



SVAOe NACHRICHTEN

5—2022 SEPTEMBER / OKTOBER



Vogelgrippe auf Helgoland (siehe hierzu den Beitrag von Sabine Raschdorf in dieser Ausgabe; Foto Simone Baumeister)



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

100. Jahrgang

September / Oktober 2022

Nr. 5

BOJENFELD IN ECKERNFÖRDE



Ein starkes Gewitter ist vorüber, alle Bojen-Ketten haben gehalten!

Das Meer wird zum Spiegel, in dem die Spitzen der Masten leicht zittern.

Wie von fremder Hand scheinen alle Schiffe in eine Richtung gesetzt worden zu sein.

Nur vorn liegt ein „Querdenker“ der weiß, dass alle schon bald ihren Platz wieder selber finden werden.

(Foto und Text Heidi Barthodzie)

IN DIESER AUSGABE

3 Editorial

Thema und Meinung

- 4 Yachtgebräuche
Veraltetes Gehabe, Elite-Dünkel, überholte Sitten?
- 7 Immer mehr Behörden stellen Papierseekarten ein
Haben sie sich das richtig überlegt?

Vereinsleben

- 11 Neuaufnahmen Mai/Juni
- 11 Reimer Jörg Andresen †
- 12 Unser Angebot kommt gut an:
*„Erwachsene lernen Segeln (ELS)“
sucht Trainer oder Trainerin*



Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 13 32. German Classics
Zum 15. Mal unter SVAOe-Wettfahrtleitung
- 15 39. Schiffsregatta
*Geselliger Branchentreff mit
sportlicher Note*
- 16 Inklusionsregatta
*Mit dem SV14-Boot zum
Aasee nach Münster*
- 19 Zwei Tage in Pink
*Von viel Wind, Sonnenschein
und Flaute – die fast
perfekte Kieler Woche*
- 22 Nordseewoche mit Regatta „Rund Skagen“

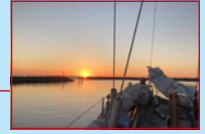


Jugend

- 29 Jugendtrainingstage auf der Alster

Fahrtsegeln

- 29 Kooperation mit _____
Yachtclub Nürnberg (YCN)
*Ausbildung und Spaß bei
Ostseetörn*
- 36 Sommertour 2022 mit „Vela“ – Bericht 3



Aus Behörden und Verbänden

- 40 Photovoltaikanlage für das Hallendach in der HYG

Dies und Das

- 41 Ein schönes Werk abgeliefert
*Jan Brügge hat glanzvolle
Arbeit geleistet*
- 42 Ein Leserbrief
- 43 Vogelgrippe auf Helgoland
Basstöpel, die elegantesten Seevögel, stark betroffen
- 44 Zu unserem Titelbild



Das Bücherschapp

- 44 Gold und Galeonen
- 46 „Allein zwischen Himmel und Meer“
Einige Anmerkungen eines Zeitreisenden

Zu guter Letzt

- U3 Zu guter Letzt
Schluss mit der Nostalgie

Umschlagillustration

Farbskizze von Norbert Suxdorf

Beilage

Lodsmann GmbH

Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

auch dieses Mal erhalten Sie wieder eine mit interessanten Inhalten gefüllte, lesenswerte Ausgabe der SVAOe Nachrichten. Voraussetzung für immer neue SVAOe Nachrichten ist, dass Sie als Mitglieder Ihren Beitrag leisten und der Redaktion entsprechende Berichte und Informationen über Ihre Aktivitäten zukommen lassen. So mancher Bericht lässt sich jedoch den Beteiligten nur mit einigen Mühen aus der Nase ziehen. Geben Sie sich also einen Ruck und lassen Sie andere an Ihren Erlebnissen teilhaben.

Wie den Berichten zu entnehmen ist, war diese Segelsaison im weitesten Sinne eine normale Saison. Lediglich das Wetter, genauer gesagt das Klima, bereitet zunehmend Sorge. Hafentage wurden zumindest während unseres Sommertörns wegen Flaute statt Sturm eingelegt. Auf Öland, so berichtete der Hafenmeister von Grönhögen, habe es seit Februar 2022 keine nennenswerten Niederschläge gegeben. Er bat höflich (!) darum, angesichts dieser Situation auf das Waschen des Schiffes mit Trinkwasser zu verzichten; wir tun dies grundsätzlich nicht. Unter anderem in Kalmar wurde an sämtlichen Wasserentnahmestellen auf das Verbot des Waschens der Schiffe mit Trinkwasser hingewiesen. Des Lesens offenkundig unfähige Landsleute (aus „D“) nutzten die Gelegenheit dennoch, ihren schwimmenden Untersatz unter Verschwendung wertvollen Trinkwassers ausgiebig zu duschen. Offenbar war ihre Yacht nicht seewasserfest; nur hätte sie dann keine Yacht werden dürfen.

Bezüglich der normalen Segelsaison fiel zumindest mir auf, dass es mittlerweile Usus ist, fröhlich in hinreichend gekennzeichnete und sattsam bekannte Sperrgebiete, wie z.B. Bau-

stellen für Windparks, hineinzusegeln oder aktive (!) Schießgebiete zu befahren. Immer wieder gern, werden VTS-kontrollierte Gebiete so befahren bzw. gequert, als stünden die Damen und Herren Sportbootfahrer

unter Einfluss bewusstseinsweiternder Mittel. Für Sportboote relevante Weichensignale im NOK (3x Rot) werden trotz eindeutiger, sehr freundlicher Hinweise seitens der Verkehrszentrale, extra ausgesandt für die Sportschiffahrt, vollständig ignoriert. Die Besatzungen der betreffenden Yachten entblöden sich nicht, dies auch noch mit aktivem AIS-Transponder zu tun. Sobald sie per Funk wegen ihres massiven Fehlverhaltens (Gefährdung des eigenen Schiffes und der eigenen Besatzung, Behinderung anderer Fahrzeuge) angesprochen werden, reagieren die Besatzungen, wenn überhaupt, nur nach dem 10. bis 20. Anruf seitens der Sicherungsfahrzeuge oder der jeweiligen Verkehrszentrale. Die dann folgenden Sprachabsonderungen vonseiten der Sportboote lassen vermuten, dass des Sprechens offensichtlich vollkommen Unfähige die Funkgeräte auf den Yachten bedienen. Man ist weder in der Lage, das eigene Fahrzeug zu identifizieren, geschweige denn Positionsangaben etc. zu übermitteln. Eine Kommunikation gar in englischer Sprache ist häufig vollkommen unmöglich. Ich erwähne dies, da es im Interesse unseres Sports, dessen Akzeptanz und vor allem unserer eigenen Sicherheit ist, dass sich Sportbootfahrer so verhalten, dass o.g. Szenen unterbleiben. Des Weiteren gehe ich davon aus, dass eine fundierte Ausbildung, wie wir sie seitens der SVAOe seit



Jahrzehnten praktizieren, dazu beiträgt, dass zumindest die unter SVAOe-Stander fahrenden Schiffe in diesem Sinne, wenn überhaupt, nur positiv auffallen. Dass im Übrigen die Bundesmarine nicht in der Lage ist, für ihre Übungen jeweils Arbeitskanäle festzulegen und stattdessen wegen jedes Gesprächs größere Teile der Ostsee mit ihren Anrufen über Kanal 16 erfreut, zeigt, dass auch dort erheblicher Lernbedarf besteht. Des Weiteren ist die Option, den Funkverkehr im Nahbereich mit verminderter Leistung abzuwickeln, den Damen und Herren auf den grauen Schiffen offensichtlich unbekannt. Aber die Marine gehört schließlich nicht zur Berufsschiffahrt.

N.B.: Dass Berufsseeleute auch keine Heiligen sind, steht auf einem anderen Blatt.

Wo bleibt das Positive?

Die Hamburger Yachthafengemeinschaft hat sich entschlossen, die Hallendächer im Hamburger Yachthafen großflächig mit Photovoltaikanlagen auszustatten und damit aktiv zur Reduktion von CO₂-Emissionen beizutragen. Dieses Vorhaben ist m.E. in jeder Hinsicht zu unterstützen. Mehr dazu lesen Sie in dieser Ausgabe.

In Bezug auf die sich dem Ende zuneigende Segelsaison wünsche ich allen Mitgliedern einen „guten Rest“. Ihr / euer Stephan Lunau



THEMA UND MEINUNG

Yachtgebräuche

VERALTETES GEHABE, ELITE-DÜNKEL, ÜBERHOLTE SITTEN?

Von Götz-Anders Nietsch ■ Yachtgebräuche sind ein Thema ohne Ende. Sind sie heute völlig überholt, sind sie etwas für diejenigen, die sich immer über andere erregen, sind sie gar diskriminierend und verstoßen gegen das Gleichheitsgebot? Eine eindeutige Antwort ist schwer, vielleicht unmöglich. Hier die Konservativen, die an dem festhalten, was sie vor Jahrzehnten gelernt haben und was noch auf die Segelschiffszeit zurückgeht, dort die Modernen, die ihren Lifestyle auch in der Freizeit nicht aufgeben. Versuchen wir, uns über Beispiele einer Antwort zu nähern. Man erwarte nicht, dass sie umfassend und schon gar nicht, dass sie endgültig ist. Sicher ist allerdings, dass Werte, Sitten und Gebräuche sich mit der Zeit wandeln.

Beispiel 1, 1957: Die Bundesmarine bekam ihre ersten Schiffe, und wer war damals besser geeignet für die Ausbildung neuer Mannschaften als ehemalige Angehörige der Reichsmarine? Niemand, auch wenn sie sich mit dem neuen Bild des „Bürgers in Uniform“ noch schwertaten. Unser Jugendleiter, alter Seemann, brachte uns bei, dass es sich gehöre, Marineschiffe durch Dippen der Nationalflagge zu grüßen. Wir hielten das für übertrieben, aber als wir es zum ersten Mal getan hatten und beobachteten, wie ein Matrose, der von der Brücke den Befehl erhalten hatte zu antworten, im Laufschrift nach achtern eilte, die Flaggleine am Flaggenstock enttüterte, die Bundesdienstflagge herunterholte und wieder vorheißte, da erkannten wir einen Spaß an dem Vorgang und wiederholten ihn unter Gelächter

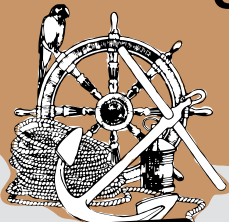
bei jedem Schiff der „grauen Kompagnie“, das wir trafen. Höhepunkt war, als eine britische Flottille in Kiellinie an uns vorbeifuhr und auf jedem Schiff, das uns querab hatte, ein Matrose zur Flagge eilen musste, während wir unsere gesenkt hielten. Wat'n Hög!

Beispiel 2, 1987: Wir lagen mit unserem Folkeboot in Ballen auf Samsö, und es wehte derart, dass den Kühen auf der Weide der Euter querab stand. In den Hafen lief kein Boot ein, und keines verließ ihn. Vom Hafenmeister (damals gab es noch einen) war nichts zu sehen. Er wusste, dass ihm keine Yacht entkommen würde. Ich setzte jeden Morgen nach der Leinenkontrolle Punkt acht Uhr, „weil es sich so gehört“, den Danebrog am steuerbordschen Jumpstag-Arm (eine Saling hat ein Folkeboot nicht) und die eigene Nationale am Flaggenstock am Heck. Abends um 21 Uhr (es

war Hochsommer, und die Sonne ging erst später unter) nahm ich in umgekehrter Reihenfolge die Flaggen wieder weg. Ich glaube, ich war der Einzige im Hafen, der die Sitte befolgte. Dabei spürte ich eine Bewegung hinter den Fensterscheiben der Hafenmeisterbude. Beim genaueren Hinsehen sah ich, dass ein Fernglas auf mich gerichtet war. Hatte ich etwas falsch gemacht? Ich war mir keiner Schuld bewusst, ahnte allerdings nicht, dass meine Aktion freundlich aufgenommen wurde. Am Morgen, als der Sturm nachgelassen hatte, ging der Hafenmeister von Boot zu Boot, um zu kassieren. Als er in meiner Reihe ankam, ging ich mit dem Geld aufs Vorschiff. Überall ratschte er am Vorstag, um sich bemerkbar zu machen. Bei mir ging er grüßend vorbei. „Hej“, rief ich ihm nach, „ich bin auch noch da!“. „Jä, jä“, antwortete er, „aber du liegst ja hier vor

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

Wind, du brauchst nicht so beschissen". Ich war sprachlos, nahm es aber gerne hin. Alle anderen lagen wohl nicht „vor Wind“ hier.

Beispiel 3, 2017: Auf dem Weg durch den nördlichen Kalmarsund lagen wir total bekalmt wie in Öl. Es war brütend heiß. Etwa 200 Meter neben uns lag eine andere deutsche Yacht in gleichem Zustand. Dessen Schipper saß mit nacktem Oberkörper am Ruder. Die Nationalflaggen beider Boote hingen bewegungslos herab, eine Ecke im Wasser, „wie es guter Yachtstil ist“. Dann hörten wir starke Motorengeräusche aus der Ferne, langsam lauter werdend. Eine Flottille schwedischer Minenjäger kam uns in hoher Fahrt entgegen. Es war nicht nur der Lärm, der unerträglich wurde, wir ahnten auch schon den Schwell, dem wir ausgeliefert sein würden. Plötzlich wurde der Schipper auf dem Nachbarboot hektisch. Er brüllte etwas nach unten. Ein dunkelblauer Blazer wurde ihm hochgereicht, den er sich über den nackten Oberkörper zog. Dann kniete er sich auf sein Achterdeck und machte sich an der Nationalen zu schaffen. „Aha“, dachten wir, „das ist wohl ein ehemaliger Marineoffizier. Der weiß, was sich gehört.“ Also machten auch wir uns klar zum längst vergessenen Grüßen. Als das führende Schiff fast querab war, senkten unsere beiden Boote formvollendet ihre Nationalen und hoben sie wieder, als die Flottille vorbeigerauscht war. Drüben geschah nichts. Nur einige Matrosen winkten uns zu. Wir wurden vom Schwell fast auf den Kopf gestellt, Tohuwabohu, blaue Flecken, Geschirr zerdepperte in der Pantry.

Beispiel 4: Wer Danzig anlaufen will und die Hafentmolen hinter sich gelassen hat, passiert kurz darauf an Backbord das Denkmal auf der Westerplatte. Jeder weiß, dass Deutschland unter nationalsozialistischer Führung am 30. Septem-

ber 1939 in Polen einfiel und damit den Zweiten Weltkrieg eröffnete. Im Hafentkanal der Freien Stadt Danzig lag zu der Zeit das deutsche Linienschiff „Schleswig-Holstein“, ein Schulschiff, das vorgeblich zu einem Besuch eingetroffen war, und eröffnete an jenem Tag das Feuer auf ein polnisches Munitionslager auf der Westerplatte. Dieses wurde mit einer Mannschaft von knapp zweihundert Soldaten bewacht, die sich eine Woche lang gegen den übermächtigen Angreifer, verstärkt durch Bomber und Landtruppen, ohne große eigene Verluste verteidigte. Zum Gedenken und zur Ehrung der Verteidiger wurde nach dem Krieg das Ehrenmal errichtet. Es gehört zum guten Ton, dass ausländische Yachten, vor allem deutsche, ihre Nationalflagge bei der Vorbeifahrt dippen. Wir taten es auch. Es antwortete keiner, aber es wurde sicherlich gesehen.

Was wollte ich mit den drei einander ähnelnden, jeweils 30 Jahre auseinanderliegenden Beispielen und dem vierten sagen? Yachtgebräuche sind ein unermesslich weites Feld. Manche stammen schon aus Vorzeiten der Segelschiffszeit und mögen einmal gute Gründe gehabt haben. Man zeigte sich in fremden Gewässern freundlich und friedfertig, war stolz auf ein gepflegtes eigenes Schiff, alles musste „shipshape“ sein. Wie begeistert erzählte Richard Dana in „Zwei Jahre vor dem Mast“, wie sie nach langer Reise in der Bucht von San Diego vor Anker gingen, das Deck sauber gescheuert, die Boote neu in Farbe, die Spieren frisch lackiert, die Segel eng aufgetucht und oben auf den Rahen fest beigegeben. „Wir waren das schönste Schiff im Hafen“, freute er sich voller Stolz, obwohl als Apprentice Unterster der Mannschaft.

Ungeschriebene Verhaltensregeln gibt es in allen Gesellschaften und auch im Sport. Sie sind Ausdruck der Friedlichkeit, der Rücksichtnahme,

der Höflichkeit, der Fairness. Auch praktische Dinge wie Sauberkeit an Bord, Hilfsbereitschaft, Ordnung, gutes Aussehen gehören dazu. Manches, wie z.B. das Führen der Nationalflagge, ist durch das Flaggenrechtsgesetz geregelt. Grüßen dagegen nicht. Wie andere Flaggen geführt werden, auch nicht, obwohl man es aus Höflichkeit gegen andere wissen sollte, wie das Beispiel 2 zeigt, denn es gibt immer jemanden, dem es auffällt. Marinefahrzeuge durch Dippen zu grüßen, macht kein Mensch mehr und wird auch nicht erwartet, wie die Beispiele 1 und 3 zeigen. Beispiel 4 dagegen zeigt, dass eine Ehrenbeizung auch heute noch angebracht sein kann. Sein Boot jederzeit seefähig zu halten, z.B. Tauwerk zum Klarlaufen aufzuschießen, Segel aufzutuchen und mit Zeisingen zu sichern, das Klappern von Fallen zu vermeiden, die Festmacher richtig zu belegen, gehört dagegen zur guten Seemannschaft.

Die Liste der Dinge, die zu den Yachtgebräuchen gehören, ist kürzer geworden. Unser früherer Jugendleiter, ja der aus Beispiel 1, sagte noch: „Grüne Pullover gehören nicht an Bord.“ Heute ist die Kleidung schreiend bunt und keiner außer mir stört sich daran. Zum Landgang schwarze Lederschuhe, Blazer und Clubkrawatte anzuziehen, ist überholt, obwohl noch immer gilt, was der unvergessene Jürgen Schaper sagte: „Segeln ist keine Gelegenheit, alte Sachen aufzutragen.“ Dass Bootsschuhe nur an Bord getragen werden sollten, ist nicht mehr so wichtig angesichts der Sneaker-Welle, gleichwohl gibt es aus Gründen der Sauberkeit an Bord gute Gründe dafür, es doch zu tun. Dass laute Musik störend für andere ist, empfinden nur die anderen. Dass man beim Längsseits-Liegen im Päckchen beim An- oder Von-Bord-gehen den Weg nicht über die Aufbauten, schon gar nicht durch das Cockpit anderer

Boote nimmt, sondern über das Vordeck, ist eine Höflichkeit, die langsam schwindet. Yachthäfen und Gewässer sind voller „Lustfahrzeuge“, wie es früher hieß. Man kann nicht erwarten, dass alle Segler und Seglerinnen das Empfinden und das Wissen dafür haben, was sich an Bord gehört. Aber man kann sicher sein, dass ein Verstoß von irgendwem bemerkt wird, genauso wie ein Befolgen (wiederum Beispiel 2).

Übrigens: Gänzlich ungeschrieben sind die guten Manieren im Segelsport nicht. Die DSV Kreuzer-Abteilung hat ein Dokument „Yachtgebräuche und Flaggenführung“ herausgegeben, das von ihrer Homepage von ihren Mitgliedern heruntergeladen werden kann. Es entspricht den Vorstellungen unserer Zeit und wird gelegentlich angepasst. Man sollte es kennen. Warum allerdings nur Mitglieder der Kreuzer-Abteilung es kennen dürfen, ist unverständlich.

Immer mehr Behörden stellen Papierseekarten ein

HABEN SIE SICH DAS RICHTIG ÜBERLEGT?

Von Götz-Anders Nietsch ■ Die Zukunft ist nicht nur nicht aufzuhalten (SVAOe Nachrichten 4-2022, Seite 43), sie überschlägt sich fast. Noch in der letzten Ausgabe berichteten wir, dass NOAA (die US-Behörde für Ozeane und Atmosphäre) bis Ende 2025 die Herausgabe der auf Papier gedruckten amtlichen Seekarten einstellen will. Nun meldet auch das United Kingdom Hydrographic Office (UKHO), seit 200 Jahren weltgrößter Herausgeber amtlicher nautischer Publikationen zur Sicherheit der Seefahrt, bis Ende 2027 die papierernen Admiralty Standard

Nautical Charts vollständig durch deren digitale Version zu ersetzen. Offenbar hat der Absatz der Papierkarten stark nachgelassen, sodass sich der regelmäßig aktualisierte Neudruck nicht mehr lohnt. Schon jetzt werden amtliche Seekarten nur auf Bestellung gedruckt. Die Zahl der unverkauften Exemplare ist also nicht der Grund. Es ist die Nachfrage.

Bei den meisten älteren Sportbootfahrern/-fahrerinnen wird diese Meldung eine schmerzliche Empfindung auslösen. Sie haben in langen Winterkursen das Hantieren mit Kurs- und Anlegedreieck gelernt, haben Ortsmissweisung, Ablenkung und Strom beschickt, waren stolz, es verstanden und richtig gemacht zu haben, und nun sollen sie alles wegwerfen. Aber die Wirklichkeit sieht anders aus. Die digitale Karte enthält nicht nur die bisher üblichen Informationen, sondern es lassen sich auch viele andere einblenden einschließlich der Werkzeuge zur Kurs- und Peilungsbestimmung, des genauen eigenen Ortes, desjenigen anderer Verkehrsteilnehmer, des Gezeitenstroms, des Windes und des Radarbildes. Sie macht die Seefahrt sicherer. Es führt kein Weg an ihr vorbei. Allerdings muss auch der Umgang mit ihr gelernt sein, denn Risiken und Fehlermöglichkeiten enthält sie reichlich (siehe Ausgabe 2-2022 dieser Nachrichten). Das wissen die Ausbilder/-innen in der SVAOe und haben zu diesem Zweck einen neuen Lehrgang entwickelt, der nun erstmalig angeboten werden soll.

Wer jetzt sagen sollte, „Mein Boot ist viel zu klein, und ich habe keinen Platz und noch nicht einmal eine Batterie für die erforderlichen elektronischen Geräte an Bord.“ oder „Ich fühle mich der modernen Technik nicht mehr gewachsen und möchte beim Gewohnten bleiben.“, der kann beruhigt sein. Aktuell gehaltene Pa-

pieerseekarten und Hafenhandbücher werden für die üblichen Fahrtgebiete weiterhin zu kaufen sein, und zwar als „binäre“ Sportbootkarten, d.h. sowohl auf Papier als auch in elektronischer Form. Herausgegeben werden sie von privaten Verlagen, und sie sind besser als die früheren amtlichen Karten, insbesondere bei den Rand- und Nebengewässern, die von Bedeutung für die Sportschiffahrt sind, denn sie werden von den Verlagen aktualisiert, teils neu vermessen und kartographisch aufbereitet. Von den privaten Verlagen wird man allerdings nicht erwarten dürfen, dass sie jede noch so abgelegene Küste oder Bucht auf der Erde, z.B. die Treibholzbucht auf Jan Mayen, eigens für die Extreme suchende Sportbootkapitäne in ihr Kartenangebot aufnehmen werden. Wer solche Ziele anstrebt, muss die amtlichen digitalen Angebote annehmen, sein Schiff entsprechend ausrüsten und auf Papierkarten verzichten (und gegen Vorschriften verstoßen, wie nachfolgend gezeigt wird).

Nun fragt man sich, ob die beiden größten amtlichen Herausgeber von Seekarten (NOAA und UKHO) den überhastet erscheinenden Schritt zur Aufgabe der Papierseekarten in gegenseitiger Abstimmung getan haben, und ob das weitere Folgen nach sich ziehen wird, z.B. bei BSH (Bundesamt für Seeschiffahrt und Hydrographie), Svensk Sjökartverket, SHOM (Service hydrographique et océanographique de la marine) usw. Der wohl nächstliegende Grund für die Umstellung ist die Wirtschaftlichkeit, und zwar sowohl für die herausgebenden Ämter, als auch für die Reedereien, vielleicht sogar für die Sportschiffahrt. Die Ämter müssen nicht mehr drucken, die Reedereien nicht mehr Berge von Papier an Bord schaffen, ihre Nautiker sich nicht mehr mit den Berichtigungen abquälen und die Sportschipper

bekommen ihre Karten ohnehin in elektronischen Angeboten preisgünstiger als auf Papier.

Aber darf man nur so schmalspurig denken? Alle Seefahrt treibenden Länder sorgen für Vorkehrungen zur „Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt“, wie es heißt, genauso wie für jede andere Verkehrsinfrastruktur zu Land und in der Luft. Das sind staatliche Grundaufgaben, die nicht nur für eine gut funktionierende und Steuern einbringende Wirtschaft vorteilhaft sind, sondern auch für das private Leben ihrer Menschen.

Doch das klingt zu schön, um wahr zu sein. Und in der Tat, ein flüchtiger Blick in das Seeaufgabengesetz offenbart gleich in §1 die erschütternde Wirklichkeit:

„Dem Bund obliegen auf dem Gebiet der Seeschifffahrt

1. die Förderung der deutschen Handelsflotte ...
...

10. die Herstellung und Herausgabe amtlicher Seekarten und amtlicher nautischer Veröffentlichungen sowie die Verbreitung von Sicherheitsinformationen. ...“

Kein Wort von Sport- oder Freizeitschifffahrt. Was zählt, ist die Handelsflotte. Man kann das verstehen, aber doch nicht so ganz. Wir, die Freizeitseeleute, geben eine Menge Geld für unseren Sport aus. Eine ganze Industrie und Gewerbe leben von uns, wir sind sesshaft, friedlich, haben geringe Ansprüche, rebellieren nicht. Zwar verstoßen einige von uns gelegentlich gegen die Fahrregeln, aber das tut auch die Berufsschifffahrt. Im Allgemeinen ist das gegenseitige Auskommen miteinander gut. Nur macht es sich der Staat nicht zur Aufgabe, uns bei der Ausübung unseres Sports ein wenig zu unterstützen. Das ging bislang gut, denn wir konnten die Infrastruktur nebenher mitnutzen. Mit der Fahrrinnenanpas-

FIRMENICH

YACHTVERSICHERUNGEN

firmenich-yacht.de



Bevor alle Tampen
reißen

Jetzt **Angebot** anfordern

sung der Elbe hatte das ein Ende. Sportboothäfen, Nebenflüsse und -gewässer verschlickten bis zur Unbenutzbarkeit.

Mit der Umstellung auf ein kategorisiertes Seekartensystem ging es weiter. Für die Nebengewässer, also die Gewässer, die normalerweise nicht von der ausrüstungspflichtigen Schifffahrt befahren werden, dagegen intensiv von der Sportschifffahrt, werden nur noch Karten mit verringerter Informationsdichte herausgegeben. Das geschah im Bewusstsein und wohl auch in Absprache mit Verlagen, dass „Private“ sich um die Karten der Nebengewässer kümmern würden. Der staatliche Rückzug bei den Seekarten fiel also nicht sonderlich auf. Dennoch wurde eine Ungleichbehandlung geschaffen.

Im dritten Schritt wurden in diesem Jahr die Genehmigungsgebühren für Regatten auf der Seeschiffahrtsstraße Elbe drastisch erhöht, weil die den Behörden entstehenden Kosten „individuell zurechenbar“ und folglich in voller Höhe zu berechnen seien.

Jetzt – zugegeben, das BSH hat den Schritt von NOAA und UKHO, die Herausgabe von Papierseekarten einzustellen, noch nicht mitgemacht, aber er dürfte vorhersagbar sein – müssen wir damit rechnen, dass es Papierseekarten nur noch von privaten Verlagen geben wird. Das wäre nicht so schlimm, denn sie sind praktisch und gut und fast jeder Sportbootschopper nutzt zusätzlich Plotter und elektronische Karten. Aber die Sache hat einen Haken. Die internationale Rechtsvorschrift SOLAS („Safety of Life at Sea“) Abschnitt V, Regel 19.2. fordert für alle Schiffe (gemeint sind Seeschiffe, also auch seegängige Yachten) als Navigationsausrüstung in Absatz 4: „Nautische Karten und Veröffentlichungen in Papierform. Ein Elektronisches Kartendarstel-

lungs- und Informationssystem (ECDIS) kann als gleichwertig für das Mitführen von Papierseekarten akzeptiert werden.“ (Das Original der Vorschrift liegt nur in englischer und spanischer Sprache vor, folglich hier vom Verfasser frei übersetzt). Yachten und auch andere nicht ausrüstungspflichtige Schiffe können aber die hohen Anforderungen an ein ECDIS nicht erfüllen. Also müssen sie, auch wenn sie handelsübliche elektronische Seekarten und einen Plotter installiert haben, daneben Papierseekarten an Bord mitführen. Für deutsche Yachten werden dafür nach der Schiffssicherheitsverordnung (SchSV) § 13 die Sportbootkarten privater Verlage anerkannt. Aber, wie vorher gesagt, für viele selten von Sportbooten besuchte Regionen („selten“ definiert sich hier danach, ob sich eine Veröffentlichung lohnt) existieren gar keine Sportbootkarten. Ein Befahren wäre also ein Verstoß gegen SOLAS und SchSV. Nicht ausrüstungspflichtigen Schiffen, also auch Sportbooten, wäre es unmöglich gemacht, solche Gewässer zu besuchen.

Eine Lösung dieses Dilemmas wäre, SOLAS zu ändern und nicht ausrüstungspflichtigen Schiffen zu erlauben, allein mit üblichen elektronischen Seekarten zu fahren, wo es keine Papierseekarten gibt. Auch eine Zertifizierung der Hard- und Software wäre denkbar, wenn auch praktisch mit immensen Schwierigkeiten behaftet, z.B. was die konstante Versorgung mit Energie anbelangt. Fraglich, ob die IMO (International Maritime Organisation) sich zu einer solchen Änderung bereitfinden wird, zumal auch sie eine Organisation für die Handelsschifffahrt ist.

Haben sich die Ämter den Verzicht auf Papierseekarten richtig überlegt? Man hat wieder einmal den Eindruck, dass, wie im Seeaufgabengesetz, wirtschaftliches Denken deren Ent-

scheidungen steuert und die Sportschiffahrt unberücksichtigt bleibt.

(Quelle: <https://www.admiralty.co.uk/news/UK-Hydrographic-Office-announces-intention-to-withdraw-from-paper-chart-production>)

VEREINSLEBEN

Juli/August 2022

NEUAUFNAHMEN

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

Vollmitglied:

Julia Oetheimer, 22769 Hamburg

Jugendlicher:

Rasmus Heidmann, 22549 Hamburg

* 16. Oktober 1942 † 31. Juli 2022

REIMER JÖRG ANDRESEN

Träger der Goldenen Ehrennadel

Eigner mehrerer Segelyachten

Reimer Andresen wäre im Oktober 80 Jahre alt geworden. Nun ist er kurz davor gestorben. 1957 kam er, geboren in Halstenbek, über seinen Oevelgöner Onkel Hans Tesmer in die SVAOe und merkte bald, dass sein technisches Interesse sowie seine Lust zu konstruieren und Neues auszuprobieren beim Segeln ein offenes Feld fanden. Er fing mit ungefähr 15 Jahren mit dem Kuttersegeln an, damals von Teufelsbrück aus. Mit 17 segelte er mit seinen Geschwistern



(Foto privat)

Timm und Grete eine C-Jolle, die ebenfalls in Teufelsbrück lag und schon den Namen „Greif“ trug wie alle seine Schiffe. Mit 19 hatte er zusammen mit Timm den 30er Jollenkreuzer B 201, der im Frühjahr 1961 als eines der ersten Schiffe in den Hamburger Yachthafen in Wedel einzog. Damit gewann er vor Föhr einige Regatten, unternahm Fahrten auf der Ostsee und auch zu den nordfriesischen Inseln und nach Helgoland. Letzteres brachte aber Ärger mit dem Vater, der das für zu gefährlich hielt. Das Unglück des 30er Jollenkreuzers „Windspiel“, bei dem die aus vier jungen Männern bestehende Besatzung, alle Mitglieder der SVAOe, 1931 nördlich von Seeland ihr Leben verlor (siehe „Ein Jahrhundert am Wind“, Festschrift der SVAOe, S. 63), wirkte offensichtlich nach. Aber das Boot wurde mit der inzwischen gegründeten Familie, die ihr Zuhause in Oevelgönne bei Tesmers gefunden hatte, weiter gesegelt.

1977 kaufte Reimer den Hanseaten „Gesche“ von Familie Brügge, Baunummer 1 der Asmus-

Werft. Dieses Boot wurde mit der Familie und Freunden einschließlich der zwei Jahre alten Tochter Julia jedes Wochenende und bei jedem Wetter auf der Elbe gesegelt. Im Sommer unternahmen sie Fahrten auf Nord- und Ostsee. Als er hörte, dass in Büsum viele Hanseaten beheimatet waren, meldete er 1977 zu einer Tertius-Regatta, die er auf Anhieb gewann. Weitere Tertius-Regatten folgten. Dabei lernte er auch seine spätere Partnerin Wiebke Meißner kennen.

Reimer segelte gerne Regatten. Die Otterndorf-Regatta führte früher bei Ebbstrom elbwärts um den Medemgrund herum und dann elbauf nach Otterndorf. Auf diesem letzten Abschnitt trafen die führenden Boote noch einmal auf den Rest vom Ebbstrom und suchten die flachen Ränder auf, um möglichst früh den ersten Flutstrom mitzubekommen. Dabei kam ihnen „Greif“, der bis dahin vorne gelegen hatte, unerklärlicherweise entgegen. „Wo kommst du denn her?“, rief einer Reimer zu. „Ich bin in eine Tasche gefahren!“, antwortete der. Das war typisch. Auf der Suche nach der ersten Flut hatte Reimer alles riskiert, aber es ging schief. Er musste zurücklaufen. Sowaß kann passieren, zeigt aber, mit welchem Einsatz er segelte.

Tochter Julia segelte häufig mit oder mit Freunden. Nach einem schweren Unfall in Dänemark auf den Rollstuhl angewiesen, segelte sie aber weiter mit ihm. Es reifte der Gedanke an ein größeres Boot. 2004 taufte Julia eine Faurby 363, natürlich wieder auf den Namen „Greif“. Dieses Boot war speziell nach Reimers Ideen mit einem Hubkiel ausgestattet für das Lieblingsrevier, die Elbe mit ihren kleinen Häfen und Nebenarmen. Viele Langfahrten und Kurtörns folgten – auch und gerade nach dem Ausstieg aus dem aktiven Berufsleben in dem Familienunternehmen.

Seinem Enkel Ole gab Reimer die Leidenschaft Segeln weiter und teilte sie mit ihm.

Leider stellte sich eine Krankheit ein, die immer schlimmer wurde. Schließlich kam noch ein bösartiger Tumor hinzu. Man sah Reimer dieses Jahr nur noch, wie er sein Schiff im Yachthafen besuchte, aber er war gezeichnet. Das Segeln hatte ein Ende. Man hätte ihm noch ein langes, schmerzloses Abschiednehmen gewünscht. Es kam anders.

Reimer Andresen hat über viele Jahrzehnte der SVAOe die Treue gehalten. Dafür danken wir ihm. Unser Mitgefühl gilt seiner Partnerin Wiebke Meißner und seiner Familie.

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

Unser Angebot kommt gut an:

„ERWACHSENE LERNEN SEGELN (ELS)“ SUCHT TRAINER ODER TRAINERIN

Von Thomas Lyssewski, SVAOe Obmann ELS ■
Für dieses Jahr haben wir bedingt durch Veränderungen im Trainerbereich unser Training ELS auf der Alster mit unseren zwei Kieljollen C55 etwas einschränken müssen; es findet jetzt dienstags, mittwochs, donnerstags und freitags statt.

Einen herzlichen Dank an dieser Stelle an die beiden ausgeschiedenen Trainer Ralf Preuss und Volker Six (Holly), die jahrelang das Erwachsenensegeln mit aufgebaut und sehr intensiv betreut und trainiert haben!

Für den Donnerstagstermin haben wir seit diesem Jahr unseren engagierten Segler Moritz Böök als Trainer hinzubekommen. Wir suchen noch eine/-n weitere/-n Segeltrainer/-trainerin

– über entsprechende Angebote würden wir uns sehr freuen!

Zur Erinnerung: Die Kieljollen C55 „Schwanenwik“ und „Fontenay“ können allein, zu zweit oder zu dritt gesegelt werden, und der Trainer segelt zum Teil auf den C55 mit oder fährt im Begleitboot „Paul“. Bei unserem Training können wir auf eine weitere Kieljolle C55, „Kleine Freiheit“ vom Yachtclub Meridian (YCM), zurückgreifen. Hier besteht zwischen der SVAOe und dem YCM eine gute und enge Zusammenarbeit.

In diesem Jahr haben wir in eine neue Fock und einen neuen Spi investiert, da die alte Garderobe schon recht verschlissen war. Die Fock steht hervorragend, und wir können mehr Höhe und mehr Fahrt segeln. Der Spi in den SVAOe-Farben Gelb und Schwarz zieht bei wenig Wind sehr gut.

Wir freuen uns, dass unser Ausbildungs-Angebot so gut angenommen wird. Nicht nur Trai-



„Schwanenwik“ mit neuem Spi



C55-Boot „Schwanenwik“ (Fotos Thomas Lyssewski)

ner und Trainerinnen, auch weitere Segler und Seglerinnen sind jederzeit willkommen (bitte bei mir melden!).

REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE

32. German Classics

ZUM 15. MAL UNTER SVAOe-WETTFAHRTLEITUNG

Von Marcus Boehlich ■ Vom 18. bis 21. August fanden die 32. German Classics wieder unter der Wettfahrtleitung der SVAOe statt (zum 15. Mal). Diesmal allerdings auf gänzlich anderen Bahnen als sonst üblich. Ursache waren die olympischen Spiele von 1972, die nun 50 Jahre her waren. In der Strander Bucht sollte mit den Klassen von damals gesegelt werden, und unsere Regatta wurde deshalb am Freitag in der Innenförde und am Sonnabend vor Wendtorf und Todendorf ausgesegelt. Kai Jancke hatte sich bereits lange vor dem Wochenende mit der Konstruktion von möglichen Bahnen beschäftigt und hatte für jede Wind- und Wetterlage etwas in petto. Mit dem 9-Euro Ticket haben wir beide einen kleinen Ausflug nach Kiel gemacht um uns dort mit den Gegebenheiten vor Düsterbrook vertraut zu machen.



Jule und Thomas Lyssewski auf „Lord Jim“, im Hintergrund „Kronprinzessin Ute“ von Hinnerk Bodendiek

So gut vorbereitet schickten wir am Freitag die Boote auf die Bahn. Für eine zweite Wettfahrt musste das Auslaufen der Color-Line-Fähre abgewartet werden, aber danach konnte zügig gestartet werden. Leider reichte der Wind nicht bis ins Ziel vor Laboe und auch der Versuch einer Bahnverkürzung scheiterte.

Am Sonnabend hielt der Wind einige Herausforderungen für uns bereit: War auf dem Weg vom Hafen ins Regattagebiet noch frischer Wind, so schief dieser zur vorgesehenen Startzeit völlig ein. Da die Sonne schien, hatten wir Hoffnung auf eine Seebrise, und so entschieden wir uns dafür, zu warten. Um uns herum wurde gebadet, Musik gemacht und getanzt, die Laune der Teilnehmer war offenbar sehr gut.

Der Wind kam schlagartig! Also Flagge Orange hoch, auf minus 6 Minuten die Badehose (Antwortwimpel) runter und schon konnte die Startprozedur beginnen. Zusätzlich wurde noch die Flagge rot gesetzt, was bedeutet, dass die ausgelegten Luvtonnen linksherum zu nehmen waren.

Im ersten Start gab es einige Frühstarter, davon ein 12er mit mehr als einer ganzen Bootslänge, aber bis auf einen bereinigten sie sich durch einen Neustart. Wir konnten vom Startschiff

aus nicht alles die ganze Zeit beobachten, aber einige Schiffe fuhren aus unserer Sicht seltsame Kurse. Man hatte wohl nicht alle Flaggen am Startschiff gelesen, die Luvtonnen wurden teilweise gar nicht genommen. Eine besondere Schwierigkeit für die Wettfahrtleitung war die Tatsache, dass das Startschiff, obwohl es max 4,9 Knoten fuhr, nicht schnell genug am Ziel sein konnte und sich zwei Boote selber zeiten mussten, was aber gut klappte.

Wenige Stunden später war auch der Letzte im Ziel, und der Preisverteilung stand nichts mehr im Wege. Zuvor jedoch wurde dazu aufgerufen, ernsthaft darüber nachzudenken, ob man die Bahn auch korrekt abgesegelt hätte. Dies führte am Ende dazu, dass in der ersten Gruppe der großen Schiffe nur „Peter von Seestermühle“ einen Preis in Empfang nehmen konnte. Dies macht die Preisverteilung zwar amüsant, zeigt aber auch, dass die Wettfahrtleitung mehr mit den Teilnehmern hätte kommunizieren müssen. Es ist eben keine Meisterschaft, auf der man von den Teilnehmern Bibelfestigkeit im Hinblick auf die Regeln erwarten darf. Der Abend entwickelte sich dann noch sehr nett und fand sein Ende erst auf der Terrasse unseres Appartements.



Zieldurchgang „Heti“ (ex „Saturn“) (Fotos Katrin Höhne)

Vielleicht kennen Sie das: Man liegt im Bett und schläft, auf einmal macht es „pling“, man ist hellwach und weiß: „Ich habe einen Fehler gemacht!“ Ich hatte vergessen die durch das Warten entstandene neue Startzeit in mein Auswerteprogramm einzugeben. Die gesegelten Zeiten waren viel zu lang! Morgens versteckte ich mich so gut es ging vor den Teilnehmern, fuhr nach Hause, berechnete die Ergebnisse neu und schrieb ein „mea culpa“ an die Teilnehmer.

Dass mir so etwas passiert! Schande über mich! Meine Söhne haben mich beschimpft: „Du wolltest die Ergebnisse ja unbedingt alleine eingeben! Mit uns wäre das nicht passiert!“

Das Wettfahrtleitungsteam bestand aus Kai Jancke, Gesche, Joshua, Jacob und Marcus (alle Boehlich).

39. Schifffahrtsregatta

GESELLIGER BRANCHENTREFF MIT SPORTLICHER NOTE

GAN Die „Peter Gast Schifffahrtsregatta“ ist die größte privat, d.h. nicht von einem dem DSV angehörigen Verein, organisierte Segelregatta in Deutschland. Sie findet jährlich im August von Schleimünde nach Ærøskøbing statt. Auch dieses Jahr präsentierte sie sich bei bestem Sommer- und Segelwetter wieder als fröhlicher, geselliger Branchentreff mit einer sportlichen Note, und zwar bereits zum 39. Mal. Es waren 86 Meldungen eingegangen, eine Zahl, die viele Vereine für eigene Regatten wünschten. Der Veranstalter, die „Peter Gast Schifffahrtsregatta GmbH“ möchte verständlicherweise eine möglichst große Teilnehmerzahl zusammenbringen, aber nicht jeder aus dem Kreis der Schifffahrt hat eine eigene



„Diva“ mit Michael Thomsen am Ruder fährt in den Hafen Ærøskøbing ein (Foto Hinrich Franck)

Yacht. Daher ist es üblich, dass an der Teilnahme interessierte Firmen für ihre Mitarbeiter/-innen und Gäste Boote chartern. Auch aus der SVAOe wurden dazu Boote zur Verfügung gestellt. Es waren „Nathurn IV“ (Arend Brügge), „Diva“ (Michael Thomsen, vielen noch als „weltbestener Kutterführer“ bekannt) und „Yella 3“ (Heiko Zimmermann), deren Eigner mitsegelten.

Der Startschuss für die erste Startgruppe, fiel morgens um neun Uhr, danach ging es bei kräftigem Wind zwischen vier und fünf Windstärken aus Nord bis Nordwest auf einen Amwindkurs Richtung dänische Insel Ærø. Ab Skjoldnæs konn-



Die Wettfahrtleitung am Zielschiff; v.l. Sebastian Naumann-Emme, Jan Keppler (SVAOe), Birgit Müller-Petermann (SVAOe), Daniel Rüter (SVAOe) (Foto Hinrich Franck)

ten dann die Spinnaker gesetzt werden. SVAOe-Mitglied Daniel Rüter, der mit seinem Team, darunter Jan Keppler und Birgit Müller-Petermann aus der SVAOe, das Zielschiff betreute, sagte zu den guten Segelbedingungen: „Nass wurde man nur vom Spritzwasser beim schnellen Segeln oder auf dem begleitenden Motorboot.“

Die Ergebnisse der in zahlreichen Gruppen gewerteten Teilnehmer findet man unter <https://schiffahrtsregatta.de/wp-content/uploads/2022/08/ErgebnislistePGS2022-1.pdf>

Die Durchführung der Regatta wurde von den Wettfahrtteams der drei Vereine Kieler Yacht Club (KYC), Norddeutscher Regatta Verein (NRV) und Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne (SVAOe) geleistet. (Quelle: Peter Gast Schiffahrtsregatta GmbH/ Sandra-Valeska Bruhns)

Inklusionsregatta

MIT DEM SV14-BOOT ZUM AASEE NACH MÜNSTER

Vorbemerkung der Redaktion: SV14-Boote sind Segeljollen, die speziell auf die Bedürfnisse von Menschen mit Beeinträchtigungen zugeschnitten sind. Mehrere dieser Boote sind auf der Alster stationiert, davon eins („Kaddie“) in der Anlage Alsterufer, das der SVAOe vom Hamburger Segelverband zur Betreuung zur Verfügung gestellt wurde. Damit ist unser Mitglied Felix Schnor aktiv (siehe SVAOe Nachrichten 5-2021). Der Hamburger Segelclub (HSC) veranstaltet regelmäßig Känguruh-Start-Regatten, an denen auch mit Yardstickwerten versehene SV14-Boote teilnehmen. Zwei Hamburger Inklusions-Teams aus dieser Regattaserie, darunter Felix mit Vorschoterin, sind von der Alster an den Aasee zu einer Inklusionsregatta gereist, wobei Felix

aus praktischen Gründen ein Boot des NRV nutzte. Das zweite Team bildeten zwei Mitglieder der Segelgruppe des FC St. Pauli. Im Folgenden wird über diese Regattateilnahme unter Verwendung eines Beitrags aus den Nachrichten des Hamburger Segel-Clubs berichtet, den wir freundlicherweise leicht gekürzt veröffentlichen dürfen.

Von Matthias Bünge ■ Der Segel Club Münster (SCM) lud am Wochenende, den 22. bis 24. Juli 2022, in Kooperation mit dem Behindertensport Münster (BSM), zur „1. Münsteraner Inklusionsregatta“ in der SV14-Klasse ein. Auch zwei HSC-Känguruh-Inklusions-Teams aus Hamburg, „Pippilotta“ (SVAOe) und „Astraoid“ (FCSPSegeln), wollten sich diese Premiere nicht entgehen lassen.

Schon am Freitag früh ging es gemeinsam am Norddeutschen Regatta Verein los. Dieser stellte beiden Teams sehr unkompliziert zwei perfekt verzurrte und getrailerte SV14 für das Event zur Verfügung. So ausgerüstet konnten Felix Schnor mit Vorschoterin Alanna (11 J.), Team „Pippilotta“, und Dirk Thalmann mit Matthias Bünge, Team „Astraoid“, dem Ruf an den kleinen, aber feinen Aasee folgen.

Gleich der erste gesellige Abend in der komplett barrierefrei gestalteten Clubanlage des SCM machte die Reise wert. Das moderne, offen gestaltete Clubhaus mit riesiger Bootshalle direkt an der Promenade des Aasee bot bei schönstem Wetter allen Teilnehmer-Teams ein einmaliges Ambiente für ein lauschiges und durch die Gastgeber herzlich organisiertes gemeinsames Grillen als Einstieg.

Am Samstag startete der erste Regatta-Tag mit der feierlichen Taufe der neuen SV14 des SCM, mitfinanziert durch den BSM, auf den Namen „Tofte Kaline“, was „schönes Mädchen“

bedeutet, ein Wort aus der Masematte, einer mittelalterlichen Geheimsprache in Münster, den Rotwelsch-Dialekten zugehörig.

Auch wenn Rasmus während der Taufe mit einem Schluck Sekt besänftigt wurde, so zögerte Aiolos anfangs noch etwas mit den Winden. Schließlich spendierte auch er noch ein laues, regattataugliches Lüftchen mit aber sehr spannenden Drehern. So segelten die fünf angetretenen Teams am Sonnabend insgesamt vier Läufe.

Alster-Dreher gewohnt, konnten Dirk und Matthias dabei gut mithalten. Direkt im ersten Rennen, bei Halbwind-Drehern, konnten sie mit einer nahezu durchgängigen Gennaker-Rauschefahrt (inklusive gewagter und erfolgreicher Gennaker-Wende) das gesamte Feld samt Favoriten Jürgen Brietzke und Sigmund Mainka um fast eine ganze Bahnlänge hinter sich lassen.

Felix und Alanna steckten wegen eines unbemerkten Fehlers beim Anschlagen des Gennakers, der den Bugsprit nicht ganz ausfahren ließ, am ersten Tag einige Niederlagen ein. Leider fiel der Fehler erst abends auf, konnte aber durch die junge Vorschoterin Alanna behoben werden.

Einen ausgelassenen, geselligen Abend mit leckerem Gulasch, regem Austausch und den einen oder anderen Getränken weiter, starteten Felix und Alanna mit nun funktionsfähigem Gennaker bei satterem, stetigerem Wind am Sonntag wieder richtig durch. In einem besonders spannenden Lauf mit vielen Zweikämpfen konnten sie einmal auch den zweiten Platz herausfahren. Dirk und Matthias konnten ihre Position am Sonntag halten.

Bei stets viel Sonne wurden vor zahlreichen interessierten Zuschauern über die zwei Tage insgesamt sieben Läufe auf dem Aasee absolviert. Wettfahrtleiter Uwe Holzhäuser hatte Wind,



*Der SCM-Anleger am Münsteraner Aasee
(Foto Ulrike Reinhardt)*



*Taufe eines neuen Inklusionsbootes
(Foto Jürgen Schwittai)*



Start der SV14-Boote (Foto Jürgen Schwittai)



Team „Pippilotta“ mit Spi im Einsatz
(Foto Jürgen Schwittai)



Siegerehrung (Foto Ulrike Reinhardt)



Besuch beim NRV (Foto Team „Astraoid“)

Bahn und Segler/-innen immer voll im Griff. Sieger nach sieben Läufen wurden Jürgen Brietzke und Sigmund Mainka vom 1. Wassersportverein Lausitzer Seenland e.V.. Den 2. Platz belegten Dirk Thalheim und Matthias Bünger vom FCSPSegeln. Dritte wurden Johanna und Peter Schablowski vom Segel-Surf-Club Kempen e. V.

Nach der Siegerehrung und ausgestattet vom SCM mit einem obligatorischen westfälischen Pumpernickel, ging es dann für alle Teams mit vielen neuen Eindrücken schon wieder schweren Herzens in Richtung Heimat. Bevor die beiden Hamburger Teams erschöpft in die Kojen sinken konnten, war aber erst noch ein Abstecher zum NRV fällig; zum einen, um die Boote zurückzubringen, und zum anderen, um an der heimischen, ebenfalls sehr schönen Alster mit Radler bzw. Cola auf ein gelungenes Regatta-Wochenende und auf die neue Jung-Vorschoterin Alanna gemeinsam anzuprosten.

Allen Organisatoren, Unterstützern und Mitstreitern sowie ganz besonders der Crew des SCM im Namen von beiden Hamburger Teams einen großen Dank für dieses gelungene und empfehlenswerte Regatta-Wochenende beim Segel-Club Münster.



Zwei Tage in Pink

VON VIEL WIND, SONNENSCHNEIN UND FLAUTE – DIE FAST PERFEKTE KIELER WOCHE

Vorbemerkung der Redaktion: Nach zwei Corona-Jahren fand die Kieler Woche 2022 endlich wieder „fast normal“ statt, zum „normalen“ Termin vom 18. bis 26. Juni. An der KiWo-Regatta für J/24-Boote nahm das SVAOe-Boot „Hungrier Wolf“ (Steuermann Fritz Meyer) teil. Außerdem war Luise Boehlich Mitglied einer aus fünf verschiedenen Vereinen gemischten Crew auf „United 5“. Und falls man das nicht weiß: Pink ist die Farbe für den dritten Platz.

Von Luise Boehlich ■ **Mittwochabend** – Ich werde von Ino zu Hause abgeholt. Neben unserem Gepäck haben wir auch noch den Einkauf für die gesamte Woche im Auto. Das Auto, ein Smart, platzt aus allen Nähten, aber irgendwie schaffen wir es sogar noch, kurz vor Schilksee zwei Kästen Bier zu verstauen. Als wir ankommen, bastelt die Mannschaft bereits fleißig am Boot, neue Fallen werden eingezogen, das System maximal verbessert oder erneuert. Nachdem wir unser Wohnboot (eine X-35) eingestaut haben, schaffen wir es sogar noch, den Mast zu stellen und sind bereit, am nächsten Morgen direkt unter den Kran zu gehen.

Donnerstagsmorgen – Ungewöhnlich früh aufstehen, denn der erste Start ist schon für 11 Uhr angesetzt. Während der Rest der Crew das Boot krant, steige ich ins Auto und düse zum Baumarkt, letzte Besorgungen machen: Ein neuer Feuerlöscher muss her und Getränke für den Motor. Nun kann es endlich losgehen. Wir fahren raus, dieses Jahr zurück auf der Bahn Foxtrott, die nördlich von der Marina Wendtorf liegt. Es ist gut Druck in der Luft. So entscheiden wir uns, als

wir am Startschiff ankommen, für die Fock. Gesegelt werden drei Up-and-Downer mit Vorwind-Ziel. Bereits auf dem ersten Downer merken wir, dass wir nicht schneller mit der Fock sind und bauen auf die Genua um. So beenden wir das Rennen auf dem fünften Platz. Zwischen den Rennen passiert dann auch, womit zu rechnen war: Ausrüstungskontrolle! Wie kleine Kinder freuen wir uns über den frisch erworbenen Feuerlöscher, der umgehend abgefragt wird.

Im Laufe der zweiten Wettfahrt nimmt der Wind immer weiter ab und dreht leicht links. Leider bleibt die Welle bestehen und macht uns das Kreuzen zur Luvtonne nicht leichter – dieses komische, ungute Gefühl, es würde nicht laufen und man würde sich „feststampfen“. Als wir auf Layline gehen, zeigt sich aber, dass dem so nicht ist und wir vorne mitfahren. Uneinholbar ganz vorne sind die Iren, das sollte den ganzen Tag auch so bleiben. Schlussendlich können wir die Wettfahrt mit einem zweiten Platz beenden, das letzte Rennen des Tages wird dann wieder ein fünfter Platz. Mit dem ersten Streicher im Gepäck liegen wir punktgleich mit der „Vitesse“ auf Platz Drei – und wie wir alle wissen, bedeutet das, den



Tag 1 Spiberge an der Leetonne



Tag 1 an der Luvtonne neben „Vitesse“

kommenden Tag in Pink zu segeln. Zufrieden mit dem ersten Tag gehen wir in Strande essen. Auf dem Rückweg sind wir am Grillplatz noch auf ein Getränk bei den „Hungrigen Wölfen“ eingeladen. Dort finden wir ebenfalls die „Schweren Jungs“, die „Vitesse“ und die „Rotogirls“ vor; und da Segler bekanntlich Rudeltiere sind, lockt dies immer weitere Segler auf der Suche nach Gemeinschaft an, bis schlussendlich noch der Klassenvereinigungs-Abend der J/70-Segler bei uns hängenbleibt. Die Stimmung ist ausgelassen, alle sind happy, nach zwei Jahren eine KiWo mit „normalem Landleben“ vorzufinden.



Tag 2 an der Leetonne nach dem Spi bergen

Freitagmorgen – Die Sonne scheint, der Wind weht, der Tag könnte nicht schöner starten.

Das erste Rennen startet, es läuft gut, wir kommen in der vorderen Fleet am Luvfass an und verholen uns auf dem Downer auf den dritten Platz. Aber ab dem Leefass hat sich der Wurm in das Rennen eingeschlichen. Wir sind nicht schnell genug bei der Spiberge und fahren über die Spischot. So let the struggle begin: Zuerst geht der Achtknoten an der Spischot nicht auf, also fummle ich den Knoten kopfüber im Spisack am Spi auf. Auf der Kante ziehen wir die Steuerbordschot unterm Boot heraus und ich mache mich auf die Reise, den ganzen Bums wieder korrekt um den Bug vorbei an der Genua zu führen. Ansporn in Form von Geschrei: „Beeil dich! / Schneller!“ macht mich nervös, das Ganze geht dann aber trotzdem zügig. Zurück auf der Kante bekomme ich ein ungutes Gefühl, verläuft die Schot wirklich frei am Bug? Ich gehe abermals nach vorne: „Ach Mensch, das sieht ja top aus, da.“, freue ich mich und setzte mich zufrieden zurück. Auf der Layline scheint alles super, wir haben unseren Platz gehalten und Ino darf nun den Spibaum anbauen: „Leute, wir haben ein Problem, der Knoten am Spibaum hat sich gelöst!“ – „Egal – bau an!“ so der Befehl. Wir füttern den Spi vor, und Olaf stöhnt, halb geschrien: „Ich seh doch jetzt schon, dass das nicht korrekt läuft, da!“ Zu spät: Der Spi wird gezogen und nichts passt mehr. Chaos am Spibaum, Chaos mit der Spischot, ich eile nach vorne und knote die anständig vertüdelte Spischot wieder ab, eine Böe reist mir das Schothorn aus der anderen Hand. Adrenalin, Schweiß und Geschrei, jetzt fange auch ich an... Nach einer gefühlten Ewigkeit habe ich einen Knoten hinbekommen und der Spi kann endlich richtig

gefahren werden – ach nee, da war ja noch was mit dem Baum. Nachdem auch hier der Knoten erneuert wurde, passt es dann aber wirklich. Ich sag mal, die Stimmung war auch schon besser an Bord, und dritter waren wir natürlich auch nicht mehr. Zum Glück haben wir noch eine Kreuz vor uns, diese können wir auch für uns nutzen und verholen uns zurück auf den dritten Platz, den wir schlussendlich auch bis zum Zieldurchgang halten können.

Die folgenden Rennen des Tages können wir ohne besondere Aufregung und Thrill segeln und schaffen erneut einen dritten sowie leider einen neunten Platz. Am Tagesende landen wir wieder mit der „Vitesse“ punktgleich auf dem dritten Platz – Tag zwei in Pink gesichert.

Am Abend fand dann am Strand bei Strande der J/24-Klassenvereinigungs-Abend statt mit der Möglichkeit zu grillen und mit ausreichend gekühltem Bier für die von der Sonne durstige Klasse.

Sonabend – Der Morgen beginnt wieder mit feistem Sonnenschein, aber auch mit Flaute; trotzdem schickt man uns auf die Bahn raus.



Die „United 5“-Crew in Pink
(Fotos Jan Kruse, Luise Boehlich)

Draußen wird wenig überraschend AP (Startverschiebung) gezogen und das Warten auf Wind beginnt. Bis 13 Uhr schaffen wir ein Rennen bei wenig Wind, der Kurs wurde auch auf zwei Kreuzen verringert. Die Segler beginnen zu baden,

JETZT
Hamburger
Yachthafen

JENSEN
Bootsbau **WERFT**
aus
Meisterhand

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

ein wenig Wind ist da, aber zu unbeständig. Es dauert ewig, bis weitere Wettfahrten gesegelt werden können, aber am Ende des Tages schaffen wir bis 16:30 Uhr alle geplanten Wettfahrten. Mit einer Tagesserie von 4 – 2 – 3 halten wir uns auf Gesamtplatz drei. Die Windverhältnisse haben allerdings insgesamt dafür gesorgt, dass die „Schweren Jungs“ um Stefan Karsunke einiges an Punkten zu den erstplatzierten Iren „Headcase“ aufholen konnten. Außerdem konnte sich der „Hungrige Wolf“ mit neuem Steuermann Fritz Meyer auf den vierten Platz verholten. Am nächsten Tag sollte es also nochmal spannend werden, die Plätze auf dem Treppchen waren nicht abgesichert. So freuten wir uns auf einen dritten Tag in Pink.

Tja, wie die Überschrift schon vermuten lässt – Zwei Tage in Pink –, wurde am Sonntag nur ein Rennen gefahren, und zwar das mit Motor unter den Kran. Nachdem wir stundenlang an Land auf Wind und eine Entscheidung der Wettfahrtleitung gewartet hatten, wurde um 12 Uhr alles abgeblasen. Enttäuschung bei den einen, Freude bei uns, besonders bei mir, denn mein Wunsch, auf dem Treppchen zu stehen, wurde wahr.

Die Redaktion gratuliert zu diesem schönen Ergebnis!

Nordseewoche mit

REGATTA „RUND SKAGEN“

Von Ruth Ocksen ■ Morgengrauen, meine Schicht hat gerade begonnen. Die dritte Nacht auf See. Konstanter Wind – nicht zu wenig, um zu segeln und voranzukommen. „Lotta“ gleitet gleichmäßig mit fünf Knoten durchs Wasser. Nichts schlackert beim Erwachen des Tages, so wunderbar friedlich.

Nach Wochen des Aufrüstens, neue Sturmsegel, Sicherheitstraining usw. usw., ging die Nordseewoche letzten Freitag in Wedel los. Kein Wind – die 1. Regatta bis Cuxhaven wurde abgesagt und der Konvoi fuhr unter Motor zum Ziel.

Am nächsten Morgen um 7:00 Uhr ging es dann auf nach Helgoland. Es gab viele Winddreher und auch Miniflauten. Nach einem tollen Tag auf See sind wir zügig angekommen. Richtige Aufregung gab es kurz vor Helgoland, als Bremen Rescue über Funk die „Germania“ – direkt neben uns – aufforderte, Ausschau nach einem „Menschen über Bord“ zu halten. Nachdem das ganze Aufgebot – Hubschrauber über dem Regattafeld, Seenotretter und das Schlauchboot der Regattaorganisation – aufgefahren war und sich über Funk ausgetauscht hatte, stellte es sich glücklicherweise als ein Fehlalarm heraus. Eine Rettungsweste sendete auf einer Seascap vor uns unter Deck fälschlicherweise das Notsignal, was niemandem an Bord aufgefallen war. Am Ende kamen alle gut an, und trotzdem gab es einem das gute Gefühl, dass das System in der Not funktioniert.



„Lotta“ beim Training auf der Elbe

Der Südhafen ist voller Segelboote aller Art, von 9 bis 23 m Länge. Hightech und alte Klassiker liegen nebeneinander, sind angekommen aus Bremer- und Wilhelmshaven, Hooksiel; sogar aus England nimmt jemand teil. Man bindet sich in Päckchen fest und klettert über bis zu 13 Boote, um an Land zu kommen. Was für eine bunte Veranstaltung! Alle wollen gemeinsam segeln, sich aber auch messen. Abends wird gefeiert – sogar eine Live-Band wird geboten. Wir bekommen dort den 3. Preis unserer Gruppe.

Pfingstsonntag steht vormittags die Wettfahrt 6 Capitell Cup „Rund Helgoland“ an. Knapp 100 Boote bieten mit ihren bunten Spinnakern eine Show rund um die Insel. Herausfordernd ist es für die Crews, weil der Wind auf dem Kurs garantiert viermal aus einer anderen Richtung kommt, d.h. viele Segelmanöver, nicht im Windschatten der anderen stecken bleiben, Vorfahrt und Strömung beachten – sehr spannend bis zum Schluss. Wir werden wieder Dritter, diesmal aber in einer viel kleineren Gruppe von nur fünf Booten, auf denen doublehand Crews eine gesonderte Wertung fahren.

Wieder im Hafen angekommen, steht dann sofort ein Check für „Lotta“ an. Die Ausrüstung einiger Boote wird überprüft, und wir sind dabei. Die Sicherheit an Bord für die morgen startende Regatta „Pantaenius Rund Skagen“, an der wir zum ersten Mal teilnehmen wollen, soll gewährleistet sein. Aus einem vierseitigen Anforderungsplan sind stichprobenartig Notruder, Handfunke und vieles mehr vorzuführen. Vielen Dank an Rolf, der für uns extra noch eine Ersatzpinne gemacht hatte, die wir auch zu zeigen hatten. Wir waren aufgeregt wie vor einer Schulprüfung, und dann...geschafft – wir sind durch!

Dem 510-sm-Weg rund um Dänemark mit Ziel



Der erste Abend ist sehr nass und windig, aber der Autopilot nimmt uns etwas Arbeit ab



Nach der zweiten Nacht früh morgens in der Jammerbucht: die ersten Sonnenstrahlen!

Kiel steht nichts entgegen oder doch?

Michael beobachtet seit Wochen die Wetterlage; erst sah alles ganz gut aus, und nun droht Tief „Maya“ damit, dass wir gar nicht starten werden, weil wir uns einem Wind von bis zu 40 Knoten nicht gewachsen fühlen.

Wir lernten Olaf und Volker von „Atena“ kennen, die uns wertvolle Tipps gaben, sodass unsere Idee des Wachplans neu überdacht wurde und wir sicherheitshalber noch eine Lage merinowollene Unterwäsche kauften.

Montag früh dann Steuermannsbesprechung: Meeno Schrader, der „Wettergott der Segler“,



Die Stimmung steigt :-)

gibt ein Briefing zu Wind und Wellen, aber auch er kann nicht sicher sagen, was genau auf uns zukommen würde. Michael entscheidet nach langer Überlegung schließlich: Wir können das mit kleiner Segelfläche schaffen – es geht los. Yippee!

Schnell die Sturmsegel angeschlagen, die man mit an Deck stehender Crew, Schwimmweste und Lifebelt angelegt, durch ein Sicherheitsgate passierend, im Hafen vorführen muss. Auf den großen Booten stehen bis zu 12 Mann. Unsere Besatzung ist auf Deck eher sehr, sehr klein. Danach werden die Segel wieder abgeschlagen, und jetzt kann es wirklich losgehen.

Der Start ist geglückt. Der Plan ist, so schnell und so lange wie möglich vor dem Sturm weg zu segeln. Direkt nach der ersten Tonne wird also von der G2 auf den Spi gewechselt. Es regnet

von Anfang an, und, wie vorhergesagt, holt uns der Sturm am Abend ein. Als der Starkwind kommt, haben wir die Segelfläche schon reduziert, und Wind und Regen peitschen auf uns ein. Das Positive daran ist, dass es alles von hinten kommt. Beim Wachwechsel dauert das An- und Ausziehen der tiefenden Kleidung bestimmt 15 Minuten, weil man nie festen Stand hat und durchgeschaukelt wird. Um sicherzustellen, dass die Koje die nächsten Tage trocken bleibt, decken wir sie vorher immer mit Segelsäcken ab, weil man doch immer wieder ungewollt drauf fällt. Durch die erste Nacht fahren wir mit sehr vorsichtiger Segelwahl. Das Groß wird eingeholt, und für ein paar Stunden geht es nur mit der G4 weiter. Das kostet natürlich Siegelplätze, aber Sicherheit, Kräfte-Sparen und Ankommen ist unser oberstes Gebot. Wir erleben diese Sicherheit dann auch relativ gut – es ist „nur“ nass und kalt. Die äußere Schicht klitschnass, die Mittelschicht klamm, aber die unterste bleibt trocken und die Füße sind warm. Die Wellen haben nach unserer Schätzung z.T. 3 m Höhe – mächtig, aber nie beängstigend. Es ist vielmehr, als reite man über langgezogene Hügel. Auf den Gipfeln sieht man über die „Landschaft“ und dann taucht man wieder ins Tal. Die ganze Zeit aber höchste Konzentration, und der permanente Gleichgewichtsausgleich zehrt. So geht es den nächsten Tag weiter, und nein, es wird nicht trockener, dafür ist es aber eine wirklich schnelle Reise. Wir sind vor der zweiten Nacht schon ziemlich kaputt und überlegen, ob wir es bis zum Ziel schaffen können, obwohl wir schon bis zum Limfjord gekommen sind.

Beide hatten wir den Abbruch ernsthaft im Kopf. Nach ein, zwei Stunden Schlaf war der Körper schwer wie Beton, und man schälte sich



Kardinaltonne Skagens Rev mit schönem Schiebeström



Den Schluck haben wir uns verdient!

mühsam und widerwillig aus den warmen Decken. Wir entschieden, umzudrehen, wenn es nicht mehr geht. Dann schüttete der Himmel in der zweiten Nacht noch mal all seine Wasserreste aus und so gegen zwei Uhr nachts hörte es auf. „Lotta“ flitzte schnell durchs Wasser in den Morgen, und es war so befreiend, keinen Regen mehr zu haben. Michael hatte ein paar Stunden geschlafen, blickte durchs Luk und sofort wurde unser persönliches Ziel neu gesetzt – Skagen packen wir, und dann sehen wir weiter. Wir wurden am Mittwoch dann sehr entschädigt. Mit bestem Wind, trocken und sogar ein paar Sonnenstunden, erreichten wir mit unserem ebenso sonnigem gelben Spi die Tonne von Skagen. Das gab erstmal „Give me Five“ und den hier üblichen Schluck Rum, von dem der Sponsor Pantaeenius jedem Boot eine Flasche mit auf den Weg gegeben hatte.

Außerdem hatten wir am frühen Morgen auch zum ersten Mal Netz und Zeit nachzusehen, wie wir überhaupt lagen: wow – berechnet Platz 8 von allen und in unserer Gruppe sogar Platz 1. Die viel schnellere Konkurrenz hatte vorne jetzt viel weniger Wind, das war gut für uns. Klar, dass es jetzt auf jeden Fall weiterging. Die Sachen tropften nicht mehr aus, sondern waren nur noch nass, und es sollte trocken bleiben, das waren doch beste Aussichten. Mit schneller Fahrt ging es in die Ostsee.

Aber nur eine Stunde später wurde der Wind einfach ausgeschaltet. Mit einem Schlag ging nichts mehr. „Peggy“ und „Dantes“, zwei andere Boote, waren mit uns in dem Flautenloch gefangen. Alles schlackert, die Segel schlagen gegen Mast und Baum, weil sie keinen Druck mehr haben. Die Geräusche gehen sofort an die Nerven. Wir bedankten uns schnell mit einem



Nachts bei Læsø, es wird nicht wirklich dunkel

Schluck Rum bei Petrus und Poseidon und entschuldigten uns, das bei Skagen vergessen zu haben. Flaute können wir nicht gut ertragen, und nachdem wir im Internet gesehen hatten, dass der Wind hier erst am nächsten Morgen wiederkommen würde, da war klar – das halten wir nicht durch. Also Vorsegel runter, um es etwas ruhiger zu haben und dann die Regattaleitung anfunken, um unsere Aufgabe mitzuteilen. Beim Herablassen des Segels kam dann plötzlich ein lautes „STOPP – „Dantes“ fährt wieder!“ Ein Blick hinüber, und dann tat „Peggy“ es ihr gleich und fuhr auch wieder. Die Vorhersage war falsch gelesen worden, da hätten wir uns sehr geärgert. Unsere Segel zogen auch wieder an, und es ging gemäßigt, aber stetig weiter gen Süden. Der Rest des Tages und auch die Nacht boten entspanntes Segeln, sodass wir beide Schlaf nachholen konnten. Nach der dritten Nacht begann ich dann diesen Text früh morgens zu schreiben, um diese ganz besondere Stimmung und einen Teil der Erlebnisse festzuhalten, so beeindruckend wie diese kleine Reise war.

Nachdem „Lotta“ morgens noch eine ganze Weile so elegant durchs Wasser geglitten war, kamen wir danach nicht mehr sehr weit. Es gibt

für uns jetzt aber nicht mehr die Frage aufzuheben, es sind „nur noch 130 Meilen auf dem Ostsee“, das schaffen wir! Wir werden, bis wir im Hafen fest sind, auch bei dem guten Wetter konzentriert bleiben und tragen diszipliniert die Schwimmwesten, picken uns ein, sobald wir das Cockpit verlassen. Bei Schlechtwetter galt das auch im Cockpit. Bisher musste nur „Atena“ aufgeben, weil es Schaden an der Steuersäule hatte, und weitere Ausfälle soll es auch nicht geben.

Bis zum späten Nachmittag hatten wir einige Geduldsprüfungen mit zappeligen Wind und der Strömung. Das Pokern auf einen Winddreher, der uns in den Großen Belt tragen sollte, und der dann aber nicht kam, warf uns bestimmt 10 sm hinter „Peggy“ zurück. Abends setzte



*Am vierten Tag, die Kräfte schwinden
(Fotos Michael Matzke, Ruth Ocksen)*

der Wind dann viel stärker ein als geplant. Die Welle arbeitete bockig gegen „Lotta“, und unser Segel war zu groß gewählt. Wir wollten es aber nicht mehr ändern, weil wir es schon bald wieder brauchen würden und die Kräfte lieber sparen wollten.

Mich strengte das Knüppeln sehr an, und ich holte Michael früher aus seinem Schlaf als geplant, weil es mir zu viel wurde. Wir konnten den Kurs nicht ganz halten und boxten uns mit extra Schlägen um die Inselfspitze von Sejero und die von Seeland. Dann sah es besser aus, und wir hatten halben Wind. Während meiner Pause hat Michael uns dann schnell und zügig zur Brücke über den Großen Belt gebracht. Ich schaute verschlafen ins Cockpit, und er wirkte wie im Rausch, sprach völlig übermüdet, aber glücklich, wirres Zeug von dem Ritt der letzten

Seemeilen, von „Peggy“ jagen, wo die Brücke queren...Er musste jetzt aber noch bis Lange-land durchhalten, dann übernahm ich, und er konnte sich hinlegen. Nun war der Name Programm – es ist ein wirklich langes Land. Wir wollten möglichst bis zum Mittag das südliche Ende erreichen, um dort nicht in die nächste Flaute zu kommen. Das wurde sehr knapp und es zog sich. Der letzte Teil wurde gekreuzt, um dicht unter Land zu bleiben und nicht über die Strömungskante hinauszugelangen. Aber auch diese Ecke wurde umschiff und nach ein paar weiteren Meilen waren wir im Endspurt. Kiel lag nur noch 16sm vor uns. Scheinbar so nah und doch so fern. Der Wind schwächelte und wir fingen an herumzudümpeln. Die Götter waren mittlerweile wahrscheinlich betrunken, weil wir sie mit mehr Rum darum baten, den Wind für

**DIREKT
AM HAMBURGER
YACHTHAFEN!**



YACHTPROFI.DE

Gute Teile, guter Service.

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

P&K
products

Hochwertige
Produkte für
die Pflege
Ihrer Yacht:

**Reiniger
Polituren
Winschenfett
Frostschutz**

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

uns – das drittletzte Schiff – und auch „Bar Central“ sowie „Havlys“ bis ins Ziel wehen zu lassen. Außerdem hatten wir berechnet, dass wir „Calle Dr. Antonio Jorge Aguiar“, eine der beiden Dehler 30, noch kriegen konnten – wenn wir es bis ca. 19:40 Uhr schafften. Sommerwetter – Sonne und kein Wind zermürbten den Käptn und er schlief fast an der Pinne ein. Ich kramte in der Motivationskiste, Alster 0% musste her...da, ich spüre Wind ... genauso schnell war er wieder weg... noch 15, noch 13 sm. Es wurde einfach nicht weniger. Nun ließ ich Sisters of Mercy und Ramstein aufspielen, um diese lähmende Ruhe der Kieler Bucht zu übertönen. Kein Vorankommen – Ok und noch 'nen Kaffee – die „Calle...“ gaben wir auf und wünschten uns, nur nicht mit dem Ziel vor Augen noch eine ganze Nacht auf See zu treiben. Wieder ein Kräuseln auf dem Meer, ein Hauch Brise auf dem Arm, die Segel zogen ein wenig an – wir trauten uns kaum zu hoffen, sie zogen stärker an und zu dem, was dann kam, durfte man tatsächlich Wind sagen. Wir schafften den Kieler Leuchtturm und segelten. Die Anspannung war jetzt sehr groß. Hält er durch? Es wurde sehr still an Bord. Wir sprachen nicht mehr miteinander, und jeder betete für sich. Der Countdown der Meilen zog sich ewig. Nur noch 3 sm. Wir konnten vom Kurs her direkt auf die Tonne zu halten. Es wäre perfekt. Michael beschrieb diesen Wind später, als atmete er in einem fast gleichbleibendem Rhythmus, er ließ ganz kurz nach, brachte uns etwas von der Linie ab, nahm Zug und beim längeren Ausatmen zog er dann wieder mit 15–17 kn an, um uns direkt ins Ziel zu tragen. Noch 1 sm, 0,75 sm ... „Lotta“ wurde noch etwas versetzt, und wir wurden von einem Schlauchi aus Schilksee be-

grüßt mit den Worten: „Und nun liegt die erst einmal letzte Wende vor Euch – Willkommen in Kiel“. War das eine tolle Begrüßung! Das Nordseewochenteam war sogar auch noch da, um uns beim Zieldurchlauf zu empfangen – das war mega! Geschafft! Was für ein Abenteuer! Unglaublich, was für ein schneller Wechsel von Wetter und Emotionen. Als wir zwei Stunden später bei Pizza und einem Glas Wein nach knappen 100 Stunden auf dem Wasser den Blick auf die Ostsee genossen, realisierten wir noch einmal, wie knapp das war. Wir sahen, wie die Flotte der Aerø Rund Regatta stundenlang in der Abendflaute in den Sonnenuntergang hineintrieb. Von der Terrasse aus harmonisch und friedlich anzusehen, aber eben nicht im Regattamodus gewünscht – es war einfach „Touch down“.

Ausgeruht und jetzt zuhause vom Balkon bleibt noch zu ergänzen, dass wir „Calle...“ dann doch noch geschafft hatten. „Shariffa“ hatte an der ersten Wettfahrt nicht teilgenommen und „Atena“ musste abbrechen, so wurden wir nach „Joint Venture“ dann sogar noch Zweite in der Wertung über beide Fahrten.

Vielen Dank an die Besatzung unserer Lieblingskonkurrentin, „Ballerina 2“, die uns in Cuxhaven zusätzlich so motiviert hatte, auf jeden Fall zu starten und voll dabei war – immer ein Vergnügen.

Und natürlich ein ganz besonderes „Danke schön“ an das gesamte Team der Nordseewochenorganisation. Wahnsinn, was ihr wieder möglich gemacht habt – Chapeau aus vollem Herzen!

Eine fast unbeschreibliches Erlebnis für mich, Ruth – Crewmitglied 2 of 2, und für Käptn Michael Matzke von „Lotta“, der besten Banner 30!

JUGEND

JUGENDTRAININGSTAGE AUF DER ALSTER

Von Jenna ■ Beim Trainingslager an der Alster vom 8. bis zum 11. August haben wir viel Neues über das Segeln eines 420ers gelernt, auch wenn wir häufig keinen Wind hatten und es sehr heiß war. Wir sind jeden Tag zur Übung und zur Abkühlung gekentert und es hat alles sehr viel Spaß gemacht. Wir haben viel gelacht und haben uns auch viel unterhalten. Es waren sehr schöne vier Tage, an denen wir viel gelernt haben.



Bei größter Hitze und Flaute zur Abkühlung mal ohne Mast per Schlepp auf die Binnenalster und durch die Fontäne. (Foto Bende Hamann)

FAHRTENSEGELN

Kooperation mit Yachtclub Nürnberg (YCN)

AUSBILDUNG UND SPASS BEI OSTSEETÖRN

Von Christiane Krieger-Boden ■ Plötzlich gab es da diese Angebote zum Mitsegeln, Üben, Meilen-Sammeln – Ähnliches hat es wohl auch früher immer mal gegeben, für mich war das jetzt etwas Neues: Die Informationen dazu gingen zuerst an die Teilnehmer und Teilnehmerinnen der SBFSee- und SKS-Kurse, verbreiteten sich weiter durch Mundpropaganda, und wurden schließlich in einer Rundmail allen Mitgliedern bekanntgegeben.

Die Chance: Ich war sofort begeistert. Eine besonders attraktive Möglichkeit betraf z.B. Törns mit der Yacht „Yallah“ unter SVAOe-Stander auf der Adria vor Kroatien – passte für mich aber nicht so gut. Mehrere andere Törns wurden für die Ostsee angeboten mit der Segelyacht „Lone Star“, Eigentum des Yachtclubs Nürnberg (YCN). Aufgrund einer Kooperation mit dem YCN, die von dem Betreuer der „Lone Star“, Jürgen Ruhl, und SVAOe-Leuten eingefädelt worden war, können SVAOe-Mitglieder zu beinahe ebenso günstigen Konditionen wie YCN-Mitglieder mitsegeln. Ich habe mich dann doch erst relativ spät um einen Platz beworben und hatte kaum Hoffnung, noch einen zu bekommen. Aber siehe da: Ich erhielt sofort eine Zusage, eine Koje sei noch frei.

Die Crew: Wir waren dann zu fünft, fünf einander völlig unbekannte Menschen, im Alter von 36 bis 72, vier aus Nürnberg und Erlangen, ich als Einzige von der SVAOe und aus Hamburg, „zusammengepfercht“ für eine Woche auf einer engen Traditions-Yacht mit wenig Komfort. Erstes Kennenlernen und Törnvorbesprechung per



„Lone Star“ legt ab von Heiligenhafen



Kajüte



Grillen im Cockpit

Zoom: Unser Skipper Ralf besitzt langjährige Erfahrung beim Segeln und Führen einer Yacht, und kennt „Lone Star“ von früheren Törns. Co-Skipper Peter hat auch Törnerfahrung, außerdem ist er ein erprobter und unerschrockener Bergsteiger – was uns noch zugutekommen sollte. Wir anderen drei Crew-Mitglieder, Wolfgang, Alexander und ich, haben wenig bis gar keine Törnerfahrung, waren bislang eher mit Jollen unterwegs. Und ja, es gibt auch bei Nürnberg ein Gewässer, wo man (Jollen-)segeln kann, den Großen Brombachsee, ein Stausee wie die Aubealster, aber mit 9 km² doch deutlich größer als Letzterer (1,6 km²). Ziele des Törns werden nicht festgelegt, sondern sollen kurzfristig je nach Windrichtung und Wetter entschieden werden.

Die Segelyacht: Angekommen in der riesigen Marina Heiligenhafen stehen wir am Liegeplatz der Yacht „Lone Star“; ein Mahagoni-Schiff, 13 m lang, mit königsblauem Rumpf und einem beeindruckend hohen Mast (ca. 19 m, Segelfläche 75 m²). Das Schiff wurde 1968 als Regattayacht „Suca“ auf einer Werft in Arnis gebaut. Beim Admiral's Cup 1969 belegte sie einen fünften Platz. 1976 wurde sie verkauft und in „Lone Star“ umgetauft, 1981 dem YCN gespendet, 2004/2005 umfangreich restauriert (ausführlich nachzulesen in „Yacht“, Ausgabe 22-2021, S. 102ff). Im Inneren gibt es einen Salon mit Navigationstisch, Pantry und Sitzbänken, die sich zu vier Kojen umbauen lassen, inkl. Netzen zur Sicherung bei starkem Seegang. Vier weitere Kojen befinden sich im Vorschiff und unter dem Cockpit. Einige der acht Kojen sind allerdings nur eingeschränkt nutzbar (weil zu kurz oder nur artistisch erreichbar). Die Pantry ist mutmaßlich noch im Originalzustand von 1968, ebenso die Toilette mit ausziehbarem Waschbecken, plat-

ziert zwischen Salon und Vorschiff. Immerhin, die Navigationstechnik ist modern: Ein Axiom-Plotter mit Navionics-Kartensatz, und digitale Bordinstrumente im Cockpit (sowas gab's noch nicht, als ich in den 1970ern mal mit auf einem Törn war). Aber mehrere Sätze Papier-Seekarten sind auch noch da.

Skipper und Co-Skipper belegen die Kojen im Vorschiff, die anderen die in der Kajüte. Ich bekomme die sogenannte „Skipperkoje“ unter dem Cockpit, und Ralf versichert mir, wie froh er sei, dass er die nicht nehmen müsse, da habe er sich letzthin mehrfach den Kopf blutig gestoßen. In der Tat, aufrichten kann man sich nicht und die Beine muss man mit etwas Schwung im hinteren Bereich der Koje verstauen. Aber ich bin dankbar dafür, dass ich, als einzige Frau unter lauter Männern, einen etwas abgetrennten Bereich für mich habe; ich habe sogar Platz, meinen persönlichen Kram gleich daneben in der ungenutzten „Hundekoje“ zu verstauen.

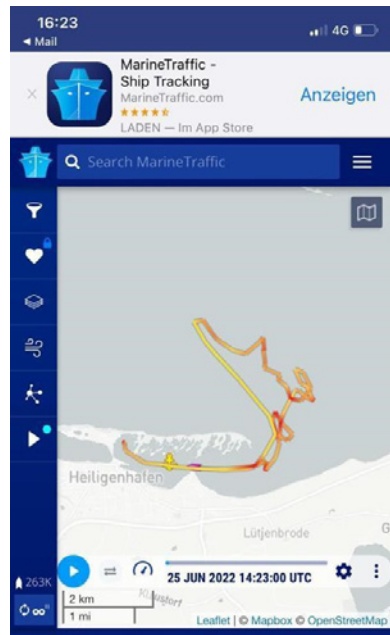
Gefrühstückt, gegrillt und auch sonst gegessen wird meist im Cockpit: Als Tisch „missbrauchen“ wir dabei ein Fenderbrett, das auf kreuzweise geführten Leinen an den Fockwischen festgezurt wird.

Am ersten Morgen erhalten wir eine mehrstündige Sicherheitseinweisung und weitere Erläuterungen zum Boot. Beispielsweise laufen das Großsegel und die verschiedenen zur Verfügung stehenden Focks und Genuas klassisch über Fallen, die am Mast hochgezogen werden – nix mit Rollfock, nix mit „Lazy-Jack“-Bergesystem fürs Großsegel. Reffs im Großsegel sind vorbereitet, müssen aber ebenfalls vom Vorschiff aus gesetzt werden.

Der Törn: Nach der Einweisung laufen wir für einen ersten Ausflug aus. In der Bucht vor Heiligenhafen werden erstmals die Segel gesetzt. Bei

Windstärken von gerade mal 1–2 Bft soll jeder als Rudergänger einmal eine Runde drehen, von ½-Wind über Wende, Halse, bis wieder ½-Wind. Dann geht's zurück nach Heiligenhafen. Im AIS-Tracking unserer Yacht, das die Lieben daheim über Vesselfinder o.ä. verfolgen können, nimmt sich das seltsam aus ...

An den folgenden Tagen fahren wir einen Zick-Zack-Kurs: Von Heiligenhafen segeln wir bei nordöstlichen Winden unter der Fehmarnsundbrücke (dem „Kleiderbügel“) hindurch und quer über die Mecklenburger Bucht nach Kühlungsborn. Dann von Kühlungsborn Richtung Nordos-



1. Ausflug

ten nach Gedser auf Falster, dann wieder zurück über die Kadetrinne an die Mecklenburger Küste nach Warnemünde – dabei begegnen uns dauernd die sehr schnellen Rostock-Gedser-Fähren



Rostock-Gedser-Fähre mit Flettner-Rotor



Da kam die Gewitterwolke



Tonne LGW3 mitten in Mecklenburger Bucht

der Scandlines mit ihrem seltsam anmutenden Flettner-Rotor. Am vorletzten Tag geht es von Warnemünde nach Burgtiefe auf Fehmarn, sodass wir es am letzten Tag sicher zurück nach Heiligenhafen schaffen können. Alles fast immer bei halbem Wind, nur am letzten Tag müssen wir kreuzen. Alles in allem kommen wir so auf 172 sm, bescheinigt „mit Brief und Siegel“.

Tourismus ist wenig dabei – für Kühlungsborn bleibt uns kaum Zeit, Gedser bietet nicht viel Spannendes, nur im lebhaften Warnemünde gehen wir von unserem attraktiven Liegeplatz am „Alten Strom“ aus auf einen etwas längeren Landgang inklusive Restaurantbesuch am Abend.

Ausbildung: Das Wetter geht „didaktisch“ mit uns vor: An den ersten Tagen haben wir fast durchweg Sonnenschein; der Wind startet morgens mit so 1–2 Bft, steigert sich dann im Laufe des Tages auf 3–4 Bft, ein wenig Welle mit kleinen Schaumkronen baut sich dabei auch auf. Ich teste meine Seefestigkeit aus, finde die Schaukelei lange ziemlich lustig, bis zusätzlich zu den Wellen eine schwarze Gewitterwand auftaucht – da ist es ganz plötzlich aus mit lustig. Mir ist das unangenehm, nicht nur weil es mir schlecht geht, sondern auch weil ich für die Manöver an Bord, beispielsweise Auswechseln der Genua durch eine Fock, zeitweilig ausfalle. Beim Anlegemanöver bin ich wieder „da“. Und mit ausreichend Tabletten, ausreichend früh geschluckt, geht es dann gut. An unserem letzten Tag steigert sich das Wetter nämlich – „didaktisch“! – zu Starkwind bis zu 6 Bft und Regen; wir kreuzen auf den „Kleiderbügel“ zu, und ich stehe am Ruder und genieße das Auf-und-Ab und die Lage ... Wir erreichen immerhin bis zu 8 kn! Die Brücke selbst passieren wir allerdings unter Motor, weil die Durchfahrt genau im Wind liegt.

Die Ausbildung erfolgt zumeist en passant. Anlegemanöver beispielsweise: Wir lernen, alle Festmacherleinen für das Belegen am Poller auf Slip vorzubereiten, auf den Unterschied von Luv- und Leeleinen zu achten, Leinen so raffiniert zu einer großen Bucht zu fälteln, dass man sie leicht erfolgreich über einen Poller oder Pfahl werfen kann, beim Längsseits-Anlegen das Boot durch Eindampfen in die Spring an den Steg zu ziehen; selbst das raffiniert-einfache Auf-Slip-Belegen aufgeschossener Leinen über der Reling ist neu für uns (sieht auch noch optisch gut aus). Und so eine riesige Genua zusammenzulegen, an Land, per Hand und möglichst glatt, sodass sie in ihren ziemlich kleinen Packsack passt, ist auch nicht gerade einfach, insbesondere bei Wind.

Wir lernen, mit dem Motor mit kurzen Vorwärts-Rückwärts-Stuppsern, unter Ausnutzung des Radeffektes der Schraube, „Lone Star“ praktisch auf dem Teller zu drehen. Wir üben das in einem Hafenbecken, jeder einmal, muss von den anderen Booten aus seltsam ausgesehen haben: „wissen die nicht, wo sie hinwollen?“

Wir üben navigieren; Wolfgang und Alexander am Navigationstisch stecken mit dem Kursdreieck auf der Papier-Karte unseren Kurs vom „Kleiderbügel“ nach Kühlungsborn ab (rechtweisend 125°), ich entdecke auf der Karte, genau auf der Hälfte unserer Strecke, eine einzelne, einsame Tonne LGW3, die mitten in der Mecklenburger Bucht liegt, und die wir unbedingt passieren sollten. Am Steuerrad halten wir den vorgegebenen Kurs möglichst genau, was manchmal kräftezehrend ist, wenn viel Druck auf dem Ruder liegt. Und wahrhaftig, Stunden später, mitten in der Wasserwüste, rundum ohne Landschaft, erreichen wir „unsere“ Tonne LGW3 in realiter. Was für ein kleines Wunder! Wir studieren auch die Ansteu-



Liegeplatz am Alten Strom, Warnemünde



Peter oben an der Mastspitze



Sonnenuntergang vor Gedser



Am letzten Tag (Fotos privat, Crew-Mitglieder)

erungen der Häfen vorab, um dann den realen Tonnen und Feuern folgen zu können. Auf dem Plotter können wir dabei direkt den Kurs unseres Bootes mitverfolgen.

Von Gedser aus starten wir um 22:00 Uhr zu einem kleinen Nachtausflug – naja, Nacht – die Sonne geht gerade unter. Zur Musik von Alexanders speziell zusammengestellter Playlist – „Vangelis“, „Pirates of the Caribbean“, „Das Boot“ – fahren wir auf einer Ententeich-Ostsee in den Sonnenuntergang – und machen viele romantische Fotos und Videoclips. Ralf hat uns vorher erzählt, wie ungeheuer anstrengend und kom-

pliziert das Ankern, vor allem das Wiedereinholen des Ankers, mit „Lone Star“ sei, sodass alle Crews das möglichst vermieden – aber nun ankern wir doch, in relativ flachem Gewässer zwar, um eine Weile liegen zu bleiben, bis es dunkel wird. So kann man die verschiedenen Feuer von Leuchttürmen, Tonnen, einem Windpark sehen und deuten, die Kennung, die Wiederkehr. Den Anker holen dann Skipper und Co-Skipper allein wieder hoch, per Hand mit einer Ankerkurbel und keuchend, obwohl sowas doch wohl eher Aufgabe der Crew wäre ... Gegen Mitternacht sind wir wieder im Hafen.

Am fünften Tag unseres Törns schmeißt Ralf plötzlich und ohne Vorwarnung die Markierungsboje ins Wasser: „Boje über Bord!“ Wir hatten das Manöver zwar schon mal kurz besprochen, doch jetzt herrscht Hektik, Nervosität und etwas Chaos. Ich bekomme den Auftrag, die Boje im Blick zu behalten und anzuzeigen (es handelt sich um eine Markierungsboje mit langer Stange und oben einer Leuchte, um so einen ins Wasser Gefallenen besser orten zu können), andere drücken den Notalarmknopf am Funkgerät (natürlich nicht in echt) und die MOB-Taste am Plotter, um die Position des Schiffes zu markieren, halten Bootshaken bereit, der Rudergänger gibt die Kommandos für eine Q-Wende – das Überholen der Fock dauert zu lange! – dann zum Aufschießen in den Wind, bis wir die Boje wieder haben. Auch am nächsten Tag haben wir noch ein paar mal „Boje über Bord“-Manöver geübt, bei Starkwind und Regen, wie gesagt. Ich habe festgestellt, wie schwer es bei solch schon etwas höheren Wellen ist, selbst eine hohe Markierungsboje im Auge zu behalten (vom Kopf eines etwaigen verunglückten Menschen ganz zu schweigen), und unsere Manöver wa-

ren immer noch ziemlich hektisch und nervös, aber wir haben die Boje doch letztlich immer wieder eingeholt, wenn auch manchmal erst im zweiten Anlauf, und mit eigentlich noch zu hoher Geschwindigkeit.

Kleine „Katastrophen“: Die gab es auch. Gleich am ersten Tag lässt sich die Fock plötzlich nicht mehr völlig einholen, das Fall hakt oben an der Mastspitze in dem dort befindlichen Block. Mit halb-hängender Fock laufen wir wieder ein. Das kann so nicht bleiben. Alle Ruckel- und Lockerungsversuche von unten helfen nicht. Also muss einer hoch: Peter, der Bergsteiger, kennt keine Höhenangst und erklärt sich dazu bereit. Ein Bootsmannstuhl findet sich, und los geht es, Ralf und Wolfgang ziehen ihn über die Winsch hoch, ich helfe sichern. Peter löst oben die Fock, montiert den Block ab und bringt ihn mit, als wir ihn vorsichtig wieder runterlassen. Der Block ist völlig verbogen und teilweise geschmolzen. Ersatz ist erstmal nicht verfügbar, das betreffende Fall nicht benutzbar. Aber zum Glück gibt es weitere, freie Fallen, die wir für die Fock oder Genua nutzen können.

Einmal suche ich mein Handy; ich hatte es irgendwann auf meine Koje geworfen, glaube ich jedenfalls; jetzt kann ich es nicht finden. Wir ver-

suchen, das Handy anzurufen – keine Antwort. Alexander versucht, es mit einer speziellen App zu orten – funktioniert auch nicht. Wir suchen in der Kiste unter meiner Koje – nichts. Am Ende der Reise nehmen Peter und Ralf nochmal meine Koje auseinander, heben Bodenbretter an, montieren die gesamte Verkleidung des Motorblocks ab (die Teile sind ineinandergesteckt, wie ein dreidimensionales Puzzle) – und finden das Handy. Es ist in die Kiste gefallen und zwischen den Spanten durch in die Bilge gerutscht. In der Bilge steht immer etwas Wasser, Salzwasser. Darin hat mein Handy zwei Tage gebadet und das ist ihm nicht bekommen. Immerhin, die Sim-Karte funktioniert noch, wie sich herausstellen wird. Mein neues Handy ist übrigens „wassergeschützt“ ...

Hafenkino und Spaßfaktor: Nach dem Anlegen, gemütlich mit dem Einlaufbier in der Hand, beobachten wir gern das „Hafenkino“, die Anlegemanöver anderer Boote und Crews. Es wird Ausschau nach besonders schönen Booten gehalten, und es wird ein wenig gelästert, z.B: wie der Mann dort lässig am Steuerrad steht und Kommandos gibt und laut wird, wenn es nicht so klappt, wie gewünscht, während die Frau auf dem Vordeck hin- und herspringt, mit Federn und Vorleinen hantiert und die eigentliche Arbeit



Seemann
& Söhne

www.seemannsoehne.de				
Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG				
Schenefeld	Blankenese	Rissen	Groß Flottbek	Bestattungen
Dannenkamp 20	Dormienstraße 9	Ole Kohdrift 4	Stiller Weg 2	aller Art und
22869 Schenefeld	22587 Hamburg	22559 Hamburg	22607 Hamburg	Bestattungsvorsorge
Tel.: 8660610	Tel.: 866 06 10	Tel.: 81 40 10	Tel.: 82 17 62	

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

macht. Solche und andere Geschichten und viel Gelächter gibt es später beim Wein, oder auch mal beim Cocktail in einer hafennahen Bar.

Abends kochen wir meist an Bord – jeder ist mal dran, ebenso wie mit dem Abwasch unter primitiven Bedingungen. Am letzten Abend koche ich Labskaus; das kennen die anderen nicht alle; erklären sich aber bereit, sich auf das Experiment einzulassen. Ich habe da mein eigenes Rezept, und das kommt an. Nur die Rollmöpfe, die ich als traditionelle Beilage dazu reichen will, die haben sich in ihrem Glas durch die Schaukelei am letzten Tag vollkommen aufgelöst, lediglich die Gurkenstückchen und die Holzstäbchen, mit denen die Rollmöpfe zusammengehalten wurden, sind noch da ...

Fazit: Der Törn hat sich für mich gelohnt. Ich habe viel gelernt, viel Spaß gehabt, das Segeln und die Gemeinschaft in der Crew genossen. Ich kann solche Möglichkeiten bestens weiterempfehlen!

Generell kamen diese Mitsegelangebote laut Andreas Gustafsson gut an; es bestand offenbar viel Wertschätzung dafür und Nachfragen besonders auch nach den Törnangeboten mit „Yallah“ auf der Adria. Es gab aber immer noch freie verfügbare Plätze und somit gute Chancen, bei solchen Törns dabei sein zu können. Die Kooperation mit dem YCN soll laut Jürgen Ruhl offenbar fortgesetzt werden; auch im kommenden Jahr werden SVAOe-Mitglieder wohl auf „Lone Star“ mitsegeln können.



Teil 3

SOMMERTOUR 2022 MIT „VELA“

Vorbemerkung der Redaktion: Bernd und Heike Blohm wollen in diesem Jahr die ganze Saison durchsegeln. Nach den ersten beiden Abschnitten ihres Reiseberichts in der Ausgabe 4-22 der SVAOe. Nachrichten kommt hier der dritte Teil.

Von Bernd Blohm ■ Ein schöner, leichter SW Wind schiebt uns von Koster nach Östre Bolaeren, die östlichste von drei Schären an der Westseite des Eingangs zum Oslofjord. Von hier sind es noch ca. 45 sm nach Oslo. Sehr schöne Natur! Der Hafen ist wohl im Sommer völlig überlaufen. Jetzt sind wir gemeinsam mit einem norwegischen Motorboot die einzigen Gäste. Das Hafengeld soll man per Vipps oder am Kiosk oder im Café bezahlen. Beides hat geschlossen bis Mitte Juni und Vipps geht nur mit einer norwegischen Ident-Nummer. Es gibt eine E-Mail-Adresse vom Hafenmeister und ich bitte um eine Bankverbindung, damit ich bezahlen kann. Am nächsten Morgen kommt per Transportprahm ein netter Mensch mit einem Kartenlesegerät, um zu kassieren. Er versucht es zweimal und nichts passiert. „Oh – no WiFi – then it’s for free – have a nice trip – goodbye!“ Das war’s – es ist eben noch Nebensaison. Wir segeln weiter, jetzt hoch am Wind in den Oslofjord. Je weiter wir reinkommen, umso weniger wird der Wind. Am Ende motoren wir bis Son, ca. in der Mitte des Fjords auf der Ostseite, dort wo die Engstelle anfängt. Die Plätze im Gästehafen sind alle leer, aber durch Dockspot.com rot gesetzt. Ich habe bei Dockspot einen Account, um in der Hauptsaison wenigstens ab und an mal zum Einkaufen in irgendeiner Stadt einen Platz von 13,50 x 4 m zu bekommen. Das ist sonst meist aussichtslos.

Mein Dockspot sagt, der Hafen ist noch nicht buchbar. Wir binden an und es kommt jemand in voller Arbeitsmontur, nimmt uns die Leinen an und begrüßt uns freundlich. Auf die Frage, ob wir hier liegen können, zückt er sein Telefon, ruft den Hafenmeister an und sagt ja. Später entschuldigt sich der Hafenmeister, dass er in der Vorsaison keine Information zu den Dockspot-Plätzen bekommt. Es wäre aber OK! Wir können liegen bleiben. Es kommt auch keiner mehr. Dann folgt ein sehr netter Abend mit riesigen Jomfruhummern vom örtlichen Fischladen. Danach ertönt Musik – die heimische Blaskapelle hat ihren Übungsabend kurzerhand ob des guten Wetters an den Hafenrand verlegt und spielt einige schöne Stücke.

Am nächsten Tag geht es ohne Wind, aber mit Regen, unter Motor nach Oslo rein. Wir gehen zum königlichen Yachtclub auf der Halbinsel Bygdøy. Ein super Tipp aus der SVAOe von Jürgen und Kornelia von „Rasmus“! Man legt beim Kran an und fragt den Hafenmeister nach einem freien Platz. Das klappt sehr gut – er sucht einen hervorragenden Platz für uns aus, und so können wir vier Tage Oslo unsicher machen. Am ersten Tag geht es per Hopp-on-hopp-off Bus durch die Stadt. Der fährt am Fram Museum ab – ca. 20 Minuten Fußweg. Ab und an regnet es und so können wir die Schauer gut überbrücken. Am nächsten Tag geht es per Fähre in die Stadt. Die fährt alle 30 Min direkt am Yachthafen ab. Dann das Highlight: Am dritten Tag geht es mit den Klapp-E-Bikes auf den Holmenkollen. Wir besichtigen als bekennende Wintersport-Gucker die Schanzen und das Biathlonstadion. Wir waren schon mal im Winter zum Biathlon dort und nun können wir sogar auf den Loipen mit dem Fahrrad fahren. Mittagsgetränk auf dem



Vela in Oscarsburg



Viele Grüße aus Mandal

Gratishaugen; und dann geht's wieder runter zum Hafen, dass die Bremsen rauchen... Tolle Tour bei strahlendem Sonnenschein. Da das Pfingstweekende natürlich von dem Wassersport betreibenden Teil der Osloer Bevölkerung extrem genutzt wird, und so ziemlich alles, was schwimmt, irgendwie unterwegs ist, bleiben wir auch noch am Sonntag im Hafen und machen eine schöne Wanderung. Die netten Plätze im Fjord sind hoffnungslos überfüllt. Am Montag schippern wir los Richtung Oscarsburg. Das ist



Ulvöysund

die kleine Insel (genaugenommen zwei Inseln) in der engsten Stelle des Fjords, von der aus 1940 mit damals schon uralten deutschen Kanonen von Krupp und mit Übungstorpedos das gerade in Dienst gestellte deutsche Kriegsschiff „Blücher“ versenkt wurde. Diese Geschichte und die der alten Festung werden in dem kostenlos zugänglichen Areal exakt beschrieben. Der dortige Hafen ist ein sehr beliebtes Ausflugsziel für die Sportbootfahrer im Fjord. So ist er bei unserer Ankunft um 14:30 Uhr noch recht voll. Abends sind wir mal wieder fast allein. Am nächsten Tag können wir endlich segeln! Vor dem Wind geht es raus nach Asgardstrand auf der Westseite des Fjords. Es ist sehr beschaulich. Abends kommt eine heftige Front wie aus dem Bilderbuch, mit Walze, Starkregen und danach 36 kn Wind, aber ohne Blitz und Donner. Wir liegen längsseits an der Mole an den Gastplätzen und sind, ohne es zu merken, nur knapp an einem Stein vorbeigekommen, der mitten in der Zufahrt liegt und nirgends beschrieben ist. Nach uns kommt eine First 36.7 und bleibt mitten im Hafen hängen. Hinter uns hatte noch ein Motorboot angebunden, und der Hafenmeister erklärt uns abends freundlich,

dass wir wohl erst rauskommen, wenn das Motorboot weg ist. Das fährt aber früh morgens ab und so gehen wir vorsichtig rückwärts wieder aus unserer Lücke.

Dann geht es weiter über Hvasser/Krukehavn nach Stavern (ein Vorort von Larvik). Es ist für die nächsten Tage reichlich SW Wind angesagt, und so verkriechen wir uns in dem noch leeren Hafen in die hinterste Ecke. Einer der Gästestege liegt genau in der Einfahrt und ist nach SW schutzlos der See ausgeliefert, die zwischen zwei Schären hindurch aus dem Skagerrak anrollt. Teilweise gehen die Wellen über den Steg. Einer hält das Geschaukel tapfer aus, der Rest der dort liegenden Boote verschwindet schnell wieder. Zumindest soweit wir es feststellen können, ist es so, dass es üblicherweise Gästehäfen oder Gästebereiche gibt. Das Liegen auf einem freien Platz im eigentlichen Yachthafen ist nicht vorgesehen und offenbar meist auch nicht gewünscht. Die Gästeanlagen sind zwar immer gut ausgestattet aber meist so platziert, dass man häufig irgendwie unglücklich im Schwell oder unpassend zum Wind liegt. Das liegt sicher auch daran, dass bei den enormen Wassertiefen von bis zu 15–20 m schwerlich eine Mole um die Gästeplätze aufgeschüttet werden kann und die natürlich vorhandenen, kleinen Häfen meist schon durch heimische Boote voll sind. Da es noch leer ist, können wir uns zum Glück fast immer einen der wenigen geschützten Plätze aussuchen. Von Stavern aus erleben wir das erste Mal, was es bedeutet, wenn in der Seekarte (wie fast die ganze südnorwegische Küste rauf) vor „Dangerous Waves“ gewarnt wird. Der Boden ist so zerfurcht, dass man gerade noch bei 150 m Wassertiefe segelt, doch eine Minute später sind es nur noch 30 m oder 20 m. Dann steht noch

Strom dazu und entsprechend baut sich eine See auf, die, auch noch von den Felsen reflektiert, recht holperig daherkommt. Sozusagen „Ende der Ausbaustrecke“!

Nachdem eine Nacht kein Wind mehr war und es morgens mit 10 kn (mal wieder) aus SW weht, gehen wir los, und es ist fast nicht segelbar, so schaukelt und platscht es. Wir suchen mit einem langen Schlag nach Süden weit vor der Küste etwas ruhigeres Wasser. Das wird nach 12 sm und bei 200 m Wassertiefe aber irgendwie nur bedingt besser. Auf Stb-Bug geht es dann nach Risør. Ein sehr netter Hafen, der leider durch eine Geschwaderfahrt von 14 holländischen, 50–60 ft großen Motorbooten nahezu voll belegt ist. So bleibt nur der undankbare Liegeplatz auf der Außenseite des Gästestegs mit Geschaukel und teilweise heftigem Strom. Da (wie im Nachhinein betrachtet die ganzen vier Wochen lang) Südwest weht, motoren wir von nun an innen durch die Schären. Das ist traumhaft! Wir sehen tausende Inseln mit Häuschen drauf, traumhafte Buchten und teils sehr enge Durchfahrten. Es ist anspruchsvoll, macht aber Spaß. Jeden Morgen suchen wir eine Route aus, die ich in den Plotter eingebe. Dabei müssen wir auf Kabel und Brücken achten, die leider häufig nur 19–20 m hoch sind. Da kommen wir nicht durch und müssen dann außen rum. Da es immer noch vor den Ferien ist, liegen wir teilweise ganz allein auf dem Anker. Dabei hilft uns die Online-Version des Havneguiden, in der gefühlt sämtliche Buchten, die irgendwie geeignet erscheinen, mit Seekarte und Luftbild verzeichnet sind. Das iPad ist mein ständiger Begleiter bei der Routenplanung. Dann kommen wir nach Arendal. Dort wird uns beim Anlegen geholfen und in akzentfreiem Deutsch gefragt, ob wir

tatsächlich aus der SVAOe kommen. Es ist Dr. Klaus-Joachim Jens, ein langjähriges SVAOe-Mitglied, seit 40 Jahren in Norwegen wohnhaft. Wir genießen gemeinsam mit seiner Frau Ingrid den Anlegedrink und verbringen dann noch einen Abend im Cockpit zusammen. Danke auf diesem Wege für den netten Abend und die vielen Informationen. Um das Hafengeld zu bezahlen, muss man mal wieder, wie nahezu überall in Norwegen, eine App nutzen. Natürlich gibt es nicht eine App für alle Häfen, sondern fast jeder kocht sein eignes Süppchen. Ich bin mittlerweile stolzer Besitzer von vier oder fünf Accounts der unterschiedlichsten Applikationen. Natürlich hatte ich die App von Arendal runtergeladen. Natürlich hatte ich alle Schiffsdaten, den Liegeplatz und die richtige Zeit eingegeben. Trotzdem ging es nicht weiter... Gemeinhin werde ich solcher Probleme selbst Herr, aber dieses Mal geht nichts. Ich rufe also im Hafenamt an. Dort sagt ein netter Herr, ich solle am Hafen nach Inga fragen. Die würde das regeln. Ich frage mich durch, jemand greift zum Telefon und kurze Zeit später erscheint Inga. Sie ist im wahrsten Sinne



Faervikkilen in der Nähe von Arendal (Fotos Bernd Blohm)

das Mädchen für alles! Weist die Handwerker und Schiffe ein, hilft überall, ruft nachts die Polizei, wenn es mal wieder von den Motorbooten zu laut wird und kann mir auch schnell helfen: „Das klappt häufig nicht mit der App. Versuch es mal mit einem Laptop über die Website im Internet.“ – Siehe da – dort geht es!

In Arendal ist ein Konzert der Popgruppe „A-ha“ angesetzt. Entsprechend voll ist es und auf allen Schiffen (fast nur Motorboote) wird hemmungslos vorgeglüht. Mir ist unklar, wie (oder soll man sagen ob?) einige der Leute den Weg zum Konzert gefunden haben. Zudem ist an dem Tag auch noch am Stadthafen eine Messe für Elektroboote und so kommen wir in den Genuss, mit einem foilenden Elektroboot zu fahren. Fast lautlos mit 24 kn übers Wasser ohne nennenswerte Wellen zu schlagen – verrückt!

Danach geht es weiter in die Blindleia. Eine Fjordlandschaft mit hunderten Inseln und traumhaften Buchten. Kantige und runde Felsen, häufig zum Wasser bewaldet – unendlich viele Abzweigungen, Engen und Buchten. An den unglaublichsten Stellen stehen tolle Häuser mit eigenem Steg und natürlich einem Motorboot davor. Diese Gegend muss man gesehen haben! Es lohnt sich! Ausgerechnet in der engsten Stelle aller durchfahrenen Passagen kommt uns ein kleiner Ausflugsdampfer entgegen. Eigentlich nur 6–8 m zwischen den Felsen, aber 8 m tief. Zum Glück gibt es eine Ausbuchtung an der Stb-Wand, in der ich „Vela“ mit Bugstrahler halten kann, bis der Ausflugsdampfer vorbei ist. Der Kapitän bedankt sich zünftig mit Schallsignal und mit Winken. So kommen wir nach Kristiansand, wo wir Freunde vom VHS aus Harburg aufnehmen werden. Mit denen wollen wir dann weiter westlich Richtung Mandal.

AUS BEHÖRDEN UND VERBÄNDEN

Photovoltaik im Hamburger Yachthafen

DIE SONNE SOLL FÜR DEN EIGENBEDARF MIT ENERGIE SORGEN

Von Hartmut Pflughaupt ■ Der Vertrag der Hamburger Yachthafen-Gemeinschaft (HYG) mit den Stadtwerken Wedel zur Lieferung von Strom läuft zum 31.12.22 aus. Bei einem Neuvertrag muss mit einer erheblichen Preissteigerung (Faktor 3 bis 4!) gerechnet werden, was unweigerlich zu einer Erhöhung der Liegegebühren führen würde.

Nicht zuletzt deswegen – und natürlich auch unter dem Aspekt des Umweltschutzes – bietet sich eine Nutzung der Winterlager-Hallendächer für eine Solarstromanlage an. Insgesamt können ca. 8.000 m² Dachflächen aller vier Hallen hierfür genutzt werden. Die projektierten Solarmodule produzieren ca. 1.400.000 kWh/Jahr. Die Anlage soll in Kooperation mit den Stadtwerken Wedel – die über Kapazitäten für den Bau und Zugriff auf Solarmodule verfügen – gebaut und genutzt werden. Für die ersten drei Jahre wird mit einer Stromkosteneinsparung von über 250 Tsd. € gerechnet. Dabei ist auch der Umweltgesichtspunkt nicht zu vernachlässigen. Die neue Anlage wird zur Vermeidung von 525 t an CO₂-Emissionen jährlich führen. Eine Realisierung des Projekts soll, sofern die laufenden Verhandlungen mit den Stadtwerken Wedel kurzfristig zu einem positiven Abschluss kommen, noch in diesem Herbst/Winter erfolgen.

In diesem Zusammenhang soll auch der Hinweis erwähnt werden, dass das Laden von E-Autos im Yachthafen derzeit nicht möglich ist. Die Stromkästen wurden nach dem Ende des Winterlagerbetriebes abgeschaltet.

Weitere Neuigkeiten aus dem Yachthafen:

- Die Beiträge und Liegeplatzgebühren für die Mitglieder bleiben für 2023 unverändert.
- Die Brückenpontons Niedergänge Ost- und Westanlage haben eine Schwimmfähigkeitsprüfung bis 2025, und der weitere Ponton der Ostanlage eine bis 2032 erhalten.
- Es sollen künftig Betonschlengel als Ersatz für die bisherigen Schlengel zum Einsatz kommen. Diese sind in der Anschaffung zwar teurer, haben aber eine längere Lebensdauer und sind nicht so wartungsintensiv. Hierfür gewährt der HSB eine finanzielle Unterstützung.
- Das Kranfundament muss saniert werden.
- Seit 1.4.22 ist Jörn Dettmer neuer Geschäftsführer.

(Quelle: HYG)

DIES UND DAS

Ein schönes Werk abgeliefert

JAN BRÜGGE HAT GLANZVOLLE ARBEIT GELEISTET

GAN ■ Am Sonntag, 31. Juli 2022, wurde auf der Otto-Eberhardt-Werft in Arnis unter Beifall einer großen Gästeschar ein Yacht-Neubau getauft und (etwas mühselig) zu Wasser gebracht, der am Rande etwas mit der SVAOe zu tun hat. Die Yacht wurde nämlich im Auftrag von Daniel Baum (HSC), Chef des bekannten Versicherungsmaklers Pantaenius, auf der Königsteinwerft bei Arnis gebaut, die von unserem Mitglied Bootsbaumeister Jan Brügge geleitet wird. An Jan erinnern sich noch viele aus seiner Zeit in der Jugendabteilung der SVAOe. Von seiner Werft wurde das Boot per Kran ohne Kiel und Ruder in die Schlei gesetzt und von Schlauchbooten der



Ein Schmuckstück in Holzoptik – really advanced!

Pantaeniusflotte auf dem Wasserweg zur Otto-Eberhardt-Werft geschleppt. Dort wurde das Boot per Kran auf den Lagerbock gesetzt, der auf dem Slipwagen steht. Der Kiel wurde eingehängt (der ist rauf- und runterfahrbar), der Mast



*Ab hier dauerte es etwas länger mit dem Zuwasserlassen
(Fotos Norbert Schlöbhm)*

gestellt, und das Boot auf den Namen „Elida“ getauft. Bei diesem Namen klingelt es ein wenig in unserem Gedächtnis, und dann wird klar: Er setzt sich aus „Elan“ und „Frida“ zusammen, den Namen der beiden erfolgreichen Boote aus der Familie des Seniors Harald Baum. Dem Vernehmen nach war es eine glanzvolle Veranstaltung mit vielen bekannten Gesichtern.

Nach dem Zerschlagen einer Flasche am Stevesbeschlag wurde der Slipwagen zu Wasser gelassen, blieb aber einen Meter vor Erreichen der Aufschwimmtiefe stehen. Ein Taucher bereinigte die blockierten Schienen (es ist nicht immer die Deutsche Bahn, wenn von Gleisstörungen und Verspätungen die Rede ist), bis das Boot an seinen Liegeplatz geschleppt werden konnte. Kleine Missgeschicke beim Stapellauf kommen bei den stolzesten Schiffen vor und gelten eher als gutes Vorzeichen, wenn man überhaupt an Vorzeichen glaubt.

Konstrukteur der Yacht ist Thomas Tison, der auf seiner Homepage von seiner Arbeit sagt: „We are dedicated to designing yachts which are fast, elegant and technologically advanced, really advanced.“ Der konservative Segler, der die dargestellten Entwürfe auf seiner Homepage sieht, reibt sich ein wenig die Augen. Dagegen macht „Elida“ auf den Fotos einen wirklich eleganten und Schnelligkeit versprechenden Eindruck. Man darf gespannt sein. Dem Eigner wünschen wir Freude und viele Erfolge mit seinem neuen Schiff.

Jan, wir gratulieren dir zur Ablieferung dieses Glanzstücks bester Handwerksarbeit!



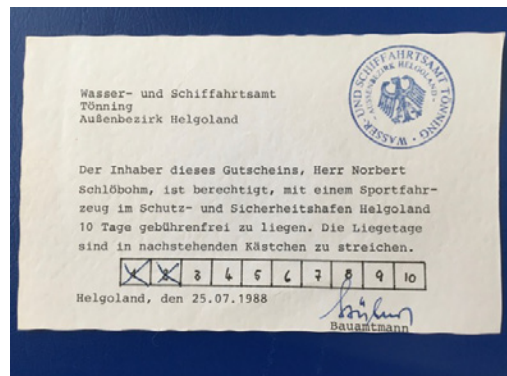
EIN LESERBRIEF

Lieber Götz,
in den letzten SVAOe-Nachrichten hat Marcus einen Jahrzehnte alten Irrtum aufgedeckt, nämlich die Anzahl der Boote im Südhafen Helgoland („Fake News bereits 1982“).

Als Quelle für die Richtigstellung zitiert er einen gewissen Herrn Hans Stühmer. Eben diesen habe ich mal kennengelernt, als er noch in Amt und Würden war, und das kam so:

An einem schönen Julitag anno 1988 hatten wir abends mit meinem derzeit genau einem Jahr alten Folkeboot im Südhafen angebunden. Am nächsten Morgen zu recht früher Stunde manövierte ein mit hoheitlichen Aufgaben betrautes Motorboot zwischen den Gastliegern umher, um mit Getöse auf die Fälligkeit der Gebühren aufmerksam zu machen. Unschön war nicht nur das, sondern auch, dass wir anschließend eine Macke an unserem Ruderkopf hatten.

Später im Hafbüro brachte ich das zur Sprache. Bauamtmann Stühmer wurde nachdenklich. Dann ergriff er einen Büttens-Briefbogen, traktierte seine Schreibmaschine, zog mit Lineal und Geo-Dreieck einige Striche und schnitt das Pa-



Die Entschädigungsurkunde (Foto Norbert Schlöböhms)

pier mit der Dienstschere auf Postkarten-Format. Nachdem dieses Unikat noch bestempelt worden war, sah es so aus, wie auf dem Bild.

Immerhin zwei der „berechtigten Tage“ habe ich ausgenutzt, zu mehr hat es nicht gereicht...

Gruß Norbert

Anmerkung der Red,: Das war noch echte analoge Bürokratie. Fehlten nur noch Leimtopf und Ärmelschoner. Andererseits muss man auch heute noch sagen, dass Hans Stühmer ein bemerkenswert tüchtiger, praktischer (wie das Beispiel zeigt) und kenntnisreicher Hafenchef Helgoland's war, der allseits respektiert wurde. Er verfügte über großes Wissen der Helgoländer Geologie und stellte seine Gesteinssammlung im Heimatmuseum aus.



Basstöpel mit totem Jungen (Foto Simone Baumeister)

Vogelgrippe auf Helgoland

BASSTÖPEL, DIE ELEGANTESTEN SEEVÖGEL, STARK BETROFFEN

Von Sabine Raschdorf ■ Wer in diesem Sommer Helgoland besucht hat, wird das grausame Leiden und Sterben der Basstöpel in Deutschlands einziger Brutkolonie gesehen haben. An den meisten anderen wird es wegen geringer Berichterstattung bis Mitte August vorbeigegangen sein. Anfang Juni waren die ersten toten Vögel auf Helgoland gesichtet worden. Obwohl zu diesem Zeitpunkt in Schottland die Vogelgrippe unter Seevögeln – insbesondere den Basstöpel – schon in hohem Ausmaß grassierte, wurde der Ausbruch auf Helgoland erst Mitte Juli amtlich bestätigt. Zu übersehen war das Sterben der Vögel da schon lange nicht mehr.

Erstmals ist die auch als Geflügelpest bezeichnete Krankheit während der Brutsaison aufgetreten und das Virus dahingehend mutiert, dass es

für die betroffenen Vögel tödlich ist, d. h. es gibt keine Immunisierung. Sind Elterntiere betroffen, verhungern die Küken, wenn sie nicht sowieso selbst betroffen sind. Hilfe ist nicht möglich – das macht es noch schwerer erträglich.

Wie viele der ca. 1500 Basstöpel-Brutpaare den Sommer überlebt haben, ist gegenwärtig ungewiss. Mindestens 70% der Nester sollen verlassen sein (Stand Ende August). Da schon unter normalen Umständen nur ein Bruchteil der flügge gewordenen Jungvögel das erstmalige Fortpflanzungsalter von ca. fünf Jahren erreicht, kann man sich vorstellen, dass der Bestand dieser majestätischen Vögel auf Helgoland gefährdet ist. Etwas Hoffnung macht, dass die Jungvögel der vergangenen zwei bis drei Jahre, die erstmalig im kommenden Frühjahr ihr „Winterquartier“ verlassen, zum Aufbau einer neuen Population beitragen können.

Nicht vergessen werden sollen an dieser Stelle auch die weniger spektakulären Seevögel, die

ebenfalls von der Vogelgrippe betroffen sind, nicht nur an der deutschen Nordseeküste, sondern von der französischen Atlantikküste bis Norwegen und Island. Die Brandseeschwalbe etwa ist akut vom Aussterben bedroht.

Da ich selbst mich außerstande sah, das Grauen auf dem Felsplateau („Nathurn“) zu fotografieren, hat mir die Fotografin Simone Baumeister ihre Fotos zu Verfügung gestellt. Sie hat dazu auch einen sehr persönlichen Bericht geschrieben. Nachzulesen unter www.gdtfoto.de „Massensterben der Vögel im Wattenmeer“. Ein schreckliches Bild zu diesem Thema findet man auf der vorderen inneren Umschlagseite.

ZU UNSEREM TITELBILD

GAN ■ Unser Redaktionsmitglied Norbert Suxdorf hat eine künstlerisch-grafische Ader. Das, was er hin und wieder für unsere SVAOe Nachrichten entweder als Füllsel-Vignetten oder als Titelbilder skizziert, nennt er „mein Gekritzelt“. In Wirklichkeit ist es mehr. Es drückt aus, wozu andere viele Worte benötigen und dennoch den Punkt nicht finden. Norbert Suxdorf nimmt einen Skizzenblock, einen Filzstift und farbige Kreide. Damit wird eine momentan aufgefangene Situation, manchmal auch eine Vision, zu Papier gebracht. Das sieht so leicht aus. Für den, der es kann, mag es stimmen. Andere fassen sich umständlich in Worte und scheitern vielleicht. Die meisten, wenn sie denn überhaupt einen Blick für das Besondere haben, zücken ihr Smartphone, und schon ist ein Foto gemacht, naturgetreu, messerscharf und zum Wegschmeißen.

In diesem Fall ging Norbert Suxdorf am Elbufer bei Falkenstein spazieren, sah das Feuerschiff „Elbe 3“ aus dem Museumshafen in Oevelgönne eine Ausfahrt auf der Elbe machen und fand das Bild wert, auf seinem Skizzenblock zu landen. Wahrscheinlich hatte er keine Kreide dabei und ergänzte die Kolorierung erst später. So könnte es zu erklären sein, dass die Fahrwassertonne grün wurde, obwohl das Schiff südlich davon vorbeizuziehen scheint. Bei einer Fotografie passiert so etwas nicht. Bei einem „Gekritzelt“ spielt diese Abweichung von der Wirklichkeit keine Rolle. Im Gegenteil, sie bietet Gesprächsstoff. Die wirkliche, die rote Fahrwassertonne, hätte neben dem roten Feuerschiff sogar langweilig gewirkt.

Man sieht, der Künstler lässt seiner Fantasie ein wenig die Zügel schießen. Das zeigt sich auch an der blau-gelben ukrainischen Nationalflagge im Vortopp von „Elbe 3“. In Wirklichkeit war sie nicht gesetzt. Aber das allgemeine Mitgefühl mit der von Krieg überzogenen Ukraine führt dazu, deren Nationale überall zu zeigen, z.B. auch vor dem Clubhaus der SVAOe und hätte ebenso auf „Elbe 3“ gepasst.

DAS BÜCHERSCHAPP

GOLD UND GALEONEN

Von Michael Albrecht ■ Während es in Dänemark und Schweden schon länger keine Hafenermeister-Büros mehr gibt, sondern Automaten, haben deutsche Hafenermeister in der Regel ansprechbares Personal und fast immer Bücherregale zum Ausschauen. Meinen letzten

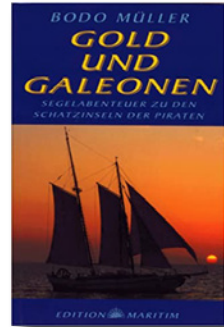
Fund machte ich in Fahrensodde an der Flensburger Förde: „Gold und Galeonen“ von Bodo Müller. Der Autor hat eine ungewöhnliche Vita: geboren in der DDR 1953, begann er früh als Wassersportler und Text- und Bildautor in Rostock. Nach Problemen mit dem Regime wurde sein Auswanderungsantrag erst 1989 kurz vor dem Mauerfall genehmigt. Er arbeitete dann als freier Mitarbeiter für die „Yacht“ und „Boote“.

Als nach dem Zerfall der Sowjetunion 1990 die Unterstützungsgelder für das kommunistische Regime Fidel Castros auf Kuba wegfielen, musste sich Kuba 1994 für den Tourismus öffnen, in dem Castro und Companeros die einzige Chance zum Erwerb von Devisen für die Rettung des Regimes sahen. Kuba öffnete seine Häfen für Yachten aus aller Welt und die erste Charterfirma aus Westeuropa ließ sich auf der Zuckerinsel nieder.

Bodo Müller, der im selben Jahr in Havanna auf Kuba war, lernte dort den Meeresarchäologen Professor Alessandro Lopez kennen, der mit seinem Hobbythema Piraterie der beste Experte auf diesem Gebiet in der Karibik war. Seine Erzählungen über 400 Jahre Piraterie und den

Hauptstützpunkt, die Isla de Pinos auf der Südseite Kubas, faszinierten Bodo Müller so sehr, dass er den Plan zu einer Expedition dorthin fasste.

Nun sind wir alle wohl früher in unserer Jugend beim Lesen von Robert Louis Stevenson's Abenteuer-Roman „Die Schatzinsel“ vom Piraten-Bazillus gepackt worden, wobei Hollywood-Filme wie „Der Herr der 7 Meere“ mit Errol Flynn kräftig mitgeholfen haben. Nur den Ort seiner Schatzinsel hat Stevenson wohl absichtlich im Unklaren gelassen. Ich selbst hatte diese Insel gedanklich irgendwo in den Kleinen Antillen verortet – weit gefehlt! Denn alle Schatzschiffe der Spanier aus Maracaibo, Santa Marta, Cartagena, Nombre de Dios, Puertobelo, Honduras, Yucatan, Campeche und Vera Cruz segelten zunächst nach La Habana, von wo Konvois von 20 bis 35 Schiffen mit einer Eskorte von Kriegsschiffen über den Atlantik nach Spanien segelten. Um nach Havanna zu kommen, mussten alle Ga-



TICKET-DRUCKEREI
Herstellung attraktiver, funktioneller Eintrittskarten

SOUVERÄN SOFTWARE
Software für die Verwaltung von Museen

TECHNIK EXZELLENZ
Kassen, Thermodrucker, Kontrollsysteme, Infoterminale

KONTAKT HERSTELLER
Webshops für Online- und Mobile-Ticketing

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

leonen um die Westspitze Kubas, das Kap San Antonio, segeln und kamen auf diesem Weg dem Hauptstützpunkt der Piraten, der Isla de Pinos an der Südwestseite Kubas, gefährlich nahe.

Vom Piraten-Virus erfasst, organisierte Bodo Müller eine Segelexpedition auf einem 16 Meter langen französischem Schoner, der über die Charterfirma Winter gechartert wurde. Ein Kamerateam des Westdeutschen Rundfunks sollte die Expedition filmen und auch Unterwasseraufnahmen machen. Welche unendlichen Schwierigkeiten die rückständigen Behörden auf Kuba den Piratenschatzsuchern machten und wie Bodo Müller es schaffte, dennoch seinen Plan erfolgreich zu Ende zu führen, das möge der interessierte Leser selbst herausfinden!

Eine historische Tatsache habe ich mit großem Erstaunen mir merken können: während im 16. bis 19. Jahrhundert die wirtschaftliche Lage der kleinen Leute, wie Bauern, Landarbeiter und Seeleute in den mehr oder weniger absolutistisch regierten Ländern Europas schlecht bis verzweifelt war – ohne Alters- oder Invalidenrenten – waren die Piraten-Mannschaften ziemlich demokratisch verfasst. Sie wählten mit „one man one vote“ ihre Kapitäne. Aus der gemachten Beute wurden zuerst die Verwundeten entschädigt, und danach erhielten alle Mannschaften 1 Anteil, die Offiziere 1,5 und der Kapitän 2 Anteile. Abmustern durfte man, wenn alle 1000 Pfund durch ihre Anteile erreicht hatten. Diese Regeln erklären die Anziehungskraft, die das Piratenleben auf zum Dienst gepresste Seeleute und die fast rechtlose Landbevölkerung in Europa hatte.

Bodo Müller „Gold und Galeonen“.
Edition Maritim 1996, ISBN 3-89225-344-7

„Allein zwischen Himmel und Meer“

EINIGE ANMERKUNGEN EINES ZEITREISENDEN

Von Joshua Slocum – aufgezeichnet von Norbert Suxdorf ■ Hello! Zuallererst möchte ich euch sagen, wie sehr ich mich darüber freue, dass meine verrückte Idee, ganz allein um die Welt zu segeln, so viele Nachahmer gefunden hat. Immer mehr sind unterwegs. Auch dass die Segler Bücher über ihre Reisen schreiben, finde ich gut. Mein Buch über meine Weltreise ist ja schon vor über hundert Jahren herausgekommen, aber man kann immer noch daraus lernen.

DER VATER ALLER EINHAND-WELTUMSEGLER

Der 1844 geborene Amerikaner Joshua Slocum war nachweislich der erste, der allein unter Segeln eine Weltumrundung schaffte. Mit 16 Jahren ging er zur See. Als Segelschiffskapitän und auch Eigner befuhr er alle sieben Meere. Nach einem Schiffbruch vor der Küste Brasiliens, mit Frau und Kindern an Bord, baute er eigenhändig ein etwa 35 Fuß langes Boot und segelte es mit seiner Familiencrew nach Hause, nach New York. Darüber schrieb er sein erstes Buch. Als er kein neues Segelschiff-Kommando mehr fand – von Dampfern hielt er nichts –, beschloss er, auf Weltreise zu gehen. Am 24. April 1895 legt er mit seiner 36-Fuß-Slup „Spray“ in Boston ab, nach etwas mehr als drei Jahren ankerte er am 27. Juni 1898 wieder vor Newport. 1909 startete er zu einer weiteren Einhandreise nach Südamerika, dort kam er nie an. Aber seine Pionierleistung hatte ihn unsterblich gemacht. So kann er sich weiterhin als Segelsachverständiger betätigen.

Ein richtig dickes Buch hat dieser deutsche Segler Boris Herrmann geschrieben. Allerdings nicht ganz allein. Jemand hat ihm geholfen. Aber gesegelt ist dieser Boris allein. Und so heißt auch sein Buch: „Allein zwischen Himmel und Meer“. Boris erzählt, was er bei der Vendee Globe 2020–2021 erlebte, und da hat er viel zu erzählen, über 300 Seiten! Spannend, hat Spaß gemacht, das zu lesen. Aber einiges dazu möchte ich hier anmerken.

Dieser Boris Herrmann also. Nur 80 Tage und ein paar Stunden hat er gebraucht, um einmal rundum zu segeln. Vier andere waren sogar noch schneller. Ich war drei Jahre lang unterwegs. Allerdings hat der Boris keinen einzigen Hafen angelaufen. Was eigentlich schade ist, denn es gibt auf so einer Weltreise mehr zu sehen als Himmel und Meer. Ich habe mir Zeit gelassen. Aber ich bin ja auch kein Nonstop-Race gesegelt, ich wollte einfach unterwegs sein, eine gute Zeit auf See haben, etwas von der Welt sehen, andere Menschen kennenlernen.

Dem Boris Herrmann waren schon früh richtige Seebeine gewachsen. Er schreibt: „Meine Eltern waren schuld. Sie nahmen mich schon als Säugling mit auf ihr kleines Segelboot aus Stahl, wenn sie am Wochenende vor der nordfriesischen Küste umherkreuzten.“ Sein Dad hat ihm das Segeln beigebracht. „So bin ich aufgewachsen. Mit dem Meer als Kinderstube, mit Krebsen, Prielien, Sandbänken und dem Geruch von Seetang.“ Und er schreibt: „Schon als Schüler hatten mich Bücher über die Helden der Vendee Globe gepackt, als 27-Jähriger segelte ich 2008 zum ersten Mal um die Welt. Hochseesegeln wurde mein Beruf.“

In meinem Buch erzähle ich, wie es mir erging: „Schon mit acht Jahren schaukelte ich, mit guter Aussicht zu ertrinken, mit anderen Jungen auf der

Bucht herum.“ Der Boris wurde ein erfolgreicher Regattasegler, sogar Deutscher Meister und Vize-Europameister in der 505er-Jolle. Und neben der ganzen Segelei studierte er. Ich wurde als junger Bursche Koch auf einem Fischereischoner, aber die Crew war von meinen Künsten in der Kombüse wenig begeistert und setzte mich an die Luft. Dann fuhr ich vor dem Mast eines Vollschriffes auf großer Fahrt. Schließlich brachte ich es zum Kapitän und Segelschiffseigner.

Oh my gosh! Wenn ich lese, wieviel Geld es heutzutage kostet, eine Rennyacht zu bauen und all die Leute zu bezahlen, die bei einer Kampagne – ja, so heißt das – mitmachen. Meine „Spray“ von einem Haufen Altholz in eine see-tüchtige Segelyacht zu verwandeln, hat mich außer Hirnschmalz und Muskelkraft nur etwas mehr als 500 Dollar gekostet. Allerdings, meine gute „Spray“ war nur halb so groß. Und sie hatte keine Flügel. Aber sie sollte ja auch ein Schiff sein und kein Vogel! Übrigens war die „Spray“ nicht das erste Boot, das ich allein gezimmert habe. Mein erstes war die „Liberdade“. Mit der brachte ich nach einem Schiffbruch meine Familie von Brasilien nach Hause. Das Schiff hat mich nur hundert Dollars gekostet.



Manches in Boris Herrmanns Buch habe ich gar nicht verstanden. Da ist die Rede von Routing, von Download GFS und ECMWF, von Satellitenverbindungen, von Datenanalyse und anderem Hexenwerk. Gut und schön, aber braucht man das wirklich alles für das bisschen Navigation? Lest doch mal in meinem Buch nach, was ich hatte. Einen Sextanten und alten Blechwecker, für einen Dollar erstanden.

Als ich von meiner Reise zurückkam, hat man mich gefragt, ob ich mich unterwegs einsam gefühlt habe. Da kann man in meinem Buch lesen: „Das Gefühl der Einsamkeit fiel von mir ab, als der Sturm losbrach. Doch sobald das schöne Wetter wiederkam, stellte sich auch das Gefühl der Verlassenheit wieder ein; ich konnte es nicht ganz abschütteln.“ Und weil man mir weisgemacht hatte, dass man vom langen Schweigen seine Stimme verliert, rief ich mir selbst Kommandos zu und sprach mit einem imaginären Rudergänger. Auch der Boris berichtet von Einsamkeit: „Die Erkenntnis, nun allein zu sein, schnürt mir die Kehle zu. Vor allem, wenn ich mir klarmache, wie lange ich niemanden sehen werde.“ Und an anderer Stelle: „Dieses Alleinsein macht mich müde.“ Aber er konnte doch telefonieren, mit seiner Frau und den anderen Seglern im Race! Was hatte ich denn?

Stichwort Rudergänger. Der Boris schreibt: „Nur bei bestimmten Manövern greife ich selber nach der Pinne. Die meiste Zeit – ich würde schätzen: zu 99 Prozent meiner Reise – steuert der Autopilot das Schiff.“ Den gab es zu meiner Zeit noch nicht, aber ich saß auch nicht immer an der Pinne. Meine „Spray“ hat oft von allein Kurs gehalten. Auf dem Indischen Ozean, nach Thursday Island habe ich in 23 Tagen insgesamt nicht mehr als drei Stunden am Ruder gesessen.

Gutes Schiff!

Essen unterwegs? Boris: „Meine Hauptmahlzeiten bestehen aus gefriergetrockneter Nahrung, die ich mit kochendem Wasser übergieße.“ Das Essen hätte „meist lecker“ geschmeckt. Bei mir wäre sowas nicht in den Topf gekommen. Auf der „Spray“ wurde anständig gekocht! Fisch-Haschee, geschmorte Zwiebeln zum Beispiel, Schildkrötensteak, Bratkartoffeln, geschmorte Birnen mit Sahne. Und Brot gebacken! Über die Schildkröten schweigen wir aber jetzt lieber...

Und dann schreibt der Boris von einer Klimakrise, die man in den Griff bekommen müsse. Er würde gern in den nächsten zehn Jahren etwas Sinnvolles zum Klimaschutz beitragen. Ja, seit meiner Weltumsegelung haben die Menschen eine Menge unternommen, um der Erde und sich selbst zu schaden. Der ganze Dreck, der heute auf den Meeren heruntreibt und an den Stränden liegt. Die Luft ist auch nicht sauberer geworden. Und jetzt macht man sich Sorgen, dass es immer heißer und trockener wird. Vielleicht hätte man weniger Dampfmaschinen haben sollen!

Ich könnte noch eine Menge mehr anmerken. Aber die Redaktion signalisiert mir, ich soll mein Garn kurz halten. So stelle ich nur noch fest: Die Zeiten haben sich geändert – aber Segeln bleibt Segeln!

Joshua Slocum, „Allein um die Welt“, Neuauflage 2000, Ullstein; oder: „Allein um die Welt segeln“, Neuauflage 2014, Aequator-Verlag.

Boris Herrmann und Andreas Wolfers, „Allein zwischen Himmel und Meer: Meine 80 Tage beim härtesten Segelrennen der Welt“, 2021, C. Bertelsmann

Zu guter Letzt

SCHLUSS MIT DER NOSTALGIE

Sux. ■ Diese große Rolle alter Seekarten der Ostseereviere zwischen Lübecker Bucht und Skagerrak... mit den Kursen von Anholt zum Trubaduren, durch den Großen Belt, von Samsö nach Smögen, von Travemünde nach Kopenhagen... mit all den Uhrzeiten, bei Tag und bei Nacht... einige sauber gefaltet, andere mit Knittern und Wasserschäden... alle mit den Spuren längst vergangener Segelzeiten.

Ich muss es gestehen: Diese Karten fielen einem Umzug zum Opfer. Ab in die Tonne! Aber vergessen sind weder sie noch das Schiff und die Freunde, die mit ihnen über die Ostsee segelten.

Nun ist das Ende der papierenen Seekarten beschlossene Sache, wie unseren Nachrichten 4-2022 zu entnehmen war und es auch in dieser Ausgabe wieder ein Thema ist. Inzwischen hat auch das Britische Königreich beschlossen, die Papierseekarten abzuschaffen.

Viele werden sie gar nicht vermissen, ihnen nicht nachtrauern. Haben sie diese doch kaum gekannt, kaum noch benutzt, sondern auf den Bildschirm ihres Plotters geguckt. Kein Wunder, ist die Navigation mit Hilfe von Satelliten und

Elektronik doch wirklich schneller zu bewerkstelligen, entspannter und genauer. Aber: da bleibt nichts zum Aufbewahren.

Natürlich sind da die Logbücher, in denen man auch später noch blättern kann, sich erinnern, rückwärtsträumen. Ein Logbuch muss immer noch an Bord sein, das ist Pflicht. Wie lange noch? Wird demnächst auch hier die Papierform obsolet?

Ja, der Fortschritt, wenn er denn ein solcher ist, lässt sich nicht aufhalten. Also Schluss mit der Nostalgie! (Oh, gerade las ich, dass eine amerikanische Ingenieurin ein Handy mit Wählscheibe entwickelt hat – sogar zum Selberbasteln...)

Aber hier noch eine Frage: Ist die Fortbewegung auf dem Wasser mit Hilfe des Windes – eigentlich eine uralte Technik – nicht gerade wieder hochaktuell? Einige Ostseefähren experimentieren mit dem Flettner-Rotor (Seite 32). Sogar die Frachtschiffahrt könnte sich wieder des Windes bedienen. Da laufen schon einige Projekte. Also sind die Sportsegler schon lange die Speerspitze des Fortschritts!

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

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

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

Bankverbindung: Hamburger Sparkasse, IBAN DE60200505501265103992 / BIC HASPDEHHXXX

Redaktion: Michael Albrecht, Marcus Boehlich, Stefanie Holke (Layout), 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.

