



# SVAOe NACHRICHTEN

6—2021 NOVEMBER / DEZEMBER



## HYDRAULIK MIT SYSTEM 5 MAL IM GROSSRAUM HAMBURG

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

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

HANSA-FLEX AG

Niederlassung Billbrook, Tel.: 040 7328333

Niederlassung Stellingen, Tel.: 040 5402028

Niederlassung Wilhelmsburg, Tel.: 040 7524270

Niederlassung Stade, Tel.: 04141 7798890

Niederlassung Cuxhaven, Tel.: 04721 393932

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

**HANSA/FLEX**



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

99. Jahrgang

November / Dezember 2021

Nr. 6

### EIN BILD WIE GEMALT – NICHT WEIHNACHTEN, ABER SCHÖNER



*Man könnte meinen, ein Bild von Caspar David Friedrich oder einem anderen Maler der Romantik vor sich zu haben. Frühmorgens um sechs Uhr im Mai 2005 löste sich durch die aufgegangene Sonne gerade der nächtliche Dunst auf, als Annemarie Stamp auf der Westmole des Hamburger Yachthafens auf den Auslöser drückte, gebannt von der Schönheit des Augenblicks. Auch Segeln hat etwas mit Romantik zu tun.*

*Man muss nicht auf Weihnachten warten, höchstens mal früh aufstehen.*

# IN DIESER AUSGABE

## 3 Editorial

### Thema und Meinung

- 4 Corona hat auch bei uns Lücken geschlagen  
*Wie stehen wir dazu?*

### Vereinsleben

- 6 Neuaufnahmen  
6 Hans-Peter Baum †  
8 Die Altjunioren tagen wieder  
*Ein erster interessanter Vortrag*  
10 Absegeln  
11 Mitgliederversammlung im September  
*Ehrung der Jubilare – nach langer Enthaltung  
war das wieder möglich*

### Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 12 „Hungrier Wolf“ gewinnt  
Berliner Senatspreis  
*Weiterer Sieg unseres J/24-Teams!*  
13 Die Wettfahrt um den  
Senatspreis 2021  
*Wie es uns Folkebooten erging*  
14 War es tatsächlich nur Straßenbahnfahren  
bei Jollenwetter?  
18 J/24 „Hungrier Wolf“  
gewinnt Kieler Woche  
21 Die MSC-Sanduhr-Regatta  
*Sommerwetter auf  
dem Mühlo*



### Jugend

- 23 Optipokal 2021  
24 Die Optimist-Jugend auf  
weiteren Regatten



### Fahrtensegeln

- 25 Wir mit dem Wind  
*Eine Reise um Europa*  
25 Abenteuer Überführung  
*Ein Boot muss her!*  
30 Kurzentschlossen  
*Eine Reise über den Atlantik  
3. Teil und Schluss*



### Seglergeschichten

- 36 Ausklarieren auf brasilianisch  
*„Haspa Hamburg“ verlässt Rio*  
38 Notizen zu C, Folge 1  
*Himmelfahrt 2021 auf Elbe und Nordsee*

### Dies und Das

- 42 „Ratokker III“ im Rentenalter  
*Die alte Dame zieht noch immer  
die Blicke auf sich*  
46 Zu unserem Titelbild



### Das Bücherschapp

- 46 Arved Fuchs, Durch Sturm und Eis  
*Meine Expeditionen mit der Dagmar Aaen*

### Zu guter Letzt

- 47 Schriftleiter/-in gesucht

### Umschlagillustration

Skizze von Norbert Suxdorf

### Beilagen

- Einladung Kino-Matinee  
Terminkalender 1. Halbjahr 2022  
Einladung zum Eisbein-/Entenessen (bitte rückfragen!)

## Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

die Saison 2021 ist beendet. Auf den Regatta-Bahnen tat sich im Herbst noch einiges: Die Mannschaft von J/24 „Hungriger Wolf“ hat sowohl die Kieler Woche als auch den Berliner Senatspreis gewonnen und war damit in diesem Jahr überaus erfolgreich. Unsere Europe-Seglerinnen und -Segler erzielten mit drei Booten gute Ergebnisse während der Deutschen Meisterschaft auf dem Steinhuder Meer.

Beginnend mit einer schwach besuchten Mitgliederversammlung am 14. September kehrte dank der Einführung des so genannten Zwei-G-Zugangsmodells wieder Leben ins Clubhaus zurück. Auch andere Vereine, darunter der DSV, lassen ihre Mitgliederversammlungen im Übrigen rechtskonform (!) unter Anwendung des Zwei-G-Zugangsmodells stattfinden. Bereits die nachträglich durchgeführte Ehrung der Jubilare im September erfreute sich großen Zuspruchs. Zur „open house“-Veranstaltung am 23. Oktober fanden sich mehr als 120 Besucherinnen und Besucher im Clubhaus ein, darunter einige „noch-nicht-Mitglieder“. Hinzu kamen etliche Mitglieder, die sich sonst selten oder gar nicht ins Clubhaus „verirren“. Weitere Veranstaltungen stehen im Terminkalender. Angesichts der aktuellen „Corona-Lage“ stehen alle geplanten Veranstaltungen trotz „Zwei-G“ oder (neuerdings) „Zwei-G-Plus“ unter Vorbehalt, und wir werden ggf. kurzfristig handeln, wenn es die Lage erfordert.

Die Nutzung digitaler Formate ermöglichte im vergangenen Jahr bei der Führerscheinausbildung einen einigermaßen normalen Unterricht. Dennoch bleibt der Präsenzunterricht den rein digitalen Formaten überlegen. Viele Unterrichtsinhalte lassen sich in digitaler Form nur mit er-

heblichem, zusätzlichem Aufwand oder gar nicht vermitteln. Insofern wird das Zwei-G- oder ggf. das Zwei-G-Plus-Zugangsmodell gerade in dem für die SVAOe wichtigen Aus- und Fortbildungsbereich hoffentlich etwas mehr

Normalität ermöglichen. Unabhängig davon werden wir auch in Zukunft digitale Angebote nutzen, wenn es mit vertretbarem Aufwand möglich ist.

Ab dem Jahr 2025 wird es keine neuen Genehmigungen für mit Verbrennungsmotoren angetriebene Wasserfahrzeuge auf der Alster mehr geben. Die gute Nachricht: Es gibt ausreichend Angebote an E-Antrieben für Boote. Die Umstellung wird wie alle Maßnahmen zur Reduktion von Emissionen erwartungsgemäß Investitionen erfordern. Sie wird jedoch durch entsprechende Förderprogramme seitens des Bundes und der Stadt Hamburg unterstützt. Der Aufwand für die Anlage der Jollenhafengemeinschaft wird sich dabei in Grenzen halten, denn die vorhandene Stromversorgung erfüllt bereits die Voraussetzungen. Alle Beteiligten sind sich bewusst, dass dieser Aufwand im Vergleich zur Beseitigung anderer Quellen von CO<sub>2</sub>-Emissionen ein kleiner Beitrag ist, allerdings unter der Voraussetzung, dass der eingesetzte Strom aus regenerativen Quellen stammt. Allein für die auf der Alster betriebenen Motorboote geht man von Emissionen in Höhe ca. 900 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr aus. Kleinvieh macht bekanntlich auch Mist.

Ich wünsche Ihnen / euch eine angenehme Lektüre (nach meinem Geschmack sehr lesenswert: „Abenteuer Überführung“) und eine schöne Weihnachts- und Winterzeit. Ihr / euer Stephan Lunau



## THEMA UND MEINUNG

**Corona hat auch bei uns Lücken geschlagen****DER VORSTAND KANN ES NICHT ALLEN RECHT MACHEN**

Von Götz-Anders Nietsch ■ Diese unglückselige, gefährliche Covid 19-Pandemie hat weltweit nicht nur Tote hinterlassen, allein in Deutschland über 90 000, sondern dem gesamten privaten, kulturellen und wirtschaftlichen Leben in unserem Land auch schmerzliche Wunden beigebracht bis hin zu einer Spaltung der Gesellschaft nach „geimpft“ und „ungeimpft“ (es gibt noch andere Spaltungen, aber auf die gehen wir hier nicht ein). Die Mehrheit lässt sich aus Selbstverständlichkeit und Verantwortungsgefühl impfen, wobei zuzugeben ist, dass es Menschen gibt, die wissen, dass ihr Körper Impfungen nicht verträgt und sie dann sein lassen. Die Geimpften fanden sich bald Mengen von Protestierenden gegenüber wieder, die es als ein unabdingbares Grundrecht betrachten, über die Unverletzlichkeit ihres Körpers selbst zu bestimmen in dem Bewusstsein, dass sie andere Menschen damit einem Risiko aussetzen. Dieser grundsätzliche Gegensatz der Auffassungen spiegelt das Vertrauen bzw. Misstrauen gegenüber der Wissenschaft wider, wie es zunehmend zu beobachten ist. Wie ist ein solches Misstrauen zu erklären? Wenn Ulrich von Hutten Anfang des 16. Jahrhunderts noch jubilierte: „Die Wissenschaften blühen, die Künste gedeihen; es ist eine Lust zu leben!“, so ahnte er nicht, wie der Erkenntnisgewinn noch geradezu explodieren würde. Heute kann man manchmal Angst bekommen, was der menschliche Geist alles herausgefunden hat und wie es durchaus nicht nur zum Vorteil der Allgemeinheit angewendet

werden kann und wird. Dass da Zweifel entstehen gegenüber neuen Entwicklungen, die die wenigsten beurteilen können, muss man verstehen. Information und Vertrauen sollten aber helfen. Allerdings gibt es immer Menschen, die dazu nicht bereit sind. Churchill drückte diesen Gegensatz in aller Kürze so aus: „We ought to but we don't“.

Soweit die unterschiedlichen Auffassungen. Selbst in der SVAOe, einer kleinen Gemeinschaft von gut 800 Mitgliedern, gibt es natürlich ebenfalls ein paar, die „Wir sollten, aber wir tun es nicht!“ sagen, sprich, sich nicht impfen lassen wollen. Damit sind wir bei den Corona-Regeln in Hamburg und im Clubhaus. Wie allgemein bekannt, lässt der Hamburgische Senat zwei Konzepte zur Eindämmung des Virus SARS-COV-2 bei Zusammenkünften/Veranstaltungen zu: das 2-G- und das 3-G-Modell. Die Entscheidung trifft der/die jeweilige Veranstalter/-in. Der Vorstand der SVAOe hat sich mit seinem Schutzkonzept für das Clubhaus ([www.svaoe.de/133-allgemeines/1448-besuch-in-unserem-clubhaus](http://www.svaoe.de/133-allgemeines/1448-besuch-in-unserem-clubhaus)) aus gutem Grund für das 2-G-Modell (nur Genesene und Geimpfte haben Zugang) entschieden gegenüber dem 3-G-Modell, das Genesene, Geimpfte und Getestete zulässt. Aus gutem Grund deshalb, weil bei dem 2-G-Modell keinerlei Beschränkungen bezüglich Maskenpflicht oder Abstandwahrung erforderlich sind. Damit können Mitgliederversammlungen, Veranstaltungen, Kurse, Feiern usw. wie früher stattfinden, allerdings mit Prüfung der Nachweise. Das 3-G-Modell dagegen erfordert Maskenpflicht (außer am Tisch bei Speis' und Trank) sowie, viel einschneidender, eine Abstandwahrung von 1,50 Meter von Person zu Person. Damit könnte der Saal nur mit ca. 12 Personen an Tischen belegt



werden, wie untersucht wurde. Jede gewohnte Versammlung wäre unmöglich.

Der Vorstand hat so entschieden, ohne die Mitglieder zu befragen. Das ist das Recht des Vorstands, trägt er doch letztlich die alleinige Verantwortung und muss in solchen Dingen nach bestem Wissen und Gewissen unmittelbar entscheiden. Das wird ihm von einigen vorgeworfen. Jedoch ist davon auszugehen, dass die große Mehrheit der Mitglieder geimpft ist, wie es auch sonst in der Bevölkerung der Fall ist, und dass diese Mehrheit eine Rückkehr zu möglichst normalen Verhältnissen im Cluleben wünscht. Dabei wird dem Vorstand bewusst gewesen sein, dass er einen kleinen Teil der Mitglieder, der nicht geimpften, verprellt, denn sie können nicht teilnehmen. In der Tat sind zwei Mitglieder mit dieser Begründung aus der SVAOe ausgetre-

ten. Das ist zu bedauern. Aber selbst bei einer Mitgliederbefragung hätten diese Mitglieder uns wohl verlassen, denn sie hätten sich in einer Minderheit befunden. Demokratie zählt nicht, wenn es um die eigene Überzeugung geht. Nun ist es geschehen. Wir sind zwei Mitglieder losgeworden, wobei in einem Fall unverhältnismäßig harte Worte gefallen sind. Verständnis kann man dafür nicht aufbringen. In jeder Gemeinschaft muss auf andere Rücksicht genommen werden, auch mal zu eigenem Nachteil.

*(Geschrieben Ende Oktober zu den da geltenden Regeln. Die können sich ändern.)*



# TOPLICHT

Schiffsausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten • Werftausrüstung

**Notkestraße 97  
22607 Hamburg**

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

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



**„Der kleine Braune“**

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

## VEREINSLEBEN

## NEUAUFNAHMEN

September/Oktober 2021

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

**Vollmitglieder:**

Dagmar Reemtsma, 22609 Hamburg  
 Frank Groth, 21220 Seevetal  
 Stephan Thun, 22605 Hamburg  
 Benedikt Baikousis, 22763 Hamburg  
 Arne Egging, 22607 Hamburg

**Wiedereintritt:**

Gesa Thönnessen, 22763 Hamburg

**Jugendliche:**

Ole Griem, 22589 Hamburg

**Jüngste:**

Marte Falkenberg, 22589 Hamburg  
 Elisa Holscher, 20357 Hamburg  
 Carl Friedemann Kowitz, 22763 Hamburg  
 Jakob Pschichholz, 22765 Hamburg  
 Theodor Schuldt, 22765 Hamburg  
 John Luis Umbhau, 22767 Hamburg



\* 23. 5 1937 † 20. 9 2021

## HANS-PETER BAUM

Träger der silbernen Ehrennadel

Ehemaliger Eigner zahlreicher Yachten

Von Joachim Müntzel ■ „Ganz Hamburg liegt unter einer feinen Pulverschneedecke...“ schrieb Monika Kludas im „Piekfall“ – Nr. 30 über die 5. Konsul-Klöben-Gedächtnisfahrt, die am 18.12.1984, am 3. Advent, stattfand. Hans-Peter hatte mit „Good Intent“, einem zum Reede-Versorger umgebauten Mevagissey-Lugger von 1879, an der Wettfahrt teilgenommen, genau wie ich mit „Björn af Brekkukot“.

Ein Wochenende später: Erste Eisschollen auf der Elbe, ein nebliger Morgen. Ich pilgere runter zum Museumshafen Oevelgönne, um „Björn af Brekkukot“ für den Winter zur Jachtwerft Wegener zu bringen. Wen treffe ich: Hans-Peter, der „Good Intent“ nach Barnkrug schippern will, ebenfalls solo. So kamen wir ins Gespräch, ein „Gespräch“, das unterwegs von Schiff zu Schiff fortgesetzt wurde: „Wahrschau Achim, dicke Eisscholle, mehr nach Steuuueerboord!“ Hans-Peter voran. Ich hinterher. Am Ende kamen wir beide gut an.

Später erfuhr ich von Hans-Peter, dass er zu der Zeit neben „Good Intent“ noch „Muleta“ besaß, eine von Britton Chance gezeichnete und bei de Dood gebaute Rennyacht, außerdem eine Grand Banks sowie M/S „Gertrud“, ein bereits historisches Binnenmotorschiff, und dass er, als Winterlager und Stützpunkt für alle diese Schiffe, gerade die alte Stahlewer-Werft in Drochtersen erworben hatte.

Es war diese Werft, die uns wieder zusammenbrachte. Denn zu der Zeit organisierte ich zusammen mit vielen anderen Helfern für die



SVAOe Jahr für Jahr den alljährlichen „Kutterzirkus“. Dafür brauchten wir ein Ziel, und Drochtersen mit seinem im Sommer leerstehenden Werftgebäude wäre da gerade recht, dachte ich. Dies war das erste Mal, dass ich die Generosität, für die Hans-Peter an der Küste bekannt war, erleben durfte. Natürlich konnte das Kuttersportfest dort stattfinden. Es wurde eines der wunderbarsten Kutter-Ereignisse dieser Jahre (übrigens zwei Jahre später gefolgt von einem Kuttersportfest in Barnkrug mit Party im „Bauch“ von M/S „Getrud“).

Nicht viel Zeit verging, und mein Freund Lothar Pätz, SVAOe, rief aus den USA an. Er wollte mit Frau und Kind nach Europa zurücksegeln und bat darum, dass ich mich umhören möchte, wo sie nach ihrer Rückkehr eine Bleibe finden könnten. Ich dachte, weil Lothar Bootsbauer ist, wäre doch so ein Werftgelände wie das in Drochtersen mit leerstehendem Haus, Halle und Anleger nicht schlecht. Ich rief Hans-Peter an. Er war begeistert von der Idee, dass ein Bootsbauer die Werft wieder zum Leben erwecken könnte. Die Verbindung zwischen Lothar und Hans-Peter wurde schnell zu einer guten Freundschaft. Aus der SVAOe waren es erst Lothar, dann ich und Peter König, die über viele Jahre bei Hans-Peter Hochseeregatten mitsegelten. Nunmehr auf der „Norma“, einer 47' Camper & Nicholson one-off, Mitte der 70er Jahre gezeichnet und aus Holz gebaut.

Regelmäßig gesegelt wurden die Rund Skaw-Regatta, das Skaw Race, die Cowes Week, das Fastnet Race und das rd. 2800 nm lange Round Britain and Ireland Race, das wir 1994 mit „Norma“ über alles gewannen. Hans-Peter konnte mit den Menschen an Bord umgehen. Er konnte ihre Fähigkeiten und ihre weniger guten Eigenschaften schnell einschätzen und die

„Posten“ an Bord entsprechend besetzen. Er hatte ein Gefühl dafür, Menschen mit sanfter, aber gleichzeitig starker Hand zu führen. Er wurde 1980 Mitglied der SVAOe und wurde 1985 in den R.O.R.C., den Royal Ocean Racing Club, London, aufgenommen, dessen Rear Commodore er von 1993 bis 1995 war. Hans-Peter war Freund, Ratgeber, Kommunikator und in jeder Weise großzügig.

Keine Frage: Ohne Usch, seine tolle, widerständige und herzliche Frau, die als heimatliche Festsitzung gedanklich immer bei uns Regattaseglern



*Typisch: Hans-Peter „ertastet“ den Wind  
(Foto privat)*

war, die das Wetter genauso verfolgte, wie die Ergebnisse, die jedes Teammitglied kannte und großzügig akzeptierte, was wir auf der Welt so alles anstellten, wäre das Leben von Hans-Peter, so vermute ich, anders verlaufen. Man kann ihr, und das möchte ich an dieser Stelle ausdrücklich tun, nicht genug danken!

Die Familie, seine vielen Freunde und seine Mitsegler haben am 11. Oktober in der Nienstädter Kirche in großartiger Atmosphäre von Hans-Peter Abschied genommen.

Auch Vorstand, Ältestenrat und die Mitglieder der SVAOe trauern mit der Familie und danken für seine langjährige Treue.

## Die Altjunioren tagen wieder

### EIN ERSTER INTERESSANTER VORTRAG

Von Peter Kaphammel ■ Die Altjunioren, bekanntlich eine lockere Gruppe junggebliebener Senioren und Seniorinnen, die keinen „Verein im Verein“ bilden, sondern sich nur gerne einmal im Monat treffen, um über alte und neue Zeiten zu schnacken und jeden/jede gerne aufnehmen, der/die dabei sein möchte, haben unter Corona ebenso gelitten wie die aktiven Segler und Seglerinnen. Anderthalb Jahre ohne Vereinsgeschehen, das reichte. Im September 2021 gab es ein erstes Wiedersehen, noch ohne Programm und am 5. Oktober ein zweites, zu dem ein Vortrag über die Arbeit des Hamburger Segler-Verbandes (HSgV) angesetzt war.

Andreas Völker (Generelles) und Axel Sylvester (Revier-Themen) berichteten uns über die Arbeit des HSgV. Er ist seit 1971 die Nachfolgeorganisation des 1945 gegründeten „Technischen Ausschusses Segeln“ im Hamburger Verband für Leibesübungen.

Der HSgV ist der Zusammenschluss von Segelvereinen/Segelabteilungen mit Sitz in Hamburg.

#### Zweck:

Förderung des Segelsports der Vereine, Vertretung als Fachverband für Mitglieder im Hamburger Sportbund und als Landesverband im Deutschen Segler-Verband (DSV).

Dazu gehören u.a. die Weiterentwicklung des Segelsports, die Unterstützung bei Infrastrukturmaßnahmen der Hamburger Segelvereine, der Ausbildung von Trainern, Wettfahrtleitern und Kadersportlern. Mitglied können Vereine werden, wenn sie Mitglied im DSV und im Hamburger



*Andreas Völker,  
Vorsitzender des Hamburger Segler-Verbands*

Sportbund sind und ihre steuerliche Gemeinnützigkeit anerkannt ist.

#### Organe:

- Mitgliederversammlung, Vorstand, Beisitzer und Schlichtungsausschuss.
- Vorstand: Vorsitzender, Stellvertreter, Kassenswart, Jugendobmann, Protokollführer
- Beisitzer: Surfen, Leistungssport, Rechtsfragen, Revierfragen, Wettsegeln/Regatten, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.

#### Reviere:

Elbe, Alster, Dove Elbe, Oortkatensee, Oberlauf Elbe bis Geesthacht, Neuländer See (Harburg).

#### Öffentlichkeitsarbeit:

Bekanntgabe der Hamburger Regattatermine, „Behördentreffen“: Die Vorstände der Hamburger Segelvereine haben die Gelegenheit, sich mit den Vertretern der für den Segelsport relevanten Behörden und Institutionen auszutauschen.



Axel Sylvester, Beisitzer für Revierfragen  
(Fotos Hamburger Segler-Verband)

### Aktivitäten:

- Förderung des Breitensports in Hamburg
- Erfassung von Yardstickzahlen für die Unterelbe
- Bekanntgabe der Sportboot-Häfen an der Elbe (Vereinskarte)
- Förderung von Inklusionsmaßnahmen (Bereitstellung einer SV14 für interessierte Vereine)
- Finanzielle Unterstützung Hamburger Segler, die Kaderstatus im DSV haben,
- Unterstützung Hamburger Regatten z.B. durch Vermietung von Begleitbooten

### Hamburger Segeljugend:

Förderung des Jugendsegelns, Ausbildung von Kindern und Jugendlichen, Fördermittel und Schutz vor Gewalt und Missbrauch (PSG).

### Segel-Ausbildung:

Es werden selbst keine Segelkurse bzw. Funkkurse angeboten, sondern dieses ist Teil der Arbeit der Mitgliedsvereine im HSGV.

### Trainer-Ausbildung:

Durch benötigten vermehrten Bedarf der Jugendausbildung zum Erhalt des Vereinslebens, werden DSV-lizenzierte Lehrgänge für die Trainer angeboten. Ferner werden Seminare für die Prüfung zum Wettfahrleiter und Schiedsrichter durchgeführt.

### Service:

- Vermittlung der „10 Goldenen Regeln“
- Kenntnisse über die Anwendung von Anti-fouling (Leitfaden)
- Bereitstellung von Yardstickzahlen, Regattakalender Alster/Elbe
- Richtlinien zur Vermeidung von Doping.
- Besprechungen/Tagungen zur Situation der Elbehäfen. Diese ist besonders prekär aufgrund der Folgen der Elbvertiefungen und der massiven Verschlickung der Sportboothäfen an der Elbe. Hierzu ist vom HSGV ein sog. Bagger-Fonds gegründet worden, aus dem die beteiligten Segelvereine bzw. Hafentreiber finanzielle Unterstützung beantragen können.

Anmerkung: Ein weiterer Unterstützungsfonds zur Schlickbeseitigung ist von der FHH mit der **Stiftung Elbefonds** aufgelegt worden. Diese begünstigt Hafentreiber, die keine finanziellen Mittel aus anderen Quellen erhalten. Somit erhält die Hamburger Yachthafen-Gemeinschaft in Wedel keine Gelder aus der Stiftung Elbefonds, da sie Unterstützung durch die HPA (Hamburg Port Authority) über den Einsatz eines Baggers bekommt.

Die Altjunioren bekamen durch die ausführliche Darstellung einen umfassenden Einblick in die Arbeit des Hamburger Segler-Verbandes und bedanken sich noch einmal für die interessanten Ausführungen.

## Noch mit begrenzter Teilnehmerzahl

### ABSEGELN

GAN ■ Zwei Saisons nacheinander fast ohne „gesellschaftliche“ Vereinsaktivitäten, geht das? Keine Mitgliederversammlungen, eine Jahreshauptversammlung am Bildschirm, immerhin zwei Elbe-Ausklang-Regatten, da kam nicht viel an gegenseitigem Austausch zustande. Nachdem die Pandemie-Schutzmaßnahmen in Hamburg und Schleswig-Holstein langsam gelockert worden waren, ergriff Festlotsin Dörte die Initiative und lud zu einem Sommergrillen nach Borsfleth, das noch sehr zögerlich besucht wurde wegen der noch immer anzuwendenden Distanzregeln (SVAOe Nachrichten 5-2021) und schließlich am 2. Oktober zum Absegeln nach Glückstadt. Da waren nur noch die Impfungen nachzuweisen. Man dachte sich, dass ein Ansturm von Booten, Teilnehmern und Teilnehmerinnen stattfinden würde. Ganz so kam es dann nicht.

Nach sehr schnellem Segeln bei böigen südlichen Winden fanden sich im Glückstädter Außenhafen zehn Yachten ein: „Mary“ (Ober-



Ein Stehempfang oberhalb des Yachthafens



Fröhliche Gesichter, wenn es etwas zu trinken gibt



Im „Logger“ gab es deftige Kost

länder/Berendsen), „Sirrka“ (Dartsch), „Luise“ (Lunau), „Aeolus“ (Güldener), „Havkarlen“ (Rainsborough/Stryi), „Spanvogel“ (Pulver), „Azurra“ (Rampendahl), „Volonté“ (Wille), „Vela“ (Blohm), „Swift“ (Gustafsson). Dörte hatte sehr großzügig zu einem Begrüßungsdrink auf der Plattform oberhalb des Yachthafens eingeladen, was begeistert aufgenommen wurde und auch ein paar zusätzliche, befreundete Gäste anzog. Mehrere Boote hatten geflaggt und auch von Jens Cornelssens Haus neben dem Sperrwerk wehte unübersehbar der große SVAOe-Stander.

Um 18 Uhr versammelten sich die, die gemeinsam essen wollten, im „Logger“, einem bekannten Lokal am Marktplatz unter neuem Namen, mit neuer Bewirtung und mit neuer Innenarchi-



*Im Cockpit klang der Abend aus (Fotos Birgit Güldener)*

tektur. Es war eine lange Back aufgebaut, an der fast 20 Personen Platz fanden, nachdem der Wirt die Impfnachweise kontrolliert hatte. Wie gesagt, man hätte nach alter Gewohnheit mehr erwartet, aber möglicherweise herrscht bei vielen noch eine Kontaktscheu vor, denn die Pandemie ist noch nicht verschwunden. Außerdem war für die Rückfahrt am Sonntag kräftiger Wind vorhergesagt, der manche vom Kommen abgehalten haben mag. Trotz allem war es eine fröhliche Runde. Dem Hering und den Getränken wurde gut zugesprochen. Es gab reichlich Stoff zum Erzählen. Unbekannt blieb, wie lange der Abend gedauert hatte.

## Mitgliederversammlung im September

### EHRUNG DER JUBILARE – NACH LANGER ENTHALTUNG WAR DAS WIEDER MÖGLICH

Von Hartmut Pflughaupt ■ Seit der Jahreshauptversammlung 2020 sind 567 Tage vergangen, bevor sich die Mitglieder wieder im Rahmen einer Mitgliederversammlung in unserem Clubhaus treffen konnten (bekanntlich fand die Jahreshauptversammlung 2021 online statt). Durch die Anwendung der sog. 2G-Regel gibt es keine Kapazitätsbeschränkung mehr. Ein kleiner und durchaus überschaubarer Kreis hatte den Weg nach Neumühlen gefunden und war froh, einander wieder Angesicht zu Angesicht – nun ja, die Masken verdeckten dann doch die eine oder andere neue, altersbedingte Falte im Gesicht – zu sehen und über zwei vergangene Segelsaisons zu sprechen.

Am 17. September fand dann die Ehrung der Jubilare mit der Verleihung der silbernen und goldenen Ehrennadeln (für 25- bzw. 50-jährige Mitgliedschaft) statt, die Corona-bedingt im letzten Jahr bekanntermaßen ausfallen musste.

**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





*Stilleben: Ehrennadeln und Schlipse (Foto Pflughaupt)*

Ulli Jensen, Sven Becker, Dr. Stephan Lunau, Ulrich Körner, Peter Mendt und Gerrit Rampendahl stellten als Laudatoren den seglerischen Lebenslauf der Jubilare vor.

Geehrt wurden mit der goldenen Nadel Reinhard Foerster, Rolf Krüger, Joachim Müntzel und Dr. Timm Pfeiffer sowie mit der silbernen Nadel Stefan Böse, Anne Kaiser, Ingeborg Kegel-Konietzko, Jörn Kröger, Thilo Mende und Thomas Schaper. Außerdem bekamen die Geehrten eine SVAOe-Krawatte.

Den vom Festausschuss zubereiteten Schnittchen wurde freudig zugesprochen und unsere Tresenfee Sabine sorgte für die Getränke. Es wurde viel über die Seglerleben und die letzten ein- einhalb Jahre gesprochen. Ein gelungener Abend.

## REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE

**„Hungriger Wolf“  
gewinnt Berliner Senatspreis**

**WEITERER SIEG  
UNSERES J/24-TEAMS!**

Von Fabian Damm ■ Am zweiten Oktoberwochenende stand der Berliner Senatspreis im Kalender. Da dieses die letzte Regatta des Jahres

sein würde, zu der unsere gesamte Stammcrew Zeit hatte, wollten wir auf jeden Fall dabei sein. Acht J/24 kamen auf dem Wannensee zusammen, um bei wolkenlosem Himmel und mittlerem Wind sechs Wettfahrten zu segeln. Insgesamt waren es noch deutlich mehr Teilnehmer, verteilt auf sieben weitere Bootsklassen und zwei Regattabahnen.

Der Berliner Yachtclub beeindruckte durch sein Landprogramm. Am Freitagabend gab es nach der langen Autofahrt direkt etwas zu essen und es konnte bis zu später Stunde noch gekrants werden. Im Hafen spielte stets überall Musik, was durchweg für gute Stimmung sorgte und nach dem Segeln gab es Freibier auf dem Steg – was will man zum Auftakt mehr? Der Höhepunkt des Unterhaltungsprogramms war die Party mit DJ am Sonnabendabend. Schon kurz nach dem gemeinsamen Abendessen wurde um sieben Uhr die Tanzfläche eröffnet und alle tanzten so ausgelassen, als hätten sie es seit zwei Jahren nicht gemacht. Hatten die meisten wahrscheinlich auch nicht.



*„Hungriger Wolf“ führt das Feld an*





*Sichere Innenposition an der Bahnmarke  
(Fotos BYC)*

Auf dem engen Wannensee musste einiges beachtet werden. Nicht nur, dass man mit fünf verschiedenen schnellen Bootsklassen auf einer kurzen Bahn freien Wind bekommt, sondern zusätzlich noch die unzähligen Nicht-Regattaboote, Ausflugsdampfer und die verschiedenen Untiefen am Rande der Regattabahn. Im Gegenzug war die richtige Strategie recht eindeutig. Am Sonnabend waren es auf der Kreuz zwei Schläge nach rechts. Man wollte nah zum rechten Ufer fahren, musste aber einen Schlag zurück in die Mitte machen, um nicht auf Grund zu laufen. Am Sonntag musste zusätzlich zur Untiefe auch noch ein neues Windloch umfahren werden. Mit unserer Umsetzung konnten wir ausgesprochen zufrieden sein. Zwar waren die Starts trotz kleinem Feld nicht immer perfekt, aber wir konnten uns in der Nachstartphase immer schnell genug befreien, sodass wir in jeder einzelnen Wettfahrt als erster nach dem Start um die Luvtonne gingen. Nur in einem Rennen schaffte es die Frauen-Crew „Rotogirl“ vom BSC, uns danach noch einzuholen, und so konnten wir mit vier

ersten Plätzen, einem zweiten Platz und einem Frühstart die Regatta klar für uns entscheiden

Liebe Grüße von euren „Wölfen“ Thorsten, Moritz, Jonas, Jannik und Fabian

*Die Redaktion gratuliert nicht nur zum Sieg im Berliner Senatspreis, sondern zu allen Erfolgen 2021! Ihr habt eine großartige Saison gesegelt!*



*Freude über den Sieg im Berliner Senatspreis  
(Foto Luise Boehlich)*

## Die Wettfahrt um den Senatspreis 2021

### WIE ES UNS FOLKEBOOTEN ERGING

Von Klaus Pollähn ■ Alle Elbregatten leiden unter geringer werdenden Teilnehmerzahlen. Das ist jetzt nicht nur kurzfristig der Corona-Unsicherheit allein geschuldet, sondern hat auch andere Gründe. Zum Beispiel kann man eine allgemeine Regattamüdigkeit feststellen. Auch benachteiligt der angewachsene Tidenstrom Boote mit gerin-

ger Grundgeschwindigkeit. Dazu gehört meine Klasse, die Folkeboote. Zudem erfordert der Seeschiffsverkehr durch die Zunahme der übergroßen Einheiten vermehrt Einflussnahme durch die Verkehrszentrale (Brunsbüttel Elbe Traffic) auf die Regattaleitung. Weit auseinandergezogene Regattafelder infolge sehr unterschiedlicher Geschwindigkeiten der teilnehmenden Boote machen es den Regattaleitungen schwerer, wenn nicht unmöglich, geeignete, dem Tidenstrom angepasste Bahnen auszuwählen.

Alle langsameren Boote mit Yardstickwerten von 126 bis 114 sind inzwischen endgültig ausgeschieden. Folkeboote mit YS 114 bilden heute die Unterkante. Aber wie lange noch? Allerdings ist auch die Zahl der Folkeboote auf der Elbe geschrumpft, ein allgemeiner Trend sehr zum Nachteil dieser schönen Klasse.

Der Wind beim diesjährigen Senatspreis am 18.9.2021 war mäßig und nahm im Laufe der Wettfahrt noch ab. Gestartet wurde gegen noch sehr starken Flutstrom.

Die Startlinie lag unerwartet tief hinter Hanskalb-Sand statt bei HN2 nun bei HN5 vor Neuschleuse. Dann folgte ein kürzeres erstes Bein (gegen den Strom) nach Westen an der Süd. Auch der folgende lange Gang Richtung HN7 war kein Problem. Der weite Weg von dort zurück gegen die Tide bei weniger werdendem Wind aus Nord zu der Bahnmarke nahe der Spitze von Hanskalb-Sand zum Hauptfahrwasser wurde zur Katastrophe für all jene Boote, die in der Abdeckung hängen blieben. Mit dem Flutstrom ging es einigermaßen in Richtung Tonne 119. Leider blieb der Wind weiterhin recht pifferig und unstet. Ganz wenige Heber aus Nord halfen uns dabei und jeder Abbacker schien den Weg zu verlängern. Dieser längste Schenkel hatte es in

sich, denn er endete nicht wie früher an der Estemündung, sondern nahe am Steinwall bei Airbus. Mochte in der Elbmitte die Flut noch schieben, so zeigte uns die Bahnmarke dort früh eine deutliche Versetzung nach Süd und damit die beginnende Ebbe, denn die startet ihren Rücklauf zuerst über das Mühlenberger Loch. Wie langsam treibt man, fast ohne Wind, der zuweilen von hinten kam, zurück nach Wedel, ohne einem Maschinenfahrzeug steuerlos im Weg zu liegen? Ich untertreibe, wenn ich das eine nervige Geduldsprobe nenne.

Was verrät das Ergebnis? Nach berechneter Zeit gewann J/35 „Chosi“ von Michael Wunderlich. Ihr klarer Vorteil: Sie startete in Gruppe 1 und kam lange vor den langsameren Booten und deshalb auch mit etwas mehr Wind ins Ziel. Das Folke „die Olle“ von Dennis Allen gewann als letztes gezeitetes Boot den Trostpreis, einen drei Meter langen Riemen. Ob er sich getröstet fühlte?

Insgesamt war die Wettfahrt anspruchsvoll, aber wegen der genannten Umstände für uns nicht sonderlich befriedigend.

## Pagensand-Wettfahrt des SCOe 2021

### WAR ES TATSÄCHLICH NUR STRASSENBAHNFahren BEI JOLLENWETTER?

Von Klaus Pollähn ■ In der Beliebtheitskala der Elbregatten steht für mich die Pagensand-Wettfahrt ziemlich weit oben. Was nicht besagt, dass sie zu den leichtesten dieser Sparte gehört, eher im Gegenteil, weil sie für 33 Meilen ziemlich viel Geduld oder auch Stehvermögen verlangt. Aber die Anziehungskraft gerade dieser Veranstaltung hat auch im sechsten Jahrzehnt ihres Bestehens noch gute Gründe.



**WEIL DU  
FÜR DEINEN  
SUNDOWNER  
KEINEN HAFEN  
BRAUCHST**

TAUSEND GRÜNDE,  
EIN PARTNER

**PANTAENIUS**  
YACHTVERSICHERUNGEN

Dennoch, im zweiten Covid-Jahr, am 11. September 2021, ließ sich die Teilnehmerzahl bei den Freunden der Regatta nicht entfernt wieder auf das Niveau von 2019 hieven. Es gab einen Aderlass von fast 30 %. Wenigstens Petrus hatte ein Einsehen mit den Willigen und ließ auch den Wind wehen, aus Südwest mit drei Stärken, also deutlich besser als am Wochenende zuvor. Das ermutigte beide, die Wettfahrtleitung und die Teilnehmer, optimistisch zu sein. Niemand musste sich auf dem Wasser unsicher fühlen. Selbst die Waschpo schickte ihre Grüße an den SCOe und verzichtete darauf, vor Ort in Wedel zu erscheinen und eine Wächterrolle zu übernehmen. Der Ausrichter überzeugte sie mit seinem Sicherheits-Konzept und entsprechend vielen Begleitbooten.

Wenn ich allerdings an den Aufwand denke, den ich als Bootseigner heute treiben muss, um meine Meldung an den Mann bzw. den Verein überhaupt loszuwerden, einschließlich der Crewlisten mit Unterschrift oder dem Haftungsausschluss, der ist enorm. Niemand sollte sich da wundern, wenn Meldungen dadurch zurückgehen. Kommt jetzt auch noch die Plattform „manage2sail“ als alleiniger Zugang ins Spiel, dann lässt die mich vollends im Regen stehen: Keine einzige von vier Meldungen an MSC, SCOe, BSC oder SVAOe hat mir das Portal in diesem Herbst ermöglicht. Ich fluche vergebens, schreibe nun also wieder Briefe, klebe sie zu und bringe sie zur Schneckenpost!

An die 40 Meldungen ließen sich gut mit ihren Gruppen auf vier Starts verteilen. Kein übermäßiges Gedränge also an der Startlinie. Was dann folgte war „Straßenbahnfahren“, das hört sich so einfach und auch noch abwertend an. Aber meine Konkurrenten unter den Folkebooten lie-

ferten sich vom Start weg ein stundenlanges Duell mit Führungswechseln, ohne dass wir da eingreifen konnten. Mein Start hätte nicht besser sein können, aber innerhalb der ersten Viertelstunde waren die anderen Folkes in Lee unter uns durch und blieben vorne für die nächsten dreieinhalb Stunden. Allerdings machten wir keinen einzigen Kreuzschlag, nicht einmal von Pagen-Nord zur Luvmarke bei Krautsand. Der sog. Aufzug dort brachte überhaupt keine Veränderung. Die Regattatonnen lagen weit außerhalb des Fahrwassers, aber selbst bei Niedrigwasser waren die Wassertiefen entlang des Ruthenstroms neuerdings bis hin zum Schwarztonnensand deutlich größer als bisher gewohnt. Meine Crew vermutet, dass das eine Folge der Öffnung des Nebenfahrwassers ist. Das Feld veränderte sich jedoch kaum, nur die schnelleren Boote aus den späten Starts enteilt uns flott, wiederum mit halbem Wind. Bei Kurswechseln von 70 Grad hoffte mancher auf schnellere Fahrt unter seinem eindrucksvollen Spinnaker, jedoch meist nur kurzzeitig oder vergebens. Die bei weitem meisten Versuche, unter Gennaker die Aufholjagd zu beginnen, unternahm Berend Beilken („Ballerina 2“), leider auch ohne sichtbaren Erfolg. Kaum einer besitzt heute noch das richtige Segel dafür, nämlich einen effektiven, hochgeschnittenen „Reacher“, sinnvoll für Boote ab 35 Fuß.

Geduld: Stundenlang beobachtete ich die Folkes vor mir, immer in der Hoffnung auf eine kommende Chance in der Schlussphase. Tatsächlich kam sie früher als erwartet durch eine kurze Abdeckung für beide Kontrahenten unter Dow Chemical. Aber dann einen Vorsprung von 50 bis 70 Meter über 80 Minuten bis Wedel zu verteidigen, das war harte Arbeit für mich. Ich musste an den Satz „Wer führt, verliert“ denken. Das

hatten wir bei früheren Pagensand-Wettfahrten etliche Male selbst erfahren.

Nebenfrage: Welchen Einfluss auf das Gesamtergebnis hatte möglicherweise die Verschiebung des 4. Starts mit den schnellsten, größten Schiffen? Der Anlass dafür war ein großes Containerschiff, das Wedel zur Startzeit passieren sollte. Für diese Neunergruppe verschob sich dadurch das Tidefenster. Sie konnte danach frei agieren, das Feld von hinten aufrollen. Ich habe nur einen dieser Favoriten länger beobachtet, den 20er Jollenkreuzer „Gammel“. Der fuhr einen extrem anderen Kurs, ganz nahe am Ufer vom Pagen entlang, rüber zu den Wracktonnen am Auberg, überquerte bei Niedrigwasser geschickt die Barre gegenüber Stadersand in Richtung Kleiner Kohn. Das lieferte die Grundlage für eine Topplatzierung. Auch der spätere Sieger, die H-Jolle „Fettes Brett“, startete in dieser späten Gruppe.

Aus Start 1 – meiner Gruppe – schaffte es nur das Finn-Dingi in die vorderen Ränge.

Ergebnis-Analyse: Unter den ersten sechs Booten nach berechneter Zeit befinden sich vier Schwertboote. Die Top-Plätze 1 und 2 gingen an die H-Jolle „Fettes Brett“ und ein Finn-Dingi. Das hatte zwei Gründe. Das Wasser war glatt, halber Wind macht kaum Wellen. Zudem sind Flachwasserzonen für Jollen kein Hindernis, man fährt ohne Risiko an Sandkanten entlang, um dem Gegenstrom weitgehend auszuweichen. Richtig enge Ergebnisse gab es erstaunlicherweise in den Gruppen überhaupt nicht, nur mit Ausnahme der Folkeboote, die sich die ganze Zeit über intensiv gepuscht hatten. Alle waren innerhalb einer einzigen Minute im Ziel. Dazu ein paar Gegenbeispiele: Die vier Expressen aus unserem Start waren 11 Minuten auseinander, die J/24 knapp vier Minuten. Die J/35 ebenso vier Minu-

**DIREKT  
AM HAMBURGER  
YACHTHAFEN!**



# YACHTPROFI.DE

**Gute Teile, guter Service.**

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

**P&K**  
products

Hochwertige  
Produkte für  
die Pflege  
Ihrer Yacht:

**Reiniger  
Polituren  
Winschenfett  
Frostschutz**

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

ten. Straßenbahnfahren? Vielleicht, aber wenn die Ergebnisse auch noch so eng sind, es siegt, wer unermüdlich und konsequent optimal segelt.

J/24

## „HUNGRIGER WOLF“ GEWINNT KIELER WOCHE

Von Fabian Damm ■ Auch in 2021 wurde die Kieler Woche, wie schon im Jahr davor, in den September verschoben (auf 4. bis 12.9.). Da viele andere Events abgesagt wurden, sollte dies unser Saison-Highlight werden. Das Wochenende zuvor segelten wir beim Hamburger Segel-Club um die Spätsommerpokale. Während wir auf der Alster auf Wind warteten, trafen wir die letzten Absprachen zur Planung und Anreise nach Kiel. Am Mittwochabend trafen wir uns dann zusammen am Kranplatz in Schilksee. Wir polierten noch den Rumpf und stellten den Mast. Daraufhin gingen wir auf die kleine Meile am Hafen und besprachen beim Asia-Wok den Ablauf des ersten Wettfahrttages sowie unsere allgemeine Zielsetzung für die Regatta. Alle waren sich einig, dass der Fokus für dieses Event auf dem erfolgreichen Segeln liegen sollte und wir uns bei den sozialen Zusammenkünften eher zurückhalten wollten.

Donnerstagmorgen geht es entspannt los. Wir haben Zeit zum Kranen und Trimmen und fahren rechtzeitig raus, um uns mit dem Wind auf der Regattabahn vertraut zu machen. Nachdem die Tage zuvor zu wenig Wind war, um überhaupt zu segeln, haben wir heute stabile 6–9 Knoten und Sonnenschein vor Bülk – Kaiserwetter! Wir starten etwas schlecht, doch schaffen wir es schnell wieder, Anschluss an die Spitze zu finden. Nach



*An der Kreuz – perfektes Ausreiten*

drei Wettfahrten ist der Tag vorbei. Für uns werden es zwei zweite Plätze und ein erster. Besonders stolz sind wir darauf, dass wir den ersten Platz durch ein Manöver erlangen, das uns schon wenige Wochen vorher in Schweden half. Wir decken das vorausfahrende Boot vor dem Wind ab und zwingen es dadurch, weit über die Lay-Line zur Tonne hinaus zu fahren. In dem Moment, in dem das Boot vor uns endlich halst, können wir leicht innen vorbei fahren, sodass wir danach klar voraus mit halbem Wind zur Tonne fahren. Das andere Boot hat nun keine Chance mehr, wieder an uns vorbeizukommen. Ein toller erster Tag, aber mit einem Problem: Stefan Karsunke und sein Team „Schwere Jungs“ sind zweimal Erster und nur einmal Zweiter geworden. Beiden Teams ist klar, dass der Rest der Woche ein hartes Duell um die Spitze wird.

Für den Freitag ist wenig Wind vorhergesagt, und wir sollen zusammen mit den J/70 auf der Media-Bahn Hotel direkt vor dem Hafen in der Landabdeckung segeln. Wir starten fast pünktlich, doch der Wind dreht um 90 Grad und der Lauf wird abgebrochen. Es folgt einige Zeit mit



Startverschiebung. Während des Rennens auf der Kreuz beobachten wir, dass unsere Bootsspeed bei den vorliegenden Bedingungen alles andere als gut ist. Das Cockpitteam Jannik und Fabian grübeln und denken sich ein paar Veränderungen am Trimm aus, während der Rest an Bord die vorbeiziehenden Regenwolken studiert. Nach vielen Versuchen der Wettfahrtleitung, den Trapez-Kurs auf die häufig drehenden Winde umzulegen, wird auf einen schneller justierbaren Up-and-Down-Kurs gewechselt. Endlich gelingt es, eine Wettfahrt zu starten und auch zu Ende zu bringen. Der neue Trimm funktioniert exzellent! Bei unvorhersehbaren Drehern machen wir viel Boden gut, weil wir bei gleicher Geschwindigkeit viel höher am Wind segeln, als die Konkurrenz. Wir segeln einen weiteren ersten Platz und sind damit punktgleich mit – aber vor „Schwere Jungs“.

Während der Startverschiebung verbreitet das Motorboot des Vermessers Angst und Schrecken. Er nutzt die Zeit, um ein Boot nach dem anderen zu kontrollieren. Es gibt viele Regeln, die einem zwar bei Missachtung keinen Vorteil verschaffen, die aber eingehalten werden müssen um einen Sicherheitsstandard zu gewährleisten. Niemand kann alle Regeln gleichzeitig im Kopf behalten, und deshalb werden bestimmte Dinge in der Klasse nicht so streng gesehen. Dieser Vermesser hat an dem Tag eine bisher etwas vernachlässigte Agenda. Er kontrolliert auf vielen Booten in der J/24- und J/70-Klasse das Ablaufdatum des Feuerlöschers. Wie man ein Rennen für sich entscheiden kann, weil der Feuerlöscher etwas älter und damit womöglich schwerer ist als die neueste Generation, ist noch nicht endgültig geklärt, dennoch gibt es abends Prozentstrafen für einige Teams. Die Nachfrage in Kieler Baumärkten nach Feuerlöschern ist abends so groß,

dass es auch diese Geschichte in die „Kieler Nachrichten“ schafft.

Tags darauf kommt die erste Überraschung vor dem Frühstück. Wir sind auf der Titelseite der „Kieler Nachrichten“. Der Artikel handelt zwar mehr vom Event im Allgemeinen, aber dennoch freuen wir uns über diese Ehre. Da wir auf der Ergebnisliste erster sind, müssen wir am Sonnabendmorgen noch unsere gelben Trikots bei der Wettfahrtleitung abholen. Zwei Wettfahrttage und sieben Rennen sind noch geplant. Wir haben noch nicht einmal Halbzeit und können den Druck plötzlich deutlich spüren. Zum ersten Start ist Jonas sich der Strategie sicher. Eine dicke Wolkenwand nähert sich dem Kurs, und er erwartet einen kräftigen Links-Dreher. Tim, der Taktiker an Bord von „Schwere Jungs“, scheint das Gleiche zu denken. Wir starten beide auf der linken Seite und fahren fast bis zur Anliegelinie weiter. Der Rest des Feldes wendet kurz nach dem Start weg und fährt zur rechten Seite. Die Wolke kommt und geht, nur der Links-Dreher bleibt aus. Oben



*Genua-/Spinnakermanöver*



Im gelben Trikot (Fotos ©Jan Kruse)



Auf der Titelseite der KN (Foto Moritz Böck)



Großer Jubel nach dem Sieg (Foto Rollo Böhm)

am Fass kommen wir beiden Duellanten von der Spitze der Ergebnisliste als letzter und vorletzter an. Die Komik entgeht uns nicht, und wir sind nur froh, dass „Schwere Jungs“ mit uns in diesem Schlamassel steckt. Die weiteren Rennen des Tages laufen für uns wieder sehr gut und für Stefan Karsunke und Team etwas schlechter. Nach vier Rennen haben wir auf der Gesamtliste einen kleinen Vorsprung zum zweiten Platz aufgebaut und sind etwas ruhiger, als noch am Morgen.

Sonntag sollen es noch drei Rennen werden. Uns ist klar, dass das noch drei gute Chancen sind, den Vorsprung und den ersten Platz zu verlieren. Bis zum Zieldurchgang des letzten Rennens wird nichts sicher sein. Um 11:00 Uhr ist der erste Start und um 14:00 Uhr die letzte Startmöglichkeit. Ein großer Winddreher und ein Frühstart in der J/70-Klasse kosten viel Zeit. Wir schielen häufig auf die Uhr, denn je weniger Rennen heute zustande kommen, desto weniger Chancen haben wir, durch einen fatalen Fehler unsere Position zu ruinieren. In den ersten zwei Wettfahrten segeln wir als Zweiter hinter „Schwere Jungs“ her. Als wir das zweite Mal dem Ziel näher kommen, ist es bereits 13:40 Uhr. Wird die Wettfahrtsleiterin Christina Buch versuchen, noch einen Lauf zu starten? Auf der Ziellinie sehen wir dann das Signal: Keine weiteren Wettfahrten. Sofort bricht an Bord der Jubel aus. Wir freuen uns nicht über den zweiten Platz in diesem Rennen, sondern über das nun feststehende Gesamtergebnis. Wir sind Kieler-Woche-Sieger!

Seit 2006 ist „Hungriker Wolf“ jedes Jahr bei der Kieler Woche dabei. Die segelnde Crew hat sich in den Jahren immer wieder etwas gewandelt, doch das Boot war, meist auf Bahn Foxtrott, eine Konstante. Wir freuen uns riesig, es nach

so vielen Jahren endlich mal geschafft zu haben, diese Regatta zu gewinnen. Ohne all die Lehren aus den vorangegangenen Jahren und die kontinuierliche Optimierung von Boot und Abläufen an Bord hätte es auch dieses Jahr nicht gereicht, und deshalb hoffen wir, dass alle, die schon einmal auf der Kieler Woche zur „Wolf“-Crew gehörten, nun auch ein kleines bisschen Stolz verspüren.

Unsere Mannschaft bestand aus Thorsten, Momo, Jonas, Jannik und Fabian

### Die MSC-Sanduhr-Regatta

## SOMMERWETTER AUF DEM MÜHLO

Von Klaus Pollähn, Folkeboot 864 „Fun“ ■ Für alle Jollen-Klassen auf der Elbe – vom Laser bis

zur Elb- H-Jolle – und für die wenigen klassischen Kielboote wie den Folkes, ist und bleibt das Areal gegenüber Blankenese das wichtigste Revier für das Segeln von Dreiecken.

Wer gelegentlich von der Elbhöhe die spektakuläre Sicht dahin genießt und den Regatta-Ponton als Plattform für die Wettfahrtleitung entdeckt, der sieht ihn bei Niedrigwasser mitten auf einer ausgedehnten Sandbank trocken liegen. Zum Glück läuft später die Flut mit etwa 3,5 Meter auf und erlaubt auch Kielbooten wie den Folkes mit 1,20 Meter Tiefgang das Vergnügen, dort nach der Corona-Pause wieder auf die Sprintstrecken zu gehen. Am 4. bis 5. September war es mit der Sanduhr-Regatta des MSC wieder soweit.

Das Zeitfenster wird für uns Segler allerdings langsam kleiner; wirklich eignen sich noch ca. zwei Stunden vor und nach Hochwasser. Trotz-

# FIRMENICH

YACHTVERSICHERUNGEN

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



Bevor alle Tampen  
**reißen**

Jetzt **Angebot** anfordern

dem hinterließen fast alle Folkes diesmal vorm Start (und einige auch danach) ihre Furchen im Sand; denn die Regattaleitung in den bewährten Händen von Bernd Krivohlavek wollte bei leichten Winden aus dem nordöstlichen Quadranten so gerne etliche verwertbare Ergebnisse einfahren. Den leichteren, schnellen Jollen gelang das ohne Zweifel am besten. Denn jeweils am Nachmittag machte nachlassender Wind unsere Hoffnung teilweise schon zunichte. Zurückgelehnt auf dem Ponton beobachtete das MSC-Regattateam mitleidig die schleichenden Folkeboote auf ihrer Schlusskreuz, bemüht, die Ziellinie im Schneckentempo doch noch zu erreichen. Ähnliches passierte leider auch am Sonntag, da schaffte es „Ajax“ als einziges Folke im 3. Lauf noch, diese lähmende Zielkreuz zu beenden. Kay hatte Dusel, denn der Rest von uns handelte sich nach Ende des Zeitlimits auch noch ein DNF ein. Die Preisverteilung am Abend auf der erhöhten, offenen Terrasse des MSC mit Blick auf das Regattarevier wurde zum Höhepunkt des Wochenendes. Zunehmend emotional wurde es bei der Abschiednahme von dem beliebten Wettfahrtleiter, der für uns gefühlt seit 50 Jahren Regatten ausgerichtet hat. „Piwi“ hat die seltene Fähigkeit besessen, es allen Seglern recht zu machen. Das will etwas heißen für den Ausrichter auf einem Tidenrevier, das nach der Erweiterung für Airbus richtig an Fläche verloren hat und dennoch den Hamburger Seglern immer noch guten Sport bieten kann.

Gab es nach drei gewerteten Läufen echte Überraschungen? Waren die zu erwarten? Denn sieht man sich einfach die Ergebnisse bei den Jollen an, dann wurden die alten Fuchse auch ihrer Favoritenrolle bei Leichtwind mal wieder völlig gerecht. Ein Laser-Segler, der sein Boot am

Elbufer am Falkenstein ins Wasser schiebt, fuhr drei erste Plätze ein. Bei den 420ern segelten die absolut leichtesten und jüngsten Jungs vom MSC an die Spitze. Bei den Elb-H-Jollen kam es wie erwartet zum Zweikampf zwischen „Frieda“ und „Herzjung“, wobei der gelassene Peter Hauschildt diesmal recht ungefährdet zum Sieg kam.

Bei den Folkes gab es leider nur fünf Meldungen. Unser Flottenchef Peter Hosie war im letzten Moment verhindert. Nun war Corona ja auch keineswegs verabschiedet. Ich hatte aus diesem Grund seit zwei Jahren keine einzige Regatta gesegelt. Meine Crew aber hatte zum Glück ihren Job nicht verlernt, überhörte sehr ruhig das Granteln ihres Skippers und so gewann „Fun“ nach langer Pause mal wieder den Hamburger Meisterbecher.

Was der MSC auf dem Mühlo vollbracht hat, seit er Anfang der 70er Jahre von der SVAOe die Ausrichtung der damaligen Junioren-Regatta übernahm, das kann man ihm nicht hoch genug anrechnen. Er widerlegte zugleich den ehemaligen H-Jollen-Senior Karl Rehder, dass man auf dem Hausrevier der Blankeneser – dem Sand – mit Kielbooten nicht segeln könne.

Meine Nachlese: Richtig ins Grübeln kam ich, als ich mir die Ergebnisse der einzelnen Klassen näher angesehen und verglichen hatte. Denn dabei kam ein einheitliches Muster zum Vorschein, das ich so krass niemals erwartet hatte: Ein typisches Beispiel bei den Jollenklassen war dieses: Der Klassenbeste brillierte mit 1,1,1, der Zweitplatzierte ersegelte 2,2,2, der nächstbeste 3,3,3 usw. Dabei war der Wind nie in etwa konstant, Dreher die Regel, also bestens geeignet, alle Platzierungen gehörig durcheinanderzuwirbeln. Aber nichts da! Als Pädagoge folgerte ich, dass da einige Arbeit auf Trainer und Betreuer wartet.

Es zeigte sich, dass jeweils das schnellste Boot gewonnen hat, dessen Crew klug reagiert hat und mit den widrigen Winden effektiv umgegangen ist. Noch kein „Vorsprung durch Technik“ also, geläutert eher durch lange Erfahrung und Wissen. Am besten zu sehen bei den Elb-H-Jollen und den Folkes. Rede ich nicht seit Jahren der eigenhändigen Optimierung von Segeln das Wort? Nun, das braucht Zeit, aber am Ergebnis wurde es diesmal sichtbar.

## JUGEND

### OPTIPOKAL 2021

Von Jonas Lysewski ■ Bei wunderschönem Sonnenschein und 6 bis 10 kn Wind fand am Sonntag, dem 26. September 2021 der diesjährige Optipokal auf der Alster statt. Es waren 60 Teilnehmer, davon 20 von der SVAOe am Start.

Die Regatta ist primär für Anfänger ausgelegt, es können aber auch Kinder, die schon länger Regatten segeln, in der Gruppe B starten. Für viele Kinder war es die erste Regatta überhaupt!

Die Priorität ist bei den Anfängern in erster Linie nicht, als Erste ins Ziel zu gehen, sondern das Startprozedere und den Kurs zu verstehen und auf dem Wasser zu finden. Dass gerade in der ersten Wettfahrt alle drei Gruppen vermischt auf dem Kurs unterwegs waren, hat dabei nicht geholfen. Dennoch haben die meisten die Wettfahrten gemeistert und sind mit einem Lächeln im Gesicht und glücklich über ihren ganz persönlichen Erfolg in den Hafen gefahren.

Vielen Dank an alle ehrenamtlichen Helferinnen und Helfer, ohne die solche Events nicht möglich sind!



*Noch herrscht Ruhe auf dem Startponton*

Nach zwei Wettfahrten für die Gruppen C1 und C2 sowie drei Wettfahrten für die Gruppe B sehen die Podestplätze wie folgt aus:

#### Gruppe C1

Carl Sarowka, SVWS

Lilly Bahruth, YCM

Constantin Lunge, SVAOe

#### Gruppe C2

Caesar Gerlach, NRV

Rufus Ganssaue, NRV

Otto Neuse, NRV

#### Gruppe B

Nis Daniel, SVAOe



*Weit weg sind die Optis ...*





... aber dann kommen sie näher (Fotos Jonas Lyssewski)

Mo Nugent, SVAOe  
Lotta Schacht, SVAOe

Die vollständigen Ergebnisse findet man auf:  
<https://www.manage2sail.com/de-de/event/fad2ec78-ee39-4c1f-99d9-bc68704973cc#!/results?classId=b6c2cdcf-70ac-4656-9b00-cc449db1627c>

## DIE OPTIMIST-JUGEND AUF WEITEREN REGATTEN

*Die Optimisten-Gruppe unserer Jugendabteilung ist auch außerhalb der von der SVAOe veranstalteten Regatten viel unterwegs. Anton Giese, Optimist-A-Segler, schickt von unterwegs immer mal einige Zeilen über sein Handy an die Redaktion, wie es ihm ergangen ist. Dafür sind wir ihm dankbar, auch wenn wir nicht immer wissen, wo und wann etwas stattgefunden hat. Aber es zeigt, wie aktiv die Jugend ist. Das ist wichtiger, als eine ausgefeilte Berichterstattung. (Red.)*

### iro-Intercup Bericht

Von Anton Giese ■ Sonnabend: Heute war erst einmal eine Stunde Startverschiebung an Land,

weil zu viel Wind und Welle war. Da ich ohne die SVAOe da war, hat der MSC mich betreut, bzw. Marla. Als es dann aufs Wasser ging, waren nur noch zehn Knoten Wind, für mich ein bisschen wenig. Bei den beiden anderen Wettfahrten waren um die 15 Knoten. Wir waren bis 18:30 Uhr auf dem Wasser, da wir zehn Starts fahren mussten, bis einer funktioniert hat. Zwischenergebnis: 88 von 120

Sonntag: Heute geht es bei deutlich mehr Wind raus, an die 20 Knoten, und es sollte noch auffrischen. Die erste Wettfahrt lief reibungslos bei Regen und viel Welle ab, in der Hälfte der zweiten wurde dann abgebrochen. Endergebnis 83 von 120.

### Ora-Cup Bericht

Von Anton Giese ■ Tag 1: Am 06.08.21 startete der Ora Cup, veranstaltet vom Circolo Vela Arco am Gardasee.

Am Morgen war der Himmel wolkenlos und im Laufe des Tages wurde es immer bewölker. Genauso sah es mit dem Wind von 11 Uhr an aus. Um 12 Uhr ging es aufs Wasser. Um 13 Uhr startete die erste Wettfahrt mit mittelmäßigem Wind, und von da an frischte es auf. Ab der zweiten Wettfahrt blieb der Wind konstant bei fünf Windstärken. Der Tag war zwar nicht so erfolgreich aber trotzdem schön. Morgen geht es um 13 Uhr weiter.

Tag 2: Heute war wie gestern geplant, um 12 Uhr rauszufahren und um 13 Uhr den ersten Start zu fahren. Allerdings wurde daraus nichts, da kein Wind war. Wir fuhren dann gegen ein Uhr erst raus bei inzwischen an die zwei Windstärken und fuhren leider nur eine Wettfahrt, die für uns alle nicht gut lief. Wir werden morgen wahrscheinlich alle im letzten Fleet starten.



## FAHRTENSEGELN

## Wir mit dem Wind

## EINE SEGELREISE UM EUROPA

*(Red.) Erinnern Sie sich? In der vorigen Ausgabe dieser Nachrichten brachten wir den ersten Blogbeitrag von Paula Bönnte, ehemaliges Jugendabteilungsmitglied, über eine geplante Europa-Umsegelung. Eigentlich wollten wir in jeder Ausgabe weiter über den Fortgang der Unternehmung berichten. Nun hat Paula geschrieben, dass sie mit der Berichterstattung einmal aussetzen wolle. Offenbar ist noch nicht genug geschehen. Der Abreisetermin ist auf März verschoben. Das klingt vernünftig, denn ein Start im November, wie in der anfänglichen Euphorie angedacht, ist auf europäischen Flüssen und Kanälen nicht ratsam.*

## Abenteuer Überführung

## EIN BOOT MUSS HER!

Von Jan-Eike Schulz ■ Von einer Tour mit Überraschungen, Höhepunkten und Tiefpunkten, die beim Hafenster schon wieder Höhepunkte sind. Protagonisten: Lulu, langjährige Freundin, Regattapartnerin, Regattagegnerin und Begleiterin auf unzähligen Tour-Meilen; Fabi, Segelpartner, ehemaliger Studienfreund und erbitterter Gegner auf gefühlt tausenden Regatten und Meisterschaften; Geier, Universitätsprofessor, leidenschaftlicher Bastler und Verkäufer des Schiffs; und natürlich Leni (Partnerin), noch-nicht-Seglerin, aber ungeahnter Teil des Projekts, schließlich ich selber, Jan-Eike („Öko“).

Ein Boot muss her. Am liebsten eine X-99. Meine lange und durchaus intensive Suche wurde belohnt, als ich über fünf Ecken eines der letzten

gebauten Schiffe in Norwegen gefunden hatte, das meinem Gusto entspricht. Nach stundenlangen Videotelefonaten mit dem Geier kam es dann an meinem 32. Geburtstag zur Vertragsunterschrift. Schnell stellte ich aber fest: Ein Boot in Norwegen zu kaufen ist die eine Sache. Den gesamten Kaufgegenstand in heimische Küstengewässer zu bekommen ist die andere.

Die Überführung ist eine Aufgabe, die man nur mit Unterstützung meistern kann. Ein Team musste her. Nach einem zehnmütigen Telefonat mit Lulu und Fabi hatte ich aus unerfindlichen Gründen das Unmögliche geschafft. Sie eröffneten mir, dass sie die vergangenen Monate so viel gearbeitet hätten, dass sie eine Auszeit mehr als gebrauchen könnten. Sie brauchten nur ab und zu Zeit für digitale Meetings und ein Netz. Es war



Wo kann man noch etwas stauen?



„Öko“ an der Pinne seines neuen Bootes

Mittwochabend, und die beiden hatten damit schon am Freitag Zeit, mit mir nach Norwegen zu fahren. Wow.

Freitag, Anreise: Lulu und ich fahren maßlos überladen mit Segelsachen, Schlafsack, Bootszubehörteilen und Werkzeug mit der Bahn vom Dammtor nach Hirtshals, nehmen ein Taxi zur Fähre, diese fährt uns nach Kirstiansand. Dort holt uns der Geier ab und setzt uns nach 14 Stunden Reisezeit bei norwegischem Regenwetter und 12 Grad in einem Fjord in Grimstad auf dem Boot ab. Fabi gelangt aufgrund seines Wohnorts leider nur mit einem Flug über Frankfurt nach Oslo. Dann mit Bahn, Bus, Bahn, Taxi, Bus, Fußmarsch nach Grimstad. Nach über 18 Stunden Reisezeit steigt auch er sichtlich gerädert an Bord. Es gibt eine zollfrei eingekaufte Dose Bier und einen Rest Knäckebrot. Während Fabi sich am Abend noch umgehend mit der Elektronik vertraut macht, probieren Lulu und ich, Proviant

für die nächsten Tage zu kaufen. Herausforderung hierbei: Der Kocher funktioniert noch nicht; es gibt außerdem keinerlei Küchenutensilien und keinen Kühlschrank an Bord. Es wird also Brot und Obst für die nächsten drei Tage eingekauft. Um 24:00 Uhr verkriechen wir uns vollkommen fertig ins Bett.

Sonnabend, Übernahme: Der Hafen besteht nur aus einem kleinen Steg am Waldrand. Daher springen wir im Morgengrauen in den Fjord, waschen uns so gut es geht mit dem eiskalten Wasser, knabbern die ersten Brote und diskutieren den Plan für die kommende Woche. Ziel: Ostsee so weit wie möglich nach Süden, da ich in der Folgewoche eine Sommertour mit Freunden und einem weiteren Boot plane. Der Geier reißt uns aus den Gedanken und bringt die erste Ladung Bootszubehör, kistenweise. Fabi und Lulu laden ein, ich fahre mit ihm in die Berge zu seinem Haus, um weitere Dinge, wie zum Beispiel vier Sätze Segel, den Lagerbock, das Alugestell für das Winterlager-Regendach und noch haufenweise weitere Ersatzteile zu holen. Das Verstauen dauert den gesamten Tag. Der Geier unterstützt, gibt Tipps und holt noch mehr Sachen. Dann fährt er nochmal los und holt noch mehr Sachen. Am Abend sitzen wir bei einer weiteren zollfreien Dose Bier im Cockpit und stellen fest, dass sich das Boot schon im Hafen ganz anders bewegt, weil es unter Deck hüfthoch vollgeladen ist. Der Geier kann sich nur schwer von uns und natürlich seinem Boot verabschieden. Nach einer weiteren Dose robben wir in die Schlafnischen, die von unseren Kojen übriggeblieben sind und fallen das zweite Mal in einen tiefen Schlaf der Erschöpfung.

Sonntag, das erste Mal Ablegen: Wieder aufstehen im Morgengrauen, wieder Katzenwäsche

im eiskalten Fjord, Knäckebrot und Motor an. Bei strahlendem Sonnenschein verlassen wir den wunderschönen Fjord und zirkeln uns durch die Steine aufs offene Wasser. Es entpuppt sich dann doch um einiges spannender, da alles deutlich enger ist als gedacht. Fabi schlägt vor, auf der digitalen Karte weiter rein zu zoomen, damit die Durchfahrten wenigstens in der Theorie breit genug sind.

Der Wetterbericht kündigt Westwind mit bis zu 30 kn an. Daher wird das Groß zweifach gerefft zusammen mit der kleinen Genua hochgezogen. Keiner von uns ist vorher wirklich auf einer X 99 gesegelt, daher wollen wir es erst einmal ruhig angehen lassen. Trotz des Gepäcks und der erst 15 kn Wind springt das Boot super an. Hier mal mit 8 kn die Welle runter, dann sogar mit 10 kn. Es bringt Spaß. Der Wind bleibt bei 15 kn, daher entscheiden wir auszureffen. Eine halbe Stunde später nimmt der Wind natürlich zu, mit ihm auch die Wellenhöhe. Mittlerweile zeigt der Windmesser tatsächlich konstant 30 kn an, und das Speedo meldet fast durchgängig zweistellige Werte.

Als die Wellen sich dann mit bis zu drei Meter hinter dem Heck auftürmen, ist die Entscheidung klar. Wir wollen den Druck im Schiff behalten, um die Wellen weiter sauber runterrutschen zu

können. Also wird mit voller Garderobe weitergesegelt. Ein Geschwindigkeitsrekord jagt den nächsten bis 13,3 kn, 14,5 kn, Lulu geht unter Deck, um, naja ihr wisst schon, und dann stehen sie da, die 15,3 kn. Der Kiel summt und das Wasser fliegt an uns vorbei. Fabi und ich sitzen im Cockpit, johlen vor Glück und reißen die Arme hoch. Die völlig verdatterte Lulu kommt wieder hoch und will wissen, was das war. Während wir völlig aufgeregt erzählen, rutschen wir den bisher größten Brecher mit 17,9 kn runter – der Wahnsinn! Darauf erst mal ein Brot; die Stimmung schnellt von Höhepunkt zu Höhepunkt – wir strahlen.

Ankunft in Skagen: Aufgrund der diversen Geschwindigkeitsrekorde ging die Reise deutlich schneller als gedacht. Es gab den absoluten Topspeed, am längsten über 12 kn, am längsten über 15 kn, am schnellsten mit Brot in der Hand gesteuert und so weiter. Leider kommen die Wellen vor Skagen anders als die letzten 70 Meilen. Es kommt ein Brecher schräger als die anderen, rollt über das Heck, ins Cockpit, füllt dieses gestrichen voll und rollt den Niedergang runter. Das Cockpit ist selbstlenzend, unten musst du per Hand lenzen, was für eine Schei... Unter Deck Wasser aufzusammeln, während es oben



**Seemann  
& Söhne**

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

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

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



*Nach schneller Überfahrt ein schnelles Bier*

ballert wie verrückt, ist nahezu unmöglich. Man bekommt mehr blaue Flecken als Wasser aufgenommen. Also Schott rein. Das passiert uns nicht nochmal. Weitere Kreuzwellen steigen ein, aber wir pflügen unbeeindruckt weiter, bis sich das Wasser plötzlich von schwarz in türkis ändert. Wir sind in der Ostsee angekommen. Es gibt natürlich ein Belohnungsbrot und danach biegen wir in den Hafen von Skagen ab. Festbinden, am Steg mit Klamotten unter den Schlauch, das Salz muss ab. Der erste Segeltag wird mit unserer ersten warmen Mahlzeit beim örtlichen Italiener des Vertrauens gebührend abgeschlossen. Danach verkriechen wir uns wieder in unsere Schlafnischen.

Montag, weiter nach Asaa: Wir sind euphorisch und wollen weitere Rekorde auf dem Weg nach Asaa knacken. Die Windgeschwindigkeit beträgt allerdings 0,0 kn, die Marschfahrt unter Maschine 5,3 kn. Also nichts mit Rekorden. Das ist deutlich langsamer als Sonntag, aber wir sind uns einig, bei strahlendem Sonnenschein ist das auch eine wunderschöne Alternative. Wir nutzen die Zeit, um Dinge und Kaufgegenstände unter Deck zu sortieren und in brauchbar und weniger

brauchbar einzuteilen. Außerdem entsalzen wir unter Deck alles, was nicht durch unser Gepäck, Segel, Lagerbock und wer weiß was noch verdeckt wird.

Leni ist währenddessen mit unserem Bulli auf dem Weg nach Asaa. Sie wird uns Topf, Geschirr, Kühlbox und weitere „Luxusgüter“ bringen. Außerdem wird sie uns endlich von allen aktuell überflüssigen Dingen befreien. Als Asaa querab ist, merkt Fabi an, dass es dort etwas flach sein könnte. Wir bemerken in der Hafenummitte eine leichte sandige Grundberührung, finden aber einen tiefen Liegeplatz und freuen uns auf Lenis Ankunft. Natürlich springt der Bulli das erste Mal, seitdem wir ihn haben, nicht an und Leni kommt viel später als geplant. Daher gibt es wieder Brot und zollfreies Dosenbier. Als sie dann im Dunkeln ankommt, überschütten wir sie mit unseren Erlebnissen aus den letzten Tagen.

Dienstag: Tagesziel: Sachen vom Boot in den Bulli und umgekehrt. Später dann die angesagten 30 Knoten aus Nordost nutzen und nach Grenå pflügen. Leni steht an der Hafeneinfahrt und winkt, wir fahren hinaus und bleiben 100 Meter später im Sand stecken – und das in der Fahrwassermitte. Das Lot zeigt 1,3 m, das reicht offensichtlich nicht für unsere 1,75 m Tiefgang. Wind und Wellen haben über Nacht das Fahrwasser mit Strandsand gefüllt. Kurzer Blickwechsel. Alle gehen wortlos so weit wie möglich nach Lee und hängen sich über die Reling. Allen war klar, der Wind wird uns auf den Strand schieben, wenn wir nicht irgendwie über das Flach kommen. Also hängen wir in Lee was das Zeug hält, während der 10 PS Diesel hinten alles gibt, was in ihm steckt. Wir warten wortlos, warten, warten und es passiert nichts, nur der Wind nimmt zu und drückt uns weiter Richtung Strand. Dann kommt

endlich eine etwas größere Welle. Es wackelt und ruckt ganz verboten, aber langsam, ganz langsam dreht sich der Bug in den Wind und die Peilung der Fahrwassertonne fängt an sich zu ändern. Noch eine gefühlte Ewigkeit, dann richtet sich das Boot langsam auf und schiebt sich von der Bremsschwelle. Das war knapp. Ich bin dankbar für dieses wortlose Manöver.

Auf dem Weg nach Grenå passiert es dann. Freie Fahrt, keine Geschwindigkeitsbegrenzung und 32 kn raumer Wind, eine unfassbar steile Welle, und wir erreichen tatsächlich 20,9 kn Bootsspeed. Die Stimmung, als Deutschland Weltmeister wurde, ist nichts gegen die Stimmung an Bord. Es geht die nächste Welle runter, dann die nächste. Ab 12 kn fängt der Kiel an zu summen, er piff nur noch – Wahnsinn.

Beim Anleger in Grenå sind wir euphorisiert. Schnell gesegelt und dann die Aussicht auf eine warme Mahlzeit vom nun funktionierenden Kocher, auf einen einen Schlafplatz mit mehr als 0,5 qm Grundfläche und auf trockene Klamotten von der nun freigeräumten Heizung lassen uns strahlen. Also Heizung an, Kocher an, zollfreies Bier aufgemacht und dann ganz schnell ins Bettchen.

Mittwoch, Dieselheizung: Ziel für den Mittwoch ist Tunø. Angesagt waren 30 kn schräg von vorne. Draußen wurden wir allerdings mit 35 kn von vorn empfangen. Garniert wurde der Kurs mit Regenschauern, einer steinharten Welle und 14 Grad – Belastungsgrenze für Mensch und Material. Nicht mal die Brote sind trocken geblieben.

Auf dem Weg merkt Lulu an, dass es unter Deck nach Diesel riecht. Stimmt. Wir suchen so gut es bei dem Wetter eben geht, können aber nichts finden. Unser Entschluss ist daher, weiter zu segeln und im Hafen zielgerichtet Ursachen-

forschung zu betreiben. Als wir ankommen, gibt es wieder die obligatorische Schlauchdusche für Mannschaft und Schiff, Heizung an, Kocher an... Nach zwei Minuten kommt aus der Heizung ein dicker blauer Strahl Abgase. Nichts mehr mit Euphorie, uns ist kalt, wir haben Hunger, wir ahnen nichts Gutes. Ursache: Der Auspuff der Dieselheizung hat im vorherigen Hafen ein solides Loch in den ehemals vollen Ersatzdieseltank (10 l) gebrannt. Ergebnis: Die 10 Liter Diesel haben sich während der Hammerkreuz nun von der Backskiste bis ins Vorschiff vorgearbeitet und sind bei jeder Wende über die komplette Schiffslänge bis unter die Decke geschwappt.

Lagebesprechung: Abbruch Essen kochen, Gin Tonic mischen, das Schiff komplett leer räumen, Diesel aufnehmen, alles mit Spüliwasser reinigen, danach trocknen, zollfreies Dosenbier, Schiff einräumen, Bett.



*Der Neuerwerb hat gezeigt, was in ihm steckt  
(Fotos Jan-Eike Schulz)*

Um 23:47 Uhr sind wir in der allerletzten Ecke. Wir hören gute Musik, sind aber fix und fertig und arbeiten wie Roboter vor uns hin. Da fängt Lulu plötzlich hysterisch an zu lachen und stolpert rückwärts aus der Koje. Vor uns sitzt eine Kakerlake. Die Mutter aller Kakerlaken, fünf Zentimeter groß, das i-Tüpfelchen des Tages. Das Tier hätte Lulu beinahe hochgehoben und wäre mit ihr weggelaufen. Wir diskutieren, kichern, sind am Ende. Fabi meint ganz trocken: „Naja, die habe ich wohl aus Singapur mitgebracht.“ Packt blitzschnell einen Deckel drüber, Lulu kippt den Reis aus, gibt ihm die Packung, Fabi schiebt die Pappe drunter und entfernt das Tier fachmännisch nach Lee. Danach suchen wir uns alle einfach nur noch ein Polster und schlafen sofort ein.

Donnerstag auf Freitag: Wir probieren, das restliche Chaos zu beseitigen. Die Finger sind brüchig vom Diesel, Spüli und Salzwasser. Wir haben Augenringe und entscheiden zur Abwechslung, ein Brot zu essen. Der Rest des Tages verläuft erstaunlich ereignislos, ja nahezu langweilig. Es geht nach Kerteminda, dann nach Nyborg, von wo aus Lulu und Fabi auf Junggesellenabschiede fahren. Ich bleibe an Bord und lehne mich das erste Mal zurück, in der Sonne. Ich lasse die letzte Woche Revue passieren. Was für ein Abenteuer. Ich bin völlig überwältigt. Lulu, Fabi, Leni, ich danke euch von ganzem Herzen für diese Woche, die Unterstützung an Land und zu Wasser, für Geduld, Expertise, geschmierte Stühlen und den Sonnenbrand im Nacken.



## Kurzentschlossen:

### Mogan – Mindelo – Barbados

## EINE REISE ÜBER DEN ATLANTIK

### Erzählt von Karsten S. Möller

#### 3. Teil und Schluss: Barbados

Nach Umrunden des Südkaps geht es 15 sm in Lee der Insel nordwärts durch die Oistin- und Carlisle Bay, an Hoteltürmen vorbei, bis zum Deep Water Harbour. Ein großes rechteckiges Becken mit hohen, autoreifenbewehrten Spundwänden liegt wie ausgestorben vor uns. Nur ein kleiner Schlepper dümpelt in einer Ecke vor sich hin. Hier soll Customs and Immigration sein? Ohne einklariert zu haben, darf man Barbados nicht betreten. Um 1600h sind wir fest und erklimmen mühsam unter Zuhilfenahme des Schleppers die hohe Kaimauer. Oben muss ich mich erstmal auf einen Poller setzen; die Beine knicken ein, das Land schaukelt, mein Kopf ist taumelig und alles dreht sich. Mir wird fast schlecht. Franz und Mathias geht es nicht besser. Auf die Stunde genau vor 15 Tagen sind wir in Mindelo ausgelaufen und jetzt auf Barbados! Ein tolles Gefühl. 2.019 sm liegen hinter uns.

Wir suchen die Immigration, fragen, und man verweist uns auf eine große, langgestreckte Halle. Die Überraschung ist groß. Aneinandergereiht finden wir Duty Free Shops, Souvenirläden, kleine Bars, Fast-Food-Restaurants, aber alles ist zu und verschlossen, keine Menschenseele zu sehen. Auch von Immigration keine Spur. Im Hafengebäude erhalten wir die Erklärung, hier sei nur etwas los, wenn Kreuzfahrtschiffe da sind. Und jetzt sind keine da. Und die Immigration? Der würde Bescheid gesagt, wir sollen in der Halle warten. Nach einer Weile erscheinen zwei Damen mittleren Alters, adrett uniformiert, very



british. Weiße Schirmmützen mit Staatswappen (Neptuns Dreizack auf blau-gelbem Grund), weiße Blusen mit messerscharfen Bügelfalten, Schulterklappen mit goldenen Rangabzeichen, schwarze Krawatten, schwarzer Rock, schwarze Schuhe und tiefschwarze Haut. 90% der Barbadi-er (so nennen sich die Einwohner Barbados) sind Nachfahren der schwarzen Sklaven, nur 4% der Bevölkerung ist weiß.

Die Abfertigung erfolgt akkurat. Förmlich, nur knappe Fragen – Service without a smile. Schiffspapiere, Pässe, alles wird gründlich studiert und ordentlich bestempelt: Immigration Office, Barbados, Entry by Sea, S.Y. „Pepples“ steht jetzt in meinem Pass. Als ich frage, ob ich die Damen – die sahen ja richtig proper aus – fotografieren dürfe, traf mich ein Blick, als hätte ich einen frivolen Antrag gestellt und hörte nur ein harsches „No“.

Wir stehen wieder am Kai und jetzt stellt sich die Frage nach einem Liegeplatz. Ankern in der Carlisle Bay? Das scheint uns nicht sehr verlockend bei dem Schwell! Der Karibik-Reed's sagt, man könne nach telefonischer Anfrage in der Careenage einen Liegeplatz bekommen. Die Careenage ist die Mündung des kleinen Constitution Rivers, der durch Bridgetown fließt und hat seinen Namen von to careen: turn a ship on one side for cleaning, repairing etc., bedeutet also ein Schiff kielholen – nicht einen Matrosen, der sich unbotmäßig benommen hat. Ich rufe den Hafen über VHF an, vergeblich, und so laufen wir einfach dort ein. Ein langer Schlauch, ein schöner Yachthafen. Viele Motorboote, aber auch Segelyachten, liegen links und rechts in Boxen. Es herrscht viel Leben an Bord, alles Weiße, vornehm ganz in Weiß gekleidet. Very british. Aber wir sind erst einige Meter im Hafen, da schallt es



*Ankunft Barbados, noch wackelig auf den Beinen*

uns schon, unterstützt durch wildes Armgefuchtel, von allen Seiten entgegen: No entry, not for foreigners, go out etc. Welch ein unfreundlicher Empfang! Very british? Überhaupt nicht.

Wir fahren also wieder raus aus der Careenage und wollen versuchen eine berth in Bridgetown Shallow Draft Facility zu bekommen. Aber plötzlich grässliches Piepen, Alarm. Der Motor ist zu heiß. Die Segel werden gesetzt und wir segeln in die Carlisle Bay, wo schon einige Yachten vor Anker liegen. Wir rollen mächtig in der Dünung, pulen Reste von Impellerflügeln aus Pumpe und Kühlwasserleitung und finden einige Stunden Schlaf, wir alle auf einmal, zum ersten Mal ohne Wache gehen zu müssen.

Am nächsten Morgen scheint uns das Glück verlassen zu haben. Wir tuckern nordwärts Richtung Shallow Draft Facility, sind an Bridgetown vorbei und passieren gerade den Fischereihafen (Entrance prohibited) als der Motor wieder ein fürchterliches Piepen von sich gibt. Öldruck! Wir humpeln in den Fischereihafen, eine lange Mittelpier mit Tankstelle am Kopf lädt zum Anlegen ein. Welch ein Betrieb! Fischerboote überall, kreuz und quer. Wir rechnen wieder mit einem barschen Rauswurf, aber ein freundlicher junger Schwarzer, mit strahlend weißen Zähnen



*Im Fischereihafen*

im lächelnden Gesicht, nimmt die Leinen an. Auf unsere Frage, ob wir hier ein Weile liegen bleiben könnten, meint er, eigentlich sei der Fischereihafen ja für Yachten streng verboten, aber wir würden da, wo wir sind, hinter der Tankstelle. ja nicht stören, und wenn wir ein Motorproblem hätten, na ja. Aber wir müssten uns beim Hafenkaptän anmelden, unbedingt.

Also mache ich mich auf den Weg durch den quirligen Hafen, die lange Mittelpier hinunter, an unzähligen Fischerbooten entlang, die be- und entladen werden, zickzacke durch hin und her



*Fischmarkt*

eilende Fischer und Arbeiter, umrunde Eiscontainer, Behälter mit sardinengroßen Köderfischen, Netze und Plastiktonnen mit sauberlich aufgeschossenen, endlos langen Angelleinen, dicht an dicht mit großen Haken bespickt, und erreiche endlich die Hafengebäude. Eine riesige Fischhalle empfängt mich. Gabelstapler rasen, mit auf Paletten getürmten meterlangen Leibern kopfloser, leichengrauer Marlins, Dolphins (Goldmakrele) und anderen unglaublich großen Fischen, umher. Kein Mensch kümmert sich um mich, und ich komme heil durch das Geschehen und lande auf dem eigentlichen Fischmarkt. Hektisches Treiben! Gewühle, Geschieße und Gedränge empfängt mich und unglaubliches Geschreie. Alle Verkaufsstände bieten lautstark ihre Produkte an – Fische und Meerestiere jeder Art, die meisten Kreaturen habe ich noch nie vorher gesehen – und sind umlagert von dicken Mammis in fröhlich buntbedruckten Kittelschürzen mit zappeligen Kindern an den Händen. Froh, nicht erdrückt worden zu sein, komme ich ins Hafengebäude, eine Aneinanderreihung von Glaskästen, es sieht aus, wie in unseren Büros der 50er Jahre, mit emsig irgendetwas schreibenden jungen Damen darin, die verstohlen die schwarzen Köpfe heben, als ich vorbeigehe, um sie dann schnell wieder zu senken. Weißhäutige Segler kommen hier wohl nicht so häufig vor. Eine resolute Dame, adrett uniformähnlich gekleidet, geleitet mich zum Hafenkaptän, bzw. zur 1. Vorzimmerdame, die mich an die 2. Vorzimmerdame weiterreicht, die mich dann endlich zum Fishery Harbour Captain vorlässt. Ein stattlicher Bajan – so nennen sich die Inselbewohner selbst; ein aus der kreolischen Alltagssprache stammendes Wort – empfängt mich, respektinflößend in seiner Marineuniform, eine goldbetresster Mütze liegt auf seinem sonst

leeren, riesigen Schreibtisch. Ich bringe mein Anliegen vor, German Yacht, just arrived, engine problems etc. Huldvoll wird genickt, drei Stunden können wir bleiben, aber nicht länger! Erhobener Finger!

Draußen auf der Pier treffe ich unseren Fischerfreund wieder. Wayne heißt er und ist 33 Jahre alt. Mit seiner Deckshand ist er dabei, sein Boot, die „Challenger II“, auszurüsten. Ich erzähle von meiner Begegnung mit dem Hafenkapitän und den drei Stunden, er aber winkt ab. Da könnt ihr liegen bleiben, meint er, der Hafenkapitän kommt nie aus seinem Büro raus, geschweige, dass er mal über den Hafen blickt. Wayne hat recht, kein Mensch kümmert sich um uns. Wir bleiben liegen.

Die Fischereifahrzeuge auf Barbados sind doch ganz anders als bei uns. Die „Challenger II“ ist ein offenes, hölzernes Boot, 12,00 m lang, 4,90 breit, mit einem 12-Zylinder-Volvo im Bauch, 1.000 Liter Diesel, 400 Liter Trinkwasser. Das Vorschiff ist einer Hafenbarkasse ähnlich: Kleines Steuerhaus, davor eine winzige Kajüte mit zwei Kojen und Pantry. Das Achterdeck wird fast gänzlich von einem großen Eiskasten eingenommen. Gefischt wird mit Langleinen, mit fliegenden Fischen als Köder, die einzeln auf Unmengen von Haken aufgespießt werden müssen. So fängt man 250 bis 350 kg schwere Marlins und 100 kg schwere Dolphins. Auf dem Dach des Steuerhauses türmen sich dicke Bündel Zuckerrohrstroh und mir wird erklärt, dass man diese ins Wasser wirft und sich dann die Dolphins darunter sammeln. Wayne ist mit seinem Partner acht Tage auf See, Richtung Brasilien. Die Langleinen werden an mit Peilsender bestückten Bojen ausgebracht. Dann lässt man sich treiben um Treibstoff zu sparen. Die Langleinen findet man per Direction



*Thunfische*

Finder wieder. Eingeholt werden sie per Hand; es gibt keinerlei Winschen auf den Booten. Ich fühle mich an Hemingways „Der alte Mann und das Meer“ erinnert, weniger an die Story, mehr an den Film mit Spencer Tracy.

Unser Motor macht Kummer. Die zwei Wochen „Dolce Vita“ auf dem Atlantik sind ihm wohl nicht bekommen. Zu wenig Kompression; Wasser im Öl. Einspritzdüsen und Öldruckmesser werden ausgetauscht, Öl gewechselt, Bolzen nachgezogen; Franz bastelt hier und da, aber es nützt alles nichts. Unsere Stimmung ist auf dem Tiefpunkt.



*Köderfische*



*Fischerboote*

Franz entschließt sich, einen neuen, baugleichen Motor aus Deutschland kommen zu lassen. Das wird dauern und so wird meine und Mathias' Reise erstmal auf Barbados enden und nicht auf St. Lucia.

Aber dadurch haben wir Zeit, Bridgetown (80.000 Einwohner) kennenzulernen. Wir schlendern durch breite Hauptstraßen und enge Gassen, wühlen uns durch übervolle Märkte und Shopping Malls, ruhen uns auf dem Kirchhof aus und bleiben vor imposanten Kolonialbauten aus der britischen Zeit stehen. Im Zentrum gibt es einen National Heroes Square (welche Heroen Barbados wohl hatte?), der früher Trafalgar Square hieß und auch mit einem Nelson-Denkmal geschmückt ist, obwohl Nelson nie auf Barbados war. Dafür ist dieses Denkmal schon von 1813 und damit 30 Jahre älter als die Trafalgar-Säule in London.

In alten, ausgedienten Lagerhäusern an der Careenage, am Yachthafen, haben sich viele interessante Restaurants angesiedelt. Wir sitzen draußen in der „gefühlten“ Kühle der Nacht, am stillen Wasser des Constitution Rivers, genießen einen gehaltvollen Planters Punch mit reichlich Mount-Gay-Rum und delectieren uns an der gut

gewürzten, exotischen kreolisch-karibischen Küche. Gemütlich zurückgelehnt in einem bequemen Sessel beobachte ich nachdenklich die Tropfen, die langsam an meinem beschlagenen Glas herab perlen.

Eine lange Reise ist zu Ende gegangen. Schade eigentlich. Was war das nun? Eine großartige Leistung, ein tolles Abenteuer? Muss ich nun stolz sein? All das empfinde ich nicht. Traurig bin ich, dass die Fahrt zu Ende ist. Leise Wehmüt überkommt mich. Wie gerne wäre ich weitersegelt, möchte träumen wie der kleine Max, der dorthin wollte „Wo die wilden Kerle wohnen“ ..... „Und plötzlich war da ein Meer mit einem Schiff, nur für Max, und er segelte davon, Tag und Nacht und viele Wochen lang und fast ein ganzes Jahr und noch einen Tag...“ Aber es war nur ein Traum für Max – und auch für mich.

Am nächsten Tag steht Wayne auf der Pier und will mit uns eine Inselrundfahrt machen. Sein kleiner Sohn Nathan (6) klammert sich schüchtern an die große Hand des Vaters. Wayne war während unserer Motor-Misere schon eine große Hilfe und wurde zum Freund. Er stand uns mit Rat und Tat zur Seite, stellte uns sein Auto zur Verfügung und telefonierte hinter Ersatzteilen her. Dass er jetzt einfach so daher kommt, um uns durch die Gegend zu kutschieren, finden wir mehr als großartig. Wir fahren los, müssten aber ersteinmal zu seiner Frau ins Büro, Bescheid sagen, erklärt uns Wayne. Tracia, schwarz wie Ebenholz, strahlendes Lächeln, eine hübsche Frau, 29 Jahre alt. Dass das „Bescheidsagen“ nur eine Ausrede war, wurde uns sofort klar. Wayne ist sichtlich stolz auf seine Tracia.

Barbados-Rundfahrt: Immer an der Küste entlang, durch kleine Ansiedlungen, geprägt durch farbenfroh angemalte Holzhäuschen, an



großen, abgeernteten Zuckerrohrfeldern vorbei, hügelab, hügelab. Hotelburgen vermeiden wir. Das ist sicher nicht die Welt eines Fischers. Barbados ist die östlichste der Windward Islands, und nicht, wie die vielen anderen benachbarten Karibikinseln, vulkanischen Ursprungs, sondern der höchstgelegene Teil eines unterseeischen Kalksteinrückens. Die Westküste hat feinsandigen Strand, palmengesäumt, mit sanft anrollender Dünung. Auf der Terrasse einer windschiefen Bretterbude, Bar genannt, trinken wir ein kühles Bier und sehen der untergehenden Sonne zu. Interessiert werden wir gemustert, Weiße sieht man hier wohl selten. Die Ostküste ist ganz anders. Unfreundlich. Heftiger Wind fegt uns entgegen, als wir aussteigen, donnernd branden die Seen an die felsige Küste. Feine, salzige Gischt netzt unsere Haut.

Es ist dunkel und kühl geworden, der kleine Nathan kuschelt sich an mich. Seine zu winzigen Locken gekräuselten Stacheldrahthaare kratzen an meiner Wange. Wayne entschließt sich, nach Hause zu fahren, um Nathan abzuliefern, aber wohl auch, um uns sein Home zu zeigen, eine Holzhütte, nein, ein ziemlich großes Holzhaus auf vier Betonsockeln, ockergelb, mit viel Grün drumherum.

Auf der Treppe steht Vater, rauchend; Hände werden geschüttelt, sonst nicht viele Worte gemacht. Vater raucht wohl lieber. Dafür ist drinnen umso mehr Hallo. Wir treten in einen großen Raum, der alles ist: Küche, Wohnzimmer, Esszimmer, Arbeitszimmer; mit Wasch- und Spülmaschine, Bügelbrett, Tisch und Stühlen. Tracia räumt Zeitschriften und Kleidung von Sofa und Sesseln. Aber ehe wir uns setzen können, füllt sich das Zimmer mit Oma, Mutter und Tante, und bevor ich überhaupt reagieren kann, umarmen

mich baumstammdicke Arme, drücken mich fest an gewaltigen Busen und Bauch, nehmen mir den Atem und eine unglaublich tiefe, heisere Stimme trompetet mir ein fröhliches Hallo entgegen. Das ist Tantchen! Sie sieht aus wie Mahalia Jackson! Ich umarme auch, meine Arme reichen aber kaum bis unter die Achselhöhlen. Auch Oma und Mutter müssen umarmt werden. Man serviert uns Drinks, ohne Alkohol, trotzdem herrscht eine Riesenstimmung. Weiße aus Übersee, Europäer, deutsche Segler. So was hat die kleine Welt des Fischers Wayne und seiner Familie noch nie gesehen.

Abends sitzen wir mit Wayne und Tracia an Bord der „Pepples“ und feiern Abschied. Matthias und ich reisen morgen ab und auch Wayne hat seine „Challenger II“ seeklar. Morgen läuft er aus, zwei Wochen auf See, fischen. Was für tolle Menschen waren das, die wir da getroffen haben. Vergessen werde ich Wayne, Tracia und Nathan nie.

Am nächsten Morgen verholen wir „Pepples“ mit Unterstützung eines freundlichen Schlauchbootfahrers vom Fischereihafen in die Shallow



*Straßenbild Bridgetown, Barbados*



Wayne mit Familie (Fotos Karsten Möller)

Draft Facility, wo das Boot für einige Tage liegen kann. Und jetzt heißt es wirklich und endgültig Abschied zu nehmen von dem, was für einige lange Wochen mein Zuhause gewesen ist. Vom Boot, vom Leben an Bord, von der Enge, von „meiner“ Hundekoje, von der See, von allem eben. Traurig sind wir!

Embarkation must happen in this office! Da, wo man einklärt, da muss man auch wieder ausklären. Das hatten uns die Damen bei der Einreise eingeschärft. Also machen wir uns auf in den Deep Water Harbour, ein kurzer Fußweg. Aber welch ein Anblick, die Empfangshalle ist voller Menschen, unschwer als Amerikaner im Rentenalter zu erkennen. In allen Duty-Free- und Souvenirshops herrscht Gewühle und Gewoge. Die Bars sind voller Bier und Planters-Punch trinkender Touris. Im kleinen Hafenecken drängeln sich fünf riesige Kreuzfahrtschiffe.

Im Office muss ich erst einmal wiederum sehr unterkühlten unnahbaren schwarzen Damen verständlich erklären, wieso wir, Mathias und ich, nicht per Segelyacht, sondern per Flugzeug Barbados verlassen wollten. Aber schlussendlich bekommen wir doch unsere Ausreisestempel. Noch

ein Abschiedsbier an der Bar, dann Händeschütteln, Schulterklopfen, Franz alles Gute wünschen, und ein klappriges Taxi bringt uns zum Flughafen. In der Dämmerung des sich verabschiedenden Tages werfe ich von hoch oben noch einen letzten Blick auf das graugrüne Barbados und das blauschwarze Meer. Weiße Schaumkronen sind das letzte was ich sehe.

## SEGLERGESCHICHTEN

### Ausklären auf brasilianisch

#### „HASPA HAMBURG“ VERLÄSST RIO

*Vorbemerkung: In Ausgabe 5-2021 berichtete der Verfasser von den Schwierigkeiten, in Rio die Gasflaschen füllen zu lassen. Ganz leicht wird auch das Ausklären nicht, besonders, wenn man mit dem Flugzeug eingereist ist und mit dem Boot ausreisen will.*

Von Gerrit Rampendahl ■ Am Montag, dem 10. Mai bin ich um 7:30 Uhr mit Duncan Mackay Frew, unserem Agenten für die Ausreiseformalitäten – so etwas braucht man in Brasilien – vor dem Club verabredet. Ich bin pünktlich, er ist schon da. Er ist um die 40, nicht offiziell verheiratet, aber vor Gott und hat zwei Töchter, wie er mir gleich erzählt. Polohemd, kurze Hose und Zweitagebart. Er weiß, wie das geht mit der Ausreise und den Formalitäten, wir sind alle froh, dass er da ist.

Der erste Stopp ist die Federal Police für die Ausreiseformalitäten. Schon aus Hamburg hatte er von mir die Flugdaten und Kopien der Pässe per Mail bekommen. Es ist schwierig, wenn man mit einem Einweg-Flugticket einreist, die Abreise plausibel nachzuweisen. Die Ausreise per Boot



auf eigenem Kiel kommt nicht so oft vor. Unser erster Stopp ist ein ehemaliges Lagergebäude, so wie es auch in der Speicherstadt hätte stehen können. Eine enge Treppe führt auf einen großen Lagerboden, von dem ein Bürotrakt mit Flur und drei Büros abgeteilt ist. In dem größten Büro stehen ungefähr 20 Bildschirme auf Bürotischen, aber es sind nur zwei Mitarbeiter zu sehen. Der eine etwas kräftigere hat so wie Duncan ein Polohemd und Shorts an; der ist es am Ende auch, der die Pässe abstempelt. Der andere ist etwas schwächer, aber er trägt einen Anzug, der ihm zwar ungefähr zwei Nummern zu groß ist, aber anscheinend ist er noch in der Ausbildung und muss irgendwie seine Stellung mit dem Kleidungsstück untermalen. Es ist offensichtlich, dass er in der Hierarchie etwas tiefer steht. Duncan plaudert vertraut mit dem ersten Mann. Das beruhigt mich.

Dann geht die Tür auf und ein dritter Mann betritt den Flur, in dem wir gewartet haben. Der Mann ist Ende 50, hat ein kurzärmeliges Hemd und eine Jeans an. Er ist braun gebrannt und trägt einen außerordentlich gut gepflegten grauen Oberlippenbart. Duncan dreht sich zu mir um, legt Zeige- und Mittelfinger auf seine Schulter und bedeutet mir, dass dies offenbar der höhergestellte Offizier ist.

Es wird ein kurzer Smalltalk betrieben, dann sind wir auch schon raus. Ich bekomme alle Pässe mit den Ausreisestempeln übergeben. Jetzt ist die Crew ausgereist, nun fehlt nur noch das Schiff.

Wir kommen also am frühen Vormittag aus der Passabfertigung und fahren nun, d.h. lassen uns fahren, denn Duncan hat einen Fahrer, zur Finanzbehörde nach Niteroi. Da in Brasilien ja immer noch Corona herrscht, warten alle in der sengenden Hitze vor der Tür. Duncan hat einen

Termin mit einem Finanzbeamten im Gebäude. Der Blauuniformierte an der Tür lässt uns nicht hinein, übergibt Duncan aber eine Telefonnummer. Der zuständige Beamte nimmt nicht ab. Anscheinend ist er nicht da. Duncan telefoniert mit der gleichen Behörde in Rio. Duncan erfährt, dass diese aber nicht zuständig ist. Also nochmal in Niteroi anrufen. Duncan bekommt jemanden ans Telefon. Der Beamte, mit dem Duncan verabredet ist, kommt Montags nie vor 11 Uhr ins Büro. Ich höre Duncan fluchen. Also warten wir, denn es ist jetzt 10:30 Uhr. Um die Ecke trinken wir einen Kaffee und essen ein Sandwich. Ich lade Duncan ein, das Sandwich ist besser als das nach der Gasflaschenübergabe am Freitag. Duncans Laune wird besser.

Um 11:00 Uhr stehen wir wieder vor der Behörde. Das Telefon klingelt wieder, aber es nimmt keiner ab. Also verfolgen wir jetzt Plan B. Wenn man in Brasilien von den Behörden nicht so bedient wird, wie man das erwarten darf, kann man Beschwerde einlegen. Ich kann Beschwerde einlegen, weil ich ja derjenige bin, der nicht ordentlich bedient wird. Aber nur theoretisch kann ich das machen, praktisch habe ich natürlich keine Ahnung und spreche ja auch kein Portugiesisch. Aber ich habe einen Agenten. Das Problem ist nur, das könnte etwas dauern und da wir ja für die Passkontrolle schon ausgereist sind, muss Duncan das weiterverfolgen, auch wenn wir schon unterwegs sind.

Das bedeutet, dass ich Duncan bevollmächtigen muss, das zu tun. Vollmachten werden in Brasilien aber, da ja viele nicht so gut lesen und schreiben können, mithilfe eines Notars erteilt. Also rein ins Auto und kreuz und quer durch Niteroi bis zu dem Notarbüro. Es sah eigentlich aus wie eine kleine Postfiliale. Es gab einen Tresen,

hinter dem drei Frauen im Kostüm saßen und alle möglichen anwaltlichen Geschäfte direkt vor Ort erledigten. Ich habe schnell alle persönlichen Daten in ein Formular eingetragen. Komischerweise musste ich auch die Namen meiner Eltern mit Wohnort und Geburtstag angeben. Das Formular war nur so groß wie ein Wettschein in einem Wettbüro.

Duncan war jedenfalls glücklich und bedeutete mir noch, dass er nun alleine weiterkommen würde und dem abwesenden Beamten in der Finanzbehörde nun gehörig Druck machen könne. Er würde mich jetzt jedenfalls wieder im Club rauslassen und versuchen, bis 13:00 Uhr noch jemanden in der Finanzbehörde zu erreichen, denn von 13:00 bis 15:00 Uhr sei da Mittagspause. Aber selbst damit scheinen es die Brasilianer nicht so genau zu nehmen, denn schon um 13:26 Uhr hatte ich von Duncan die erforderlichen Ausreisepapiere vorliegen. „Haspa“ war ausklariert, und es konnte losgehen.

## Notizen zu C, Folge 1

### HIMMELFAHRT 2021 AUF ELBE UND NORDSEE

Von Achim Müntzel ■ Es ist wie eine Sucht: Pflingsten sind wir mit „Penguin Café“ auf Helgoland. Basta. Eine Tradition? Nein! Eher eine Herausforderung, die Winterarbeit an unserem „Holzdampfer“ zügig durchzuführen und rechtzeitig zu beenden, unabhängig davon, ob der Termin ganz spät liegt (11.06.2020) oder recht früh (23.05.2021).

2020 war's dann für alle segelnden Helgoland-Liebhaber seit vielen Jahrzehnten das erste Mal, dass die Häfen (Gemeinde- und Bundeshafen)

wegen „C“ nicht angelaufen werden durften.

Auf andere Weise traf das auch in diesem Jahr zu. Die C-Inzidenzen auf Helgoland lagen Ende April bei null, und wir hatten in Bezug auf die Freigabe der Häfen jede Hoffnung. Da platzte die Meldung rein, dass im Kreis Pinneberg, zu dem Helgoland gehört, aufgrund hoher Inzidenz ab sofort eine Ausgangssperre herrsche, also ein Lockdown, der auch für Helgoland galt.

Passé war's mit unserer Planung für Törn eins. War ja auch ganz schön blauäugig von uns, sagten einige. Auf „Penguin Café“ wird aber seit jeher optimistisch gedacht. Eine angemessene Haltung für Seesegler, finden wir.

Aber nun zu unserem „Helgoland-Ersatztörn“ über die Himmelfahrtstage. Die begannen „cool and sunny“, wurden dann in hohem Maße skurril und endeten „cool and sunny“.

Von Rendsburg aus, wo „Penguin Café“ in der letzten Wintersaison noch einmal in der Halle lag, ging es vormittags bei gefühlt 5° C und Regen von vorn in Richtung Brunsbüttel. Unter Deck wummerte der Ofen, die „Schmiede“ war angeworfen und das sich abwechselnde Team im Cockpit wurde mit heißen Getränken und anderem versorgt. Im weitgehend leeren NOK-Sportboothafen in Brunsbüttel war es kein Problem, einen der begehrten „Landstromplätze“ zu ergattern, und am nächsten Morgen sorgten die frischen Brötchen vom nahe gelegenen Bäcker und strahlender Sonnenschein für gute Laune an Bord. „Kiel Kanal 1“ auf UHF-Kanal 13 sagte uns eine Schließung in 20 Minuten zu und 40 Minuten später waren wir bei auflaufend Wasser auf der Elbe. Genauso war es geplant, denn Helgoland kam nun ja nicht mehr infrage und die Meinung des Teams war, das lange Wochenende jetzt einfach

zu genießen, unabhängig davon, wo uns Wind und Tide hintreiben. Mit an Bord war auch Etta, eine junge Bootsbauerin, die auf einer Werft in Berlin arbeitet, aber aus der Nähe von Elsfleth stammt und über viel Segelerfahrung verfügt. Etta war noch nie auf der Stör. Also: „Etta, übernimm mal bitte die Pinne und bring’ uns auf die Stör“. Hat Etta gemacht. Großartig gemacht. Und weil es auf der Elbe noch nicht so voll war, wurde ich gefragt, ob man durch das Störsperrwerk auch durchsegeln könnte. Habe ich noch nie gemacht mit unserer gut 100qm Gaffelsegelfläche. Aber, warum nicht? Also, über Funk mal den „Sperrwerksminister“ anpreien. Trotz störender Überreichweiten im Äther konnten wir uns schnell verständigen. „Ja, ich seh’ euch schon und natürlich geht das“ war die freundliche Antwort. Und: „Bitte sagt mir nochmal Bescheid, wenn ihr glaubt, in fünf Minuten durchlaufen zu können“.

Whow, spannend... Auflaufend Wasser, etwa halben Winds ins Störfahrwasser einlaufend, fünf Knoten Fahrt durchs Wasser, 6,5 Knoten über Grund. Blick auf die Seekarte, ja, dann müssen wir „oben“ anrufen, wenn wir etwa bei Störtonne 1 sind, dann haben wir noch knapp eine Seemeile, das müsste passen (Kopf raucht).

Bei der 1 rufen wir an, OK, laufen weiter und haben das Gefühl, die Brücke geht nicht auf. Die 17t von „Penguin Café“ schieben mächtig. Geht sie auf? Geht sie auf? Doch, jetzt, jetzt geht was auf. Ufff! Hoffentlich geht’s schnell genug... Aufatmen, das passt! Der Sperrwerksmeister winkt freundlich runter, wir winken freundlich rauf und Etta segelt uns die Stör hoch, je nach Mäander mal hart am Wind, mal raumschots. Das geht schnell und bereitet mit diesem tollen Team Freude pur.



*Der „verbotene“ Alte Fischereihafen in Cuxhaven*

Absolut kein Boot unterwegs auf der Stör. Die Einsamkeit bei „C“. Wir wissen noch nicht einmal, ob wir einen Hafen anlaufen dürfen und beschließen deshalb, vor Anker zu gehen, am besten in Sichtweite des Sperrwerks, denn am nächsten Morgen wollen wir mit der Tide nach Cuxhaven, auch wenn es wohl eine lange Kreuz werden wird.

Also, unter Maschine zurück und an der Nord kurz vor Borsfleth den Anker raus, mit einem Sundowner in der Hand die letzten Sonnenstrahlen genießen und dann Ofen und Schmiede anwerfen, um nicht nur den Geist, sondern auch Körper und Magen zu wärmen.

Sonnabend vor Himmelfahrt. Das Wetter ist, wie angesagt, gemischt. Wolkenfetzen, Regenfetzen und Fetzen von blauem Himmel lösen sich ab. Die Kreuz erweist sich bei drei bis vier Bft als eine mit meist sehr langem Bein. Sehr angenehm. Also kommen wir mit der verlässlichen Tide dann doch relativ schnell nach Cuxhaven.

Aber wo einlaufen? Die schnelle Recherche im Internet (muss man machen, C-technisch können sich täglich, ja sogar stündlich die Verordnungen ändern, so unsere Erfahrung) ergibt, dass wir den SVC-Hafen noch nicht anlaufen dürfen (ein Dank an dieser Stelle für die gute Informationspolitik



*Die Maschine läuft wieder: „Penguin Café“ verlässt den „verbotenen“ Hafen“ (Fotos Achim Müntzel)*

des SVC und an die „Nachrichtenversorger“ der SVAOe, die diese Info sofort per Mail an alle Interessierten weitergeleitet haben!

SVC geht also nicht. Wie oft aber haben wir am „Pfingstfreitag“ an einem der Fischkutter im alten Fischereihafen eine Tide lang festgemacht und abgewartet, um mit der nächsten weiter nach Helgoland zu laufen. Oft. Also: Alter Fischereihafen.

Es ist kurz nach Mittag. Wir laufen ein, wollen an einem der Fischkutter festmachen, der Skipper erscheint an Deck und sagt superfreundlich, er würde um 15:00 Uhr auslaufen, aber sein Kollege, der blaue Kutter zwei Plätze weiter vorn, der würde am Wochenende frei haben und nicht auslaufen. „Macht doch da fest“. Machen wir. Und wirklich, kaum haben wir festgemacht, kommt der Kollege aus der Hütte, begrüßt uns und bekräftigt: „Jo, hier könnt ihr bleiben, ich geh’ erst am Montag wieder raus.“ Natürlich waren wir, das soll auch mal gesagt werden, „safe“, denn jeder im Team hatte kurz vor Beginn der Reise einen attestierten Schnelltest gemacht. An was man sich alles gewöhnen kann...

Die Sonne scheint. Ich möchte mich noch ein wenig aufs Ohr hauen. Die anderen wollen einen Spaziergang machen. Gut.

Kaum bin ich eingeschlafen, klopft es an Deck. Leicht verschlafen gucke ich aus dem Luk. Ein Polizist mit Pudelmütze steht achtern auf dem Kutter. Auf der Uniformjacke ist das Wort „Wasserschutzpolizei“ zu lesen. Auf der Pier sehe ich einen VW-Kombi mit Hamburger Behördenkennzeichen und einen weiteren Polizisten, der wegblickt und etwas verlegen von einem Bein aufs andere tritt.

**Ich:** Ja bitte, was kann ich für Sie tun?

**Polizist:** Sie wissen, dass Sie hier nicht liegen dürfen?

**Ich:** Nein, weiß ich nicht.

**Polizist:** Das Einlaufen in den Alten Fischereihafen ist für Sportboote verboten. Sind Sie der Skipper?

**Ich:** Ja.

**Polizist:** Dann sind Sie dafür verantwortlich. Das ist eine Ordnungswidrigkeit.

**Ich:** Wenn das so ist, dann bitte gleich für die letzten 20 Jahre... Wir laufen fast immer hier ein, um eine Tide abzuwarten, liegen immer hier an der Nordpier, genau gegenüber der Dienststelle der Wasserschutz-Polizei, und noch nie hat irgendjemand etwas dagegen gehabt. Ich kann mich auch nicht erinnern, in einer meiner Seekarten etwas von einem Verbot gesehen zu haben.

**Polizist** (geht nicht auf das von mir Gesagte ein): Wenn Sie sich einsichtig zeigen, will ich es heute bei einer Belehrung belassen, ich muss das allerdings notieren und dazu benötige ich ihre Schiffspapiere.

**Ich:** Ja, die kann ich holen, einen Moment bitte. (Ich hole meinen Sportbootführerschein und den Auszug des Schiffsregisters Hamburg, in dem

„Penguin Café“ eingetragen ist, und händige beides an den Polizisten aus).

**Polizist:** Oh, ich sehe, die Yacht ist im Seeschiffsregister eingetragen. Dann muss ich Sie leider darüber informieren, dass Sie eine zweite Ordnungswidrigkeit begangen haben, denn nach §9a des Flaggengesetzes hat an beiden Seiten des Bugs deutlich sichtbar der Name des Schiffes zu stehen.

**Ich** (improvisierend und auf Grund der skurrilen Situation schon irgendwie eher heiter denn sauer): Da weiß ich gar nicht, ob das zutrifft, denn „Penguin Café“ geht auf eine Yacht aus dem Jahr 1896 zurück und da greifen ja eventuell auch Bestimmungen des Denkmalschutzes.

**Polizist:** Ich will es auch hier bei einer Belehrung belassen, wenn Sie sich einsichtig zeigen.

**Ich** (allmählich doch leicht grantig, starte daraufhin einen kleinen name dropping-Versuch): „Ehrlich gesagt, ich weiß nicht, wie das gehen soll. Aber ich werde mich gern bei Dr. Lütgebrune (bekannter Cuxhavener Schifffahrtsrechtler, mit dem ich auf den Schiffen von Hans-Peter Baum gesegelt habe) oder Herrn Zschoche aus Glückstadt (ebenfalls bekannter Schifffahrtsrechtler) erkundigen und dann können wir weitersehen in beiden Angelegenheiten. Denn Sie wissen, um auf das Einlaufverbot zurückzukommen, dass wir laut Corona-Verordnung in keine der drei Cuxhavener Marinas einlaufen dürfen, und ich glaube, dass es ein generelles Einlaufverbot in Häfen so nicht geben darf.

**Polizist,** zum Mast hochschauend: Ach, ich sehe, das Schiff verfügt über eine Funkanlage. Dann hätte ich gern auch Ihre Papiere dafür gesehen, insbesondere ihr Funksprechzeugnis.

**Ich** (hole von unten die Betriebszulassung und mein SRC): Bitte sehr!

**Polizist:** Gut, dann verlassen Sie jetzt sofort den Hafen.

**Ich:** „Geht nicht, bin allein an Bord, meine Mitsegler gehen gerade spazieren.“

**Polizist:** Dann legen Sie bitte ab, sobald die Crew da ist. (Verlässt den Fischkutter. Sein Kollege oben auf der Pier blickt mich verlegen an).

Derweil ich auf meine Mitsegler warte, versuche ich, übers Internet etwas über das Einlaufverbot in den Alten Fischerhafen herauszubekommen. Das gelingt mir nicht. Aber ich erfahre, dass der gesamte Hafen inklusive der Pierbebauung von dem bekannten Cuxhavener Segler Norbert Plambeck („Hexe“) bzw. einem seiner Unternehmen gekauft wurde, um dort unter dem Motto „Alte Sehnsucht – Neue Liebe“ maritimes Traditionsgewerbe anzusiedeln. Zu dem Konzept gehört, dass die dort beheimateten Fischkutter weiterhin einen Liegeplatz finden, aber auch eine kleine Marina wird wohl entstehen. Natürlich betrifft das nicht die Wasserrechte. Dennoch konkretisiert für mich der Gedanke an dieses von der Idee her sicher eher positive Vorhaben ein wenig das von dem Polizisten ausgesprochene Verbot.



„Penguin Café“ unter Vollzeug auf der Außenelbe  
(Foto Michael Albrecht)

Mittlerweile sind die Mitsegler an Bord zurück. Ich informiere über die Situation, will den Motor anlassen, damit wir den Hafen verlassen können. Nichts. Die ansonsten absolut zuverlässige Maschine springt nicht an. Was nun? Ich kenne die Maschine ziemlich gut. Irgendetwas, vermute ich, stimmt mit der Einspritzung nicht. Ich gehe über zur Werft ein Hafenbecken weiter, um zu sehen, ob ich dort Hilfe finde. Dort ist niemand. Dafür erhalte ich eine SMS von einem Mitsegler. Der Polizist ist wieder da. Keine drei Minuten später bin ich an Bord.

**Polizist:** Warum haben sie den Hafen noch nicht verlassen?

**Ich:** Der Motor springt nicht an. Sorry.

**Polizist:** Das hat mir ihre Crew auch schon gesagt, aber das glaube ich nicht.

**Ich:** Vielleicht kriegen Sie ihn ja zum Anspringen. Ich gehe zum Panel, drehe den Zündschlüssel nach rechts. Der Motor dreht mehrere Male kräftig durch, springt aber nicht an.

**Polizist:** Die Filter?

**Ich:** Nein, schon geprüft.

**Polizist:** Dann weiß ich es auch nicht. Was jetzt?

**Ich:** Ich kenne viele Cuxhavener. Irgendwer wird mir sicher helfen können. Aber die meisten sind ja heute nicht da.

**Polizist:** Dann ist das so. (Dreht sich um und geht).

Wir liegen dann noch eine weitere Nacht am Fischkutter im Alten Fischereihafen. Sowie der Polizist weg ist, kommen mehrere Fischdampfer-Kapitäne die Pier runter und fragen, was denn los war. Wir schildern die Situation und ernten ein von breitem Grinsen begleitetes Kopfschütteln. Diesen Polizisten, so sagen sie, kennen wir schon. Der piesackt uns, seit er in Cuxhaven Dienst tut immer wieder mit Kleinigkeiten und völlig unwichtigen Dingen.

Wir haben uns schon in Hamburg beschwert, aber ohne Erfolg.

Ich verspreche, die Sache nicht auf sich beruhen zu lassen, auch wenn der Polizist in der Sache vielleicht richtig liegt. Auch für Polizisten ist es manchmal besser, einfach weiterzufahren und sich um solche im Grund nichtigen Dinge nicht zu kümmern.

Am nächsten Morgen fahren wir weiter, unter Segeln ablegend und rein in die Elbe. Müssen ja nur bis Brunsbüttel. Aber dann, wie durch die Schleusen, ohne Motor? Da kommt mir eine Idee. Etta ist das erst Mal an Bord. Vielleicht, nur eine kleine Chance, weil für uns anderen völlig selbstverständlich, vielleicht hat sie beim Einlaufen am Vortag den Stoppzug der Maschine nicht wieder reingedrückt. Wenn das so ist... aber nein, das kann nicht sein... Daran hat wirklich keiner gedacht. Also nachsehen. Backskisten-Klappe öffnen, der Stoppzug ist wirklich nicht zurückgedrückt. Dann kann die Maschine ja nicht starten. Runter damit. Jetzt neuer Versuch, den Motor anzulassen. „Tocktocktock“ – und der gute alte Sabb ist sofort da.

Nein, wir haben nicht gelacht. Würden wir nie machen! Vier Stunden später lagen wir wieder fest vertäut im Innenhafen des NOK.

## DIES UND DAS

### „Ratokker III“ im Rentenalter

## DIE ALTE DAME ZIEHT NOCH IMMER DIE BLICKE AUF SICH

Von Hartmut Pflughaupt ■ Am 25. August 2021 jährte sich der Tag des Stapellaufs unseres Bootes zum 65sten Mal. Dieses besondere Jubiläum



wurde mit vielen Freunden am 27. August im Hamburger Yachthafen mit original roten dänischen Hotdogs und Carlsberg Bier (wir sind extra zum Einkauf nach Sonderburg gefahren) gefeiert, da „Ratokker III“ in Dänemark gebaut worden ist. Zu dieser Gelegenheit habe ich die Geschichte der Yacht zusammengetragen, soweit es mir möglich war.

Konstrukteur der „Ratokker III“ war der 1906 in Århus geborene Knud Reimers. Er lernte Schiffbau auf der Krupp-Germania Werft in Kiel, arbeitete dann als Bootsbauer bei Abeking & Rasmussen in Lemwerder und ließ sich Ende der 1920er Jahre in Stockholm bei dem bekannten finnischen Architekten und Yachtdesigner Gustaf Estlander, Schöpfer zahlreicher Schärenkreuzer und m R-Yachten, zum Yachtkonstrukteur ausbilden. Als Estlander unerwartet starb, übernahm Reimers das Büro. Seine Entwürfe waren typisch skandinavisch – schlank, häufig mit Spitzgattheck, hohes Segelprofil. Sehr bekannt war die „Tümmler“-Serie.

Die Geschichte von „Ratokker III“ beginnt lange vor ihrem Bau. Knud Reimers hatte für den dänischen Kaufmann Birger P. Lauritzen aus Horsens einen Seekreuzer entworfen, der 1942 unter dem Namen „Reila“ auf der Werft von Georg Andersen in Horsens fertiggestellt wurde. Dieses Boot segelte Lauritzen etwa 15 Jahre, es wurde ihm aber mit seinen 14 Metern Länge möglicherweise etwas zu groß, denn als Reimers 1949/1950 den 12,025 m Havskryssare „Catalina II“ für den Stockholmer Direktor Svante Möller zeichnete, bestellte Lauritzen nach diesem Riss einen Nachfolger für „Reila“.

Sowohl mit dem Konstrukteur als auch mit der Bauwerft muss Lauritzen sehr zufrieden gewesen sein, denn es war wieder Georg Andersen, der

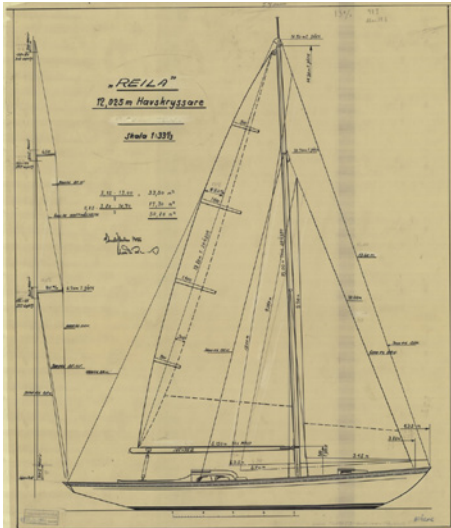
„Reila II“ erbaute und am 25. August 1956 vom Stapel ließ.

Der Name „Reila“ setzt sich übrigens aus den Anfangsbuchstaben der Namen der Beteiligten zusammen (Reimers – Lauritzen – Andersen). Das Boot wurde als m R-Yacht mit einem Rennwert von 8,056 m und nach den dänischen N.L.-Måleregler mit einem Rennwert von 7,6 m vermessen. Wahrscheinlich 1964/65 verkaufte Lauritzen „Reila II“ an den Arzt Dr. Ulrich Gross aus Flensburg. Schon 1967 wurde der Marineoffizier Ulrich von Coler Eigner der Yacht, die fortan „Vitalienbruder III“ hieß und einen KR-Wert von 8,5 erhielt. Nachdem „Vitalienbruder III“ zunächst weiter auf der Flensburger Förde segelte, wurde Travemünde der neue Heimathafen, da der Eigner nach Hamburg versetzt wurde. Um an Regatten teilnehmen zu können, kürzte von Coler den Großbaum und ließ das Boot nach IOR als Zweitonner vermessen. Soweit die Vorgeschichte.

Im Frühjahr 1977 hatten Elske und ich unseren 20er Jollenkreuzer „Ratokker II“ verkauft und



„Ratokker III“ am Wind



Segelriss

waren auf der Suche nach einem größeren Kiel-schiff. Im Hamburger Abendblatt gab es damals noch jedes Wochenende einen „Bootsmarkt“ mit Kleinanzeigen im Fließtext. Dort fanden wir zwei Angebote, die uns zusagten. Bei beiden handelte es sich um ca. 12 m lange Holzboote, die in Lübeck bzw. Travemünde ihren Liegeplatz hatten. Wir besichtigten zunächst das Boot in Lübeck, das aber in keinem guten Zustand war. Also fuhren wir gleich weiter nach Travemünde zwecks Besichtigung und Probesegelein.

Es war ein wunderschöner Frühsommertag mit Kaiserwetter. Auch wenn es unter Deck durch die dunklen Polster etwas düster war – das Segeln war einfach toll. Aber wir wollten natürlich das Unterwasserschiff begutachten. „Vitalienbruder“ wurde bei Böbs in Travemünde gekrant. Wir hatten uns für die Begutachtung der fachmännischen Hilfe von Elskes Cousin, der als Yacht-Sachverständiger tätig war, versichert. Sein Urteil: Unterwasserschiff ist in Ordnung – seine Wertvorstellung betrug 38.000,- DM. Da

nur die Söhne des Eigners beim Kranen dabei waren, erfolgte die Verhandlung mit dem Eigner etwas später in Hamburg. Seine Preisvorstellung waren 45.000,- DM. Wir haben uns dann auf 41.000,- DM geeinigt und einen Kaufvertrag unterschrieben.

So, nun hatten wir, zumindest auf dem Papier, wieder ein Boot. Aber (noch) hatten wir nur einen Teil des Geldes für den Kaufpreis. Da sollte die Haspa eine wesentliche Rolle spielen. Gleich am nächsten Tag hatte ich einen Termin in der Zentrale und bekam die Kreditzusage. Aber die Auszahlung sollte erst in 10 bis 14 Tagen erfolgen. Dabei mussten wir doch abends in Travemünde den Kaufpreis zahlen und das Boot übernehmen! Nun, mein damaliger Chef war großzügig und streckte das Geld vor. Puuh.

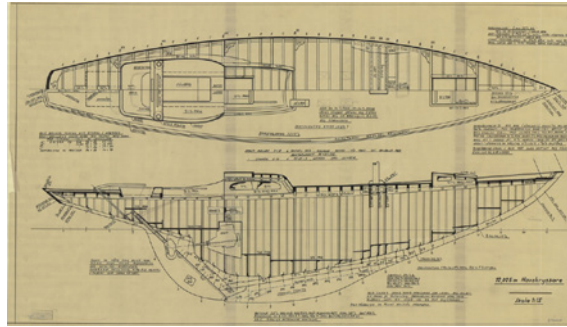
Elske und ich fuhren mit einem vollgepackten Auto nach Travemünde, übergaben den Scheck und stauten ein. Wir wollten nämlich am folgenden Wochenende – es war Pfingsten – mit Freunden das Boot, nun als „Ratokker III“, nach Wedel überführen. Am Freitagabend fuhren wir zusammen mit einer Überführungsmannschaft mit der Bahn an die Ostsee. Dort angekommen blieb die Küche nach dem Einstauen kalt – wir gingen zum Wienerwald Travemünde zum Abendessen (für die Jüngeren: „Wienerwald“ war eine bundesweite Restaurantkette mit dem Schwerpunkt Hähnchen. Der Werbeslogan lautete: Heute bleibt die Küche kalt – heut geh’n wir in den Wienerwald).

Pfingstsonnabend ging es um 04:00 Uhr aus den Kojen. Nach sehr guter und schneller Fahrt bei westlichen Winden waren wir bald im Fehmarnsund. Ab dort begann aber bei zunehmendem West die Kreuz nach Kiel. Das Hochhaus in Schönberg hatten wir für viele Stunden

voraus. Immer, wenn wir dachten, dass wir mit dem nächsten Schlag nun wirklich die Kieler Förde anliegen konnten, drehte der Wind etwas rechts. Das überkommene Wasser verwandelte das Vorschiff sehr schnell in eine Tropfsteinhöhle. Die Nähte des Teakdecks, das keine Unterlage aus Sperrholz hatte, leckten! Da bestand vor der geplanten Sommertour noch reichlich Handlungsbedarf. Zudem roch es plötzlich nach Benzin (das Boot hatte einen 10 PS Albin Benzinmotor). Offenbar leckte der im Achterschiff vorhandene Tank. Also nix mit etwas Warmem zu essen und zu trinken unterwegs. Dafür gab es Bananen und Weingummi. Das wiederum bekam nicht allen an Bord, und bald saßen zwei von der Crew nebeneinander in Lee im Cockpit und huldigten Rasmus. Irgendwie schafften wir es dann aber doch und waren schließlich um Mitternacht in Holtenau.

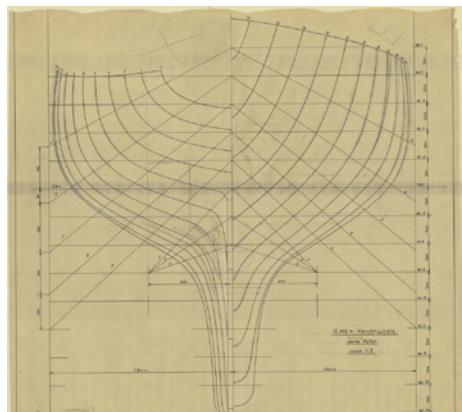
Am Sonntag stand die Kanalpassage an. Natürlich versagte der Motor nach einigen Kilometern in der Weiche von Königsförde. Gut, dass ich früher an meinem VW Käfer Erfahrung gesammelt hatte. Das Übel war ein verstopfter Vergaser, den ich an den Pfählen liegend erst einmal reinigte. Die restliche Fahrt verlief ereignislos. Ob der späten Tide kamen wir am Montag erst abends in Wedel an.

In den folgenden Jahren unternahmen wir viele Fahrten auf der Elbe und der Ostsee. Nachdem unsere Kinder geboren wurden, „durften“ sie natürlich mit an Bord und unser Hobby teilen. Die Winter haben wir so wie die Sommer ebenfalls bei unserem „Stück Holz“ verbracht. Unzählige Male wurden Außenhaut und Cockpit seitdem lackiert (und zwischendurch auch immer mal wieder abgezogen). Auch das Unterwasserschiff war von diesen Arbeiten nicht ausgenommen.



*Konstruktionsplan*

Ansonsten haben wir das Cockpit zweimal neu gebaut, dreimal den Motor erneuert, mehrfach die Elektrik überholt, das Deck komplett erneuert, die Pantry mehrfach umgebaut und Vorschiff und Kartentisch unseren Vorstellungen angepasst. 1994 haben wir den Begriff Absegeln unseres Vereins zu wörtlich genommen. Der Mast kam in einer Bö zu Teilen von oben. Seitdem zieht ein Alu-Rohr „Ratokker“. Seit 2014 verbringen wir nun jedes Jahr im Sommer mehrere Monate auf unserem schwimmenden Zuhause und erkunden dabei im Wesentlichen die schwedische Ostküste oder den Götakanal (den wir mittlerweile schon sechs Mal von Ost nach West passiert haben).



*Spantenriss (Fotos privat)*

Über diese Reisen verfassen wir jedes Jahr unser Schiffstagebuch, das wir auch auf der Homepage der SVAOe veröffentlichen. Wie man herauslesen kann, fühlen wir uns mit der alten Dame „Ratoker III“ wohl und glücklich. Sie ist noch immer ein „Hingucker“.

## ZU UNSEREM TITELBILD

GAN■ Weihnachten steht vor der Tür, ein Fest voller Kommerz und üppigem Essen. Wohltätige Einrichtungen versenden massenweise Briefe mit der Bitte um Spenden. Wenige lesen das Evangelium des Lukas 2 mit der Geschichte der Geburt Jesu. Stattdessen gibt es Unmengen von Weihnachtsbäumen mit Glitzerschmuck, elektrischer Beleuchtung und immerwährender Beschallung. Innere Besinnung auf den Ursprung des Feierns dürfte sehr selten sein. Und doch ist es das größte Fest des Jahres, die Familienmitglieder kommen zusammen, es herrscht Fröhlichkeit und gute Stimmung. Vielleicht sind die Geschenke diesmal ein wenig geringer an der Zahl, da sie in Fernost hängen geblieben sind. Aber der Weihnachtsmann in typischem Aufzug mit dickem, pelzverbrämtem Mantel ist schon überall zu sehen, obwohl es draußen warm ist und regnet. Weit und breit kein Schnee. Die Werbung hat vom Klimawandel noch nichts gehört und bedient die Klischees des vorigen Jahrhunderts. Da freuen wir uns, wenn einige Menschen sich darüber hinwegsetzen und mit Fantasie und Humor die althergebrachten Zutaten neu anrichten.

Auch Norbert Suxdorf gehört dazu. Er hat sich erlaubt, falsche Gefühle wegzulassen

und die Geschichte einmal umzudrehen. Bei ihm findet Weihnachten am Südpol statt. Der Weihnachtsmann, nicht etwa Santa Claus mit seinem Rentier und unsäglichem Jingle-Bells-Geläut, besucht die Pinguine in der Antarktis. Dazu ist er mit der Yacht „X-MAS II“ gekommen, hat sich extra im Eis einfrieren lassen und gönnt sich einen Punsch. Der Zeichner („Mein Gekritzeln“ nennt er seine Bilder unberechtigterweise abwertend) sieht die Situation mit einem Schmunzeln. Das ist angesichts der verdrehten Realität erlaubt. Wir schmunzeln mit ihm.

## DAS BÜCHERSCHAPP

### Arved Fuchs

## DURCH STURM UND EIS

Von Michael Albrecht■ Vor gut einem Jahr hatte Wilfried Erdmann eine Gesamtsicht seiner Segelreisen verfasst – jetzt folgt ihm Arved Fuchs im gleichen Format – und doch sind beide Werke grundverschieden. Während Erdmann zu 95% ein reiner Hochsee-Segler ist, der seine Weltumsegelungen zum Teil sogar einhand und nonstop absolvierte und damit in die deutsche Segler-Walhallen einzog, war (und ist) Fuchs in erster Linie ein hervorragender Organisator und Chef von Segelreisen mit Expeditionscharakter in äußerst unwirtliche Seegebiete wie Nordwest- und Nordost-Passage, Grönland, Spitzbergen, Franz-Josef-Land, Feuerland und Antarktis, sowie Süd-Georgien. Zwei Weltkarten, je eine auf dem vorderen und hinteren Umschlagsblatt, zeigen die weltweiten Fahrtrouten, die sich hauptsächlich in den hohen Breiten abspielten, also in Seegebieten, die wir Normalsegler nie im Leben in

Erwägung ziehen würden – schon, weil wir mit „Schönwetterbooten“ segeln. Damit bin ich beim eigentlichen „Helden“ dieses Buches: dem Halkutter „Dagmar Aaen“! Ende 1988 kaufte Arved Fuchs zusammen mit Freunden das fast 50 Jahre alte dänische Fischerboot in Flensburg. Umfangreiche Umbauten, zum größten Teil in Eigenarbeit durch sein Team auf der Peterswerft in Wewelsfleth folgten – der damalige Werftchef hatte ihm einen Liegeplatz für die anstehenden Umbauten angeboten. Diese Werft hatte und hat einfach ein Herz für alte Schiffe – auch die „Peking“ ist dafür ein Beweis. Die Umbauten der „Dagmar Aaen“ waren so umfangreich, dass sie bis auf den Eichenrumpf fast einem Neubau gleichkamen. In dieser schwierigen Zeit kam für Arved Fuchs noch hinzu, dass er 1989 die mit Reinhold Messner zusammen geplante Antarktis-Durchquerung über den Südpol erfolgreich durchführte.

Auf acht Doppelseiten kommen Mitsegler zu Wort, die ihre persönlichen Eindrücke schildern und der beste Beweis für Arved Fuchs' Talent sind, Menschen aus verschiedenen Nationen über viele Jahre für seine Pläne zu begeistern, denn die Fahrten, die sie durchführten, waren

nur als gut eingespieltes Team mit Mitgliedern ganz unterschiedlicher Eigenschaften und Fähigkeiten erfolgreich zu bewältigen.

Arved Fuchs, „Durch Sturm und Eis. Meine Expeditionen mit der Dagmar Aaen“, ISBN 978-3-667-12221-8, Delius-Klasing € 29,90



### Zu guter Letzt

## NEUE/R SCHRIFTFLEITER/-IN GESUCHT!

GAN ■ Jedes Amt erfordert von Zeit zu Zeit einen Wechsel. Das kann vielerlei Gründe haben: Krankheit, Überdruß, Alter, Abwahl, Einsicht. Solange alles „läuft“, denken alle, der/die soll man so weitermachen. Jürgen „Fifi“ Schaper hat diese SVAOe Nachrichten 50 Jahre „geschriftleitet“. Plötzlich ging es nicht mehr. Der jetzige Schriftleiter, damals auch schon nicht mehr der Jüngste, übernahm, weil er dachte, ein wenig mehr Zeit könne er wohl für die SVAOe opfern.

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

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

**TECHNIK EXZELLENZ**  
Kassen, Thermodrucker, Kontrollsysteme, Infoterminale

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

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



Daraus wurden fast sieben Jahre, und um so viel ist er inzwischen auch älter geworden. Nun ist es aber nicht Sinn eines Amtes, dass es bis zum geht-nicht-mehr wahrgenommen wird. Im Alter rührt man nur dieselbe Suppe immer wieder um. Dadurch wird sie nicht besser.

Ein Nachfolger/eine Nachfolgerin wird gesucht. Die Arbeit ist nicht schwer, kann sogar Spaß machen, aber von alleine tut sie sich nicht. Etwas Zeit, etwas Sorgfalt, ein paar Ideen, ein wenig Druck auf die Autoren und ein hinreichend sicherer Umgang mit der Sprache sind schon erforderlich. Dafür wird man alle zwei Monate belohnt, wenn eine neue Ausgabe auf dem Tisch liegt. Gelegentlich spricht sogar jemand ein Lob aus, und auch Kritik kann anregend sein. Als Schriftleiter/-in ist man „mitten im Geschehen“. Davon bietet die SVAOe sehr viel. Und schließlich gibt es reichlich Gestaltungsspielraum. Niemand verlangt, dass diese Nachrichten so bleiben müssen, wie sie waren. Für kreative Menschen öffnet sich ein weites Feld.

Es kann schon mit der nächsten Ausgabe losgehen. Der „Jetzige“ arbeitet Sie ein.



### Zu verkaufen

## „AMUSE-BOUCHE“ GER-3105

Tripp 40, Baujahr 1992  
LüA: 11,98 | Tiefgang: 2,40 m  
BüA: 3,60 | Depl: ca. 5,5 t

Schnelles Touren- und Regattaboot, mehrfache Nordseewochen-Gewinnerin, sowohl berechnet, als auch gesegelt, bei Pantaenius-Rund-Skagen stets in den Top Ten. Das Schiff ist vollständig ausgerüstet.

Weitere Einzelheiten siehe unter [www.svaoe.de/suchen](http://www.svaoe.de/suchen) und finden.

Besichtigungstermin bitte telefonisch vereinbaren unter 0173 244 66 26.  
Der Kaufpreis beträgt VB Euro 89.900,00.

#### 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](mailto:info@svaoe.de) Internet: [www.svaoe.de](http://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 HASPDE33

**Redaktion:** Michael Albrecht, Marcus Boehlich, Stefanie Holke (Layout), Götz-Anders Nietsch, Norbert Suxdorf, Andreas Völker  
E-Mail: [redaktion@svaoe.de](mailto: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](mailto:info@bertheau-druck.de)

**Anzeigen:** SVAOe, Neumühlen 21, 22763 Hamburg, Tel. 040/881 1440, Fax 040/880 7341, E-Mail: [mail@svaoe.de](mailto:mail@svaoe.de)

Die Bezugsgebühr ist im Mitgliedspreis enthalten. Die Clubnachrichten erscheinen sechs Mal im Jahr.

Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier.



**WIR  
BRINGEN  
IHR BOOT  
ZUM  
STRAHLEN.  
UND SIE.**

**Ihr Spezialist für Neu-, Aus- und Umbau**

Deichstraße 23 · 22880 Wedel · [wegenerjachtwerft.de](http://wegenerjachtwerft.de)



**WEGENER JACHTWERFT**

