

SVAOe NACHRICHTEN

4-2022 JULI / AUGUST



Nun ist es bewiesen: Die Sonne geht zwischen der Langen Anna und Nathurn unter! (Foto Roland Gnass)



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

100. Jahrgang

Juli / August 2022

Nr. 4

SCHÖNER KANN EIN ANKERPLATZ NICHT SEIN



Ankern ist nicht jedermanns Sache. Ist der gewählte Platz sicher? Wird der Wind drehen? Wird er zunehmen? Hält der Anker? Ist genug Platz zum Schwören? Ein bisschen Unruhe bleibt meistens. Aber wenn man alles richtig gemacht hat, ist die Belohnung groß: Sicherheitsgefühl, Ruhe und Ungestörtheit, ein Bad von Bord aus. Es kann kommen was will. Hier hat „Ratokker III“ einen idealen Platz in den Stockholmer Schären gefunden. Es herrscht absolute Windstille. Ufer und Bebauung gehen nahtlos in ihr Spiegelbild über. Man möchte die Zeit anhalten.

Nur der unruhige Himmel bereitet etwas vor. Aber man kann gelassen bleiben. (Foto Hartmut Pflughaupt)

IN DIESER AUSGABE

3 Editorial

Thema und Meinung

- 4 Hafengeld im Jahr 2022
Bargeld ist in Skandinavien bald ausgestorben
- 6 Wie es wirklich ist, in die SVAOe einzutreten ...

Vereinsleben

- 10 Neuaufnahmen Mai/Juni
- 10 Wolfgang Keweloh †
- 11 Marlies Schaper und die
„Heilige Flagge“
*Eine Trophäe wurde an den
Stifter zurückgegeben*
- 15 SVAOe Führerscheinkurse
im Winter 2022/2023
Rechtzeitig an die Anmeldung denken!



Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 17 100 Jahre Nordseewoche
Ein schönes Ereignis, leicht verwirrt
- 19 Nordseewoche 2022
Vorfreude, Flaute, Anspannung, Großartig!
- 23 Internationale Deutsche Meisterschaft ORC See
Double Hand 2022
Daraus wurde nur eine fragwürdige „Bestenermittlung“
- 24 „Hungrier Wolf“ wird Deutscher Meister der J/24
in Grömitz
Nach allen vorherigen Erfolgen nun der größte
- 27 Yardstick-bewertete Regatten – *Wie steht es um die
Zukunft der YS-Regatten auf der Elbe?*
- 30 Die SCU-Regatta 2022
Empfohlen auch für zögernde Regatta-Einsteiger
- 32 Saisonauftakt für die J/70
auf der Alster
*Ein neues, gemischtes Team
für „Albis“ hat sich gefunden*



Jugend

- 34 Werbung machen
mal anders
Kutter suchen Segler und Seglerinnen
- 34 27. Eckernförder Eichhörnchen-Regatta
Sechs unserer 420er-Jollen waren dabei
- 35 Kutterzirkus 2022



Fahrtensegeln

- 38 Sommertour 2022 mit
„Vela“ – Bericht 1
- 40 Sommertour 2022 mit
„Vela“ – Bericht 2



Aus Behörden und Verbänden

- 43 Bald keine amtlichen Papierseekarten mehr?

Dies und Das

- 44 Fake News bereits 1982!
- 45 Zu unserem Titelbild

Das Bücherschapp

- 46 Michael Albrechts Vorschlag für die Sommertour
- 47 Zum Lesen und Wiederlesen
Hal Roth: „Auf der Jagd nach dem Regenbogen“

Zu guter Letzt

- 48 Segeln nach Hausfrauenart

Umschlagillustration

Acryl auf Leinwand von Sabine Raschdorf

Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

im Magazin der Wochenzeitung „Die Zeit“ war bereits am 27. Februar 2022 unter dem Titel „Wie man angesichts der Nachrichtenlage nicht die Hoffnung verliert“ unter anderem folgende Empfehlung zu lesen: „Passen Sie auf sich auf. Es hilft niemandem, wenn wir ausbrennen und uns kaputt machen. Sie dürfen sich einen schönen Tag machen, auch wenn gerade wieder ein neuer Krieg begonnen hat.“ Nicht nur die Berichte über Regatten und Reisen in dieser Ausgabe der SVAOe Nachrichten belegen, dass die Menschen sich eben nicht kaputt machen lassen, auch nicht von Kriegsverbrechern, Diktatoren oder anderen widerwärtigen Zeitgenossen.

Vom Regattageschehen mit unseren vereinseigenen Booten gibt es wiederum Erfreuliches zu berichten. J/24 „Hungrier Wolf“ hatte bereits im letzten Jahr unter Führung von Fabian Damm drei sehr unterschiedliche Meisterschaften gewonnen. Da Fabian beruflich sehr eingespannt ist, steht er für Regatten nicht weiter zur Verfügung. Aber es ist Nachwuchs aus der Jugendabteilung für ihn da. Fritz Meyer, vordem erfolgreicher 420er Segler, folgte ihm nach. Auf der Kieler Woche 2022 steuerte er den „Wolf“ auf Rang 4. Das sollte Ansporn für nachfolgende Junioren / Juniorinnen sein, sich mit einer unserer J/24 auf den Regatta-Bahnen zu zeigen. Die Boote stehen zur Verfügung. Ein gewisses Maß an Eigenmotivation wird vorausgesetzt. Die SVAOe wird jedoch niemanden zum Jagen (Segeln) tragen.

Aber zurück zu „Hungrier Wolf“. Seine Juniorenmannschaft hatte zur diesjährigen German Open in Grömitz gemeldet. Leider war der neue Steuermann für diesen Termin nicht frei, sodass man Till Pomarius einspannte, erfolgreich in zahl-

reichen J-Klasse-Regatten. Er führte das Team zum Sieg. Die SVAOe hat damit erstmalig einen „German-Open-Sieger“ in seinen Reihen! Wir gratulieren alle sehr herzlich!

Übrigens hat sich auch für J/70 „Albis“ ein neues, aus Juniorinnen und Junioren gemischtes Team zusammengefunden und fängt an, die Regattatätigkeit fortzusetzen. Luise Boehlich, 2. Vorsitzende der SVAOe, ist dabei beteiligt. Darüber freue ich mich besonders, denn auch Vorstandsmitglieder sollen „mitten im Geschehen“ sein.

Es deutete sich bereits seit einiger Zeit an, dass sich der Segelclub Eckernförde aus der Beteiligung an der von der SVAOe gepachteten Steganlage zurückziehen wird. Das bedeutet, dass die SVAOe die dringliche, umfassende Instandsetzung der Anlage vollständig anstatt zur Hälfte finanzieren muss. Um unsere finanziellen Reserven nicht über Gebühr zu strapazieren, werden wir daher die geplante Einrichtung eines barrierefreien Zugangs zu unserem Clubhaus trotz einer Förderzusage des Hamburger Sportbundes und der Reimund-Reich-Stiftung auf einen späteren Zeitpunkt verschieben.

Zu guter Letzt: Wegen der nicht absehbaren Entwicklung der Corona-Pandemie und den damit möglicherweise einhergehenden Corona-Schutzmaßnahmen im bevorstehenden Herbst und Winter werden wir Veranstaltungen weiterhin kurzfristig planen und per Rundmail sowie auf der Internetseite der SVAOe (www.svae.de) ankündigen.

Ich wünsche allen Mitgliedern eine weiterhin schöne Segelsaison. Ihr / euer Stephan Lunau



THEMA UND MEINUNG

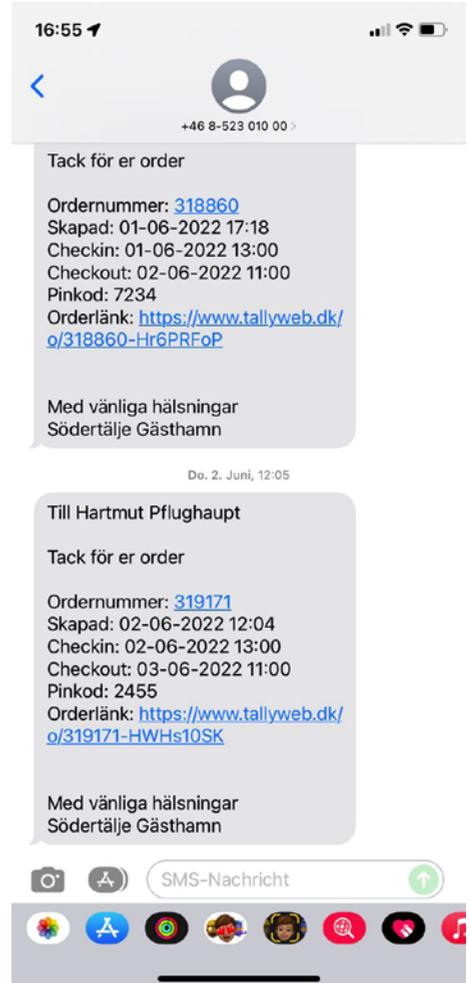
Hafengeld im Jahr 2022

BARGELD IST IN SKANDINAVIEN
BALD AUSGESTORBEN

Von Hartmut Pflughaupt ■ Das Thema „Hafengeld bezahlen“ wurde in der Vergangenheit schon oftmals sehr emotional thematisiert, da sich die Praxis gegenüber früher stark verändert hat und nicht alle Schipper damit zurechtkommen. Viele trauern noch heute den gemütlichen Zuständen der Vergangenheit nach. Das hilft aber nicht weiter. Wer einen Hilfsmotor für entbehrlich hält, kommt auch ans Ziel. Aber wer nicht über die Mittel für das Bezahlen über das Internet verfügt und einen skandinavischen Hafen anläuft, der scheitert schon beim Hafengeld, oder wer keine Kreditkarte mit PIN-Nummer bei sich hat, kann nicht einmal mit der Straßenbahn vom Yachthafen Langedrag in die Innenstadt von Göteborg fahren. Da helfen auch keine Euro.

In den Anfängen meiner Segelzeit war das ganz einfach. Der Hafenmeister kam mit seiner Umhängetasche vorbei und kassierte mit freundlichen Worten. Die Sanitarräume – sofern überhaupt vorhanden – waren frei zugänglich. Dies hat sich im Laufe der Jahre stark verändert. In den 80ern musste man zum Bezahlen in das Büro der Hafenmeister gehen. Für die Toiletten gab es einen Zugangscode mit dem Nachteil, dass man diesen nur während der Anwesenheitszeiten des Hafenmeisters erhielt.

Dann begann auch beim Hafengeld das Zeitalter der Automatisierung. In den Häfen wurden Automaten aufgestellt, an denen man mit Bargeld oder Plastik-Karte bezahlen konnte und im Gegenzug einen Hafengeldaufkleber und den Code für die Sanitarräume und ggf. den WLAN-



So erscheint der Beleg für das Hafengeld auf dem Smartphone (Foto Hartmut Pflughaupt)

Zugang erhielt. Insbesondere die Bargeldzahlung war anfällig und wurde daraufhin bei fast allen Automaten wieder abgeschafft.

In Schweden – schon immer Vorreiter für digitale Neuerungen – gibt es jetzt eine neue Variante: Bezahlen bis auf ganz wenige Ausnahmen nur noch über das Internet. Dafür nutzen die Häfen unterschiedliche Methoden. So erfolgt

das Bezahlen über die Homepage des Hafens oder eines Dienstleisters respektive über die App eines Dienstleisters. Wir sind dabei auf folgende Dienstleister gestoßen: dockspot.com (überwiegend schwedische Häfen) und tallyweb.dk (Häfen in Dänemark und Schweden) sowie die Apps Harba (Häfen hauptsächlich in Dänemark aber auch auf der Elbe, der deutschen Ostseeküste, in Polen und im Baltikum) und GoMarina (Häfen an der deutschen Ostseeküste, in Dänemark, Norwegen und Schweden). In allen Fällen muss man seine E-Mail-Adresse und ggf. auch die Mobilfunk-Nummer und den Schiffsnamen angeben und das Bezahlen erfolgt bargeldlos mit Hilfe der Kreditkarte.

Einen Hafengeldaufkleber gibt es bei dieser Art des Bezahls verständlicherweise nicht mehr. Kontrolliert wird mittels der einzugebenden Lie-

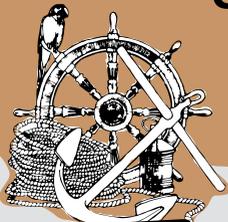
geplatznummer und der Uhrzeit. Richtig interessant wird es dann mit dem Zugangscode für die Sanitäranlagen und für ein eventuell vorhandenes Hafen-WLAN. Diesen erhält man per E-Mail oder SMS zusammen mit der Bestätigung über das erfolgte Bezahlen. Wir haben es aber auch erlebt, dass wir eine SMS an den Hafenbetreiber schicken mussten und erst dann im Gegenzug den Code bekamen. Auch der Zugang zum Landstrom ist teilweise nur über diesen Code möglich.

In den fünf Wochen, die wir bisher in Dänemark und Schweden unterwegs sind, haben wir in 24 Häfen zwar ganze zehn Mal einen leibhaftigen Hafenmeister angetroffen, aber nur einmal bar bezahlt und dreimal Geld in einem Briefumschlag eingeworfen.

Zum Abschluss noch ein Wort zum Thema Bezahlen in Schweden allgemein. In dem einen

TOPLICHT

... alles, was das
Segler-Herz
begehrt.



www.toplicht.de

TOPLICHT
Schiffsausrüstung | Werftausrüstung
Notkestraße 97, 22607 Hamburg

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

Mach dein Hobby
zum Beruf ...



und heuere bei
TOPLICHT an!
Mehr findest
du unter



www.toplicht.de/anheuern

Monat, in dem wir jetzt in Schweden sind, haben wir – neben dem Hafengeld – alle Einkäufe, selbst kleinste, mit Plastikgeld bezahlt. In vielen Supermärkten kann man seinen Einkauf selbst scannen und dann per Karte bezahlen. Die Anzahl der Geschäfte, die gar kein Bargeld akzeptieren, nimmt kontinuierlich zu. Ein schwedischer Bekannter erzählte bei seinem Besuch bei uns an Bord, dass er überhaupt kein Bargeld mehr bei sich hätte.

Fazit: Ohne internetfähiges Mobiltelefon oder Tablet bzw. einen Computer an Bord und vor allem ohne eine Kreditkarte (natürlich mit PIN!) steht man also beim Bezahlen des Hafengeldes mittlerweile in vielen Fällen vor großen Herausforderungen. Es macht auch gar keinen Spaß, sich um das Bezahlen zu drücken, vor den Sanitärräumen andere zu fragen „Wie war nochmal die Code-Nummer?“ und früh am nächsten Morgen klammheimlich auszulaufen.

WIE ES WIRKLICH IST, IN DIE SVAOE EINZUTRETEN

Von Christiane Krieger-Boden ■ Das Arbeitsleben abgeschlossen, die Kinder großgezogen, den Wohnsitz zurück in die Heimatstadt Hamburg verlegt ... es gab keine Gründe mehr, irgendwelche lang gehegten Vorhaben aufzuschieben. Segeln also ... als Studentin hatte ich auf der Alster angefangen, Segeln zu lernen, „A-Schein“ (so hieß der Segelschein damals) auf dem Mittelmeer gemacht, drei oder vier Törns auf der Ostsee mitgesegelt, sogar mal zeitweilig eine kleine Kieljolle besessen. Aber dann fehlten jahrelang die Gelegenheiten, ich sah nur an verschiedenen Gewässern sehnsüchtig fremden Segelbooten hinterher.

Wie sollte ich mir jetzt Gelegenheiten beschaffen? Eintritt in einen Segelverein? Dem hatte ich lange skeptisch gegenübergestanden; Segelvereine, so mein Eindruck, richteten sich hauptsächlich an Bootsbesitzer, organisierten und verteilten Liegeplätze, und engagierten sich vielleicht noch etwas in Jugendarbeit, aber boten eher keinen Platz für bootlose ältere Semester wie mich, die einfach nur etwas segeln wollen. Ich suchte dennoch auf Google Maps: ein Verein unten an der Elbe, gerade mal 800 m von meiner Wohnung entfernt, sehr praktisch. Er hieß Seglervereinigung Altona-Oevelgönne. Die Informationen auf der Webseite, die ich überflog, erschienen mir zufriedenstellend. Besonders gefiel mir, dass neuen Mitgliedern auf Wunsch ein Pate zur Seite gestellt würde. Weitere Clubs und deren Angebote habe ich nicht geprüft. Nichts wusste ich über Tradition, Prestige, Snobismusfaktor oder sportliche Reputation dieses oder anderer Hamburger Clubs – interessierte mich ja auch nicht, ich hatte ein rein funktionales Interesse am Segelverein. Nicht einmal die Gebühren für die Mitgliedschaft habe ich verglichen. Ich füllte das Anmeldeformular aus und schickte es nach etwas Zögern ab. Das war im Herbst 2019, und ich meldete mich umgehend zum theoretischen Teil des SPOSS-Kurses (Sportsegelschein des Deutschen Segler-Verbandes) an, der für den Winter angeboten wurde. Die Ausbildung ließ sich auch gut an, die Dozenten und Dozentinnen waren freundlich und kompetent, wir (wenigen) Teilnehmer lernten uns untereinander ein wenig kennen und wir lernten Vieles und Interessantes, über Boote, übers Segeln, über Verkehrsregeln, über Wetter und Gezeiten. Die Prüfung, theoretisch und auch praktisch, konnte ich dann erfolgreich ablegen. Und in der Tat, die Nähe zu meiner Wohnung war sehr praktisch, mit



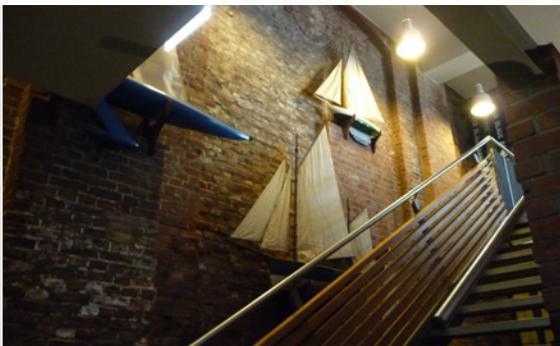
Das SVAOe-Vereinshaus



Nah am Wasser gebaut



Flutfeste Eingangshalle



Treppenaufgang mit Modell-Segelbooten



Veranstaltungssaal im I. Stock (Foto Tomas Krause)



Sitzungszimmer im II. Stock mit ...



... Gemälden



... Pokalen



... Schiffsmodellen (Fotos Christiane Krieger-Boden)

dem Fahrrad konnte ich schon in fünf Minuten zum Unterricht oder anderen Veranstaltungen beim Vereinshaus sein.

Das Vereinshaus selbst imponierte mir, ein historisches Gebäude, geschmackvoll umgebaut und modernisiert, so nahe der Elbe in Neumühlen (irgendwo gegenüber war früher in den 70ern die „Seglerbörse“ gewesen, in die ich mit Freunden des Öfteren zum Live Dixieland-Jazz gezogen war). Unten im Eingang die praktischen Pflastersteine für den Fall einer höheren Flut, der das Haus ungehindert ausgeliefert ist, weil es außerhalb der Flutschutzmauern steht; am Treppenaufgang und im Saal im ersten Stock jede Menge großer Modelle von Segelbooten und großer Ölgemälde, die aufgewühlte See und Schiffe zeigen; mehr davon auch im Sitzungsraum im 2. Stock, der außerdem von einem riesigen Konferenztisch und allseitigen Regalwänden mit unzähligen maritimen Büchern – Sachbüchern und Belletristik – geprägt wird. Sehr beeindruckend.

Woher all diese Modelle, Gemälde, Bücher? Ich nehme an, sie wurden dem Verein vererbt und hinter jedem steht eine eigene Geschichte ...

Ich wurde zu den Veranstaltungen des Vereins eingeladen – einer „Mitgliederversammlung“ zum Beispiel. Zu meiner Überraschung war das nicht das staubtrockene Ereignis mit Rechenschaftsberichten, Entlastungsbeschlüssen und Neuwahlen, das ich erwartet hatte (derartiges bleibt den „Jahreshauptversammlungen“ vorbehalten). Stattdessen zunächst ein lockeres Smalltalk-Get-together mit Bierchen und Wein (leider fühle ich mich bei solchem Smalltalk immer etwas unbeholfen, zumal unter lauter Fremden). Daran schloss sich die eigentliche Versammlung an, bei der verschiedene Themen, die gerade so anstanden, debattiert wurden, teilweise auch heftig. Namen flogen hin und her, die mir nichts sagten, von Booten – offenbar vereinseigenen –, von Bootsklassen, von Leuten, von Ereignissen wie Regatten – jemand beschwerte sich über die unbefriedigenden Ergebnisse „unserer“ Boote und Segler und Seglerinnen bei diesen Regatten –, von mysteriösen Abkürzungen, hinter denen sich vermutlich andere Vereine und Verbände verbargen...

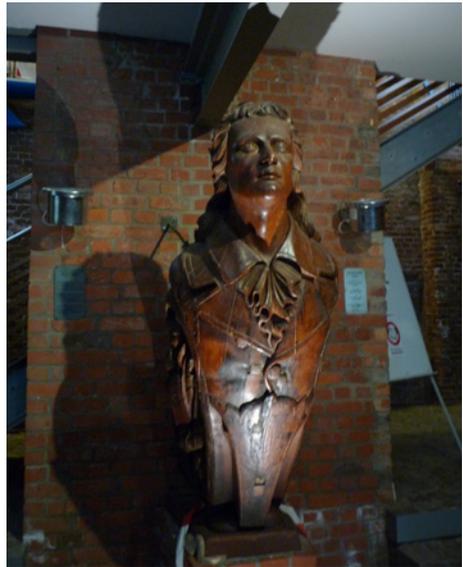
Dann kam Corona...

Als es mit den verschiedenen Veranstaltungen wieder losging, lernte ich, mit Staunen, so nach und nach,

- dass es im Verein einen „Kommodore“ gab, was ich bis dahin nur mit militärischer Marine verbunden hatte, und dass das nicht die Bezeichnung für den Vereinsvorsitzenden, sondern ein Ehrentitel für den herausragenden Segler und das außerordentlich engagierte Vereinsmitglied Jürgen Schaper ist (er starb im November 2019);

- dass die Vereinigung stolz ist auf eine über 100-jährige Tradition, von der die bereits erwähnten Bilder und Modelle im Vereinshaus einen Eindruck geben, und die geprägt wird vom Andenken an beinahe schon legendäre Segler und ihre Touren;
- dass es einen Ehrgeiz des Vereins gibt, bei Regatten gut vertreten zu sein und vor allem auch möglichst gut abzuschneiden, und dass es sogar fürs Fahrtsegeln einen mit Preisen und Ehrungen versehenen Leistungswettbewerb gibt;
- dass es auch eine Modellbootabteilung gibt, mit sogar noch längerer Tradition als die Segelabteilung, und dass auch hier Regatten veranstaltet werden, an denen Vereinsmitglieder aktiv teilnehmen;
- dass es „Altjunioren“ gibt, eine Gruppe von Leuten, die früher mal gemeinsam als Junioren mit dem Segeln begonnen haben und heute, wie der Lauf der Dinge so ist, etwas gealtert sind, und dass zu deren monatlichen Treffen jeder und jede willkommen ist;
- dass man sich zu jedem neuen Gesicht mindestens drei Namen merken muss (eher mehr): Vorname, Familienname, Name des zugehörigen Boots, oft auch noch Spitzname (der so hochverehrte Kommodore hörte ja beispielsweise auch auf den Namen Fiffi), Name des Partners oder der Partnerin, Name der Kinder und Enkelkinder, bzw. der Eltern und Großeltern, weil alle diese ebenfalls langjährige Vereinsmitglieder sind, am besten auch noch Name des Bordhundes;
- dass viele der harmlos wirkenden Leute sich als Seebären und Seefrauen erweisen, die mit abenteuerlichen Segelgeschichten aufwarten können, bei denen sich mir die Nackenhaare sträuben;
- dass man mehr oder weniger in eine Art Familie von so um die 100 Leuten hineinkommt, die sich alle untereinander ganz gut kennen, sich mal mehr, mal weniger schätzen, miteinander flachsen und auch mal streiten, letztlich miteinander auskommen – wie es halt in Familien so üblich ist;
- dass der Verein – das war nun wirklich überraschend – aber nicht nur aus diesen etwa 100 Leuten besteht, sondern an die 900 zahlende Mitglieder hat; und wo sind die restlichen 800 eigentlich? Ich vermute, dass sie den Verein überwiegend funktional betrachten – zur Sicherung eines Liegeplatzes, für den Opti-Unterricht ihrer Kinder, zum Erwerb eines Segelscheins, und damit gut.

Das mit dem Paten hat bei mir übrigens nicht geklappt. Aber ich bin immer auf freundliche und



Gallionsfigur des Bremer Vollschiffs „Schiller“
(Foto Tomas Krause)

offene Leute gestoßen, die das „Ankommen“ in der „Vereinsfamilie“ erleichtert haben. So kam ich beim traditionellen Eisbein- und Enten-Essen im „Gröninger Privatbrauhaus“ ins Gespräch mit Iris Lunau und unserem Vereinspräsidenten Stephan Lunau, die mich wiederum an Thomas Lyssewski verwiesen, den Obmann des „Erwachsene lernen Segeln“-Programms, einem Programm, das wie für mich gemacht war. Beim „Sommergrillen in Borsfleth 2021“ (das ich mit Wohnmobil, nicht per Boot, ansteuerte) lernte ich Dörte Stryi und andere kennen und lauschte gebannt ihren vielen eindrucksvollen Segelgeschichten, über Legerwall-Probleme und Atlantik-Törns, Geschichten, bei denen ich natürlich nicht annähernd mithalten konnte. Auf Vermittlung durch Andreas Gustafsson, dem Obmann für die Ausbildung, werde ich nun demnächst mit „Lone Star“, einer 13 Meter langen, ehemaligen „Admiral's-Cup“-Yacht des Yacht-Clubs Nürnberg (YCN), selbst auf einen einwöchigen Ostsee-Törn gehen. Diese Möglichkeit zum Mitsegeln ist das Ergebnis einer Kooperation der SVAOe mit dem YCN. Weitere Mitsegelangebote betreffen beispielsweise die Yacht „Yallah“ unter SVAOe-Stander, und zwar in der Adria, Ausgangshafen Split. Das sind attraktive Angebote für bootlose Segler und Seglerinnen, Angebote, von denen ich hoffe, dass es sie auch in Zukunft geben wird!

Dass ich mich außerdem auf eine entsprechende Anfrage meldete, bei der Redaktion der „SVAOe Nachrichten“ mitzuarbeiten, kommt mir als Außenseiterin immer noch ein bisschen anmaßend vor ... Aber insgesamt: Ankommen in der SVAOe wohl geglückt!

VEREINSLEBEN

Mai/Juni 2022

NEUAUFNAHMEN

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

Vollmitglied:

Christoph Richter, 22765 Hamburg
Manfred Faust, 22769 Hamburg
Oliver Peter, 25436 Uetersen

Probemitglied:

Sybille von Brase, 20255 Hamburg

Jüngste:

Hauke Heidmann, 22549 Hamburg
Johannes Smend, 20149 Hamburg
Paul Gustav Kikker, 22765 Hamburg
Jola Stiefel, 22767 Hamburg
Constantin Lunge, 20253 Hamburg
Pauline Ziegler, 22459 Hamburg



*** 11. Januar 1935 † 26. April 2022**

WOLFGANG KEWELOH

**Träger der Goldenen Ehrennadel
Eigner mehrerer Segelyachten**

Wolfgang Keweloh, Mitglied seit 1969, ist im Alter von 87 Jahren gestorben. Als er in die SVAOe eintrat, brachte er seine Binnen-H-Jolle „Nelson“, H 800, mit, die er zusammen mit seiner Frau Edith auf der Elbe und den vorgelagerten Wattengebieten segelte. Dabei lernte er andere SVAOe-Mitglieder kennen und nahm auch an ge-

meinsamen Veranstaltungen teil. Für einige Jahre übernahm er die Aufgabe als Wettsegelobmann. Viele Jahre war er Eigner des Spitzgatters „Stine“, den er häufig alleine segelte und stets in Bilderbuch-gutem Zustand erhielt. „Stine“ war ein sehr schöner 38 m²-Klassen-Spitzgatter, konstruiert von Georg Berg und erbaut in Nyköbing. Von diesem Schiff hat er sich schweren Herzens erst getrennt, als es gesundheitlich nicht mehr anders ging. Das zeigt, wie verbunden er mit dem Segeln, insbesondere mit dem auf klassischen Yachten, war.

Leider hat sich Wolfgang in den letzten Jahren kaum im Clubhaus oder bei Veranstaltungen gezeigt. Aber er hat der SVAOe die Treue gehalten und unseren Stander bei seinen vielen Fahrten auf der Ostsee gezeigt. Dafür danken wir ihm. Unser Mitgefühl gilt seiner Familie.

Vorstand, Ältestenrat und die Mitglieder der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne

MARLIES SCHAPER UND DIE „HEILIGE FLAGGE“

Von Undine Schaper ■ Marlies Schaper wird im nächsten Jahr 90 Jahre alt und ist damit dem Geschehen, das vor 100 Jahren auf Helgoland stattfand, altersmäßig sehr nahe. Was es mit der „Heiligen Flagge“ auf sich hat und wie es nun zur Rückgabe durch Marlies Schaper an die Insel Helgoland kam, berichten wir hier.

Weil ihr Mann Fiffi (Jürgen Christian Schaper), Kommodore unserer Vereinigung, 2019 starb, sichtet Marlies seitdem die Ergebnisse seiner großen Sammelleidenschaft und hat schon einiges an Marcus Boehlich, stellvertretend für die SVAOe, weitergegeben. Neben Büchern,

Bildern, Alben und Schriftstücken aus der Vergangenheit des Segelsports an der Unterelbe befanden sich auch Flaggen. So der Wimpel „1. Helgolandregatta 1925“ und eine große, mit starken Gebrauchsspuren und Rissen versehene Helgoland-Flagge, die St. Nikolaus, den Heiligen und Schutzpatron der Seefahrer und Kaufleute auf grün-rot-weißem Untergrund darstellt und wohl auch der Heilige der Fischer ist, denn es zieren seinen Bauch drei große Heringe. Allerdings trägt er auch ein Schaf in der einen und einen Stab in der anderen Hand... „Heilig“ war die Flagge sicherlich nicht, auch



Original-Wimpel zur ersten Helgoland-Regatta
(Foto Undine Schaper)

wenn ein Heiliger darauf zu sehen ist. In der Stiftungsurkunde zur Helgolandregatta wird sie als die „Ur-Flagge“ Helgolands bezeichnet. Man findet auch „Kirchenflagge“ und „Helgoländer Nationalflagge“. Namensforscher sind uneins, woher der Name „Helgoland“ kommt.



Altes Original der „Heiligen Flagge“
(Foto Sammlung Schaper)

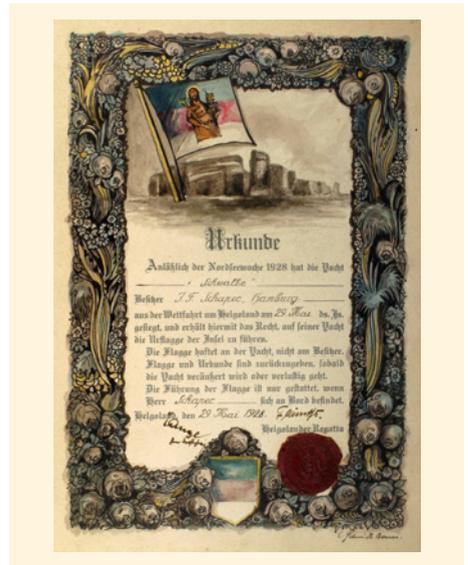
Möglicherweise hängt er zusammen mit „Hil- lig Land“ (Heiligland), wofür es aber keinen Beleg gibt und auch keine Wahrscheinlichkeit, oder mit Hallig für „hohes Land“, also Land, das sich aus dem Watt erhebt, verwandt mit englisch „hill“, Hügel.

Marcus begann zu recherchieren, entdeckte alte Briefe von dem damals noch jungen Jürgen Schaper an den ehemaligen Bürgermeister der Insel, Henry Rickmers, in denen er schon 1975 anregte, die Flagge zum 50-jährigen Jubiläum der Nordseewoche an die Inselgemeinde zurückzugeben. Er stellte jedoch auch Bedingungen, wie die Unterbringung der Flagge in einem Museum oder ähnlichen der Öffentlichkeit zugänglichen Räumlichkeiten sowie die Neuausschreibung einer solchen Flagge als Regattapreis und natürlich

eine damit verbundene Vorzugsbehandlung der Gewinnercrew, etwa durch hafengeld- und kur- taxenfreies Liegen im Helgoländer Hafen.

Ursprung und Geschichte der „Heiligen Flagge“

Als die Nordseewoche vor genau 100 Jahren erstmals stattfand, führten die Wettfahrten noch nicht bis nach Helgoland – erst seit 1925. Von



Zugehörige Urkunde von 1928 (Foto Sammlung Schaper)

der Gemeinde Helgoland wurde der nach gese- gelter Zeit schnellsten Yacht der Wettfahrt „Rund Helgoland“ das Recht zum Führen der „Heiligen Flagge“ verliehen. Das war damals „Ashanti II“ des Bremers Heinz Harmsen. Danach, 1926, ge- wann sie „Tebeta“, die wenige Wochen später in der Wesermündung mit einem Dampfer kollo- dierte und sank, wodurch die Flagge 1927 erneut ausgeschrieben wurde und an „Cilla II“ ging.

1928 gewann sie schließlich Jürgen Fried- rich Schaper, Vater von Fiffi, mit seiner 75m²-



Gewinneryacht „Schwalbe“ von Urgroßvater
Jürgen Friedrich Schaper (Foto: Franz Schensky,
Förderverein Museum Helgoland e.V.)



Auf der Preisverteilung der Nordseewoche 1959 überreicht Bürgermeister Henry Rickmers den beiden Vorkriegsgewinnern der „Hl. Flagge“ Harmssen und Schaper je einen opulenten Hummerkorb.

(Foto Sammlung Schaper)

Doppelender-Yacht „Schwalbe“. Der Spitzgatter war damals ein Neubau von 1924. Zusammen mit der „Heiligen Flagge“ wurde ihm am 29. Mai 1928 eine Ledermappe übergeben, die die Urkunde mit Helgoländer Siegel enthielt. Die Urkunde begründete das Recht, die „Heilige Flagge“ zu führen, und musste stets mitgeführt werden. Die Flagge durfte außerdem nur gehisst werden, wenn der Eigner der „Schwalbe“ selbst an Bord war.

In den folgenden neun Jahren gewann Jürgen Friedrich Schaper auf der Nordseewoche achtmal den ersten Preis in seiner Gruppe! 1930 auf der Wettfahrt Cuxhaven–Helgoland half er der havierten 8 m R-Yacht „Maria“, die Mastbruch erlitten hatte. Und obwohl die Bergung und das Schleppmanöver nur unter Segeln (die Yachten hatten noch keinen Motor) viel Zeit in Anspruch nahm, gewann „Schwalbe“ noch die Wettfahrt (eine 8 m R-Rennyacht, also mit einem Rating von acht Metern nach der Meter-R-Formel, hat etwa 14 Meter Rumpflänge und gehörte damit zu der unteren Schiffsgröße des Regattafeldes.)

Danach wurde die „Heilige Flagge“ nie wieder als Regattapreis vergeben und geriet zwar bei

Schapers nicht in Vergessenheit, lagerte aber im Haus, fernab der Nordsee.

Mehrere Versuche, sie an die Gemeinde zurückzugeben, sind zwar als Briefwechsel zwischen Schaper als Vorsitzendem der SVAOe und dem damaligen Bürgermeister Henry Rickmers belegt, es kam aber in den nächsten 94 Jahren nicht dazu.

Feierliche Übergabe

Aber nun! Dank des heutigen guten Einvernehmens zwischen den Veranstaltern der Nordseewoche und den Helgoländern und aus Anlass des hundertsten Jubiläums der Segelveranstaltung wurde eine feierliche Übergabe zelebriert. Dazu wurde die betagte, aber äußerst rege Witwe Marlies, die selbst seit Jahrzehnten segelt, zu Pfingsten auf die Insel eingeladen, mit dem Katamaran direkt von Hamburg, ganz vorne in der first-class. Auf Helgoland bekamen sie und ihre vierundzwanzigjährige Enkelin Nike Schaper als Begleitperson ein Hotelzimmer spendiert, obwohl diese während der Nordseewoche wirklich



Feierliche Überreichung der originalen „Heiligen Flagge“, v.l.: Stefan Hauke, Undine Schaper, Marlies Schaper, Jörg Singer (Foto privat)

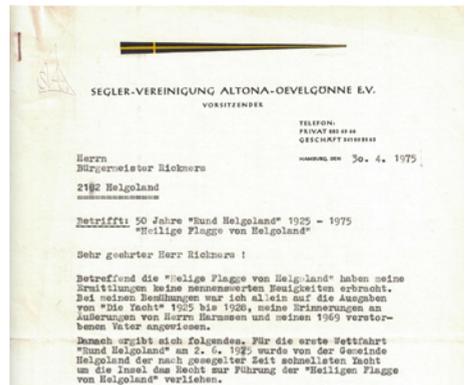


Marlies Schaper erhält von Jörg Singer einen originalgetreuen Nachdruck der „Heiligen Flagge“ (Foto Undine Schaper)



Der neue Platz der Flaggen im Foyer des Helgoländer Rathauses, v.l.: Marcus Boehlich, Marlies Schaper, Jörg Singer (Foto Undine Schaper)

rar sind. Die beiden wurden von Sascha Stamm als Vertreter der Inselgemeinde im Hafen abgeholt, und gleich am ersten Abend gab es eine Begegnung mit der Inselregierung. Moderiert von Wettfahrtleiter Marcus Boehlich übergab Familie Schaper die kleine (den Wimpel) und die große (die „heilige“) Flagge an Bürgermeister Jörg Singer und Tourismuschef Stephan Hauke. Marlies sagte: „Sie gehört hierher und sie passt hierher. Zu Hause in der Schublade ist sie ganz



Ebenfalls ausgestellt Brief-Korrespondenz von 1975 (Foto Sammlung Schaper)

sicher nicht gut aufgehoben.“ Inselbürgermeister Jörg Singer nahm die Flagge stellvertretend für alle Helgoländer in Empfang.

Am nächsten Morgen, als die Nordseewochen-Segler/-innen schon auf der Bahn waren, wurden die Flaggen im soeben renovierten Helgoländer Rathaus an ihrem neuen Platz im Foyer enthüllt. In einer großen Glasvitrine sind sie nun für alle Interessierten zu bestaunen. An den Wänden darüber hängen die Urkunde und die vergilbten Papiere der mit Schreibmaschine verfassten Briefkorrespondenz zwischen Fiffi Schaper und Bürgermeister Rickmers aus dem Jahr 1975.



Der neue Nachdruck der „Heiligen Flagge“ weht über Blankenese (Foto M. Boehlich)

Und es wurde eine neue „Heilige Flagge“ angefertigt, die Marlies in einer in den Helgoländer Farben lackierten Holzschatulle übergeben wurde und die nun am Flaggenmast vor ihrem Haus in Oevelgönne an der Elbe weht und ein Duplikat vor Marcus' Haus in Blankenese.

Ebenso wird die Tradition wiederbelebt. Der Nachdruck der neuen „Heiligen Flagge“ wird als jährlicher Regattapreis der Nordseewoche ausgelobt – und die Siegercrew erhält die einhundert Jahre alten Privilegien: kein Hafengeld, keine Kurtaxe.

SVAOe Führerscheinkurse im Winter 2022/2023

RECHTZEITIG AN DIE ANMELDUNG DENKEN!

Von Andreas Gustafsson, Vorsitzender des Ausschusses für Navigation und Fahrtensegeln. Mit der praktischen SKS-Prüfung in Schilksee am 10. Juni fanden die Kurse des letzten Winters ihren Abschluss. Der weit überwiegende Teil der Aspiranten bestand die Prüfungen, wozu wir herzlich gratulieren. Ausgerechnet einige jüngere Routi-

niers scheiterten jedoch im ersten Anlauf, weil sie Stoff und Prüfung offenbar nicht ernst genug genommen hatten. Dies als Hinweis darauf, dass man Kurs und Training die nötige Aufmerksamkeit schenken sollte, auch wenn man im Grunde bereits zu den erfahrenen Seglern zählt oder sich dafür hält. Wie gut, dass in der SVAOe ein Wiederholungskurs frei ist!

Für den kommenden Winter bieten wir folgende Kurse an:

♦ Sportsegelschein SPOSS ab 14 Jahren. Der SPOSS ist kein amtlicher Führerschein. Er bescheinigt seinen Inhabern, ein kleineres Segelboot auf einem Binnenrevier führen oder als qualifizierte Crewmitglieder auf einem Jugendkutter oder einer Yacht mitsegeln zu können. Der SPOSS ist Voraussetzung, um eigenverantwortlich SVAOe-Jollen auf der Alster oder anderen Binnenrevieren zu bewegen oder um an Verbandsregatten auf Binnenrevieren teilzunehmen. Die DSV-Definition entnehmen Sie bitte <https://www.dsv.org/ausbildung/segeln-lernen/sportsegelschein>. Wir empfehlen ihn Segeleinsteigern aller Altersgruppen ab 14 Jahren im Anschluss an die erste Segelsaison. Kurszeit: Donnerstags 19:00 bis 20:30 Uhr, 1. Kurstag voraussichtlich Do 3.11.2022, Dauer ca. bis Februar 2023, Abschluss durch interne Theorieprüfung vor einer SVAOe-Prüfungskommission. Gesonderter Praxisteil mit Prüfung im Frühjahr 2023.

♦ SBFSee Sportbootführerschein mit Geltungsbereich Seeschiffahrtstraßen ab 16 Jahren als amtlicher Standardschein zum Führen von Yachten auf deutschen Seeschiffahrtsstraßen innerhalb der 3sm-Zone und vorgeschrieben ab einer Motorleistung von 15 PS.

♦ SKS Sportküstenschifferschein ab 16 Jahren, aufbauend auf dem SBFSee + nachgewiesenen

300 sm Praxis in Küstengewässern. Weiterführender amtlich anerkannter und empfohlener Führerschein für Yachten in deutschen und internationalen Küstengewässern bis 12 sm von der Küstenlinie.

SBFSee und SKS werden im 1. Teil gemeinsam unterrichtet. Kurszeit: Montags 19:00 bis 21:00 Uhr, dazu zwei Blocktage an Sonnabenden für Navigation. 1. Kurstag voraussichtlich Mo. 7.11.2022, Dauer ca. bis Februar/April 2023, Abschluss durch Theorie-/ Praxisprüfung vor DSV-Prüfungskommission.

♦ SHS Sporthochseeschifferschein: Der SHS ist der amtliche, empfohlene Führerschein zum Führen von Yachten in der weltweiten Fahrt und vermittelt umfangreiche und vertiefte Kenntnisse u.a. der terrestrischen, elektronischen und astronomischen Navigation, des internationalen Seerechts und tropischer Wettererscheinungen. Kurszeit: Mittwochs 19:00 bis 21:00 Uhr, dazu ein Blocktag Sonnabends für Navigation. 1. Kurstag voraussichtlich Mittwoch, 2.11.2022, Dauer ca. bis April 2023, Abschluss durch Theorie-/ Praxisprüfung vor einem Prüfungsausschuss der Zentralen Verwaltungsstelle erfolgt schriftlich und mündlich.

Prüfungsvoraussetzung sind ein Mindestalter von 18 Jahren, der Besitz des Sportseeschifferscheins SSS sowie ein Nachweis von 1000 Seemeilen auf Yachten als Wachführer, davon 500 sm nach Erhalt des SSS. Ein SSS-Kurs wird wieder 2023 von uns angeboten.

♦ Ergänzend planen wir einen Wochenendkurs Freitag Abend bis Sonntag zum UKW Sprechfunkzeugnis SRC Short Range Certificate sowie bei genügend Nachfrage an einem weiteren Wochenende auch zum weiterführenden LRC Long Range Certificate für Satelliten- und Kurzwellen-

funk. Das SRC ist verpflichtend erforderlich für Skipper einer Segelyacht auf deutschen Seegewässern, welche mit einem UKW Seefunkgerät ausgestattet ist. Es ist international anerkannt und kann ab 15 Jahren abgelegt werden. Der Kurstermin im Frühjahr 2023 steht noch nicht fest. Die Prüfung soll nach Möglichkeit am Sonntag direkt im Anschluss an den Kurs bei uns im Vereinshaus durch eine DSV Prüfungskommission abgenommen werden.

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

Die Kombination SBFSee + SRC + FKN kann als „Standard“-Ausstattung für das Führen einer zeitgemäß ausgerüsteten Segelyacht gelten. Die SVAOe empfiehlt darüber hinaus auch den SKS, denn die navigatorischen Grundlagen des SBF-See sind sehr begrenzt und insbesondere für das Segeln in einem Tidenrevier nicht ausreichend.

Verbindliche Kurstermine und Anmeldeformulare finden Sie ab September auf unserer Homepage, ferner erhalten Mitglieder sie vorab auch per Rundmail.

Ein einführender Informationsabend ist für Montag 24. Oktober ab 19:00 Uhr im Vereinshaus vorgesehen, und zwar sowohl live vor Ort, als auch als Online-Option via Zoom. Für den

SHS-Kurs gilt abweichend der erste Kurstag am 2.11. als Einführungsabend.

Unsere Kurse sind als Präsenzkurse geplant. Sollte es erforderlich werden, stellen wir sie vorübergehend auf das Onlineformat via Zoom um.

SVAOe-Winterakademie 2022/2023:

Seit einigen Jahren bietet die SVAOe ergänzend zu Führerscheinkursen im Winterhalbjahr auch Abend- und Wochenendseminare zu Segelthemen, Sicherheit, Bootsbau und Bordtechnik an. Thematisch sind für den kommenden Winter die Themen Yachtelektrik, Sicherheit in der digitalen Navigation, Notfallmedizin an Bord (musste Covid-19-bedingt zuletzt entfallen) und aufbauend auf unseren Einstiegskurs im vergangenen Winter vertiefte Wettsegelkunde geplant. Einen Terminplan erstellen wir im Oktober.

REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE

100 Jahre Nordseewoche

EIN SCHÖNES EREIGNIS, LEICHT VERWURMT

Anmerkung der Redaktion: Unser Mitglied Marcus Boehlich, ehemaliger Vorsitzender der SVAOe, ist Vorsitzender und Organisationsleiter der Regattagemeinschaft Nordseewoche e.V.

Von Marcus Boehlich ■ Eigentlich war es ja von Anfang an klar: So ganz wurmfrei (wer nicht weiß, was damit gemeint ist, lese bitte meine Berichte zu den Nordseewochen 2019 und 2020) konnte auch das Jubiläumsjahr der Nordseewoche nicht sein. Man sollte meinen, der Wurm hätte doch Respekt vor 100 Jahren Nordseewoche haben sollen, aber wenn man über die erste Nordseewoche von 1922 liest, besonders über das mistige Wetter und die daraus entstandenen



Farewell-Party im Hamburger Yachthafen

Schäden an den Jachten (ja, schrieb man damals noch mit „J“), kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, dass der Wurm damals schon Gefallen an der Nordseewoche gefunden hatte. In diesem Jahr ging es wie immer mit der Beschaffung von 100 Schuss Blitz-Knall-Munition Kaliber 4 los. Oder eben gerade nicht. Es gab nämlich keine! Unterbrechung der Lieferketten, die Munition war noch in China und sollte im Juli in Hamburg eintreffen, deutlich nach der Nordseewoche und damit zu spät. Nicht dass Sie denken, ich hätte es mir einfach gemacht. Nein, ich habe mehrere Lieferanten abtelefoniert, alle waren sehr nett zu mir, helfen konnte aber keiner. Nun, habe ich gedacht, vielleicht ist das ja die Gelegenheit, endlich die Erlaubnis zum Schießen mit sog. Vogelschreckmunition zu bekommen. Dafür benötigt man einen Munitionserwerbsschein, den ich hoffte, bei der Hamburger Waffenbehörde zu bekommen. Die Zuständigen waren entweder krank oder im Urlaub, sodass man sich erst kurz vor Pfingsten mit meinem Schreiben beschäftigen konnte. Ein Mitarbeiter hat eine Marktumfrage gemacht mit dem Ergebnis, dass die Lieferzeit ca. sieben Wochen betrüge. Richtig, wie bereits im Februar von mir analysiert, und damit Lieferung



Start vom Börteboot aus zum Early Bird Sundowner Series nach Helgoland am Freitag Abend vor Cuxhaven

im Juli! Fazit für die Waffenbehörde: Ich hätte nur rechtzeitig mit der Bestellung beginnen müssen, um dann Pfingsten genügend Munition zu haben. Man hatte leider nicht verstanden, dass jede Woche frühere Bestellung zu einer Erhöhung der Lieferfrist um eben jene Woche geführt hätte. Antrag abgelehnt. Wo der Widerwille der Hamburger Waffenbehörde gegen die Vogelschreckmunition liegt, habe ich bis heute nicht verstanden. Fast alle Regatten an der Ostsee werden mit Vogelschreckmunition angeschossen. In Cowes schießen sie mit einer alten Kanone, vielleicht sollte ich so etwas mal beantragen.

Weiter agierte der Wurm gegen die Internationale Deutsche Meisterschaft Seesegeln Double Hand (*Nur zwei Personen je Boot sind zugelassen. Red.*). Die SVAOe hatte sich auf Wunsch des Ausschusses Seesegeln des DSV darum beworben und auch den Zuschlag erhalten, diese im Rahmen der Nordseewoche durchzuführen. Zum Meldeschluss hatten sich sieben Mannschaften angemeldet, was für eine IDM definitiv zu wenig ist, und so wurde daraus eine „Bestenermittlung“. Gleich nach Bekanntgabe dieses Umstandes zog eine Yacht ihre Meldung zurück, an einer Bestenermittlung hätte man kein Interesse. Eine

andere Yacht musste wegen Schäden während der zwei Wochen davor stattgefundenen „Baltic 500“ (eine Double Hand Regatta in der Ostsee) in Kopenhagen bleiben. Da waren es nur noch fünf. Immerhin vier davon sind in das Ziel bei Schilksee gekommen. Eine Yacht wurde nur von unserem Mitglied Volker Riechers („Eini“) gesteuert, da sich der Skipper nach dem Start zur Pantaenius-Rund-Skagen-Regatta mit Corona-Erscheinungen in die Koje verholt hatte. In der Dunkelheit schlug unser Wurm zu, fabrizierte eine Patenthalse, die die Großschot um die Steuersäule wickelte und aus ihrer Verankerung riss. Den beiden gelang es, die Steuersäule wieder festzulaschen und damit nach Hause zu segeln.

Unnötig zu erwähnen, dass unser Wurm auch ganze Wettfahrten ausfallen ließ. Am Donnerstagabend vor Pfingsten fand noch die „Farewell-Party“ im Hamburger Yachthafen in Wedel statt, auf der beste Stimmung unter allen Beteiligten herrschte, aber am Freitagmorgen sah sich Wettfahrtsleiter Jürgen Raddatz („Ratte“) außerstande, die Wettfahrt 1 der Nordseewoche von Wedel nach Cuxhaven zu starten. Es gab schlicht keinen Wind. Die Strecke musste motort werden.

Abends wurde die Sundowner-Regatta von Cuxhaven nach Helgoland bei herrlichsten Bedingungen gestartet. Euphorisch kamen die Teilnehmer auf Helgoland an und genossen Bier und Currywurst um Mitternacht.

Sonnabend und Sonntag waren Segeltage, wie man sie sich nicht schöner vorstellen kann. Die Sonne schien „ohn‘ Unterlass“ (wie schon in der Internationale versprochen!). Alle Seglerinnen und Segler waren glücklich, endlich wieder das große Fest der Seesegler, die Nordseewoche, feiern zu dürfen. Die Zubringer-Wettfahrten nach Helgoland am Pfingst-Sonnabend und das

unbestrittene Spitzenereignis, der „Capitell-Cup Rund Helgoland“ am Pfingstsonntag, wurden zu Höhepunkten. So konnte es nicht weitergehen, dachte der Wurm, und deshalb piffte es am Pfingstmontagmorgen aus Nordwest. Jeder kennt das: Im Hafen hört sich so ein Starkwind schaurig an, ist man aber erstmal unter Segeln, ist es eigentlich ganz schön. Trotz der Tatsache, dass sich im Hafen niemand zum Auslaufen zur „Helgoländer Acht“ bereit machte, spulte das Wettfahrtkomitee seine Startprozedur ab und siehe da: Eine Yacht aus der Gruppe der Family Cruiser ging allein auf den Kurs. Gerd Walter Siefert aus Nordstrandischmoor mit seinem Wattenkreuzer „Moorsteert“, der Held des Tages! In dreieinhalb Stunden führte er seine Yacht einmal um die Insel. Solche Leute brauchen wir, um den Wurm zu bekämpfen!

Am späten Nachmittag machten wir den Sicherheitscheck und den Start für die „Pantäenius-Rund-Skagen-Wettfahrt“ bei wiederhandigen Bedingungen. Was soll der Wurm nun noch anrichten? Er hatte noch etwas in petto: Um 16:50 Uhr erfolgte der letzte Schuss für den dritten Start, um 17:00 Uhr bekam ich Schüttelfrost, Gliederreißen und Kopfschmerzen. Wie hieß wohl diese Krankheit? Richtig, Corona! Am Ende waren 16 Teammitglieder der Nordseewoche infiziert. Es ist allerdings glimpflich verlaufen, bei einigen schneller, bei anderen langwieriger. Wahrscheinlich haben wir uns schon beim Farewell im Hamburger Yachthafen in Wedel am Donnerstag vor Pfingsten angesteckt.

Trotz allem: Es war eine wunderschöne Nordseewoche, über deren sportliche Ereignisse andere berichten werden (Ergebnisse unter <https://nordseewoche.org/ergebnisse-der-87-nordseewoche-2022/>). Einen wunderbaren



*Berend Beilken mit „Ballerina 2“
nach dem Start des Capitell-Rund-Helgoland-Cup
(alle Fotos ©Lukas Duensing)*

Film über die diesjährige Nordseewoche gibt es auf Youtube zu sehen.

Nordseewoche 2022

VORFREUDE, FLAUTE, ANSPANNUNG, GROSSARTIG!

Von Berend Beilken, GER 6585 „Ballerina 2“ ■ **Vorfreude**, sagt der Volksmund, sei die schönste Freude. In der Tat war die Vorfreude diesmal am Vollausschlag, am oberen Ende der Skala. Nach zwei ausgefallenen Jahren (Nein! Ich sage hier kein Wort über die Gründe) endlich mal wieder Helgoland, die Menschen, die Schiffe und dann noch die Partys und das Beisammensein zum 100-jährigen Jubiläum der Nordseewoche. Ich habe viel im Vorwege daran gedacht, und zumindest ich habe dieser Nordseewoche regelrecht entgegengefiebert.

Wie schön war es dann, klar, schon am ersten Abend, dem Donnerstag vor Pfingsten, vor der ersten Wettfahrt „W1 Wedel-Cuxhaven“ eine merkliche Zunahme der Gastboote im Hafen zu sehen und die entsprechenden Gesichter bei frischem Bier und Würstchen am Grillplatz.



Motorfahrt bei Nebel von Wedel nach Cuxhaven

Flaute ist des Seglers schlimmster Feind. Sie suchte uns leider zum Start vor dem Yachthafen am Freitagmorgen heim. Aber irgendwie ging das unter, die Stimmung blieb oben. Natürlich wären wir wirklich sehr gern gesegelt. Aber so war es, bei interessantem Wetter, eben auch total klasse. Der Anblick der Schiffe, das Gemeinsame, sowohl im Feld als auch in der Crew an Bord. „Endlich wieder!“, war die vorherrschende Emotion.

Drei neue Kolben unseres kleinen Volvo brachten uns sehr flott nach Cuxhaven. Motoren ist zwar zweite Wahl, hat aber auch seine guten Seiten. Treibt doch den erfahrenen Elbsegler stets die Frage um, wo er denn nun in optimaler Weise



„Ballerina 2“ mit Spitzenstart bei Capitell Cup Rund Helgoland

mal so längsfahren sollte, um andere, die das gleiche Ziel erreichen wollen, auf elegante Art (nämlich durch die Wahl des strömungsgünstigsten Fahrweges) nach hinten durchzureichen.

Ab Brunsbüttel, wo die Elbe sich öffnet und nach Westen schwenkt, hat man – wenn es bis dahin einigermaßen gelaufen ist – die Tide noch mit sich. Gerüchte, aber auch die wissenschaftlichen Ausarbeitungen an der Elbe wohlbekannter Ozeanologen, besagen, dass die Strömung in der „Südkurve“ Richtung Cuxhaven am Längsten durchsteht. So weit so gut. Aber wie fährt der kluge Elbsegler, wenn er rechtzeitig da ist und den „letzten Rest“ der ablaufenden Gezeit gar nicht braucht: Trotzdem auf der „Süd“? Längerer Weg (größerer Bogen der Kurve), aber eine stärkere Mit-Strömung? Oder Ideallinie auf der Nordseite der Tiefenrinne, die Kurve schnibbeln und am Ende vor Cuxhaven über Grund geradeaus die Seite wechseln?

Nun wissen wir's. Denn just ab Brunsbüttel hatten wir das Vergnügen, Seit' an Seit' mit genau sechs Knoten Fahrt durchs Wasser neben dem wunderschönen „Peter von Seestermühe“ herzufahren, manchmal etwas seine Heckwelle ausnutzend, aber eben gleich schnell. Wir zogen dann an die Nord hoch und er blieb knallhart auf der Süd. Ich traf den „Peter“-Skipper C. von Reibnitz dann später auf Helgoland. Keiner hatte den Hebel angefasst, der Bootsspeed war also gleich geblieben, und so hatten wir, was es auf der Elbe eigentlich gar nicht gibt, ein auswertbares Ergebnis. Denn wer unter diesen Bedingungen zuerst in Cuxhaven war, hatte den besseren Weg gehabt. Alle anderen Parameter waren ja gleich geblieben. Bekanntermaßen kann ich ja nicht schweigen, Ergebnis also: „Süd“ ist unnötig, wir waren eher da, aber das geht nur, wenn

man rechtzeitig dort ist, sonst holt einen bei der Fahrwasserquerung vor Cuxhaven der Teufel in Gestalt der einsetzenden Flut.

Anspannung am Sonnabendmorgen: „W2 Cuxhaven-Helgoland“. Uns gelang ein Traumstart in Luv oben in der Pole-Position. Ging auch nur, weil der Einzige, der es noch besser gemacht hatte, am Startschiff hängen blieb, sodass wir ihn in den letzten Sekunden noch fix unterlaufen konnten. Die Crew war mächtig stolz auf ihren Skipper, der die sich auftuende Lücke antizipiert hatte. Was für ein schöner Beginn. Abgesehen von einigen Flautenmomenten war es eine schöne Wettfahrt nach Helgoland.

Rumration und Päckchenliegen sind die ersten Willkommensboten in Helgoland. Kult ist natürlich der Rum im Außenhafen. Der kommt wirklich gut an. Klar klappt das mit der Übergabe reibungslos, beim Rum und auch bei den Leinen. Gute Laune überall, man ist wieder da und freut sich aneinander. Mal über andere Schiffe laufen, gefälligst nicht mit dem Fuß gegen den Seezaun oder die Püttinge ballern und eben insgesamt ein erträgliches Bild abgeben, das ist es doch!

Drangvolle Enge in der Nordseehalle. Ich komme rein, und es ist voll. Nun war ich ja nie ängstlich, auch da nicht, aber ungewohnt war's doch, und das nicht zu knapp. Ein paar hundert nette Leute dicht gedrängt in einer Halle, wow, das war mal was Neues. Nicht überall kam man einfach so durch, mitunter war leichtes Anticken oder ein leises „Tschuldigung“ erforderlich. Freudiges Wiedersehen und Umarmungen habe ich gesehen. Kannte ich fast gar nicht mehr. Ging aber. War Klasse, wie früher. Natürlich hat sich wohl mancher das eine oder andere Virus aufgesackt, aber mir sind keine Todesfälle bekannt geworden.

Jede Sekunde Performance! war die Antwort unseres Regattaobmannes auf die Frage, wie man denn Langstreckenregatten auf der Ostsee gegen wirklich starke Konkurrenz gewinnen kann. Hatten wir! Eine ganze lange W6 „Rund Helgoland“ klappte nicht eine einzige Tür, aber Start, Kurs, Speed und vor allem die Manöver. Mit extrem lange noch stehendem Gennaker andere beim Tonnenmanöver mit Fullspeed und engster Kurve fair aber brutal über den Leisten zu ziehen, ist einfach XXXL!



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



Südhafen Helgoland voller Päckchen

Party und Soziales sind ja sooo wichtig auf Helgoland. Stimmt, ich sehe es nun ein. In den Gassen von Helgoland Verwandte zu treffen ist wunderbar. Montagvormittag noch schnell in die Sauna ist eben keine 100%ige Regattavorbereitung für die „W10 Helgoland–Cuxhaven“. War aber echt erdend, dieser Ausblick....

Und wenn man eigentlich aus der Nordseehalle ja schon längst weg war, also auf dem geraden Weg zum Ausgang, hat man doch jemanden getroffen, ein letztes Bierchen ist eben auch nicht immer das Allerletzte, und auch nicht das für den Weg oder das gegen die immer noch hartnäckig bedrohende Unterhopfung. Stress



*Die beste Crew des Universums auf „Ballarina 2“
(Fotos Berend Beilken)*

durch den chaotisierenden Ramming-Ableger eines Päckchenliegers und bei uns nur bedingt gutes Vorbereitungs-Management am Montagmorgen waren die Folge. Kollateral ist hier wohl das Stichwort.

Freunde können Konkurrenten und Konkurrenten können Freunde sein. Das ist eine Besonderheit unter Regattaseglern, die nicht zu unterschätzen ist. Man merkt das beim Zusammensein im Hafen und bei den Veranstaltungen, in der Lounge und überhaupt auf Helgoland. Wenn wir dann bei der letzten Preisverteilung von einer befreundeten (erfolgreicheren) Crew, eine gewonnene Buddel Rum zugesteckt bekommen, damit wir nicht traurig sind oder so, dann ist das eben doch noch mal was Besonderes.

HomeRun nennt es der Amerikaner, wenn er schnell heimkommt. Kamen wir mit der „W10 Helgoland-Cuxhaven“. Mächtig Druck in der Luft, von mir am Start überschätzt. Die gesetzte Sturmfock war dann eben doch viel zu klein. Beim Start schlechte Kontrolle im Boot und eine durch den erforderlichen Segelwechsel leider sowieso verdonnerte Wettfahrt, aber eine dann doch sehr fixe und schöne Überfahrt waren die Folge. Nun ist es bei dieser Wettfahrt so, dass wir als nicht so schnelles Boot ohnehin nur mit dem letzten Tropfen Strömung in Cuxhaven ankommen. Da sind die Chancen nicht so ergreifend. Eher starten kann man aber auch nicht, denn dann kollidierte das endgültig mit den anderen Wettfahrten. Es ist wie es ist.

Großartig war schlussendlich nicht nur das gemeinsame Nachhause-Ballern mit viel Wind am Dienstag, sondern auch das Gesamterlebnis Nordseewoche. Man kann den ehrenhaften Veranstaltern und den vielen Helfern und Sponsoren gar nicht genug danken, dass sie das Ding wie-

der durchgezogen haben. Soweit ich es beurteilen kann: Fehlerfrei, die ganze Orga. Chapeau!

Die fast 130 Boote, die Leute und das Flair wieder zu genießen, das war wirklich schön. Nächstes Jahr können es ruhig noch wieder ein paar mehr sein.

Internationale Deutsche Meisterschaft ORC See Double Hand 2022

DARAUS WURDE NUR EINE FRAGWÜRDIGE „BESTENERMITTLUNG“

GAN ■ Seit einer Reihe von Jahren gibt es eine Deutsche Meisterschaft Seesegeln und seit 2019 auch das bisher gut angenommene Format „Double Hand“, also mit nur zwei Besatzungsmitgliedern je teilnehmendem Boot. Der DSV schreibt: „Das Segeln in kleinen Crews auf seegängigen Yachten wird in der internationalen Regattaszene immer wichtiger – das beweisen auf Breitensportebene Erfolgsformate wie das Silverrudder oder die 2019 erstmals ausgetragene Baltic 500.“ Zeitweise war auch ein Wettbewerb Double Hand Seesegeln für die Olympischen Spiele 2024 im Gespräch, wurde aber fallengelassen.

Auch 2022 sollte nach den Vorstellungen des DSV folglich wieder eine Deutsche Meisterschaft Seesegeln Double Hand ausgeschrieben werden, und zwar gleich als Internationale Deutsche Meisterschaft, wohl um mit internationaler Beteiligung eine höhere Leistungsdichte und damit größeres Interesse zu schaffen. Es kam aber anders.

Da die SVAOe bereits die Zubringerwettfahrt Hamburg-Cuxhaven im Rahmen der Nordseewo-

che veranstaltet und Marcus Boehlich, SVAOe, Vorsitzender der Regattagemeinschaft Nordseewoche e.V. ist, hatte der Ausschuss Seesegeln des DSV die SVAOe gebeten, in diesem Jahr auch die IDM ORC See Double Hand durchzuführen. Marcus nahm trotz einiger Bedenken den Auftrag an. Auf der Homepage der SVAOe erschien die Ausschreibung. Zum Meldeschluss hatten nur sieben Mannschaften gemeldet, darunter keine ausländische. Für eine IDM war das definitiv zu wenig. Man nannte es daraufhin „Bestenermittlung“, woraufhin ein Boot absagte, das sich dafür nicht hergeben wollte. „Bester“ sollte die punktbeste Mannschaft aus zwei Wettfahrten im Rahmen der Nordseewoche werden, nämlich aus dem Capitell Cup Rund Helgoland und aus der Pantaenius Rund Skagen Regatta. Für Letztere gilt Kategorie 2 der OSR (Offshore Special Regulations), also „Längere Wettfahrten entlang oder nicht weit entfernt von der Küstenlinie und in großen, ungeschützten Buchten oder Seen, bei denen von den Booten ein hohes Maß an Unabhängigkeit verlangt wird.“ Das ist ein hoher Anspruch. Möglicherweise fühlten sich etliche der interessierten Teams dem nicht gewachsen. Hinzu kommt, dass die Yachten natürlich auch nach Kategorie 2 auszurüsten sind, was einen erheblichen Aufwand bedeutet. Die sehr gut eingeschlagene und überaus anspruchsvolle Wettfahrt „Baltic 500“, etwa gleich lang wie „Rund Skagen“, wird nur nach Kategorie 3 ausgeschrieben. Beides mag ein Grund für die geringe Meldezahl sein. Der Auftrag, eine IDM durchzuführen, konnte unter diesen Umständen nicht erfüllt werden.

Von den letztlich fünf an der „Bestenermittlung“ teilnehmenden Yachten wurde auf der Pantaenius Rund Skagen-Regatta viel verlangt. Auf der Nordsee fegte das Sturmtief „Maya“

über das Feld hinweg, auf der Ostsee herrschte teils ermüdende Flaute.

Aus der SVAOe nahmen „Lotta“ (Michael Matzke mit Ruth Ocksen), Rang II, wozu die Redaktion herzlich gratuliert sowie Volker Riechers als Partner auf „Atena“ (Olaf Ballerstein, SCOe) teil. Deren Missgeschicke schildert Marcus Boehlich an anderer Stelle. Einen sehr persönlichen, spannenden, gut zu lesenden Bericht hat Ruth Ocksen verfasst, der erst in der nächsten Ausgabe zu erscheinen wird.

„Hungriger Wolf“ wird Deutscher Meister der J/24 in Grömitz*

NACH ALLEN VORHERIGEN ERFOLGEN NUN DER GRÖSSTE

**(Anmerkung: Jaja, ganz richtig ist das so nicht. Ganz formal sind wir nicht „Deutscher Meister“ sondern Gewinner der German Open – weil es keine offizielle Deutsche Meisterschaft gewesen ist, aber die Headline ist so doch viel schöner....)*

Von Thorsten Paech ■ Mitte Mai, genauer vom 13. bis 15.5., war es wieder soweit: Grömitz calling, die deutsche Interpretation einer Konvergenz aus Miami Beach, Ballermann und Santa Barbara – Segeln, Sonne, Seebrücke. Der Grömitzer Segel-Club lud zur German Open der J/24 ein. Drei Tage voller Wind, Welle und Entertainment standen uns bevor.

Aber zuerst mussten organisatorische Dinge geklärt werden. Zwar hatten wir von langer Hand vorbereitet bereits die Wettfahrtleitung und den J/24-Klassenvereinigungs-Vorstand durch Jonas Lyssewski und seine Familienmitglieder** infiltriert, die Segelanweisung mitgeschrieben und Freibier vorgekühlt, aber irgendwie versäumt,

die nicht ganz zu vernachlässigende Position des Steuermanns rechtzeitig zu besetzen.

Zur Historie: Unser langjähriger und erfolgreicher Steuermann Fabian Damm musste letztes Jahr aufgrund beruflicher Verpflichtungen aufhören, und unser neues Teammitglied für diese Position, Fritz Meyer (vorher 420er SVAOe-Jugendsegler), der zur Kieler Woche 2022 erstmalig den „Wolf“ zu einem 4. Platz steuerte, konnte sich leider an dem German-Open-Termin nicht freimachen. Zum Glück konnten wir kurzerhand noch Till Pomarius shanghaien. Mit seiner jahrelangen Erfahrung in der J/24- und J/70-Klasse, war das sicherlich keine schlechte Option.

Da wir bei der Alster-Frühjahrsregatta 2022 (siehe „Saisonaufakt...“ in dieser Ausgabe) bereits mit Johann Huhn/SVAOe auf eine J/24-Legende zurückgegriffen hatten (Plätze: 1, 1, 1, 1, 1, DNC) waren wir optimistisch, dass wir es wieder auf das Treppchen schaffen könnten oder vielleicht sogar mehr möglich sein könnte – in den letzten Jahren mussten wir uns jeweils punktgleich 2019 Jan Kähler, ASC („United 5“) und 2020 Stefan Karsunke, BSC („Schwere Jungs“) knapp geschlagen geben.

Als Regatta-Gebiet ist Grömitz ideal: Segeln direkt vor dem Hafen, viel Platz auf dem Wasser für die Kurse, freie Winde, kurze Anfahrtswege, dabei publikumswirksam durch die Seebrücke.

Das erste Rennen am Freitag startete aber erstmal schwach für uns: Am Start waren wir relativ weit von der Startlinie weg und gingen erst als siebter um die Luvtonne des 17 Boote großen Feldes – blieben dann aber motiviert dran und konnten uns dank einer genialen Upwind-Taktik von Jonas, gutem Speed und vor allem ohne Fehler bis zum Ziel auf Platz 3 vorarbeiten hinter Hauke Krüss und Lynn Wolgast. Tatsäch-

lich endete der erste Tag über alles sehr gut: Bei knackigen Winden konnten wir uns danach in zwei weiteren Rennen (1. und 2. Platz) gut durchsetzen und führten am Abend die Liste an. Der zweitplatzierte (Stefan) hatte mit 6,2,1 aber eine gute Position, um anzugreifen.

Am Abend organisierte der Grömitzer Segel-Club zusammen mit der Klassenvereinigung ein gemeinsames Grillen mit Freibier. In der Theke-Wertung wurden wir jedoch deutlich von den Berliner Jugend-Crews abgehängt, die hier auch an den weiteren Abenden tonangebend blieben und das (Tanz-)Feld dominierten.

Auch aufgrund der Zurückhaltung am Vorabend konnten wir den zweiten Segeltag klar beherrschen. Trotz teilweise mäßiger Starts schafften wir es immer wieder, uns nach vorne zu segeln und beendeten den Tag mit drei ersten Plätzen und einem dritten Platz. Unser ärgster Verfolger Stefan wie auch der drittplatzierte Jan Kähler (ASC) patzten, und wir konnten uns beim gemeinsamen Stegbier am Nachmittag über einen soliden Vorsprung freuen – ein gutes Geburtstagsgeschenk für unseren Vordecker Thorsten, der an dem Tag seinen 25.*** Geburtstag feierte.

Abends freuten wir uns über ein perfekt organisiertes Regatta-Essen für alle Teilnehmer (Danke hier noch einmal an Jette & den KV-Vorstand sowie den GSC) und starteten auch noch einmal einen Angriff auf die Tresen- und Tanzdominanz der Jung-Berliner, wurden aber spätestens beim dritten Achim-Reichel-Rudern (Aloha heja he...) klar abgeschlagen und beschlossen, abseits der Tanzfläche bei ein bis zwei**** Gin Tonics die Kapitulation auf diesem Gebiet. Der weitere Ausgang des Abends ist diffus. Wir kürzen die Berichterstattung mangels verlässlicher Quellen hier ab...



Die Regattaflotte vor Grömitz



Luvkampf vor der Grömitzer Seebrücke



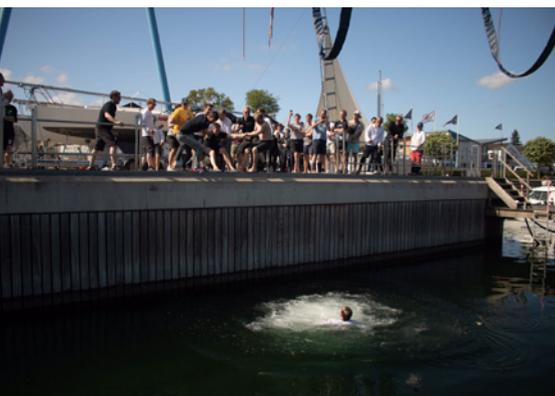
„Wolf“ mit Innenposition an Tonne 1



Wettfahrtleiter Thomas Lysewski erhält zum Dank Trinkbares



Die Siegemannschaft: v.l. Jannik Dühren, Thorsten Paech, Jonas Lysewski, Till Pomarius, Moritz Böök



Ins Wasser mit den Siegern! (Fotos © Michael Kruse)

Der dritte und finale Segeltag startete leichtwindig, aber dafür auch leicht angeschlagen vom Vortag. Unser Start ins vorletzte Rennen war ok, aber nicht großartig, und wir erreichten die Luvtonne erst auf siebenter Position; schlimmer war noch, dass Konkurrent Stefan deutlich vor uns auf zweiter Position lag. Auf dem Downwind-Kurs konnten wir zwei Boote durch taktisches Manövrieren über die rechte Seite dazu bringen, an der Anliege-Linie zur Leetonne vorbeizusegeln und uns so beim Halsen vor sie setzen, um das Gate an Position fünf zu erreichen. Durch einen Winddreher wurde die letzte „Kreuz“ zu einem Anlieger, wo wir auf Platz vier vorrücken und diesen sicher ins Ziel bringen konnten. Dies reichte, um nach acht von neun Rennen uneinholbar vorne zu sein. Wir entschieden, das letzte Rennen nicht mehr mitzusegeln, um den Kran zu entlasten. Wir hatten es geschafft: Zum ersten Mal wurde eine SVAOe-Crew Sieger der J/24 German Open! Zweiter wurde „Schwere Jungs“, Dritter „United 5“.

Leider scheiterten alle Versuche, sich im Hafen dem „Siegerbad“ zu entziehen, aber zumindest konnten wir Stefan noch mitnehmen, der sich vor dem Bad 2020 gedrückt hatte.

Abschließend noch einmal ganz herzlichen Dank an den Grömitzer Segel-Club, die Klassenvereinigung, die Wettfahrtleitung sowie an die Jury für diese durch und durch gelungene Veranstaltung! Die Redaktion gratuliert Till und seinem Team ganz herzlich zu diesem Sieg!

**An dieser Stelle ganz herzlichen Dank an Thomas und Sabine Lysewski mit Tochter Jette für die großartige Organisation auf dem Wasser und an Land!!

*** Geschätzte Altersangabe, ohne Gewähr

**** Geschätzte Angabe, die sich nicht mit dem Rechnungsbetrag deckt

Yardstick-bewertete Regatten

WIE STEHT ES UM DIE ZUKUNFT DER YS-REGATTEN AUF DER ELBE?

Von Klaus Pollähn ■ Dies ist der Versuch einer Analyse aus dem Frühjahr 2022 nach den drei Regatta-Veranstaltungen der SVAOe, des SCU (Segel-Club Unterelbe) und des HSC/NRV (Hamburger Segel-Club/Norddeutscher Regatta-Verein).

Was gab mir Anlass darüber nachzudenken? Gleich zu Beginn gab es einiges Kopfschütteln wegen schwächerer Meldezahlen. Aber was war die Ursache? Es ließe sich darauf verweisen, dass mancher Segler nach zwei Jahren Corona-Krise nur schwer in Gang kam. Aber bestand die reale Hoffnung, dass die Zwangspause ein neues Interesse hervorgebracht haben könnte? Auf welche Bootseigner könnte sich das beziehen? Vermutlich wird man erst in der Zukunft sehen, welche Änderungen im persönlichen Lebensstil sich bei Seglerinnen und Seglern einstellen werden. Bekommen wir darüber aber jetzt schon ein paar Andeutungen?

Fakt ist: Die Mehrzahl aller Regatten auf der Elbe laufen über eine Yardstick-Wertung. Nur wenige Einheitsklassen genießen außerdem das Privileg einer Veranstaltung wie einer Hamburger Meisterschaft oder dergleichen als ihrem wichtigsten Regatta-Event des Jahres, das etwa auf dem Mühlenberger Loch oder der Alster ausgesegelt wird.

Ich habe im Frühjahr an drei Veranstaltungen teilgenommen. Das waren sechs Starts. Ich frage mich danach, ob wir noch so tun können, als ob alles beim Alten wäre, insbesondere angesichts der Einschränkungen, die uns noch bevorstehen

könnten. Denn bei der einen oder anderen dieser drei Veranstaltungen gab es zunächst arge Zweifel, ob sie denn überhaupt zustande käme, weil der Aufwand des Vereins dafür nicht gerechtfertigt schien. Dabei ist den Verantwortlichen inzwischen völlig aus dem Blick geraten, welchen Hemmschuh sie ihrem Angebot selbst anlegen: Mit dem von ihnen wissentlich ins Internet verlegten „Papierkrieg 2.0“, den man jedem Skipper zumutet, der willens ist, eine Regatta mitzusegeln: Diese Hürden eines zwischengeschalteten fremden Portals werden immer weniger erträglich!

Recht ungefährdet – so scheint es – steht im Regattakalender des Frühjahres die **SCU-Regatta**. Zwar litt auch sie 2022 nach der Corona-Pause darunter, dass etliche Leute ihr Boot zwar zu Wasser gebracht hatten, aber noch nicht in einen Regatta-Modus zurückgefunden hatten. Diese Regatta ist von allen Elb-Angeboten die kleinste, feinste und vor allem sehr entspannt. Das geringe Meldeaufkommen muss so nicht bleiben, denn man sah, dieser Verein war gewillt, sein Angebot zu optimieren (neue Regatta-Tonnen, großes, gechartertes Startschiff, Begleitboote), und das dürfte in der Zukunft auch mehr Resonanz finden. Zumal der traditionelle Regattakurs seit Jahrzehnten bekannt ist. Als größte Gruppe unter den Einheitsbooten starteten vier Folkeboote. Früher aber waren es lange Jahre die H-Jollen. Nach einer herrlichen Kreuz elbab mit der Tide gab es einen Neustart der Flotte am Luvfass bei Pagensand, denn die Tide schob alle Boote dort wieder zusammen, die bei abflauendem Westwind nun gemeinsam den Rückweg antraten. Dieser lange Gang wurde für mich eher zu einer Geduldprobe als zu einer finalen Entspannung. Berechtigt gewann das Fol-

keboot „Fun“ den Wanderpreis „Wendemarke“. Bei dieser Regatta steht die anschließende Grillparty als bedeutende soziale Komponente sehr hoch im Kurs.

Die größte logistische Herausforderung für Bootseigner auf der Elbe bestand dagegen schon immer bei den **Glückstadt-Regatten des HSC und NRW** – wegen der Teilung der Wettfahrten durch eine Übernachtung. Darum sehe ich jetzt zwei unterschiedliche Tendenzen, welche die Flotte weiter verändern könnten:

- Die Mehrzahl der teilnehmenden Boote (etwa 30 in diesem Jahr) sind deutlich unter 10 Meter lang – mit höchstens drei Leuten als Besatzung. Alle diese Jollen, Jollenkreuzer, Kielboote segeln nach Yardstick.
- Daneben startet eine deutlich kleinere Zahl an größeren Yachten – knapp neun in diesem Jahr, zwischen 33 und 50 Fuß. Sie werden nach ORC (Offshore Racing Congress) vermessen; ihre Besatzungen zählen zwischen drei und acht Personen an Bord.

Abgesehen von der Logistik in Glückstadt (Kojee an Bord oder lieber ein Bett an Land?) haben diese größeren Yachten bei einem Start vorm Glückstädter Hafen in Richtung Wedel ein Problem mit ihrem Tiefgang im dort gelegenen Kartoffelloch mit seinen Mindertiefen. Die Flut muss für sie an dieser Engstelle mindestens halb aufgelaufen sein. Zögert man aber den Start ihrer Weggen noch länger hinaus, verringert sich die verfügbare Zeit für die langsamen Boote derart, dass sie bei Leichtwind Wedel nicht mehr mit der Flutströmung erreichen können. Solch Drama haben wir schon erlebt.

Bei diesem Dilemma, und weil er mit recht wenig Wind rechnen musste, verlegte Wettfahrtleiter Hahlbrock den Start zur Rück-Wettfahrt

der diesjährigen Glückstadt-Regatta nach Bienenberg, knapp 2,5 sm oberhalb von Glückstadt, und nutzte ein Zeitfenster von zehn Minuten, innerhalb dessen alle Boote gestartet sein und sich selbst zeiten mussten. Das schien auch erfolgreich, brachte am Ende aber leider doch nicht die erhoffte Rettung dieser Wettfahrt. Stehen blieb am Ende nur ein verwertbares Ergebnis – das von der windigen Hinregatta.

Der Abbruch wäre wohl noch vermeidbar gewesen, hätte man die drohende Verkürzung bei der roten Tonne 100 oder 102 etwa 10 Minuten früher beschlossen. Denn kurz darauf parkte dort die Spitze der Flotte in merkwürdigen Stellungen – wie in Öl – und total bekalmte im Fahrwasser. Zu dem Zeitpunkt hatten ein Spaekhugger, ein Laser und ein Folkeboot beste Chancen, das bisherige Gesamtergebnis völlig umzukrempeln. Ein Fazit: Nach wie vor ist die Glückstadt-Regatta die größte Herausforderung für viele Boote. Die harte Kreuz nach „Happytown“ hat auch ihren Anteil daran. Der Nachteil liegt darin, dass die Regatta zu früh im Jahr stattfindet. Läge sie im Herbst, wäre sie der Höhepunkt unserer Elbregatten. So gesehen, schlägt sie sich wohl auch weiter unter Wert.

Am Anfang der Regatten stand, wie üblich, die SVAOe mit ihrem **„Auftakt“** schon Ende April. Leider spricht nur wenig für eine steigende Attraktivität dieser ersten Wettfahrt-Serie im Frühling. Denn es bedarf eines hohen frühzeitigen Organisationsgrades von Skipper und Crew (auch ganz ohne Corona), sich diesem Test zu stellen – als Training für Kommendes. Deshalb musste ich schon damit rechnen, das einzige gemeldete Folkeboot zu steuern. Einen klassischen, fixen Kurs gibt es bei dieser Regatta seit Jahren nicht; vielmehr rechnet die Regattaleitung mit

großer Flexibilität der Teilnehmer und erfindet immer neue Kurse. Also malte ich wieder drei neue Bahnen zum Anheften an das Schott.

Blick in die Zukunft: Je genauer Wetterprognosen werden, desto schneller und kurzfristiger könnte ein kreatives Team – so wie das in der SVAOe – ein Modell für eine ideale Bahn entwickeln: Ausgehend vom Tidfenster, der Windgeschwindigkeit und Richtung könnte sie etwas anbieten, das kein Verein mit seinem festgelegten, klassischen Kurs so offerieren kann: Eine Regatta nach Maß also für die Teilnehmer. Sozusagen die bestmögliche Bahn für einen bestimmten Tag.
Anmerkung der Redaktion: Dies ist ein interessanter Gedanke. Leider ist er nicht realisierbar, denn eine Regatta erfordert eine amtliche Genehmigung, in der der Kurs beschrieben sein muss, und der Antrag dazu muss ca. zwei Wochen vor der Regatta eingereicht werden.

Uns Seglern als Meldern bleibt bisher kaum mehr als eine Beobachterrolle, wenn es darum geht, wie sich die YS-Regatten entwickeln. Diese Entwicklung hängt im Wesentlichen von zwei Dingen ab: 1. Vom sportlichen Selbstverständnis der Ausrichter. 2. Vom tatsächlichen Aufwand im Verhältnis zu noch stagnierenden Meldezahlen.

Keht dabei eventuell der sportliche Ehrgeiz innerhalb der Einheitsklassen an die Elbe zurück? Ich denke an das seit einiger Zeit gedrosselte Regatta-Interesse etwa von Eignern bei den Expressen, den J/24, den X-79, den 20er-Jollenkreuzern, neben H-Jollen und Folkes. Seit jeher haben diese eine bessere Chance, in der Endabrechnung gut auszusehen, als jeder Einzelgänger und etliche Exoten.

Anmerkung der Redaktion: Seit Oktober letzten Jahres gilt eine neue „Besondere Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und

 <p>DIREKT AM HAMBURGER YACHTHAFEN!</p> <h1>YACHTPROFI.DE</h1> <p>Gute Teile, guter Service.</p> <p>Ausrüstung von A–Z • Farben • Drahtverarbeitung Beschlüge • VA-Schrauben • Sanitär • Elektrik</p>	 <p>Hochwertige Produkte für die Pflege Ihrer Yacht:</p> <p>Reiniger Polituren Winschenfett Frostschutz</p>
<p>DEICHSTRASSE 1 • 22880 WEDEL • TEL.: + 49 (0) 4103 - 884 92 e-mail: info@yachtprofi.de</p>	

digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen im Zusammenhang mit der Verwaltung der Wasserstraßen und der Schifffahrtsverwaltung“, nach der sich die Gebühr für unsere Regatten bemisst. Kostete früher die Schifffahrtspolizeiliche Genehmigung einer Regatta ca. 55 €, so kostet sie heute nach der neuen Gebührenordnung 250 €. Dies führt, da diese Kosten auf die Segler umgelegt werden müssen, zu gegenüber früher höheren Meldegeldern. Dies wird weitere Teilnehmer abschrecken.

Die SCU-Regatta 2022

EMPFOHLEN AUCH FÜR ZÖGERNDE REGATTA-EINSTEIGER

Von Klaus Pollähn ■ In der Theorie des Wettsegelns nach Yardstick(YS) geht es um Speed, im Ergebnis um Sekunden. Sie einzusparen, dafür brauchte meine Crew ziemlich viel Geduld.

Die SCU-Regatta aus diesem Frühjahr 2022 (organisiert vom Segel-Club Unterelbe am 30. April) wurde für „Fun“ und drei andere Folkeboote zu einer bemerkenswerten, aber dennoch typischen Veranstaltung. Klein aber fein und auch locker war sie seit jeher; aber nun hat sie das Zeug, in der Zukunft ein etwas stärkerer Magnet zu werden. Seit Jahrzehnten verfolgt sie einen klassischen, bekannten Niederelbe-Kurs ohne viele Tonnenmanöver, der die Mehrzahl all jener Merkmale enthält, die ich generell bei unseren YS-Regatten beobachte und darum auch hier beschreibe. Jetzt – nach zwei Jahren erzwungener Corona-Pause – erweckt diese Wettfahrt ein neues Interesse, generiert allein durch Mundpropaganda. Nicht nur als ideale Trainingseinheit im Frühjahr markiert sie

zusammen mit der SVAOe-Auftakt-Regatta (siehe dazu SVAOe Nachrichten 3-22) den Anfang der Saison. Sie unterscheidet sich aber deutlich durch eine lockere Atmosphäre und einen etwas anderen Anspruch. Ich wundere mich: Das schafft inzwischen mehr Aufmerksamkeit auch bei größeren Regattabooten. Daraufhin vergrößerte der SCU seinen Einsatz bei seiner Ausrichtung, z.B. durch ein größeres, gechartertes Startschiff („Gaudemus II“) und neue, auffällig leuchtende Regattatonnen, die zu unserem Vorteil schon lange die massigen Fahrwassertonnen als Wendemarken ersetzen.

Zur Strategie: Ich habe diese Wettfahrt schon länger als probate Einheit auch für zögernde Regatta-Einsteiger empfohlen. Aber schon wegen ihrer Länge stellt sie auch gewisse Ansprüche. Marcus Boehlich spricht davon, dass man die Fahrinne mit der 15-Meter-Wassertiefe beachten und nutzen müsse. Das bedeutet aber auch, die von den Tonnen markierten 10-Meter-Linien zu meiden. Beim Segeln gegen die Uhr bleibt pure Geschwindigkeit Trumpf; also geht es bei der Anlage deiner Kreuz um möglichst lange Schläge, wenn du freien Wind hast. Verzichte darauf, bei jedem ungünstigen Dreher mit einer Wende zu antworten. Speed durchgehend, bleibt ein Kriterium. Duelle mit Konkurrenten aus deiner Klasse oder Einlassungen mit Booten gleicher Geschwindigkeit sind darum absolutes Gift. *Mache dein eigenes Ding!* Erst später in dieser Wettfahrt kamen wir zu der Erkenntnis, dass eine gute – ja sogar die beste – Performance an der Kreuz keineswegs für einen Sieg ausreicht.

Trotz meiner guten Vorbereitung hatte uns die plötzliche Enge am Start der Wettfahrt in der Gruppe 1 überrascht, denn wir wurden sofort von größeren Booten eingekeilt, konnten länger

keinen freien Wind erreichen, und innerhalb von zehn Minuten hatte das Folke „die Olle“ einen Vorsprung vor uns von etwa 200 Metern gewonnen. Als der Kurs bald danach kontinuierlich spitzer wurde, brauchten wir doch erstaunlich lange, um aufzuschließen.

Aber da alle Kurse zählen, ist es vorteilhaft, wenn man auf Segel zugreifen kann, die nicht unbedingt der bekannte Standard von der Stange sind. Die gute Brise aus NW hatte uns also eine richtig anspruchsvolle Kreuz Richtung Pagensand zu bieten. Die SCU-Wettfahrtleitung kalkuliert dafür ein Zeitfenster von zwei Stunden bis zum Tidenwechsel: Das erlaubte dann nur – wie erwartet – ein einziges langgezogenes, spitzes Kreuz-Dreieck.

Erste Ernüchterung: Als sich die ganze Flotte an der Luvtonne wieder entsprechend zusammenschob, weil die Boote, die schon gerundet hatten, gegen den noch anhaltenden Ebbstrom kämpfen mussten, entstand aber ein ganz neues, andersartiges Spielfeld. Dabei entfernten sich zuerst die größeren Schiffe mit den höchsten Masten und ihren großen bunten Tüten mit höherer Geschwindigkeit am leichtesten aus diesem Stromgebiet. Die segelten uns noch recht flott davon – wie geboostert. Das Handicap: Folkeboote segeln in Deutschland ohne Spi und sind so leichter verwundbar. Die vier Folkes suchten deshalb mühsam flacheres Wasser mit weniger Ebbstrom und erstem Flutstrom am Pagensand und später am Auberg zu erreichen, blieben jedoch relativ nahe beieinander. Für uns begann damit die Wettfahrt also wieder von vorn. Der Vorsprung war futsch.

Ich hatte eine Segelwahl getroffen, die wir (am Ende) nicht bereut haben, obwohl sie falsch war: Die Wetterprognose von „Wind-

finder“ hatte mich getäuscht, weil sie – wie üblich – eine Windstärke zu wenig angezeigt hatte. Also segelten wir mit einem über 25 Jahre alten, optimierten Leichtwetter-Segel mit sehr bauchigen Profilen – keineswegs gedacht oder ideal für vier Windstärken. Trotzdem konnten wir uns damit Schlag für Schlag nach vorne arbeiten. Der Traum, an der Luvtonne als erster anzukommen, der beflügelt eben. Nun, manche Segler sind sogar überzeugt, eine gute Kreuz könne das Race vorentscheiden. Auf der Elbe: Pustekuchen!

Das Handicap: Als Nachhut krochen wir vier Folkeboote langsamer voran mit ausgebaumter Fock, machten dann und wann eine Halse, lagen noch immer mit Tuchföhlung beieinander. Ich übte mich in Geduld. Die Abstände änderten sich nur unwesentlich. Finish: Den Ausschlag gab erst die Schlussphase. Die begann nach der Lühe. Unsere lehnige, bauchige Fock stand etwas besser als bei „Beluga“; und mit Geduld setzten wir uns langsam etwas weiter ab.

Zur langen Tradition der SCU-Regatta gehören einige Wanderpreise aus den 60ern, die eine längere Geschichte aufweisen, wesentlich getragen von Stiftern aus dem Kreis der Elb-H-Jollen. Darunter die „Wendemarke“, eine solide, verchromte Nachbildung einer Fahrwassertonne. Deren aufgesetzte Flagge mit der Aufschrift „Teufelsbrück“ verrät auf der Rückseite mit den roten Dreiecken neben dem „H“ die Herkunft und Verbundenheit mit einer Jollen-Klasse, die auf ihr 100jähriges Jubiläum zusteuert. Doch in diesem Jahr fehlten die Elb-H-Jollen ganz. Auch auf der sog. „Druckplatte“ – heute für das schnellste Folkeboot – finden sich anfänglich ihre Namen, beginnend z.B. mit „Elbphase“. Auch dieses Boot segelt heute noch Regatta.

J/70

SAISONAUFTAKT AUF DER ALSTER

Von Luise Boehlich und Corina Warnecke ■
Nachdem aus dem Jahresbericht unseres Vorsitzenden lesbar wurde, dass „Albis“ ohne Crew dasteht, haben wir schnellstmöglich versucht alles in die Wege zu leiten, damit das frisch vom Verein übernommene Boot nicht ungenutzt im Schulgartenweg steht. Erst ein Wochenende vor der Frühjahrsverbandsregatta des Hamburger Segel-Clubs hatten wir Boot und Material „übernommen“, um an den anstehenden Alsterregatten teilzunehmen.

So starteten wir an den letzten beiden März-Wochenenden mit „Albis“ in die Saison. Bei viel Sonnenschein und wechselnden Winden wurden während der Frühjahrsverbandsregatta des Hamburger Segel-Clubs (HSC) fünf Rennen gesegelt. Beide Tage (19. und 20. März) zeichneten sich durch einen moderaten Grundwind und teilweise sogar recht zornige Böen (bis zu 25 kn) aus, die perfekte Bedingungen zum Surfen boten. Dies

erforderte vor allem auf den Downwind-Kursen viel Agilität von Kopf und Körper – umschalten zwischen den verschiedenen Downwind-Modi und den rechtzeitigen Tonnenmanövern war hier die besondere Herausforderung. Das teuerste Learning des ersten Segeltages machten wir in Wettfahrt Nr. 2; eine zu späte Halse am Lee-Gate ließ uns unter Gennaker schon fast zum Gate kreuzen und das auch noch fest im Griff zwischen der Konkurrenz. Am Sonntag war die neue Crew nicht nur schon deutlich besser eingespielt, wir konnten ebenso alle neuen Erkenntnisse besser umsetzen, was auch in den Ergebnissen des Tages (zwei 9. Plätze) zu sehen war. Insgesamt segelten wir uns so auf den 11. Platz von 20 Booten. Gratulation an „Hungrier Wolf“, der in seiner Klasse (J/24) mit vier ersten Plätzen das letzte Rennen schon am Kran verbringen konnte.

Auch am darauffolgenden Wochenende kamen wieder 19 Boote zusammen, diesmal lud der Norddeutsche Regatta-Verein (NRV) ein. Es wurden ganze acht Rennen gesegelt: kurz, knackig und ohne lange Wartezeiten, dazu gab es trickreiche Windkonditionen. Trotz kleiner Veränderungen an der Crew kamen wir, aber leider auch die Gegner, immer mehr in die Abläufe rein. Wie immer in dieser anspruchsvollen Bootsklasse wurden kleine und größere Fehlritte nicht verziehen. Umso mehr freuten wir uns am Sonntag, nochmal anzugreifen und trotz einer nicht ganz optimalen Höhe auf der Kreuz sowie flauem Wind uns einen Platz weiter nach vorne gesegelt zu haben. Am Ende reichte es für den 14. Platz; wir sind vorerst zufrieden, da wir bisher keine Chance zum Trainieren hatten.

Crew HSC-Frühjahrsverbandsregatta: Philippine Lunau (Pit), Luise Boehlich (Taktik), Christian



Nach der Lee-Gate Rundung zurück auf der Kreuz



Björn Sievers beim Trimm des Gennakers (Tag 1)



Downwinder (Tag 1)



Während der Lee-Gate-Tonnenrundung



Startsituation, Björn trimmt die Fock (Tag 2)



Setzen des Gennakers an der Luvtonne



Hektik an er Luvtonne



Downwinder bei flauerem Wind



Downwinder (Tag 1) (Alle Fotos © Peter Kähl)

Warnecke (Fock Trimm), Ole Wittenberg/Maximilian Bischof (Gennaker Trimm), Corina Warnecke (Steuer)

Crew NRV-Regatta: Moritz Böök (Pit), Luise Boehlich (Taktik), Christian Warnecke (Fock Trimm), Björn Sievers (Gennaker Trimm), Corina Warnecke (Steuer)

JUGEND

Werbung machen mal anders

KUTTER SUCHEN SEGLER UND SEGLERINNEN

Von Mieke Kaiser ■ Am 10. bis 12. Juni dieses Jahres fand das allseits bekannte Hafenfest in Wedel statt. Viele Menschen trafen sich auf der Wiese beim Schulauer Hafen zu Musik, Sport und Kultur. Doch nicht nur das Bäderland oder die Tanzschule Riemann waren da, sondern auch wir. Ja, auch „Teufelsbrück“ hat als Attraktion teilgenommen. Unser Ziel war es Werbung zu machen, um unseren Crewmangel ein

bisschen auszugleichen. Dafür hatten wir uns mit „Möwe vom Köhlfleet“ (SCOe), „Kersten Miles“ (SKH) und „Elmsfüer“ (JKN) zusammengetan, um als gemischte Crew aus mehreren Segelvereinen Präsenz zu zeigen. Es war zwar am Ende eher ein gemütliches Hafentag-Wochenende mit in-der-Sonne-liegen, als etwas zu tun, trotzdem war es sehr lustig und hat Spaß gemacht. Leider kamen hauptsächlich entweder Rentner/-innen, ehemalige Kuttersegler/-innen oder Kleinkinder, sodass unsere „Ausbeute“ nicht besonders groß war. Trotzdem hoffen wir, dass es vielleicht doch etwas gebracht hat, zumal wir es sogar ins „Abendblatt“ geschafft haben, sodass in Zukunft das Kuttersegeln weiterhin bestehen kann!

27. ECKERNFÖRDER EICHHÖRNCHEN-REGATTA

Vorbemerkung der Redaktion: Die Eichhörchen-Regatta ist eine der größten Regatta-Veranstaltungen in den Jugend-Bootsklassen, also Optimisten-, 420er-, 29er- und Europe-Jollen (diese sonst für alle Altersklassen), organisiert vom Segelclub Eckernförde (SCE). Dieses Jahr waren insgesamt mehr als 230 Boote gemeldet. Als Siegpriis winkt der „Squirrel-Cup“.

Von Henry Bruns ■ Am Wochenende vom 11. bis 12. Juni fand die Regatta „Eckernförder Eichhörchen“ statt. Am Freitag fuhren wir direkt nach der Schule nach Eckernförde, um dort die sechs 420er-Jollen aufzubauen und alles für die zwei Regattatage vorzubereiten.

Sonnabend ging es dann gleich nach dem Frühstück bei gutem Wind endlich aufs Wasser, um die vier Wettfahrten des Tages zu segeln. Abends haben wir dann alle gemeinsam in ei-



„Teufelsbrück“ mit Werbebanner im Schulauer Hafen
(Foto Mieke Kaiser)



Opti-B-Regattafeld und 420er vor dem Wind

ner Halle des Eckernförder Vereins ein leckeres Abendessen genossen, und noch ein paar Fehler in der Wertung ausbessern lassen.

Am Sonntagmorgen ging es schon um sieben Uhr zum Frühstück in Richtung Hafen, um danach die Boote für die letzten zwei Wettfahrten aufzubauen. Zu Beginn der ersten Wettfahrt am Sonntag war der Wind noch etwas flau, doch dieser frischte bis zum Ende der zweiten Wettfahrt stark auf, sodass noch einige schöne Bilder entstanden sind.



*„Felix“ an der Luvtonne beim Spi-Setzen
(Fotos Bende Hamann)*

Das beste unserer SVAOe-Teams in der Gesamtwertung waren Anton Giese und Filippa Nugent mit Platz 10 von 20. Wieder zurück im Hafen wurden die Boote abgebaut und verladen, um sie dann wieder nach Hamburg zu bringen und sie abends wieder an der Alster aufzubauen. Danke nochmal für das tolle Wochenende.



Henry Bruns im Trapez

KUTTERZIRKUS 2022

Vorbemerkung der Redaktion: Für Uneingeweihte: Der „Kutterzirkus“ ist seit Generationen ein Wettbewerb unter den Kuttersegler/-innen der Elbvereine, meist jährlich ausgetragen und mit großem Spaßfaktor. Dabei ergänzt sich Wettsegeln durch seemännische Kämpfe wie Wurfleinenwerfen und

Pullen wie auch durch ganz anders geartete Wettstreite. Kreativität spielt eine große Rolle. Durch den folgenden Bericht erklärt sich (fast) alles.

Von Mieke Kaiser ■ Dieses Jahr gab es nach drei Jahren endlich mal wieder einen Kutterzirkus auf der Elbe. Die Begeisterung war sehr groß, obwohl nicht ganz klar war, ob er überhaupt stattfinden würde, weil nur „Möwe von Köhlfleet“ (kurz „Möwe“, Segel-Club Oevelgönne SCOe,) und wir, „Teufelsbrück“, Zeit und Crew hatten.

Trotzdem startete der Kutterzirkus am Donnerstag, 26.Mai.2022, Himmelfahrt, im Hamburger Yachthafen. Getroffen hatten wir uns aber schon am Tag vorher, um einzukaufen und einzustauen. Genauer gesagt trafen sich nur „Möwe“ und die Jury am Mittwoch, da „Teufelsbrück“ schon vorher auf Mai-Tour nach Cuxhaven und zurück war. Da haben wir uns schonmal als komplett neue Crew eingespielt und Knoten, Takeln und Spleißen für den Kutterzirkus gelernt. Das Üben hat uns tatsächlich was gebracht, wie wir

direkt bei der ersten Aufgabe des Kutterzirkus zeigen konnten. Nur bei den Knoten hat es leider nicht so gut geklappt, aber bei zwei Kuttern soll das Ganze auch spannend bleiben... Während an Land unsere Handarbeitskünste geprüft wurden, kamen Teile der Jury auf den Booten zu Besuch, um die Ausrüstung zu überprüfen. Damit hatten wir bereits am ersten Tag viele Aufgaben an Land erledigt. Als wir dann gegen Mittag mit der Pinne und einer Schleppleine zur Jury mussten, waren wir überzeugt, dass es gleich mit der „Plünnenregatta“ weitergehen würde. Stattdessen wurde Tauziehen zwischen den Kuttern gespielt, wo die „Teufelsbrück“ (knapp) gewonnen hat, und es wurden die Pinnen irgendwo auf dem Hafengelände versteckt. Spätestens ab da wussten alle, wie groß der Hafen wirklich ist, wie viele gute Verstecke es gibt und, dass die Pinne doch nicht so groß ist. Entgegen aller Erwartung wurden die Pinnen aber erstaunlich schnell gefunden, sodass die Mittagessenspläne der Jury durchkreuzt wurden. Mit Hochwasser gegen 14:30 Uhr ging es dann endlich los nach Glückstadt. Bei 4–5 Bft von vorne wurde es zischendurch nass und schief. Begleitet wurden wir dabei von „Commander Finchen“ (Hamburger Segeljugend im Hamburger Segel-Verband HSgJ), „Scharhörn“ (SVAOe) und „Quagga“ (TuS Finkenwerder TuSF), sodass wir alle heil ankamen. Auf Höhe der Strommasten überholte uns ein anderes SVAOe-Boot, welches – vermutlich – schöne Fotos gemacht hat. Vielleicht bekommen wir die irgendwann mal zugeschickt?

Am Freitag kam bei uns Sturm auf, der nicht nur uns, sondern auch viele andere Segler/-innen unglücklich machte, weil so über Himmelfahrt nicht gesegelt werden konnte. Bei 38 kn in den Spitzen und Schaumkronen im Hafenbecken blie-



Geschmackstest am Sonnabend

ben wir lieber in Glückstadt. So konnten wir uns voll und ganz auf die Navigationsaufgaben und das Schleppleine-Werfen konzentrieren, da auch noch die Pullübung verschoben wurde. Auch dem Kochwettbewerb konnte so viel Aufmerksamkeit geschenkt werden. Nach Käsefondue und Pudding-Obst-Kuchen auf der „Teufelsbrück“ und Bruschetta und Reis mit Gemüsefrikadellen auf der „Möwe“ gab es noch einen gemütlichen gemeinsamen Abend mit Gesang und Gitarre.

Am nächsten Morgen war der Wunsch nach Weiterfahrt so groß, dass wir trotz weiterhin viel Wind nur unter Fock und vor dem Wind den Weg in die Krückau fanden. Es war beeindruckend, wie schnell ein Kutter nur unter Fock werden kann... Im Hafen an der Krückau haben wir nicht nur gegrillt, sondern auch die Schikane-Aufgaben durchgeführt. Dank der zwei Theaterstücke von „Möwe“ und „Teufelsbrück“ wissen wir jetzt, dass Hunde nichts auf einem Kutter zu suchen haben und, dass man innerhalb des Lieds „Lemon Tree“ von Paris in die Ostsee pullen kann. Anschließend gab es einen Geschmacks-test, bei dem irgendwelche Gewürze und andere essbaren Dinge zusammengewürfelt wurden und sich die „Möwe“-Crew besser schlug.

Der Sonntag war dann leider schon der letzte Tag, an dem es für uns wieder nach Wedel gehen sollte. Bei dem Hafen an der Krückau handelt es sich um einen Dockhafen (*dessen Schleusen das Trockenfallen des Hafens während der Ebbe verhindern; die Red.*), weshalb wir am Vormittag dann doch noch Zeit für die Pullübung hatten. Überraschenderweise gab es anschließenderweise eine weitere Schikaneaufgabe, die leider körperliche Schäden mit sich brachte. Die Aufgabe war, die Pullübung zu wiederholen, nur durften wir diesmal die Kutter nur mit Opti-Praddeln bewegen.



„Teufelsbrück“ auf dem Weg nach Glückstadt

Ich vermute, dass es sehr lustig ausgesehen haben muss, als sich sechs Kuttersegelnde über das Rundselsbord zum Praddeln gehängt haben. Auf den Kuttern selbst war es allerdings ziemlich nass; und da, wo das Praddel den Arm berührt hatte, hatten alle einen großen blauen Fleck. Zum Ausruhen blieb uns keine Zeit, da sich die Hafeneinfahrt öffnete, und wir losfahren konnten. Aber anstatt direkt nach Wedel zu fahren, wurden wir noch in den Aufgaben zu Wasser geprüft. Als wir dann nach einem Mensch-über-Bord-Manöver, Reffen und noch mehr Aufgaben vor Anker lagen, kam der Startschuss zur Plünnenregatta. Der/die erste Kutterführende, der/die mit Pinne im Aufenthaltsraum erschien, hatte mit der jeweiligen Kuttermannschaft gewonnen. Demnach wurde am Kopfschlingel angelegt, ein Sprint hingelegt und von dem Rest der Kutter ohne Pinne zum Liegeplatz überführt. Nach dem Aufklaren und dem ersten Ausstauen kam es auch schon zur Siegerehrung. Dadurch, dass nur zwei Kutter, die ziemlich ausgeglichen sind, teilgenommen hatten, wurde es tatsächlich noch spannend, wie das Ergebnis am Ende aussehen würde. Und, ob ihr es glaubt oder nicht, wir haben tatsächlich gewonnen!

Es war ein total schönes, langes Wochenende, welches allen Spaß gemacht hat und viel zu schnell vorbei war. Danke an die Wettfahrtleitung und an alle anderen, die den Kutterzirkus möglich gemacht haben! Nach drei Jahren Pause war ein Kutterzirkus mit der ganz neuen Crew mal wieder genau das Richtige. Nächstes Jahr hoffentlich wieder mit mehr Kuttern.

FAHRTENSEGELN

SOMMERTOUR 2022 MIT „VELA“ 1

Vorbemerkung der Redaktion: Bernd und Heike Blohm wollen in diesem Jahr die ganze Saison durchsegeln. Die ersten zwei Wochen liegen hinter ihnen und sie haben angefangen, einen Bericht zu schreiben. Aus Århus erreichte uns der folgende erste Abschnitt. Möglicherweise werden wir uns über weitere Berichte freuen dürfen.

Von Bernd Blohm ■ In diesem Jahr 2022 ist es endlich so weit: nach 40 Jahren Arbeit können wir nun den ganzen Sommer segeln. Von Ende April bis Ende September soll es durch die Ostsee gehen. Die Coronakrise haben wir gut überstanden, also kann ja nichts mehr passieren. Über den Winter werden Seekarten, Revierführer und Hafenhandbücher gekauft. Das Schiff wird schick gemacht und dann soll es losgehen mit dem groben Ziel Haparanda, Finnland usw.. Leider haben wir, wie so viele, die Rechnung ohne den Grandseigneur des diktatorischen Verbrechenstums aus dem kalten Osten gemacht. Unter den Bedingungen schippere ich jetzt nicht in eine 350 Seemeilen lange Sackgasse, nahe am Einzugsgebiet der Aggressoren. Die anfängliche Idee, Herrn Putin meine neu erworbenen Seekarten in Rechnung zu

stellen, habe ich aufgrund der wohl eher geringen Erfolgchancen aufgegeben.

Also bleiben wir bei der bewährten Route Richtung Westschären und Norwegen. Mal sehen, wo es uns hintreibt! Zunächst wollen wir mal nach Cuxhaven. Also gegen die Tide und bei ganz wenig Wind unter Motor los – dann mit der Tide mit teilweise 12 kn über Grund in einem Rutsch durch. Hafentag, Maischollenfilets in Butter gebraten mit selbst gepulsten Krabben aus der Bordküche – geht gut los!

Eigentlich war die Idee, über Amrum, Sylt und Hvide Sande zum Limfjord zu schippern, aber der Wettergott winkt mit Nordwind, teilweise reichlich. Also zurück und durch den Kanal. Wie die Lotsen sagen: „glatter Gang“ in Brunsbüttel ohne auch nur eine Minute Wartezeit! Am nächsten Tag in Kiel das Gleiche!!!! Der Schleusenwärter wartet auf uns, bis wir bezahlt haben! Noch nie erlebt aber irgendwie cool! Herzlichen Dank hier noch mal!

Nach kurzem Zwischenstopp in Møltenort geht es weiter nach Marstal. Wir treffen Familie Hummelt mit dem „Reiseschwein“. Man soll es nicht glauben, aber selbst so früh in der Saison gibt es in dem nahezu leeren Hafen doch schon ganz passables Hafenkino! Gleich zwei Schweizer Comfortinas zaubern bei fast null Wind gekonnte Pirouetten, Pfahlzug-Proben und Anweisungen teils in Schwyzerdütsch teils in französisch in die von der prallen Abendsonne beschienene Stille des weiten Hafens. Es empfiehlt sich möglicherweise, die „Yacht“-Empfehlungen mal ganz bis zum Ende zu lesen. Dann stellt man fest, dass man, wenn man mit Mittelsprings in eine Box eindampfen will, sinnigerweise auf beiden Seiten am Pfahl eine solche anbringt – ansonsten geht's im Kreis... zum Glück im leeren Hafen kein Problem. Es endet halt nur auf der Innenseite der Pfahlreihe.

Am nächsten Tag im Stadthafen von Ærøskøbing dürfen wir sogar interaktiv beitragen! Ich erkläre einem wirklich sehr netten Chartergast, wie man längsseits richtig anlegt und darf ihm auch am nächsten Morgen helfen, wieder abzulegen (war im eigenen Interesse, weil ich ohne Schramme weiter wollte). Den dabei vom Vordecksmann verlorenen Fender fischen wir auf und bringen ihn mit nach Lyø, wo sich unsere Wege wieder kreuzen. Dafür bekommen wir eine sehr schmackhafte Flasche Rotwein!

Lyø ist ja, sobald eisfrei, der Hotspot für Chartergäste in der dänischen Südsee schlechthin! Drei große Charterschiffe kämpfen um die Gunst der Zuschauer mit klarer Manöversprache, endlos langen, gekonnt zusammengewursteten Leinen und der Erkenntnis, dass nicht jedes Schiff in jede Box passt. Man möchte dem Steuermann zurufen: sieh genauer hin, dein Boot ist größer als du denkst!

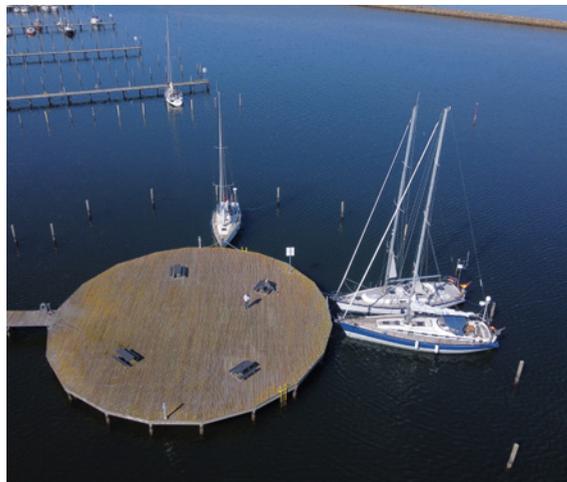
Nach dem ersten, richtig angenehmen Grillabend werden wir am nächsten Morgen zum Frühstück im Cockpit mit einer tollen Ablege-Show begrüßt: Der Ableger des Kandidaten mit dem sehr wichtig erscheinenden Ausbilder, der imposant ins Achterstag gelehnt mit großer Regelmäßigkeit zu spät und falsch eingreift, dauert ein Brötchen, ein Frühstücksei und drei Tassen Kaffee lang. Fast wie Frühstücksfernsehen, nur, dass Meeno Schrader zwischendurch nicht das Wetter erklärt.

Danach wird es ruhiger! Nach kurzem Einkaufsstopp in Fåborg segeln wir bei bestem Wetter zunächst nach Bågø, am nächsten Tag nach Juelsminde. Der Hafen entwickelt sich immer mehr zum Motorboot-Hotspot. Selbst Anfang Mai kaum noch Liegeplätze frei. Der Fischladen ist umgezogen. Das neu eingezogene Restaurant macht einen netten Eindruck und gute Burger. Allerdings



Mit Nürnbergs in der „Observerloungue“

mit Pieper zum Selbstabholen. Das Thema Personalmangel scheint auch in Dänemark eines zu sein. Wir machen einen Hafentag, da ich das Luk über dem Salontisch neu abdichten muss. Irgendwas ist immer.... Wir machen noch eine nette Fahrradtour, und abends können wir grillen. Direkt auf dem neueren Außensteg sind Grillplätze installiert. Lachs vom Grill mit Meerblick – ach, wat is dat scheun!



„Vela“ und „Reiseschwein“ in Marstal – selten so leer

Weiter geht's nach Tunø. Dort liegen doch tatsächlich abends fünf Boote im Hafen. Hat auch mal sein Gutes! In diesen Gefilden trifft man ja weniger Chartergäste an – dachte man immer! Aber auch hier werden wir in der Vorsaison mit Gesprächsstoff versorgt, denn ein Vercharterer aus dem netten Örtchen Breege hat in Juelsminde fünf Liegeplätze gemietet, um von dort aus ab Mitte Mai das Revier um Samsø zu beglücken.

Weil schlechteres Wetter angesagt ist, schippern wir Århus an. Unverhofft kommt oft – und so finden wir im Fiskehandel frische Jomfruhummer! Das wirft natürlich den Menüplan komplett um! Unsere erste Fuhre dieser schmackhaften Tiere für dieses Jahr muss sofort verspeist werden:

- Zwiebeln und die Jomfruhummer-Köpfe anrösten.
- Mit wenig Weißwein und sehr viel Gemüsebrühe aufgießen und alles etwas einkochen.
- Dann Köpfe und Zwiebeln rausfischen, den Fond salzen und kurz aufkochen.
- Die Jomfruhummer-Schwänze und ggf. (wenn ausreichend groß) die Scheren reingeben, Deckel drauf, Herd ausstellen und das Ganze je nach Größe der Schwänze fünf bis sieben Minuten ziehen lassen.
- Nach Belieben mit Cocktailsauce, Aioli und Weißbrot servieren – im Glas ein 2021 José Pariente Sauvignon Blanc – mehr geht nicht!

Der anstehende Hafentag im Stadthafen wird für einen ausgiebigen Fußmarsch zum Kunstmuseum und zur Gamle By genutzt.

Als nächstes steht Grenå auf dem Programm. Dort werden wir entscheiden, ob es nach Anholt oder Læsø geht. Wir werden sehen...

SOMMERTOUR 2022 MIT „VELA“ 2

Vorbemerkung der Redaktion: Bernd und Heike Blohm wollen in diesem Jahr die ganze Saison durchsegeln. Nach dem ersten Abschnitt ihres Reiseberichts kommt hier auch schon der zweite.

Von Bernd Blohm ■ Der Hafentag in Århus war sehr schön. Es soll aber doch weitergehen und so schippern wir bei guten Westwind Richtung Grenå. Der Hafen ist sehr leer, und viele der Stege sind noch gesperrt, weil offenbar Dalben ausgewechselt werden. Die Boxen sind mit Flatterband abgesperrt. Wir verkriechen uns ganz in die Ecke am Mastenkran, denn es soll Westwind, nicht zu knapp, geben. Am späten Abend kommen Susanne und Jan Nürnberg mit „Qivittoq“ direkt aus Spodsberg an. Am nächsten Morgen werden wir von Susanne „mitgeschnackt“, vor dem Sturm noch schnell nach Anholt zu segeln. Das entpuppt sich als mühsame Aktion, weil wenig Wind von hinten und viel Welle eine unangenehme Schaukelei verursachen. Wir versuchen es mit Kreuzen vor dem Wind, damit die Segel stehen. Mich nervt es irgendwann so, dass ich mit der Maschine das Thema abkürze. Auf Anholt können wir längsseits liegen und selbst spät abends sind nur zwei von drei Stegen leidlich voll mit Längsseitsliegern besetzt. Es ist sehr angenehm so. Abends grillen wir fast allein auf dem tollen Grillplatz.

Dann folgen zwei Tage mit stahlblauem Himmel und am ersten Tag 30 kn Wind, am zweiten Tag Ruhe. Danach geht es weiter nach Osterby auf Læsø. Nicht ohne morgens um 7:30 Uhr beim Fischer eine Pütz voll Jomfruhummer zu erstehen. Die werden dann abends auf Laesø gemeinsam mit Nürnbergs bei uns an Bord ver-

speist. Ganz schwacher Nordost zwischen 4 und 8 kn, mühsame Kreuz. Damit wir vor Dunkelwerden den Hafen erreichen, muss ab und an ein kleiner Zieher von Shell mithelfen. Auf Læsø sind tatsächlich einige Schweden und der Hafen wirkt nicht so ausgestorben. Wir machen einen Hafentag und eine ausgiebige Radtour mit unseren neuen E-Falträdern. Die laufen super – vor allem auf den langen Geraden gegen den Wind! Hervorragende Anschaffung!

Einen Tag später geht es ab in die Schären. Es ist ordentlich Druck, und wir segeln mit zwei Reffs im Groß und einem in der Genua halbwinds rüber nach Vrångø. Nürnbergs segeln gleich weiter nach Norden. Wir treffen Ingo und Saskia, die wir vor zwei Jahren beim Rassy-Treffen kennengelernt hatten und die jetzt auch den ganzen Sommer segeln können. Wir hatten uns schon kurz im ersten Abschnitt auf Lyø getroffen. Die beiden wollten aber zunächst durch den großen Belt Richtung Gilleleje. So kreuzen sich die Wege aus Süd und aus West hier auf Vrångø.

Gemeinsam mit den Beiden segeln wir durch die Göteburger Schären nach Kallö Knippla. Das war ein Tipp eines Schweden. Sehr netter kleiner Ort mit netten Leuten. In einem Kaffee treffen wir einen Schweden, der uns die Vorzüge der Gegend erklärt. Dann kommt raus, dass er früher häufiger geschäftlich in Hamburg war und in einem Hotel in der Kieler Straße übernachtet hatte. Jetzt in der Vorsaison treffen wir durchweg nette, aufgeschlossene Menschen. Alle sind anscheinend tiefenentspannt vor dem großen Sommer-Run. Auf Kallö Knippla gibt es einen sehr netten Naturstieg, der mit viel Liebe von den Bewohnern ausgestaltet wurde. So gibt es sogar neben einer Bank einen Kleiderhaken, in den Felsen geschraubt.



Kallö Knippla Wanderstige



Mollösund



„Vela“ auf Koster (Alle Fotos Bernd Blohm)



Gemütlich durch die Schären



Hunnebostrand von oben

Am nächsten Tag geht es nach Marstrand; dort wollen wir Heikes Geburtstag feiern und bleiben mit Ingo und Saskia zwei Tage. Es ist Big-Boat Race an dem Wochenende und so ist wenigstens etwas los. Marstrand liegt immer noch halb im Winterschlaf. Kaum Geschäfte offen und wenig Restaurants. Man muss also vorbestellen. Danach zuckeln wir im Schneckentempo weiter Richtung Ellös. Ganz gemütlich nur vor Genua oder per Motor, wenn kein Wind ist. Wir nutzen jeweils die innerste Möglichkeit in den Schären. Es ist einfach herrlich! Wir segeln stundenlang

allein durch die Felsen. Keine Motorboote, die, wie sonst im Sommer, im Minutentakt mit 20 kn und 10 Meter Abstand an einem vorbeidonnen.

Navigatorisch ist es schon anspruchsvoll. Ich setze jeden Morgen eine exakte Route in den Plotter. Die wird dann mit der Papierkarte abgeglichen. Beim Segeln kontrolliert Heike die Papierkarte während ich exakt den Kurs steuere. Ich lege die Wegpunkte immer an Tonnen, eingetragenen Baken oder Leuchttürmen. Auf einer Tagesreise kam ich so auf 88 Wegpunkte. Viele Berichte von Grundberührungen von Bekannten haben auch dafür gesorgt, dass ich immer nur Wege auf den gestrichelten Linien in der Karte nutze, weil ich davon ausgehe, dass die halbwegs sicher sind. Abkürzungen o.ä. verkneife ich mir. So sind wir bislang gut durchgekommen. Ich hoffe, es bleibt so und ich übersehe nichts.

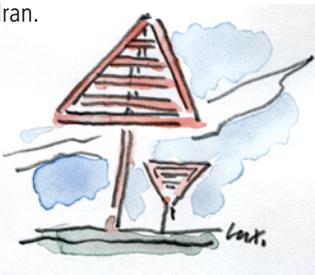
So geht's über Mollösund, Ellös, Hunnebostrand, Resö und Strömstad zu den Koster-Inseln. In Ellös liegen wir mit Ingo und Saskia im Werkschiff von Hallberg-Rassy. Wenn man ein solches Boot hat, kostet es dort kein Liegegeld. Wir lernen Jorg und Annette aus Tutzing kennen, die gerade vor 14 Tagen ihre neue HR 57 übernommen haben. Ein seegängiges Ferienhaus! Unglaublich Platz und ein aufrecht zu begehender Motorraum. Nur anbinden kannst du so ein Ding maximal noch in der Nebensaison. Ansonsten ist vor allem die Breite über fünf Meter für Boxen o.ä. ungeeignet. Tolles Schiff, aber nichts für die Ostsee. Wir grillen abends alle zusammen auf den mitten im Hafen aus dem Wasser ragenden Steinen und haben einen netten Abend.

In Hunnebostrand müssen wir einen Tag vor Wind liegen. Es bläst selbst in unserer sehr geschützten Ecke hinter der Schäre mit 36 kn. Auch hier erkennt man, dass wir am 25. Mai noch kei-

ne Saison haben: Wir zahlen zurzeit noch 9,20 € pro Nacht – in drei Wochen wären es 56,00 €!

Zum ersten Mal sehen wir in Strömstad einen vollen Hafen wie im Sommer. Es ist Wochenende und die Norweger fallen ein! 40–50 ft Motorboote im Dreierpäckchen und man möchte meinen, gleich kommt ein Gabelstapler um die Ecke, um die Bierpaletten an Bord zu hieven. Unfassbar! Zu allem Überfluss ist auch noch Stadtfest. Lärm, Radau, Menschenmassen... man ist es nach zwei Jahren Pandemie nicht mehr gewohnt. Dazu bei dieser Gelegenheit noch ein Wort: Je länger wir in Skandinavien unterwegs sind, umso unwirklicher erscheinen uns die täglichen politischen Diskussionen in Deutschland über die kommende x-te Welle, Maskenpflicht, Einschränkungen usw. Wir bekommen das alles natürlich regelmäßig mit, weil wir online Zeitung lesen. Hier interessiert sich keiner mehr übermäßig für das Thema. Überall stehen Desinfektionsspender, es wird auf Abstand hingewiesen und damit gut. Die German-Angst scheint wirklich ein regionales Phänomen zu sein.

Zum Wochenanfang schippern wir kurz die sechs Seemeilen zu den Koster-Inseln rüber. Bestes Wetter und der Hafen ist wieder leer – zwei Gastboote. Leider hat die Kneipe mit dem integrierten Laden auch noch geschlossen. Wir machen einen herrlichen Spaziergang auf Nord-Koster. Unglaublich, wie sich Steine, Urwald und Tundra abwechseln. Morgen soll es dann Richtung Oslo weitergehen. Das kommt dann im nächsten Teil dran.



AUS BEHÖRDEN UND VERBÄNDEN

BALD KEINE AMTLICHEN PAPIERSEEKARTEN MEHR?

GAN/Hapf ■ Die Zukunft ist nicht aufzuhalten. Das klingt nicht nur banal, sondern ist es auch. Nichts bleibt, wie es war, auch nicht in der Seefahrt. Der Dampfkessel für den Antrieb ist längst vergessen; Verbrennungsmotoren sind auf dem Rückzug; Wasserstoff ist im Kommen. Der freundliche Hafenermeister mit Umhängetasche ist passé; ohne internetfähiges Endgerät darf man heute keinen Yachthafen mehr anlaufen (siehe Hartmut Pflughaupts Eingangartikel in dieser Ausgabe). Und nun die Seekarten. 1569 wurde ihre spezielle Darstellung, mit der eine Kugeloberfläche auf ein ebenflächiges Stück Papier gebracht werden kann, sodass ein geradliniger Kurs auch eine gerade Linie bleibt, von Gerhard Merkator „ad usum navigantium“ („zum Gebrauch in der

All traditional NOAA paper nautical charts will be canceled by January 2025

NOAA has already started to cancel individual charts and will shut down all production and maintenance of traditional paper nautical charts and the associated raster chart products and services by January 2025.

Mariners and other users of nautical charts are encouraged to use the electronic navigational chart (NOAA ENC®), NOAA's premier nautical chart product.

Read more information about the [Future of NOAA Charts.](#)

Seefahrt“) erfunden (zum Nachlesen: SVAOe Nachrichten 5-2013). Seit rund 450 Jahren legen sich also Navigatoren Papierseekarten auf den Kartentisch, nehmen Bleistift, Kursdreieck und Stechzirkel und tragen ihren Standort und ihren Kartenkurs ein. Anschaulich, altmodisch und nicht wegzudenken. Und doch setzt sich das papierlose Zeitalter auch hier durch. Noch ist es nicht ganz so weit. Yachten und andere Schiffe, die über keine ENC („Electronic Navigational Chart“) verfügen, z.B. als Teil einer ECDIS-Anlage („Electronic Chart Display and Information System“), müssen neben ihren elektronischen Kartenplottern auch die entsprechenden Papierseekarten an Bord haben, so verlangt es SOLAS („Safety Of Life At Sea“). Diese Vorschrift wird vielleicht nicht mehr so lange halten. NOAA, das US-amerikanische Bundesamt für Informationen über Ozeane und Atmosphäre, ein Mittelding zwischen den deutschen Ämtern BSH und DWD, stellt bis 2025 seine gedruckten Papierseekarten ein. Die dortige Berufsschiffahrt scheint durchweg mit ENCs ausgerüstet zu sein. Für die Sportschiffahrt lohnt sich offenbar der Aufwand des ständigen Aktualisierens und Nachvermessens der Nebengewässer nicht. Das dürfen privatwirtschaftliche Verlage machen. In Deutschland und in Schweden (siehe SVAOe Nachrichten 3-2022) finden sich ebenfalls erste Ansätze. Die Zukunft ist nicht aufzuhalten.

(Quelle: <https://nauticalcharts.noaa.gov/charts/noaa-raster-charts.html>)



DIES UND DAS

FAKE NEWS BEREITS 1982!

Von Marcus Boehlich ■ Peter Borkmann schrieb in den NRV-Nachrichten (Norddeutscher Regattaverein) von 1982: „Im Südhafen Helgoland lagen am Pfingstmontag 605 Yachten....“ Ich mochte das nicht glauben und habe deswegen nachgeforscht. 605 Yachten, das wäre doch mindestens ein Foto wert gewesen, aber in keiner Veröffentlichung war eines. Wenn man allein mit der Logik herangeht, müssten 605 Boote im Hafen gestapelt werden, um dort Platz zu finden. Selbst wenn es so gewesen wäre, 143 davon segeln um Helgoland, es bleiben noch 462 im Hafen. Wie sind die Regattaboote da rausgekommen? Es passt vorn und hinten nicht! „Die Yacht“ berichtete damals noch mit drei Doppelseiten über die Nordseewoche, kein Wort davon! In den SVAOe-Nachrichten 4/1982 wurde kritiklos beim NRV abgeschrieben, selbst Jürgen Christian Schaper dachte nicht darüber nach! Und sogar auf der Seite der Nordseewoche ist diese Zahl unter Historie zu finden, auch hier hat man wieder gedankenlos woanders abgeschrieben, ich schäme mich!

Zeitzeugen sind rar, immerhin ist die Sache nun schon 40 Jahre her. Einige haben es gelesen und bejahen meine Frage nach dem Wahrheitsgehalt. Nun ja, wenn man damals ordentlich dem Schnaps zugesprochen hat, konnte man schon manches doppelt oder gar dreifach sehen.

Jetzt kam mir der rettende Gedanke: Hans Stühmer, damals beim WSA Tönning, Außenbezirk Helgoland, angestellt, ist heute bereits 82, aber völlig klar im Kopf. „Ja“, sagte er, „so war das. Aber das war die Summe der über das Pfingstwochenende von Freitag bis Montag pro Tag im Hafen liegenden Boote.“ So kommen wir

der Sache näher: 605 geteilt durch 3,5 (weil am Freitag noch nicht so viele Boote wie an den anderen Tagen dort waren) macht 173 Boote pro Tag und so haben wir endlich eine möglicherweise richtige Zahl der Boote im Hafen! Peter Borkmanns Lapsus, heute würden man Fake News sagen, 40 Jahre später durch Hans Stühmer aufgeklärt. Ich bin dankbar!

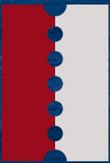
Leute: Bevor man etwas schreibt, sollte man die Wahrscheinlichkeit prüfen, besser noch die Wahrheit!

ZU UNSEREM TITELBILD

GAN ■ Unverkennbar: Dies ist ein charakteristischer Blick vom Oberland auf die Nordwestecke von Helgoland (Nathurn) mit der einzeln stehenden Steinsäule „Lange Anna“, der Nordmole und der anbrandenden See. Die „Lange Anna“, ein Wahrzeichen in Helgolands Silhouette, ist ein „Stack“, wie es niederdeutsch und auch englisch heißt für einen aufgeschichteten Stapel aus Steinen oder Holz. An der Elbe heißen auch die Stein-

wälle zur Stromregulierung so. In Schleswig-Holstein nennt man scherzhaft auch mal einen kleinen Jungen „lütten Stackel“.

Wie wohl jeden Spaziergänger um das Oberland von Helgoland hat auch Sabine Raschdorf dieser Blick gefangen genommen. Sie hatte ihren Skizzenblock dabei, vielleicht auch eine Kamera und hielt fest, was sie beeindruckte. Zu Hause hat sie daraus das Bild im Format 80 x 60 cm angefertigt, wobei sie ihre bevorzugte Maltechnik, Acryl auf Leinwand, angewendet hat. Herausgekommen ist eine farblich starke und unverwechselbare, sehr nahe an die Natur angelehnte Darstellung. Der rotbunte Sandstein des Felssockels ist gebändert mit Streifen aus weißen Mineralien, vorwiegend Quarz. Auffällig ist die schräg fallende Schichtung. Außerdem fallen die vertikalen Klüfte ins Auge, Risse im nicht übermäßig festen Sandstein, künftige Bruchlinien fortschreitender Verwitterung, ein Zeichen, dass die Insel langsam kleiner wird. Auch die „Lange Anna“ hat sich infolge der Klüfte und durch die langsam wirkenden Kräfte des Wellenangriffs vom



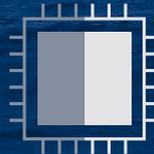
TICKET-DRUCKEREI

Herstellung attraktiver, funktioneller Eintrittskarten



SOUVERÄN SOFTWARE

Software für die Verwaltung von Museen



TECHNIK EXZELLENZ

Kassen, Thermodrucker, Kontrollsysteme, Infoterminals



KONTAKT HERSTELLER

Webshops für Online- und Mobile-Ticketing

 **BECKERBILLETT**

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

zusammenhängenden, hohen Teil der Insel getrennt. Dadurch wurde sie noch weniger standsicher und gefährdeter, sodass ihr Ende abzusehen war. Ein vor einigen Jahren angebrachter Betonschutz stützt sie nun bis auf Weiteres.

Nicht dargestellt hat Sabine, dass Stack und Felsnase bevorzugter Nist- und Aufenthaltspatz der Basstöpel sind, der großen, eleganten Seevögel, die man bis vor wenigen Jahrzehnten vorwiegend von den britischen Inseln (z.B. Bass Rock im Firth of Forth) kannte und die jetzt in großer Zahl Helgoland bevölkern. Auf dem Originalbild erkennt man sie, wenn auch wohl nicht auf dem kleinen Titelformat dieser Nachrichten, über den Wellen segelnd.

2022 jährt sich die Nordseewoche zum hundertsten Mal. Das ist uns Anlass, dieses schöne Bild Sabine Raschdorfs von der Gastgeberinsel auf die Titelseite der SVAOe Nachrichten zu setzen. Auf der vorderen Umschlag-Innenseite folgt auch noch eine Fotografie in derselben Perspektive. Man möge vergleichen.

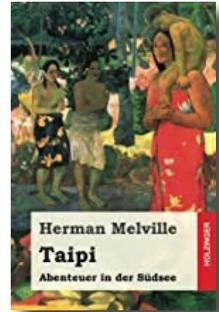
DAS BÜCHERSCHAPP

AUS MEINEM BÜCHERSCHAPP

Von Michael Albrecht ■ Kurz vor einer dreimonatigen Sommersegeltour stand ich nachdenklich vor unseren Bücherregalen, um Lektüre auszuwählen. Mir fiel der Wälzer „Moby Dick“ von Herman Melville ins Auge – jeder erinnert die bekannte Story von dem Mann, der einen weißen Pottwal trifft, im Kampf mit ihm ein Bein verliert, ihn dann obsessiv zu Tode jagen will, aber selbst vom Wal

getötet wird, indem dieser sein Schiff versenkt. Der etwas schwülstige Film von John Huston mit Gregory Peck in der Hauptrolle als Käpt'n Ahab ist wohl jedem, der ihn gesehen hat, noch gut in Erinnerung.

Melvilles Meisterwerk, ein Stück der Weltliteratur, geht auf die Erzählungen des Steuermanns John Pollard von der Bark „Essex“ zurück, dessen Schiff von einem Wal versenkt wurde, wobei Pollard sich jedoch mit einigen Besatzungsmitgliedern nach langer Fahrt im Fangboot retten und über das ungewöhnliche Ereignis berichten konnte. Der Roman „Moby Dick“ wurde ein Welterfolg, aber erst nachdem der Autor gestorben war. Es hier zu besprechen, wäre wegen seines Bekanntheitsgrades überflüssig. Aber dann sah ich neben „Moby Dick“ den schmalen Band „Taipi“ – auf amerikanisch „Typee“ – und dieses Werk sollte ihn schon zu seinen Lebzeiten bekannt und berühmt machen. Es ist die autobiographische Geschichte von ihm und einem Leidensgenossen, die nach Monaten des harten Dienstes auf einem amerikanischen Walfänger vor der Insel Nuku Hiva auf den Marquesas mitten im Pazifik von Bord desertierten. Im Urwald wollten sie sich bei einem freundlichen, einheimischen Stamm, den Happars, vor ihrem rachsüchtigen Kapitän verstecken. Allerdings gerieten sie auf der Suche nach ihnen in das Dorf der Taipi, einem als sehr gewalttätig verrufenen Stamm, vor dem sie gewarnt worden waren. Damit beginnt eine atemberaubend ungewöhnliche Geschichte. Für heutige Ethnologen besonders interessant ist die ziemlich einmalige Schilderung der Lebensweise eines polynesischen Stammes,



bevor seine Mitglieder durch den Kontakt mit europäischen Kolonialisten und Missionaren ihre Jahrhunderte alte Lebensweise verloren und von eingeschleppten Krankheiten dezimiert wurden.

Melville zeichnete ein sehr sympathisches, einfühlsames und überhaupt nicht kulturell abwertendes Bild von Menschen und ihrer traditionellen Lebensweise, die vor 170 Jahren von ihren europäischen Entdeckern als primitiv dargestellt und sehr herablassend behandelt wurden. Die von Melville beschriebenen Abenteuer inspirierten die nächste Generation von Reisenden: Sowohl Robert Louis Stevenson wie auch Jack London besuchten die Marquesas und Nuku Hiva auf ihren Segelreisen. Traurigerweise musste Jack London berichten, dass der Stamm der Taipi an Seuchen zugrunde gegangen war.

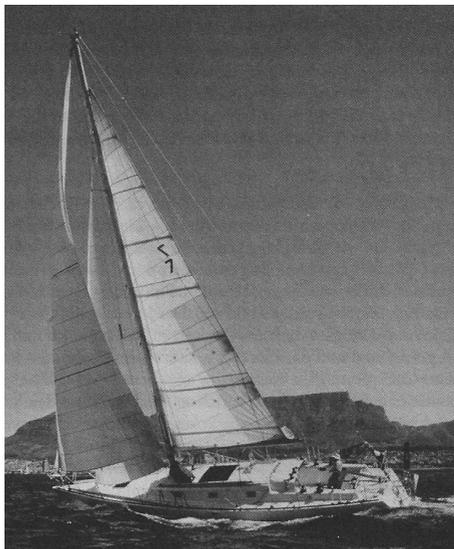
Herman Melville, Taipi, Abenteuer in der Südsee, Edition Holzinger, Taschenbuch, € 9,80

Zum Lesen und Wiederlesen

HAL ROTH: „AUF DER JAGD NACH DEM REGENBOGEN“

Von Norbert Suxdorf ■ Als Hal Roth zum BOC Race 1986–87, einhand in vier Etappen um die Welt, startete, war er 59 Jahre alt. Seinen 60. Geburtstag feierte er unterwegs. Der amerikanische Fotograf, Journalist und Buchautor war schon mehrmals um die Welt gesegelt, hatte mit seiner Frau Margaret jahrelang viele Reviere vom Mittelmeer bis zu den Aleuten bereist. Nun sollte es dieses Race sein!

Hal Roth hatte große Probleme, das nötige Geld für ein geeignetes Schiff, die Ausrüstung und die Kosten unterwegs zusammenzukriegen. Aber er ließ sich den Wind nicht aus den Segeln nehmen. Mit Hilfe seiner Frau als Finanzminis-



*„American Flag“ vor dem Tafelberg von Kapstadt
(Foto aus dem besprochenen Band)*

terin gelang es ihm doch gerade so eben – auch ohne Großsponsor. Nach langen Überlegungen, Gesprächen mit Designern und Werften entschloss sich Hal Roth, ein Boot für die Klasse II – 50 Fuß – in Auftrag zu geben, eine moderne Leichtdeplacement-Konstruktion.

Viel Zeit, seine „American Flag“ zu testen und perfekt auszurüsten, hatte er nicht. Es blieb ihm nur der Einhand-Qualifikationstörn über den Atlantik. Vieles war danach noch unerledigt.

Am 30. August 1986 gingen 25 Boote in Newport an den Start. Nur eins wurde von einer Frau gesegelt. Vier Etappen, insgesamt 27.550 Seemeilen, lagen vor ihnen: von Newport südwärts durch den Atlantik nach Kapstadt, von Kapstadt durch den Süd-Ozean und die Bass-Straße nach Sydney, von Sydney über Neuseeland und den Süd-Ozean rund Kap Hoorn nach Rio de Janeiro, von Rio an den Bermudas vorbei nach Newport.

16 Teilnehmer beendeten das Rennen, „American Flag“ segelte am 11. Mai 1987 als Vier-



te ihrer Klasse über die Ziellinie, nach 171 Renntagen.

Wie Hal Roth mit dem Wind, der See und der Technik seines Bootes kämpfte, ist lehrreich und unterhaltsam zu lesen, denn dieser segelnde

Autor war ein cooler Typ. Er sieht sich und seine Probleme unterwegs mit Selbstkritik und Selbstironie. Und Hal Roth hat auch über das „Warum“ und den Gewinn aus dem Rennsegeln und dem Segeln überhaupt wunderbare Zeilen geschrieben, aus denen ich hier zitiere und die für meine Empfehlung dieses Buches genügen können:

„Mein Buch ist die Erzählung des Tagesgeschehens, der kleinen Erlebnisse, der Dinge, die das Leben von Alleinsegeln auf langer Reise ausmachen...

Mein Buch ist voller spielerischer Erlebnisse, weil sich aus diesen Absätzen die Kameradschaft dieses Rennens in Erinnerung rufen lässt. Wir spürten alle auf See ein Gefühl der Zusammengehörigkeit, weil wir alle wissen, was es heißt, ein kleines Boot vor den mächtigen Winden über die Weiten der Ozeane zu bringen. Wir fühlten das Sonnenlicht, schmeckten das Salz, wenn wir an Leinen holten, zu den Segeln eilten. Wir fühlten den Press wütender Winde, machten uns Sorgen über Eisberge. Wir kochten unsere einsamen Mahlzeiten, kritzelten in unsere Logbücher und gaben uns Mühe, keine Dummheiten zu begehen. Unser Rennen um die Welt war ein wunderlicher Einfall, aber er berauschte uns, machte uns glücklich, dabei zu sein.“

„Auf der Jagd nach dem Regenbogen“ ist 1991 bei Edition Maritim erschienen und steht

in der Clubhaus-Bibliothek. Weitere Bücher von Hal Roth sind antiquarisch im Internet zu finden. Ich hatte mir „We followed Odysseus“ bestellt. Es kam aus den USA. Darin lag ein Brief von Hal Roth an eine Redakteurin im Sports Department der New York Times, sie übergab das Buch dem Museum of Yachting in Newport, wie ein Sticker auf dem Vorsatzblatt sagt. Und jetzt steht es bei mir in Hamburg. Welche Odyssee! Hal Roth, **Auf der Jagd nach dem Regenbogen, Ein Mann allein gegen die See, Edition Maritim 1991.**

ZU GUTER LETZT

SEGELN NACH HAUSFRAUENART

Sux. ■ „Das Arbeitspensum eines Seglers gleicht dem einer Hausfrau. Sie steht auf, füttert ihren Mann ab, schickt ihn ins Büro und verbringt den Tag so angenehm wie möglich bei ihren häuslichen Arbeiten. Ich stehe nach einer guten Nachtruhe auf, schalte mein Topplicht ab, werfe einen Blick auf den Kompass, korrigiere den Kurs und frühstücke. Nach dem Geschirrspülen gehe ich den kleinen Beschäftigungen an Bord nach, nehme gelegentlich das Ruder in die Hand, wenn es nötig erscheint, bereite ich eine Mahlzeit vor, lese ein wenig, schreibe Briefe, schalte die Topp Laterne wieder ein und lege mich schlafen. Ob das Wetter gut oder schlecht ist, man gewöhnt sich daran und nimmt es, wie es kommt.“

Dies schrieb der Amerikaner W. T. „Bill“ Murnan, der 1954 eine Einhand-Weltumsegelung vollendete, über seine Art zu segeln. Die „Hausfrauen“ von heute würden ihn wohl in einem Shit-Orkan zum Kentern bringen. Ich las den Text im Klassiker „Sie segelten allein“ von Jean Merrien.



Die Zahl der Börteboote auf Helgoland ist klein geworden gegenüber früher. Umso erfreulicher ist es, dass die Gemeinde Helgoland ihr eigenes Boot „Atlantis“ der Nordseewoche-Organisation zur Verfügung gestellt hat, und zwar kostenlos! Wettfahrtleiter Albert Schweizer beobachtet mit dem Fernglas. (Foto © Lukas Duensing)

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), Christiane Krieger-Boden, 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.

