



SVAOe NACHRICHTEN

1-2022 JANUAR / FEBRUAR



NICHT VERGESSEN!

JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG DER SVAOE

Jedes Jahr wieder wichtig, immer notwendig: die Jahreshauptversammlung. Auch in diesem Jahr wird sie aus bekannten Gründen wiederum „online“ stattfinden. Die rechtliche Grundlage ist mit dem „Gesetz zur Abmilderung der Folgen der Covid-19-Pandemie im Zivil-, Insolvenz und Strafverfahrensrecht“, dort Artikel 2, § 5, Absatz 2 gegeben. Siehe auch: https://www.bmjv.de/SharedDocs/Gesetzgebungsverfahren/Dokumente/Bgbl_Corona-Pandemie.pdf?__blob=publicationFile&v=1
Hinweis: Es ist davon auszugehen, dass angesichts der aktuellen Corona-Lage Artikel 2 des o.g. Gesetzes über den 31. Dezember 2021 hinaus in Kraft bleiben wird.

Einmal im Jahr wird die demokratische Mitwirkung der Vereinsmitglieder gefordert. Das verlangt nicht nur das Gesetz, es ist auch die beste Gelegenheit, sowohl die geleistete Arbeit von Vorstand und Ausschüssen zu bewerten als auch mit Diskussion, Kritik und Vorschlägen die im bevorstehenden Jahr für die Gemeinschaft handelnden Personen auszuwählen und ihnen durch Wahl ihr Amt zu übertragen. Neben anderen Positionen steht in diesem Jahr u.a. der 2. Vorsitzende turnusgemäß zur Wahl. Bitte denken Sie daran, eventuelle Wahlvorschläge dem Vorstand spätestens 14 Tage vor der Jahreshauptversammlung unter info@svaoe.de einzureichen.

Wirken Sie mit! Denken Sie nicht, dass es ausreicht, wenn andere für Sie abstimmen. Nutzen Sie Ihr demokratisches Privileg, Ihr eigenes Votum abzugeben und die Geschicke der SVAOe mitzubestimmen. Dieses Privileg beinhaltet übrigens auch, wer hätte es gedacht, dass Sie sich selbst für ein Amt zur Wahl stellen und Verantwortung übernehmen können. Und nicht nur das. Die JHV ist die Gelegenheit, dem Vorstand und allen am Vereinsgeschick Mitarbeitenden einen Dank abzustatten, dass sie sich im vergangenen Jahr für Sie engagiert haben. Das können Sie am besten mit Ihrer Teilnahme ausdrücken. Freuen Sie sich, dass Sie teilhaben an einem so lebendigen Verein wie dem unseren und gestalten Sie ihn mit!

DIENSTAG, 22. FEBRUAR 2022

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

Bitte melden Sie sich zwecks Teilnahme und Zusendung der Zugangsdaten für die „online“-Jahreshauptversammlung 2022 aus organisatorischen Gründen bitte bis Freitag, 18.2.2022 12:00 Uhr formlos per E-Mail unter info@svaoe.de an. Sie erhalten die Zugangsdaten mit einer kurzen Anleitung anschließend per E-Mail. Zur Teilnahme benötigen Sie ein internetfähiges Endgerät mit Lautsprecher und, sofern Sie sich an der Diskussion beteiligen wollen, mit Mikrofon, wahlweise auch mit Kamera. Nach dem Anklicken zum Versammlungsbeitritt auf dem Startbildschirm müssen Sie evtl. zuerst durch Beantwortung einer einfachen Aufgabe nachweisen, dass Sie kein Roboterprogramm sind und gelangen dann in einen sog. „Warteraum“. Hier wird Ihre Teilnahmeberechtigung durch einen vom Vorstand bestimmten Moderator anhand der Mitgliederliste geprüft.

Eine schriftliche Einladung nebst Tagesordnung, den Berichten der einzelnen Ausschüsse und des Vorsitzenden liegt diesen Nachrichten bei.

Dr. Stephan Lunau, Vorsitzender



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

100. Jahrgang

Januar / Februar 2022

Nr. 1

DER SONNE ENTGEGEN



Ein Bild, das von Corona nichts ahnen lässt. Aber das täuscht. Das Herbsttraining der Jugendabteilung in Eckernförde fand nur mit reduzierter Anzahl von Booten statt. Es war auch schon recht spät im Jahr. Die Sonne steht tief, da konnte der Fotograf (und Trainer) Bende Hamann eine Gegenlichtaufnahme wagen und fing eine schöne herbstliche Stimmung ein. Man spürt die Kühle, aber Segeln geht immer noch.

IN DIESER AUSGABE

3 Editorial

Thema und Meinung

- 4 Segeln – ein Kinderspiel?
Was uns die Werbung weismachen will

Vereinsleben

- 6 Neuaufnahmen
7 Karl-Heinz Klötscher †
7 Volker W.G. Burrelin †
8 Preisverleihung der
Elbe-Ausklang-Regatta
Obwohl sie gar nicht stattgefunden hat
10 Gemeinsam alt werden und
zusammen jung fühlen
Ein Kutter-Revival



Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 15 Elbe-Ausklang-Regatta
*Eine leider verspätete
Berichterstattung*



Jugend

- 17 Die Deutsche Meisterschaft der Europes
Unser Regatta-Highlight 2021
19 Trainingslager Eckernförde
im Herbst 2021
Böig, kühl und schön
22 420er Trainingstage in den
Maiferien 2021
Segeln mit Corona-Hindernissen



Fahrtsegeln

- 23 Wir mit dem Wind
Eine Segelreise um Europa, Blog 2
26 Zwischen Klippen,
Walen, Bären und
dem Corona Virus
Segeln in West-Kanada
30 Sommertour 2021
mit „Thyra“
Åland statt Lofoten



Seglergeschichten

- 32 Notizen zu C, Folge 2
*Pfingsten, vier Stürme und
eine einsame Insel*
36 Schräglage an Bord
*Auf hoher See. Eine
Betrachtung unter Deck auf der „Haspa“*



Aus Behörden und Verbänden

- 37 Der Seglertag fand virtuell statt
Marcus Boehlich in den Seglerrat gewählt

Historisches

- 38 Vor 50 Jahren
*„Saturn“ – Ein Stück Yacht-
und SVAOe-Geschichte*



Dies und Das

- 43 Der Hungrige Wolf
Was bedeutet dieser Name an der Elbe?
44 Zu unserem Titelbild

Das Bücherschapp

- 44 Érik Orsenna und Isabelle Autissier:
„Großer Süden – eine Reise in die Welt der Antarktis“
Zum Lesen und Wiederlesen
45 Rollo Gebhard: *„Seefieber – Allein über die Ozeane“*

Zu guter Letzt

- 48 Herrlicher Hafenblick

Umschlagillustration

„Winterlager“, Acryl auf Leinwand von
Christine Matthiessen

Beilagen

Einladung zur Jahreshauptversammlung

Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

ich hoffe, Sie haben den Übergang ins neue Jahr gut überstanden und sind gesund im Jahre 2022 angekommen.

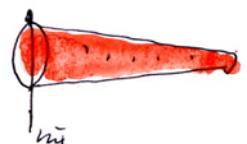
Wie den Berichten in dieser Ausgabe zu entnehmen ist, war die vergangene Segelsaison durchaus reich an segelsportlichen Ereignissen und Erfolgen. Dennoch bleibt abzuwarten, inwieweit die sportlichen Aktivitäten in 2022 durch das Virus, dessen Namen sicher niemand mehr hören kann, beeinträchtigt werden. Hoffen wir, dass zumindest die Winterarbeit unbehelligt erledigt werden kann und dass der Saisonbeginn einigermaßen normal erfolgen wird. Dabei ist, wie bereits oft genug erwähnt, zu berücksichtigen, dass der Segelsport besonders in Zeiten wie diesen hinter Wichtigerem zurückstehen muss.

Was die landseitigen Präsenz-Veranstaltungen betrifft, so ist derzeit jegliche Planung vergeblich. Dementsprechend wird, wie bereits im Dezember 2021 mit separatem Rundschreiben mitgeteilt, die am 22. Februar 2022 anstehende Jahreshauptversammlung erneut als reine online-Veranstaltung via Internet stattfinden. Lesen Sie dazu bitte auch den Aufruf in dieser Ausgabe. Im Jahr 2021 nahmen an unserer ersten online-Jahreshauptversammlung etwa 20 Prozent mehr Mitglieder teil, als an den früheren Präsenzveranstaltungen. Obwohl „online“ nicht unser dauerhaftes, zumindest nicht alleiniges Ziel sein soll, zeigt das Ergebnis doch, dass dadurch etliche Interessierte von außerhalb, oder um einen beschwerlichen Weg zu vermeiden, an unserer wichtigsten Veranstaltung teilnehmen konnten. Der technische Aufwand ist sehr gering. Nutzen Sie das Angebot! Aktuelle Termine finden sich ansonsten unter <https://www.svaoe.de>.

Wichtig trotz Corona ist dagegen die Modernisierung der Satzung der SVAOe. Tatsache ist, dass die Satzung u.a. zwingend an die aktuelle, geänderte Rechtslage insbesondere im Bereich der Kinder- und Jugendhilfe sowie an verbandsseitige Vorgaben anzupassen ist. Diese Anpassungen sind notwendig, um sicherzustellen, dass z.B. unsere Jugendabteilung weiterhin aus öffentlichen Mitteln gefördert werden kann. Der zweite, im Oktober 2021 versandte, Entwurf erzeugte heftige Kritik. Dies, obwohl bereits im Februar 2020 ein nahezu gleicher Entwurf an alle Mitglieder versandt wurde. Dass jener erste Entwurf in Vergessenheit geriet, ist sicher dem Virus anzulasten. Die Kritik am zweiten jedenfalls war größtenteils durchaus berechtigt. Soweit sie denn auch sachlich begründet waren, werden die Änderungsvorschläge und Einwände von der erweiterten Satzungskommission in einen neuen Entwurf eingearbeitet und den Mitgliedern im Laufe des Jahres 2022 zunächst zur Diskussion und später zur Abstimmung vorgestellt werden. Die Zusammensetzung der Satzungskommission ist im Übrigen keinesfalls geheim. Wenn jemand daran interessiert sein sollte zu erfahren, wer ihr angehört, so wende er/sie sich bitte an die Geschäftsstelle.

Ansonsten wünsche ich Ihnen/euch eine angenehme Lektüre. Vor allem: Bleibt gesund!

Ihr/euer Stephan Lunau



THEMA UND MEINUNG

Segeln – ein Kinderspiel?**WAS UNS DIE WERBUNG WEISMACHEN WILL**

GAN ■ Werbung will verkaufen. Alles, was beworben wird, soll schön, leicht zu bedienen, attraktiv und begehrenswert sein, ein „must have“, sodass der Betrachter gar nicht anders kann, als das beworbene Produkt zu erstehen. Man ertrapt sich selber dabei, geschickter Werbung zu erliegen. Der Wettbewerb hat es auch vollbracht, dass Produkte verschiedener Hersteller, für gleiche Zwecke bestimmt, bis auf kaum erkennbare, meist nur oberflächliche Unterschiede gleich sind. Sie werden auch immer besser. Der Markt unterliegt einer Evolution. Also wirklich alles gut?

Sicher nicht. Manchmal versteigt sich Werbung zu Aussagen, die nicht gehen, besonders, wenn Risiken unterschlagen werden. Der Genuss wird beworben, das Risiko bleibt unerwähnt. Der Kunde erwartet und der Verbraucherschutz fordert, dass mehr getan werden muss. Als die Tabakindustrie ihre Angebote nur noch als köstliches, gesellschaftlich angesehenes Genussmittel beschrieb, während die Zahl der an Lungenkrebs Erkrankten unaufhörlich stieg, schritt der Gesetzgeber ein und forderte auf Verpackungen und Anzeigen den fettgedruckten Hinweis „Rauchen kann tödlich sein“. Darauf wären Werber nie gekommen. Die Automobilwerbung im Fernsehen ist ebenfalls ein Rausch der Bilder, Töne und Texte, um zu vermitteln, wie fantastisch, genussvoll, federleicht, geradezu schwebend und gefahrlos das Autofahren doch sein kann, wenn man das Richtige kauft, und dass man dann die Straße auch völlig für sich allein hat. Der Hinweis „Autofahren

ist umweltschädlich“ fehlt allerdings und wird auch nicht kommen.

Ähnlich anpreisende Werbung begegnet uns auch in Segelmagazinen. Die Firma B&G (Leitspruch: „Leidenschaft fürs Segeln“, was auch der Serie von Segel-Elektronikgeräten mit der Überschrift „Machen Sie Segeltörns zum Kinderspiel“. So einfach kann segeln sein. Wir müssen nur die richtigen Geräte an Bord haben und schon „können wir unsere Zeit beim Segeln an den Küsten genießen“, wie es weiterhin heißt. Ist Segeln ein Kinderspiel und ist ein Kinderspiel ein Genuss?

Eigentlich muss es nicht besonders herausgearbeitet werden, weil wir es alle aus Erfahrung wissen: Segeln zu lernen ist ein lang anhaltender Vorgang, der möglichst im Kindesalter mit kleinen Booten auf geschützten Gewässern unter Anleitung beginnen sollte, um ihn dann bei schrittweise wachsender Bootsgröße und Erfahrung auf anderen Revieren ein Leben lang fortzuführen. „Nimm zuerst ein kleines Boot“ ist der Titel eines lesenswerten Klassikers von Richard Bode. Jedes Gewässer hat seine unterschiedlichen Eigenarten und seine Risiken, die man lernen muss, wie auch jedes Boot seine Eigenarten und seine Risiken hat. Eine ungeplante Halse mit einer Optimist-Jolle kann zum Kentern führen, was nicht weiter schlimm ist; auf einer größeren Kielyacht kann eine Patenthalse zu schweren Schäden, zu Verletzungen, gar zum Tod führen. Die Unterelbe, die Deutsche Bucht, die Hohe See sind Gewässer, die man nicht ohne gründliche Einweisung durch erfahrene Personen beschippern sollte. Da hilft auch noch so gute Elektronik an Bord nicht.

Im Jahrbuch 2013 der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger stand die Notiz: „Der

Traum vom Segeln in der Karibik endete für ein Paar aus Bayern auf einer Sandbank vor der nordfriesischen Küste. Nach einem Totalausfall aller elektrischen Systeme und der Maschine strandete die elf Meter lange Stahlyacht bei schwerem Wetter.“ Kann man sich vorstellen, dass eine Bordelektronik von B&G das verhindert hätte?

Jimmy Cornell, eine der Größen weltweiten Segelns und mit gutem Geschäftssinn ausgestatteter Organisator „geführter“ Langfahrten sagt: „Manche Fahrten beginnen als Traum, enden aber als Albtraum, und zwar meistens aufgrund mangelnder Planung und unzureichender Vorbereitung.“ Von der Notwendigkeit guter elektrischer Systeme spricht er wohlwissend nicht.

Jürgen Schaper, unser unvergessener Kommandore, hat in seinem Beitrag „Wasser hat keine Balken“ im Jubiläumsbuch „Ein Jahrhundert

BEITRAGSABBUCHUNG

Anfang April werden die gemäß Beschluss der Jahreshauptversammlung 2022 festgesetzten Beiträge der SVAOe von Ihrem Konto abgebucht!

am Wind“ an die tödlichen Segelunfälle in der SVAOe erinnert. Zum Schluss zitiert er den früheren Geschäftsführer des DSV Dr. Wolfgang Frank: „Das Risiko, dass das Wetter anders wird als vorausgesagt, das Risiko überhaupt ist integrierter Bestandteil des Segelsports.“

Damit sind wir am Kern unserer Gedanken. Natürlich ist es von großem Vorteil, mit einem Blick auf einen Bildschirm im Cockpit den eigenen Standort auf der Seekarte, die Wettersituation und -vorhersage, den Gezeitenstrom, die andere Schifffahrt und vieles mehr zu erfassen. Viele Risiken der Seefahrt sind dadurch geringer gewor-

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

den. Aber nicht alle. Zu einem Kinderspiel ist das Segeln nicht geworden und wird es nie werden.

Aus gutem Grund dauern unsere Führerscheinkurse eine ganze Wintersaison lang und außerdem sind die Führerscheine nach Fahrtgebieten und Schwierigkeitsgraden gestaffelt. Noch nicht einmal der Sportsegelschein ist eine Leichtigkeit, geschweige der Sportbootführerschein, der Sportküstenschifferschein, der Sportseeschifferschein und erst recht nicht der Sporthochseeschifferschein. Wer meint, allein mit der Bedienung elektronischer Systeme eine Yacht führen zu können, irrt und bringt sich und andere in Gefahr.

Schließlich noch ein Wort zum „Genuss“ des Segelns, wie anfangs aus der Werbung zitiert. Es gibt viel, was der Mensch genießen kann. Große Momente beim Segeln und auch manche kleine gehören dazu. Aber in erster Linie ist Segeln ein Sport. Er fordert körperlichen Einsatz manchmal bis zur Erschöpfung, Können, Regel- und Technik-Kenntnisse, Naturverständnis, Menschenführung und selbst so Alltägliches wie Sauberkeit an Bord und Abwaschen, wie uns Norbert Suxdorf in Ausgabe 5-2021 dieser Nachrichten erzählte. Segeln, „um die Zeit an Bord zu genießen“, kann und darf nicht das Ziel sein, allenfalls ist Genuss eine Belohnung.

Wenn Werbeleute das Segeln durch von ihnen angepriesene Elektronik zum Kinderspiel und zum Genuss erklären, könnten wir, die wir etwas davon verstehen, achselzuckend darüber hinweggehen, wenn der Text nicht das Risiko außer Acht ließe. Wir wollen zwar keinen Hinweis „Segeln kann tödlich sein“ auf jeder Verkaufsanzeige, aber die Gefahren auszublenden ist unverantwortlich. Die mindestens 15 SVAOe-Mitglieder, die bisher ihr Leben beim Segeln verloren haben, sind Zeugnis genug.

VEREINSLEBEN

November/Dezember 2021

NEUAUFNAHMEN

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

Vollmitglieder:

Patrick Surke, 20459 Hamburg
Mathias Dreyer, 49356 Diepholz
Dr. Thorsten Krause, 22607 Hamburg

Lebenspartner:

Ingeborg Brandt, 22880 Wedel

Wiedereintritt:

Reinhard Diederichs-Holthusen, 22609 Hamburg

Jüngste:

Jelena Marie Hintze, 22415 Hamburg

Jugend:

Thees Willem Hedden, 21129 Hamburg
Joost Fiete Hedden, 21129 Hamburg



* 1. März 1040 † 12. Dezember 2021

KARL-HEINZ KLÖTSCHER

Träger der Goldenen Ehrennadel

Unser langjähriges Mitglied Karl-Heinz Klötscher ist am 12.12.2021 im Alter von 81 Jahren verstorben. Geboren an der Elbe in Neumühlen gegenüber unserem Clubhaus wurde er als Jugendlicher am 01.10.1954 SVAOe-Mitglied und blieb es bis zum Schluss. Ältere Mitglieder erinnern sich noch an sein engagiertes Segeln auf dem Kutter „Neumühlen“, bis er sich sein erstes eigenes Boot kaufte, den Piraten „Quelle“, den er zu „Rabatz“ umtaufte, auch Name seiner späteren Boote. Danach segelte er die Elb-H-Jolle 404, die leider verbrannte. In späteren Jahren lebte er im Sommer an der Schlei und segelte dort ein H-Boot. Im Winter nahm er an den Aktivitäten der Gruppe der Altjunioren teil, organisierte auch Ausflüge. Für seine jahrzehntelange Treue danken wir ihm. Unser Mitgefühl gilt seiner Familie. Vorstand, Ältestenrat und die Mitglieder der SVAOe

* 20.11. 1936 † 23.11.2021

VOLKER W.G. BURRLEIN

Ehrenmitglied der SVAOe

Träger der Goldenen Ehrennadel

Eigner der SY „Galatea“

Von Norbert Suxdorf ■ Wir trafen uns – vor etlichen Jahren – am Alsterufer, stakten „Trinity“ aus ihrer Kuschel-Ecke unter Land, paddelten zur Boje, und als die Segel gesetzt waren, begann für mich ein vollkommen neues Erlebnis. Auf einem Drachen war ich noch nie über die Alster gesegelt. Hart am Wind, Volker an Pinne und Großschot, ich an der Fock. Gesegelt? Nein,

gehuscht! So kurz war mir die Strecke zu Bobby Reich mit meiner VB-Jolle nie vorgekommen. Ob ich auch mal ans Ruder durfte? Das weiß ich nicht mehr. Aber ich sehe Volker noch vor mir. In seinem Element. Ein glücklicher Segler.

Volker Burrlein kam 1964 zur SVAOe und war bald eines ihrer aktivsten Mitglieder. In vielen Funktionen und (Ehren-)Ämtern hat er das Vereinsleben mitgestaltet. Zuerst in der Juniorenabteilung, im Festausschuss und über drei Jahrzehnte lang in der Jüngstenausbildung. Auch für die Yachthafen-Gemeinschaft Hamburg engagierte er sich. Und dass die SVAOe-Alstersegler einen so schönen Hafen haben, geht nicht zuletzt auch auf sein Konto. Als Hafens-Obmann sorgte er für eine faire Vergabe unserer Liegeplätze.

Anerkennenswert auch sein Bemühen, die Geschichte der SVAOe zu dokumentieren. So rettete er das Archiv der Modellabteilung vor der



Foto Tomas Krause

Entsorgung und investierte viel Zeit in dessen Restaurierung. Er war der Motor beim Entstehen der Archiv-Gruppe, die sich unter anderem um die Ordnung und Digitalisierung unserer Foto-Bestände kümmert.

Volker Burrlein stammte von fränkischen Weinbauern und Lübeckern ab, wurde in Lübeck geboren. In der Jolle des Vaters begann er früh mit dem Segeln. Dann, typisch für viele Kriegskinder: Tod des Vaters in der Kriegsgefangenschaft, ausgebombt, mit der Mutter und fünf Geschwistern Umzüge und Schulwechsel quer durch Deutschland. Arbeit in der Landwirtschaft und Motoren Schlosserlehre. Abend-Ingenieurschule, auch einige Semester BWL.

Seine berufliche Heimat fand er als Ingenieur bei der Deutschen BP, wo er schon während des Studiums als Handwerker und Techniker gearbeitet hatte. Bei der BP war auch Otto Abegg tätig, der 1963 SVAOe-Vorsitzender wurde. Er warb Volker Burrlein als Mitglied.

Erstes eigenes Schiff war, gemeinsam mit Jost Balz, der Holz-Jollenkreuzer „Quimbo“, dank kräftiger Maschine ein bewährtes Regatta-Begleitboot. Die stählerne 10-Meter-Skorpion „Galathea“ segelte er über vier Jahrzehnte, bis er nicht mehr an Bord gehen konnte. Auf der Alster sah man ihn im Mahagoni-Drachen, den er gemeinsam mit seinem Sohn Rainer – ebenfalls in der SVAOe – restauriert hatte. Seine schon vor Jahren verstorbene Ehefrau Karin teilte die Segelbegeisterung – als „Stegmutter“ kümmerte sie sich um die Optikinder, wurde dafür ausgezeichnet.

Volker Burrlein scherte es nicht, hier und da anzusehen. Es ging ihm immer um die Sache.

Wir hatten uns lange nicht gesehen, aber ein Anruf war mal wieder fällig. Am Telefon sein Sohn Rainer. „Ist Volker zu sprechen?“ – „Das

ist leider nicht möglich. Mein Vater ist heute Nacht gestorben.“

Guten Wind, lieber Volker! Wo immer Du jetzt segelst.

Vorstand, Ältestenrat und die Mitglieder der SVAOe trauern mit der Familie und danken dem Verstorbenen für langjährige Treue und Einsatz.

Preisverleihung der Elbe-Ausklang-Regatta

OBWOHL SIE GAR NICHT STATTGEFUNDEN HAT

GAN■ Von den drei Herbstregatten auf der Elbe waren zwei, nämlich Senatspreis und Pagensandregatta, von Wind und Wetter nicht sonderlich gut bedient worden, während bei der Elbe-Ausklang-Regatta der SVAOe alles stimmte, obwohl sie gar nicht stattgefunden hat. Wie das? Der Redaktör bekennt sich schuldig, über die Regatta in diesen Nachrichten nicht berichtet zu haben, wie er mit Schrecken festgestellt hat. Dabei erhebt er den Anspruch, alles, was in der SVAOe geschieht, hier zu dokumentieren. Schon die alten Römer wussten: „Quod non est in actis, non est in mundo“ (Was nicht in den Akten steht, ist nicht in der Welt, d.h. nicht existent). Aber die Römer wussten noch nicht, dass es heute ein Internet gibt und darin eine SVAOe-Homepage, und dort findet man natürlich die Berichterstattung über die Elbe-Ausklang-Regatta. Also hat sie doch stattgefunden. In dieser Ausgabe der „Nachrichten“ wird der Bericht an anderer Stelle „auf Papier“ nachgeholt und ist somit „in der Welt“. Die Preisverleihung war also gerechtfertigt.

Traditionell und aus gutem Grund, um nämlich nicht nur den Siegern ihre Trophäen zu überrei-



Gutes Essen und belebende Getränke

chen, sondern sie und andere Gäste mit einem guten Essen und belebenden Getränken zu bewirten und zu geselligen Gesprächen anzuregen, lädt die SVAOe im November in unser Clubhaus zu einer Veranstaltung ein, die dann auch schon mal „Grünkohlessen“ genannt wird und immer viel Anklang findet.

Was diesmal jedoch störte, war die Corona-Pandemie. Der Vorstand hat bekanntermaßen mit einigem Mut aber auch mit Weisheit die Zwei-G-Regel für den Besuch des Clubhauses eingeführt. Nur Geimpfte oder Genesene haben Zutritt, was jedoch nicht völlig ausschließt, dass Viren un bemerkt eingeschleppt werden und sich verbreiten können. Impfschutz bietet keine hundertprozentige Sicherheit. So war es kein Wunder, dass etliche, die vielleicht gerne gekommen wären, aus Vorsicht zu Hause geblieben sind, und auch manche Gekommenen mögen ein ungutes Gefühl gehabt haben. 52 Teilnehmer/-innen fanden sich schließlich zu der Veranstaltung ein, also nur die Hälfte dessen, was der Saal zulässt. Das wiederum hatte den Vorteil, dass überall genügend Abstand gehalten werden konnte. Man saß auf Distanz und zwischen den Tischen waren komfortable Gassen. Das trug zur Beruhigung bei.



Team „Pax“ an einem Tisch

Die Einhaltung der Zwei-G-Regel wurde am Eingang geprüft und dokumentiert. Im Saal begrüßte man sich ohne Händeschütteln und ohne Umarmungen, aber mit gewohnter Herzlichkeit. Die Tische waren sehr ansprechend eingedeckt, und zwar passend zur in Gründung befindlichen neuen Bundesregierung in Ampelfarben: grüne Tischdecken, rote Servietten, gelbe Mandarinen.

Einzelne Gäste zu nennen, soll hier vermieden werden. Aber dass Thomas Schaper trotz seiner schweren Erkrankung den Wunsch zur Teilnahme hatte, war eine Überraschung und Freude für



Gerrit präsentiert einen Wanderpreis, Marcus den dazugehörigen Rum (Fotos Nietsch)

seine Freunde. Sie hievten ihn auch in seinem Rollstuhl die Treppe hoch. Dabei wurde wieder deutlich, dass der in Planung befindliche Personenlift nicht mehr zu lange auf sich warten lassen sollte.

Nach einem ersten Schluck – der Getränkelieferant hatte einen zweiten Fassbierhahn eingerichtet mit süffigem, leicht bräunlichem Bergerdorfer Pils – ergriff der Vorsitzende Dr. Stephan Lunau das Wort zur Begrüßung. Einerseits freute er sich, dass wieder eine gesellige Zusammenkunft möglich sei, andererseits bereitete er die Zuhörer darauf vor, dass es vielleicht auch gleich wieder die letzte sein könne angesichts erschreckend steigender Infektionszahlen.

Nach der Begrüßung brauchte man nicht lange auf das Essen zu warten. Drei ehemalige Jugendabteilungsmitglieder servierten schnell und wie die Profis ein reichliches, wohlschmeckendes Grünkohllessen. Mehr Worte muss man nicht dazu verlieren. Alles war gut, die Stimmung bestens, der Geräuschpegel hoch. Kaum jemand merkte, dass die Raumlüftung wegen möglicher Virenbelastung eingeschaltet war.

Unter dem großen Kutterbild von Hinnerk Bodendieck waren die Preise aufgebaut, die zur Vergabe anstanden. Marcus Boehlich trat an, die Verleihung vorzunehmen, begleitet von der „Preis*fee“ Gerrit Rampendahl, wie er sich nannte (der Genderstern ist hier ungewohnt, aber, wenn schon, berechtigt). Nicht alle, die einen Preis zu erwarten hatten (sie waren eingeladen und die Listen waren veröffentlicht), waren erschienen, jedoch eine erfreuliche Anzahl. Das „Pax“-Team unter Klaus-Uwe Stryi (RVE) saß geschlossen an einem eigenen Tisch, die anderen hatten sich „unter das Volk“ gemischt. Die Vergabe der Preise durch Marcus hatte wie immer hohen Unterhal-

tungswert. Auf die Nennung der Klassenpreise soll hier verzichtet werden. Man findet sie auf der SVAOe Homepage (https://www.svaeo.de/images/pdf/Gesamtergebnis_Ausklang_2021.pdf). Die insgesamt sieben Wanderpreise haben es Marcus besonders angetan. Ihre Beschreibung spickt er mit vergifteten Pfeilen, da sie meist nicht schön sind, häufig zum wiederholten Mal an dasselbe Boot gehen und nach endgültiger Gewinnung auch noch wiedergestiftet werden, also nie dem Vergessen anheimfallen, was manchmal angebracht wäre. Der Mia-Lisa-Preis (Kopie eines Holst-Gemäldes) ging nach Neustiftung wieder an Klaus-Uwe Stryi (RVE), der Marcus Preis an Linea Wrede (SCOe), der Folkeboot-Preis an Klaus Pollähn (SVAOe, 12. Anrecht!), der Bulli-Preis an Andreas Sasse (SVAOe), der Sabrina's Last Order-Preis an Michael Wunderlich (BSC), der Radde-Preis an Uwe Spönnagel (MSC). Damit wäre der Abend beendet gewesen, wenn nicht noch reichlich Unterhaltungsbedarf gewesen wäre. Der war aber inoffiziell und gehört nicht hierher.

Gemeinsam alt werden und zusammen jung fühlen

EIN KUTTER-REVIVAL

Von Maris Schaper ■ Mit rosa Wolken tauchte der Freitagabend in die kühle Oktobernacht ein. Leichter Wind wehte frisch, aber kaum merklich, während wir uns schnellen, aufgeregten Schrittes den Steg entlang bewegten. An Schlengel L blieben wir vor etwas Altvertrautem stehen: der „Teufelsbrück“. Schon vom Toilettenhäuschen oben am Hamburger Yachthafen hatte man laute Bässe und schallendes Gelächter gehört. Alles wie früher – und genau das sollte das Motto un-

seres Oldietörns sein, den wir unserem ältesten Freund Arne zum 30ten Geburtstag schenken!

Da auch wir anderen neun mittlerweile alle mindestens an der 26 kratzen, hielten wir es für eine angemessene Idee, unsere alten Knochen noch einmal auf unser Zuhause in der Jugend zu bewegen. Waren wir in der Freitagnacht anfänglich noch etwas zurückhaltend, kamen wir etwas später gut in Stimmung, auch weil sich zu unserem Erfreuen noch alte Kutterrussen vom damaligen „Roland von Wedel“ dazugesellten. Schneller als wir gucken konnten, hatten wir alle uns in unsere alten Rollenmuster zurückgefunden, herrlich! Unzählige wieder aufgefrischte Kutter-Kamellen später fielen wir erschöpft und glücklich in die Kojen. Ganz so einfach war das aber natürlich nicht, denn erstmal mussten Pof(Schlaf)plätze gebaut werden. Das läuft immer so: Die Nüchternsten und damit Schnellsten finden jeweils als Zweierpärchen Platz auf den „Bumsbrettern“ in der Schiffsmitte. Die zwei Nächstschnelleren bauen sich mit Riemen die Duchten zum sogenannten „Spanner“. Aufmerksame Leser haben ganz richtig bemerkt, dass diese Kojentitel kein Zufall sein können. Alle Übriggebliebenen trümmern dann meist achtlos über die Liegenden hinweg und schlafen dort, wo sie zu später Stunde umfallen. Auf Vor-Vor (Bereich VOR der Vorpiek) und Achterpiek lassen sich die Beine dabei niemals der Länge nach ausstrecken, daher müssen diese Kojen in der Breite geteilt werden.

Zum Glück weniger übernächtigt als gedacht, erweckte uns Henrikes liebliche Stimme am Folgetag gegen acht Uhr morgens. Als ehemalige Kutterführerin hat sie nicht nur stets die Tide im Blick, sondern auch den Drill, den wir damals schon liebten, immer noch drauf. „Vier Mann auf



Hasi und Stefan (fast) so stark wie früher



Gut gelaunt auf dem Weg nach Stade



Felix und Prof teilen noch immer die gleichen Interessen



Henrike bäumt aus, während Prof, Lars und Felix entspannen

Riemen“, unser erster Kutterführer Stefan übernahm das erste Ablegemanöver – die beiden Kapitäne teilten sich die zwei Tage auf. Es war ein klarer, zwar kalter, aber dennoch sonniger Mor-

gen. Bei leichten Winden zogen wir raumschots und unter Vollzeug unsere altbekannten Bahnen: ab nach Stade! Lagen die einen während des Segelns noch derangiert auf dem Ausbäumeriemen, kochten die anderen kleine Salzigkeiten im Cockpit. Nach einer entspannten, wunderbar trödeligen Segelei liefen wir unter Segeln und lauter Musik in die Schwinde ein.



Jannik und Hasi bekochen die hungrige Mannschaft während des Segelns

Ohne Halt in Stadersand waren wir der Meinung, bei Ablaufendwasser mit hochgezogenem Schwert bis nach Stade zu kommen. Nichts aus fünf Jahren Kuttersegeln gelernt, liefen wir natürlich hinter der zweiten Brücke auf Schiet. Aufklaren und Abwarten. Gegen Nachmittag erreichten wir dann endlich den Stadthafen, wo viele unserer alten vereinsübergreifenden Kutterbekanntschaften – heute mit eigenen Booten – schon auf uns warteten. Später, nach unserem obligatorischen Kauflandmarsch, ließen wir den Abend bei Livemusik und Lampionfahrt im Stader Hafen ausklingen. Die Nacht verlegten wir weg von den Booten, hoch zur Kaimauer, da wir schon bei Ankunft mit den üblichen Kuttersegler-Vor-

urteilen: „Um Elf ist aber Zapfenstreich!“, konfrontiert wurden.

Bei recht leiser Gitarrenmusik mit ein wenig Gesang schwelgten wir in Erinnerungen und feierten nach alter Kutter-Manier. Doch dann stürmte ein älterer, wütender Herr auf uns zu und entriss uns die Gitarre mit den Worten: „Ihr könnt doch nicht immer die gleichen drei Akkorde spielen!“ Seine Enkel schliefen wohl und er bat uns um Unterlassen der eintönigen Musik. Da es allerdings erst halb elf war und wir uns die legendäre Stimmung eigentlich noch nie hatten verderben lassen, spielten wir die gleichen drei Akkorde noch ein Weilchen weiter.

Gab es am ersten Abend Spacken-Rot (Nudeln mit roter Soße), wurde am zweiten Tag Reis mit Scheiß aufgetischt. Trotz dieser Voraussetzungen



Hasi, Maris & Gesche geben sich die Kante

ließ sich unser Ältester den Abend noch einmal durch den Kopf gehen. Nach einer anstrengenden Pullorgie im Morgengrauen inklusive gepopptem (zerbrochenem) Riemen, liefen wir in Stadersand ein und aßen ein ausgewogenes Frühstück, serviert mit Fendern (ungetoasteter Toast). Ein kurzes Schläfchen später, kreuzten wir mit frischer Brise bei herrlichem Sonnenschein unter Henrikes Kommando in Richtung Wedel. Noch auf der Kante sitzend witzelten

FIRMENICH

YACHTVERSICHERUNGEN

firmenich-yacht.de

Bevor alle Tampen
reißen

Jetzt **Angebot** anfordern



Stefan und Arne, unser Ältestenrat, tagt



Läuft doch noch wie früher! (Maris & Gesche)
(Fotos von der Crew)

wir: „Eigentlich können wir doch jetzt auch auf Sommertour fahren!“, doch viel zu schnell hatte der Wind uns auch schon nach Hause gebracht.

Eine Weile später in Wedel verabschiedeten wir zehn uns schweren Herzens voneinander (Arne Güldener, Henrike Lunau, Prof – Jannes Zwirner, JT – Jannik Thaßler, Felix Taschendorf, Lars Hauschildt, Gesche Bunkus, Stefan Thies, Hasi – Steffen Rehders und ich, die Schreiberin). Tatsächlich war alles, wie erhofft, genau wie früher! Arne bedankte sich mit den folgenden als Zusammenfassung dienlichen Worten: „Das war ein richtig geiles Wochenende mit euch. Vielen lieben Dank dafür. Es war alles organisiert, geiles Wetter, geile Stimmung, geiles Essen, geile Leute (außer der Typ mit den drei Akkorden). Bin jetzt zwar etwas tot und weiß nicht, wie ich morgen überleben soll, aber egal. Mein Herz strahlt.“

Dieses Wochenende war nicht nur die Feier eines 30ten Geburtstags, sondern auch die einer alten Jugendliebe – dem Kuttersegeln! Und keine Sorge, da wir mittlerweile älter und weiser und damals mit diesem tollen Boot gesegnet worden sind, feiern wir, wenn es etwas zu feiern gibt, jetzt nicht mehr auf Vereinsbooten, sondern auf unseren eigenen!



REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE

Elbe-Ausklang-Regatta

EINE LEIDER VERSPÄTETE
BERICHTERSTATTUNG

Von Hartmut Pflughaupt ■ Traumhaftes Segelwetter, die Älteren würden sagen: Kaiserwetter. Pünktlich ohne Beeinträchtigungen durch die Berufsschiffahrt startete unser Wettfahrtsleiter Lui die Elbe-Ausklang-Regatta der SVAOe am Sonntag, dem 26. September um 10:30 Uhr. Im ersten Start machten sich 13 Yachten auf den Weg elbab, gefolgt von den Startern des zweiten Starts mit 10 Yachten.

Beide Starts – genauso wie die beiden Starts der zweiten Wettfahrt – gelangen bei ablaufendem Wasser trotz des Vorm-Wind-Kurses ohne einen Frühstart.

Der Kurs der relativ kurzen ersten Wettfahrt führte unter Spinnaker bzw. Gennaker/Blister elbab bis zur Tonne 116 querab der Einfahrt in die Lühesander Süderelbe. Leider klappte nicht bei allen das Spinnakermanöver so, wie das von Skipper und Besatzung geplant worden war, dafür war für sie die folgende Kreuz etwas länger. Gegen das ablaufende Wasser teilte sich das Feld an der Kreuz zur grünen Tonne vor Hanskalbsand. Eine Hälfte versuchte sich an der Nord, die andere Hälfte versuchte ihr Glück zwischen den Stacks an der Süd. In beiden Feldern kam es zu kurzzeitigen Wie-tief-ist-die-Elbe-an-dieser-Stelle-Aktionen. Mit dem entsprechenden Gewicht in Lee gelang es jedoch, weiter an der Wettfahrt teilzunehmen.

Von der 119 ging es dann mit wenigen Schlägen ins Ziel vorm Yachthafen. Nach 96 Minuten war die Wettfahrt beendet, und nahtlos konnte die zweite Regatta gestartet werden.



Fast gleichauf unter Spinnaker vor dem Yachthafen. Li. „Ballerina 2“ (Beilken, SVAOe), re.: „Golightly“ (Wrede, SCOe) mit Problemen am Topnanten



Stimmungsbild mit Schwierigkeiten, den Spinnaker zum Stehen zu kriegen



„Swift“ (Gustafsson, SVAOe) kreuzt an der Süd



„Kalea“ (Selter, SVAOe) (Fotos Kay Rothenburg)



War nur von achtern zu sehen: „Pax“ (Stryi, RVE) (Foto Kay Rothenburg)



Bei Tonne 116: ganz links GER 629 „Azurra“ (Rampendahl, SVAOe), GER 966 „Ja Schatz“ (Plessmann, AYC), daneben „Chosi VI (Wunderlich, BSC/RVE), ganz rechts F 864 „Fun“ (Polläh, SVAOe) (Foto Claus Torstrick)



Bei Tonne 116, etwas später: links GER 966 „Ja Schatz“ (Plessmann, AYC), rechts „GER 1416 „Albis“ (Pomarius, SVAOe) (Foto Claus Torstrick)



„Trojka“ (Sasse, SVAOe) (Foto Kay Rothenburg)



GER 202 „Long Shot“ (Evers, SVAOe) (Foto Hartmut Pflughaupt)



Vater und Sohn: „Blue Chip“ (Gräpel, BSC/RVE) (Foto Claus Torstrick)



„Blue Chip“: Vater bereitet den Spi vor, Sohn steuert (Foto Claus Torstrick)



„Blue Chip“: Spi steht, Sohn steuert, Vater trimmt (Foto Hartmut Pflughaupt)

Wieder ging es vom Start elbab, diesmal bis zur Tonne 114 vor Lühesand. Dann begann die Kreuz gegen die Tide ins Nebenfahrwasser hinter Hanskalbsand, wo die Tonne HN2 zu runden war. Früher ging die Regatta auch schon mal um die Tonne HN4. Das hätte diesmal jedoch zu vielen unfreiwilligen Kiel-steckt-im-Schlick-fest-Manövern geführt. Auf dem kurzen Törn mit Tide und Wind zur 119 zogen die meisten Teilnehmer Spinnaker oder Gennaker/Blister. Dann wieder die Kreuz elbauf zur Wendemarke vorm Wedeler Kraftwerk. Dabei blieb das Gros des Feldes an der Süd. Mittlerweile hatte der Wind mal eine kurze Ruhepause eingelegt, was das Fortkommen nicht gerade erleichterte. Von der letzten Tonne der Regatta dann vorm Wind zurück zum Ziel in der Peilung auf der Westmole des Hamburger Yachthafens. Inzwischen stand der Tidenwechsel bevor, der auch keine zusätzliche Brise bescherte. Die Letzten des Feldes mussten sich arg gen Westen quälen, bevor das erlösende Tuten des Zieldurchganges ertönte.

Von der Begleitbootbesatzung konnte noch ein ganz besonderes Manöver beobachtet werden. Die Banner 28 Racer „Blue Chip“ segelte nur mit dem Eigner und seinem fünfjährigen Sohn Tim an Bord, selbst bei dem leichten Wind eine Minimalbesatzung. Auf dem Vorm-Wind-Kurs war Unruhe zu beobachten: Der Spinnaker wäre jetzt angebracht. Dann passierte es: Sohnmann ging an die Pinne und steuerte das Boot souverän, während sein Vater den Spinnaker setzt. Anschließend bleibt Tim am Ruder und Vater trimmt. So etwas haben wir noch nie gesehen. Hochachtung!

Auch wenn das Feld größer hätte sein können, es war ein wunderbarer Abschluss der Regattasaison!



*Vorshippsarbeit – ganz gelassen
(Foto Hartmut Pflughaupt)*

JUGEND

Die Deutsche Meisterschaft der Europes UNSER REGATTA-HIGHLIGHT 2021

Von Nils Wittich ■ Mit drei Booten aus der Europe-Trainingsgruppe der SVAOe-Jugend waren wir in diesem Jahr wieder bei einer Deutschen Meisterschaft dabei. „Wir“, das sind unsere Trainerin Tania Tammling, Jule Sander und meine Wenigkeit, Nils Wittich, seit zwei Jahren begeisterter Europe-Segler. Jule ist im letzten Jahr dazugekommen. Für sie war es die erste Meisterschaftsteilnahme. Übrigens ist sie auch Kutterführerin der „Möwe“ aus Finkenwerder.

Schon an der Meldeliste sah man im Vorwege, dass das Interesse an der Bootsklasse Europe steigt. Es gab viel mehr Teilnehmer, als noch im letzten Jahr in Schwerin. Insgesamt hatten 103 Teilnehmer gemeldet, davon 32 Boote der Frauen, 42 Boote der Herren und 29 Master. Also ein ganz ordentliches Feld. Natürlich war auch die Crème de la Crème der bundesdeutschen Regat-



Jule, Nils, Tania mit Preisen und Urkunden (Foto Jens Rohweder)



Das Europe-Feld auf der DM (Foto Jens Rohweder)



Nils bei „Letzte Helden“ 1 (Foto ©Jan Kruse)



Nils bei „Letzte Helden“ 2 (Foto ©Jan Kruse)



Nils auf der DM (Foto Jens Rohweder)



Nils auf dem Schweriner Herbstpokal 1



Nils auf dem Schweriner Herbstpokal 2 (Fotos Dirk Stoffesand)

tasegler wieder mitvertreten, und es würde für uns nicht einfach sein, hier zu bestehen. Genau das macht es gleichzeitig auch so spannend!

Wir mussten für die Regatten dieses Mal allerdings in den Süden fahren. Das Event fand vom 30.9. bis 3.10.21 auf dem Steinhuder Meer (man nennt es Meer), westlich von Hannover, statt.

Beim Abstellen der Boote auf dem Platz und dem Zusammentreffen der Szene am ersten Abend gab es erstmal ein großes Hallo. Ich werde nicht müde zu sagen, dass die Segler und Seglerinnen und das ganze Drumherum der Klassenvereinigung der Europes wirklich ein sympathischer und sportlicher Haufen ist. Mittlerweile kennen sich auch die meisten. Generationsübergreifend treffen wir uns auf den verschiedenen Regatten übers Jahr immer wieder, eine tolle Community!

Vor dem Frühstück waren wir am nächsten Morgen schon zum Aufbauen der Boote und zum Vermessen auf dem Platz. Schnell noch fertigmachen und dann – juhuu – werden endlich die Segel hochgezogen!

Der Wind ist moderat, zum Reinkommen ganz gut, so kann man sich den Bedingungen erstmal anpassen. Am zweiten und dritten Tag ist der Wind leider weniger konstant und die Winddreher bleiben ein unberechenbares Problem und führen im Regattafeld auch zu der ein oder anderen Kenterung. Erstaunlich am Revier ist, dass man hier fast überall stehen kann. Die Wellen sind kurz und steil und fies.

Ich kann mich in den insgesamt neun Wettfahrten im vorderen Drittel des Feldes halten. Tania segelt sich langsam warm und landet schließlich am dritten Segeltag bei den Frauen weit vorne. Jule segelt im vorderen Mittelfeld

und überrascht sich und uns alle mit einem ersten Platz in einem Rennen am dritten Tag.

Neun Wettfahrten, das war ganz schön anstrengend, wie man sich bestimmt vorstellen kann. Stolz und müde fahren wir zurück nach Hamburg. Es folgen in diesem Jahr noch drei Regatten, an denen wir teilnehmen wollen: der Schweriner Herbstpokal, der Grand Slam in Berlin und dann die Letzten Helden hier in Hamburg.

Im nächsten Jahr geht es dann wirklich in den Süden: Die deutsche Meisterschaft 2022 findet auf dem Bodensee statt.

Unsere Ergebnisse bei der DM:

Tania Tammling, 5. Platz Damen, Jule Sanders, 17. Platz Damen, 5. Platz unter 20 Jahren, Nils Wittich, 15. Platz Herren, 4. Platz unter 20 Jahren, Deutscher Vizemeister unter 17 Jahren.

Beim Grand Slam in Berlin: Platz 8 von 19, war ein starkes Feld bei sehr starkem Wind.

Beim Schweriner Herbstpokal mit EM/WM Qualifikation: Platz 15 von 58, Platz 2 von 17 in der U17 Wertung.

Die Redaktion gratuliert!

Trainingslager Eckernförde im Herbst 2021

BÖIG, KÜHL UND SCHÖN

Von Fleur Sietas & Madita Schnabel ■ Beim diesjährigen Trainingslager in der zweiten Woche der Herbstferien sind wir – ein Teil der 420er-Trainingsgruppe der SVAOe – bei immer traumhaftem Wind mit unseren mehr oder weniger schicken und intakten Booten durch die Eckernförder Bucht geschippert.



Auf der Eckernförder Bucht (Foto Felix Lehnert)



Spigang (Foto Bende Hamann)



Sehr böig (Foto Bende Hamann)

Nachdem wir am Dienstag mit fünfeinhalb Teams und einem Trainer losgefahren waren, wuchs unsere Gruppe im Laufe der Woche auf insgesamt 20 Personen an, nur um dann zum Ende hin wieder ein wenig zu schrumpfen, weil nicht alle die ganze zweite Ferienwoche Zeit für diese tolle und super geplante Fahrt hatten. Eigentlich liefen alle Tage ungefähr gleich ab: Zu einer unregelmäßigen und immer später werdenden Uhrzeit aufstehen, ein ausgewogenes Frühstück aus diversen Sorten Schokomüli zu sich nehmen und dann zur ersten Segeleinheit am Vormittag aufbrechen. Da vormittags in der Regel weniger Wind als nachmittags war, wurden hier vor allem Manöver und abgesteckte Kurse gesegelt und der verglichen mit der Alster recht konstante Wind genossen.

Nach einer kleinen Mittagspause im Clubhaus ging es dann für alle noch einmal aufs Wasser – mit Ausnahme von Freitagnachmittag, an dem sich ungefähr die Hälfte aller Segler und Seglerinnen nach einem Tag mit böigem Wind und reichlich Kenterungen nicht wieder aufrufen wollte. Daher segelte nur ein kleiner, bunt zusammengewürfelter Trupp noch einmal raus, während alle anderen angingen, das Clubhaus aufzuräumen. Grund dafür war, dass wir die letzten beiden Nächte in das SCE-Gebäude umziehen und uns dort den begrenzten Platz teilen mussten, weil an diesem Wochenende von den älteren SVAOe-Mitgliedern, die dort ihre Boote haben, das Bojenfeld vorm Steg aufgelöst wurde. Da ging es natürlich gar nicht, dass man über alle möglichen Sachen von uns stolpert, wenn man in die Küche zum Kaffeekochen will.

Freitagabend wurde nach einem sehr schönen, mal eben hingekritzelten Essensplan gekocht, wobei für das Essen selbstverständlich schon die

Tage vorher für die im Voraus geplanten Gerichte eingekauft worden war. Nur am Sonnabend gab es angelieferte Pizza, die auf dem zusammengeführten Isomattenlager verspeist wurde, weil die Küche im SCE-Teil der Anlage eindeutig nicht ausreichte, um zwanzig Personen zu bekochen.

Geändert haben sich in der Woche von Tag zu Tag eher nur die Windstärke und der Wasserstand. Letzterer wurde leider so niedrig, dass wir an keinem Tag vermeiden konnten, mit dem Slipwagen über etliche angespülte Algen und Quallen zu rutschen. Trotzdem sind wir gut aufs



Ohne Worte (Foto Paul Körner)

(und auch wieder aus dem) Wasser gekommen und konnten viel segeln – wenn auch nicht ganz unfallfrei, aber das ist ja (leider) mittlerweile Regel beim Trainingslager. Schuld an den vielen Kenterungen hatte unter anderem der Spi, den wir beim Halbwindkurs und trotz vieler starker Böen gesetzt hatten. Das war hin und wieder grenzwertig.

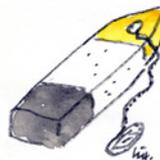
Am letzten Tag vor der Abreise segelten wir ein paar Wettfahrten gegen die SCEer. Unsere Trainer hatten dabei die Möglichkeit, das neu gekaufte Flaggenalphabet, das wir zum Teil am Abend vor-



Fleur und Madita (im Vordergrund) vor der Bahnmarke (Foto Bende Hamann)

her durchgegangen waren, zum Einsatz zu bringen. Daher piffen sie an gefühlt jeder Tonne und fuchtelten durchgehend mit ihren Flaggen, um so viele wie möglich einmal zu zeigen, damit wir die Situationen für zukünftige Regatten auch lernten. Nachdem wir uns gegen die einheimischen Segler behauptet hatten, segelten wir wieder total erschöpft in den Hafen. Dort konnten wir uns allerdings nicht ausruhen, sondern mussten gleich in der schon fast unerträglichen Kälte die Boote für den Transport klarmachen.

Am Sonntag, dem Tag der Abreise, ging es darum, alles aufzuräumen und sauberzumachen, wobei die Zeit, die wir dafür hatten, ziemlich großzügig eingeplant war. So standen zumindest wir – Madita und Fleur – die Hälfte der Zeit doof rum und machten uns darüber Gedanken, ob wir in diesem Bericht etwas über die grandiose Zeitplanung von Bende schreiben oder doch lieber einen detaillierten Bericht über die Möwen auf dem Steg verfassen sollten. Doch das, liebe Leser und Leserinnen, bleibt Ihnen vorerst erspart.



420er Trainingstage in den Maiferien 2021

SEGELN MIT CORONA-HINDERNISSEN

Von Mika Jan Heinrich ■ Für die Maiferien vom 7. bis zum 12. Mai 2021 war eigentlich schon das zweite 420er-Trainingslager in Eckernförde für dieses Jahr geplant. Leider musste das, wie auch schon das erste in den Märzferien, aus denkbarem Grund ausfallen. Allerdings hatten unsere Trainer die super Idee, wenigstens ein paar Trainingstage in Eckernförde anzubieten. Das hieß also, jeden Tag segeln drei Zweier-Teams mit ein oder zwei Trainern und müssen dann auf eigene Verantwortung entweder irgendwo in Eckernförde unterkommen oder eben wieder nach Hause fahren und am nächsten Morgen nach Eckernförde zurückkehren.

Abgesehen von der Jugendherberge waren Hotels und Ähnliches ja noch nicht geöffnet, darum haben die meisten die zweite Variante gewählt, die nur leider mit ziemlich viel Aufwand verbunden war. Die Boote standen im Hafen vom Segelclub Eckernförde (SCE). Nach dem Ankommen stellte bereits das Aufbauen der Boote für manche das erste Problem dar, weil nach mehr als einem halben Jahr ohne 420er wieder ein paar Teile im Kopf verloren gegangen waren. Auf dem Wasser waren dann nach einer halben Stunde wieder alle Erinnerungen da und es lief wie geschmiert. Mit einem Motorboot und



Der Mai sieht noch kühl und nass aus...



... aber der Wind ist gut...



Vor dem Nordufer der Eckernförder Bucht



... und manchmal zu stark

drei 420ern waren die Gruppen zwar deutlich kleiner als sonst beim Trainingslager, aber dafür war es wahrscheinlich ein bisschen lehrreicher. Zwischendurch wurden unsere Trainer Bende und Aaron noch vom 420er-Trainer des SCE unterstützt, sodass es teilweise sogar Einzelbetreuung für manche Boote gab. Um ca. 14 Uhr legten wir eine kleine Mittagspause ein, aßen etwas, wärmten uns kurz wieder auf und gingen wieder aufs Wasser.

Insgesamt war das Training zwar nicht so intensiv und lang wie das ursprünglich geplante Trainingslager, und mit Übernachten und gemeinsamem Kochen und Essen ist es einfach schon etwas anderes, aber wir hatten trotzdem alle



Das Wiederaufrichten will auch gelernt sein
(Fotos Bende Hamann)

sehr viel Spaß, und es war ein sehr, sehr schöner Ersatz und eine Möglichkeit, endlich mal wieder zu segeln. Dafür bin ich Bende, Aaron und allen anderen, die mitgeholfen haben, sehr dankbar.

FAHRTENSEGELN

Wir mit dem Wind

EINE SEGELREISE UM EUROPA

Vorbemerkung der Redaktion: Vier Freunde planen eine große Reise mit ihrer 9,20 m langen „Nói“, bevor der „Ernst des Lebens“ beginnt. Den Blog-Eintrag 1 brachten wir in Ausgabe 5-2021 dieser Nachrichten.

Blogeintrag 2, 28.12.2021: Der Refit

Der letzte Blog-Eintrag ist nun schon eine Weile her, und in dieser Zeit ist einiges passiert. An Bord der „Nói“ ging es drunter und drüber, denn der Winter mit all seinen Unannehmlichkeiten hat uns in unserer ersten Saison als Bootseigner mächtig überrumpelt.

Im letzten Blog-Eintrag haben wir ein paar kleine Einblicke in unsere zukünftigen Pläne bezüglich Einbau unseres Ofens, Elektrik und Innenausstattung gegeben. Doch bevor wir dort ansetzen konnten, stand unser Liegeplatzwechsel in Finkenwerder kurz bevor, und noch wichtiger war die Fertigstellung unseres Unterwasserschiffs.

Am 30. September war es nämlich soweit. Die letzten Vorbereitungen fürs Kranen wurden getroffen und Schleifmaschinen, Pinsel, Primer und Antifouling standen bereit, um auch die Auflageflächen unterm Kiel des Bootes fertigzustellen. Nachdem wir unter fast nervenzerreißendem Zeitdruck dieses To-Do überwunden hatten, wurden wir endlich ins Wasser gelassen.



Unterwasserschiff fertig, bei Heuer zu Wasser

Doch schon mussten wir dem nächsten Problem ins Auge blicken. Als wir nämlich unseren 9 PS Güldner Einbaudiesel starten wollten, mussten wir feststellen, dass dieser auf Teufel komm raus nicht anspringen wollte!

Nachdem wir die Starterbatterie dann zwei Stunden lang an den Strom gehängt hatten und mehrfache Versuche, den Motor mit der Handkurbel zu starten, fehlgeschlagen waren, sprang die eigentlich so zuverlässige Antiquität glücklicherweise doch noch an, und wir schafften es noch am selben Tag in den Steendiekkanal. Hier soll „Nói“ bis zum Beginn unserer Reise im Wasser liegen.

Nach unserem Liegeplatzwechsel hatten wir vor, unser Arbeitstempo drastisch anzuziehen. Daher beschlossen wir, uns jeder auf anstehende To-Do's zu spezialisieren. Daniel wollte sich um das Überholen der Elektrik kümmern, wobei mit

Hilfe seines Vaters, seines Zeichens Hobbyelektriker erster Güte, ein detaillierter Schaltplan für das Bordnetz erstellt wurde. Kurz darauf ging es daran, die jeweiligen Komponenten, wie Batterien (1 mal 230 Ah Versorger- und 1 mal 85 Ah Starterbatterie), Kabel diversen Durchmessers und natürlich zwei Solarpaneele mit einer jeweiligen Nennleistung von 165 W zu installieren. Auch hierbei blieben uns Überraschungen leider nicht erspart, denn wir mussten feststellen, dass wir mit der Größe der Paneele etwas übertrieben hatten. Als diese schlussendlich ankamen, mussten sie leider direkt wieder zurück in den Karton und gegen eine faltbare Variante der Firma Off-gridTec ausgetauscht werden.

Da wir auch in kühleren oder kalten Jahreszeiten an Bord sein werden, beschäftigte sich Anton in dieser Zeit eingehend mit dem Ofen, wobei es



Probeheizen mit dem neuen Ofen



Winterfest im Steendiekkanal

um die Fragen ging, welches Modell für unsere Bedürfnisse das richtige wäre, wohin wir den Ofen für eine möglichst einfache Rohrverlegung platzieren und wie man so einen Ofen auf einem Schiff überhaupt montieren kann.

All diese Fragen haben wir zum einen durch exzessive Online-Recherche und die hilfreiche Beratung des Seglerausstatters TopLicht beantworten können, wobei insbesondere die Frage, für welchen Ofen wir uns entscheiden sollten, für

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



Letzte Malerarbeiten an Deck (Fotos Paula Bönnte)

viel Diskussion sorgte. Für uns war klar, dass ein Feststoffofen die unkomplizierteste und sicherste Variante wäre, was die Optionen schon einmal stark einschränkte.

Paula und Gweni übernahmen das Schleifen, Lackieren und das anschließende Wiederanbringen des Holzes im Cockpit.

Nebenbei kümmerten wir uns alle gemeinsam darum, das Deck auszubessern und das Cockpit in einem schlichten Blauton zu streichen.

Also ist, wie ihr sicherlich heraushören könnt, noch eine Menge zu tun, bis es dann endlich losgehen kann. In der Zwischenzeit halten wir euch sowohl hier als auch auf Instagram und seit Neuestem auf unserer eigenen Website (www.wirmitdemwind.com) auf dem Laufenden.

Eure Wir-mit-dem-Wind-Crew



Zwischen Klippen, Walen, Bären und dem Corona Virus

SEGELN IN WEST-KANADA

Von Karsten Witt ■ Besser ein Segelsommer mit Corona in Kanada, als ein Corona-Sommer ohne Segeln in Deutschland! Mit diesem Motto fieberten wir dem 1. Juli 2021 entgegen. Einige können sich vielleicht an unseren Bericht vom letzten Jahr erinnern (Ausgabe 2-2021). „Gunvør“ wurde mit einem Frachter im April 2020 von Costa Rica nach Vancouver Island gebracht. Aus bekannten Gründen war sie dann dort, wir aber konnten 15 Monate lang nicht zur ihr reisen.

Mitte Juni 2021 gelang es uns, eine zweite Impfung zu bekommen. Vollständig geimpft konnten wir endlich zur „Gunvør“ nach Kanada fliegen, Sheila als Kanadierin und ich als „Beiwerk“. Mit einer ganzen Mappe voller Papiere (Impfzertifikate, Heiratsurkunde, Hotelbestätigungen, Meldebestätigung, Anmeldeformulare, PCR-Tests etc.) durften wir einreisen. Nach 24 Stunden in einem Quarantäne-Hotel in der Nähe des Flughafens in Vancouver – na ja, mit Aussicht auf eine große Klimaanlage – machten wir uns fünf Minuten nach dem Testergebnis fluchtartig auf den Weg zu unserem Schiff bei Victoria, Vancouver Island. Es war uns erlaubt, die 14-tägige Quarantäne an Bord zu verbringen. Per Zoom und Telefon wurden weitere Tests überwacht. Darüber, wie wir die Quarantäneregeln eingehalten haben, haben wir Stillschweigen vereinbart.

Nach 14 Tagen mit den normalen Bastelarbeiten und Verbesserungsprojekten war „Gunvør“ bereit zum Auslaufen. Besonders die neuen Davits für das Gummiboot erwiesen sich als eine geniale Investition. Ursprünglich hatten wir einen ambitionierten Plan und wollten die ganze

Küste von British Kolumbien bis Alaska absegeln. Nur fehlte uns jetzt dafür die Crew. Stattdessen, auch weil wir eigentlich geplant hatten, einen ganzen Monat früher anzureisen, wollten wir uns auf die Salish Sea, früher auch Georgian Straits genannt, konzentrieren.

Die Salish Sea, seit kurzem nach einem der Indianerstämme in diesem Gebiet benannt, ist ein fantastisch schönes Stück Natur. Das Gebiet liegt zwischen Vancouver Island und dem kanadischen Festland. Im Süden wird es durch die USA begrenzt (weiterhin für uns geschlossen). Im Norden gibt es ein weitverzweigtes Netz von Fjorden und Inseln, das eine Passage von der Salish Sea zum Pazifik erlaubt. Trotz der Nähe zu der Großstadt Vancouver ist das Gebiet in weiten Teilen, besonders im Norden, sehr dünn besiedelt. Wie man es aus den Touristenbroschüren kennt, ist die Natur atemberaubend, und man sieht sehr viele Tiere. Es tummeln sich dort unzählige Seelöwen, Seehunde, Otter, Delphine, Wale, Orcas (ja ich weiß, das sind auch Wale), Weißkopfadler und Bären. Außerdem gibt es eine reiche Vogelwelt mit ganz anderen Arten, als wir sie hier kennen.

Mit anderen Worten ein fantastisches Segelrevier? Nicht ganz. Es fehlt etwas. Wind! Wir hatten in den zweieinhalb Monaten dort im Durchschnitt 2–6 Knoten Wind. Gelegentlich gab es lokal etwas Thermik, sodass vielleicht für eine Stunde 10–15 Knoten aufkamen. Lediglich an zwei Tagen gab es 30 und mehr Knoten und viel Regen. Von den ungefähr (nur) 750 Seemeilen haben wir vielleicht 100 gesegelt. Aber zweieinhalb Monate mit fast durchgängig strahlend blauem Himmel haben auch etwas, wenn man mehr als ein Corona-Jahr mit Lockdown hinter sich hat.



Neue Davits: In 30 Sekunden zu Wasser

Im Süden von Vancouver Island liegen die Gulf- und die San Juan Inseln. Letztere gehören zu den USA und waren damit „off limits“ für uns. Aber die Gulf Islands mit einer fast unendlichen Anzahl von kleinen Buchten laden zum Erkunden ein. Alles liegt dicht beieinander, sodass man nicht viele Meilen machen muss. Warum fünf Stunden fahren (mit Motor!), wenn man in einer Stunde eine wunderschöne Bucht zum Anker findet und wahrscheinlich auch einen Anleger mit einem kleinen Pub oder Café. Dabei hat



Desolation Sound, British Columbia, Canada



Austernbänke

der fehlende Wind auch den Vorteil, dass man beim Anker als Skipper sehr beruhigt schlafen kann. Auffällig war, dass „Gunvør“ so ziemlich die größte Segelyacht weit und breit war. Bei den Motorbooten sieht es anders aus, einmal abgesehen von den unzähligen kleinen Motorbooten zum Lachsangeln. Unter 60 Fuß bekommt man als Motorbootfahrer wahrscheinlich Komplexe, und bis zu 150 Fuß haben wir alles gesehen. Tja, es ist eben wenig Wind dort.

Nach einem Abstecher nach Vancouver, um Freunde und Familie zu treffen, ging es in den Norden zu den Discovery Islands. Das ist das Sehnsuchtsziel aller Kanadier. Sobald man erwähnt, dass man dorthin segeln möchte, kommt unweigerlich die Antwort: „Desolation Sound! Die ganze Gegend ist soooo schön dort.“ Wir können das nur bestätigen. Der Name wurde ihm übrigens von Kapitän Vancouver gegeben, der dort im Februar 1793 im Nieselregen und ohne Wind herumtrieb und für die Schönheit der Natur wohl keinen Blick hatte. Inseln mit bewaldeten Hängen, ein Fjord und spektakuläre Aussicht auf schneebedeckte Berge reihen sich aneinander. Überraschend waren die Wassertemperaturen. Im Sommer hat das Wasser in der Salish

Sea zwischen 12–15°C. In vielen der Buchten zwischen den Discovery Inseln findet man aber sonnengewärmtes Wasser mit 20–22°C. Der Grund ist, dass in dem Gebiet zwar starke Gezeiten herrschen, aber zwischen der Salish Sea und dem Pazifik wirken sie sich nicht auf die Oberflächenströmung aus und erlauben es dem Wasser, sich zu erwärmen.

Wie es sich gehört, haben wir auch eine Fischfang- und Schalentiersammel-Lizenz erworben. Für Ausländer kostet die weit über 100€ (dafür muss man schon sehr viel Lachs fangen), aber Sheila konnte sie deutlich günstiger erwerben. Lachsfischen ist das ganz große Ding an der Küste. Es gibt sieben verschiedene Lachsarten, die sich dort tummeln. Man sieht zwar sehr wenig Segelboote und größere Motorboote, aber schon früh morgens sieht man überall eine große Heerschar von kleinen Motorbooten, von denen versucht wird, Lachs zu angeln. Uns wurde nach ersten Angelversuchen bald schmerzlich klar, dass es für uns wesentlich wahrscheinlicher war, Fisch essen zu können, wenn wir den im Supermarkt



Gebackene Austern in einer Aprikosen-Vinaigrette



Ankern an der Klippe, Prideaux Haven

kaufen würden, als selber weiterhin unser Glück zu versuchen. Dafür waren wir sehr erfolgreich im Sammeln von Muscheln und Austern, die fast an jeder Klippe wachsen. Aber auch dort wird akribisch von der Fischereibehörde überwacht, dass man sein Tageskontingent nicht überschreitet, z.B. maximal 12 Austern pro Person pro Tag. Die kanadische Bürokratie steht der deutschen in nichts nach.

Ganz anspruchslos ist das Segeln in diesen Gewässern aber auch nicht. Überall sieht man teilweise sehr große Baumstämme, die sich von den „Holzbooms“, großen Flößen mit hunderten von Baumstämmen, losgerissen haben. Nachts zu segeln ist eher nicht ratsam. Die vielen Fjorde haben auch ihre Tücken. Es gibt an vielen Stellen Meerengen, die nur bei Stauwasser passierbar sind. Wer möchte schon bei mit bis zu 15 Knoten rauschendem Wasser mit Wirbeln, Überfällen und Schaumkronen sein Schiff riskieren? Daneben gibt es auch ein paar Klippen, die geradezu auf einen unachtsamen Skipper warten. Auch das ankern will gelernt sein. Zum Teil sind die Fjorde

hunderte von Metern tief. Nur in Ufernähe kann man Stellen zum Ankern finden, aber ohne Platz zum Schwojen. Dann legt man mit dem Gummiboot eine Achterleine an Land. Zwar fallen die Klippen meist sehr steil ab, aber man kann wegen des Tidenhubs von drei bis vier Metern nicht direkt an der Klippe festmachen. Dafür wird man aber mit traumhaften Buchten, wo man entweder alleine oder mit wenigen anderen Booten liegt, belohnt.

Nach mehr als 30 verschiedenen Ankerplätzen und manchmal auch kleinen Anlegern oder Marinas wurde es Mitte September Zeit, wieder zu unserem Winterlagerplatz bei Victoria zurückzukehren. Der Vorteil von wenig herausfordernden Fahrten und Passagen ist, dass wenig kaputt geht. Viel reparieren mussten wir nicht. Dabei sind die Versorgungsmöglichkeiten und Dienstleistungen, die man in Anspruch nehmen kann, besonders in der Nähe von Vancouver und Victoria ausgezeichnet.

Wenn man einmal etwas anderes erkunden möchte, gibt es überall ein dichtes Netz an Fähren von BC-Ferries, die übrigens fast alle mit Witt



*Wir träumen von Alaska im nächsten Jahr
(Fotos Sheila und Karsten Witt)*

& Sohn Ventilatoren ausgestattet sind. Viele der Fähren sind auf der Flensburger Werft gebaut. Das Straßennetz ist dagegen recht rudimentär. Stattdessen kann man überall mit kleinen Wasserflugzeugen hinkommen. Es ist sehr spektakulär, vor den Hochhäusern in downtown Vancouver in einen kleinen Flieger zu steigen, im Tiefflug über die Inseln zu rauschen und dann in einer kleinen Bucht an einem Ausleger zu landen und vom eigenen Gummiboot aufgesammelt zu werden. Das ist aber für die meisten unserer Freunde und Familie aus Europa, die uns hoffentlich 2022 begleiten werden, Zukunftsmusik. Wenn es geht, wollen wir dann nach Alaska. Davon träumen wir schon.

Sommertour 2021 mit „Thyra“

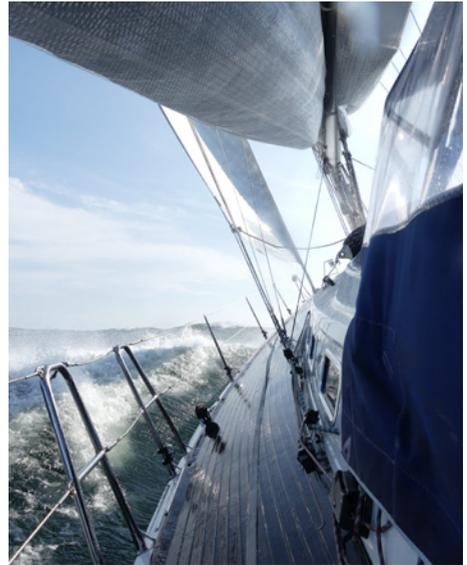
ÅLAND STATT LOFOTEN

Von Thomas Lysewski ■ Eigentlich wollten wir schon 2020 mit mehreren Mannschaften eine Tour von der Schlei bis zu den Lofoten mit Besuch der Shetland-Inseln mit der Segelyacht „Thyra“, einer X46, segeln. Bedingt durch die Pandemie hätten wir zwar nach England und Norwegen segeln dürfen, aber die Mannschaftswechsel hätten wir nicht durchführen können. So war es auch noch im Jahr 2021.

Aus diesem Grunde änderten wir die Planung und nahmen uns Dänemark, Schweden und die Ålandinseln (Finnland) mit insgesamt ca. 1.310 sm (20 Tage, Durchschnitt ca. 60 sm/Tag) vor. Dafür reichte eine kleine Mannschaft. Sie bestand aus dem Eigner Henrik mit Annette und mir (Thomas) mit Jule. Wir wollten Strecken zwischen 150 bis 190 sm innerhalb von 24 bis 30 Stunden segeln, sodass wir dann in den Häfen

ca. 48 Stunden Station machen konnten, um uns Land und Stadt anzusehen. Daraus wurden für die Hinfahrt drei Abschnitte von der Schlei über Bornholm und Gotland zu den Ålands.

Anfang Juli 2021 starteten wir für drei Wochen (vom 3. Juli bis 24. Juli) in Arnis/Schlei und segelten in einem Stück bis Bornholm (einschließlich Kurzbesuch in Christiansø). Bis zur Südspitze



Kurs Süd, gerefft

von Langeland konnten wir mit Gennaker segeln, aber dann verließ uns der Wind, und wir mussten motoren. Der erste Hafen war Allinge an der Nordostecke von Bornholm, und am nächsten Tag konnten wir bei besserem Wind nach vorheriger Anmeldung nach Christiansø segeln.

Den nächsten Abschnitt segelten wir bei traumhaften Segelbedingungen bis Gotland und machten im Hafen von Visby fest. Der dritte Abschnitt Richtung Finnland wurde etwas anspruchsvoller, da wir im nordöstlichen Fahrwasser

ser vor Stockholm durch das Verkehrstrennungsgebiet bei ca. 35 kn Wind in der Nacht mussten. Im Schärengebiet südlich von Mariehamn begrüßte uns am nächsten Morgen von weitem die Viermastbark „Pommern“ (ein ehemaliger P-Liner) bei sehr sommerlichem Wetter.

Nach Mariehamn besuchten wir Stockholm, Sandhamn und Vaxholm. In Stockholm kam Laura, die Tochter von Henrik, mit ihrem Freund für drei Tage an Bord. Leider musste Annette aus beruflichen Gründen abreisen. Große Überraschung in Vaxholm: Wir fuhren mit einem echten Helgoländer Börteboot zum Essen!

Auf der Rückreise konnten wir uns etwas mehr Zeit gönnen. Nur noch zu dritt segelten wir über einige nette Schärenplätze (Ringsön, Paradisviken) und über Västervik, Kalmar, Karlskrona, Klintholm und Vejrø in den Heimathafen Arnis zurück. Dieser Reiseabschnitt wurde etwas anstrengend, aber die Häfen wie Västervik oder Karlskrona waren interessant und kulturell sehr ansprechend. In Vejrø trafen wir die Familie Schacht mit ihrer Segelyacht „Stine“.

Während der drei Wochen hatten wir meist traumhaftes Wetter bei 22–26° C, und die Tage fingen immer mit einem gemeinsamen Bad in der Ostsee und einem anschließenden frischen Kaffee an. Die Windverhältnisse gingen von Flaute bis 43 kn Wind. Ausgerechnet bei diesem Sturm mussten wir hoch am Wind mit zweifachem Reff im Groß und dreifachem Reff in der Genua 3 die Südostecke Schwedens bei Utlängan umsegeln. Das versunkene russische U-Boot vor Karlskrona konnten wir durch das Fernglas in der Brandung erkennen.

Kulinarische Highlights erlebten wir nicht nur an Bord, sondern in Visby im Fischrestaurant „Österdahls Brygga“ im Hafen, in Vaxholm im



Im Hafen von Christiansø



An der Südspitze von Ölandsrev



Am Schäreneingang zu den Ålands



Sandhamn (Fotos Thomas Lysewski)

Waxholms Hotell, in der Altstadt von Stockholm beim Franzosen im „Pastis“ und zum Abschluss auf der Privatinsel Vejrø mit dem Inselfleisch. Es war eine großartige, erlebnisreiche und auch seglerisch anspruchsvolle Reise.

SEGLERGESCHICHTEN

Notizen zu C, Folge 2

PFINGSTEN, VIER STÜRME UND EINE EINSAME INSEL

Von Achim Müntzel ■ Windiger Auftakt zum Pfingstwochenende 2021. Ein Sturmtief verlagert sich am Pfingstsonnabend zwischen die Nordsee und Skandinavien und beeinflusst mit seinem südlichen Ausläufer das Wetter über Deutschland. „Der Wind weht kräftig bis stürmisch aus westlichen Richtungen über exponierten Lagen sowie über den Küstenregionen von Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern.“, sagte der Wetterfrosch im Radio, als wir, mit „Penguin Café“ noch geschützt im Schleusenhafen Brunsbüttel liegend, entspannt beim Frühstück sitzen.

„Südlicher Ausläufer...“, also ist das Tief, so dachte ich mir, mit seinem Kern weit entfernt, und die Druckunterschiede zwischen den äußeren Isobaren des Tiefs und des benachbarten

Hochs werden schon nicht so groß sein. Gedanken dieser Art sind beruhigend, schließlich will ich ja nicht, dass mir das Brötchen im Halse stecken bleibt. Außerdem: Das Wochenende ist ja noch einen Tag entfernt, denn wir starten traditionell am Freitag vor Pfingsten mit dem Ziel, für unser schweres Schiff noch vor allen an der Nordseewoche teilnehmenden Yachten an der Ostkaje des Helgoländer Hafens einen Liegeplatz zu finden – so, dass die Regattayachten dann bei uns festmachen können. Im letzten Jahr durften wir ja nicht nach Helgoland. Hafen und Insel waren in diesem ersten „Corona-Jahr“ gesperrt, für uns, wie auch für die Teilnehmer der Nordseewoche, die entsprechend ausfiel.

2021 ist nun leider wieder ein „C-Jahr“ mit vielen sinnvollen und sicher auch einigen weniger sinnvollen Maßnahmen, die der Einschränkung der Pandemie gelten und auch uns Segler betreffen. Die Nordseewoche wurde deshalb von Organisator Marcus Boehlich bereits am 12. April abgesagt. Das war berechtigt, denn exakt ein Wochenende vor Pfingsten durfte Helgoland noch von keiner Yacht angelaufen werden. Dann aber machte es die niedrige Inzidenz im Kreis Pinneberg, zu dem Helgoland gehört, möglich, dass Helgoland wieder angefahren werden konnte. Wunderbar!

Also liefen wir bei Sonnenschein und 3–4 Bft aus westlichen Richtungen kurz nach fünf Uhr mit einer „Extra-Schleusung“ gerade rechtzeitig zum Beginn des Ebbstroms in die Elbe aus. Inzwischen hatten wir uns natürlich intensiv mit der Wetterentwicklung beschäftigt. Für diesen Tag wurden lebhaft westliche Winde vorausgesagt, und weil „Penguin Café“ sich schon bei 3 Bft so in die Kante legt, dass Wasser an Deck spült, haben wir ins Großsegel (62m2) schon mal zwei

Reffs eingebunden und vorn die Fock und nur den kleinen Klüver gesetzt.

Bis Cuxhaven ging es relativ flott voran, auch wenn der eine oder andere Kreuzschlag nötig war. Immer mal wieder haben wir uns zwar gefragt, ob wir vielleicht ausreffen sollten, uns dann aber jeweils dagegen entschieden, denn auf der Außenelbe wird es bei Wind gegen Strom ja doch etwas ruppiger, und dann ist man auf der sicheren Seite.

Diese Entscheidung war unser Glück; denn kaum hatten wir Neuwerk passiert, sahen wir an Backbord eine gar nicht so große „dunkle Wand“ in ziemlich hoher Geschwindigkeit auf uns zukommen. Starkregen, das schien sicher, aber auch mehr Wind? Bisher betrug die Windgeschwindigkeit so 14 bis 15 Knoten. Sollte da mehr drin sein?

Dann brach es über uns herein. Kurze Windstille. Danach Starkregen. Wie in den Tropen! Dann ein Heulen. Der Wind drehte leicht achterlich, sodass wir jetzt mit halbem Wind davonflogen. Aber wie. Plötzlich 30 kn Windgeschwindigkeit, dann 35, dann 38, dann 40. „Penguin Cafe“ lief Rumpfgeschwindigkeit, das Großsegel musste

gefiert werden. Schnell bildete sich eine kurze, steile Welle. „Penguin Café“ krängte jetzt trotz voll gefiertem Groß so weit weg, dass die Nock des Großbaums durch das Wasser peitschte und sich jeder Wellenschlag in dem großen Resonanzkörper des Rumpfs verstärkte und körperlich spürbar wurde.

Nun haben Skipper und Team auf den verschiedenen Weltmeeren ja schon so einiges erlebt. Das Schiff, so viel war klar, hat mit dem Wetter eigentlich kein Problem. Richtig wäre es jetzt gewesen, zusätzlich zu den zwei Reffs ein Kurzreff einzulegen, damit die Nock des Großbaums aus dem Wasser kommt. Dann würde man es problemlos bis zur Tonne 4, der „Abbiegetonne“, schaffen, um dann mit Brassfahrt dem Affenfelsen entgegenzulaufen. Noch ehe der Skipper dies dachte, ließ der Wind genauso abrupt, wie er gekommen war, nach. Es vergingen keine fünf Minuten zwischen maximaler Rumpfgeschwindigkeit und steiler, kurzer Hacksee bei weit über 30 kn Windspeed und dem folgendem Wind aus umlaufenden Richtungen von höchstens 5 kn.

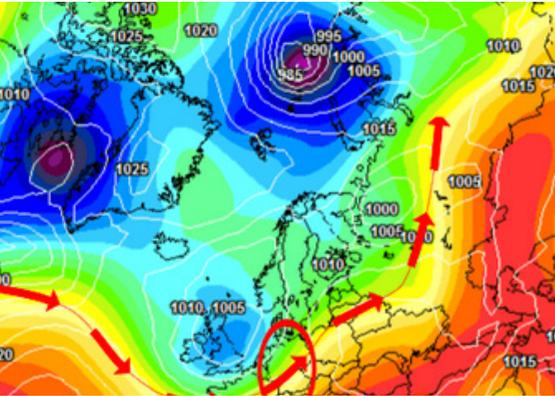
Ja, leidet das Wetter jetzt auch unter Corona? Sind wir im Tollhaus? Kein Wetterbericht hat das



JENSEN
Bootsbau **WERFT**
aus
Meisterhand

JETZT
Hamburger
Yachthafen

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



Prognose für Sonnabend, 22.5.21: Der Sturm kommt!
(Foto Achim Müntzel)



Typisches Wetterphänomen 2021: Ich nenne es mal
„Mikrotief“. Gleich geht es wieder los! (Aufgenommen
im August in Schweden, Foto Achim Müntzel)



Kurz ausruhen zwischen zwei „Mikrotiefs“. Am Ruder
Theo, sitzend Simon, liegend Moritz (Foto Tom Stichling)

vorausgesagt! Sturm ja, aber erst für die Nacht vom Freitag auf Sonnabend, und dann sollten wir bereits sicher im Hafen von Helgoland sein.

To make a long story short: Bis wir dort festgemacht hatten, erlebten wir exakt die gleiche Situation noch zweimal. Jedes Mal kam sehr schnell aus westlichen Richtungen eine kleine, relativ exakt begrenzte Wolkenfront auf uns zu, immer begann es mit Starkregen, dann folgten erheblich über 30 kn liegende Windstärken mit einer kleinen Winddrehung in südliche Richtung, dann war der Spuk vorbei und wir mussten die Maschine anwerfen, um in der merkwürdigen Kabbelsee bei dem wenigen Wind noch Fahrt zu machen.

Nach dem ersten „Mini-Orkan“ hatte sich der Skipper in die Kombüse aufgemacht, um für jeden einen frisch zubereiteten Burger zu zaubern. Mitten in diese Arbeit platzte der zweite Mini-Orkan. Dennoch wurden die Burger fertig, dann aber wohl etwas schneller vertilgt als üblich. Ein Bierchen dazu wollte auch nicht jeder – ein ungutes Zeichen. Dann ertönte ein Alarmschrei: „Achim, der Ausbäumer!“. Aus dem Niedergang hervorschnellend, konnte ich gerade noch sehen, wie dieses wunderbare, etwa 3,50 m lange Teil aus Spruce ein Opfer der Hammersee wurde, die gerade über unser Leedeck hinweg fegte. Irgendwie hatte sich der Ausbäumer losgerissen und trieb nun mit der noch ablaufenden Tide in die Nordsee. Farewell, du gutes Stück und genieße deine Freiheit!

Schließlich – mittlerweile waren Großteile des „Penguin Café“-Teams körperlich doch schon etwas mitgenommen – kam auch noch der dritte Mini-Orkan. Same procedure as one hour before...

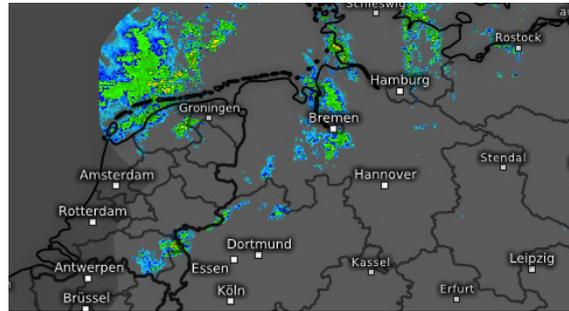
Leider konnten wir diese Wettererscheinungen nicht fotografisch dokumentieren. Wir hatten

schlichtweg genug anderes zu tun. Aber auf der späteren Sommerreise im selben Jahr beobachteten wir auf der Ostsee in Höhe Karlskrona solche Wetterphänomene wieder, jedoch nicht ganz so heftig, aber mit ähnlichen Auswirkungen. Die haben wir fotografiert und ergänzen damit diesen Bericht. Natürlich konnten wir auf dem Hintörn nach Helgoland kein aktuelles Wetterradar ansehen, denn Internet-Signale können erst wieder in Reichweite des Felsens empfangen werden. Nachträglich ist man dann schlauer. Wie das Foto zeigt, gab es vor holländischen Nordseeinseln ein komplexes Regengebiet, dessen Vorläufer, aus Westen kommend, jeweils wie Mikro-Tiefs über die Außenelbe und die Elbmündung hinwegfegten. Meteorologen und Meteorologinnen können das sicher besser erklären. Hoffentlich treffe ich bald mal einen oder eine.

Und dann, nein das können Sie sich nicht vorstellen, dann laufen wir im Helgoländer Außenhafen ein, nehmen dort die Segel weg, fahren unter Maschine in den Innenhafen und was sehen wir: Nichts! Na ja, fast nichts.

Wo sonst zu Pfingsten bereits vor Eintreffen der Nordseewochen-Teilnehmer immer nur noch wenige Plätze frei sind, liegen exakt 8 (in Worten: acht) Yachten. Acht Yachten, wo sonst bereits 50, 60 liegen und, später am Abend, noch 100 und früher noch weit mehr Regattayachten hinzukommen.

Was für ein Bild. Mit diesen acht Yachten ist aber auch schon jeder Platz besetzt, jedenfalls, wenn man an einem Schlenkel liegen möchte und nicht direkt an der Spundwand. Das liegt daran, dass die Schlenkel, die sonst auf der vollen Länge der Ostkaje ausgebracht sind, noch an Land liegen. Dieser plötzliche Saison-Start trotz Corona hat natürlich auch die Helgoländer über-



Regenradar vom 21. Mai 2021, 08:30 Uhr
(Foto Achim Müntzel)

rascht, und es waren nicht nur die Schlenkel der Ostkaje, die nicht zur Verfügung standen, auch einige Restaurants, so schien es, waren noch nicht wieder geöffnet – kein Wunder, denn wer soll, wenn alles wegen C darnieder liegt, sein Personal halten oder es zumindest so schnell wieder auf die Insel bekommen. Eine schwierige Lage für alle Gastronomiebetriebe nicht nur auf Helgoland.

Wir aber waren trotz widriger Umstände gut angekommen und mussten nur noch einen Lie-



Die Hahnepot an Backbord, mit kleiner LED-Lampe als Nachtbeleuchtung (Foto Achim Müntzel)



Die Nordspitze Helgolands mit Jugendherberge und Sportplätzen sowie Düne oben rechts
(Foto Achim Müntzel)



Die Elbe hat uns wieder. Am Ruder Tom Stichling
(Foto Achim Müntzel)

geplatzt finden. Die Spundwand der Westkaje, wo wir mit langen Leinen versehen, gerade hinsichtlich des in der Nacht noch zu erwartenden Sturms gern festgemacht hätten, war für größere Schiffseinheiten gesperrt. Hier legten später einige Fähren an.

Also blieb nur die Anlage des Wassersportclubs Helgoland, wo wir mit Erlaubnis der Eigner (ein echtes Segler-Ehepaar vom SCN) an einer nigel-nagel-neuen „Hanse“ festmachen durften.

Sogleich wurde von uns an der Backbordseite der „Penguin Café“ eine Hahnepot angeschoren und an diese wiederum eine etwa 30 m lange, dannige Landleine zur Kaje, um für den bereits jetzt spürbar einsetzenden Sturm gerüstet zu sein. Dabei wurde das achtere Ende der Hahnepot erst über eine Winsch gelegt und dann am Poller festgemacht, das vordere Ende konnte zur Not über die Ankerwinsch geholt werden. So war es möglich (und auch nötig) das Schiff in der Nacht, bei vollem Sturm, immer auf Abstand zu unseren Nebenliegern zu halten.

Natürlich haben wir Helgoland genossen. Traditionell essen wir abends zusammen im „Seehund“. Diesmal gab's keine Knieper (Wasser noch zu kalt, Knieper deshalb noch zu klein), aber der Abend im „Seehund“, bestens umsorgt von Gerda, der Wirtin, war wieder mal ein Genuss!

Auch ein Genuss war natürlich der obligatorische Inselrundgang, denn mit dem nicht zu fernem Etappenziel Brunsbüttel am Pfingstmontag konnten wir alles ganz entspannt angehen. Die Rückreise war dann auch entsprechend angenehm. Der „große“ Sturm war „durch“. Keine Mikrotiefs hielten uns mehr in Atem, und so machten wir dann wohlbehalten und gutgelaunt wieder in Brunsbüttel fest.

Schräglage an Bord

AUF HOHER SEE. EINE BETRACHTUNG UNTER DECK AUF DER „HASPA“

Von Gerrit Rampendahl ■ Die Sonne scheint und wir kommen gut vom Fleck. Das Routing stimmt in etwa mit unserer Performance überein. Etwas anstrengend ist allerdings, dass

wir seit Tagen auf Bb-Bug entweder hoch am Wind oder nur mit einem kleinen Schrick in der Schot fahren und die Welt doch sehr einseitig schräg geworden ist. Kochen geht quasi nur in der Vogelperspektive, was aber gegenüber der Variante auf Stb-Bug, wo das Kochen eher aus der Froschperspektive stattfindet, gar nicht so schlimm ist. Der Toilettengang findet immer mit einem Spalt in der Tür statt. Na ja, ist auch für die Belüftung deutlich besser. Die Bb-Schläfer liegen ganz entspannt, hingegen klemmen die Stb-Schläfer unter der Decke. Gut, wenn über einem auch gerade jemand schläft. In der Koje über mir liegen allerdings Segel, was die Angelegenheit entweder sehr eng macht oder immer latent das Gefühl des Absturzes über die Kante der Koje besteht. Immerhin haben wir mit nur sieben Leuten Besatzung reichlich Platz unter Deck. Einige der Staufächer konnten sogar mit Lebensmitteln oder noch besser mit Snacks gefüllt werden. Da sich unter Deck nichts verändert, können sogar einige Dinge, wie die Frühstückstüchlein, einfach neben der Küche auf dem Boden stehen. Der Weg ins Vorschiff gleicht dem Weg durch die Auto-Waschstraße am Ende da, wo die Lappen von der Decke pendeln und das Auto trocken reiben. Nur, dass das von der Decke baumelnde Ölzeug versucht, einen nass zu reiben. Derweil sitze ich im Schalensitz auf der linken Kante der Navi und versuche, nicht in die hintere Bb-Koje abzustürzen.

Gleich ist wieder Wachwechsel. Dann wird es auch sehr schnell dunkel, aber gegen 23:00 Uhr geht der Mond auf, der zwar gerade abnimmt, aber uns doch sehr angenehme Nächte mit viel Licht bereitet. Noch fünf Nächte, dann sind wir da. Dann kann der Mond sich erstmal ausruhen.

AUS BEHÖRDEN UND VERBÄNDEN

Der Seglertag fand virtuell statt

MARCUS BOEHLICH IN DEN SEGLERRAT GEWÄHLT

GAN ■ Der Seglertag, die alle zwei Jahre stattfindende Mitgliederversammlung der den Deutschen Segler-Verband bildenden Vereine, sollte 2021 in Dresden stattfinden. Es kam anders. Aufgrund der Corona-Beschränkungen in Sachsen wurde die Mitgliederversammlung kurzfristig nicht als Präsenzveranstaltung in der Messe Dresden, sondern komplett digital von der DSV-Geschäftsstelle in Hamburg aus abgehalten. In kompakten vier Stunden und 47 Minuten ging die Arbeitstagung der Delegierten über die Bühne. In Hamburg kamen lediglich das Präsidium, die neuen Kandidaten/-innen für das Präsidium sowie DSV-Mitarbeitende zusammen. Knapp 150 Delegierte waren virtuell zugeschaltet, viele hatten vorab Stimmen von anderen Vereinen übertragen bekommen. Insgesamt kamen 3.168 Stimmen zusammen. „Innerhalb weniger Tage haben wir den Seglertag von einer Präsenzveranstaltung in eine virtuelle Veranstaltung verlegt“, sagte die Präsidentin Mona Küppers.

Die Delegierten des Seglertags 2021 sprachen mit großer Mehrheit allen zur Wiederwahl stehenden Präsidiumsmitgliedern das Vertrauen aus. Meike Greten und Dirk Ramhorst wurden neu ins DSV-Präsidium gewählt. Mona Küppers wurde für weitere vier Jahre als DSV-Präsidentin gewählt.

Auch der Seglerrat wurde neu gewählt. Im Seglerrat sind die Vorsitzenden der 16 Landesseglerverbände sowie 16 gewählte Mitglieder, die aufgrund ihrer speziellen Kenntnisse das Präsidium und die Ausschüsse des DSV beraten. Der



Plakette für gute Ausbildung – zum 8. Mal in Folge verliehen

Seglerrat ist auch für die diversen Ordnungen des DSV zuständig. Zu den 16 gewählten Mitgliedern gehört erstmalig auch ein SVAOe-Mitglied, nämlich unser ehemaliger Vorsitzender Marcus Boehlich, der „zu seinem Erstaunen“ (sagt er in ungewohnter Bescheidenheit) die dritthöchste Stimmenzahl erhielt. Andreas Völker, bislang „qua Amt“ als Vorsitzender des Hamburger Segler-Verbandes im Seglerrat, wird im Februar 2022 ausscheiden.

Auf dem Seglertag erhalten Vereine, die sich dafür mit Nachweisen beworben haben, eine „Auszeichnung für Ausbildung“. Damit ist nicht nur die Führerscheinausbildung gemeint, sondern die gesamte Segelausbildung in Theorie und Praxis. Seit Schaffung dieser Auszeichnung im Jahr 2007 gehörte die SVAOe fast ohne Unterbrechung (einmal wurde die Bewerbung vergessen)

zu den ausgezeichneten Vereinen und wurde auch wieder 2021 geehrt. Insgesamt sind 2021 46 Vereine ausgezeichnet worden, aus Hamburg neben der SVAOe noch der NRV und der MSC. Wir beglückwünschen unsere in der Ausbildung tätigen Obleute, Trainer und Dozenten, dass ihre Arbeit auf diese Weise gewürdigt worden ist.

Für die Wahl in den Seglerrat gratulieren wir Marcus und wünschen ihm viel Geschick und eine glückliche Hand. (Quelle: DSV)

HISTORISCHES

Vor 50 Jahren

„SATURN“ – EIN STÜCK YACHT- UND SVAOE-GESCHICHTE

GAN ■ Vor rund 50 Jahren fand ein für einige SVAOe-Mitglieder denkwürdiges Ereignis statt. Bis auf einen oder zwei, die damals dabei waren, leben allerdings alle nicht mehr. Aber das Schiff, um das es geht, ist auch heute noch etwas Besonderes. 1912 ließ sich der Lübecker Kaufmann Hermann Eschenburg von dem für schnelle Schiffe bekannten Konstrukteur Max Oertz eine 12 m R-Yacht entwerfen und auf dessen Werft in Hamburg bauen. Wie zu der Zeit üblich, waren mR-Yachten damals gaffelgetakelt. Der Neubau erhielt den Namen „Heti“. Ihre Regattaerfolge waren bemerkenswert. Nach dem Ersten Weltkrieg waren die wirtschaftlichen Zeiten schlecht, und „Heti“ wurde mehrmals mit Namensänderung verkauft. Sie wurde zur Yawl umgeriggt und als Fahrtenkreuzer eingesetzt. Nachdem sie im Zweiten Weltkrieg sogar als Hausboot genutzt worden war, war der alte Glanz vollkommen dahin. Schließlich gelangte sie in der Nachkriegszeit zur Hanseatischen Yachtschule Glücksburg, wo

man sie mangels ausreichender Brückenanlage als Anlegeponton für die Schulungsboote verwendete. Dieses unwürdige Schicksal beendete Karsten Schaper, ein Bruder unseres ehemaligen Vorsitzenden und späteren Kommodore Jürgen Schaper, der sie kaufte, wieder zur Yacht machte, auf den Namen „Moby Dick“ taufte und ohne Maschine gekonnt segelte.

1967 kauften Peter Himstedt, Kai Massberg und Werner Köpcke, alle SVAOe, die damals schon betagte Yawl „Moby Dick“, um sie zu einer regattafähigen Hochseeyacht umzubauen. Das war in gewisser Weise mutig, denn das Boot war bereits 56 Jahre alt und hatte zwei Kriege überstanden. In der Folge war der Bleikiel entfernt und als wertvolles Metall verkauft worden. Als Ersatz war ein Gusseisenkiel von geringerem Gewicht untergesetzt worden. Der Gesamtzustand war nicht mehr gut, außerdem war die Entwicklung von Rennyachten weitergegangen. „Moby Dick“ wurde zu „Saturn“ umbenannt und auf die Werft von Bootsbaumeister Jürgen Heuert, SVAOe, am Nesskanal in Finkenwerder gebracht. Dieser existiert heute nicht mehr, da die Fläche von Airbus Industries benötigt wurde. Die Werft zog in den Achtzigern an den Rüschanal um. Jürgen war schon damals



Vor den Umbauten: die Yawl-getakelte „Saturn“

eine Legende. Er war ein großartiger, genialer Bootsbauer, ideenreich, hilfsbereit und unermüdlich tätig. Über seinen abenteuerlichen Umbau des Vertenskreuzers „De greune See“ wurde auf unserer Homepage (<https://www.svaoe.de/164-berichte/berichte-sonstige/763-de-greune-see-wandlungen-eines-vertenskreuzers>) und in Ausgabe 5-2017 dieser Nachrichten berichtet. Auch die Werft war abenteuerlich. Jürgen hatte sie, als er von seinem früheren Standort am Köhlfleet umziehen musste, weitgehend selbst errichtet. Moderne Entwicklungen fanden keinen Einzug. Die Boote wurden mittels Ober- und Unterwagen auf Schienen geslippt, wobei das Zugseil rechtwinklig zum Windenhäuschen umgelenkt wurde.



Seemann
& Söhne

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

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

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



Der alte Löffelbug

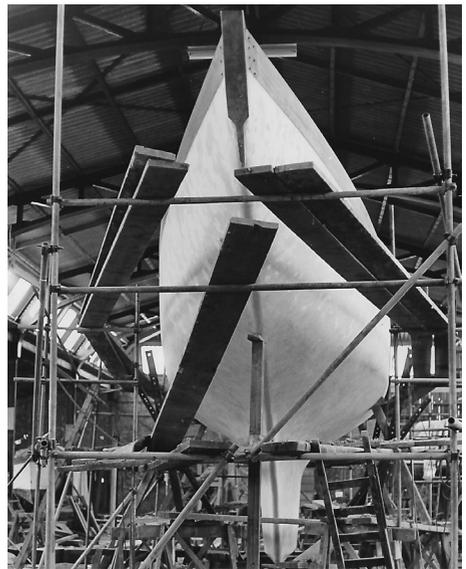
Für den Transport von Oberwagen und Boot in die Halle mussten auf dem Sandboden bis zum Standplatz Schienen verlegt werden, auf denen der Oberwagen samt Boot mit Brechstangen bewegt wurde.

Die neuen Eigner fingen zunächst an, unter Deck einiges zu verändern. Unter Hinzuziehung von Hannes Dittmer (Bootsbauer), Kuddel Richter (Schiffszimmermann) und Klaus-Dieter Lenecke (Elektrik, SVAOe) wurde die Inneneinrichtung fast völlig herausgerissen. Vorschiff, Pantry und Toilette entstanden neu. Jürgen Heuer machte sich an eine umfangreiche Neubepunktung. Eine Maschine wurde eingebaut.

Dann wurde gesegelt. Der Gewichtsschwerpunkt hatte sich durch den Maschineneinbau nach achtern verlagert, was dem Trimm nicht gut bekam. Auch leckte das Schiff. Die Yawl-Takelung war beibehalten worden. Skipper Peter Himstedt und die Mannschaft (Rudolf Neumann, Hannes Dittmer, Dieter Jens, Jürgen Altstaedt, Roland Gnass, Werner Köpcke, Klaus-Dieter Lenecke, Bernd Gallbach) segelten „Saturn“ auf der Nordseewoche und der Rund-Skagen-Regatta. Auch Fahrten, z.B. nach Schottland und durch den Göta-Kanal wurden gemacht. Peter

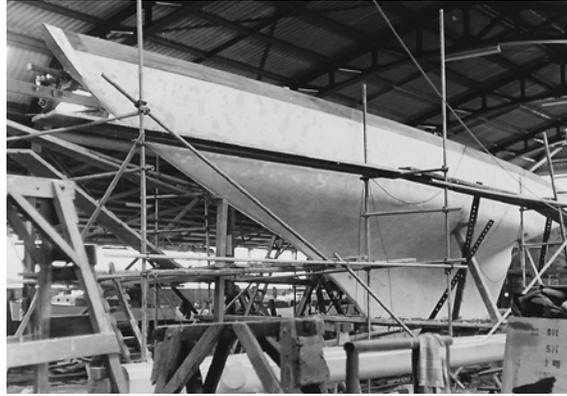
Himstedt war inzwischen alleiniger Eigner. 1970 entschloss er sich zu einer weiteren, grundsätzlichen Überarbeitung.

Das Schiff sollte zu einer Slup umgeriggt und zur Verstärkung mit einer Kunststoffhaut überzogen werden. Auch waren Arbeiten an Cockpit und Beschlügen erforderlich. Trimm und Stabilität mussten verbessert werden. Schiffbauingenieur Uwe Bartels entwarf ein Slup-Rigg und den dafür erforderlichen Rahmenspant. Die Stabilitätsberechnung erforderte höheren Ballast. Die Garbers-Werft nahm auf dem Heuer-Gelände den Einbau des stählernen Rahmenspants vor und vergrößerte den Ballast durch einen Bleizusatz unter dem Eisenkiel. Jürgen Heuer machte sich daran, den alten Löffelbug durch einen damals modernen scharfen Yachtbug zu ersetzen. Dann ging er an die Außenhaut. Damals begann sehr zögerlich die Zeit der Kunststoffbauweise



Das neue Kleid mit neuem Bug und neuer Schanz bei Heuer in der Halle von vorne...

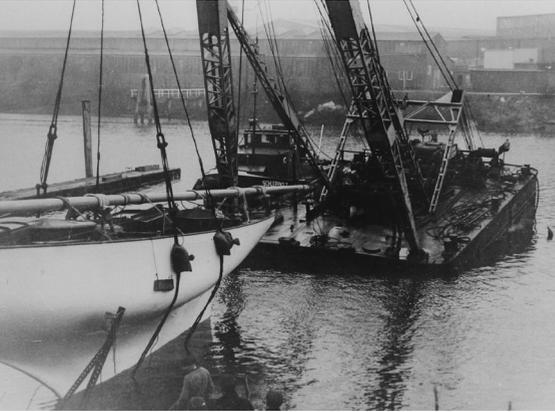
von Yachten. Besonders groß waren die Erfahrungen noch nicht, aber es gab bereits erste alte, eigentlich dem Untergang geweihte Holzboote, die zur Rettung einen Überzug aus glasfaserverstärktem Polyester erhielten. Dazu entschloss sich auch Peter Himstedt für „Saturn“. Der Überzug sollte Dichtheit und Festigkeit bringen. Was fehlte, war dazu die Erfahrung bei Eigner und Werft. Man holte Rat bei Willi Asmus in Glückstadt, einem der wenigen, die es zustande gebracht hatten, einen erfolgreichen Serienbau in Vollkunststoff („Hanseat“) auf den Markt zu bringen. Der Rat zu den Werkstoffen und zur Verarbeitung war offenbar gut. Ein Problem war, wie eine dauerhafte enge Verbindung zwischen Beplankung und Überzug herzustellen sei, denn es hatte sich bei anderen Objekten gezeigt, dass das Holz die Feuchtigkeit nicht loswurde, sich vom Kunststoff ablöste und zu rotten anfang. Jürgen hatte die Idee, die Beplankung, nachdem sie von der Farbe befreit und glattgehobelt worden war, in engem Abstand mit 10 mm tiefen Löchern mittels eines Astlochbohrers zu versehen, sodass ein guter Verbund zwischen Holz und Kunststoff gewährleistet wurde. Gesagt, aber nicht so leicht getan. Der Löcher waren bei dem 18 Meter langen Rumpf nahezu unendlich viele. Peter Himstedts Mannschaft bohrte bis zur Erschöpfung. Während dieser Zeit baute Jürgen Heuer einen neuen Großmast aus Spruce für die künftige Slup-Takelung. Schließlich konnte der Überzug aufgebracht werden. Jürgen, der erstmalig mit Kunststoff arbeitete, aber den Rat von Willi Asmus hatte, machte es perfekt. Anschließend setzte er noch eine neue Schanz auf. „Saturn“ erstrahlte mit neuem Bug, neuer Außenhaut, neuer Schanz, dazu mit ungeahnter Festigkeit.



...und von der Seite (Fotos Jürgen Schaper)

Peter Himstedt hatte große Regatta-Ambitionen. 1972 sollte eine Transatlantik-Regatta von Newport/ Rhode Island über Bermuda nach Bayona/ Spanien stattfinden. Dazu hätte „Saturn“ nicht fertigwerden können. Aber es war eine Anschlussregatta von La Coruña über Plymouth nach Helgoland geplant. Daran wollte er teilnehmen. Die Zeit war knapp und Jürgen hätte allein nicht alle erforderlichen Arbeiten schaffen können, zumal er noch etliche andere Kunden hatte. Peter schloss einen Vertrag mit Abeking und Rasmussen in Lemwerder über die Arbeiten an Deck, Cockpit, Beschlügen und Rigg sowie über die Lackierung ab. Das Schiff sollte zur Nordseewoche 1972 zur Verfügung stehen und danach von einer Überführungsmannschaft zum Start nach La Coruña gesegelt werden.

Der Zeitplan war eng. Im Frühjahr war das „Kunststoffkleid“ auf der Werft am Nesskanal fertig geworden. Der Umzug von Finkenwerder nach Lemwerder konnte und musste losgehen. Ein Landtransport kam schon wegen der Höhe nicht infrage. Nur der Wasserweg war möglich. Jürgen Heuer stellte „Saturn“ auf die Wagen, fuhr sie zum Slip und legte den 24 Meter langen neuen Großmast an Deck. Fertig zum Zu-Wasser-



Der Schwimmkran ist kurz vorm Kippen, aber „Saturn“ bewegt sich nicht (Foto Privatbesitz)

lassen. Aber die Natur weigerte sich. Anhalten-der Ostwind hatte den Wasserstand kräftig fallen lassen. Auf halber Sliplänge kam das Schiff zum Stehen. Ein Schwimmkran wurde bestellt. Die Bergungsfirma Beckedorf kam und befestigte ihr Geschirr. Dann zog die Winde an. Der Schwimmkran neigte sich bedenklich, aber mehr geschah nicht. „Dat Schipp is veel schwerer as mi seggt is!“, rief der Kranführer aus seinem Häuschen. „Saturns“ Gewichtsangabe stammte noch aus alten Zeiten. Das recht dicke neue Kunststoffkleid und die Maschine waren wohl nicht berücksichtigt worden. Außerdem war die Ausladung des Kranhakens wegen des Niedrigwassers sehr groß. (Anmerkung: Diese unvergessliche Situation jährt sich im Frühjahr 2022 zum 50sten Mal. Darauf nimmt die Überschrift Bezug.)

Ein größerer Schwimmkran wurde angefordert, der „Saturn“ dann erfolgreich zu Wasser brachte. Bis Cuxhaven konnte motort werden. Dort war die Wetterlage kritisch. Mit Beziehungen gelang es, einen Seenotretter zum Schlepp bis zur Weser zu organisieren. Bis Lemwerder half wieder die eigene Maschine. Dort angekommen wurde „Saturn“ von Abeking und Rasmussens Männern auf

das Kritischste beäugt. Was konnte eine kleine unbekannte Werft aus Hamburg schon Besonderes vollbracht haben? Harry Hartlieb, der technische Betriebsleiter, sah sich Jürgen Heuers Mast an, fand ihn ohne Fehl und nickte anerkennend. Dasselbe geschah zum Kunststoffüberzug. Worte verkniff er sich. Die wären wohl zu viel gewesen. Dann ging A&R an die Arbeit. Ein für das Segeln auf offener See bereites Schmuckstück entstand. Von der Werft segelte „Saturn“ ohne Trimmschlag direkt zur Nordseewoche.

Anschließend brachten Peter Himstedt und eine Überführungsmannschaft „Saturn“ nach La Coruña. Die Regattamannschaft segelte das Rennen über Plymouth zurück nach Hause. Danach wurden noch mehrere Jahre Regatten und Fahrten gesegelt. 1974 und 1976 wurde das „Blaue Band der Niederelbe“ gewonnen. Ansonsten hielten sich die Erfolge in Grenzen,



Die rundum erneuerte, noch sehr ranke „Saturn“ als Sloop auf der Nordseewoche 1972 (Foto Jürgen Schaper)

denn, wie schon der Kranführer festgestellt hatte, war das Schiff recht schwer. Aber alles hielt stand. Allerdings wurde der Mast um zwei Meter gekürzt, da „Saturn“ sich als sehr rank zeigte.

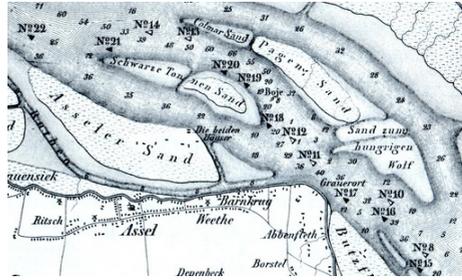
Die Erlebnisse der Mannschaft mündeten in vielbelächelten Erzählungen und sind heute noch Legende. 1978 wurde das Schiff verkauft, hatte eine wechselhafte Geschichte im Mittelmeer und kam 2001 in die Hände des Vereins „Freunde der Segelyacht HETI e.V.“, der sie einschließlich Namen annähernd in den Urzustand zurückversetzte. Ihr Kunststoffkleid und Jürgen Heuers Bugform hat sie behalten. Sie ist eine Augenweide. Aber ihre abenteuerlichste Zeit hat sie in der SVAOe erlebt. (Quellen: <https://www.heti-12mr.de/>, Gespräche mit Zeitzeugen)

DIES UND DAS

Der Hungrige Wolf

WAS BEDEUTET DIESER NAME AN DER ELBE?

Von Ulrich Körner ■ „Erstmalig auf einer Karte von 1721 ist zwischen der Pinnau- und Krückaumündung ein nicht begrünter und wohl nicht hochwasserfreier Sand verzeichnet, der sich auf allen späteren Karten wiederfindet – der Pagensand. Etwa zu Beginn des 19. Jahrhunderts wird sich der mittlere Teil über Hochwasser erhoben und begrünt haben. Der Elbstrom war damals durch Pagensand, Schwarztonnensand und Asseler Sand in vier Arme gespalten, in denen die Wassertiefen weniger als acht m betragen. Durch diese Stromspaltung änderten sich die Tiefen und Strömungen laufend, was zur Verwilderung des Strombettes führte. Die Rinne zwischen Pagen- und Schwarztonnensand entwickelte sich zum Hauptstrom.



Hungriger Wolf 1837
(aus „Charte der Unter-Elbe“ (F.W. Schuback, 1837)

Durch die Krümmung beim nördlichen Pagensand, Wellenschläge bei Westwinden und den über den Sand laufenden Wasserausgleich von der Nebenelbe zum neuen Hauptstrom traten Uferabbrüche auf, durch die die Insel in drei Teile zerriss. Südlich des höheren Teils entstand ein Priel, der „Hungrige Wolf“. Die Sände südlich davon nannte man „Sände am Hungrigen Wolf“.

So (hier stark verkürzt) zitiert Joachim Bohn in seiner lesenswerten Broschüre „Pagensand, Die Geschichte der Elbinsel und ihrer Bewohner“ (Husumer Druck- und Verlagsgesellschaft, 2005) den Baurat Konrad Meisel der Wasserstraßendirektion Hamburg aus dem Jahr 1937.

Frühe Nutzungen Pagensands beziehen sich auf einzelne Reeternten. 1752 wurde die Insel als „terra incognita“ bezeichnet und für die dä-



Hungriger Wolf 1873
(Reproduktion einer historischen Seekarte von 1878 vom DHI 1986)

nische Krone in Besitz genommen; andere Privilegien wurden schlicht als erloschen betrachtet, Einwände nicht beantwortet. Als die Krone kein Interesse mehr an der Insel hatte, wurde sie verkauft. 1836 erwarb der als „Sandbur“ in die Geschichte eingegangene Dierck Meinert aus Seestermühe die inzwischen ca. 110 ha große Insel für 20.900 Mark Hamburger Courant. Der neue Besitzer wollte sie wirtschaftlich erschließen und ließ sich von einem im Uferschutz erfahrenen Deichgrafen beraten, allerdings zeigten dessen Vorschläge keinen dauerhaften Schutz. Erfolg stellte sich erst ein, als Meinert jegliche Beratung ablehnte und seinen gesunden Menschenverstand benutzte. Er ließ Dämme errichten, Entwässerungsgräben ausheben und Weiden pflanzen.

Um die südlichen Sände zu erschließen, wollte Meinert ein Steinstack durch den Priel verlegen und so die Inseln vereinigen. Aber der „Hungrige Wolf“, in dem heftiger Neerstrom lief, machte seinem Namen alle Ehre. Steine, die man von Ewern aus in den Priel warf, wurden sofort weggespült. Erst mit von Hamburg-Steinwerder herbeigeschafften Kupferschlackesteinen, die in von ihm konstruierten, absenkbaren Holzkästen punktgenau platziert werden konnten, gelang von 1856 bis 1860 das Vorhaben. Der Priel wurde verschlossen und das Hauptstack über die Südinself verlängert. Danach verringerte sich der Uferabbruch, der Südteil wuchs zusehends auf und konnte allmählich kultiviert werden.

Meinerts Baumaßnahmen sowie spätere Sandaufspülungen und umfangreiche Uferbefestigungen des vergangenen Jahrhunderts haben alle Spuren des einstigen Priels verschwinden lassen.

Quelle: (Zitat am Anfang; beide Bilder zur Verfügung gestellt von Marcus Boehlich)

ZU UNSEREM TITELBILD

GAN ■ Zum wiederholten Mal bringen wir auf der Titelseite ein Bild von Christine Matthiessen. Man sieht sofort, was dargestellt ist: Boote liegen im Winterlager, es ist schon Nacht, aber Lampen erhellen den Platz. Am dunklen Himmel stehen die Sterne. Aus dem scharfen Helldunkel aus Himmel, Licht und Schatten empfindet der Betrachter ein Frösteln. Er möchte jetzt lieber in der warmen Stube sein. Dieses Gefühl hat die Malerin wohl beabsichtigt. Einige Personen haben offenbar an ihren Booten gearbeitet und stehen jetzt im Freien, um sich mit letztem Klönschnack zu verabschieden. Christine Matthiessen hat die Stimmung treffend empfunden und mit Acryl auf Leinwand gebracht. Wir kennen solche Situationen aus häufigem eigenem Erleben. Der Abschied vom Boot fällt schwer, auch wenn es nur für eine Nacht ist. Morgen geht die Arbeit weiter. Aber in einigen Wochen, auch wenn die Temperaturen heute noch nichts erahnen lassen, sieht die Welt wieder ganz anders aus. Dann beginnt eine neue Segelsaison.

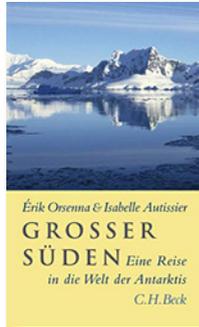
DAS BÜCHERSCHAPP

Érik Orsenna und Isabelle Autissier:

„GROSSER SÜDEN – EINE REISE IN DIE WELT DER ANTARKTIS“

Von Norbert Suxdorf ■ Dieses Buch ist zuerst 2006 erschienen – aber hochaktuell. Denn Arktis und Antarktis stehen im Fokus der Sorge um die Klimaveränderung. Isabelle Autissier segelte

als erste Frau bei einer Einhandregatta um die Welt. Érik Orsenna ist mit dem Prix Goncourt dekoriertes Schriftsteller, und er ist auch Segler. Diese beiden berichten im Wechsel über ihre Reise auf Isabelle Autissiers Segelyacht von Ushuaia am Beagle-Kanal ins Weddellmeer – „die größte Eisfabrik der Welt“. Sie sind zu sechst an Bord der „Ada“. Auf rund 230 Seiten erzählen Orsenna und Autissier eine erstaunliche Fülle von Geschichten über die Antarktis: ihre Entdecker, die Antarktisforschung heute, die Geografie und Geologie, über das Wetter und die Meeresströmungen, das Leben in dieser lebensfeindlichen Welt. Sie schreiben insbesondere über die Bedeutung des Antarktischen Ozeans für das Weltklima. Érik Orsenna: „Da er kälter ist als alle anderen Meere, schluckt der Antarktische Ozean allein dreißig Prozent der gesamten Menge an Gasen, die von allen Ozeanen zusammen absorbiert werden... Der südliche Ozean, einst so gefürchtet und oft verflucht, wird zum Gegenstand unserer Fürsorge... Die Antarktis geizt nicht mit Eis. Das viertausend Meter dicke Eis, das sie in ihrer Mitte aufgetürmt hat, lässt uns neunhunderttausend Jahre zurückblicken. Solche Forschungen waren der Ausgangspunkt für die Theorie der Erderwärmung und haben den Einfluss des Menschen auf das Klima in den letzten fünfzig Jahren deutlich gemacht.“



Natürlich schreiben die beiden Segler auch über die großen seglerischen Herausforderungen in der Antarktis – Eisberge, Packeis und Wetterkapriolen: „Die Antarktis wechselt den Rhythmus wie

vermutlich kein anderer Kontinent. Mal geht sie ohne Vorankündigung zu Sturm über und bestätigt die Redensart, nach der man in diesen Revieren jeden Tag alle vier Jahreszeiten erlebt. Mal regt sich der Kontinent kein bisschen und erstarrt. Die antarktische Uhr steht still.“

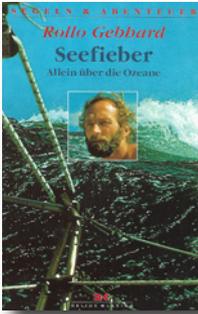
In „Großer Süden“ können wir auch lesen, was immer und überall für das Segeln gilt: „Gibt es etwas Freieres als ein Schiff? Doch zugleich gibt es keine strengere Lehre. Auf dem Meer bekommt man alles mit barer Münze heimgezahlt, und das sofort. Ein gut gefahrenes Manöver, und alles ist bestens. Ein Fehler, und das Segeln wird zur Fron. Großer Fehler, große Strafe. Kleiner Fehler, kleine Strafe. Aber man kommt nie ungestraft davon. Ein Glas, das man nicht wegräumt, ist an Land einfach Unordnung. Auf See ist es ein zerbrochenes Glas.“

„Großer Süden“ ist im Verlag C. H. Beck erschienen und kostet 9,90 Euro.

Zum Lesen und Wiederlesen

ROLLO GEBHARD: „SEEFIEBER – ALLEIN ÜBER DIE OZEANE“

Von Norbert Suxdorf ■ „In diesem Buch sind Erlebnisse und Ereignisse geschildert, die zum Teil rund vierzig Jahre zurückliegen. Es war damals eine andere Periode in der Geschichte des Segelsports. Wer waren die Abenteurer, die sich in den Sechzigern in kleinen Booten auf die Ozeane hinauswagten? Man traf viele entlassene Offiziere oder sonst vom Schicksal verschlagene Männer, die eine neue Heimat suchten oder in ihre alte aus weiter Ferne zurückkehren wollten. Die Geldmittel waren fast immer knapp, und mir ging es diesbezüglich nicht besser. Während heutzutage die für den Hochseesport bestimmten Boote schwimmen-



de High-Tech-Zentralen sind, war damals die Grundausrüstung der Holzboote mit einem Mast aus Spruce oder Eiche, Baumwollsegeln und Wanten aus verzinktem Stahl noch fast wie im vorigen Jahrhundert. Elektronik kannte man

kaum, allenfalls ein Echolot, und jeder Segler, der sich auf die Meere hinauswagte, bastelte sich seine eigenen Einrichtungen für die Langfahrt. Mancher empfand deshalb einen schweren Schraubstock, meist an Deck montiert, dazu Hammer, Feile und Säge als wichtigste Werkzeuge an Bord. Der schwedische Primuskocher und die deutsche Feuerhand-Lampe waren der Standard für Pantry und Kajüte, die Lampe diente auch als notdürftiges Navigationslicht. Elektrizität an Bord galt vielfach als Luxus, als Sünde wider den Geist des Segelns... für verlässliche Navigation gab es nur eine Möglichkeit: die Arbeit mit dem Sextanten, dem Almanach und den Nautischen Tafeln.“

Das schrieb Rollo Gebhard 1999 im Vorwort einer bei Delius Klasing verlegten Neuauflage seines Buches „Seefieber“, zuerst erschienen 1992. (Daraus stammen die Zitate, die Rechtschreibung habe ich den heute gültigen Regeln angepasst.) Im vergangenen Juli wäre Rollo Gebhard 100 Jahre alt geworden. Ein Anlass, „Seefieber“ zu lesen oder noch einmal wieder zu lesen.

„Ich blieb mit meinen extrem kleinen Booten, die ich mit eigenem PKW von Garmisch aus über die Alpen zog, keineswegs im Küstenbereich, sondern unternahm, schon wegen der Transportkosten, Fahrten von mehreren Monaten oder gar einem Jahr Dauer. In meiner unbändigen Begeis-

terung brachte ich in den sechziger Jahren so manche Erstleistung zustande, ohne mir dessen bewusst zu sein und ohne dass die deutschen Medien davon Kenntnis genommen hätten.“

„Extrem klein“ war tatsächlich das Boot, mit dem Rollo Gebhard seinen ersten Seetörn unternahm, von Chioggia nach Venedig und Triest. „Ich war in Hochstimmung, als ‚Karin‘ wieder auf den Anhänger verladen wurde. Der Gedanke, dass ich mit meiner Jolle immer fernere Ziele, immer neue Häfen ansteuern könnte, ließ mich nicht mehr los. Wunschträume aus meiner Kindheit waren wach geworden. In Hamburg bestellte ich Seekarten und ein Leuchtfeuerverzeichnis, abends vor dem Einschlafen vergrub ich mich in Bücher, die mir Grundkenntnisse des Segelns auf See, des Kartenlesens und der Navigation vermitteln sollten. Ich war wie besessen von der Idee, fremde Küsten anzusteuern, Meere und Ozeane zu überqueren. Der Orient hatte in meinen romantischen Vorstellungen immer eine besondere Rolle gespielt. Ich wollte in das Rote Meer und von Aden aus nach dem Fernen Indien.“ Für einen Segelanfänger ein ehrgeiziges Ziel. „Sicher wäre es nun vernünftig gewesen, zuerst einmal eine gründliche Ausbildung im Hochseesegeln zu absolvieren. Aber ich war nicht vernünftig.“ Er machte seine letzten Geldreserven flüssig und bestellte bei Abeking & Rasmussen eine Hansa-Jolle. „Ich taufte sie auf den Namen ‚Solveig‘.“ Unter diesem Namen schrieben auch seine weiteren Boote Segelsportgeschichte.

„Bevor ich mich an die Fahrt ins Rote Meer wagte, die sich als unberechenbares Abenteuer erweisen sollte, überquerte ich das Mittelmeer bis nach Afrika...“. Die Hansa-Jolle zeigte sich nicht gerade seetüchtig. „Trotzdem ließ mich die Idee, mit meiner ‚Solveig‘ bis nach Indien zu se-

geln, nicht mehr los.“ Im Juni 1960 ging es mit dem Trailergespann und Freund Manfred auf eine Reise mit Hindernissen nach Reggio di Calabria. Das erste Ziel, Malta, wurde nur mit Schwierigkeiten erreicht, aber es ging weiter nach Nordafrika. Schlechtes Wetter und Probleme mit den Behörden nahmen Freund Manfred den Mut. In Tripolis stieg er aus. Allein segelte Rollo Gebhard die Küste entlang, das Ziel war Ägypten. Aber Unglück schläft nicht. Bei einer Grundberührung in der Brandung vor der Libyschen Wüste brach der Ruderbeschlag. „Ich hätte heulen und schreien mögen vor Wut über meine Dummheit.“ In einer Werkstatt in Tobruk fand er Hilfe und erreichte schließlich Alexandria. In Ägypten herrschte das Nasser-Regime. Die Polizei wollte die Weiterfahrt verhindern, aber mit Hilfe von Freunden kam Rollo Gebhard frei.

Durch den Suez-Kanal erreichte er das Rote Meer, wo „Solveig“ in einen Sturm geriet: „Der Seegang baut sich weiter auf. Ich bin nicht mehr im Bereich der Riffe, ich bin auf dem offenen Meer, bei Windstärke sieben bis acht. Das ist zu viel für eine Jolle... Plötzlich baut es sich dunkel und drohend hinter mir auf – die ‚Solveig‘ wird

angehoben, höher, immer höher, weißer Schaum bricht über das Heck, ich fühle, wie das Ruder nicht mehr wirkt, wir schießen abwärts! Eine Drehung, ein Stoß, ich liege im Wasser beginne automatisch mit Schwimmbewegungen! Nun ist es geschehen: Mitten auf See, im Roten Meer: Gekentert! Ich kämpfe um mein Leben!“ Diesen Kampf konnte er gewinnen, das Boot wieder aufrichten und lenzen. Noch einmal gutgegangen. Aber dann war es genug.

Nach einem Piratenüberfall an der Küste des Jemen verabschiedete sich Rollo Gebhard von seinem Indien-Plan. Ein Passagierschiff nimmt „Solveig“ samt Skipper von Aden bis Piräus mit. Weiter geht es auf eigenem Kiel. „Am 21. Mai 1961, elf Monate nach meiner Ausfahrt, mache ich im Yachtclub von Bari, im Circolo della Vela fest. Ins Logbuch trage ich ein: Gesamtstrecke unter Segel = 3924 Seemeilen... Mit der Fahrt in der Jolle hatte ich eine Tür aufgestoßen...“

Zu Hause wurde Rollo Gebhard wieder zur „Landratte“, führte sein Schallplattengeschäft, spielte Theater, hielt Vorträge. Aber die Idee weiterer Unternehmungen ließ ihn nicht los. Mit welchem Schiff? Mit welcher Ausrüstung? „Über

**TICKET-
DRUCKEREI**

Herstellung attraktiver,
funktioneller Eintrittskarten

**SOUVERÄN
SOFTWARE**

Software für die
Verwaltung von Museen

**TECHNIK
EXZELLENZ**

Kassen, Thermodrucker,
Kontrollsysteme, Infoterminals

**KONTAKT
HERSTELLER**

Webshops für Online-
und Mobile-Ticketing

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

diese und andere Fragen dachte ich nach, als ich wieder nach Garmisch zurückgekehrt war und für mich feststand, dass ich als nächste Langfahrt eine Atlantik-Überquerung versuchen würde.“ Auch dabei sollte es nicht bleiben: „In Gedanken verlängerte ich meine Traumreise bereits damals durch den Panamakanal und über den Pazifik in die Südsee...“

Aber zunächst die Atlantiküberquerung: Ein seetüchtigeres Boot als die Hansa-Jolle musste her. Gebhard entschied sich für einen englischen Sperrholz-Kimmkieler vom Typ Caprice, 5,40 Meter lang, konstruiert von Robert Tucker und gebaut von C. E. Clark auf der Isle of Wight. Im Frühjahr 1962 holte er das Boot in Cowes ab, taufte es ebenfalls „Solweig“, segelte es über den Kanal und testete es zunächst in griechischen Gewässern.

„Ein Jahr später lag die ‚Solweig‘ an der Brücke einer kleinen Marina unter dem Felsen von Gibraltar“. Wegen eines Weststurms musste Rollo Gebhard den Start über den Atlantik um eine Woche verschieben, dann konnte es losgehen.

Zunächst ging es entlang der Küste Marokkos bis Agadir. Stürmisches Wetter beutelte das kleine Boot, aber: „Die ‚Solweig‘ hielt sich beidgedreht wirklich brav.“ Gebhard nahm Kurs auf die Kanarischen Inseln, ging auf Lanzarote und Gran Canaria an Land. „Die lange, zum Teil sehr mühselige Anfahrt lag hinter mir, vor mir der Atlantische Ozean...“ 30 Tage später erreichte er Barbados, segelte weiter über die Bermudas nach New York. Ein Jahr war er unterwegs, legte 6600 Seemeilen zurück.

(Eine Caprice namens „Super Shrimp“ bewährte sich ein Jahrzehnt später sogar bei der Weltumsegelung des Engländers Shane Acton. Sein Buch „Shrimpy“ empfahl ich in den SVAOe Nachrichten September–Oktober 2020.)

„Für mich war es beschlossene Sache: als nächste Fahrt wollte ich eine Weltumsegelung unternehmen... Und jetzt, nach der gelungenen Atlantik-Überquerung sah ich keinen Grund mehr, noch länger zu warten.“ Diese erste seiner drei Weltumsegelungen führte Rolle Gebhard von August 1967 bis Juli 1970 über 32 000 Seemeilen und machte ihn berühmt. „In Cuxhaven und Hamburg bereiteten mir die deutschen Segler einen Empfang, den ich niemals vergessen werde.“

Bücher von Rollo und Angelika Gebhard stehen in unserer Clubhaus-Bibliothek – zum Lesen und Wiederlesen!

Zu guter Letzt

HERRLICHER HAFENBLICK

Sux■ Im Testbericht der YACHT über die 18-Meter-Decksalonyacht Nordship 570 DS – „Komfortpreis“ 1,976 Mio Euro – lese ich unter anderem: „Kochen und Spülen mit freiem Blick aufs Wasser oder Hafengeschehen – herrlich.“

Ich stelle mir die haushaltsnahen Tätigkeiten auf einem Schiff dieser (Preis-)Klasse vor: Da wird mit Rundumblick auf den Hafen (Antibes, St. Tropez, Porto Cervo...) nicht etwa Erbseneintopf aus der Dose in den Kochtopf geleert. Nein, die Eignerin (in Gucci) richtet frische Sushi oder Kaviar-Häppchen an, während im Backofen das Filet vom Angus-Rind seiner Bestimmung entgegen simmert und der Eigner (nach einer Runde Golf an Land, denn dafür ist das Schiff leider doch nicht groß genug) den Champagner aus dem Kühlschrank holt. Noch eine Frage: Wieso „spülen“ – keine Geschirrspülmaschine an Bord? Übrigens: Der Testbericht bescheinigt dem Schiff auch eine „schiere Leistungsfähigkeit unter Segeln“.

Der **City Sporthafen Hamburg** sucht
eine/-n stellvertretende/-en
HAFENMEISTER/-IN

1x pro Woche nach Abstimmung, auf 450 €-Basis, ab April 2022
Ansprechpartner: Eduard von Allwörden, Handy 0172-4001918

MITSEGELGESUCH

Über Angebote zum Mitsegeln/Fahrtsegeln würde ich mich freuen (auch wenn das Mithilfe bei Bootsdiensten erfordert). Ich habe bisher eher schmale Erfahrungen als Seglerin, die ich spaßeshalber als „Segel-Lebenslauf“ zusammengestellt habe. Den würde ich auf Wunsch gern zur Verfügung stellen.

Christiane

Kontakt über die Geschäftsstelle der SVAOe

Herausgegeben im eigenen Verlag der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne e.V.

Neumühlen 21, 22763 Hamburg, Tel. 040/881 1440, Fax 040/880 7341, E-Mail: info@svaoe.de Internet: www.svaoe.de

Bürozeiten der Geschäftsstelle: Dienstag bis Freitag 8:30 bis 12:30 Uhr, Dienstagnachmittag 15:00 bis 19:00 Uhr, Montags ist das Büro geschlossen.

Bankverbindung: Hamburger Sparkasse, IBAN DE60200505501265103992 / BIC HASPDEHXXX

Redaktion: Michael Albrecht, Marcus Boehlich, Stefanie Holke (Layout), Götz-Anders Nietsch, Norbert Suxdorf, Andreas Völker
E-Mail: redaktion@svaoe.de. Die Redaktion behält sich vor, Beiträge zu kürzen und zu redigieren.

Druck: bertheau druck GmbH, Marie-Curie-Straße 10, 24537 Neumünster, Tel. 04321/51061, Fax 04321/51970,
E-Mail: info@bertheau-druck.de

Anzeigen: SVAOe, Neumühlen 21, 22763 Hamburg, Tel. 040/881 1440, Fax 040/880 7341, E-Mail: mail@svaoe.de
Die Bezugsgebühr ist im Mitgliedspreis enthalten. Die Clubnachrichten erscheinen sechs Mal im Jahr.

Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier.

