SEGLER-VEREINIGUNG ALTONA-OEVELGÖNNE e.V.

SVAOe NACHRICHTEN

4–2021 JULI / AUGUST

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 Juli / August 2021 Nr. 4

DER SEGELSOMMER IST DA!

Das ist unsere prächtige Opti-Gruppe samt Eltern, Trainern, Organisatoren und Organisatorinnen in Borgwedel an der Schlei. 75 Personen verbrachten mit 35 Optis ein wunderbares Wochenende und ließen den Corona-Frust hinter sich – man sieht es ihnen an. (Foto Brit Stiefel)

IN DIESER AUSGABE

3 Editorial

Thema und Meinung

4 Warum?
Ja, warum eigentlich segeln?

6 Yachten, Reichtum, Umweltschäden
Es gibt Entgleisungen, die nicht zu entschuldigen sind

Vereinsleben

7 Neuaufnahmen

8 Günter Buschmann †

8 Wulfrin Bartel †

9 Kein neues Mitgliederverzeichnis
Eine spannende Umfrage

11 Ausschreibung Elbe-Ausklang-Regatta

12 Der neue Jüngstenobmann stellt sich vor
Moin, liebe SVAOe-Mitglieder!

13 Nach der Pandemie
Die SVAOe nimmt wieder Fahrt auf

15 SVAOe-Hausmesse
Eine Ankündigung

16 SVAOe Führerscheinkurse im Winter 2021/2022
Schon jetzt planen!

18 Inklusives Segeln auf der Alster
Wie die Saison 2021 mit S\V 14 „Kaddie" begann

Regatten, Sport und Wettkämpfe

19 Sportlerin des Jahres 2019 – Ehrung im Clubhaus
Tania, wir gratulieren dir!

21 The Run 2021
„Lord Jim" auf der Nachtsternfahrt der Klassiker

Jugend

22 Nach Borgwedel an der Schlei!
Ausfahrt der Opti- und Jollengruppe 2021

25 Pfingst Opti-Pokal
auf dem Mühlenberger Loch

Fahrtensegeln

25 Stationsmeldungen

26 Kurzentschlossen
Eine Reise über den Atlantik

Seglergeschichten

36 Wie aus einem Unfall eine wunderbare Geschichte wurde

Aus Behörden und Verbänden

39 Masterplan für die Freizeitschifffahrt
Hört sich gut an, aber Küstensegler/-innen sind nicht gemeint

Historisches

40 *Die Reise der „Schwalbe V" nach Bornholm 1959*
Erste Fortsetzung

Dies und Das

45 Ein ärgerlicher Schreibfehler

45 Sammlung antiquarischer Bücher

45 Zu unserem Titelbild

46 Sportsenator Andy Grote ehrt Solosegler Lennart Burke im Rathaus

Das Bücherschapp

46 Schweden ist für viele das schönste Ziel

47 Zum Lesen und Wiederlesen
Richard Dana: „Zwei Jahre vorm Mast"

Zu guter Letzt

51 Immer wieder gern gehört

Zu Allerletzt

52 Die Inklusionsliga ist gestartet

Umschlagseite 3
Einladung Sommergrillen in Borsfleth

Umschlagillustration
Aquarell von Jørg Schildt

Beilage
SVAOe-Terminkalender 2. Halbjahr 2021

Liebe Mitglieder,
liebe Leserinnen und Leser,

abgesehen vom etwas kälteren Frühjahr begann die Saison 2021 zumindest deutlich besser als die des Vorjahres. Wie Sie den Berichten in dieser Ausgabe entnehmen können, fanden im Jugendbereich erste Regatten und die Ausfahrt nach Borgwedel (fast) wie gewohnt statt. Die SVAOe nimmt, wie im entsprechenden Artikel zu lesen ist, wieder Fahrt auf und die seglerischen Aktivitäten sollten durch das nervtötende Virus vorerst nicht weiter beeinträchtigt werden. Man sieht es schon am Umfang dieses Heftes, dass zumindest die Ankündigungen bevorstehender Aktivitäten auffällig sind.

Außerdem gehen wir auch davon aus, dass wir zum Ende des Sommers ebenfalls nichtsportliche Veranstaltungen durchführen werden, ab dem Herbst dieses Jahres wieder das gewohnte Vereinsleben pflegen können und das Clubhaus wieder regelmäßig bevölkert wird.

Im Juni wurde der Masterplan Freizeitschifffahrt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sowie ein geändertes Bundeswasserstraßengesetz veröffentlicht. Wundersamerweise ist man sich offenbar der Tatsache bewusst geworden, dass die Freizeitschifffahrt nicht nur aus ökonomischen, sondern auch aus anderen Aspekten nicht so unbedeutend ist, wie es bisher immer behauptet wurde. Es wurden endlich „konkrete Synergien zwischen Freizeitschifffahrt, Wasserwirtschaft und Naturschutz" identifiziert. Nahezu zeitgleich wurde das Bundeswasserstraßengesetz um die „Sport- und Freizeitschifffahrt mit Wasserfahrzeugen" als so genannter Bedarfsträger ergänzt. Das alles überrascht doch sehr, zumal insbesondere weder das verantwortliche BMVI noch dessen Vorgänger seit Jahrzehnten in keiner Weise durch besonderes Engagement in Sachen Schifffahrt und erst recht nicht in Sachen Freizeitschifffahrt aufgefallen sind. Es sei nur an den Zustand des Nord-Ostsee-Kanals erinnert. Eine kritische Betrachtung des Masterplans, insbesondere hinsichtlich der Bundeswasserstraßen im Küstenbereich, finden Sie in dieser Ausgabe.

Zum guten Schluss noch eine positive Nachricht von der Insel Helgoland: Dort ist seit Juni mit Stefan Hauke ein neuer Tourismusdirektor tätig, der als leidenschaftlicher Segler u.a. „den besonderen Fokus auf Wassersport, gesunden und nachhaltigen Tourismus" setzen wird (Hamburger Abendblatt, Ausgabe Pinneberg, 25.06.2021). Das lässt hoffen.

Ich wünsche Ihnen/euch wie immer eine angenehme Lektüre und bin guter Hoffnung, dass sich die geplanten Segeltörns der Segelsaison 2021 realisieren lassen, und sich die Segelsaison und auch das erlahmte Landleben weiterhin positiv entwickeln werden. Ihr/euer Stephan Lunau

THEMA UND MEINUNG

Warum?

JA, WARUM EIGENTLICH SEGELN?

Von Norbert Suxdorf ■ „Wem Gott will rechte Gunst erweisen, den schickt er in die weite Welt. Dem will er seine Wunder weisen, in Berg und Wald, in Strom und Feld…". Damit war es für eine zu lange Zeit nichts. Corona machte die Welt enger.

Doch jetzt die Frage: Warum sagte der Dichter – Johann Freiherr von Eichendorff – nur etwas von einem Strom? Damit könnte er unser Heimatrevier, die Elbe gemeint haben, denn eine seiner Reisen führte ihn auch nach Hamburg. Aber warum sagt er in seinem Wanderlied gar nichts vom Meer? Dabei könnte er bei seinen Aufenthalten in Lübeck und Königsberg immerhin etwas von der Ostsee gesehen haben. Nur in einem seiner Gedichte schreibt er, dass er „von des Schiffes Rande" – wir nennen das Reling – ins Meer hinabsieht.

Dabei ist doch gerade auf dem Meer die Welt am allerallerweitesten. Nichts ist im Weg – es sei denn, du nimmst geradewegs Kurs auf eine große Tonne, wie vor einiger Zeit in der Elbmündung geschehen. Auf dem offenen Meer siehst du keine Grenze außer dem Horizont. Na ja, manchmal auch die Küste. In Texten über das Segeln ist deshalb immer wieder von der großen Freiheit die Rede. „Wenn man den Hafen verlässt, verschwindet eine Mauer aus Beton, und eine neue Welt tut sich auf." Ich glaube, Olivier de Kersauson hat das gesagt. Und das wäre schon ein Grund, warum wir segeln sollten! Wobei, ehrlicherweise, gerade auf dem Wasser die Freiheit durch allerlei Vorschriften geregelt und begrenzt wird.

Wir segeln aus Freude an unserem Sport. Zu Eichendorffs Zeit segelte man, um Geld zu verdienen. Dass man auch dabei seinen Spaß haben konnte, sei dahingestellt. Der Dichter fand ihn auf andere Weise. Auch heutzutage muss niemand segeln. Aber es gibt doch weitere Gründe, dies unbedingt zu tun.

Zum Beispiel die Freundschaften, die du beim Segeln, im Clubhaus und im Hafen gewinnen und pflegen kannst, durchaus ein Leben lang. Wer sagen kann „Ich bin Segler…" ist Teil eines großen, weltweiten Netzwerks.

Auch dies gilt: Segeln ist ein Sport, den man von Kindesbeinen an bis ins ziemlich hohe Alter betreiben kann.

Das ist zwar auch beim Marathonlaufen oder Reiten möglich – aber da sinkt das Leistungsniveau mit den Jahren meist ganz erheblich. Beim Segeln kann man mithalten, solange man noch an Bord krabbelt.

Und da sind wir schon bei einem wesentlichen Punkt: Segeln ist das ideale Fitnessprogramm für Körper und für Koordinations- und Konzentrationsvermögen. An Bord, erst recht einer Jolle, musst du dich richtig viel bewegen und an Winschen oder auch Fallen kräftig zulangen. Da braucht es keine Hanteln oder sonstige Fitnessapparate, um die Muskeln in Form zu halten. Und hellwach sein gehört auch oft genug dazu, um im richtigen Moment die richtige Entscheidung zu treffen, vor allem beim Regattasegeln – sonst misslingt das Manöver. Oder sogar Schlimmeres passiert.

Auf der anderen Seite: Segeln kann wunderbar entspannend sein. Wenn das Boot so richtig schön läuft, die Segel gut stehen, die Sonne womöglich scheint (nicht aufs Schwert, bitte!) – dann stellt sich „Flow" ein, so ein richtiges

Glücksgefühl, von dem viele meinen, dass man es nur beim Segeln erlebt. Wirklich?

Auch ein Grund: das eigene Boot. Etwas woran man sich auch dann festhalten kann, wenn sonst nicht alles so läuft im Leben. Zugegeben, auch das Boot kann Probleme machen: Die Winterarbeit, die nicht fertig zu werden droht, unvorhergesehene und teure Reparaturen, wenn manches verbesserungswürdig zu sein scheint, um beim Racen noch weiter vorn zu liegen. (Siehe den Beitrag von Klaus Pollähn über die Optimierung von Segeln in der vorigen Nachrichten-Ausgabe.) Aber selbst dabei kann man Freude spüren.

Segeln bedient ein breites Spektrum von Interessen: Leidenschaftliche Bastler finden kaum ein besseres Betätigungsfeld als das Boot. Immer wieder gibt es technische Innovationen, mit denen man sich beschäftigen, über die man diskutieren kann oder Schäden, die man beseitigen muss. Meteorologie, Astronomie, Geografie, Ethnologie – Wissenschaftsgebiete, die ans Segeln angrenzen. Man lernt nie aus.

Und denken wir auch an die Kochkunst: An Bord eines Segelbootes – mit einer wehrlosen Crew als Gäste – kann man dieser Leidenschaft hemmungslos frönen.

Der Natur ganz nahe sein – auch das ein Motiv. Manchmal allerdings fliegt dir die Natur in Form von eiskaltem Wasser, Regenschauern oder Hagel direkt ins Gesicht oder bringt dich in Gestalt rollender Wellen aus dem Gleichgewicht. Aber die Natur kann dich auch richtig verwöhnen – mit warmem Wind aus der richtigen Richtung zum Beispiel. Und auch das Glas Wein im Cockpit, nach getaner „Arbeit", ist schließlich ein Produkt der Natur – oder sollte es zumindest sein.

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 Katalogbestellung und Webshop
www.toplicht.de

Beim Segeln kannst du, musst du, Geduld üben: zum Beispiel bei Flaute oder Wind aus der absolut falschen Richtung. Der geduldige Segler wird dann nicht gleich den Motor starten, sondern sich einfach mal Zeit lassen. Eine gute Übung auch für andere Lebenslagen! Und auch wenn die Regatta-Platzierung diesmal enttäuscht hat… Geduld! Beim nächsten Mal...

Das war's erstmal von meiner Seite. Aber es gibt bestimmt noch mehr Gründe, warum wir segeln müssen.

Yachten, Reichtum, Umweltschäden

ES GIBT ENTGLEISUNGEN, DIE NICHT ZU ENTSCHULDIGEN SIND

Von Götz-Anders Nietsch■ Nein, die Anfangsbuchstaben der Wörter in der Überschrift dieses Beitrags sind nicht in bösartiger Absicht gleichlautend gewählt zu denen des Welt-Segler-Verbandes, der früher International Yacht Racing Union hieß und heute den zutreffenderen Namen World Sailing führt, und nein, der Autor dieses Beitrags führt auch keinen Feldzug gegen den Wassersport. Er hat ihn über 70 Jahre mit Freude und Begeisterung betrieben. Aber was gesagt werden muss, muss gesagt werden.

Nicht ganz zufällig schließt dieser Beitrag an den vorigen an. Eine unübersehbare Zahl von Segelyachten ist auf den Weltmeeren unterwegs, und alle Eigner können leicht erklären, warum sie segeln. Sie tun es bevorzugt in den warmen und gemäßigten Zonen, aber, gefördert durch den Klimawandel, zunehmend auch in den Westwind- und polnahen Gewässern und immer dort, wo die Welt noch wenig verändert, wo sie schön ist oder wo spektakuläre Natur zu bewundern ist. Mit diesem Ziel verabschieden sich viele Menschen für eine begrenzte Zeit von ihrem bürgerlichen Leben, nehmen ein Boot, einen Partner oder eine Partnerin und mehr oder weniger Geld für ein „time out". Nicht immer geht alles gut, wie man weiß. Manche stranden schon bei Borkum, werden in der Karibik von Piraten überfallen, stellen fest, dass sie das falsche Schiff oder die falsche Frau haben oder sie verlottern. Am zuverlässigsten führen gute Planung, gute Vorbereitung, gute Seemannschaft, eine stabile Beziehung und ausreichende Mittel zum Erfolg. Das hat viele bewundernswerte Weltumsegelungen oder Fahrten zu extremen Punkten der Erde gut enden lassen. Dreimal sind SVAOe-Mitglieder bisher glücklich von solchen Weltreisen zurückgekommen, zwei sind zurzeit noch unterwegs.

Fast ausnahmslos sind es Segelyachten, mit denen so lange Fahrten unternommen werden; denn das verringert die Betriebskosten, macht unabhängig von der Maschine, ist naturnäher und erleichtert es, fremde Menschen kennenzulernen. Die Erde unter Segeln zu umrunden ist nicht nur eine sportliche Leistung, sondern führt zurück zum einfachen Leben und erzeugt eine große Befriedigung.

So weit, so gut. Beneidenswert ist, wer es zum Höhepunkt seines Lebens machen kann, die schönsten Punkte der Erde unter Segeln anzusteuern. Doch es geht auch anders. Zwar wissen wir, dass es Menschen mit unermesslich großem Vermögen gibt, die dennoch nichts am Segeln finden wie Jeff Bezos, Bill Gates oder Bernard Arnault, aber sie werden anderen Ausgleich gefunden haben, tun sogar Gutes für die Menschheit. Eher gucken wir auf Larry Ellison, der Millionenbeträge in den America's Cup ge-

steckt und sogar selbst das Ruder geführt hat. Es ist nicht das Geld, das uns aufregt. Es kommt darauf an, wie der Überfluss umgesetzt wird. Wir werden aufmerksam, wenn er in Yachten fließt. Das kommt zum Glück vor. Fantastische Bilder klassischer Schoner vor Mittelmeerkulisse bringen uns in Erregung. Da racen Superreiche mit ihren Liebhaberstücken gegeneinander, und uns gehen die Augen über.

Andere Milliardäre aber wollen mit Segeltuch, Schoten, Schräglage und Spritzwasser nichts zu tun haben. Sie bevorzugen Motoryachten im Superformat. Abramowitschs „Eclipse" ist 162 Meter lang. Wozu braucht ein Mensch so viel Schiff? Die Frage können wir nicht beantworten, aber es wird schon eine Antwort darauf geben. Wir möchten sie gar nicht wissen. Lasst den Milliardären ihre Spielzeuge, schließlich leben viele Menschen davon, wäre man versucht zu sagen, wenn uns nicht ein anderer Gedanke diesen Gesichtspunkt austreiben würde. Die Zeitschrift „Segeln" berichtet in ihrer Ausgabe 4/2021 unter der Überschrift „Riesiger CO2-Fußabdruck durch Superyachten" von einer Untersuchung, nach der Milliardäre etwa das tausend-fache an CO2 verursachen wie andere Menschen, und dass der Löwenanteil davon zu Lasten ihrer Superyachten geht. „Aus Umweltsicht ist eine Superyacht der mit Abstand schlimmste Vermögenswert, den man besitzen kann", sagen die Verfasser der Studie laut „Segeln".

Die „Frankfurter Allgemeine" berichtete am 10.5.2021 von einem anderen Riesenspielzeug, das uns unbedeutende Eigner von 10-m-Segelyachten die Sprache verschlägt. Sein Besitzer hat ein immerhin nur 77 Meter langes eisbrechendes Mehrzweckschiff aus der Offshore-Industrie gekauft und es zur Yacht umbauen lassen. Er will damit bei allem Komfort unter Deck einschließlich einem Panorama-Salon sowie mit einer Flotte von Beibooten, Helikopter und Scootern jeden Punkt der Ozeane erreichen. 60 cm dickes Eis soll noch mit einer Geschwindigkeit von vier Knoten durchfahren werden. Vom CO2-Ausstoß dieser „Yacht" ist nichts gesagt. Man kann sich einiges denken.

Wir kritisieren, dass Menschen, deren Geldbeutel unerschöpflich ist, sich wie selbstverständlich das Recht zugestehen, in der herrschenden, wirklich ernst zu nehmenden globalen Klimakrise rücksichtslos klimaschädliche Gase ausstoßende Vergnügungsmaschinen zu bauen, um sich mit ein paar Gästen aus einem klimatisierten Salon die letzten noch weitgehend intakten Ecken der Welt anzusehen. Möge ihnen der Drink im Halse stecken bleiben. Solche Menschen haben zwar alle erdenklichen Navigationssysteme an Bord, aber ein moralischer Kompass fehlt ihnen.

VEREINSLEBEN

Mai/Juni 2021

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.

Wiedereintritt:
Horst Schade, 60316 Frankfurt am Main
Lebenspartner:
Siegrid Wittenberg, 22607 Hamburg
Probemitglied:
Svenja Sudeck, 22525 Hamburg

Jüngste:
Jenna Carstensen, 22609 Hamburg
Theo Stiefel, 22767 Hamburg
Elena Nike Walz, 22767 Hamburg
Lilith Borchers, 22607 Hamburg
Edda Borchers, 22607 Hamburg
Laura Hähnel, 22529 Hamburg
Enno Schneekloth, 22769 Hamburg
William Bruns, 22850 Norderstedt
Anton Thiel, 22769 Hamburg
Oscar Thiel, 22769 Hamburg
Julian Risau, 22549 Hamburg

*** 20.8.1936 † 12.5.2021**

GÜNTER BUSCHMANN

Träger der goldenen Ehrennadel
Eigner der Motoryacht „Monsun"

Günter war im Februar dieses Jahres seit 50 Jahren Mitglied in der SVAOe. Nun ist er von uns gegangen. Ich kannte ihn schon seit Jugend- und Schulzeiten, als wir gemeinsam bremische Gewässer mit Faltboot und Canadier befuhren. Durch Beruf und Familiengründungen kamen wir dann in unterschiedliche Städte, Günter nach Dissen am Teutoburger Wald und ich nach Hamburg, aber wir wandten uns beide dem Segeln zu, traten der SVAOe bei und blieben einander weiterhin eng verbunden.

Günter Buschmann auf einer Jubilarfeier (Foto Tomas Krause)

Mit Peter Himstedts „Saturn" segelten wir nach Spanien, an Bord der Schaperschen „Schwalbe" ging es nach Danzig und mit Günters eigener „Monsun", damals einer 11m-Segelyacht, besuchten wir Schottland. Weitere Reisen, dann mit unseren Ehefrauen Margret und Ilse sowie unseren Kindern, führten uns in den Sommern in Nord- und Ostsee, meist in skandinavische Gewässer.

Aber nicht nur als aktiver Segler hat Günter den Stander unserer Vereinigung hochgehalten, sondern auch als großherziger Sponsor unseres Clubhauses, der Jugendabteilung und des Nachrichtenblattes. Als charmanter Plauderer und immer interessierter Gesprächspartner war Günter bei uns besonders willkommen. Er wird uns sehr fehlen. Freund Günter, eine gute Reise!
E. H. Beilcke

Auch Vorstand, Ältestenrat und Mitglieder der SVAOe betrauern den Verlust von Günter Buschmann und danken ihm für seine langjährige Treue.

*** 5.1.1938 † 15.5.2020**

PROF. DR. WULFRIN BARTEL

Mitglied seit 1974
Träger der silbernen Ehrennadel
Eigner der SY „Cygnus"

Im Mai vergangenen Jahres starb mein Freund und Kollege Wulfrin Bartel an den Folgen eines schweren Skiunfalls. Wenn auch sehr spät, möchte ich mit einigen Worten an ihn erinnern.

Heike und Wulfrin Bartel zusammen dem Autor (links) vor dem Clubhaus in Cuxhaven 1995 (Foto privat)

Nach den Kriegswirren aufgewachsen am Wasser der Oste in Osten kam Wulfrin erst spät als ‚dritter Mann' bei den Regatten auf meiner Elb-H-Jolle zur Segelei. Eigene Segelerfahrungen erwarb er dann schnell zusammen mit seiner Frau Heike auf der Elbe, zunächst 1974 in einer ‚Partner'-Jolle von Klepper. Eine Dehler Varianta folgte bald, mit der beide bereits ausgedehnte Reisen auf die Ostsee unternahmen, und danach eine Nordborg 28, die später, als sie durch eine Hallberg-Rassy 312 ersetzt wurde, Mausey Mueller-Haagen erwarb. Ihn hatte Wulfrin, wie auch viele weitere SVAOe-er und andere Elbsegler in dem legendären Winterlager am Katharinenhof kennengelernt, wo er mit seiner offenen, freundlichen und stets hilfsbereiten Art schnell Freunde gewann. So wurde er auch in ‚König Arthur(Hauschildt)s Boßelrunde´ aufgenommen, an der er noch bis kurz vor seinem Unfall teilnahm.

Die Bartels verlegten 1996 ihr Schiff von der Elbe nach Gelting an der Ostsee, da Heike erkrankte. Als sie 1998 viel zu früh verstarb, blieb Wulfrin mit seinem Schiff in Gelting-Mole, auch als er 2016 seine Halberg-Rassy durch eine Scalar 34 ersetzte. Seine Lebenspartnerin in späteren Jahren, Prof. Dr. Caren Hagner, will nun dieses Schiff in Wulfrins Sinne weiter führen. Rolf Felst

Auch Vorstand, Ältestenrat und SVAOe-Mitglieder trauern um Wulfrin Bartel und danken ihm für seine langjährige Treue. Unser Mitgefühl gilt seiner Lebenspartnerin.

Kein neues Mitgliederverzeichnis

EINE SPANNENDE UMFRAGE

GAN■ Etwa alle fünf bis zehn Jahre gab die SVAOe in der Vergangenheit ein Mitgliederverzeichnis heraus. Darin waren Daten aller Mitglieder zusammengestellt, die vereinsintern für alle von Interesse schienen, also Name, Anschrift, Telefonverbindungen, E-Mail-Adresse, Geburtsdatum, Eintrittsdatum, Bootsname. Das war sehr praktisch. Bootseigner beschafften sich gleich zwei dieser Listen, eine für zu Hause, eine für an Bord. Immer wieder guckte man hinein, konnte nachschlagen, wann zum Geburtstag zu gratulieren war oder fand den Namen des Eigners eines unbekannten Bootes unter SVAOe-Stander im fremden Hafen heraus. Das schaffte Verbindung, wie es in einem Verein sein soll. Das letzte Verzeichnis erschien im Jahr 2017.

Dann kam das Jahr 2018 und mit ihm die DSGVO, die Europäische Datenschutz-Grundverordnung. Darin wurde mit Gesetzeskraft für alle europäischen Länder mit beträchtlicher Bußgeldbewehrung verordnet, wie Institutionen, also auch Vereine, mit personenbezogenen Daten umzugehen haben. Es gab gute Gründe für diese Verordnung, und alle Bürger können froh sein, dass es sie gibt. Schutzrechte für personenbezogene Daten existierten zwar schon seit

dem Anfang des 20. Jahrhunderts in Deutschland (man denke z.B. an das Recht am eigenen Bild), aber eine so grundlegende und umfassende Rechtsnorm wie die DSGVO und dann noch für die ganze Europäische Union geltend war neu. Die SVAOe reagierte fristgerecht und erarbeitete eine eigene auf den Verein bezogene Datenschutzerklärung (genau genommen sind es drei Erklärungen, je nach Zielgruppe), nachzulesen auf unserer Homepage.

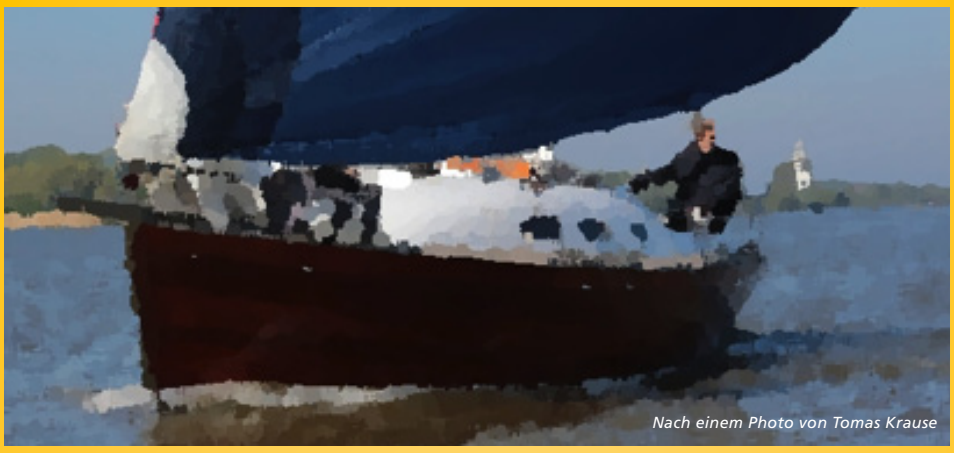
Die SVAOe-Datenschutzerklärung fordert von allen Mitgliedern, die Aufgaben für die SVAOe erfüllen, also Vorstand, Geschäftsstelle, Obleute, Trainer, Beauftragte, viel Disziplin in Bezug auf ihren Umgang mit personenbezogenen Daten, was nicht immer leicht fällt. Das ist aber Übungs- und Gewöhnungssache und wird in Schulungen gelehrt.

Viel schwieriger ist es, alle Mitglieder zu überzeugen, dass das gewohnte Mitgliederverzeichnis der DSGVO zum Opfer gefallen ist. Aber die Verordnung ist da eindeutig. In Artikel 6 ist die Rechtmäßigkeit der Verarbeitung geregelt. Unter verschiedenen angeführten Bedingungen trifft in dieser Hinsicht auf die SVAOe zu, dass eine Verarbeitung zur Wahrung der berechtigten Interessen des Vereins erforderlich ist. Unsere Satzung benennt als Zweck des Vereins die Förderung des Sports, und zwar auf verschiedenen dort näher bezeichneten Wegen. Die Bereitstellung eines Mitgliederverzeichnisses, mit dem z.B. Mitglieder untereinander leichter kommunizieren können, gehört eindeutig nicht dazu. Hinzu kommt, dass eine angemessene Sicherheit der personenbezogenen Daten in einem gedruckten und auf über 800 Haushalte verteilten Mitgliederverzeichnis nicht gewährleistet sein kann (Vertraulichkeit).

Aber es gibt eine Ausnahme. Die DSGVO nennt eine Verarbeitung rechtmäßig, wenn die betroffene Person ihre Einwilligung zur Verarbeitung ihrer Daten für einen bestimmten Zweck gegeben hat. Das ist das, was auf jeder ordentlichen Internetseite von uns gefordert wird, wenn wir weiterlesen möchten. Wir können dann „alle Zwecke" anklicken, was man vorsichtigerweise nie tun sollte, oder bestimmte einzelne Zwecke auswählen oder auch alles ablehnen, wonach wir die Seite verlassen, da sie für uns keine nennenswerten Informationen mehr bietet.

Zu genau diesem Schritt hat sich der Vorstand der SVAOe in Sachen Mitgliederverzeichnis entschlossen, denn ein solches Verzeichnis hat nun mal viele Vorteile für jeden Einzelnen, und es waren diverse Anfragen danach eingegangen. Am 11. Mai 2021 verschickte der Vorsitzende an alle Mitglieder einen Fragebogen, ob sie in ein an alle Mitglieder zu versendendes, gedrucktes Mitgliederverzeichnis aufgenommen werden möchten und wenn ja, welche ihrer Daten (aus einer Auswahlliste) aufgenommen werden dürfen. Als Schlusstag der Umfrage war der 31.5.2021 genannt. Das Ergebnis wurde mit Spannung erwartet. Am Stichtag waren 280 Einverständniserklärungen von gut 800 Angeschriebenen mit unterschiedlich angekreuzten Auswahlmöglichkeiten eingegangen. Der Vorsitzende ermöglichte noch eine Fristverlängerung. Aber auch die hob die Zahl der Einverständniserklärungen nur auf etwas über 360 an.

Das Interesse an einem Mitgliederverzeichnis mit der Maßgabe einer Einwilligungserklärung ist offenbar nicht überwältigend groß. Der Vorstand beschloss daraufhin, dass vorerst keins erscheinen soll.



Nach einem Photo von Tomas Krause

AUSSCHREIBUNG SVAOE ELBE-AUSKLANG-REGATTA 2021

Termin: Sonntag, den 26. September 2021
Veranstalter: Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne e.V.
Meldestelle: Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne e.V., Neumühlen 21, 22763 Hamburg, Tel. (040) 88 11 44 0, FAX: (040) 880 73 41, E-Mail: info@svaoe.de
Meldeschluss: Freitag, den 17. September 2021
Nachmeldungen: werden mit 50 % Aufschlag auf das Meldegeld bis zum 24.9.2020, 12:00 Uhr angenommen. Dem Veranstalter steht es frei, Meldungen auch nach Nachmeldeschluss zuzulassen. Teilnahmebedingungen: Für die Wettfahrt sind nur Yachten zugelassen, die bei einem vom DSV anerkannten Verein oder entsprechend bei einem ausländischen Verein, dessen Verband World Sailing angehört, eingetragen sind. Die Wettfahrtleitung behält sich das Recht vor, Fahrzeuge zurückzuweisen, die nach ihrer Ansicht ungeeignet sind. Das offizielle Meldeformular ist zu benutzen, der Haftungsausschluss ist zu unterzeichnen.
Kranen: Kostenloses Kranen 2 Tage vor bis 2 Tage nach der Regatta im Hamburger Yachthafen in Wedel ist nur bei Meldung bis zum Meldeschluss möglich.
Meldegeld: Jugendkutter frei, Jollen 18,–, Yachten bis 9m ü.A. 23,–, bis 10m ü.A. 27,–, über 10m ü.A. 31,– €; zu zahlen auf das Konto der SVAOe bei der Hamburger Sparkasse, IBAN: DE60 2005 0550 1265 1039 92, BIC: HASPDEHHXXX. Das Meldegeld muss bis zum 1.Start der Wettfahrt bei der SVAOe eingegangen sein, andernfalls wird ein Aufschlag von 50% erhoben.
Wertung: Yardstick, ORC, Einheitsklassen. Die Einteilung und die Gruppeneinteilung erfolgt durch den Veranstalter.
Start: Sonntag, 26.9.2021, 10:30 Uhr, Westmole Hamburger Yachthafen
Bahn: Elbe zwischen Wittenbergen und Pagensand
Preisverteilung: Die Preisverteilung findet auf einer SVAOe-Veranstaltung im Herbst statt
Ergebnisse: www.svaoe.de
Meldungen: Nur online über www.svaoe.de
Dies ist eine Kurzfassung der Ausschreibung! Bitte beachten Sie die SVAOe Homepage!

Der neue Jüngstenobmann stellt sich vor

MOIN, LIEBE SVAOE-MITGLIEDER!

Von Stefan Schacht■ Ich möchte mich als neuer Jüngstenobmann der SVAOe vorstellen und erläutern, wie es mich zur SVAOe verschlagen hat, da ich erst seit einem guten Jahr Mitglied des Vereins bin und mich daher vermutlich die meisten nicht kennen werden.

Den Segelsport hat mein gerade verstorbener Vater in die Familie gebracht, als ich noch im Vorschulalter war. Ich werde das Segeln immer mit ihm in Verbindung bringen und ihn dadurch in dankbarer Erinnerung halten.

Mit sechs Jahren, nachdem ich Schwimmen konnte, durfte ich in der Jüngstengruppe des WSD in Dersau am Plöner See das Segeln im Optimisten erlernen. Mit vierzehn Jahren wechselte ich mit meinem Zwillingsbruder als Vorschoter auf den 420er. Mit viel Freude, Begeisterung (und wohl auch Erfolg) habe ich in beiden Bootsklassen an den Regatten teilgenommen, die am Plöner See von den verschiedenen Vereinen ausgetragen wurden.

Als meine Eltern später an die Ostsee wechselten und eine gebrauchte Junker 900 erwarben, lernte ich auf ihrer „Stine" das Fahrtensegeln in der dänischen Inselwelt kennen. Ich machte die Funk- und Segelscheine und durfte das Boot dann auch für längere Törns immer wieder selbst nutzen. Vor gut fünfzehn Jahren habe ich zusammen mit meinem Bruder und einem guten Freund die Junker von meinen Eltern übernommen. Viele schöne Wochenenden und Urlaube haben wir seitdem als Familie und auch mit Freunden auf „Stine" verbracht. Wir halten sie in Ehren, sie wird nächstes Jahr vierzig Jahre alt. Wenn ich an Bord bin, weht

Stefan Schacht, der neue Jüngstenobmann (Foto privat)

inzwischen der SVAOe-Stander unter der Backbord-Saling.

Eines war klar: Wenn Fenja, die älteste meiner beiden Töchter, alt genug ist, wollte ich ihr das Optisegeln schmackhaft machen. Nach einem unglücklich verlaufenen Versuch an der Alster nahm meine Tochter dann im Sommer 2017 an einem Segelcamp an der Eckernförder Bucht teil. Sie kam mit Feuer und Flamme zurück. Nun musste etwas Regelmäßiges her. Auf unserem Sommertörn lagen wir in Dyvig im Hafen, neben uns ein sehr freundlicher, sportlicher Flensburger, der früher in Hamburg lebte. Inzwischen habe ich erfahren, dass ich wohl Major (Michael Thomsen, geb. Schulz, lange Kutterführer der „Teufelsbrück") getroffen habe. „Geht doch zur SVAOe!", war seine Empfehlung.

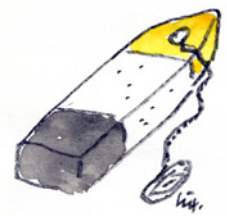
Gesagt, getan! Inzwischen war Lotta, meine zweite Tochter, auch alt genug, und so begann für beide Kinder eine schöne Segelzeit bei der SVAOe, die nur durch Corona leider etwas getrübt wurde. Positiv aufgefallen ist mir neben dem sehr gut organisierten, sportlich orientierten

Training das tolle Engagement der Trainerinnen und Trainer und der schöne Kontakt zu den anderen Eltern, der unter anderem dadurch entsteht, dass die Eltern mit anpacken müssen. Wirklich nett ist auch das gemeinsame Abendessen nach dem Training, das unbedingt sofort wieder aufleben muss (und wird), sobald die Corona-Zeit vorbei ist. Auch die Wochenenden in Borgwedel habe ich in sehr guter Erinnerung.

Begeistert war ich, als man mich einlud, doch selbst mit hinauszufahren und die anderen Kinder zu trainieren. Ich freue mich jedes Mal auf das Dienstagstraining, erinnert mich doch das Optitraining an meine eigene Jugend. Ich freue mich sehr, den Segelsport an die nächste Generation weitergeben zu können.

Nun hat Wiebke Kaiser das Amt der Jüngstenobfrau leider niedergelegt. Wiebke, dir gilt mein persönlicher Dank für deine aufopfernde Arbeit! Unter anderem durch dein Engagement haben meine Kinder das Segeln erlernen können. Diese Jüngstenarbeit soll und muss so gut weitergehen wie bisher. Es ist mir eine Ehre, deine Arbeit fortführen zu dürfen. Da ich viele Jahre in der Jugendarbeit tätig war, Gruppen geleitet und Zeltlager organisiert habe, bringe ich einige Erfahrung mit, die ich bei dieser Aufgabe einbringen kann.

Ich danke allen, die mich motiviert haben, diese Aufgabe zu übernehmen und dem Vorstand der SVAOe für das entgegengebrachte Vertrauen und hoffe, dass ich die Erwartungen erfüllen werde.



Nach der Pandemie

DIE SVAOE NIMMT WIEDER FAHRT AUF

Nach anderthalb Jahren Pandemie mit allen ihren Beschränkungen, mit der Absetzung der Mitgliederversammlungen und der Aussetzung von Regatten scheint nun vieles, wenn auch nicht alles wieder möglich zu werden. Dieser Ausgabe liegt der Terminkalender für das 2. Halbjahr bei, allerdings mit allem Vorbehalt. Vergewissern Sie sich in jedem Fall auf unserer Homepage, ob die Termine noch gültig sind. Für das Grillfest für Fahrtensegler im Störloch finden Sie die Einladung auf Umschlagseite 3 in dieser Ausgabe. Das Wichtigste – Segeln – ist aber unter Bedingungen wieder möglich. Die SVAOe nimmt also wieder Fahrt auf. Wie das in den einzelnen Abteilungen gehandhabt und geplant wird, lesen Sie hier:

Thomas Lyssewski, **Obmann der Segelgruppe ELS** („Erwachsene lernen segeln"): Mit dem Segel-Training der Erwachsenen starteten wir in kleinen Zweier-Teams Mitte Mai zunächst dienstags, mittwochs und freitags auf der Alster. Der Beginn des Trainings lag versetzt zu den Gruppen der Jüngsten und Jugendlichen, sodass wir uns alle an die Regeln halten konnten. Die Freude, mal wieder aufs Wasser zukommen, war riesig und das Wetter wurde von Woche zu Woche immer wärmer und besser. Bei den Erwachsenen, ob alt oder jung, ob Anfänger oder Fortgeschrittene, war der Drang, wieder zu segeln, nicht zu bremsen.

Anfang Juni konnten dann alle Untergruppen, also auch die Segler und Seglerinnen, die am Montag und Donnerstag trainieren, starten. Die Nachfrage bei der Gruppe ELS ist sehr groß, besonders jetzt, da vielen Menschen die Bewegung gefehlt hat. Ganz so schnell können wir

uns aber nicht für Neue öffnen. Die vorhandenen Trainingsgruppen müssen sich erst mal wieder einlaufen, bevor wir weitere Mitglieder aufnehmen können.

Das bietet mir auch Anlass zu einem Aufruf: Wir benötigen einen weiteren Segeltrainer zur Unterstützung. Wer Lust und Spaß hat, erwachsene Segel-Anfänger und schon etwas Fortgeschrittene zu trainieren, melde sich bitte bei Thomas Lyssewski.

Jürgen Raddatz, **Obmann des Regattaausschusses:** Die Corona Welle schwappte natürlich auch in die Elbe mit dem Ergebnis, dass uns Versammlungsverbot, Abstandsregeln, Maskenpflicht usw. beschert wurden. Diese Einschränkungen machten uns das Regatta-Segeln unmöglich. Wie auch schon im letzten Jahr mussten wir die **Elbe-Auftakt-Regatta** absagen. Unter diesen Umständen war ein Segeln unter Wettfahrtbedingungen nicht möglich. Wir haben noch überlegt, die Regatten im Doublehand Format und ohne Spinnaker durchzuführen. Auf den Booten hätte es ja vielleicht noch funktioniert, aber da die Abstandsregeln es uns nicht ermöglichten, eine funktionierende Wettfahrtleitung aus max. zwei Haushalten vorzuhalten, mussten wir leider auch diese Idee verwerfen. Daher sind wir dann den Empfehlungen des DSV gefolgt und haben die Regatten notgedrungen abgesagt.

Die **Nordseewoche**, an der die SVAOe ja maßgeblich beteiligt ist, musste ebenfalls abgesagt werden. Die Organisationsleitung hat bis zum Zeitpunkt, wo man hätte anfangen müssen Geld auszugeben, mit der Absage gewartet. Dies war sechs Wochen vor Pfingsten der Fall. Am Ende zeigte sich, dass die Entscheidung richtig war, denn der Helgoländer Hafen war über Pfingsten für nicht-einheimische Yachten gesperrt.

Große Zuversicht herrscht jedoch für die **German Classics des FKY,** die vom 20. bis 22. August stattfinden sollen. Hier stellt die SVAOe seit über zehn Jahren die Wettfahrtleitung. Wir glauben, dass diese großartige Veranstaltung stattfinden kann und planen entsprechend.

Dasselbe gilt für die **Schiffahrtsregatta** ein Wochenende später, bei der die SVAOe nach dem Ausscheiden von Marcus Boehlich durch Jan Keppler und Daniel Rüter in der Wettfahrtleitung vertreten wird.

Wenn es, wie im letzten Jahr, von den behördlichen Anordnungen her möglich ist, wird die **Elbe Ausklang** stattfinden. Die Ausschreibung ist schon veröffentlicht (siehe Homepage und auch in dieser Ausgabe). Es wäre dann auch schön, eine Preisverteilung wieder im Clubhaus der SVAOe, im Rahmen des Herbstfestes, durchführen zu können. Sollte das nicht möglich sein, dann werden wir die Preise wie bereits 2020 mit der Post verschicken.

Stefan Schacht, **Obmann der Jüngstenabteilung:** Die Trainings laufen jetzt wieder wöchentlich fast wie zu Vor-Corona-Zeiten. Es fehlt noch der gemeinsame, gesellige Abschluss mit Abendessen. Es herrscht trotzdem große Begeisterung bei den Kindern.

Als erste große gemeinsame Ausfahrt gelang die traditionelle Fahrt nach Borgwedel/Schlei mit 35 Optis und 75 Personen. Darüber mehr im Bericht in diesem Heft.

Sieben Optikinder nahmen an der recht stürmischen Opti-Pfingstregatta des MSC auf dem Mühlenberger Loch teil. Auch hierüber findet man nachfolgend einen Bericht. Bezüglich der Optimale Mitte August auf der Alster planen wir zurzeit wegen der Corona-Beschränkungen eine reine Regatta ohne Rahmenprogramm mit eingeschränkter Teilnehmerzahl. Die traditionelle

Elbeausfahrt mit Übernachtung und Abenteuer-Charakter wird aus heutiger Sicht Ende August stattfinden können.

Sven Becker, **Obmann der Jugendabteilung:** Die Jugendabteilung ist mit großen Schritten auf dem Weg aus der Pandemie. Die Beschränkungen der letzten Monate haben auch uns stark behindert. Mit den Jugendkuttern war lange nahezu gar nichts möglich. Mit unseren 420ern an der Alster haben wir anfangs nur in kleinen Gruppen trainieren können. Die Winterarbeit an den Booten der Jugendabteilung wurde von den erwachsenen Betreuern durchgeführt.

Mittlerweile waren die ersten Teams schon auf Regatten, so ist es auch schon zu den ersten Schäden gekommen. Die Trainingsgruppen am Alsterufer haben vor den Sommerferien wieder ihre normale Größe angenommen. Wir planen gerade unser Trainingslager in Eckernförde am Ende der Sommerferien, und die „Teufelsbrück" ist zur Sommertour gestartet. Hoffen wir, dass es so weitergehen kann.

SVAOe-Hausmesse

EINE ANKÜNDIGUNG

Nach einem Vorstandsbeschluss wird sich die SVAOe mit allen ihren Aktivitäten am 23. Oktober 2021 im und um das Clubhaus den Mitgliedern und der Öffentlichkeit im Rahmen eines „Offenen Hauses" präsentieren. Im Haus wird auf Ständen der einzelnen Abteilungen deren Arbeit dargestellt, und die jeweiligen Obleute stehen Rede und Antwort. Ebenso werden ein paar unserer Ausbildungsboote ausgestellt, es

werden Kurzvorträge gehalten und im Saal wird es einen zwanglosen Gedanken- und Informationsaustausch geben.

Näheres und ein Programm folgen in der nächsten Ausgabe dieser Nachrichten sowie auf der SVAOe-Homepage.

SVAOe Führerscheinkurse im Winter 2021/2022

SCHON JETZT PLANEN

Von Andreas Gustafsson, Obmann des Ausschusses für Navigation und Fahrtensegeln■ Liebe SVAO-er/innen, die Führerscheinkurse des vergangenen Winters sind abgeschlossen. Von Knotenkunde, der Handhabung von Signalmunition und einer einzigen SPOSS-Sitzung Ende Oktober 2020 abgesehen war alles online. Überschlägig müssten etwa 1.500 Charts für rund 75 Zoom-Sitzungen produziert worden sein. Dazu diverse Videos. Nur der SRC musste leider abgesagt werden. Insgesamt haben 45 Teilnehmer unsere Kurse absolviert – etwas weniger als üblich und leider mussten wir auch einigen absagen. Grund: Unter Abstandsbedingungen kann nur eine begrenzte Teilnehmerzahl im Clubsaal zusammenkommen. Dass außer unseren „Studiomitarbeitern" dort den gesamten Winter über überhaupt niemand zusammenkommen werden würde, haben wir bei aller Vorsicht im Herbst 2020 nicht vorhergesehen. So haben wir anfänglich sogar Fächer getauscht und besonders „onlinefähige" Themen vorgezogen in der Hoffnung, die anderen doch noch in Präsenz geben zu können. Aber leider – das trat nicht ein. Auch Navigationsübungen, Kartenarbeit und Wettfahrtkunde mit zahlreichen simulierten Begegnungsszenen mussten letztlich für den Distanzunterricht aufbereitet werden.

Es gibt durchaus Positives zu berichten, z.B. Geschwisterkinder und Ehepartner, die mitspicken durften oder Familien, die beim abendlichen Advents-Glühwein gemeinsam in Wetterkunde vertieft waren. Wir haben uns da im Einzelfall nicht lumpen lassen. Auch die SBFler durften bei Interesse noch SKS Navigation „mitnehmen". In allen Kursen hielten mehr Teilnehmer bis zum Abschluss durch als üblich. Auf dem „Falken" (Claus Torstrick) und zu Knotenkunde (Ulrich Körner) kam man frisch getestet in den Genuss von Einzelunterricht. Die SBF-Prüfung in Wedel (in S-H ging vielfach mehr als in Hamburg) haben alle, die antraten, auch bestanden. Beim SHS wurde die Sextantenhandhabung im Einzelunterricht vom Mühlenberger Hafen aus geübt. Es hat unter dem Strich alles gut funktioniert, aber es reicht auch.

Im kommenden Winter wollen wir zum alten Format zurückkehren – jedenfalls überwiegend. Dozenten, die zu ihren Terminen z. B. beruflich verhindert sind, brauchen keinen Tauschpartner für ihren Unterricht zu organisieren – die Online-Vorlesung aus dem Hotel wird bei Bedarf auch weiterhin möglich sein. Jugendlichen SPOSS-Teilnehmern bzw. deren Eltern wollen wir die abendlichen Fahrten quer durch Hamburg ins Vereinshaus und retour nicht mehr zumuten. Für diese Gruppe soll der Unterricht weiterhin online sowie in einigen Fächern tagsüber an Blocktagen am Wochenende stattfinden. Und wenn es richtig winterlich wird, können Kurse zusätzlich auch als Livestream gegeben werden, sodass Teilnehmer mit weiter Anreise auch von zu Hause aus am Unterricht teilnehmen können. Das alles in der Hoffnung, dass es keine vierte Welle geben wird.

Folgende Kurse sind ab Anfang November geplant:

Donnerstags ab 19:00 Uhr + einzelne Blocksonnabende: **Sportsegelschein SPOSS** ab 14 Jahren. Dies ist kein amtlicher Führerschein, sondern ein verbandsinterner Befähigungsnachweis des DSV und unser „Segelgrundschein". Er bescheinigt seinen Inhabern, ein kleineres Segelboot auf einem Binnenrevier führen oder als qualifizierte Crewmitglieder auf einem Jugendkutter oder einer Yacht mitsegeln zu können. Der SPOSS ist Voraussetzung, um eigenverantwortlich SVAOe-Jollen auf der Alster oder anderen geeigneten Revieren zu bewegen oder um an Verbandsregatten auf Revieren teilzunehmen, für die kein anderer Führerschein vorgeschrieben ist.

Montags ab 19:00 Uhr + einzelner Blocksonnabend: **SBFSee** Sportbootführerschein Geltungsbereich Seeschifffahrtsstraßen ab 16 Jahren als amtlicher Standardschein zum Führen von Yachten auf deutschen Seeschifffahrtsstraßen innerhalb der 3sm-Zone und vorgeschrieben ab einer Motorleistung von 15 PS/11,8 kW.

Montags ab 19:00 Uhr + einzelne Blocksonnabende: **SKS Sportküstenschifferschein** ab 16 Jahren, aufbauend auf den SBFSee + nachgewiesenen 300 sm in Küstengewässern. Weiterführender amtlich anerkannter und empfohlener Führerschein für Yachten in deutschen und internationalen Küstengewässern bis 12 sm von der Küstenlinie. Das Wissen dieses Scheines wird zum Beispiel benötigt, um Yachten in Tidenrevieren wie der Deutschen Bucht sicher navigieren zu können – hierfür reicht der Inhalt des SBFSee nicht aus. Die SVAOe schreibt den SKS auch zur Führung ihrer seegehenden Vereinsboote in Küstengewässern vor. SBF und SKS werden anfänglich gemeinsam gelehrt.

Mittwochs ab 19:00 Uhr + einzelne Blocksonnabende: **SSS Sportseeschifferschein** ab 16 Jahren, aufbauend auf den SpoboSee + 1.000 sm als Wachführer oder dessen Vertreter in küstennahen Seegewässern. Er wird empfohlen für internationale küstennahe Seegebiete bis 30 sm von der Festlandsküste, dabei Ostsee, Nordsee und weitere Randmeere vollständig abdeckend. Der SSS-Kurs wird im jährlichen Wechsel mit dem SHS-Kurs durchgeführt.

Ergänzend streben wir wieder einen Wochenendkurs zum UKW Sprechfunkzeugnis **SRC Short Range Certificate** an. Das SRC ist verpflichtend erforderlich für Skipper einer Segelyacht auf deutschen Seegewässern, welche mit einem UKW Seefunkgerät ausgestattet ist. Es ist international anerkannt und kann ab 15 Jahren abgelegt werden. Da dieser Kurs von einem externen Referenten gegeben wird, ist hier eine wirtschaftliche Mindestteilnehmerzahl erforderlich.

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

Die Kombination **SBFSee + SRC + FKN** kann als „Standard"-Ausstattung für das Führen ei-

ner zeitgemäß ausgerüsteten Segelyacht gelten. Die SVAOe empfiehlt darüber hinaus auch den SKS, denn die navigatorischen Grundlagen des SBFSee sind sehr begrenzt und für das Segeln in einem Tidenrevier nicht ausreichend.

Kurstermine, Gebühren und ein Anmeldeformular finden Sie ab September auf unserer Homepage.

Inklusives Segeln auf der Alster

WIE DIE SAISON 2021 MIT S\V 14 „KADDIE" BEGANN

Von Felix Schnor■ Zu Beginn bedanke ich mich bei allen, die dazu beigetragen haben, dass die S\V 14 des Hamburger Segler-Verbandes an die Steganlage Am Alsterufer 2 gekommen ist. Die SVAOe betreut dieses Boot, aber auch die Mitglieder anderer Hamburger Vereine haben die Möglichkeit, dieses Inklusionsboot zu nutzen.

So begann es diese Saison für mich: Frank Schönfeld (MSC) war von der Zeitschrift „Segeln" aufgefordert worden, eines dieser neuen Zwei-Personen-Boote vom Typ S\V 14, die für das inklusive Segeln entworfen worden sind, zur Probe zu segeln und seine Eigenschaften zu testen. Frank sagte zu und musste sich eine/n entsprechende/n Mitsegler/-in suchen. Die Wahl fiel auf mich und schon Anfang April machten wir unsere Schläge auf der Alster unter Begleitung einer Pressefotografin.

Das vom Hamburger Segler-Verband neu beschaffte Boot mit dem Namen „Kaddie" (die eigentliche Taufe konnte aufgrund der Pandemie noch nicht erfolgen und wird zu einem späteren Zeitpunkt stattfinden) stand am 1. Mai an der Anlage der Jollenhafen-Gemeinschaft Alsterufer zur Verfügung. Ich fand einen Vorschoter in Franz Dieter Rompeltim, dem Lehrling von Clownsails. Wir wollten das Boot am 4. Mai segelfertig machen mit der Vorstellung „Zwei kleine Sachen sind noch zu machen.", aber es dauerte viel länger.

Am 7. Mai wollte ich endgültig den letzten Rest erledigen. Als ich an die Anlage kam, waren dort gleich helfende Hände, und „Kaddie" wurde schnell fertig. Silas aus dem YCM hat mir beim Auftakeln großartig geholfen, sodass gleich eine Probefahrt stattfinden konnte. Als die Segel oben waren, schoben wir „Kaddie" durch den Alsterschlick auf die Alster und als wir freies Wasser hatten, fing sie an zu laufen. Segeln ist einfach eine tolle Sportart für mich! Das Abtakeln und Einpacken war hinterher schnell erledigt.

Am 11. Mai hatte ich mich mit Tönnies Hagelstein verabredet, um „Kaddie" zu segeln. Ich wollte herausfinden, ob er der richtige Partner für den Ü80-Cup am 24. August im NRV für mich sei. Herr Hagelstein ist jahrzehntelanger Regattasegler und hat schnell die doch etwas andere Leinenführung bei Groß und Fock erfasst. Zum Auftakeln hatte ich zu wenig Zeit eingeplant. Wenn man ein Handicap hat, geht eben doch manches langsamer.

Auf dem Weg aus dem Hafenbecken auf die Alster wäre ein kurzer Peekhaken vorteilhaft gewesen, um das Boot besser durch den Schlick zu bewegen. Auf der Alster befanden sich zum Glück ein paar Boote, mit denen wir verschiedene Manöver im Corona-Abstand bei allen Richtungen zum Wind hin und her segelnd übten. Das Wenden und Halsen um die Tonnen gelang mir immer besser. Ich habe auch Verbesserungen in der Geschwindigkeit herausarbeiten können. Um das Großsegel optimal einzustellen, fehlten mir drei Telltales im oberen Drittel des Achter-

lieks. Leider war keine zweite S\V 14 auf der Alster, um einen direkten Vergleich zu haben. Zum Gennakersegeln lud das Wetter allerdings nicht ein. Daran muss ich ohnehin noch arbeiten. An diesem Dienstag fand ich heraus, dass die S\V 14 seemannschaftlich nicht optimal eingerichtet ist. Die neu gewonnenen Erkenntnisse brachten mich am nächsten Tag zu Yachtprofi, Toplicht und Clownsails. Nachdem ich Ruckfender, Peekhaken, Schwamm, Festmacher, Karabiner, Segelsäcke, Spi-Tape und Telltales besorgt hatte, spleißte ich mit der Mannschaft der „Jade" die Karabiner an zwei Festmacher und befestigte die Ruckfender.

Am Freitag fuhr ich bei Regenwetter mit Peter Mybs ans Alsterufer. Im Container klebten wir Telltales ans Achterliek des Großsegels, rollten die Segel ein und schoben sie in den neuen Segelsack. Peter und ich wagten uns dann in den Regen, um Leinen auszutauschen und den neuen Fender an die Bordwand zu hängen. Es war eine gelungene Woche!

Ich würde mich über Vorschoter und Segler/innen freuen, die bereit sind, S\V 14 „Kaddie" im Training mit mir zu segeln. Meldet euch bei Interesse gerne in der Geschäftsstelle, die die Verbindung herstellt.

Klaus Bernau, Tania, Schiller

REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE

Sportlerin des Jahres 2019 – Ehrung im Clubhaus

TANIA, WIR GRATULIEREN DIR!

GAN■ Die IG West, Interessengemeinschaft West, die die Sportvereine des Hamburger Westens vertritt, ehrt jährlich ihre im vergangenen Jahr besonders herausragenden Sportlerinnen und Sportler. Das geschieht immer in einer gemeinsamen Veranstaltung im Altonaer Rathaus. Die Pandemie machte 2020 und 2021 einen Strich durch diese Regelmäßigkeit. Größere Ver-

Tania mit „Albis"-Team und zwei Freunden (Fotos Nietsch)

Skulptur „Sportlerin des Jahres" vor Gartengrün (Foto Klaus Lehmann)

sammlungen waren nicht möglich. Die IG West ließ sich, nachdem die Ehrung 2020 ausgefallen war, eine Alternative einfallen, und sie war gut, wie alle fanden.

Tania Tammling war von der IG West zur Sportlerin des Jahres 2019 gewählt worden – „Die Beste im Westen". Sie wurde ausgezeichnet „für ihr seglerisches Können in der Einhandjolle Europe". Tania erzielte in dem Jahr den 3. Platz in der Europe DM (Damen), den 2. Platz in der Offenen Belgischen Meisterschaft der Europe (Damen), den 3. Platz in der Europe-Rangliste (Masterskala) der Damen und den 5. Platz über alle.

Die IG West hatte vorgeschlagen, diese Ehrung im begrenzten Kreis und den geltenden Regeln angepasst möglichst vor dem Clubhaus vorzunehmen. Am frühen Abend des 28. Juni war es aber im Freien noch immer 30° warm. So zog man sich in das etwas dunkle aber deutlich kühlere Foyer zurück, und alle waren damit sehr zufrieden. Bei minimaler Festausstattung – ein Bistro-Tisch für den Vortragenden und zwei Kisten mit alkoholfreien Getränken – das Ganze aber unter der imposanten Gallionsfigur der Bark „Schiller", hielt Klaus Lehmann, Sprecher der IG West, eine launige Laudatio vor etwa 12 Gekommenen. Ihn begleiteten Frauke und Klaus Warm von der IG West und Andreas Bernau, Sprecher im Ausschuss für Grün, Naturschutz und Sport der SPD-Fraktion in der Bezirksversammlung Altona. Klaus Lehmann überreichte Tania unter Beifall eine gravierte Skulptur.

Auch der SVAOe-Vorsitzende Dr. Stephan Lunau und Andreas Völker, Vorsitzender des Hamburger Segler-Verbandes, richteten einige Worte an die Versammelten. Man muss sagen, dass die Veranstaltung locker, unkompliziert aber würdig und angemessen ablief. Die Pandemie darf nicht alles zunichtemachen, und dieses Beispiel einer Sportlerehrung zeigte, dass auch mit geringen Mitteln eine gute Wirkung erzielt werden kann.

Es wurde noch eine Weile geklönt. Tania hatte zwei Segelfreunde und ihre Damenmannschaft der J/70 „Albis" mitgebracht, mit der sie an der Warnemünder und der Kieler Woche teilnehmen will. So gab es reichlich Gesprächsstoff.

The Run 2021

„LORD JIM" AUF DER NACHT-STERNFAHRT DER KLASSIKER

Von Thomas Lyssewski■ Die „The Run"-Regatta ist eine Nachtregatta als Sternfahrt (ca. 52 bis 61 sm) für klassische Yachten auf der Ostsee. Die Ausrichtung erfolgt mit kleinen Mitteln vom Freundeskreis Klassische Yachten (FKY). Die Startpunkte am Freitagabend sind mit den Orten Fehmarn, Kiel, Schlei, Flensburg verschieden, aber das Ziel ist für alle gleich: Svendborg in Dänemark.

In diesem Jahr fand die Veranstaltung am Wochenende vom 11. bis 13. Juni statt. Gemeldet waren insgesamt 45 Yachten und davon acht Folkeboote. Von der Schlei, an der wir unseren Sommerliegeplatz haben, starteten vier Folkeboote um 21:30 Uhr mit einem Vorwindsgang Richtung Osten, um dann an einer roten Fahrwassertonne vor Schleimünde auf Nordkurs Richtung Fynshav zu gehen. Die ca. 25 sm Richtung Norden waren bei Winden aus W–WNW bei 3–4 Bft spannend, da alle vier Folkeboote ziemlich gleichauf lagen. Bis Mommark waren die Abstände z.T. nur 30 bis 100 m. Durch die Landabdeckung von Alsen, den Winddreher unter Land und z.T. die Abdeckung von größeren Yachten wurde das Folkebootfeld auseinandergezogen. Der Wind frischte im Norden auf ca. 4–5 Bft auf und nördlich der roten Fahrwassertonnen von Fynshav wurde der Kurs auf Ost geändert. Vor dem Wind wurde die Insel Lyö südlich passiert und die Insel Avernakö nördlich, bis das Ziel vor dem Hafen Rantzausminde im Svendborgsund erreicht war.

Wir waren mit „Lord Jim" das erste Folkeboot aus der Schlei-Gruppe im Ziel. Die gesegelte Zeit

Unter Posilampen in die Abenddämmerung

betrug 9:37 Stunden. (das sind ca. 5,6 kn Durchschnittsgeschwindigkeit, nicht schlecht für so ein kleines Boot). Damit waren wir ca. eine Stunde langsamer als die beiden schnellsten Yachten „Kerstin" und „Västanfläkt" (6 m R) von der

Der Wind frischte auf 4–5 Bft auf – Leedeck unter Wasser (Fotos Thomas Lyssewski)

Schleigruppe. Bei den Folkebooten war das nach berechneter Zeit der 5. Platz für „Lord Jim" von 18 Yachten aus der Startgruppe Schlei. Die anderen Folkeboote lagen auf Platz 7 („Havfruen"), Platz 9 („Fairplay") und Platz 12 („Alkyona").

Am Sonnabend war Ruhetag, sodass die meisten Yachten am Sonntag den Weg in die Heimathäfen antraten. Der angesagte NW-Wind setzte sich nicht durch, sondern ein WNW mit Böen von ca. 6–7 Bft mit viel Sonne, also Kaiserwetter zum Abschluss.

JUGEND

Nach Borgwedel an der Schlei!

AUSFAHRT DER OPTI- UND JOLLENGRUPPE 2021

Von Katrin Klement und Sören Fromm■ Wir hatten es kaum zu hoffen gewagt, aber ja!, sie fand statt – die 2021er Ausfahrt der Opti- und Jollengruppe nach Borgwedel an der Schlei vom 11. bis 13. Juni. Lange wussten wir aufgrund der Corona-Situation nicht, ob wir die Tour wie geplant stattfinden lassen konnten. Auf Anfrage von Jan bei der Jugendherberge vier Wochen vorher lautete die Antwort immer noch: „Wir wissen es nicht!"

Aber schließlich kam die erlösende Aussage, dass unsere traditionelle Ausfahrt losgehen könne. Wie auch in den letzten Jahren wurde daraus für die Opti- und Jollenkinder mit ihren Eltern ein gemeinsames Wochenende zum Kennenlernen und Segelspaß-haben in diesem fantastischen Segelrevier an der Schlei!

Also starteten wir schlussendlich mit 75 Personen. Freitag war für die meisten der Anreisetag. Bevor wir uns jedoch auf den Weg machen konnten, stand erst mal das Verladen der Boote an. Bis zum Abend waren ca. dreiviertel der Teilnehmer/-innen mit den Booten angereist, der Rest kam am Sonnabendmorgen. Die Umsetzung des Corona-Konzepts der Jugendherberge funktionierte reibungslos.

Am Sonnabend beim Frühstück wurden die Lunchpakete für mittags vorbereitet. Auch die später Angereisten konnten sich noch schnell ein paar Brötchen schmieren und dann ging es los. Die Kinder machten sich startklar und nach einer kurzen Steuermannsbesprechung wurden alle Boote gegen 10 Uhr segelfertig gemacht für die erste Segeltour des Tages. Die Optis wurden über den Strand mit Slipwagen ins Wasser gelassen. Das war nicht nur für die Anfänger sondern auch für deren Eltern ein aufregender Spaß.

Die Segelbedingungen waren an beiden Tagen perfekt. Weiße Schaumkronen kräuselten über die Große Breite. Und so konnten wir, aufgeteilt in drei Gruppen, jeder seinem Können entsprechend, üben und segeln, segeln, segeln. So fuhr die Regatta-Gruppe unter der Leitung von Aaron weit auf die Schlei hinaus und kostete die guten Windverhältnisse voll aus. Die Fortgeschrittenen fuhren unter der Obhut mehrerer Trainer raus und probierten und festigten ihre Fähigkeiten. Auch unsere Jüngsten kamen auf ihre Kosten und stachen mit zwei Optis und zwei Trainern in See. Erstmalig konnten die Jüngsten Erfahrungen mit deutlich mehr Wind sammeln. Die eine oder andere Kenterung überraschte die jungen Seeleute. Dank des Engagements von Wiebke und einem engagierten Papa konnten die Anfänger an beiden Tagen im Anschluss an das Segeltraining ein Kenter-Training im Freiwasser absolvieren. Zur großen Begeisterung aller Kinder zog Aaron

Die Optis werden zu Wasser gebracht

Startklar

Frischer Wind und leichter Seegang

Perfektes Ausreiten

Die Große Breite – ein schönes Revier

Nach langem Nachmittag begleitet der Trainer die Boote zurück

Wiebke demonstriert die Stabilität eines Optis

Man sieht: Alle haben ihren Spaß beim Kentertraining

zum Ende des Segeltrainings die Kinder mit einem großen Ring hinter dem Dinghi her. Was für ein Spaß!

Gegen 13:00 Uhr gab es mit den vorbereiteten Lunchpaketen eine kleine Mittagspause mit Manöverkritik, bevor es gegen 14:30 Uhr gleich wieder zum zweiten Mal hinausging. Bei Sonne, Wind und ein paar Schauern war für jeden etwas dabei und Anfänger oder Fortgeschrittene hatten alle ihren Spaß. Um 19 Uhr begann der gemütliche Grillabend mit einem tollen Buffet der Jugendherberge. Da das Segeln bei vielen noch nicht ausgereicht hatte,um die durch Corona-Einschränkungen aufgestaute Energie abzubauen, wurde auch noch reichlich Volleyball gespielt

Am Sonntag starteten wir wieder mit einem leckeren Frühstück um acht Uhr, und danach ging es gleich wieder raus. Die Anfänger segelten in Sichtweite ihrer Eltern und machten reichlich Kenterübungen. Bei bestem Kaiserwetter gibt es nichts Besseres, um sich abzukühlen. Auch Baden, Plantschen und die Sonne Genießen kamen nicht zu kurz. Gegen 15 Uhr wurden alle Boote verladen. Das hört sich so einfach an, aber einige Anfängereltern suchten mitunter auch etwas länger nach der passenden Persenning. Nach einem abschließenden gemeinsamen Kuchenessen ging es dann los. Für viele jedoch nicht gleich nach Hause, sondern erst mal noch an die Alster, wo die Boote abgeladen und wieder eingestapelt werden mussten.

Fazit des Wochenendes? Wir wollen alle nächstes Jahr wieder mitfahren! Herzlichen Dank den Organisatoren Birgit Rothe und Jan Hauschildt, den Trainern und dem Team der Jugendherberge Borgwedel für dieses herausragende Wochenende!

Gekentert, aber alles halb so wild!

Die Ersten sind zurück am Strand...

...und dann kommen alle anderen

Hat Jan da noch einen Nachzügler entdeckt?
(Fotos Brit Stiefel)

Pfingst Opti-Pokal

AUF DEM MÜHLENBERGER LOCH

Von Moritz Nugent■ Die Aussichten auf das Wochenende 22. bis 24. Mai 2021 waren sehr stürmisch. Alle haben sich sehr gefreut, endlich wieder eine Regatta segeln zu können und dann noch auf der Elbe. Von der SVAOe hatten zwei Boote in A und fünf Boote in B gemeldet.

Als wir um sieben Uhr morgens ankamen, mussten sich erst mal alle auf Corona testen lassen. Zum Glück gab es unter allen Teilnehmenden keinen positiven Fall.

Nachdem wir unsere Boote aufgebaut hatten, fand mit Aaron die Steuerleutebesprechung statt. Wir hatten fünf Windstärken und sehr hohe Wellen. Da es noch sieben Windstärken werden sollten, durften zunächst nur die A-Optisegler/-innen rausfahren. Für die B's bedeutete das Startverschiebung an Land. 20 Minuten später wurde dann leider verkündet, dass die B's an diesem Tag gar nicht mehr raussegeln dürften. Alle B's fuhren dann enttäuscht nach Hause. Die A's segelten drei Wettfahrten am ersten Tag.

Der zweite Wettfahrttag begann wieder mit einem Coronatest. Wir hatten 4–5 Windstärken und nicht so hohe Wellen, also beste Bedingungen. Der erste Start war um 12 Uhr. Toll war, dass unsere Eltern die Regatta über eine live WebCam, die am Startponton befestigt war, verfolgen konnten. Am Sonntag segelten die A's zwei Wettfahrten und die B's drei.

Bei der dritten Wettfahrt wurde bei den B's mit „Uniform" (Startverschärfung) gestartet. Dadurch wurden sehr viele Teilnehmer in dieser Wettfahrt disqualifiziert.

Trotz aller Widrigkeiten hat sich die SVAOe bei der ersten Regatta der Saison gut geschlagen. Wir belegten in A die Plätze 10 und 16 und in B die Plätze 5, 11, 25, 29 und 40.

FAHRTENSEGELN

STATIONSMELDUNGEN

GAN■ Wie hier mehrfach berichtet, sind drei SVAOe-Yachten seit mehreren Jahren auf weltweiter Fahrt. Durch die pandemiebedingten Beschränkungen (Ein- und Ausreiseverbote, Quarantänezeiten) in den meisten Ländern kam der Reisefortschritt bei zwei der drei Yachten zum Erliegen. Lediglich „Lili", Jens und Britta Harms, waren 2019 auf der Rückreise aus der Karibik und entschlossen sich, noch bevor „Corona" wirksam wurde, einen längeren Umweg über das Mittelmeer zu machen. Das gelang ihnen mit Überwinterungen in Portugal, Sizilien und wieder in Portugal, von wo sie jetzt in Etappen nach Hause segelten. Sie haben in der Zwischenzeit ihr Schiff verkauft und müssen es im Juli in Hamburg an den neuen Eigner übergeben. Das neue Schiff, ein Neubau aus Frankreich, ist in Lorient schon auf Kiel gelegt. Wir können gespannt sein, wie es aussehen wird, denn die lange Erfahrung der Eigner ist natürlich hineingeflossen. Nachdem sie 2015 von Wedel aufgebrochen waren, sind sie nun, nach sechs Jahren, am 7. Juni wieder in Wedel eingetroffen. „Schöner hätte diese Zeit für uns nicht sein können", schreiben sie in ihrem Blog. Beneidenswert. Herzlichen Glückwunsch!

„Greyhound" von Drs. Dagmar und Dietmar Segner liegt nun schon über ein Jahr lang in Whangarei, Neuseeland fest. Dieser Staat führt bekanntlich mit beachtlichem Erfolg ein strenges Regiment gegen die Pandemie, aber auch der dortige Winter wird dazu beitragen, dass die

Reise nicht vorangeht. Vielleicht erhalten wir mal wieder ein Lebenszeichen.

Auch der Standort von „Gunvør XL", Karsten und Sheila Witt, ist unverändert in Victoria, Victoria Island, Canada. Das Schiff liegt dort in der Werft an Land. Die beiden Eigner sind in Hamburg und wollen im Juli nach Canada reisen, wo sie bei vorhandenen doppelten Impfungen eine gemäßigte Quarantäne erwarten, um anschließend mit Freunden an der Westküste von British Columbia nach Alaska und zurück zu segeln. Ihnen begegnet ein Problem, das auch andere Langfahrtsegler kennen, die zu lange in einem fremden Land bleiben: Die Umsatzsteuer wird fällig. Wir drücken ihnen in jeder Hinsicht die Daumen.

Kurzentschlossen:
Mogan – Mindelo – Barbados

EINE REISE ÜBER DEN ATLANTIK

Erzählt von Karsten S. Möller

Vorbemerkung: Die hier beschriebene Reise fand 2006 statt und auch der Bericht stammt aus dem Jahr. Seitdem wird sich auf den Kapverden einiges verändert haben. Die Lektüre lohnt sich aber! (Red.)

1. Teil: Von Gran Canaria nach Sao Vicente

Als Franz anrief und mich darum bat, seine SY „Pepples" mit in die Karibik zu überführen, war es der denkbar ungünstigste Augenblick. Nicht nur, dass gerade die Tageschau begonnen hatte – dabei lasse ich mich ungern stören – nein, es war der 11. Dezember und ich saß praktisch auf gepackten Koffern mit Flugtickets in der Hand. In zwei Tagen sollte es losgehen nach Schanghai, Weihnachten im Kreise meiner ‚China'-Familie. Also erst einmal abgelehnt!

Wann ich denn zurückkäme, wollte Franz wissen, er würde gerne Mitte Januar starten, er hätte auch schon einen zweiten Mann, der auch schon mal gesegelt hätte, aber nicht so viel und deshalb würde er mich brauchen. Ich argumentierte dagegen, ich hätte schließlich auch ein Boot, um das ich mich kümmern müsse, stehe in der Halle, wäre nicht fertig und würde später alle blockieren. Franz drängelte weiter.

Kurzentschlossen einigten wir uns auf Anfang März, tatsächlich saß ich aber schon am 25. Februar im Flieger nach Las Palmas; die „Bottle Imp" war frühjahrsüberholt, das Kranen Ende März in familiäre Hände abgegeben.

Auf See! Donnerstag 2. März. Langsam verliert sich Gran Canaria am Horizont, in Dunst eingehüllt. Puerto do Mogan mit seinen hübschen von Bougainvillea überrankten Häusern, den engen Gassen mit den vielen interessanten Kneipen und Tavernen, sich anschmiegend an die schroffen braun-schwarzen Hänge des engen Tales, hingetupft wie auf einem Gemälde von Monet, bleibt zurück. Franz spielt beim Auslaufen auf der Mundharmonika ‚Muss i denn, muss i denn…'. Viele winken zum Abschied; die meisten davon auch Segler mit der ewigen Sehnsucht, auch über den Atlantik zu wollen. ‚Ja, ja morgen laufe ich auch aus. Spätestens übermorgen…'. Ja, ja! Bei den meisten wird es nie etwas. Irgendetwas ‚Gefühltes' ist auch in mir, wo ich doch sonst immer der ‚Harte Knochen' bin. Die Mundharmonika, die Melodie, die winkenden Menschen? Hinaus aufs Meer, in die Ferne? Seemannsabschied eben!

Die hohen Seen laufen in immer wiederkehrendem Rhythmus unaufhaltsam schräg von achtern heran. Wellenberge bauen sich auf, tintenblau. Schaumkronen, grellweiß in der

blendenden Sonne, türmen sich bedrohlich über unserem Heck, brechen zusammen, tiefe Täler öffnen sich, von Gischtstreifen marmoriert. Aber kaum ein Spritzer kommt ins Cockpit. Der kräftige Nordostpassat treibt uns unbarmherzig nach Süden, 215°, den Ilhas de Cabo Verde entgegen. Backstagsbrise.

Am Freitag den 3. März schicke ich meine erste E-Mail nach Hause „…bei uns ist alles gut: Stimmung, Wetter, und wir kommen gut voran. Jetzt 16:00 h sind wir auf N26° 19,53' / E17° 42,30' und haben bis zu den Kap Verden noch 699 sm vor uns und segeln unter ausgebaumtem Blister und Groß mit 5,6 kn."

Wir haben uns entschieden, nicht direkt über ‚den Teich' in die Karibik zu steuern, sondern lieber einen Zwischenstopp einzulegen, nach wohl einer Woche auf See. Vorsichtshalber! Vier Männer, zwei Kapitäne, da weiß man nicht, wie das so harmoniert. Mathias und Hermann, beide mit wenig Segelerfahrung, kannte ich vorher nicht. Auf Sal gibt es einen Flugplatz, für den Notfall. Mathias, als Lufthanseat, hatte wohlweislich die Tasche voller günstiger Rückflugtickets von allen möglichen im Wege liegenden Flughäfen. Hermann stieg dann auch tatsächlich aus, berufliche Gründe(?). Na ja, ein Bayer aus Passau. Die Verständigung mit ihm war ziemlich mühsam.

Ich war mit der Route sehr einverstanden. Kapverden! Inseln im Meer, afrikanisch, weit weg von allen Routen, exotisch. Da komme ich doch sonst nie hin! Später stellte sich heraus, dass die Entscheidung, Kurs über die Kapverden zu nehmen, auch aus seglerischen Gründen goldrichtig war. Wir hatten immer guten Wind. Andere ‚Direktfahrer', zeitgleich mit uns losgefahren, lagen tagelang in bleierner Flaute, wie wir später erfuhren.

Pieviet 930 „Pepples" im Starthafen Puerto do Mogan

20 bis 28 kn Wind, böig. Groß und Genua 2, beide gerefft, sind unsere Besegelung. Rauschefahrt! 6,5 kn, meistens 7 kn zeigt die Logge, geht hoch auf bis über 8 kn wenn wir die Wellen herabsausen, eine gewaltige Hecksee durchs Wasser ziehend. Unsere Windsteueranlage ‚Windpilot', hält das Schiff unglaublich präzise auf Kurs. Unermüdlich wird jeder Angriff der gewaltigen Seen abgewehrt, die unser Heck nach Steuerbord herumreißen wollen.

Verproviantierung

Der Eigner Franz schlägt die Vorsegel an

Es ist Nacht, meine Wache. Der halbe Mond, auf dem Rücken liegend, begleitet uns. Der Wind hat kräftig zugenommen; 30, 35 in Böen bis 38 kn. Das Groß ist schon lange weg, die Fock stark gerefft. Wir schießen mit weit über 8 kn die riesigen Seen hinab. Plötzlich Lichter Backbord achteraus; kommen langsam näher, beharrlich auf uns zu. Ein Aufkommer auf Kollisionskurs. Warum weicht er nicht aus? Wir holen den Scheinwerfer heraus, blendend weiß leuchten unsere Segel unter dem schwarzen Firmament. Unübersehbar, trotzdem keine Reaktion da drüben. Wir rufen auf Ch. 16. Keine Antwort! Das Schiff ist wohl nur noch 100 bis 150 m hinter uns, ziemlich langsam zwar, aber hält stur auf unser Heck zu. Die Lichter scheinen schon über uns zu sein, also, Manöver des letzten Augenblicks: Selbststeurer ausgehakt, Schoten dicht und angeluvt. Wir legen uns mächtig ‚aufs Ohr' und laufen mit Brassfahrt ab. Dann sehen wir ihn dicht bei: Grosses Schiff, muss ein fischender Trawler sein, so langsam wie er fährt. Wahrscheinlich kein Mensch auf der Brücke; schlafen wohl alle, hier außerhalb der Schifffahrtsrouten, wo ja sonst keiner fährt.

in Abschiedsschluck unter Deck

Es ist wieder Donnerstag, der 9. März, morgens 05:00 h, pottendunkle Nacht, und wir stehen vor Sao Vicente, Cabo Verde. Das Land ist nahe, es ist zu spüren, zu riechen. Ich hätte nie gedacht, dass man Land doch so deutlich riechen kann. Feuchte, würzige Luft, Rauch, Vegetation. Aber nichts ist zu sehen. GPS und Kartenplotter, die einem eigentlich jede Spannung des bevorstehenden Landfalls nehmen sollten, zeigen, wie dicht wir unter Land sind. Dann plötzlich hoch über uns eine kaum wahrnehmbare gezackte Linie, etwas schwärzer als der nachtdunkle, mondlose Himmel. Ist das Land oder doch eine Wolke? Sternenlöcher dazwischen. So hoch, das Land? Die elektronischen Seekarten zeigen ja keine Topographie mehr, jedenfalls nicht so auf den ersten Blick, leider. An Steuerbord muss eine winzige Insel sein, mit einem kleinen 5 m hohen Leuchtturm darauf. Er sollte eigentlich schon querab sein, aber es ist nichts zu sehen außer schwarzer Nacht. Dann plötzlich direkt über unseren Köpfen ein Blink, W, Glt., der Leuchtturm. Wieso da oben? Später, bei Tageslicht, klärt sich das Rätsel auf. Die Ilheu de Passaros, ragt wie ein Eckzahn vor der

Küste aus dem Meer. 88 m hoch, mit einem, ja, ja, nur 5 m hohen Leuchtturm! Man ist es doch zu sehr gewohnt, Land geradeaus zu vermuten, als hoch oben.

Im ersten schwachen Dämmerlicht schieben wir uns in die schützende Bucht von Mindelo – Porto Grande – eine eingestürzte, versunkene Caldera, der schönste und sicherste Naturhafen des Mittleren Atlantiks. Viele Schiffe ankern auf Reede, Fischdampfer, uralte, schrottreife Kümos, Container-Feeder, doch weiter, im inneren Teil der Bucht, liegen auch einige Yachten. Wir mogeln uns durch, finden Platz tief drinnen, dicht vor der Uferpromenade. Um 0730h fällt der Anker auf 4 m Wassertiefe, Gastlandsflagge und ‚Quebec' sind gesetzt, und der Korken einer gut gekühlten Flasche ‚Freixenet' verkündetet mit lautem Plopp unsere Ankunft. 828 sm liegen hinter uns, nach 6 Tagen und 20½ Stunden. Nicht schlecht für ein 9,5m-Boot.

Mindelo bietet einen pittoresken Anblick. Hübsche pastellfarbene Häuser im typischen Kolonialstil säumen die palmenbestandene Uferpromenade des fast kreisrunden Great Harbour. Dahinter, noch im Dunst, hohe grau-braune, auch rötlich bis ockerfarbene kahle Bergrücken. Unwirklich, abweisend.

Noch während wir unseren Sekt schlürfen, hören wir Rufe. Gelten die uns? Alles ist noch morgendlich still. Kein Boot in der Nähe, welches uns seine Dienste anbieten will. Aber die Rufe sind da, direkt neben uns aus dem Wasser. Ein schwarzer Kopf, mit schwarzen Krusselhaaren, schwarzem Bart und schwarzen Augen. Louis bietet seine Dienste an, schwimmend, Wasser spuckend: er hätte zwar kein Boot, uns überzusetzen, aber sonst könne er alles für uns tun, könnte eine große Hilfe sein, bei den Behörden,

Mit Mundharmonika aus dem Hafen

Einkaufstipps usw. Wir haben wenig Meinung, mit ihm an Land zu schwimmen und lehnen dankbar ab. Später kommt Klaus von der ‚Ithaki' im Schlauchboot vorbei, Pastor a.D. vom Bodensee, berufsbedingt redselig, der sich riesig freut, Deutsche zu treffen, die er mit allem Klatsch und Tratsch, aber auch mit nützlichen Informationen über die Ilhas de Cabo Verde versorgen kann.

Mit Louis, inzwischen luftgetrocknet, als selbsternannter Tourguide vorneweg – er trägt aus unerfindlichen Gründen in jeder Hand einen brandneuen Aluriemen, hat aber gar kein Boot –

Brandung bei Mogan

Der Verfasser beim Vorsegelwechsel

Die hohen Seen laufen in immer wiederkehrendem Rhythmus schräg von achtern heran

klappern wir Hourbour Office und Immigration ab. Die Immigration ist geschlossen, wir hätten sie ohne Louis aber auch nie gefunden: eine nichtsagende blaue Tür in einer Lagerhalle im Handelshafen. Kein Hinweis, kein Office-Schild, nichts über Öffnungszeiten, was dazu führt, dass wir später, am Tag unserer Ausreise, nicht nur ein-, sondern auch ausklarieren. Zwei hübsche Stempel im Pass direkt untereinander: Entrada in blau und Saida in rot. Eine fröhliche Abfertigung wird uns in beiden ‚Ämtern' geboten. Viel freundliches Personal, in marineblauen Uniformen, messerscharf gebügelt, Oberhemden wie bei den US-Marines, ergeht sich im Nichtstun; trotzdem viel Papierkram zum Ausfüllen.

Mindelo war einmal die Hauptstadt der Kapverden – jetzt ist es Praia auf der Insel Santiago, tief im Süden – aber ‚heimliche Hauptstadt' ist Mindelo geblieben. Quirliges Treiben auf den Straßen, Menschen aller Farbschattierungen, afrikanisch, von nubischem tiefschwarz bis milchkaffeebraun, nur wenige Europäer, kaum Touristen. Wir schlendern durch die engen Gassen, über den Praca Nova und den Praca Estrela, besuchen den lebhaften Fischmarkt und das Centrado Cultura do Mindelo mit Kunstausstellung und Souvenirläden im ehemaligen Zollgebäude Alfandega Velha und genießen den morbiden Charme dieses ehemaligen Kolonialstädtchens. Mindelo hat 60.000 Einwohner und ist damit die zweitgrößte Stadt des Archipels. Ihre Blüte erlebte der Ort Mitte des 19. Jahrhunderts als er wegen des idealen Ankerplatzes zu einem der bedeutendsten Kohledepots der Atlantikroute wurde, für die Versorgung der britischen Flotte auf dem Weg in die afrikanischen, indischen und asiatischen Kolonien. Der historische Stadtkern wurde in wenigen Jahrzehnten im typischen Kolonialstil, mit englisch/portugiesischen Einflüssen, erbaut. Einstöckige Häuser mit hohen, hölzernen Eingangstoren, großen Balkonen mit Schmiedeeisengittern und abweisenden Fensterläden. Der Porto Grande war seinerzeit umkränzt von riesigen Kohlehalden. 1890 war der Boom vorüber; die Eröffnung des Suezkanals machte Mindelo bedeutungslos und ließ es fast in Vergessenheit geraten. Heute sieht man aber noch die verfallenen Reste der Verladepiers, die Schienen der Lorenbahnen, die über die Uferstrasse jetzt ins ‚Nichts' führen, und man sieht Kinder,

die im Hafen immer noch nach Kohlenresten tauchen, ein wertvoller Brennstoff auf der fast baumlosen Insel Sao Vicente.

Der ‚Club Nautico' empfängt uns mit angenehmer Kühle. Im Innenhof dieses ehemaligen Lagerhauses trifft sich alles. Ansässige Europäer, wie Kai Brossmann, KA- und TO-Stützpunktleiter aus Deutschland, der sein Geld mit Yachtcharter verdient oder der Hamburger, der es mit Big-Game-Fishing versucht, einige wenige Segler, die weiter wollen, ein paar Touristen oder auch Geschäftsleute aus aller Welt, wie der dänische, Viceadmiral a.D., der sich der Thunfischzucht verschrieben hat, oder der Unternehmensberater aus Toronto, der für die Weltbank arbeitet und der Kapverdischen Regierung den Einsatz von Windgeneratoren schmackhaft machen soll. Aber ebenso finden sich Nichtstuer, einheimische Andenkenverkäufer, Muschelschnitzer, halbprofessionelle Mädchen. Schnell fühlten auch wir uns im ‚Club Nautico' heimisch, genießen das gut gekühlte Bier Sagres, welches uns immer unaufgefordert von demselben aparten Mädchen serviert wird, welches mich durch ihre Anmut an eine Prinzessin der Aschanti erinnert. Abends lauschen wir Morna, der dem portugiesischen, Fado ähnlichen, moll-lastigen, melancholischen und sehnsuchtsvollen kreolischen Musik, die kleine einheimische Combos mit Geige und Gitarren bieten.

Unser Freund, der Pastor a. D., empfiehlt uns das neu eröffnete ‚La Taverna' von Dimitri, Koch aus Wien, und Doreen, Serviererin aus Leipzig – ganz Seelsorger: man müsse ja die Landsleute und Jungunternehmer unterstützen. Wir essen gegrillten Thunfisch und Weißen Marlin – sehr delikat – und lernen Amandio Costa kennen, der ‚in Tourismus macht', und verabreden für den nächsten Tag eine Inselrundfahrt in seinem brandneuen HIACE Minibus.

Sao Vicente ist eine der trockensten Inseln des Archipels, wüstenhaft, fast vegetationslos und, wie alle 15 Inseln des Archipels, vulkanischen Ursprungs. Lediglich neun der Inseln, die sich in Ihas do Barlavento (Inseln über dem Wind) und Ilhas do Sotavento (...unter dem Wind) unterscheiden, sind besiedelt. Die bis zur Entdeckung unbewohnten, menschenleeren Inseln – es gab noch nicht einmal Säugetiere – wurden 1445 von Antonio Fernandes umrundet, aber erst

Die schützende Bucht von Mindelo/Porto Grande

Louis bietet seine Dienste an, ein Boot hat er nicht, aber guten Willen

Sieht aus wie Nebel, ist aber „bruma seca" – staubhaltige Luft

1456 von dem in portugiesischen Diensten stehenden Venezianer Alvise Cadamosto betreten. Antonio da Noli, ein ebenfalls im Dienste des portugiesischen Prinzen Heinrichs des Seefahrers fahrender Genueser, entdeckte und erforschte 1458 die Inseln erst richtig und gab ihnen auch den Namen Ilhas de Cabo Verde. Ein völlig unpassender Name, für diese Inselgruppe mit ihrem zumeist wüstenähnlichen, trocknen Charakter, der aber die Geschichte und die Navigation der mittelalterlichen Entdeckungsfahrten der Portugiesen widerspiegelt: Immer an der Küste Afrikas entlang bis zum Cabo Verde, und wenn dann an Steuerbord diese Inseln, die Ihas do Cabo Verde lagen, war man richtig.

Schroffe Vulkanlandschaft auf Antao...

Um Mindelo herum haben sich einige Bauern versucht, in den Ribeiras (Trockentäler) Zuckerrohr, Süßkartoffeln und Bananen anzupflanzen. Aber zerfallene Hütten, zerbrochene Windräder, durch Sturzfluten zerstörte Zäune und Schutzmauern lassen nicht gerade auf viel Erfolg schließen. Auch hier wie überall Landflucht und Entvölkerung. Amadio Costa rast mit uns in atemberaubendem Tempo über endlose, mit Katzenköpfen aus blauem Basalt gepflasterte Straßen durch eine bizarre, unwirkliche Landschaft, die an den Vorhof zum Hades erinnern mag. Tiefe Täler, öde, dunkel, grau; steile Hänge aus schwarzer Schlacke und Basalt, geschändet von tiefen Erosionsrinnen. Farben wie roter und gelber Ocker, brauner Umbra, grüner Malachit wechseln sich ab mit schwefeligem Gelb und tiefem Schwarz. Irgendwann sind wir auf dem Monte Verde (750m), im gleißenden Sonnenlicht. Senkrecht abfallende Felswände nötigen uns, einander beim Hinuntersehen festzuhalten. Die ganze Insel ist eingehüllt in den rötlich, grauen Staub des bruma seca (graues Kissen), der von der Sahara her herüber weht. Dieser ‚trockene Nebel' gibt keine Fernsicht frei, keinen Blick auf die See oder zu den anderen Inseln, den anderen Ilhas do Barlavento, den anderen Inseln über dem Wind.

In Calhau, ein Ort wie mitten in der Wüste, werden wir herzlich im Restaurant ‚Hamburgo' begrüßt, von einer aus Deutschland zurückgekehrten Emigrantenfamilie. Die Wände sind mit fröhlichen Malereien verziert: Die Elbe, viele Schiffen mit deutscher Flagge, Blankenese von

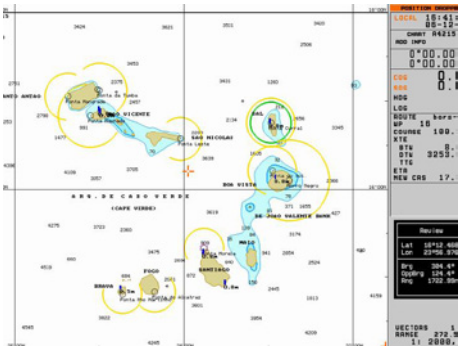
der Wasserseite aus mit Süllberg im Hintergrund, St. Pauli mit Herbertstraße, großbusige Mädchen in den gemalten Fenstern, der Michel, die Alster, alles ist da. Wir bestellen fangfrischen Fisch – was sonst – und warten, warten, warten. Nahezu zwei Stunden sind vergangen, nichts passiert. Plötzlich huscht ein Mann am Fenster vorbei, auf der Schulter einen Korb mit Fischen. Wenn das nicht fangfrisch ist! Das Essen, der Fisch, die Gewürze, alles so fremd, aber sehr delikat, entschädigen uns für das lange Warten

Am nächsten morgen um 07:00h besteigen Mathias und ich die Autofähre ‚Canal d'Mar', die uns, in der endlosen Dünung mächtig rollend, in einer ¾ Stunde über die siebeneinhalb Meilen breite Meeresenge von Mindelo nach Porto Novo auf Santo Antao bringt. Die Ilha de Santo Antao ist die zweitgrößte und grünste Insel der Kapverden, geprägt von einer wilden Landschaft mit hohen, schroffe Bergen – ‚die die Wolken fangen' – tiefen, engen Tälern, grünen Calderas mit Zuckerrohr- und Bananenplantagen. Unser Fahrer, er sieht aus wie Charles Bronson, zusammengekniffene Augen, Schnauzbart, Gesicht wie braunes Leder, wartet schon mit einem klapprigen Toyota-Bus auf uns. Im ‚Spiel-mir-das-Lied-vom-Tod-Stil' geht es erst durch wüstenhafte, vulkanische Landschaft, schwarz, grau, ocker, rot, grün bis schwefelgelb – alle Farben. Dann auf endlosen Serpentinen in die Berge. Lässig, mit nur einer Hand am Lenker, im Wahnsinnstempo fährt uns Charles Bronson über enge, kurvige, mit Blaubasalt gepflasterte Maultierpfade, auf hohe, im Sonnenlicht gleißende Pässe. Immer wieder halten wir an und stehen an senkrecht abfallenden, aschegrauen, teils schwarzen Felswänden und blicken in die Tiefe, in Abgründe, in dunkle Schatten, sehen

...und doch sprießt vereinzelt Grünes

in Täler, wo man meinen sollte, die Sonne komme dort nie hin, blicken auf winzige, bestellte Felder mit Bananenstauden und Zuckerrohr und strohgedeckten Hütten, die sich mühsam an die Hänge schmiegen. Atemberaubend! Wenn ich ein Foto machen will, hält Mathias mich krampfhaft am Hosenbund fest. Vorbei geht es an der tief unten liegenden, kreisrunden Cava-Caldera (800m Durchmesser) hoch zum Pico de la Cruz (1.584m) und dann hinunter an die Westküste nach Cidade Velha, welches früher Ribeira Grande (Großes Tal) hieß.

Nicht vorstellbar, dass Ribeira Grande, heute ein verschlafene Nest mit hübscher Kirche,



Die Inselgruppe der Kapverden, abfotografiert vom Kartenplotter (Fotos Karsten Möller)

wenigen Straßen, einem Restaurant und Hotel, früher einmal (im 14. Jh.) die zweitreichste Stadt Portugals war, hinter Lissabon. 1462 von Antonio da Noli gegründet, erhielt Ribeira Grande 1466 das königliche Monopol auf den Sklavenhandel. Sklaven aus Westafrika wurden von hier nach Brasilien und in die Karibik verschifft. Ohne Hafen, aber in Lee der hohen Berge Sao Antaos. Das tiefe Tal von Ribeira Grande mit seinen fast senkrechten Felswänden diente dabei als natürliches Gefängnis.

Ich stehe am Ufer, blicke nach See, nach Westen, in das tiefblaue Wasser, auf die scheinbar müde Atlantikdünung, die sich aber am Strand doch hoch aufbäumt und donnernd, fast senkrecht auf das steinige Ufer trifft, sich auf kindskopfgroßen Steinen weißschäumend zerfasert. Vulkanisches Eruptionsgestein in allen Farben, in Tausenden von Jahren rundgeschliffen, blauer Basalt, schwarzer Bimsstein, grauer Tuff, durchzogen von silberglänzenden und farbigen Bahnen.

Meine Gedanken gehen zu denen, die damals zu den Booten gepeitscht wurden, um zu den auf Reede liegenden Sklavenschiffen überzusetzen, schwarze Leiber, Männer, Kinder, Frauen, aneinander gekettet, aus dem Leben, aus ihrer Welt gerissen, verstört, unwissend, jetzt nur noch Ware, während sich in den Straßen oder Tavernen von Ribeira Grande die Sklavenjäger und Kapitäne bei einem Glas Wein über die Preise dieser Menschen versuchten einig zu werden. Aber auch Vasco da Gama (1497) und Christoph Columbus (1498) ankerten hier schon, und Sir Francis Drake überfiel die reiche Stadt gleich zweimal (1585 und 1586). 1712 machte der Franzose Jaques Cassart dem Sklavenhandel und der Stadt ein Ende. Ribeira Grande wurde geplündert und zerstört.

Fern am Horizont schimmert blau der Atlantik, friedlich, wo noch Lee ist, weiß geädert dort, wo der Passat das Meer wiedergefunden hat. Ich wende mich ab. Neben mir röhren Großdiesel und bringen mich in die Gegenwart zurück. Das örtliche Kraftwerk, von einer Hamburger Firma errichtet, wie ein Schild verrät. Wir gehen zurück in die Stadt, vorbei an Männern, die in der heißen Sonne Lehm in hölzerne Ziegelformen pressen, vorbei am Markt, Buden, windschief, beladen mit allem möglichen Krimskrams, Gemüse, Früchte, Fische. Vorbei an schmutzigen, fröhlichen Rotznasenkindern, uralten Häusern mit bröckelnden Fassaden. Vorbei an scheuen Menschen, die einen nicht ansehen, gehen zur Kirche Nossa Senhora do Rossario, weiß, sauber, mit goldener Uhr. Trinken ein Bier in der Taverne nebenan und fahren weiter nach Ponta do Sol, dem nördlichsten Punkt Santo Antaos; ein flaches, weit in den Atlantik hinausragendes Kap, mit einer handvoll Häusern und stillgelegtem Flugplatz. In einem winzigen Lokal auf einer Klippe direkt über der donnernden Brandung des Atlantiks essen wir zu Mittag: ‚Catch of the day', was sonst! Toller Fisch, rustikal über offenem Feuer gegrillt, dazu Salat, grob geschnippelt, Essig und Olivenöl. Dazu ein ‚lokal Beer', was will am mehr!

Über eine der schönsten Straßen der Kapverden, hoch über der Küste, geht es nach Vila dos Paulos, und wir trinken in einer uralten Schnapsbrennerei als Absacker höllisch scharfen ‚Grock' -Zuckerrohrschnaps – und sehen dabei zwei Ochsen zu, die im nimmer endenden Kreislauf eine riesige, hölzerne Trapiche (Zuckerrohrpresse) in Bewegung halten. In Paul, wie der Ort genannt wird, scheint die Zeit seit Jahrhunderten stehen geblieben zu sein. Winzig kleine Strohhütten, kaum zu finden zwischen großen Bananenstau-

den, drängeln sich in einem engen Tal vor der finsteren, bis in den Himmel reichenden Nordwand der Cava-Caldera hunderte Meter hohe Basaltwände.

Irgendwann sind wir wieder zurück im heißen Porto Novo, besteigen die ‚Canal d'Mar' und rollen heimwärts nach Sao Vicente. Uns auf der Sitzbank gegenüber, Mutter, Kinder, Oma und Opa, bleiche Gesichter unter der dunklen Haut, nicht glänzend tiefbraun wie sonst, sondern Milchkaffee. Die Besatzung verteilt Spucktüten.

Am Montag, dem 13. 3. um 16:00h laufen wir aus. Böige Fallwinde ziehen Riffelbahnen über das Hafenwasser, winzige Gischtfähnchen wehen davon. Wir setzen Groß und G1. Schnell bleibt die abweisende, schwarzbraune Felsenküste Sao Vicentes zurück. Der Leuchtturm Amelia ist das Letzte, was wir sehen. Einsam und wie verloren steht der weiße, winzig kleine Turm vor den zerklüfteten, hochaufragenden, drohend dunklen Lavawänden des Pto. Machado. Bald tauchen, im Dunst und einsetzender Abenddämmerung nur schwer auszumachen, die hohen Berge Santo Antaos an Steuerbord auf, um sich schnell wieder in Nichts aufzulösen. Wir sind allein. Der NO-Passat weht uns kräftig hinaus auf den Atlantik; 2.018 sm liegen vor uns. Rasmus kriegt einen kräftigen Schluck aus der Rumbuddel.

Schnell kommt die Dämmerung. Etwas wehmütig blicke ich zurück auf diese Inseln, denke an die Menschen, die es dorthin verschlagen hat, an ihr wechselvolles Leben. Denke an die melancholische, einen tief berührende Musik, die man immer und überall hört und die man in sich aufnimmt, denke an die schroffe, faszinierende, so fremde Landschaft und an den immer wehenden Wind, und an das Meer ringsherum, an die allgegenwärtige See, überall ist sie da, überall zu spüren. Und dann ist da dieses Gedicht, welches mir nicht aus dem Kopf gehen will und das zu meiner Stimmung so gut passt, jetzt wo es auf den Atlantik geht, das mich in die unendliche Weite begleiten wird, mich eins werden lässt mit der See, das Salzige Gedicht:

„Am Ende des Strandes bin ich geboren,
so trag ich in mir alle Meere der Welt.
Meine Boten sind die Wellen,
sie bringen und nehmen mit sich Gruß
und Geheimnis.
Meine Briefe, meine winzigen Briefe
der Sehnsucht,
sind salzige Seufzer,
von Nixen gepflückt vom Kamme sich
brechender Wogen.
In den Schneckenhäusern der Muscheln
aller Meere der Welt
sind sie verschlossen, meine Liebeslieder.
Denn am Ende des Strandes bin ich geboren,
so trag ich in mir alle Meere der Welt"
Ovidio Martins, Kapverden, 1928

Fortsetzung folgt

SEGLERGESCHICHTEN

WIE AUS EINEM UNFALL EINE WUNDERBARE GESCHICHTE WURDE

Von Hermann Güldener ■ In Zeiten von Corona kann man eigentlich nicht genug von schönen Erlebnissen berichten – wie hier auf unserem Sommertörn 2018.

Es begann damit, dass auf der SVAOe-Regatta von Glückstadt nach Otterndorf (wir belegten

Der verstauchte Fuß, erfolgreich bandagiert (Foto Hermann Güldener)

den letzten Platz …) der Schäkel des Vorfalls meinte, sich kurz nach dem Start verabschieden zu müssen. Die Folgen wundern den kundigen Leser nicht: Die Genua rauschte nach unten. Na ja, dann musste das Spi-Fall her, aber das dauerte natürlich. Mit ablaufend Wasser und wenig Wind trieben wir mehr Otterndorf entgegen, als wir segelten. Vor Otterndorf mussten dann doch noch einige Warteschleifen gedreht werden, bis wir bei einsetzender Flut in den Hafen einlaufen konnten. Nach dem Festmachen und einem leckeren Begrüßungstrunk erfolgte schnell mit Hilfe vieler Hände die Reparatur des Vorfalls. Bei schönstem Wetter erlebten wir anschließend einen gemütlichen und unbeschwerten Grillabend. Corona war noch ganz weit weg.

Den zweiten Teil der Regatta zurück nach Wedel machten wir dann nicht mehr mit, weil hier in Otterndorf unser Urlaubstörn beginnen sollte. Nach dem Frühschoppen ging es am Nachmittag bei Hochwasser quer über die Elbe in den NOK hinein, dann weiter über Gieselau, Kiel, Damp und Schleimünde nach Bagenkop auf Langeland. Dabei ließen wir uns viel Zeit. Es war noch Vorsaison (Ende Juni) und wir hatten in Bagenkop eine große Auswahl an freien Liegeplätzen. So bekamen wir einen Platz direkt vor der Bäckerei. Was waren das für Aussichten, morgens frische Brötchen fast direkt vor dem Cockpit-Tisch kaufen zu können. Aber, wie bereits erwähnt, wir befanden uns in der Vorsaison, und was das bedeutet, sollten wir erst an nächsten Tag erfahren.

Also ging Birgit am nächsten Morgen erst einmal zum Bäcker, um Brötchen zu kaufen (nein, das Thema „Bäcker-Navigation" wollen wir an dieser Stelle nicht weiter diskutieren …). Unverrichteter Dinge (soll heißen ohne Brötchen) kehrte sie zurück, weil die Bäckerei erst eine Woche später öffnen wollte. Aber ganz folgenlos sollte dieser kleine Ausflug dennoch nicht sein. Auf dem Steg knickte Birgit mit dem rechten Fuß um. Anfangs schmerzte der Fuß nur, aber am nächsten Tag war er grün, blau und dick geschwollen. Was tun? Ein Arzt musste her. Also versuchten wir es beim Hafenmeister, um nach einer Praxis zu fragen, aber das Hafenmeisterbüro war geschlossen, und der Fuß schmerzte immer mehr.

An der Hafenzufahrtstraße trafen wir auf ein paar Dänen, die wir um Hilfe baten. Wir erfuhren, dass die nächste Arztpraxis einige Kilometer entfernt in Rudköbing sei. Der nächste Bus würde aber erst spät kommen und ein Taxitransfer erschien auch schwierig. In dem Moment fuhr ein Auto vor, dessen Fahrer die Dänen anscheinend kannten. Sie erklärten ihm die Situation, und er war sofort bereit, uns zum Arzt nach Rudköbing zu fahren. Große Erleichterung machte sich breit. Unsere Unterhaltung mit Hendrik (so stellte er sich vor) reduzierte sich auf

viele Gesten, da unsere Dänischkenntnisse nur rudimentär vorhanden sind und Englisch war für Hendrik auch keine Alternative. Auf der Fahrt in die Praxis telefonierte er mit dem Arzt, um uns anzumelden und den Fall zu schildern. Noch am Telefon meinte der Arzt, dass der Fuß geröntgt werden müsse, und das könne nur die Klinik in Svendborg auf Fünen!

Was nun? Die Strecke Bagenkop – Svendborg beträgt knappe 50 Kilometer. Hendrik meinte nur: „Das ist kein Problem." So fuhr er uns nach Svendborg ins Krankenhaus und wartete dort noch drei Stunden, bis der Fuß geröntgt und die Untersuchung beendet war. Auf unsere Aufforderung, doch bitte wieder nach Hause zu fahren, wir würden schon wieder irgendwie zurückkommen, reagierte er nur mit einem Lächeln. Zum Glück stellte sich nach der Untersuchung heraus, dass der Fuß nicht gebrochen, sondern lediglich verstaucht, die Bänder gedehnt waren. So fuhr uns Hendrik wieder zurück nach Bagenkop. Auf der Rückfahrt hielt er wie selbstverständlich an einer Apotheke, damit wir den von der Klinik verschriebenen Stützverband und die Schmerztabletten erwerben konnten.

So ganz wenige Deutschkenntnisse schien Hendrik dann doch nicht zu haben. Auf der Rückfahrt meinte ich nur zu Birgit, dass es jetzt wohl zu spät sei, Fisch in dem Fischladen zu kaufen, da dieser jetzt sicher geschlossen habe. Plötzlich holte Hendrik sein Handy hervor und telefonierte, ich weiß nicht, mit wem. Auf jeden Fall hielt er mit seinem Auto im Hafen vor einem Fischer, der uns Fisch verkaufte. Unser Dank an ihn war grenzenlos, er aber winkte nur verlegen ab. Mit allergrößten Mühen ist es uns wenigstens gelungen, Hendrik das Benzingeld zuzustecken.

Trotz des Unfalls mit dem Fuß (oder gerade deswegen) war dieses Erlebnis einfach nur schön. Ist es doch herzerfrischend, Menschen zu treffen, die so hilfsbereit sind und so selbstlos handeln. Also, wenn ihr demnächst in Bagenkop sein solltet, fragt nach Hendrik, im Hafen ist er wohlbekannt. Wenn ihr ihn trefft, werdet ihr sofort bemerken, dass er sehr besonders ist …

Der Fuß verheilte relativ schnell, und wir hatten noch viele schöne Segeltage in der dänischen Südsee – bis auf den Ruderschaden in der Dyvig zehn Tage später. Auch hier hatten wir Glück im Unglück. Aber das ist eine ganz andere Geschichte.

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

AUS BEHÖRDEN UND VERBÄNDEN

Masterplan für die Freizeitschifffahrt

HÖRT SICH GUT AN, ABER KÜSTENSEGLER/-INNEN SIND NICHT GEMEINT

GAN■ Man wird nicht behaupten können, dass die Freizeitschifffahrt bei der Berufsschifffahrt besonders beliebt wäre. Sie tritt in großen Zahlen auf, beansprucht ihre Rechte, macht Fehler im Verkehr und stört den professionellen Ablauf. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung tut ein Weiteres und kategorisiert die Wasserstraßen nach Ladungsaufkommen, wobei Betonnung und Wassertiefenpflege an der wirtschaftlichen Bedeutung, gemessen (nur) an der beförderten Tonnage, orientiert werden. Die Sportschifffahrt hat mit ihren Verbänden erfolglos versucht, dagegen anzugehen. Der Haushaltsdruck (oder war es der wasserferne Minister?) war zu stark.

Allerdings hat der Bundestag eine Erklärung zur Förderung der Freizeitschifffahrt verabschiedet. Die Exekutive folgte dem Willen des Parlaments und entwickelte ein Wassertourismuskonzept. Nun wurde in der Folge ein „Masterplan" vorgestellt. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) machte auf seiner Homepage folgende Aussage:

„Während der Masterplan Binnenschifffahrt den Güterverkehr in den Blick nimmt, richtet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) durch den Masterplan Freizeitschifffahrt den strategischen Fokus auf die Sport- und Freizeitschifffahrt sowie den Wassertourismus im Binsenbereich *(es heißt natürlich Binnenbereich, aber dem Verfasser dieses Beitrags unterlief beim Abtippen ein Schreibfehler, der zu schön war, um ihn kommentarlos zu korrigieren. Red.)*

Die Freizeitschifffahrt hat sich zu einem gewichtigen Wirtschaftsfaktor in Deutschland entwickelt und ihre Anforderungen und Bedürfnisse sind in den letzten Jahren gestiegen, ebenso wie die Relevanz des Umwelt- und Naturschutzes und die Herausforderungen des Klimawandels. Darüber hinaus werden auch technologische Entwicklungen wie Automatisierung und Digitalisierung in der Freizeitschifffahrt immer wichtiger.

All dies erfordert mit Blick auf die vielfältigen Nutzungen der Bundeswasserstraßen durch Sport- und Freizeitschifffahrt die Fortentwicklung des Wassertourismuskonzeptes hin zu einer neuen abgestimmten Strategie, vor allem für die Nebenwasserstraßen: Dem Masterplan Freizeitschifffahrt."

Diesen Masterplan hat das BMVI im Juni 2021 als opulente Broschüre unter dem Titel „Masterplan Freizeitschifffahrt" herausgegeben (https://masterplan-freizeitschifffahrt.bund.de/downloads/publications/0/Masterplan%20Freizeitschifffahrt.pdf). Dort heißt es im Resümee vollmundig:

„Mit dem Masterplan Freizeitschifffahrt wird ein Paradigmenwechsel eingeleitet, der die Freizeitschifffahrt stärker in den Fokus der Bundeswasserstraßenverwaltung rückt. Der Masterplan legt den Grundstein für eine in Zukunft stärker auf die Bedarfe des Freizeitverkehrs ausgerichtete Wasserstraßeninfrastruktur. Durch Maßnahmen zur Verbesserung von Regelungen und Dienstleistungen, durch Förderprogramme und durch die Nutzung digitaler Technologien wird die Freizeitschifffahrt zunehmend unterstützt und gefördert. Gleichzeitig sorgen Maßnahmen dafür, dass sich Freizeitverkehre auf Bundeswasserstraßen umweltschonend entwickeln und attraktive Gewässerlandschaften erhalten bleiben. Ferner

Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Masterplan Freizeitschifffahrt

sollen die Kommunikation und Zusammenarbeit mit allen beteiligten Akteuren im Bereich der Freizeitschifffahrt über die Erstellung des Masterplans hinaus weiter gestärkt werden.

Der Masterplan Freizeitschifffahrt versteht sich als lebendiges Papier mit grundlegenden Maßnahmen, die im Dialog mit allen Beteiligten und Interessierten konkretisiert und mit Rücksicht auf lokale Bedarfe ausgearbeitet werden sollen. Damit das Papier mit Leben gefüllt werden kann, bedarf es weiterhin der konstruktiven Zusammenarbeit aller beteiligten Verwaltungen und der betroffenen Akteure. Die bisherigen Erfahrungen im Beteiligungsprozess zeigen, dass eine gemeinsame Kraftanstrengung zur nachhaltigen Unterstützung und Förderung der Freizeitschifffahrt gelingen kann."

Das sind große Worte. Es wurde sogar bereits die entsprechende Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes im BGBl. veröffentlicht. Diese Änderung betrifft allerdings nur die Binnenwasserstraßen. Für sie wird die Freizeitschifffahrt ausdrücklich und gleichrangig zum Güterverkehr erwähnt. Im Masterplan Freizeitschifffahrt wird an prominenter Stelle gleich nach dem Bild des Ministers ein Seeschiff zusammen mit einer Segelyacht gezeigt. Aber das ist nur etwas fürs Auge. Gemeint sind wir Küstensegler, die Seeschifffahrtsstraßen befahren, nicht. Die beförderte Tonnage bleibt weiterhin alleiniger Maßstab für die Pflege der Infrastruktur.

HISTORISCHES

DIE REISE DER „SCHWALBE V" NACH BORNHOLM 1959

Von Jürgen Chr. Schaper †

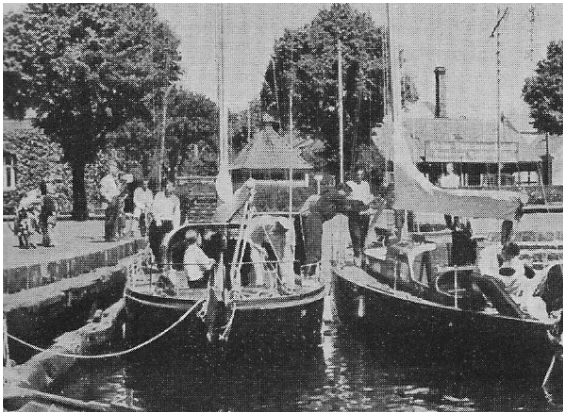
Fortsetzung

Zur Überprüfung des Logortes nehme ich in der Kulmination eine Mondbreite und peile das über 20 Seemeilen entfernte, aber gut sichtbare Feuer von Arkona. Im Kajütsniedergang festgekeilt, ist eine recht genaue Beobachtung trotz der ständigen Bewegungen des Schiffes möglich. Später lösen wir uns im Drei-Stunden-Törn am Ruder ab. Wer wachfrei ist, versucht der Leekoje etwas Schlaf abzugewinnen. Gegen zwei Uhr dreht der Wind aus einer Wolkenbank auf Nordwest und frischt schnell auf. Bald bläst es mit sechs Windstärken. Bei dem zunehmenden Rollen finde ich in der Koje keine Ruhe mehr, hülle mich in Ölzeug und steige an Deck. Das vom Spritzwasser glänzende Gesicht meiner Frau lacht mir entgegen, als ich mich frierend und etwas steif ins Cockpit verhole. Es macht ihr Spaß, das Schiff im raumen Gang durch die See zu jagen. Der Seegang ist höher und länger geworden, geschickt manövriert sie einige besonders vorwitzige Kämme aus. Dabei hat sie ganz vergessen, „seekotzig" zu werden. Die ersten Sonnenstrahlen beleuchten ein prächtiges Bild: Am Horizont wächst kegelförmig Bornholm unseren Blicken entgegen. Wir sehen es zunächst nur, wenn wir uns oben auf einer Welle befinden. Eine Flotte von großen Fischkuttern, quer zur See arbeitend, wird durchlaufen. Ihre braunen und grünen Stützsegel leuchten in der Morgensonne, sie nützen wenig, schwer rollen die Fahrzeuge in der seitlichen See. Sie zeigen abwechselnd ihre überfluteten Decks und ihre leuchtend rot

glänzenden Böden. Fröhlich winken die Fischer herüber; selbst wenn sie, wie auf einigen Booten, gerade an den Netzen arbeiten, machen sie eine Hand zu einem Gruß frei.

Um acht Uhr – fast könnte man sagen fahrplanmäßig – machen wir in Rönne fest. Nur noch der unvermeidliche Zollbeamte mit seinen einfachen Formalitäten ist zu überstehen. Nachdem wir ihn von unserer Harmlosigkeit überzeugt haben, entlässt er uns zu wohlverdienter Ruhe in die Kojen.

Der Hafen von Rönne liegt voll kleiner hölzerner Küstensegler, Veteranen aus der Segelschiffszeit. Sie fahren heute zwar alle mit Motor, benutzen auf See bei günstigem Wind aber auch die angeschlagenen, mit grünen Persenningen zugedeckten Segel. Wir bewundern immer wieder die teilweise eleganten yachtähnlichen Rümpfe und Takelagen der Fahrzeuge. Nachmittags holen wir einige Mahlzeiten nach. Wir liegen direkt an der Pier, und die dänischen Passanten, die sich neugierig um unser Schiff angesammelt haben, staunen über die aufgetischten Mengen. Ihr Staunen verwandelt sich in raunende Ehrfurcht, als sich dann nur zwei Personen im Cockpit versammeln, um alles zu verdrücken. Dabei soll doch gerade bei den Dänen das gute und reichliche Essen heimisch sein. Bei den Dänen isst man doch lieber etwas besser, dafür aber mehr und zum Ausgleich eben öfter. Da der frische Wind uns gelegentlich ganze Wolken Straßenstaub übers Schiff weht, verholen wir gegen Abend in den etwas weiter nördlich gelegenen Yachthafen. Hierzu verlässt man den großen Hafen und segelt etwa eine Viertelseemeile nördlich. Von Norden läuft man dann in den kleinen, aus starken Steinmolen gebildeten Hafen ein. Dieser ist aber höchstens für Schiffe



„Lydia" aus Stralsund und „Max Reichpietsch" aus Greifswald in Rönne (Foto Jürgen Schaper)

von der Größe der Volksboote geeignet, diese liegen dort in Mengen und sehr gut. Bei stärkeren nordwestlichen Winden kann das Auslaufen ohne Motor aus der engen, schlauchähnlichen Einfahrt problematisch werden.

Da es Sonnabend ist, herrscht im Yachthafen und in der kleinen sauberen Clubanlage ziemlicher Betrieb. Im Gegensatz zu den Gepflogenheiten der deutschen Segler am Wochenende laufen aber keine Boote zu Wochenendfahrten aus, obwohl selten schönes Segelwetter herrscht. Ein einziges Volksboot macht unter den kritischen Augen der Zurückgebliebenen einen kleinen Probeschlag aus dem Hafen, von dem es aber bald zurückkehrt. Im Übrigen wird geschrubbt, gemalt und gebastelt, alle sind stolz auf die meist in handwerklichem Selbstbau entstandenen Umbauten, Veränderungen und technischen Raffinessen an den Booten. Andere wieder ziehen mit Kind und Kegel an Bord zum Kaffeetrinken, häufig fahren sie mit dem Wagen direkt bis an das Boot. Junge und alte Segler sitzen in und vor dem Clubhaus und spinnen pfeiferauchend ihr fachmännisches Garn. In den Gesprächen bilden wir natürlich eine Zeit lang den Mittel-

punkt, was wir den häufig auf uns gerichteten Pfeifenstielen entnehmen müssen. Kurzum, man betrachtet hierorts sein Boot mehr als Objekt der Bastelfreude und des geselligen Beisammenseins; dass man damit auch segeln kann, scheint von untergeordneter Bedeutung. Freimütig wird uns das von den netten Leuten bestätigt.

Wir müssen uns in das noch recht dünne Gästebuch des Clubs eintragen. Leider machen nur wenige westdeutsche Segler Bornholm zum Ziel ihrer Urlaubsreise. Die gelegentlich hier erscheinenden Yachten aus der Ostzone sind bei den Dänen nicht gern gesehen, man sieht sie lieber aus- als einlaufen. Daran ist wohl zum Teil eine starke antikommunistische Einstellung der Dänen, mehr jedoch die Tatsache, dass die Segler aus der DDR über keine harten DM verfügen, schuld. Wir „Bundesrepublikaner" werden sehr entgegenkommend behandelt und mit Aufmerksamkeiten geradezu überschüttet. Eine sehr nette Geste der Gastgeber: Man überreicht uns die Schlüssel zu sämtlichen Clubanlagen, damit wir diese auch in der Woche, wenn keine Mitglieder da sind, benutzen können.

Der kommende Tag ist ein Sonntag; wir hatten es vergessen, da für uns jeder Tag ein Sonntag ist. Wir haben gestern versäumt, unsere Devisen aufzufrischen und stehen nun mit den restlichen aus Deutschland mitgebrachten Kronen ziemlich verarmt an Land. Unsere Unternehmungslust ist daher anfangs etwas gedämpft. Nach dem Essen beschließen wir dennoch eine kleine Expedition ins „Innere des unerforschten Landes" zu machen. In Ermangelung einer ausreichenden Menge Bargeld packen wir belegte Brote, Bier, Schokolade und Zigaretten als Wegzehrung in die große Einholetasche. Behängt mit Fernglas und Fotoausrüstung marschieren wir los. Am Ortsausgang sammelt uns das erste beste Auto auf und nimmt uns einige Kilometer mit. Als der freundliche Mann in eine andere Richtung abbiegt, müssen wir uns nach einem neuen Untersatz umsehen und kurven alsbald mit einem jungen dänischen Paar in halsbrecherischer Fahrt nach Almindingen in der Mitte der Insel. Almindingen ist laut stolzer Ankündigung im Prospekt der drittgrößte Wald Dänemarks. Wer Dänemark nicht kennt, stellt sich unter einem drittgrößten Wald unermessliche urwaldähnliche und völlig unerforschte Wälder vor. Wir sind deshalb überrascht, hier nur ein besseres Gehölz etwa von der Ausdehnung der Waldanlage Rissens anzutreffen. Trotzdem ist es hier wunderschön; inmitten des Waldes liegen viele idyllische Teiche ganz überzogen mit Seerosen oder allerlei Gewächs. Der Boden ist stark hügelig, und überall ragt der für Bornholm charakteristische Granit heraus. Auch der Waldboden ist stellenweise sehr dünn über dem Gestein, wir merken es an dem dumpf dröhnenden Ton unserer Schritte. Nachdem wir uns hungrig geklettert haben, lassen wir uns auf dem Aussichtsturm Rytterknegten unsere mitgebrachten Vorräte gut schmecken. Der Turm steht etwas südlich der Inselmitte auf dem höchsten Punkt von Bornholm (176 Meter). Vor uns breitet sich nach allen Seiten das hügelige, zu den Küsten leicht abfallende Land aus. In West, Süd und Ost schweift der Blick über die 15–20 Kilometer entfernten Küsten weit auf die See. Nur nach Norden versperrt der hochliegende Nordteil der Insel eine weitere Sicht.

Nach der Erleichterung unseres Reisegepäcks um alles Ess-und Trinkbare fahren wir mit dem Autobus an die Ostküste der Insel nach Svaneke. Dieser Ort, ein kleiner malerischer Fischerhafen, erfüllt uns mit Entzücken. Anders als die bekann-

ten dänischen Häfen, welche meist am flachen Lande liegen, ist Svaneke unterhalb des steinigen Oberlandes in die Felsen eingebettet und hat dadurch fast einen südländischen Charakter. In einer der kleinen winkeligen Gassen erhandelt meine Frau „direkt vom Künstler" einige Keramikgegenstände. Bornholm hat eine jahrhundertealte Keramik-und Standuhrenindustrie. Wir interessieren uns aus Platzgründen an Bord nur für die erstere. Viele kunstvolle Sachen werden in den kleinen Familienbetrieben hergestellt. Die größeren Firmen, wie Andersen, Söholm und Hjort, exportieren in die ganze Welt. Hier auf Bornholm sind die Erzeugnisse noch relativ billig. Nach langem Feilschen mit dem bärtigen Künstler ziehen wir mit einem großen Topf und einigen Kleinigkeiten von dannen. Zu dem Ankauf der ebenfalls angepriesenen modernen Gemälde, deren Anblick uns mit Entsetzen erfüllt, waren wir nicht zu bewegen. Für die Eroberungen musste ich mein letztes Bargeld und noch einige Zigaretten opfern. Glücklicherweise hatte ich die Fahrkarte für die Rückfahrt schon vorher gekauft. Leider wendet sich das Interesse meiner Frau nun ausschließlich dem neu erworbenen Hausrat zu. Sie erwähnt den – nach ihrer Ansicht – niedrigen Preis, ohne dabei zu bedenken, dass wir in Hamburg so etwas niemals gekauft hätten, also noch billiger davongekommen wären. Als ich mich kritisch zu dem Nutzwert der Kostbarkeiten zu äußern wage, ist vorübergehend der Haus- oder richtiger der Bordsegen in Gefahr, über Stag zu gehen.

Die Küste Bornholms ist hier ganz anders geartet als an der Westseite. Die Insel weist landschaftlich überhaupt viele reizvolle Merkwürdigkeiten auf. Sie besteht zu drei Vierteln aus Granit, der nach Norden mehr und mehr zu Tage tritt, in gleichem Maße nimmt der Bewuchs ab. Der Südteil läuft in einer flachen, Dueodde genannten Sandspitze, mit herrlichem Badestrand aus.

Zur Mitte wird das Land dann immer hügeliger und bewaldeter. Große Flächen sind mit Heide bewachsen. Die Nord- und Ostseiten sind felsig und zerrissen. Kleine Schären liegen nahe unter Land, von denen in der Nähe der Ortschaften eifrig gebadet wird, obwohl das tiefe Wasser rings um Bornholm bis in den späten Sommer entsetzlich kalt ist. Das Felsenufer steigt dann nach Norden bis zur reinen Steilküste immer mehr an. Schon bei wenig Wind steht an der Luvseite der Insel eine starke Brandung. Die Häfen auf der Ostseite, wie Svaneke, Gudhjem und Allinge, sind klein und haben winklige schmale Einfahrten mit

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

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

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

hohen und starken Molen. Innerhalb der Häfen sind zusätzlich noch Schleusen als Schutz gegen den starken Seegang. Ständig bricht sich die Dünung an den Molen und an den auf beiden Seiten der Einfahrt liegenden Felsen. Ein- und Auslaufen unter Segel sind daher recht schwierig und sogar unmöglich, wenn in der Einfahrt gekreuzt werden muss oder die Brandung zu stark ist. Nach der Erkundung der Ostseite kehren wir mit dem Bus abends todmüde an Bord zurück. Hier ist noch das tägliche „Schreibsoll" an Logbuch und Postkarten zu erfüllen, bevor es zur Koje geht.

Am Montag müssen wir Geld eintauschen und die nötigen Einkäufe machen. Gegen Mittag bummeln wir mit vollen Taschen zum Hafen, wo zwei deutsche Yachten eingelaufen sind. Es interessiert uns natürlich sehr, um was für Fahrzeuge es sich handelt, außerdem sehne ich mich nach etwas lang vermisstem Küstenklatsch. Die beiden Boote sind die „Lydia" aus Stralsund und „Max Reichpietsch" aus Greifswald. Die „Lydia" ist ein großer Ausgleicher von 12 KR und die „Max Reichpietsch" eines der beiden 8-CR-Boote der DDR, einer internationalen Seekreuzerklasse, die in Westdeutschland noch nicht vertreten ist. Interessiert versuchen wir Kontakt zu den Besatzungen herzustellen. Das gelingt zunächst nur auf der „Lydia", einem Privatschiff, auf der „Max Reichpietsch", die der Gesellschaft für Sport und Technik gehört, herrscht anfangs eine gewisse Zurückhaltung, die erst schwindet, nachdem einige Camel den Besitzer gewechselt haben. Von der „Lydia"-Crew werden wir für den Abend eingeladen. Wir sehen dieser Einladung mit einer gewissen Spannung entgegen, da es unsere erste Begegnung mit Seglern aus der Ostzone ist. Da es vormittags aus der Kajüte der „Lydia" auffällig nach „Muckefuck" roch und der „Max Reichpietsch" ein intensiver Weißkohlgeruch entströmte, bewaffnen wir uns sicherheitshalber mit Kaffee, Kognak und genügend Zigaretten, als wir zu unseren „Verhandlungen mit der Zone" aufbrechen. Auf der „Lydia" werden wir herzlich begrüßt und versammeln uns, nachdem wir das Schiff besichtigt haben, zu einem privaten „Gipfeltreffen" in der Kajüte. Bei der Vertilgung der von uns mitgebrachten Vorräte wird die „Wiedervereinigung" auf niedrigster Ebene, sozusagen auf „Normal-Null", schnell hergestellt. Bis in den späten Abend werden seglerische Erfahrungen diesseits und jenseits der Zonengrenze in herzlicher Unterhaltung ausgetauscht.

Beide Schiffe hatten an der Seeregatta Swinemünde – Falsterboriff Feuerschiff rund – Bornholm rund – Swinemünde im Rahmen der Ostseewoche teilgenommen, die Wettfahrt aber wegen einiger Seeschäden aufgegeben und Rönne als Nothafen angelaufen. Die dänischen Behörden hatten den Notaufenthalt gestattet, jedoch zu verstehen gegeben, sobald wie möglich wieder zu verschwinden. Landgang sollte auf das Nötigste beschränkt werden. Die sonst so freundlichen Beamten waren im Verkehr mit den Sportkameraden aus der Ostzone wie umgewandelt.

Am nächsten Tag wollen unsere Freunde einkaufen, es zeigt sich jedoch, dass nicht eine Bank bereit war, Ostmark gegen Kronen zu tauschen. Wir helfen mit 30 Kronen aus, damit sie nicht gar zu mittellos auf der Straße stehen. Als Gegengabe erhalten wir eine neue Ausgabe des in Stralsund erschienenen Handbuches für Belte und Sund. Westliche Verrechnung soll nach der Wiedervereinigung erfolgen! – Schluss folgt

DIES UND DAS

EIN ÄRGERLICHER SCHREIBFEHLER

GAN■ In Ausgabe 3-2021 dieser Nachrichten war der sehr lesenswerte Beitrag von Susanne Nürnberg über die Überwinterung mit ihrem neuen Schiff in der Jaich Marina in Bremerhaven zu lesen („Uns kam eine Pandemie dazwischen"). Susanne schrieb hinterher: „Es scheint sich ein kleines Schreibteufelchen in die Redaktion geschlichen zu haben, um dort seinen Schabernack zu treiben. Es hat wohl die Buchstaben im Setzkasten durcheinandergewirbelt. Anders können wir uns nicht erklären, dass unser Schiff „umgetauft" wurde. Für uns bleibt „Sie" aber trotzdem „Qivittoq" (mit einem q am Ende)."

Es tut dem Redakteur leid. Niemand sieht seinen Namen oder den eigenen Bootsnamen gerne falsch geschrieben. Dass es sich hier um ein grönländisches Wort handelt („Aussteiger" / „Auswanderer"), das kaum jemand kennt, erst recht nicht seine Schreibweise, ist keine Entschuldigung. Besserwisserei liegt jedenfalls nicht vor. Magische Kräfte? An die wollen wir nicht glauben. Wir geloben, „Qivittoq" künftig stets richtig zu schreiben und hoffen damit, noch etliche Beiträge über großartige Reiseerlebnisse von ihr zu erhalten. Wir wünschen der Besatzung, ihre Sehnsuchtsziele glücklich zu erobern.

SAMMLUNG ANTIQUARISCHER BÜCHER

GAN■ Tomas Krause gab der Redaktion den Hinweis auf die „Deutsche Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte" https://www.schiffahrtsgeschichte.de/. Dieser Verein hat aus Nachlässen und Schenkungen umfangreiche Sammlungen antiquarischer Bücher erhalten und verwahrt sie in 37 – na was wohl? Richtig! – Bananenkisten zum Abgeben an Interessierte gegen einen Spendenbetrag. Immerhin sind die Bücher nach Themen katalogisiert. Für manchen mag das eine Fundgrube sein. Für Näheres wende man sich über die Geschäftsstelle an Tomas.

Bei der Gelegenheit: Auch die SVAOe verfügt über eine beachtlich umfangreiche Bibliothek seglerischer und nautischer Literatur im Sitzungsraum des Clubhauses. Auch diese Sammlung wird aus Schenkungen immer größer, sodass die Bücherregale nicht mehr ausreichen. Zwei Mitglieder, deren Namen hier nichts zur Sache tun, widmen sich immer dann, wenn sie Zeit und Lust haben, der Bibliothek, ordnen die Bestände, katalogisieren sie und entfernen Dubletten. Diese kommen in Kartons und werden im Saal zum Aussuchen und Mitnehmen aufgestellt. Wenn Sie mal wieder ins Clubhaus kommen, werfen Sie einen Blick in den Saal und nehmen Sie von diesen Büchern mit, was interessiert!

ZU UNSEREM TITELBILD

Unser ehemaliges Mitglied Jørg Schildt, vor einigen Jahren viel zu früh gestorben, war, wie sich seine Freunde erinnern, nicht nur Segler und Shiplover, sondern auch vielseitiger Künstler. Er malte, schnitzte, gravierte und war kunsthandwerklich tätig. Die Intarsien auf seinen Booten waren bewundernswert und auch im Clubhaus hängt eine. Besonders liebte er trotz ihres harten Berufseinsatzes die Eleganz der Neufundlandschoner, sammelte Material über sie und stellte sie in zahlreichen

Bildern dar. Seine Technik war das feine, mit spitzestem Pinsel ausgearbeitete Aquarell, aber nie die Kopie einer Vorlage. Er wusste, wie die See ist und wie sich Schiffe bewegen. Nach alten Bildern brachte er ganz neue Kompositionen zustande. Sie wirkten lebensecht bis ins kleinste Detail und doch schuf die Künstlerhand Neues, wählte kräftige Farben und starke Hell-Dunkel-Gegensätze, wo in Wirklichkeit vielleicht nur Grauschattierungen waren. Das traf insbesondere auf seine Bilder von den Grand Banks zu, einem unwirtlichen Seegebiet, das nicht für seine Farbenfreude bekannt ist.

Das dargestellte Bild zeigt einen der letzten Grand-Banks-Schoner, ca. 1910, der dem ersten Steamtrawler begegnet. Die Männer auf dem Schoner werden ahnen, dass ihre Zeit abgelaufen ist, die auf dem Dampfer können sich ein modernes Fabrikschiff noch nicht vorstellen und selbst das ist heute dem Untergang geweiht, da die Meere bald leergefischt sein werden.

German Offshore Award

SPORTSENATOR ANDY GROTE EHRT SOLOSEGLER LENNART BURKE IM RATHAUS

Die beste deutsche Hochseeyacht des vergangenen Jahres ist nur 6,50 Meter lang und knallrot. Gesegelt wird der „Mini" mit dem Namen „Vorpommern" von dem erst 22 Jahre alten Stralsunder Lennart Burke. Der Solosegler mit großen Ambitionen nahm im vergangenen Jahr mit seinem kleinen Schiff an der Regatta „Les Sables – Les Açores en Baie de Morlaix" teil und kam im international stark besetzten Feld von 72 Teilnehmern auf einen beachtlichen dritten Platz. Am Montag, 28. Juni, bekam Lennart Burke im Großen Saal des Hamburger Rathauses den German Offshore Award von Innen- und Sportsenator Andy Grote persönlich überreicht. Pandemiebedingt fand die 14. Verleihung nur im kleinsten Kreis statt.

Derzeit bereitet sich Lennart Burke mit der „Vorpommern" auf die nächste große seglerische Herausforderung vor und plant, im Herbst 2021 an der Mini Transat teilzunehmen, einer Regatta, bei der es für Solosegler auf ihren kleinen Booten non-stop über den Atlantik geht. (Quelle: Pressestelle der Behörde für Inneres und Sport)

DAS BÜCHERSCHAPP

SCHWEDEN IST FÜR VIELE DAS SCHÖNSTE ZIEL

Von Michael Albrecht■ Für das Segelrevier, das vielen unserer Mitglieder das liebste ist – Süd- und Ostschweden – , gibt es eine vollständig überarbeitete Neuauflage des bekannten Törnführers des Seglerehepaares Claußen (Harm ist vor einigen Jahren gestorben, aber seine Frau Gerti führt das Werk weiter). In jede bisherige Neuauflage haben die Autoren dankenswerterweise immer mehr Naturhäfen aufgenommen, die zum Ankern oder Am-Felsen-Festmachen in geschützten Buchten einladen. Mit detaillierten Skizzen werden die besten Plätze beschrieben, sodass auch Neulinge mit etwas Vorsicht diese für uns Segler so einmalig schönen, idyllischen Naturhäfen genießen können. Wer sich erst einmal vorsichtig langsam mit einem Ausguck

am Bug und Blick auf das Echolot an einen empfohlenen Felsen herangetraut hat, während achtern der Anker klar zum Fallen ist, wird es bestimmt immer wieder tun. Denn besonders Ostschweden hat diese woanders sehr seltene Vielzahl an Möglichkeiten, vom Boot aus zu schwimmen, an Land zu grillen, lange Waldspaziergänge über die Schären zu machen oder sich am Anblick von ruhigem Wasser, Wald und felsigen Schären zu erfreuen.

Für jeden, der diese Gedanken ein wenig nachempfinden kann, ist dieser Band ein äußerst wertvoller Reisebegleiter. Selbstverständlich enthält er auch alle anderen relevanten Informationen wie Hafenpläne, Liege- und Einkaufsmöglichkeiten sowie Sehenswürdigkeiten – seien es Schlösser, Burgen, Museen oder Kirchen.

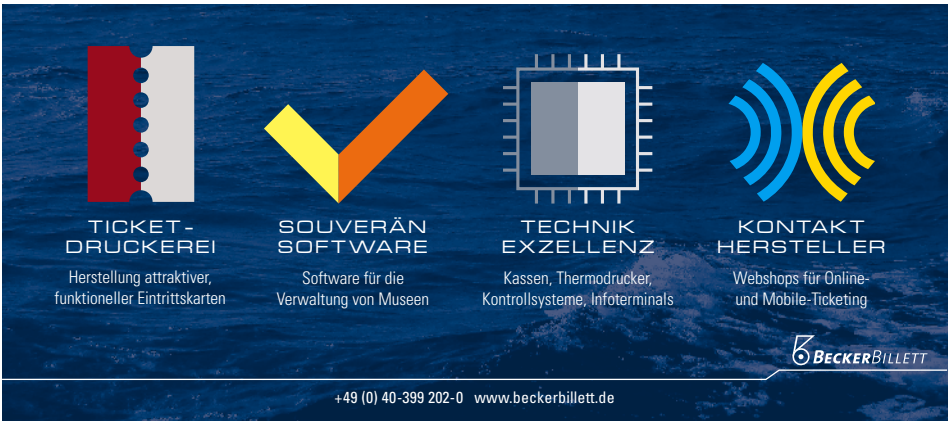
Gerti und Harm Claußen, Törnführer Schweden 2, Südküste – Ostküste -Öland – Gotland, 8. Auflage, Delius Klasing, € 39,90

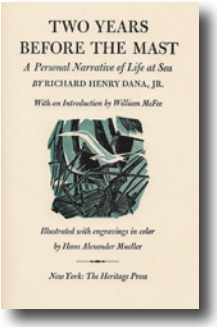
Zum Lesen und Wiederlesen

RICHARD DANA: „ZWEI JAHRE VORM MAST“

Von Norbert Suxdorf ■ „Wenn du die beste Vorstellung von Kap Hoorn bekommen willst, dann greife zu dem unvergleichlichen Buch meines Freundes Dana… Die Kapitel, in denen er Kap Hoorn beschreibt, müssen mit einem Eiszapfen geschrieben sein.“ So urteilte Herman Melville. „Mit einem Eiszapfen geschrieben“ – was kann man dem hinzufügen, um neugierig auf Danas Buch zu machen. Ich will die Kap Hoorn-Kapitel hier nicht vorwegnehmen, aber einige andere Appetizer anbieten.

Mit dem 1840 veröffentlichen Bericht über seine zwei Jahre vorm Mast, auf der Reise von Boston nach Kalifornien und zurück, verfolgte Richard Henry Dana ein Anliegen: „Eine Stimme aus dem Logis hat man bisher kaum vernommen. Auf den folgenden Seiten gedenke ich, einen genauen und authentischen Bericht über mehr denn zwei Jahre zu liefern, die ich als gemeiner Seemann im Dienst der amerikanischen





Titelseite der Kunstausgabe

Handelsmarine vor dem Mast verbracht habe. Es wurde an Hand eines Tagebuches verfasst, das ich seinerzeit geführt habe, und an Hand von Notizen, die ich mir über die meisten Ereignisse zum Zeitpunkt ihres Eintretens gemacht habe… Meine Absicht ist… das Leben eines einfachen Seemanns an Bord zu schildern, wie es wirklich ist – Licht und Schatten zugleich." Das war zur damaligen Zeit etwas wirklich Neues, andere Bücher über die Seefahrt waren mehr oder weniger dramatisch überhöht oder romantisch verklärt.

Über den realistischen Bericht hinaus wollte Dana etwas erreichen: „Sollte er den gewöhnlichen Leser interessieren und mehr Aufmerksamkeit für das Wohlergehen der Seeleute hervorrufen oder einige Unterweisung in Bezug auf ihre wirkliche Lage liefern, die dienlich sein könnte, sie auf die Stufe menschlicher Wesen zu erheben und in jedem Maße ihre religiöse und moralische Besserung zu fördern sowie die Mühsalen ihres täglichen Lebens zu mindern, so wird das Ziel seiner Veröffentlichung erreicht sein."

Wer Dana auf seiner Reise begleiten will, hat einiges vor sich. Meine deutsche Ausgabe seines Buches, 1988 bei der Diederich'schen Verlagsbuchhandlung, Leipzig, erschienen, umfasst 497 Seiten.

„Der vierzehnte August (1834) war als der Tag festgelegt worden, an dem die Brigg ‚Pilgrim' zu ihrer Fahrt von Boston um Kap Hoorn zur Westküste von Nordamerika auslaufen sollte. Da sie den Anker am frühen Nachmittag lichten sollte, begab ich mich um zwölf Uhr in voller Seeausstattung und mit meiner Kiste an Bord, welche die Ausrüstung für eine zwei- oder dreijährige Reise enthielt, die ich aus dem Entschluss heraus unternahm, durch eine völlige Veränderung der Lebensweise und durch langes Entbehren von Büchern und Studium eine Schwäche der Augen womöglich auszukurieren…" – Dana war damals neunzehn Jahre jung, die „Schwäche der Augen" Folge einer Masernerkrankung. Die Brigg „Pilgrim", rund 26 Meter lang, sechseinhalb Meter breit, 15 Mann Besatzung, wurde für eine Bostoner Handelsfirma gebaut. Einen Eindruck von diesem Schiff konnte bekommen, wer Steven Spielbergs Film „Amistad" gesehen hat. Eine Replik der „Pilgrim" spielte dort eine Hauptrolle.

Über die erste Nacht an Bord, noch in der Bucht vor Boston, schrieb Dana: „Meine Wache begann um elf Uhr nachts, und ich erhielt Befehl, den Kapitän zu rufen, falls Wind von West aufkam. Gegen Mitternacht war der Wind günstig, und ich rief den Kapitän, welcher mir befahl, alle Mann zu wecken… In kurzer Zeit waren alle in Bewegung, die Segel losgemacht, die Rahen angebrasst, und wir begannen, den Anker zu hieven…. Ich konnte bei all diesen Vorbereitungen kaum mit Hand anlegen. Meine geringen Kenntnisse über ein Schiff brachten mich in Verlegenheit. Unverständliche Befehle wurden so schnell erteilt und so prompt ausgeführt, es herrschte ein derartiges Umherhasten, ein solches Gewirr seltsamer Rufe und noch seltsamerer Handlungen, dass ich völlig benommen war. Es gibt kein hilfloseres und beklagenswerteres Wesen in der Welt als eine Landratte, die ins Seemannsleben tritt." Wie wahr! Aber Dana lernte schnell. Immer wieder schilderte er detailliert die Abläufe von Segelmanövern – man muss genau lesen, um ihnen zu folgen.

„Das Geräusch des vom Bug zerteilten Wassers war zu vernehmen, das Schiff neigte sich unter der feuchten Nachtbrise und schlingerte mit der schweren Grunddünung, und damit hatten wir unsere lange Reise wirklich begonnen." Die „Pilgrim" war unterwegs, und bald geriet sie in den ersten Sturm, der auch Dana zu schaffen machte: „…mir war schrecklich übel, und ich besaß kaum Kraft genug, mich an irgendetwas festzuhalten, und um mich herum herrschte pechschwarze Finsternis. In diesem Zustand befand ich mich, als ich zum ersten Mal nach oben geschickt wurde, um die Marssegel zu reffen. Wie ich es bewerkstelligte, vermag ich jetzt nicht mehr zu sagen. Ich ging auf die Rahen und hielt mich mit aller Kraft fest."

Dana stellte fest, dass es auch unten wenig erfreulich zuging, „denn die unten herrschende allgemeine Unordnung und jener unaussprechlich Übelkeit erregende Geruch, der durch das Aufrühren des Bilgenwassers im Raum verursacht wurde, machten das Zwischendeck zu einem höchst unzureichenden Zufluchtsort nach den kalten, nassen Decks." Kein Wunder, dass die Seekrankheit zupackte.

Per aspera ad astra: „Als wir um vier Uhr an Deck kamen, stellten wir fest, dass sich die Dinge sehr zum Besseren gewandelt hatten. Seegang und Wind hatten nachgelassen, und die Sterne funkelten hell… Ich stand im Mitteldeck auf der Luvseite und betrachtete den allmählichen Anbruch des Tages und die ersten Streifen frühen Lichts. Schon viel ist über den Sonnenaufgang auf See gesagt worden, aber er lässt sich nicht mit dem an Land. vergleichen. Hier fehlen die Begleitmusik der Vogelstimmen, das erwachende Lärmen der Menschen und das Hervorlugen der ersten Sonnenstrahlen über Bäume, Hügel, Turmspitzen und Dachgiebel, um ihm Leben und Geist einzuhauchen. Aber obwohl das Aufsteigen der Sonne als solches auf See nicht so schön ist, lässt sich doch nichts mit dem frühen Tagesanbruch auf dem weiten Ozean vergleichen." Hier möchte ich Dana widersprechen. für mich war das „Aufsteigen der Sonne" auf See immer ganz besonders schön.

Umschlagseite der Kunstausgabe

Nach der – mit einem Eiszapfen beschriebenen – Kap-Hoorn-Umrundung geschah ein Unglück. Ein junger Mann fiel über Bord. „Er war nach oben gegangen, um am Großmarsstengentopp einen Stropp und Block für das Leebaumsegelfall zu befestigen, und hatte Stropp, Block, die Buchten des Falls und einen Marlspieker um den Hals gehängt. Er fiel vom Steuerbordpüttingswant, und da er des Schwimmens unkundig und dick angezogen war und all diese Dinge um den Hals getragen hatte, war er wahrscheinlich sofort untergegangen." Ein Boot wird ausgesetzt, der Junge nicht gefunden. „Es gibt einen weniger, um das Ruder zu übernehmen, einen weniger, der mit dir auf der Rah auslegt. Du vermisst seine Gestalt und den Klang seiner Stimme, denn die Gewohnheit hat sie fast unentbehrlich für dich gemacht, und jeder deine Sinne spürt den Verlust."

Nach einem Zwischenstopp auf Juan Fernández war das Ziel der Reise erreicht: „1. Januar 1835, warfen wir in der weiten Bucht von Santa Barbara nach einer Reise von einhundertfünfzig Tagen seit dem Verlassen von Boston Anker."

Die fünf Monate hatten aus der jungen Landratte einen Seemann gemacht. Und das wollte Dana beweisen: „Ich verband mit unserer Ankunft hier auch einen anderen Umstand, der in größerem Maße mich selbst betraf; nämlich meine erste Darbietung dessen, was die Matrosen als seemännische Leistung gelten lassen werden – das Heruntergeben der Royalrah. Ich hatte auf See ein-oder zweimal erlebt, wie es getan wurde, und ein alter Seemann, dessen Gunst zu erringen ich mich sehr angestrengt hatte, hatte mich sorgsam alles gelehrt, was notwendigerweise alles getan werden musste, und auch in der richtigen Reihenfolge, und mir geraten, die erste Gelegenheit zu nutzen, wenn wir in einem Hafen lagen, und es zu versuchen. Ich sagte es dem zweiten Offizier, mit dem ich mich ziemlich dick angefreundet hatte, als er noch vorm Mast war, dass ich es gern versuchen würde, und brachte ihn dazu, den Ersten zu bitten, mich nach oben zu schicken, sobald sie das nächste Mal herabgegeben werden musste. Dementsprechend wurde ich aufgerufen, ging nach oben und wiederholte in Gedanken noch einmal die Arbeitsgänge, wobei ich darauf achtete, alles in der richtigen Reihenfolge zu tun, denn der geringste Fehler macht das Ganze zunichte. Zu meinem Glück bewerkstelligte ich es ohne ein Wort seitens des Offiziers und vernahm das ‚Gut gemacht!' des Ersten, als die Rah glücklich an Deck kam. Da war ich zufriedener, als je in Cambridge bei einem ‚bene' unter einer lateinischen Arbeit."

In Kalifornien sollten verschiedene Handelswaren verkauft und Rinderhäute geladen werden, die an der Ostküste das Vielfache des Einkaufspreises brachten. An dieser Küste gab es damals nur wenige größere Ansiedlungen – Santa Barbara, Monterey, San Diego. San Francisco war eine Missionsstation an der Yerba Buena genannten Bucht. Die Schiffe ankerten vor der Küste oder in den Buchten. Die Ladung wurde mit Booten übergesetzt.

Zuerst lief das Schiff Santa Barbara an. „Nie werde ich den Eindruck vergessen, den unsere erste Landung an der Küste von Kalifornien auf mich machte. Die Sonne war gerade untergegangen; es wurde langsam dämmrig, feuchter Nachtwind kam auf, die schwere Dünung des Pazifik setzte ein und überschlug sich dröhnend in hohen gischtenden Brechern am Strand." Dana konnte mit Wörtern Bilder malen!

So schön er die Küste fand, ihre Bewohner bedachte er mit harscher Kritik: „Die Kalifornier sind ein Volk von Müßiggängern, verschwenderisch dazu und bringen selbst nichts zustande." Da gab es Silicon Valley noch nicht!

Als eines Sonntags der „Pilgrim"-Kapitän seinen Leuten den Landurlaub strich und stattdessen Takelarbeit befahl, vermerkte Dana: „Wenn es etwas gibt, was Seeleute erbittert und bei ihnen das Gefühl wachruft, ungerecht behandelt zu werden, dann ist es die Tatsache, dass man ihnen ihren Sabbat nimmt… Der Matrose ist ein Sklave an Bord seines Schiffes."

Und dann noch dies: „Einige Tage lang schien der Kapitän sehr übelgelaunt zu sein. Nichts ging ihm recht und schnell genug." Eine Streiterei eskalierte, Dana war Zeuge, wie ein Mann ausgepeitscht wurde. „Ein Mensch – ein menschliches Wesen, als Ebenbild Gottes geschaffen – jetzt angebunden und ausgepeitscht wie ein Tier!" Einen anderen, der sich einmischte, verprügelte der Kapitän mit einem Tampen. Es waren auch solche Erlebnisse, die Dana bewogen, sein Buch zu schreiben.

Mühevoll wie die Seefahrt war auch das Laden der getrockneten Häute, die am Strand aufgestapelt wurden und zu den hinter der Brandung liegenden Booten geschleppt werden mussten. Eines Tages wurde Dana abkommandiert, an Land im Häutelager zu arbeiten, während die „Pilgrim" weiter die Küste entlang segelte. Er dachte an seine Rückkehr nach Boston, auch an eine eventuelle Laufbahn zur See. Mit der „Pilgrim" würde er zu lange brauchen. Zwei Jahre unterwegs, genug! Er wechselte auf die größere „Alert". Dort stellte er fest: „Obwohl ein Seemannsleben ein Seemannsleben ist, wo immer es sein mag, fand ich, dass hier alles doch sehr verschieden war von den Bräuchen an Bord der Brigg „Pilgrim" … in der Tat deutete alles darauf hin, dass, obwohl strenge Disziplin gehalten und jedem hinsichtlich seiner Pflichten das Äußerste abverlangt wurde, alle an Bord insgesamt sehr gut behandelt wurden… eine zufriedene Mannschaft, die untereinander in gutem Einvernehmen stand und nichts auszusetzen hatte, stellte in der Tat einen großen Gegensatz zu der kleinen, übel missbrauchten, unzufriedenen, murrenden und verzweifelnden Besatzung der „Pilgrim" dar."

Ende September 1836 machte die „Alert" im Hafen von Boston fest. Dana schlug keine Seemannslaufbahn ein, er wurde Jurist, vertrat mit großem Engagement auch die Rechte der unterdrückten afroamerikanischen Bevölkerung und übernahm mehrfach die Verteidigung entlaufener Sklaven. 1859 ging er auf Weltreise und kam noch einmal nach Kalifornien, an Bord eines Dampfers.

Für mich steht Richard Henry Dana am Anfang einer Reihe amerikanischer Schriftsteller wie Jack London, Upton Sinclair und John Steinbeck, die soziale Probleme aufgriffen. „Zwei Jahre vorm Mast" – mehr als ein „Seestück".

Götz Nietsch lieh mir sein ganz besonderes Exemplar von „Two years before the mast", 1947 in New York erschienen, in Segeltuch gebunden, illustriert mit farbigen Holzschnitten sowie mit einem ausführlichen Vorwort über das Leben Danas. Auch diese Ausgabe ist im Internet zu finden, nicht ganz billig, aber sehr schön.

In den Zitaten der deutschen Übersetzung haben wir die Rechtschreibung den heute gültigen Regeln angepasst. (Red.)

Zu guter Letzt

IMMER WIEDER GERN GEHÖRT

Es hieße Eulen nach Athen tragen, wenn noch einmal gesagt würde, dass die SVAOe gute Arbeit mit ihrer Führerscheinausbildung leistet. Trotzdem hören es die Ausbildenden immer wieder gerne, wenn nach Abschluss eines Kurses ein Dank und ein Lob ausgesprochen werden. Ausnahmsweise und aus besonderem Grund und weil von einem Nachbarverein stammend, machen wir eine solche Anerkennung auch einmal öffentlich:

Helmut Hirsemann (MSC), einer von neun Teilnehmenden des Kurses zum Sporthochseeschifferschein des vergangenen Winters trat unmittelbar nach Kursende die bekannt schwierige Prüfung mit üblicherweise hoher Durchfallquote an. Er schilderte uns hinterher, wie es gelaufen sei und dass er auf Anhieb alle Teilprüfungen bestanden hätte. Er schloss: „Liebes Dozenten-Team der SVAOe, mit dieser kleinen Happy-End-Geschichte möchte ich mich bei euch für eure hervorragende Vorbereitung bedanken. Trotz der momentan widrigen Umstände habt ihr erstklassigen Unterricht mit sehr viel Engagement geleistet. Dafür ein ganz großes DANKESCHÖN".

Zu Allerletzt

DIE INKLUSIONS-LIGA IST GESTARTET

GAN■ Der NRV und die Deutsche Segel-Bundesliga haben die Deutsche Inklusions Liga ins Leben gerufen. Über das Inklusionssegeln haben wir schon mehrfach berichtet (SVAOe Nachrichten 6-2020 und in dieser Ausgabe auf Seite 18). Der NRV hat eine Vorreiterrolle eingenommen und sechs für das Inklusionssegeln eingerichtete Boote der Klasse S\V 14 angeschafft. Auch der Hamburger Segler-Verband hat ein solches Boot gekauft. Da die SVAOe in ihren Reihen den sehr aktiven Handicap-Segler Felix Schnor hat, hat der Verband das Boot der SVAOe zur Betreuung überlassen. Es liegt in der Anlage Alsterufer und steht auch anderen Hamburger Vereinen zur Verfügung.

Die Inklusions-Liga ist noch in ihren Anfängen. Sie soll ein Format wie die Segel-Bundesliga bekommen. Die Boote werden den Teilnehmer/-n/innen gestellt. Die erste Regatta fand am Wochenende 3./4. Juli auf der Alster statt. Eine zweite Regatta wird am 10./11. Juli ebenfalls auf der Alster folgen. 18 teilnehmende Teams waren zugelassen. Sieben hatten gemeldet. Das ist für den Start eines so nicht-alltäglichen Ereignisses hoffnungsvoll. Wie es weitergeht, wird sich zeigen. Der Anfang ist gemacht.

Zurzeit sind in der Liga der NRV mit zwei Teams, der 1. Wassersportverein Lausitzer Seenplatte, der Joersfelder Segel-Club, der FC St. Pauli Segeln mit zwei Teams und die SVAOe mit dem Team Felix Schnor/Claudia Kalauch vertreten. Mit den sechs Booten des NRV und dem ausgeliehenen SVAOe-Boot standen also sieben Boote für sieben Teams zur Verfügung. Damit konnte ein mühevoller Mannschaftswechsel, wie er bei der Segel-Bundesliga üblich ist, vermieden werden. Wenn eines Tages mehr Teams in der Inklusions-Liga sind, wird man sehen, wie die Organisatoren das regeln.

Der Redaktionsschluss für diese Ausgabe war schon vorbei, als die Ergebnisse vom Wochenende eintrafen. Daher hier nur ein Kurzbericht. Es war schwachwindig auf der Alster, auf der gleichzeitig der zweite Spieltag der Segel-Bundesliga stattfand. Nach sieben Wettfahrten siegte der 1. Wassersportverein Lausitzer Seenplatte. Die SVAOe mit Felix und Claudia wurde Vierte.

Die Redaktion gratuliert sehr herzlich und wünscht der Inklusions-Liga weiterhin Erfolg.

Herausgegeben im eigenen Verlag der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne e.V.
Neumühlen 21, 22763 Hamburg, Tel. 040/881 1440, Fax 040/880 7341, E-Mail: info@svaoe.de Internet: www.svaoe.de
Bürozeiten der Geschäftsstelle: Dienstag bis Freitag 8:30 bis 12:30 Uhr, Dienstagnachmittag 15:00 bis 19:00 Uhr, Montags ist das Büro geschlossen.
Bankverbindung: Hamburger Sparkasse, IBAN DE60200505501265103992 / BIC HASPDEHHXXX
Redaktion: Michael Albrecht, Marcus Boehlich, Stefanie Holke (Layout), Götz-Anders Nietsch, Norbert Suxdorf, Andreas Völker
E-Mail: redaktion@svaoe.de. Die Redaktion behält sich vor, Beiträge zu kürzen und zu redigieren.
Druck: bertheau druck GmbH, Marie-Curie-Straße 10, 24537 Neumünster, Tel. 04321/51061, Fax 04321/51970, E-Mail: info@bertheau-druck.de
Anzeigen: SVAOe, Neumühlen 21, 22763 Hamburg, Tel. 040/881 1440, Fax 040/880 7341, E-Mail: mail@svaoe.de
Die Bezugsgebühr ist im Mitgliedspreis enthalten. Die Clubnachrichten erscheinen sechs Mal im Jahr.
Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier.

SOMMERGRILLEN IN BORSFLETH

Am **Sonnabend, dem 21. August 2021**
veranstalten wir das Grillfest für unsere Mitglieder und Freunde
ab 17:00 Uhr auf der Wiese im Störloch.

Gezeiten für Sonnabend, 21.08.:
HW Hamburg: 04:14 h, NW Glückstadt: 09:35 h
Gezeiten für Sonntag, 22.08.:
NW Glückstadt 10:34 h, HW Hamburg: 17:33 h

Zur Teilnahme ist eine **Anmeldung** mit Bootsname und Bootslänge
bis zum 15.08. unter doerte.stryi@svaoe.de erforderlich.
Wer mit dem Auto/Rad usw. anreist möge sich ebenfalls anmelden.

Bitte bringen Sie Grillgerät, Kohle und das Grillgut mit,
natürlich auch Ihre Getränke.

Wir hoffen auf gutes Sommerwetter und freuen uns über viele Teilnehmer.
Bitte beachten Sie weiterhin vor Ort die AHA-Regeln.

Wegen evtl. Änderungen beachten Sie auch bitte
den Terminkalender auf der SVAOe Homepage.

Ihr Festausschuss