berufliche Pflicht. Das Boot musste aber natürlich zurück gebracht werden, ein schneller Überführungstörn nach Maasholm. Als Crew bot sich meine Tochter Geeske an, die gerade aus London zu Besuch war, wo sie für ein international arbeitendes deutsches Logistikunternehmen tätig war, dessen Inhaber dem HSV nahe steht, und einen Arbeitskollegen mitgebracht hatte, der Daniel hieß und den ich bei unser erste Begrüßung jovial mit „Hello Englishman“ begrüßte, worauf er mich harsch zurechtwies „I’m not English, I’m from Wales“. Das war also geklärt.

Die Reise verlief weitgehend ereignislos. Bei angenehmen Winden ging es über Hals am Limfjord, zu der Zeit noch ein quirliger Fischereihafen, wo uns das ständige Ein- und Auslaufen der Fischkutter, das andauernde tieftönende „Wumm, Wumm“ ihrer Glückkopfmotoren, die

die Fischer scheinbar nie abstellen und die permanent über dem Hafen liegende, nach Petroleum stinkende Qualmwolke uns den Aufenthalt nicht gerade angenehm machte, weiter nach Anholt, wo zwar auch einige wenige Kutter in dem großen Schutzhafen lagen, aber ruhig und festvertäut, und wir uns für wenig D-Mark mit reichlich Jomfruhummer versorgen konnten. Für Yachten gab es damals nur wenige Liegeplätze an einigen, in die Ecke gedrängten Schlengeln und keine Versorgung. Aber der Strand, wie eh und jeh, breit und endlos. Und menschenleer, nur einige, wenige Nackedeis stürzten sich in die Fluten.

Über Maarup auf Samsö, klein, eng, idyllisch – mit heute nicht zu vergleichen – sollte es weitergehen nach Middelfart. Im Tragten, der trichterförmigen Einfahrt in den Snaevringen,

**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

den gewundenen und engsten Teil des Kleinen Belts, kam uns kräftiger Strom entgegen. Dem und einem sich an Fredericias Ölpier Skanse-odde drehendem Tanker auszuweichen waren wir gezwungen, ganz auf die Südostseite des Fahrwassers auszuweichen. Vor Strib Fyr, wo das Ufer so steil abfällt, dass man vom Strand aus kopfüber ins Wasser springen kann, lagen einige kleine Motor- und Schlauchboote vor Anker. Die Angler waren unablässig am Pilken, mit gutem Erfolg, wie wir sehen konnten. Der Gegenstrom setzte uns mächtig zu. Trotz guter Brise machten wir nur wenig Fahrt über Grund und schoben uns nur sehr langsam durch das Feld der Angelboote, deren Ankerleinen in der Strömung vibrierten.

Backbord querab passierten wir sehr, sehr nahe unter Segeln aber mit langsamer Fahrt ein kleines Motorboot mit taschentuchgroßer deutscher Flagge, von dem es plötzlich herüber rief: „Wollt ihr Fisch, Dorsch?“ „Ja, gerne. Wie soll das gehen?“ war meine Frage. Keine Antwort. Ich dachte, er nimmt Anker auf und kommt längsseits. Aber stattdessen flogen plötzlich Dorsche zu uns herüber. Klatschen gegen Fock und Großsegel, fielen auf Deck und Aufbau, landeten im Cockpit, trafen uns. Der Angler warf und warf in unglaublichem Tempo. Die letzten Fische fielen ins Wasser, wir waren außer Schussweite. Meine Crew bekam Order, die Dorsche, stattliche Exemplare, einzusammeln und Deck und Segel zu säubern. Zwei Pützen randvoll mit Fisch, wer sollte das essen?

Middelfarts Gammelhavn war wie immer voller Kutter. Für Yachten gibt es dort wenig Platz und sind eigentlich nicht willkommen. Aber den Yachthafen Kongebro mochte ich nicht; direkt neben der Eisenbahnbrücke, fast darunter, über

die ständige Züge ratterten. Dann lieber in den Gammel Havn (die neue Marina existierte damals natürlich noch nicht). In der hinteren Ecke des Hafens ragte ein hoher Mast empor; eine große, weiße Yacht lag dort, unschwer an der mit Blattgold ausgelegten Zierkehle und den dazugehörigen Schnitzereien vorn und achtern als ein A&R-Bau zu erkennen. Aber was am meisten ins Auge fiel, war der riesige Union Jack am Flaggenstock, der so groß war, dass dessen Achterliek das Wasser berührte. Am Spiegel war BKYC (British Kieler Yacht Club) zu lesen. Auf Deck und im Cockpit ‚lungerten‘ einige kräftig gebaute junge Männer herum, die durch olivfarbene NATO-T-Shirts und Kurzhaarfrisuren sofort als Angehörige der British Army of the Rhine zu erkennen waren. „May we come alongside“ rief ich herüber. „Of course, of course“ war die Antwort der Soldaten, die natürlich meine weibliche Vorschiffscrew schon lange im Auge hatten.

So dauerte es auch nur wenige Minuten, die Leinen waren gerade fest, da waren die Mädels und David, der Waliser, auch schon auf dem Nachbarschiff, wo sich schnell eine nachmittägliche Party entwickelte. Einen Landsmann in Middelfart zu treffen, war für die British Soldiers sicher eine Überraschung und ein Grund zum Feiern.

Und ich? Da saß ich nun im Cockpit mit einer Unmenge von frischem Fisch. Was tun damit? „Hallo soldiers, do you like fish?“ Ein langgezogenes, zögerliches „Yes“ war die Antwort, Verwunderung klang mit. „I have a lot of very fresh codfish, enough for all of you. If you want I can prepare fish for dinner.“ Damit waren plötzlich alle sehr einverstanden und ich fing an Dorsch zu braten, stundenlang, so kam es mir

vor, ich konnte gar nicht so schnell nachliefern, wie verlangt wurde. Die Briten und auch meine Crew waren begeistert. Der Abend zog sich bei englischem Bier noch lange hin.

Am nächsten Morgen bekam ich als Dank für die ‚Fish Party‘ drei Dosen NATO Verpflegung in den typischen goldfarbenen Konservendosen. Bedruckt mit ‚Potatoes, cooked‘ und unendlich vielen Beschaffungsnummern, wie das beim Militär so üblich ist.

Die Weiterfahrt nach Maasholm verlief ohne weitere Vorkommnisse. Irgendwann habe ich auch mal die Potatoes probiert. Sie schmeckten scheußlich.

AUS BEHÖRDEN UND VERBÄNDEN

WINTERLAGER 2020

HP■ Vom Hamburger Segler-Verband erhielten wir am 20. November 2020 folgendes Statement (Auszug):

„Zusammenfassend ist in den aktuellen Coronaverordnungen Hamburgs, Schleswig- Holsteins und Niedersachsens und den daraus resultierenden Beschränkungen die Winterarbeit am eigenen Boot zulässig, natürlich unter Einhaltung der gültigen Kontakt- und Hygieneregeln und auf Vereinsanlagen mit einem allen Mitgliedern bekannten Hygienekonzept.“

Das vollständige Verbandsschreiben mit Links zu den Verordnungen der norddeutschen Länder und zur Hamburger Yachthafengemeinschaft findet man unter <https://www.svae.de/133-allgemeines/1380-winterlager-2020>.

Ab Anfang Januar gelten bekanntlich verschärfte Regeln. Bezüglich der Winterarbeiten an Booten war zu Redaktionsschluss dieser Ausgabe



*Alle Bootsbesitzer kennen das: Winterarbeit in der Halle
(Foto Pflughaupt)*

noch nichts Neues zu erfahren. Die allgemeine Verschärfung besagt aber, dass im privaten Bereich – dazu gehören auch die Winterlagerarbeiten – ein Haushalt nur Kontakt zu jeweils einer weiteren Person zur selben Zeit haben darf. Wir verstehen das so, dass die Eignerfamilie unter Wahrung der Abstands- und Hygienegebote nur alleine, ggfs. mit einer weiteren Person an ihrem Boot arbeiten darf. Nach Aussagen sowohl von Erstem Bürgermeister Tschentscher als auch von Ministerpräsident Günther aus Schleswig-Holstein ist die eine zusätzliche Person gedacht zur Betreuung oder zur Vermeidung von Einsamkeit älterer oder kranker Menschen. In allen anderen Fällen sollte Kontakt mit Dritten vermieden werden. Das legen wir so auch für die Winterarbeit an Booten aus.

Wir appellieren daher an alle Bootseigner: Haltet euch streng an die Verordnungen und vermeidet wenn irgend möglich eine haushaltsfremde Hilfe (Freunde, Verwandte) bei privaten Winterlagerarbeiten an euren Booten. Die Vergabe von Arbeiten an Gewerbliche bleibt davon unberührt. Wir alle wollen, dass das Virus seine Wirkung verliert und wir in der Saison 2021 wieder unserem schönen Sport nachgehen können!



Motala Verkstad



Motala Gästhamn



Neu ausgebaute Kanalstrecke (Fotos Hartmut Pflughaupt)

DIES UND DAS

Göta-Kanal 2.0

UMFANGREICHE INSTANDSETZUNGEN

HP ■ Seit 2016 werden in jedem Winter am Göta-Kanal umfangreiche Instandsetzungsarbeiten durchgeführt. Bislang wurden hierfür über eine halbe Milliarde schwedische Kronen investiert. Viele Böschungen wurden repariert und der Kanal wurde in diesen Bereichen auch wieder auf seine Solltiefe gebracht.

Im Winterhalbjahr 2020/2021 ist der Schwerpunkt der Arbeiten in Motala und Söderköping.

In Motala wird der Kai bei der Motala Gamla Verkstad überholt und künftig als zusätzlicher Gästhamn mit 230m Pier zur Verfügung stehen. Dieser neue Kai verfügt nicht nur über Steckdosen für Landstrom, sondern auch über Lichtpoller. Auf der gegenüberliegenden nördlichen Kanalseite wird ebenfalls in der sog. Lagune ein Gästhamn gebaut, der Ladestationen für Elektroboote haben wird.

Zwischen den Schleusen Tegelbruket und Söderköping wird das Kanalprofil wieder hergestellt. Außerdem wird die 260m lange Gasthafenbrücke an der Schleuse von Söderköping verbreitert und renoviert.

Bootsausstellungen

FAST ALLE ABGESAGT

HP ■ Nachdem die Hamburger Bootsausstellung für dieses Jahr aus wirtschaftlichen Gründen abgesagt worden war, konnten Corona-bedingt auch kleinere Ausstellungen in Deutschland nicht stattfinden. Aber auch bei

unseren europäischen Nachbarn war dies nicht möglich.

Von den skandinavischen Messegesellschaften wurden die Termine für die Veranstaltungen in Göteborg Anfang Februar, Helsinki Mitte Februar und Stockholm im März abgesagt.

Die Messe Düsseldorf hat die Verschiebung des Termins von Januar auf den 17. bis 25. April 2021 verkündet. Aufgrund zahlreicher Expertenaussagen geht der Messechef davon aus, dass sich die Corona-Lage in Deutschland und den angrenzenden Ländern bis dahin beruhigt haben wird und die Durchführung des Events möglich sein wird. Man wird sehen.

ZU UNSEREM TITELBILD

GAN■ Wer einmal an der Westseite von Darsser Ort vorbeigesehelt ist, wird den Anblick dieser Küstenlandschaft nicht vergessen. Es ist eine niedrige, dichtbewaldete Naturlandschaft, die sich bis an den ziemlich schmalen Strand heranschiebt. Von menschlicher Bebauung ist außer dem Leuchtturm nichts zu sehen. Kein Wunder, denn die Halbinsel ist ein Naturschutzreservat. Soweit also nicht weiter aufregend. Es sind die Bäume, die den Akzent setzen. Sie sind dem häufig kräftig wehenden Wind aus dem weiten Spektrum von Südwest bis Nordost ausgesetzt und zeigen entsprechende Wirkung. Was nicht widersteht, hat keinen Bestand. Die unteren Stämme und Äste sind knorrig und stark gewachsen, erst in der Krone setzt das Laub an. Wind und Wetter haben die Rinde gebleicht, sodass der Farbton Grün nur im Hintergrund und oben vorherrscht. Hier

stellt sich die belebte Natur wie in einer militärischen Abwehrlinie dem wilden Ansturm des Wetters entgegen. Sie zeigt Spuren des Kampfes, aber sie steht. Man hat den sicheren Eindruck, dass sie dem Gegner noch lange trotzen wird.

Dieser Eindruck hat es der Malerin des Bildes offenbar angetan. Es ist Marie Luise Hinkemann, ausnahmsweise an dieser Stelle auf der Titelseite unserer Nachrichten keine Seglerin und kein SVAOe-Mitglied, sondern Nachbarin des Schriftleiters. Während eines Urlaubs auf der Halbinsel Fischland-Darss hat sie das Motiv festgehalten und zuhause mit Eitempera-Technik auf Leinwand fertiggestellt. Wir finden, es ist ihr gelungen, das Aufeinandertreffen von Wind, Wasser und Küste an dieser exponierten Stelle einprägsam darzustellen.

DAS BÜCHERSCHAPP

DIE AKTIONEN VON GREENPEACE

Von Michael Albrecht■ Mein ultimativer Buchtipp für diesen Winter: **„Mut. Wie Greenpeace in 40 Jahren die Welt verändert hat.“ 160 Seiten, 100 Fotos, Format 21x28 cm, € 15,- Delius-Klasing 978-3-667-11974-2**

Walfang, Waldsterben, Robbenschlachten, Atomkraft, Umweltverschmutzung, Klimawandel – die starken Kampagnen der wichtigsten Umweltschutz-Organisation auf dem Globus haben eine ökologische Wende eingeleitet, die die Welt bewusster und grüner gemacht hat. Greenpeace Deutschland wird 40 Jahre alt und hat in dieser Zeit die Gesellschaft verändert wie keine

andere NGO. Dieses „MagBook“ (magazinartiges Buch) zeigt die Arbeit von Greenpeace in faszinierenden Bildern und authentischen Texten. Ein Plädoyer für Umweltschutz und gemeinsame Verantwortung.

Ganz gegen meine Gewohnheit möchte ich die erfolgreiche, historische Kampagne gegen die

Dünnsäure-Verklappung hier im Wortlaut aus dem Buch zitieren:

„Das Problem: Tank-schiffe leiten im Auftrag internationaler Chemie-konzerne giftige Dünnsäure in die Nordsee.

Dünnsäure enthält unter anderem Schwefelsäure

und Schwermetalle wie Blei und Cadmium.

Die Aktion: Am 13.10.1980 hindert Greenpeace das Verklappungsschiff „Kronos“ in Norddenham an der Unterweser daran, in Richtung Nordsee auszulaufen. Am selben Tag kippen weitere Greenpeace-Aktivist:innen missgebildete tote Fische vor das Bayer-Chemiewerk in Brunsbüttel und das Deutsche Hydrographische Institut in Hamburg. Das Ziel von Greenpeace: Schluss mit der Einleitung von Giften ins Meer.

Was gut war: Die Greenpeace-Aktion wurde gemeinsam mit Elbfischern geplant, die bis zu einem Drittel ihres Fangs über Bord werfen mussten, weil die Fische krank waren.

Was noch zu tun ist: Nichts. Seit dem 1.1.1990 ist die Dünnsäure-Verklappung in der Nordsee verboten.“

Es sind heute sicherlich sehr viel mehr Menschen als 1980 bereit, die Arbeit von Greenpeace wertzuschätzen und zu unterstützen und ich schließe mich dabei ein. Unser Blick auf die Zu-

kunft wird fast täglich durch Meldungen aus der ganzen Welt verdüstert wie Klimaveränderung, Artensterben, Verschmutzung der Weltmeere durch Plastikmüll und die Abholzung der letzten Regenwälder. Ich kann gut verstehen, dass viele Menschen, statt solche Nachrichten in der Tagespresse zu lesen, sich lieber in die rosarote Welt von Readers Digest flüchten. Jedoch kann man auch eine gewisse Hoffnung und Zuversicht beziehen aus Berichten von energischen Mitmenschen, die sich mit Mut und Energie gegen die katastrophalen Entwicklungen in der Welt stemmen und sie aufzuhalten versuchen.

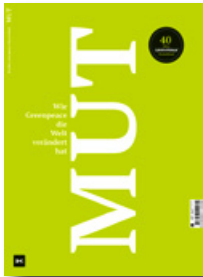
Zum Lesen und Wiederlesen

VITO DUMAS: „AUF UNMÖGLICHEM KURS“

Von Norbert Suxdorf ■ „Die unablässig heranrollenden Seen sind jetzt etwa 16 Meter hoch und schleudern mich von ihren Gipfeln in die Tiefe des Abgrundes. Die Nacht ist teuflisch. Für Augenblicke tauchen schwarze Wolken alles in tiefste Finsternis.“

Nein, das sagte kein Teilnehmer der Vendée Globe 2020/2021. Das schrieb der Argentinier Vito Dumas vor fast acht Jahrzehnten. Er war der Erste, der einhand durch die „Roaring Forties“ segelte – von West nach Ost. Mit seiner hölzernen 9,50 Meter langen Spitzgatt-Ketsch „Lehg II“ war er 272 Tage auf See, nur drei Häfen lief er an – Kapstadt, Wellington/Neuseeland, Valparaíso.

Vito Dumas: 1900 in Buenos Aires geboren, Maler und Bildhauer, Farmer und Viehzüchter, Rekordschwimmer, Schriftsteller – berühmt geworden als Segler. Zu Beginn der 1930er Jahre



hatte er nach dem Besuch einer Landwirtschaftsmesse in Frankreich kurzerhand eine alte 8m R-Yacht gekauft, sie „Lehg“ getauft und einhand von Arcachon nach Buenos Aires gesegelt. Schon diese Reise machte ihn in seiner Heimat zum „Nationalhelden zur See“. Vito Dumas schrieb sein erstes Buch und machte weitere Pläne. Er ließ sich die „Lehg II“ bauen, lernte den norwegischen Segler Al Hansen kennen, der ihn für eine Weltumsegelung rund Kap Hoorn begeisterte. Hansen kam aber an der Felsenküste von Chile ums Leben. Der Tod des Freundes war ein Schock für Vito Dumas, er gab den Plan der Weltumsegelung auf, segelte aber weiter auf dem Rio de la Plata und nach Brasilien.

Die Viehzucht lief schlecht, Vito Dumas musste sein Boot verkaufen. Aber mit über vierzig wollte er nun seinem Leben eine neue Wendung geben. So beschloss er, den Plan der Weltumsegelung endlich zu verwirklichen und seine „Lehg II“ zurückzukaufen. Er hatte Glück. Der Yacht-Club Argentino ließ die Ketsch wieder seetüchtig machen, Freunde unterstützten ihn bei der Ausrüstung und Verproviantierung. Und so konnte er am 27. Juni 1942 an Bord gehen.

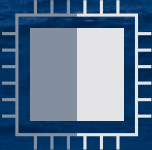
„Ich habe mich endgültig entschieden. Fest entschlossen erhebe ich mich; nach dem ersten Schritt wird mich nichts mehr aufhalten. Das große Unbekannte, der ‚unmögliche Kurs‘, liegt vor mir... Ich werde stets der Sonne entgegensegeln.“

In „Lehg II“ setzte Vito Dumas großes Vertrauen: „Ich kenne mein Boot sehr gut und weiß, was es aushalten kann.“ Auch von seinen seemännischen Fähigkeiten war Dumas überzeugt: „Ich kenne die Gefahren, die mich erwarten, und ich trete ihnen wohl vorbereitet entgegen. Man siegt über Gefahren nicht mit Improvisationen. Bei einem solchen Unternehmen darf es keine Improvisation geben. Alles muss berechnet und durchdacht sein.“

Auch die „Einsamkeit“ des Alleinseglers schreckte Vito Dumas nicht: „Oft fragen mich die Leute, wie man auf diesen langen Reisen die Tage ausfüllt... Jene weiten Meere geben dem, der die Natur liebt und der fähig ist, sie zu verstehen, genügend Zerstreuung. Aber es gibt noch viel mehr, und das wichtigste ist die Arbeit.“ Arbeit gibt es ja immer auf See.

Nach einer gelungenen Segelreparatur betrachtete Vito Dumas stolz sein Werk und kon-



			
TICKET- DRUCKEREI	SOUVERÄN SOFTWARE	TECHNIK EXZELLEZ	KONTAKT HERSTELLER
Herstellung attraktiver, funktioneller Eintrittskarten	Software für die Verwaltung von Museen	Kassen, Thermodrucker, Kontrollsysteme, Infoterminals	Webshops für Online- und Mobile-Ticketing

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

statierte: „Steuern und Navigieren sind nicht die einzigen Aufgaben des Seemannes; er muss vielseitig sein: Er ist Koch, Krankenpfleger und sein eigener Arzt. Er muss ebenso gut Segel wie Strümpfe stopfen können.“

Vor allem: Das Boot hatte keine Selbststeueranlage: „Ich lasche die Ruderpinne nach der einen Seite fest, während ich ihr nach der anderen Seite durch eine lose Bucht etwas Spiel gebe. Ich bin dahintergekommen, dass dies die einzige Art ist, das Boot unbeaufsichtigt segeln zu lassen.“ Aber „Lehg II“ war nicht besonders kursstabil. (Joshua Slocum war stolz darauf, dass seine „Spray“ lange Zeit problemlos von selbst Kurs halten konnte.) Übrigens hatte Dumas auch kein Funkgerät: „Ich hatte kein Funkgerät mitgenommen, weil ich Schwierigkeiten vermeiden wollte, die sich in dieser Kriegszeit unweigerlich ergeben hätten.“

Der vierfache Weltumsegler und Autor Charles A. Borden schrieb über Vito Dumas: „Er war wohl



Vito Dumas

einer der größten Segler aller Zeiten – sicher aber der härteste“. Aber dieser harte Knochen war auch ein sentimentaler Poet. Beim Öffnen einer Zwiebackdose fand er darin einen Zettel mit guten Wünschen eines Freundes: „Ich bin tiefbewegt. Alles, was mich umgibt, ist mir vertraut und bekannt. Die Dinge, über die mein Auge gleitet, sind stumme Zeugen vergangener Kämpfe. Sie gehören zum persönlichsten Besitz des Seefahrers. Der Kreewbüdel mit dem notwendigen Segelmacherwerkzeug ist dreißig Jahre alt, eine Tabaksdose, die von den Streichhölzern bis zu den Düsenadeln zum Reinigen des Primuskochers mancherlei birgt, hat mich auf meiner Fahrt quer durch den Golf von Biskaya begleitet und war nachher auf dem Atlantik mit dabei; der Aschenbecher aus einer leeren Sardinenbüchse ist ein alter Kamerad. Einerlei, wohin ich meinen Blick auch wenden mag, überall finde ich einen Kameraden, der mir ans Herz gewachsen ist. Und nun erscheint plötzlich etwas Unerwartetes, etwas Unbekanntes. Ein paar Zeilen... Damit mich die Erinnerungen nicht übermannen und um meine Rührung zu verbergen, wische ich den Kajütfußboden auf.“ Wie schon gesagt: Arbeit ist das Wichtigste!

Dumas war überzeugt, in schwerstem Wetter bei achterlicher See am sichersten aufgehoben zu sein, wenn er, anstatt beizudrehen, die Segel stehen ließ, um vor den Brechern abzulaufen. Er schreibt: „Ich bin fest davon überzeugt, dass ich auf See ein Schiff mit gesetztem Tuch brauche, wenn ich noch einen Rest von Gemütlichkeit an Bord haben will. Das gibt dem Boot Bewegungsfreiheit und hebt es über die Seen. Wenn es sich darum handelt, bei einem Sturm von mehr als hundert Stundenkilometern dahinzujagen, so möchte ich, entgegen der Ansicht, dass die her-



„Lehg II“ (Fotos aus dem besprochenen Buch)

anrollende See an Deck bricht und Verheerungen anrichtet, sagen: Es war mein liebster Zeitvertreiber, gerade bei vollem Sturm vor den Brechern dahinzusegeln... Der Wind, und mochte er noch so orkanartig wehen, hat mich nie dazu gebracht, die Segel zu verkleinern. Mein Großsegel hatte nicht einmal eine Reffleinrichtung... Wenn ich jemals kleines Tuch machte, dann nur, weil ich mich ausruhen wollte.“

„Auf unmöglichem Kurs“ („Los Cuarenta Bramadores“) ist, wenn nicht im eigenen Bücherschapp, in der SVAOe-Bücherei zu finden und sonst nur noch antiquarisch. Ich habe aus der 1978 bei Delius Klasing erschienenen Ausgabe zitiert.

Noch ist die Vendée Globe 2020/2021 unterwegs oder bei Erscheinen dieser Ausgabe gerade beendet. Auch ihren Teilnehmern hat das Meer seine Zähne gezeigt – und zugebissen: Es gab Mastbruch, Ruderbruch, sogar einen veritablen

Schiffbruch: Die „PRB“ zerlegte sich in zwei Teile, als sie sich in eine fünf Meter hohe Welle bohrte. Der Skipper wurde von einem Konkurrenten gerettet. Im Durchschnitt der bisherigen Rennen kam nur etwa jede zweite Yacht ins Ziel. Und diesmal wieder in knapp 80 Tagen um die Welt? High-Tech macht es möglich. Die heutigen Racer haben mit „Lehg II“ so viel Ähnlichkeit wie ein Laserschneider mit einem Faustkeil. Was Vito Dumas mit den heutigen Rekordseglern gemeinsam hatte, waren Segelleidenschaft, Können und Mut.

Zu guter Letzt

KÜNSTLICHE INTELLIGENZ

GAN ■ Ein Redakteur benötigt ein paar technische Hilfen, um z.B. diese Nachrichten fertigzustellen. Gelegentlich kommt es dabei vor, dass Standardmethoden der Datenverarbeitung nicht ausreichen. Ausnahmesituationen wie eine Pandemie, in der Sport und Geselligkeit heruntergefahren werden, haben auch zur Folge, dass über weniger Ereignisse als gewöhnlich zu berichten ist. Die nächste Ausgabe des Nachrichtenblattes sollte aber trotzdem gut gefüllt werden, denn wenn schon das Segeln eingeschränkt ist, so möchten die Mitglieder doch darüber lesen. So stellt es sich der Redakteur vor und geht auf Stoffsuche im Archiv. Da stößt er dann auf ein längeres Schriftstück, das vergilbt und längst vergessen, aber auch heute noch unterhaltend ist. Aber wie bringt man es in eine maschinengerechte Form, damit die heutige Technik damit fertig wird? Da gibt es Schriftzeichen-Erkennungsprogramme, die aus einem alten Papierendokument mittels Scannen eine moderne Textdatei machen. Leider steht ein solches Programm

dem Redakteur gerade nicht zur Verfügung. Da er dem Verein keine Kosten aufbürden und den langen Text auch nicht Buchstabe für Buchstabe mit zwei Fingern eintippen will, erinnert er sich einer Spracherkennungs-Software, die wenig genutzt bei ihm herumsteht. Mit Elan geht er an die Arbeit und diktiert den zu übertragenden Bericht wohlakzentuiert ins Mikro. Toll, diese moderne Technik! Sie erledigt ihre Aufgabe in Sprechgeschwindigkeit, wie er mit kurzem Blick auf den Bildschirm feststellt. Viel Zeit ist gespart. Am Ende noch eine kurze Kontroll-Lesung, und wieder ist ein Stück Arbeit geschafft.

Doch die Ernüchterung folgt auf dem Fuß. Die Software hat ihre eigene Vorstellung von Sprache. Da steht dann „bloggen“ statt „loggen“ und „Seestern“ oder auch „Siedler“ statt „Segler“, „Kompassteilung“ statt „Kompasspeilung“, „Kontamination“ statt „Kulmination“, „persönliche“ statt „Persenninge“, „Luft“ statt „Luv“. Natürlich kann man nicht erwarten, dass jeder nur lokal bekannte geografische Begriff richtig umgesetzt wird. Aber „Stubbe Tübingen“ statt „Stubbeköbing“, „bellte und Hund“ statt „Belte und Sund“, „Whisky“ statt „Visby“, „Wüste“ statt „Ystad“ hätte man trotz klarer Aussprache

doch nicht erwartet. Manche Fehlinterpretation mag auf den Dialekt des Sprechers zurückgehen. „Hefen“ statt „Häfen“ oder „rechnen“ statt „regnen“ zum Beispiel und wäre dann zu entschuldigen. Auch englische Ausdrücke, ob sinnvoll oder nicht, werden bevorzugt: „Look“ statt „Luk“, „längs Sites“ statt „längsseits“, „Unterland Shops“ statt „unter Landschutz“. Seemännische Begriffe entwickeln sich manchmal zu interessanten neuen Wendungen: „Bullentaille“ statt „Bullentalje“, „acht ehrliche Sie“ statt „achterliche See“, „wiederhole“ statt „verhole“, „lonen“ statt „Jollen“, „Die Dünung bricht sich an Dämonen“ statt „... an den Molen“ oder „Volksbote“ statt „Volksboote“.

Wenn man bedenkt, dass die Künstliche Intelligenz dem Menschen schon in naher Zukunft viele Entscheidungen abnehmen soll, kann einem schwindlig werden.



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.



Impressionen eines eingeschränkten Segelsommers bei den Jüngsten
(Fotos Wiebke Kaiser und Aaron Barnitzke)

