



SVAOe NACHRICHTEN

4–2023 JULI / AUGUST

SOMMERGRILLEN IN BORSFLETH

Am Sonnabend, den 19. August 2023

veranstalten wir das alljährliche Grillfest für unsere Mitglieder und Freunde ab 17:00 Uhr auf der Wiese im Störloch (SSV Borsfleth).

Gezeiten für Sonnabend, 19.08.: HW Hamburg: 07:27 h, NW Glückstadt: 12:37 h Gezeiten für Sonntag, 20.08.: NW Glückstadt 13:04 h, HW Hamburg: 20:00 h

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

Wir hoffen auf gutes Sommerwetter und freuen uns über viele Teilnehmer.

Ihr/Euer Festausschuss

NACHRICHTEN SEGEL-VEREIN ALTONA-OEVELGÖNNE E.V.

101. Jahrgang Juli / August 2023 Nr. 4

EIN SOMMERLICHES BILD



Zwei Yachten laufen mit der Flut in ein schilfbesäumtes Tideflüsschen ein, vor ihnen ein Deich.

An Steuerbord sieht man schon die Masten eines kleinen Yachthafens. Es herrschen Frieden, Ruhe und Natur.

Der Kenner weiß, dass das Flüsschen der Medem, der Hafen der von Otterndorf ist. Hier möchte man festmachen,
Freunde treffen, ein Bier trinken, den Abend erwarten und eine ungestörte Nachtruhe finden.

So geschehen auf der Otterndorf-Ausfahrt in diesem Jahr. (Foto Birgit Güldener)

1

IN DIESER AUSGABE

Editorial

Thema und Meinung

Die vorletzte Generation

Vereinsleben

- 6 Neuaufnahmen
- 6 Otterndorf 2023_

Endlich wieder ein vergnügtes Sommersegeln

- 8 Saison-Auftakt mit Hindernissen Die SVAOe C55-Kieljollen auf der Alster
- 10 Vorschau auf SVAOe Führerscheinkurse und Winterakademie im Winter 2023/2024

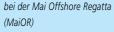
Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 12 SVAOe bei der Kieler Woche 2023 und der IDJM 2023 Kurzmeldung über Regattaergebnisse
- 13 2. Inklusionsregatta auf dem Aasee Felix Schnor wieder dabei

13 Noblex Cup



- Cuxhaven Nordseewoche 2023 Gutes Wetter, aber Beteiligung mäßig
- 17 Start zur Nordseewoche Wettfahrt Wedel-Cuxhaven bei besten Bedingungen
- 18 Der Wolf hat wieder zugebissen German Open auf der Kieler Förde
- 20 Sonniger Saisonstart für "Albis"





Jugend

23 Lupo Cup Ausscheidungsregatta am Gardasee

Fahrtensegeln

25 Der Kommodore-Preis das Halbmodell der "Schwalbe" Eine besonders emotionale Beziehung



Aus Behörden und Verbänden

- 28 Diskussion in Schleswig-Holstein Kommt ein "Nationalpark Ostsee"?
- 29 Nachhaltiges Segeln Zwei ergiebige Diskussionsveranstaltungen zum Thema

Historisches

33 Der Ursprung des Dippens Ein Leserbrief

Dies und Das

- **34** 50 Jahre Sportschipper-Verein Borsfleth Ein schönes Fest
- 36 Festkommen mit Nasenbeinbruch Haftungsfrage bei fehlender Fahrwassertonne
- 37 Erfolgreicher Malaufruf Und: Ein Lob hört jeder gern
- 38 Zu unserem Titelbild

Das Bücherschapp

- 38 Gabriele Hoffmann: "Versunkene Welten"
- 39 Wilfried Erdmann: "Ingeborg und das Meer"
- 41 Ein Buch und ein Skandal Joan Lowell: "Ich spucke gegen den Wind"

Zu guter Letzt

44 Schön langsam

Umschlagillustration

Aquarell von Lutz-Matthias Kessling



Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

Endlich ist er da, der Sommer! Unser Vorsitzender und andere sind schon mit ihren Booten unterwegs, daher darf ich heute dieses Editorial verfassen...

In dieser Ausgabe werden Sie zwei Berichte über die Nordseewoche lesen, die dieses Jahr ebenso wie viele andere Regatten mit geringen Teilnehmerzahlen zu kämpfen hatte. So wenig Meldungen (82 Boote) hatten wir zuletzt 1955. Ob es daran lag, dass es kein "Pantaenius-Rund-Skagen" Jahr war, die für gewöhnlich stärker besucht werden, oder an der ORC-WM in Kiel oder an dem erstmals durchgeführten neuen Format "H.O.T."- Helgoland-Offshore-Triangle, bleibt offen. In einem Bericht von der MaiOR-Regatta werden Sie lesen, wie der "Hungrige Wolf" seinen Titel als (inoffizieller) deutscher Meister in der Klasse der J/24 verteidigen konnte.

Auch die Kieler Woche liegt nun hinter uns und dort konnte der "Wolf" abermals siegreich zubeißen – Herzlichen Glückwunsch! Auch weitere Mitglieder des Vereins haben an der diesjährigen KIWO teilgenommen, ebenso unsere Vereins-J/70, "Albis", auf deren Bericht ich in der kommenden Ausgabe besonders gespannt bin. Ich las nämlich, dass es zu einer Protestverhandlung gegen 40 von 53 Booten und der Disqualifikation eines Olympiaseglers für die gesamte Kieler Woche bei der IDM in der Klasse der J/70 gekommen war.

Auch das Thema Nachhaltigkeit rückt in dieser Ausgabe in den Fokus – unter anderem geht es um nachhaltige Antriebe für Bootsmotoren. So ist auch für uns am Alsterufer das Thema E-Mobilität längst nicht mehr abzuwenden, da Anfang 2020 unser Senat ein Klimaschutzgesetz beschlossen hat. Dieses zwingt uns dazu, bis zum Jahr 2030

unsere Begleitboote auf rein elektrischen Antrieb umzurüsten/ neue Boote zu kaufen. Dafür beantragen wir derzeit Fördermittel, die allerdings kaum die Kosten der Anschaffungen abdecken werden. Spenden sind also herzlich willkommen.



114 Follower haben es schon entdeckt, der SVAOe ist seit einiger Zeit auf Instagram zu finden, einem bildbasierten Social-Media-Kanal. Noch ist es sehr still dort, denn wir müssen dank Datenschutz noch ein Konzept zur Nutzung erstellen, aber danach wollen wir auch dort das Vereinsleben abbilden. Instagram bedarf keiner groß verfassten Berichte und kann schneller als das Nachrichtenblatt über Ereignisse berichten. Dieser "Content" kann dann als ein zusätzliches Medium gesehen werden, welches besonders unsere jungen Mitglieder ins Boot holen soll. Daher suchen wir noch Freiwillige, die gute Kenntnisse in Instagram mitbringen und Lust haben, sich an dem Format zu beteiligen. Schreibt gerne eine Mail an: instagram@svaoe.de, der Account lautet: svane.ev.

Wer nun aufmerksam war, dem wird aufgefallen sein, dass ich von "dem" SVAOe geschrieben habe, denn es ist vollbracht. Seit dem 27.06.2023 sind wir ganz offiziell durch das Amtsgericht Hamburg der Segel-Verein Altona-Oevelgönne e.V. Es braucht noch ein wenig Umgewöhnung für den neuen Artikel, aber wie bei den meisten Dingen wird man sich auch daran gewöhnen können und müssen.

Ich wünsche Ihnen/ euch viel Spaß beim Lesen und einen ganz herrlichen Segel-Sommer.

Ihre/ eure Luise Boehlich

THEMA UND MEINUNG

DIE VORLETZTE GENERATION

Von Götz-Anders Nietsch

■ Man hätte es schon ahnen können, dass nach noblen Villen, überdimensionierten Autos, wertvollen Bildern, Golfplätzen und Privatflugzeugen auch Yachten zum Ziel von Aufmerksamkeit erregender Behandlung mit unappetitlichen Substanzen werden würden. Die "Letzte Generation" wies in jüngster Zeit immer wieder mit für die meisten Menschen empörenden, aber öffentlichkeitswirksamen Taten auf den "zerstörerischen Lebensstil der Superreichen" hin. Wir fühlten uns nicht betroffen. Nun lasen wir im Hamburger Abendblatt vom 21. Juni, dass im Yachthafen Ancora Marina in Neustadt/Ostsee zwei Luxusvachten mit oranger Farbe besprüht worden waren. Zudem wurde das Hafenwasser um die Yachten mit Uranin Grün eingefärbt, einem sehr intensiven Mittel zum Aufspüren von Leckagen. Es handelte sich um größere Motoryachten, noch nicht "super", schon gar nicht "mega". Aber wir Eigner kleiner (siehe die Verkaufsanzeige auf der dritten Umschlagseite) bis mittelgroßer Segelyachten (siehe die Fotos zum Start der Wettfahrt Hamburg-Cuxhaven auf Seite 17) haben das Gefühl, dass auch wir eines Tages in den Fokus der Demonstrierenden geraten könnten. Wir gehören zur "vorletzten Generation" und sind damit angreifbar, denn es sind immer die anderen, die die Schuld tragen.

Ein Sprecher des Bündnisses sagte: "Was nützen den Reichen und ihren Kindern und Enkelkindern ihre Luxusyachten, wenn sich die Meere in eine stinkende, giftgrüne Brühe verwandelt haben?" Die Antwort auf die so gestellte Frage ist natürlich klar: Wenn die biologischen Bedin-

gungen auf der Welt dermaßen entartet sein werden, nützt den Menschen kein Wohlstand mehr. Dem Leben werden die Grundlagen entzogen. Anzeichen, dass es so kommen kann, gibt es genug. Selbst wir Segler, die wir uns zugutehalten, uns umweltgerecht zu verhalten, biozidfreies Antifouling verwenden, keinen Abfall und keine Fäkalien ins Meer geben, nicht einmal über Bord pinkeln, haben gesehen, dass die Ostsee über weite Flächen mit einem ekelerregenden Teppich von gelbgrünen Algen bedeckt war (sie verzehren übrigens CO₂, was aber keinerlei Entlastung für ihre Entstehung sein soll). Die Verursacher sind nicht die Yachten.

Seit der Vertreibung aus dem Paradies, wenn es denn so gewesen sein sollte, strebt der Mensch nach Erwerb, arbeitet, um seine Familie zu ernähren und die Kinder auszubilden. um Steuern zu zahlen, um ein Haus bauen zu können, für das Alter vorzusorgen, den Arzt zu bezahlen. Wenn dann noch etwas übrig sein sollte, spart der Mensch für allerlei unnötige, aber manchmal schöne Dinge wie ein Segelboot. Eine Luxusvacht wäre so ziemlich das letzte 7iel für die allermeisten außer für Abramowitsch und Konsorten, die ohnehin schon alles haben. Manche machen auch eine Reise mit einem Kreuzfahrtschiff in die Antarktis, den Amazonas aufwärts oder nach Fidji, und statt einer eigenen Segelyacht kann man mit viel weniger Aufwand eine chartern. Das befreit von jeglichen Schuldgefühlen, denn man ist eigentlich für nichts mehr verantwortlich. Nur die Superreichen, also die anderen, verschmutzen die Umwelt. Wir wollen doch nur segeln. Wir nutzen den Wind, und alles bleibt sauber.

Dass dem nicht so ist, entnehme man dem Bericht über zwei Diskussionsveranstaltungen

zum Thema "Nachhaltiges Segeln" in dieser Ausgabe. Wenn auch unser Sport, das Segeln, keine Folgen für die Umwelt hat außer unserem massenhaften Auftreten und den damit verbundenen Entgleisungen, so hat unser Sportgerät, das Boot, obwohl es ein langlebiges Gut ist, durchaus Folgewirkungen. Vielleicht gelingt es, die Glasfasern aus alten Rümpfen herauszulösen und anderen Zwecken zuzuführen Vielleicht könnte man aus den verbleibenden Kunststoffen Gartenmöbel herstellen. Es ist aber die große Masse der Boote, die das Problem ausmacht, genauso, wie es die große Masse der Menschen ist, die mit ihrem Wirken, ihrem Erfindungsreichtum, ihrem Streben nach dem Immer Mehr dem Planeten schadet. Die paar Superyachten fallen da kaum ins Gewicht. Man sieht sie gelegentlich und macht abfällige Bemerkungen. Die "Letzte Generation" macht eine Aktion daraus. Wir sollten ihr mit Nachsicht begegnen, denn wir, die vorletzte Generation, haben unseren Anteil an der Misere.

Um zum Paradies zurückzukehren: Den Menschen daraus zu vertreiben, war vielleicht keine so gute Entscheidung.





VEREINSLEBEN

Mai/Juni 2023

NEUAUFNAHMEN

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

Anna Katharina Urban, 22880 Wedel Franziska Martens, 22303 Hamburg

Wiedereintritt:

Livia de Boer, 22359 Hamburg

Jugendliche:

Tobias Hauschildt, 24109 Melsdorf Jüngste:

Bo Florentin Gifaldi, 25469 Halstenbek Ib Anton Röpke, 20146 Hamburg Luise Schaefer, 20253 Hamburg Ada Akin, 22767 Hamburg

Otterndorf 2023

ENDLICH WIEDER EIN VER-GNÜGTES SOMMERSEGELN

Von Hermann Güldener

Nach einer gefühlten Ewigkeit wurde in diesem Jahr die Tradition der Otterndorf-Wettfahrten wieder fortgesetzt. Allerdings dürfen Traditionen auch mal variiert werden. Eine Wettfahrt sollte es diesmal nicht werden. Stattdessen hatte sich Organisationsleiter Stephan Lunau ein einfaches, aber gänzlich neues Format eines seglerischen Wettbewerbs ausgedacht. Es in die Tat umzusetzen, gelang jedoch mangels Wind nicht.

Daher musste die Maschine ran, und wir motorten am Freitag, 2. Juni, nachmittags nach

Glückstadt. Wie immer, wenn ein Vorgang nach einer Pause wieder in Gang gesetzt wird, dauert es eine Weile, bis die Teilnehmerzahl wieder die alte Größe erreicht. In Glückstadt sammelten sich "Luise" (Stephan Lunau), "Havkarlen" (Ralph Rainsborough und Dörte Stryi), "Eule" (Rainer und Martina Mackens), "Spanvogel" (Georg und Anke Pulver), "Fierboos" (Ulrich Körner und Susanne Kröhnert), "Aeolus" (Hermann und Birgit Güldener) und "Orca" (Jens und Christiane Hudemann als Gäste). Besonders erfreulich war die erstmalige Teilnahme des wunderschön anzusehenden Motorseglers "Maren" (ex "Orplid II"), deren Eigner Heiko und Maren Bitter ihn vom uns unvergessenen Vorbesitzer Hans H.H. Meyer übernommen und mit großem Aufwand in einen überraschend guten und "schiffigen" Zustand gebracht haben.

Am Sonnabend war ebenfalls kein Wind. In aller Frühe liefen wir gemeinsam mit der Ebbe in Richtung Otterndorf aus mit der Absicht, dort den ersten schwachen Flutstrom vor der Finfahrt zu erwischen. Es war schon relativ warm, und die Sonne meinte es aut mit uns. Wir kamen ein bisschen zu früh an und mussten vor Tonne 46 warten, bis das Wasser ausreichend gestiegen war und wir mit der Flut in Otterndorf einlaufen konnten. Geselligkeitsobmann Jörn Groth war mit dem Auto gekommen und hatte Marlies Schaper mitgebracht. Barbara und Hajü Vorbau waren mit dem Zug angereist. Das ist die Gelegenheit, zu erwähnen, dass die Otterndorf-Veranstaltung nicht nur ein Fest für die Seglerinnen und Segler ist, sondern dass auch ältere Mitglieder, die kein eigenes Boot mehr haben, gerne auf dem Landweg dazustoßen, um an der fröhlichen Geselligkeit teilzuhaben und natürlich willkommen sind.



Einfahrt in den Medem

Barbara, Jörn und Marlies empfangen Neu-Angekommene mit Leckereien





Der beschauliche Tidehafen Otterndorf

Es geht lustig zu am Grill



Essen, Trinken und Stimmung gut (Foto Jörn Groth)



Die Sonne geht sauber in der Elbmündung unter ...





... und der Vollmond geht zwischen den Masten auf

Birgit freut sich über ihr Geburtstagsgeschenk (Fotos Birgit Güldener)

Beim Einlaufen im idyllischen Gästehafen Otterndorf erwarteten uns an den Schlengeln Jörn, Barbara und Marlies mit Überraschungen zur Begrüßung. Wegen der Wärme wurden wir diesmal mit "magenfreundlich temperierten Schokoküssen" (eine besondere Herausforderung, diese unfallfrei zu essen …) und wahlweise Eierlikör oder Sherry herzlich empfangen. Hafenmeister Lühmann hatte für uns mehr als genug Liegeplätze und den Grillplatz reserviert. Dörte fand das Wasser zum Baden geeignet, andere nicht.

Abends wurde dann der Grill entfacht und ein jeder legte seine mitgebrachten Leckereien auf den Rost. Gegen Mitternacht wurde es noch einmal spannend: Der 4. Juni kam, Birgits Geburtstag. Laut wurde ihr ein Ständchen gesungen und es gab Sekt für alle. Damit war aber die Geburtstagsfeier nicht zu Ende. Marlies hatte für Birgit ein Bild gemalt, das Jörn ihr überreichte.



Hafenmeister Lühmann hat freundlich reserviert (Foto Birgit Güldener)

Das Motiv war passend: Es stellt einen beprickten Priel bei Niedrigwasser dar, möglicherweise den Otterndorf-Priel. Birgit freute sich sehr. Irgendwann in den frühen Morgenstunden war dann auch diese Feier vorbei. Glücklicherweise kam das nächste Hochwasser erst spät, so dass wir nicht allzu früh die Koje verlassen mussten. Für die meisten ging es anschließend wieder elbaufwärts nach Wedel, für uns aber begann unser Sommertörn. Wir segelten nach Brunsbüttel in den NOK. Unser Ziel war das Kattegatt. Aber das ist eine andere Geschichte.

Nach diesem gelungenen "Anfangserfolg" nach den Jahren des Aussetzens erwarten wir im nächsten Jahr wieder mehr Teilnehmer, und wir versprechen auch wieder Wind.

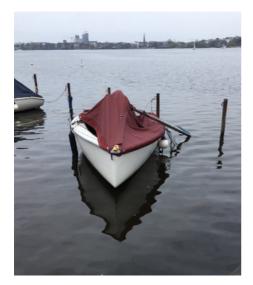
Saison-Auftakt mit Hindernissen

DIE SVAOE C55-KIELJOLLEN AUF DER ALSTER

Von Thomas Lyssewski, SVAOe Obmann ELS■ Die Saison war bestens vorbereitet: Die Kieljollen C55 waren im Winterlager repariert und gepflegt worden, eine morsche Kielplatte auf einem der zugehörigen Trailer war nach dem Abslippen im April ausgetauscht worden, die beiden C55-Trailer waren im Mai und Juni 2023 mit einer neuen TÜV-Plakette versehen worden, wofür bei einem Trailer die Radlager, Felgen und die Reifen komplett erneuert werden mussten.

Anfang April sind wir bei schönstem Wetter, aber kühlen Temperaturen mit den C55-Kieljollen in das regelmäßige Training an vier Tagen der Woche gestartet.

Doch dann traf uns eine kleine Unglücksserie. Am Mittwoch, 19. April, erzeugte ein kurzer,



"Fontenay" mit "Mastbruch"

aber heftiger Ost-Sturm (> 6 Bft) eine 1–1,5 m hohe Welle im Hafen. Eine Schwert-Jolle vom Segelclub Rhe kenterte im Hafen. Bei unserer C55 "Fontenay" brach durch den Wellengang der Vorstagspanner, und damit landete der Mast im Wasser und im Schlick. Glücklicherweise ohne große sonstige Schäden, aber es zeigten sich dabei einige kleinere Ermüdungserscheinungen an den Beschlägen. Der alte Kunststoff-Lümmelbeschlag am Mast war gebrochen und musste durch einen Alu-Lümmelbeschlag erneuert werden. Der Verklicker musste ebenfalls erneuert werden.

Eine Woche später erwischte es die C55 "Schwanenwik": Während des Segelns war der alte Alu-Druckguss-Lümmelbeschlag am Baum gebrochen, außerdem der obere Alu-Druckguss-Beschlag am Ruder — beides ohne erkennbaren Grund, wohl als Folge von Materialermüdung. Damit war die "Schwanenwik" steuerlos und musste mit dem Begleitboot abgeschleppt werden.

Nunmehr waren beide Boote nicht einsatzfähig. Nach wenigen Tagen, aber mit einigem Organisationsaufwand waren alle Ersatzteile beschafft, und die Boote konnten repariert werden. Danach konnten wir dann bei besseren Temperaturen ab Mitte Mai wieder mit beiden Jollen mit dem Segeltraining durchstarten.

Danke für die Unterstützung von Fa. Toplicht, Fa. Gotthardt (Selden-Beschläge) und Fa. Sven Lindstädt Segelmacherei (Fa.Lindemann).

Ich wünsche eine schöne Segelsaison.



Wieder alles gut auf "Schwanenwik"



Gute Stimmung an Bord (Fotos privat ELS-Gruppe)

VORSCHAU AUF SVAOE FÜHRERSCHEINKURSE UND WINTERAKADEMIE IM WINTER 2023/2024

Liebe SVAOe-er und SVAOe-erinnen,

bei Erscheinen dieses Artikels sind die Kurse der Vorsaison abgeschlossen und die letzten Prüfungen (hoffentlich) bestanden. Aber auch wenn es ein Malheur gegeben haben sollte: unsere Kurse können in diesem Fall im Folgewinter kostenlos wiederholt werden. Insgesamt wurden unsere Führerschein- und Funkkurse von etwa 40 Teilnehmenden besucht. Die Seminare der "Winterakademie" zählten etwa 60–70 Teilnehmende. Einige davon mit Kleingruppencharakter (Notfallmedizin an Bord, praktische Morokunde) waren ausgebucht, andere hätten noch mehr Zuspruch verdient.

Wir möchten Sie an dieser Stelle schon einmal auf die vorgesehenen Kurs- und Seminarangebote ab November 2023 für den kommenden Winter hinweisen. Wir leiten die Führerscheinkurse wie üblich mit einem gemeinsamen **Informa**-



Führerscheinkurse und Winterakademie im Winter 2023-1: Ausbildung im Vereinshaus (Foto Andreas Gustafsson)

tionsabend am Montag, den 23.10. ab 19:00 Uhr im Vereinshaus ein. Alternativ wird auch eine Online-Teilnahme via Zoom möglich sein. Alle Kurse und Seminare werden jedoch als Präsenzveranstaltungen durchgeführt. Bei einzelnen Seminaren könnte nach Ermessen der Referenten auch eine parallele Online-Teilnahme möglich sein; dies werden wir dann in der Ankündigung kenntlich machen. Termine und Einladungen erhalten Sie per E-Mail, und sie werden ab ca. Mitte September auch auf unserer Homepage eingestellt. Für eine niedrige zweistellige Zahl von Mitgliedern liegt der Geschäftsstelle übrigens noch keine E-Mail-Adresse vor – bitte übermitteln Sie diese doch noch dorthin, falls dies auf Sie zutrifft.

Für den kommenden Winter planen wir folgende Kurse – jeweils eine ausreichende Beteiligung vorausgesetzt:

• Sportsegelschein SPOSS des DSV ab 14 Jahren. Der SPOSS ist kein amtlicher Führerschein, sondern ein sportlicher Leistungsnachweis. Er bescheinigt seinen Inhabern, ein kleineres Segelboot auf einem Binnenrevier führen oder als qualifizierte Crewmitglieder auf einer Yacht oder z. B. auf einem unserer Jugendkutter mitsegeln zu können. Der SPOSS ist Voraussetzung, um eigenverantwortlich SVAOe-Jollen auf der Alster oder anderen Binnenrevieren zu bewegen oder um an Verbandsregatten auf Binnenrevieren teilzunehmen. Wir empfehlen ihn allen Segeleinsteigern ab 14 Jahren im Anschluss an die erste Segelsaison.

Kurszeit voraussichtlich: Donnerstags 19:00 bis 20:30 Uhr + ein Blocktag am Sonntag 28.1. von 10:00 bis 17:00 Uhr im Vereinshaus. Für Mitglieder der Jugendabteilung wird der an diesem Blocktag gegebene

Unterricht voraussichtlich in ein zeitgleich stattfindendes Seminarwochenende der Jugendabteilung eingegliedert.

Erster Kurstag voraussichtlich Donnerstag 11. Januar 2024, Dauer ca. bis März 2024, Abschluss durch interne Theorieprüfung vor einer SVAOe Prüfungskommission vor den Frühjahrsferien 2024. Durch diese Konzentration können wir v. a. für Jugendliche die Anzahl der abendlichen Termine im Vereinshaus reduzieren. Gesonderter Praxisteil mit Prüfung im Frühjahr 2024 auf der Alster.

• SBFSee Sportbootführerschein Geltungsbereich Seeschifffahrtstraßen ab 16 Jahren als amtlicher Standardschein zum Führen von Yachten auf deutschen Seeschifffahrtsstraßen innerhalb der 3sm-Zone und vorgeschrieben ab einer Motorleistung von 15 PS. Dieser Schein enthält keine spezifischen Segelthemen und ist zwar für die meisten Yachtskipper notwendig, jedoch für den Einstieg in das Segeln wenig geeignet – hierfür empfehlen wir den SPOSS!

sowie

• SKS Sportküstenschifferschein ab 16 Jahren, aufbauend auf dem SBFSee + nachgewiesenen 300 sm in Küstengewässern. Weiterführender amtlich anerkannter und empfohlener Führerschein für Yachten in deutschen und internationalen Küstengewässern bis 12 sm von der Küstenlinie.

SBFSee und SKS werden im 1. Teil gemeinsam unterrichtet. Insbesondere wer bereits Vorkenntnisse und Erfahrungen aus dem SPOSS oder in vergleichbarem Umfang einbringen kann, kann beide Kurse deshalb durchaus auch gemeinsam belegen und in zeitlichem Abstand zueinander zuerst die SBFSee- und anschließend die SKS-Prüfung ablegen. Hinsichtlich des Hintergrundes

insbesondere zu Navigation und Gezeiten empfehlen wir den SKS als "Grundausstattung" für das Führen einer Yacht in Küstengewässern.

Kurszeit SBFSee/SKS: Montags 19:00 bis 21:00 Uhr, dazu ein Blocksonnabend für SKS-Navigation im Frühjahr 2024.

Erster Kurstag voraussichtlich Montag 06. November 2023. Kursdauer ca. bis März (SBFSee) und April 2024 (SKS), Abschluss durch Theorie-/ Praxisprüfungen vor einer DSV-Prüfungskommission.

• SSS Sportseeschifferschein ab 16 Jahren, aufbauend auf dem SBFSee + 1.000 sm als Wachführer oder dessen Vertreter in küstennahen Seegewässern. Weiterführender amtlich anerkannter Führerschein, empfohlen für internationale küstennahe Seegebiete bis 30sm von der Festlandsküste, dabei Ostsee, Nordsee und weitere Randmeere vollständig abdeckend. Der SSS-Kurs wird vom SVAOe im jährlichen Wechsel mit dem SHS-Kurs durchgeführt.

Kurszeit SSS: Mittwochs 19:00 bis 21:00 Uhr + einzelne Blocksonnabende.

Erster Kurstag voraussichtlich Mi 01. November 2023. Kursdauer ca. bis April 2024, Abschluss durch Theorie-/ Praxisprüfungen vor DSV-Prüfungskommission.

• Ergänzend planen wir einen Wochenendkurs Freitag Abend – Sonntag zum UKW-Sprechfunkzeugnis SRC Short Range Certificate sowie bei genügend Nachfrage an einem zusätzlichen Wochenende auch zum weiterführenden LRC Long Range Certificate für Satellitenund Kurzwellenfunk. Das SRC ist verpflichtend erforderlich für Skipper einer Segelyacht auf deutschen Seegewässern, welche mit einem UKW-Seefunkgerät ausgestattet ist. Es ist international anerkannt und kann ab 15 Jahren abgelegt werden.

Der Kurstermin im Frühjahr 2024 wird noch bekanntgegeben. Die Prüfung soll nach Möglichkeit am So direkt im Anschluss an den Kurs bei uns im Vereinshaus abgenommen werden.

• SVAOe-Winterakademie 2023/2024: Seit einigen Jahren bietet der SVAOe ergänzend zu Führerscheinkursen im Winterhalbjahr auch Abend- und Wochenendseminare zu Segelthemen, Sicherheit, Bootsbau und Bordtechnik an.

Thematisch sind für den kommenden Winter bisher Themen aus Yachtelektrik, Sicherheit in der digitalen Navigation, Notfallmedizin an Bord, Basiskenntnisse Wettsegelkunde sowie Segeln im Watten- und Gezeitenmeer geplant. Weitere Themen sollen noch hinzukommen. Sprechen Sie uns mit Ihren Wünschen hierzu gern an – und natürlich erst recht gern, wenn Sie eigene Themen vermitteln können, die von größerem allgemeinen Interesse sein können.

Einen Terminplan erstellen wir ab Mitte September. Andreas Gustafsson

REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE

SVAOe bei der Kieler Woche 2023 und der IDJM 2023

KURZMELDUNG ÜBER REGATTAERGEBNISSE

- CKB Der SVAOe war an dieser **Kieler Woche** am 17. Juni bis 25. Juni mit fünf Booten beteiligt. Hier in Kürze die Ergebnisse:
- Erster Platz von 16 teilnehmenden Booten für Fritz Meyer, Jannik Dühren, Thorsten Paech, Moritz Böök und Jonas Lyssewski in der Klasse der J/24 mit "Hungriger Wolf". Herzlichen Glückwunsch!

- 29. Platz von 53 teilnehmenden Booten für Corinna Warnecke, Livia de Boer, Emma Griem, Jannis Holthusen und Till Pomarius in der Klasse der J/70 mit "Albis".
- 49. Platz von 67 teilnehmenden Booten für Anton Giese und Filippa Nugent in der Klasse der 420er.
- 56. Platz von 67 teilnehmenden Booten für Ole Griem und Henry Bruns in der Klasse der 420er.
- 2. Platz von 5 teilnehmenden Booten für die Mannschaft unseres Kutters "Teufelsbrück" bei den Marinekutterregatten in der Klasse der Jugendwanderkutter (JWK).

Außerdem:

- Dritter Platz von 16 teilnehmenden Booten für Tania Tammling in der Klasse der Europe-Boote (sie segelte zwar nicht unter SVAOe-Stander, aber sie trainiert zusammen mit den Europe-Seglern und -Seglerinnen der SVAOe).
- 8. Platz von 16 teilnehmenden Booten für Jette Lyssewski und Jonna Rampendahl in der Klasse der J/24 auf "Derbe Kerle" unter BSC-Stander, zusammen mit Lynn Wolgast, Svea Wrede und Malena Philippi.

Bei der Internationalen Deutschen Jugendmeisterschaft der Europe-Klasse (IDJM) am 17. Mai bis 21. Mai vor Ribnitz-Damgarten errang Nils Wittich den Ersten Platz von 25 teilnehmenden Booten. Herzlichen Glückwunsch!

Wir hoffen, dass alle Teilnehmer und Teilnehmerinnen viel Spaß an diesen sportlichen Ereignissen hatten und dass wir uns nun auf spannende Berichte von den Regatten freuen dürfen ...

2. Inklusionsregatta auf dem Aasee FELIX SCHNOR WIEDER DABEI

Red. ■ Der Segel-Club Münster (SCM) empfing am 3. und 4. Juni Gäste aus ganz Deutschland zur 2. Inklusionsregatta der Klasse SV\14 auf dem Aasee.

Acht Wettfahrten konnten unter der Leitung von Wettfahrtleiter Uwe Holzhäuser bei kräftigen Winden mit Böen am Samstag und typisch schwachen Aasee-Winden am Sonntag durchgeführt werden.

Herausragende Sieger wurden Jürgen Brietzke/
Sigmund Mainka von WSV Lausitzer Seenland
mit sieben ersten Plätzen und einem dritten Platz
vor Felix Schnor und Alanna Clausen (SVAOe/
SVWS) Hamburg. Die komplett inklusive Regatta
– mindestens ein Crewmitglied muss körperbehindert sein – war wie im Vorjahr für die eigenen und auswärtigen Seglerinnen und Segler
und den Segel Club Münster ein tolles Erlebnis.
Das Inklusive Segeln hat im SCM seit Jahrzehnten seinen festen Platz. (Quelle: Matthias Pape,
Segler-Verband Nordrhein-Westfalen und SCM)
Die Redaktion gratuliert Felix und Alanna sehr herzlich.



S\V 14 an der Wendemarke



Aktive Segler/-innen und das SCM-Regattateam bei der Siegerehrung, links Felix und Alanna (Fotos © Matthias Pape, SCM)

Noblex Cup Cuxhaven Nordseewoche 2023 GUTES WETTER, ABER BETEILIGUNG MÄSSIG

GAN Die Nordseewoche ist im Jahr 2023 101 Jahre alt geworden. Ausgesegelt wurde sie zum 88ten Mal, denn manchmal kamen weltpolitische oder Virenereignisse dazwischen. Es lohnt sich, einmal die Historie der Nordseewoche auf deren Homepage www.nordseewoche.org nachzulesen. Hier findet man auch alle Ergebnisse.

1953 fand die erste Nordseewoche nach dem Zweiten Weltkrieg und den Aufräum- und Wiederaufbauarbeiten statt und das bereits mit 51 Yachten aus den deutschen Nordseehäfen. Es bestand Nachholbedarf.1955 waren es schon 80 Teilnehmer. Die Attraktivität Helgolands und der Wettfahrten in den anspruchsvollen Gewässern wuchs ständig. Die Zahl der teilnehmenden Boote lag meistens zwischen 130 und 230. Weitere Sportboote mit Schaulustigen verdoppelten manchmal diesen Wert. Dann konnte man fast

den Südhafen trockenen Fußes überqueren. Der Sport und die Gemeinde Helgoland profitierten. 2020 machte Corona für zwei Jahre einen Strich durch die Rechnung.

2023 sollte es wieder wie in alten Zeiten weitergehen. Doch die Rechnung ging nicht in vollem Umfang auf. Am Wetter lag es nicht. Für alle Wettfahrttage über Pfingsten waren leichte bis mittlere nördliche Winde vorhergesagt mit überwiegendem Sonnenschein. Marcus Boehlich als Organisator und sein Team hatten die bekannten Wettfahrten vorbereitet. Was sollte da schiefgehen? Es ging auch nichts schief, aber es war auch nicht alles wie früher. Als Langstrecke hätte das Edinburgh-Rennen, das sich jährlich mit dem Pantaenius-Rund-Skagen-Rennen abwechselt, turnusgemäß stattfinden sollen. Aber hier gingen bereits in den Vorjahren die Teilnehmerzahlen zurück. Gemeinsam mit den "Erfindern" der Edinburgh-Wettfahrt, der SVC und Jens Kohfahl, hatten die Organisatoren nach 2019 beschlossen, die Wettfahrt nicht mehr stattfinden zu lassen. Da kam es ihnen zu pass, dass der Royal Forth Yacht Club (RFYC) mitteilte,



First Ship Home Noblex Cup Cuxhaven-Helgoland nach 02:30:10 Stunden: "Elida" (Foto Marcus Boehlich)

dass man sich zukünftig nicht mehr in der Lage sähe, das Ziel und das Amüsement darum herum durchzuführen. Sie hätten schon eine andere Regatta im Jahr. Offenbar wird das Personal dort genauso älter wie bei uns. So bedankte man sich artig, und das war's dann mit Schottland.

Stattdessen wurde als zweites Langstreckenrennen das "Helgoland-Offshore-Triangle" (H.O.T.) in die Nordseewoche aufgenommen, eine Wettfahrt über 300 bis 400 Seemeilen, deren Bahnmarken nach der Wetterlage gewählt werden sollten. Das Programm insgesamt war wieder vollständig: Die Zubringerwettfahrten von Hamburg, Cuxhaven, Bremerhaven, Hooksiel und Hooge, die Glück-Early-Bird-Series, der Klassiker "Capitell Cup Rund Helgoland", die Helgoländer Acht, der Family Cruiser Cup und schließlich H.O.T., alles höchst anspruchsvolle Wettfahrten in Gezeitengewässern. Die Insel Helgoland als Gastgeber bietet dazu noch ihre eigenen, bekannten Attraktionen, auf die das Programmheft nicht besonders hinweisen musste.

Die Veranstalter hatten alles gut vorbereitet und erwarteten an frühere Zeiten anknüpfende große Meldezahlen. Es kam anders. Nur 83 Meldungen gingen ein, fast genauso viele wie 1955. Schon beim Auftakt, dem Start zur Wettfahrt Hamburg-Cuxhaven vor Wedel am Freitagmorgen vor Pfingsten nahmen nur 20 Regattaboote teil (siehe Bericht an anderer Stelle in dieser Ausgabe). Da ahnte man schon etwas, denn wegen der perfekten Windbedingungen konnte ein Segelfest auf der Elbe erwartet werden, und trotzdem blieben viele zu Hause.

Am Freitagabend vor Pfingsten wurde nach dem Eintreffen der Wedel-Cuxhaven-Segler die Nordseewoche in Cuxhaven eröffnet. Gleich danach und möglichst ohne Eröffnungsbier starte-



Regattafeld im Capitell Cup Rund Helgoland (Foto Team Hinrich Franck)

ten 11 Boote um 20 Uhr zur Glück-Early-Bird-Series für ambitionierte Besatzungen mit einer Nachtwettfahrt nach Helgoland. Hier gab es für alle, auch besonders die Begleitbootbesatzungen, sehr heftigen Seegang von bis zu 2,5 m, der in der Dunkelheit häufig nicht zu sehen war. Die Anstrengung stand allen nach der Ankunft ins Gesicht geschrieben.

Am Pfingstsonnabend bewegte sich ein Hochdruckgebiet vor der Küste Englands in Richtung Helgoland und sollte Strandwetter, aber kaum Wind, bringen. Meteorologe Meeno Schrader hoffte, dass der Wind zumindest am Nachmittag auf vier bis fünf Knoten zulegen würde. Filigrantaktik und Leichtwindtrimm waren angesagt.



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



Start zur Langstrecke H.O.T. (Foto Johann Nikolaus Andreae)

In der Wettfahrt 2, dem Noblex Cup Cuxhaven – Helgoland, starteten insgesamt 32 Yachten am Sonnabend um 8:30 Uhr. Schnellste Yacht wurde, wie tags zuvor bei der Wettfahrt 1 von Wedel nach Cuxhaven Daniel Baum mit "Elida". Doch heute reichte es auch nach berechneter Zeit für den Sieg in der Gruppe ORC alle. Zweitschnellste Yacht nach gesegelter Zeit wurde "Haspa Hamburg" des HVS unter Skipper Gerrit Rampendahl (SVAOe). In der Gruppe ORC Club alle belegten die SVAOe-Teilnehmer "Lotta" (Michael Matzke) den 5., "Panda" (Axel Godefroy) den 6. und "Kalea" (Dirk Selter) den 10. Platz. Alle Zubringerwettahrten wurden verkürzt, sodass abends eine Preisverleihung stattfinden konnte.

Am Sonnabend fanden auch noch zwei zur Glück-Early-Bird-Series gehörenden Kurzwettfahrten um den Hummer-Cup statt. Wettfahrtleiter Albert Schweizer schickte sein Team schon mittags zur Bahn östlich der Düne, ließ alles aufbauen und wartete dann auf den Wind. Die Teilnehmer durften im Hafen warten und wurden erst am Nachmittag zum Start gerufen. Immerhin zwei der geplanten drei Wettfahrten konnten erfolgreich zu Ende gebracht werden. Einziger SVAOe-Teilnehmer in diesem Feld war

"Galahad" (Berend Beilken), der den 2. Platz in Gruppe ORCi2 erzielte. Die Redaktion sagt: "Gut gemacht, Berend, für diesen sportlichen Einsatz."

Am Pfingstsonntag gingen alle Seglerwünsche in Erfüllung. Schöner Wind und Sonne ließ die Herzen der Teilnehmer der 88. Nordseewoche beim Capitell Cup Rund Helgoland höherschlagen. Es wehte mit 8 bis 10 Knoten und nahm allmählich auf 17 Knoten zu.

Unterteilt in drei Kurse gingen um 9:30 Uhr alle 65 Boote mit achterlichem Wind über eine gemeinsame Startlinie auf Höhe der Düne Ost. Gesegelt wurde rechtsherum um Helgoland. Die große Bahn kam auf eine Länge von rund 38 Seemeilen.

"Störtebeker" vom Hamburgischen Verein Seefahrt unter der Führung von Katrina Westphal konnte zwei Preise einfahren: Als schnellstes Schiff nach gesegelter Zeit gab es den Capitell Cup Rund Helgoland und als schnellste Vereinsyacht den SKWB-Nordseepreis. Von den unter SVAOe-Stander gemeldeten Yachten belegten "Galahad" (Berend Beilken) den 6. Platz in ORCC 2, "Kalea" (Dirk Selter) den 4. und "Panda" (Axel Godefroy) den 8. Platz in ORCC 3.

Die H.O.T.-Wettfahrt gilt als Qualifikation für das Fastnet-Race und hat damit besondere Bedeutung, wurde jedoch noch nicht richtig angenommen. Nur sieben Yachten nahmen teil, darunter keine aus der SVAOe. Es gab aber Lob von den Besatzungen, und somit ist mit einer Wiederholung in zwei Jahren zu rechnen. "Es war auf jeden Fall ein sehr guter Anfang", sagte Wettfahrtleiter Albert Schweizer.

Insgesamt war die 88. Nordseewoche ein großes segelsportliches Ereignis. Mehr Teilnehmer wären ihr zu wünschen gewesen. (Quelle: nordseewoche.org)

Start zur Nordseewoche

WETTFAHRT WEDEL-CUXHAVEN BEI BESTEN BEDINGUNGEN

GAN■ So gut hatten es die Seglerinnen und Segler am Freitag vor Pfingsten schon lange nicht mehr. Es herrschten blauer Himmel mit Sonnenschein bei etwa 10 Grad Celsius und ein leichter. nördlicher Wind der Stärke 2 Beaufort, Dazu kam eine moderat frühe Startzeit um 07:30 Uhr. 20 Yachten machten sich auf den Weg. Es sollten noch etwa zwei Stunden Flutstrom durchstehen, die aber gut auszusegeln waren. Man kann sagen, das haben der Organisationsleiter der Nordseewoche Marcus Boehlich und die Regattaleitung (alle SVAOe) gut eingefädelt. Auf der Westmole des Hamburger Yachthafens in Wedel hatte die Startmannschaft unter Leitung von Kai Jancke ein leichtes Spiel: keine Frühstarts, keine Rückrufe, keine Proteste.

Vom SVAOe nahmen "Lotta" (Michael Matzke), "Panda" (Axel Godefroy), "Kalea" (Dirk Selter) und "Galahad" (Berend Beilken, dessen eigenes Schiff "Ballerina 2" noch in der Werft liegt) teil sowie Gerrit Rampendahl, der "Haspa Hamburg" (HVS) skipperte.



Startmannschaft v.l.: Charly Babinski (SCU), Jutta Behl, Peter Stamp, Annemarie Stamp, Christian Stamp, Kai Jancke (alle SVAOe)

Die spannendste Frage war, wie sich Daniel Baums (HSC) nagelneue "Elida" schlagen würde. In Ausgabe 5-2022 berichteten wir über den Bau (Königsteinwerft Arnis/Jan Brügge), den Konstrukteur (Thomas Tison: "We are dedicated to designing yachts which are fast, elegant and technologically advanced, really advanced.") und die Taufe im Juli 2022. Der Blick von der



Start 1 um 07:30 (ganz rechts Begleit-MY "Helene" mit der Wettfahrtleitung)



Start 2 um 07:40 – links "Elida" mit braunem Rumpf (Fotos GAN)

Mole auf die 48-Fuß-Yacht aus Holz mit Mahagonifurnier war schon mal beeindruckend, wenn auch die Farbkombination Schwarz (der Segel) und Braun (des Rumpfs und des Aufbaus) etwas gewöhnungsbedürftig war. Elegant war die Erscheinung auch, und ob sie "advanced" entworfen worden war, musste sich noch zeigen. Am Start versackte sie allerdings in Landabdeckung, aber dafür konnte der Konstrukteur nichts. Dann schob sie sich durch das Feld des ersten Starts und übernahm bald die Führung.

Auch der zweite Start lief reibungslos ab, und die Flotte wurde für die Beobachtenden schnell kleiner. "Elida" lief nach 05:01:30 Stunden in Cuxhaven über die Ziellinie, "Haspa Hamburg" nach 05:18:27, gefolgt von "Broader View Hamburg" nach 05:30:14. Alle Ergebnisse: www. nordseewoche.org.



Der Wolf hat wieder zugebissen

GERMAN OPEN AUF DER KIELER FÖRDE

Von Moritz Böök■ Am ersten Mai-Wochenende wurde die German Open der J/24 im Rahmen der "Mai Offshore Regatta 2023 (MaiOR)", organisiert vom Kieler Yacht-Club (KYC), auf der Kieler Förde ausgetragen. Mit internationalen Teilnehmern aus Schweden, den Niederlanden und Deutschland war die Regatta ein spannendes Ereignis für alle Segelliebhaber der J/24



Die "Hungriger Wolf"-Crew



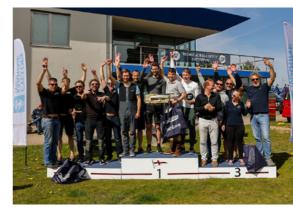
"Hungriger Wolf" 3. Boot von links

und mit insgesamt 14 Meldungen relativ gut besucht. Die J/24 "Hungriger Wolf" trat hier für den SVAOe an, um den Meistertitel von 2022 zu verteidigen.

Der teils starke und drehende Wind stellte einige Segler im Feld vor größere Herausforderung. Insgesamt bewegte sich "Hungriger Wolf" mit guten bis sehr guten seglerischen Leistungen und taktischen Entscheidungen sicher durch alle Rennen. Am Ende des zweiten Tages hatten die Crew vom "Hungrigen Wolf" die Gesamtführung mit einer konstanten Serie von 2 x 1. Platz, 5 x 2. Platz und 1 x 3. Platz von den "Schweren Jungs" (Segel-Club Oevelgönne SCOe) übernommen.

Am dritten und letzten Segeltag musste der "Hungrige Wolf" die Gesamtführung in den zwei letzten Rennen verteidigen. Hier wurde es noch einmal richtig spannend! Im ersten Rennen startete der "Wolf" mit vollem Bootspeed und freiem Wind direkt an der Linie. Es war ein perfekter Start! Allerdings war die Regattaleitung der Meinung, dass der Bug bereits vor dem Startsignal die Linie überquert hatte. Daher folgte die umgehende Disqualifikation (Black-Flag).

Aufgrund des großen Punktevorsprungs bestanden jedoch weiterhin Chancen auf den Gesamtsieg. Nach der Wartezeit startete das letzte Rennen — und das hatte es in sich! Bereits vor dem Startsignal waren die "Schweren Jungs" sehr aggressiv an der Linie unterwegs, da es aus ihrer Sicht nun eine Chance auf den Gesamtsieg gab. Die Crew vom "Hungrigen Wolf" nahm die Herausforderung an! Nach einigen Wende-Duellen konnte sich der "Wolf" aus der Abdeckung befreien, wenn auch auf den letzten Plätzen. Auf der Layline legten sich die "Schweren Jungs"



Crew von "Hungriger Wolf" auf Platz 1! (Fotos © Christian Beeck)

erneut mit flatternden Segeln in Luv über den "Wolf", um maximale Windverwirbelungen zu erzeugen. Dieses Manöver ist in Matchrace-Situationen durchaus üblich, für die Crew vom "Wolf" war es jedoch eine recht neue Erfahrung. Aber auch aus dieser Situation konnte sich der "Wolf" durch seglerisches Können befreien. Zum Ende des Rennens schaffte der "Hungrige Wolf" es, die "Schweren Jungs" zu überholen und dieses spannende Rennen erfolgreich zu beenden. Gerade am letzten Tag zeigte sich der Wert einer eingespielten Crew, die in schwierigen Situationen die Nerven behalten hat.

So verteidigte die Crew mit Johann Huhn, Jonas Lyssewsky, Jannik Dühren, Moritz Böök und Steuermann Fritz Meyer die (inoffizielle) deutsche Meisterschaft der J/24 2023.

Sonniger Saisonstart für "Albis"

BEI DER "MAI OFFSHORE REGATTA (MAIOR)"

Von Carlotta Meewes u.a. Vom 29. April bis zum 1. Mai fand die jährliche "Mai Offshore Regatta" (kurz MaiOR) in Kiel-Schilksee für die J/70-, J/24- sowie ORC-Klassen statt. Die SVAOe war im Feld der J/24 mit "Hungriger Wolf" vertreten − Herzlichen Glückwunsch zum Meistertitel! − und im Feld der J/70 mit "Albis".

Wir reisten bereits am Donnerstagabend an und konnten so am Freitag in Ruhe das Schiff aufbauen, trimmen und auf Hochglanz polieren. Nach einigen kleinen Reparaturarbeiten war dann am Nachmittag noch Zeit für erste Trainingsschläge in der neuen und bis dato noch nicht eingespielten Crewkonstellation. Die Wettervorhersage für das Wochenende ließ zwar auf eine



I/70-Roote vor Laboe

ordentliche Vitamin-D-Tankfüllung, leider aber nur auf wenig Wind hoffen. Dementsprechend überrascht waren alle, als sich am ersten Wettfahrttag dann doch stabile 20–25 Knoten durchsetzten. In der Kombination mit dem strahlend blauen Himmel und immerhin 12 Grad herrschte super Segelwetter. Nach vier Wettfahrten mit aufregenden Vorwindkursen im "Power-Mode-Surf" mit einem Topspeed von 16,5 Knoten und den Einzelplatzierungen 5,2,3,5 waren wir sehr zufrieden und glücklich mit unserer vorläufigen Platzierung auf Platz 5, punktgleich mit den Plätzen 3 und 4. Der Abend klang dann noch in fröhlicher Geselligkeit mit den anderen J-Teams aus.

Der Sonntagmorgen begrüßte uns erneut mit strahlend blauem Himmel, diesmal aber tatsächlich leichten Winden und einer Startverschiebung – wobei sich diese mit Spagetti-Eis und Cappuccino wunderbar überbrücken ließ. Bei 6–8 Knoten unstetem Wind konnten wir am Nachmittag dann noch vier Wettfahrten segeln – scheinbar wollte uns die Anpassung an die neuen Bedingungen jedoch nicht so recht glücken, die Einzelplatzierungen 6,8,7,10 waren für uns nicht zufriedenstellend.

Nach einem Morgenbad in der Ostsee (immerhin zwei von uns trauten sich ins kühle Nass)

erreichten wir am 3. Wettfahrttag bei flauen und drehigen Windverhältnissen eine 4. und 8. Platzierung und beendeten die Regatta insgesamt auf dem 5. Platz von 10 Booten. Das Wochenende war für uns ein schöner Start in die Saison und vor allem ein super Training zur Vorbereitung auf die nächste Anfang Juni anstehende Regatta: Der Corinthian World Cup in Riva am Gardasee! Wir freuen uns schon sehr darauf und gehen in gleicher Crew-Konstellation an den Start. Es grüßen euch Till, Ole, Livia, Lotta und Franzi.



Die "Albis"-Crew



Am-Wind-Kurs (Fotos © Christian Beeck)

Meine Gedanken zur SCU-Regatta 2023

"FUN" SIEGT BEI DEN FOLKE-BOOTEN ZUM ZEHNTEN MAL

Von Klaus Pollähn ■ Jedem Elbsegler, der Yardstick-Regatten segelt, vielleicht sogar liebt, vom Anfänger bis zum Regattafuchs, dem könnte diese Wettfahrt zwischen Wedel und Stadersand, organisiert vom Segel-Club Unterelbe (SCU), ebenso ans Herz wachsen wie mir: Eine sichtbar lockere Atmosphäre, bestens geeignet für eine erste Übungseinheit zum idealen Termin im zeitigen Frühjahr (diesmal am 6. Mai), aber zugleich auch eine seglerische Herausforderung, allein schon wegen der Bahnlänge (20 sm), das ist mehr als eine kurze, einfache Trainingsfahrt, aber auch keine Hatz um die Tonnen. Es gibt keine weitere Wettfahrt auf der Elbe mit vergleichbarem Anspruch.

Die Wetterfrösche versprachen uns nur eine schwache Luftströmung aus Ost unter grauem Himmel. Da der Wind dabei weiträumig übers Land und über das Nordufer kommend über die Elbe wehte, blieb er schütter und pifferig, mit auffälligen Löchern dazwischen.

Wir benutzten eine knapp 30 Jahre alte, recht bauchig gewordene Fock. Bei anderen Booten erwies sich der Spinnaker auch noch bei halbem Wind als effizient. Je länger unsere Konkurrenten ihre Spinnaker fahren können und dabei einen deutlichen Fahrtüberschuss erzielen, desto bessere Chancen haben sie auch in der Endabrechnung, vor den Folkebooten zu liegen.

Wie startet man in einer größeren Gruppe (13 Boote), in der alle außer den Folkes sofort ihre großen Tüten ziehen? Man geht ihnen bewusst aus dem Weg. Wie? Mit einer eigenen, defensiven Strategie: Wir halsten von ihnen weg.



Vor dem LNG-Terminal Stade

Auf "Brown Sugar" zog man einen fantastisch stehenden, knallgelben Clown-Spinnaker und hatte schon nach ca. 10 Minuten einen satten Vorsprung von fast tausend Metern. Der Vierteltonner war dabei mehr als doppelt so schnell wie ein Folke! Die Mehrheit folgte mehr oder weniger im Kielwasser seinem Beispiel. Dabei schoben sich die meisten immer etwas weiter ran an den roten Tonnenstrich und damit weg von der 15m-Linie, die Marcus Boehlich als Leitplanke empfiehlt. Also war "Fun" dort bald allein unterwegs. Wir beobachteten derweilen weiter die Boote in Luv, die ab den Leitungsmasten mehr unter Landeinfluss gerieten. Insgesamt blieb der Ostwind pifferig, und ich musste der Versuchung



widerstehen, meine Strategie aufzugeben und auch mehr anzuluven. Ausgezahlt hat sich das, wie erwartet, erst spät, knapp bevor wir in Höhe Stadersand zwei Dreiecke zu absolvieren hatten. Deren Schenkeltonne lag indes nicht weit genug nördlich Richtung Pagensand-Ufer. Das machte zwar allen das Umrunden und Absegeln der Dreiecke ausgesprochen leicht, aber eben auch ereignislos. Kaum ein Spinnaker kam zum Tragen. Für uns im führenden Folke war das Timing am Ende dieser Dreiecksphase nahezu perfekt: Als wir die Leetonne erneut rundeten, begann der Flutstrom gerade ganz leicht einzusetzen.

Auf dem Rückweg auf dem langen Weg zum Ziel in Wedel nahm der Flutstrom ab dem Dwarsloch auf drei Knoten zu. Entsprechend erhöhte sich die Windgeschwindigkeit, und das versprach eine spannender werdende Kreuz Richtung Hamburger Yachthafen. Darum erwartete ich auch aus den hinteren Reihen der Folkes einen gezielten Angriff von "Daphne" und "Beluga". Letztere war mit einem neuen Satz Segel von North unterwegs auf der Bahn, der mir nun dafür ideal erschien. Zudem wehte der Wind ab Hetlingen für die letzten drei Meilen spitzer und auch stetiger. Der Angriff indes erreichte uns nicht. Denn wir richteten unser Augenmerk in der Zeit auf maximale Fahrt, weil für immer spitzer werdende Kurse neue, variable Holepunkte der Fock gefunden werden wollten. Einen generellen Führungswechsel gab es also nicht; allerdings verlor "die Olle" ihren sehr lange gehaltenen zweiten Platz doch noch an "Talofa". Bis dahin hatte der Vorschoter von Dennis Allen sein optimiertes Leih-Vorsegel über Stunden erfolgreich getrimmt.

Bei Folkebooten liegt der Focus meist auf Kursen, auf denen sie nicht ausbaumen können. So

muss unser Augenmerk hauptsächlich auf der Interaktion zwischen Fock und Groß liegen, d.h. es geht um die stetige Suche nach dem korrekten Holepunkt. Auf diese Aufgabe kann man sich schon im Vorwege fokussieren, wenn man in der Vorbereitung die Kurse genauer auf der Seekarte studiert. Der Schluss daraus bestärkt meine Zweifel, dass Regatten auf der Kreuz entschieden werden. Jedoch werden sie auf der Kreuz verteidigt. Die trägt also ihren Teil bei.

Wir blieben bei den Folkes vorne. Der Wanderpreis, die sog. "Druckplatte", bekommt ein nettes, kleines, neues Schildchen mit dem Namen "Fun" – das zehnte. Indes, die älteste Gravierung auf diesem heutigen Wanderpreis der Folkeboote stammt noch aus der H-Jollen-Zeit von 1989 mit "Herz Jung" von Peter Hauschildt.



"Fun" mit geschrickten Schoten. Die Fock weht nach Skippers Erkenntnis aus diesem Foto oben zu sehr aus und hätte einen anderen Holepunkt haben sollen



... (Fotos Michael Sondermann)

JUGEND

Lupo Cup

AUSSCHEIDUNGSREGATTA AM GARDASEE

Von Anton Giese und Filippa Nugent Wir segeln jetzt seit gut einem Jahr 420er bei uns im Verein. Dieses Jahr ist unser großes Ziel, an der Jugendeuropameisterschaft (JEM) oder WM teilzunehmen, da wir aufgrund des U17-Vorteils dieses Jahr deutlich bessere Chancen auf einen Startplatz haben als nächstes Jahr. Deshalb sind wir über die Osterfeiertage für 10 Tage an den Gardasee zum Lupo Cup gefahren. Diese Regatta ist eine der vier EM-/WM-Ausscheidungsregatten.

Also starteten wir am Gründonnerstag in Richtung Italien. Im Gepäck natürlich unseren 420er "Felix". Vor Ort absolvierten wir 5 intensive Trainingstage mit jeweils 2 Einheiten pro Tag. Begleitet und trainiert wurden wir von einem Trainer vom Essener Turn- und Fechtverein (ETUF), den wir schon länger kennen. Das Training war sehr wichtig für uns, da wir noch



Auf der Kreuz

nie im 420er auf dem Gardasee gesegelt waren und so ein besseres Gespür für den Wind und das Revier vor Ort bekommen konnten. Am Dienstag, den 11.04.2023, ging es dann los mit der Anmeldung bei dem Segelclub Circole Vela Torbole. Insgesamt waren 81 Boote gemeldet und wir starteten in 2 Fleets. Der erste Race Day

begann erstmal mit Startverschiebung, weshalb wir erst um 14:00 aufs Wasser kamen. Aufgrund des fehlenden Windes und der Zeit schafften wir leider nur ein Race, bei dem wir als 14. durchs Ziel gingen. Damit waren wir nach dem ersten Tag overall auf Platz 28, was für uns ein sehr zufriedenstellendes Ergebnis war. Am zweiten Tag



Unter Spinnaker



Vor der steilen Westküste (Pregasina) (Fotos Stefan Meier)

regnete es den ganzen Tag, wodurch sich gar keine Thermik und Wind aufbauen konnte, weshalb wir letztendlich gar kein Rennen geschafft haben und den ganzen Tag an Land gewartet haben. Der dritte Tag begann dann sehr früh für uns; wir gingen um 9:30 Uhr aufs Wasser, um an diesem Tag an vier Rennen teilzunehmen.

Leider lief es an diesem Tag nicht mehr so gut für uns und wir rutschten nach drei absolvierten Rennen auf Platz 47. Auch am letzten Tag segelten wir noch drei Läufe, bei denen wir leider nicht unsere Platzierung halten konnten und auf den 61. Platz abrutschten. Abschließend können wir sagen, dass wir trotz unseres nicht zufriedenstellenden Ergebnisses eine sehr lehrreiche und tolle Zeit am Gardasee hatten.



Der Kommodore-Preis – das Halbmodell der "Schwalbe"

EINE BESONDERS EMOTIONALE BEZIEHUNG

Von Susanne Nürnberg Kurz vor Ostern wurden wir von unserem Vorsitzenden Stephan Lunau gefragt, ob der SVAOe uns im Rahmen des Gründungsfestes einen Fahrtenpreis für unsere Reise zum Nordkap im vergangenen Jahr überreichen dürfe. Die Überraschung war groß! Es hatte weder eine Fahrtenpreis-Ausschreibung gegeben, noch hatten wir uns beworben. Wir hatten auch kein Logbuch eingereicht oder etwa einen Bericht verfasst. Und unser gesamtes, inzwischen 37 Jahre währendes "SVAOe-Leben" haben wir als Auswärtige verbracht. Nur wenige im Verein kennen uns.



Der Kommodore-Preis



Meine ersten Seemeilen auf "Tinsdal"

Warum also gerade wir? Mit unserer "Qivittoq" segeln wir ein seegängiges und sehr sicheres Schiff. 2022 stand uns zum ersten Mal fast unbegrenzt Zeit zur Verfügung, die wir für eine lange Reise in den hohen Norden entlang der norwegischen Küste genutzt haben. 4030 Seemeilen lagen nach unserer Reise zum Nordkap und zurück hinter uns. Der Törn war seglerisch und navigatorisch teilweise sehr anspruchsvoll, manchmal ziemlich kalt, aber vor allem atemberaubend schön und unglaublich erlebnisreich. Das hatte sich wohl herumgesprochen.



1965 mit meiner Oma auf dem Vorschiff

So freuten wir uns auf einen fröhlichen Abend gemeinsam mit einigen "alten" Freunden und hoffentlich vielen neuen SVAOe-Bekanntschaften. Wir bereiteten ein paar Bilder und Videosequenzen unserer Reise vor, um von unseren Erlebnissen entlang der norwegischen Küste zu berichten.

Bei der Preisverleihung überraschte uns Stephan Lunau dann nicht etwa mit irgendeinem Fahrtenpreis, sondern mit dem Kommodore-Preis! Unser ehemaliger Kommodore Jürgen Christian Schaper hat ihn 1979 anlässlich seines 25-jährigen Jubiläums als Vereinsvorsitzender der SVAOe gestiftet: ein Wanderpreis für die weiteste Segelreise des jeweils vergangenen Jahres. Es ist das wunderschöne Halbmodell seiner "Schwalbe".

Was jedoch niemand der Anwesenden beim Gründungsfest wusste: Die "Schwalbe" war 15 Jahre lang auch die Segelyacht meiner Großeltern! Auf ihrer "Tinsdal" habe ich tatsächlich meine allerersten Seemeilen gesegelt! So ist der Kommodore-Preis gerade für mich ein ganz besonderer und sehr emotionaler Preis!

1952 ließ der damals bekannte Elbsegler Kurt Sommer (HSC) das Schiff vom Yachtkonstrukteur Ernst Krassmann nach der KR-Formel (Kreuzer-Renn-Formel) in Anlehnung an die RORC-Formel zeichnen und auf der Heidtmann-Werft in Hamburg-Uhlenhorst bauen. Die KR-Formel begünstigte lange, schmale und tiefgehende Rümpfe mit kleinem Spiegelheck. Da die Yacht auch Hochseeregatten segeln sollte, war sie sehr stabil in Mahagoni auf Eichenspanten mit eisernen Wrangen gebaut worden. Bei einer Länge von 12,40 m (in der Wasserlinie 9 m), einer Breite von 2,95 m und einem Tiefgang von 2 m verdrängte sie immer-



Meine Großeltern Elfriede und Werner Weber an Bord ihrer "Tinsdal"



"Tinsdal" unterwegs auf der Elbe

hin 9 t. In Natur lackiert war die Yacht eine wahre Augenweide.

Bereits 1954 verkaufte Kurt Sommer seine "Helgoland" an meine Großeltern Werner und Elfriede Weber. Sie lebten in Rissen, nicht weit vom Leuchtturm "Tinsdal" entfernt, dessen Namen das Schiff nun 15 Jahre lang tragen sollte.

Unter dem Stander des Segel-Verein-Wedel-Schulau (mein Großvater war viele Jahre der 2. Vorsitzende des SVWS), segelten meine Großeltern gemeinsam jahrelang erfolgreich Regatten auf Nord- und Ostsee.



Vollzeug auf der Krückau-Regatta



Nordseewoche 1957 vor Helgoland

Bereits 10 Jahre nach dem Krieg unternahmen sie ausgedehnte Reisen nach Dänemark und Schweden und durchquerten den Götakanal. Ihr Heimatrevier blieb jedoch immer die Elbe. Aus Altersgründen verkauften sie 1969 ihre geliebte, doch inzwischen zu sportliche "Tinsdal" an Hans Peter Baum. Viele weitere Segeljahre verbrachten sie komfortabler auf einer neuen "Tinsdal", einem Motorsegler.

H. P. Baum taufte das Schiff "Fairwind". Fünf Jahre später, 1974, verkaufte er es jedoch bereits an Jürgen Christian Schaper – "Fiffi"! Ab nun hieß sie "Schwalbe" – wie seit Generationen alle Schiffe der Familie Schaper. Bei der Sturmflut am 3. Januar 1976 erlitt die "Schwalbe" einen erheblichen Schaden, sodass ihr Rumpf nach der Reparatur eine weiß lackierte Außenhaut erhielt. Bis 2005 sind Fiffi und Marlies mit ihrer "Schwalbe" viele Seemeilen in Skandinavien, mit Vorliebe in Norwegen, unterwegs gewesen, bis auch sie sich von ihr getrennt haben. Wo sich die Yacht heute befindet, ist mir leider nicht bekannt.

Die Sammlung von Regatta-Preisen meiner Großeltern wird von uns in Ehren gehalten und ist nun durch den schönen, silbernen Becher für unsere Nordkap-Reise ergänzt worden. Der Kommodore Preis, das Halb-Modell der "Schwalbe" (für mich immer noch ein bisschen "Tinsdal"),



Die Halbmodelle von "Schwalbe", "Likedeeler" und "Qivittoq". Sie sind nicht nur schön, sie zeigen auch die Entwicklung im Yachtbau über 7 Dekaden (Fotos privat l'Elfriede Weber)

hängt jetzt für ein Jahr bei uns zuhause neben den Modellen unserer eigenen Schiffe. Was für ein wunderschöner und für mich sehr persönlicher Wanderpreis! Und natürlich sind wir mit unserer "Qivittoq" stolz darauf, die Reihe der 20 vorherigen Preisträger fortsetzen zu dürfen!

Quellen: Text – Freundeskreis klassischer Yachten / Mitteilungsblatt 2/94 / Jürgen Christian Schaper; Archiv – Freundeskreis klassischer Yachten

AUS BEHÖRDEN UND VERBÄNDEN

Diskussion in Schleswig-Holstein KOMMT EIN "NATIONALPARK OSTSEE"?

CKB Die schwarz-grüne Regierung in Schleswig-Holstein hatte in ihrem Koalitionsvertrag eine Prüfungsaufgabe zur Einrichtung eines "Nationalparks Ostsee" vereinbart. Diese Prüfung ist Mitte letzten Jahres angelaufen und wird derzeit in der schleswig-holsteinischen Öffentlichkeit lebhaft diskutiert. Ein Vorschlag des grünen Umweltministers Tobias Goldschmidt sieht als Potenzialkulisse vor, große Teile der schleswig-holsteinischen Ostseeküste einem solchen Nationalpark zuzuordnen (vgl. Karte):

• Die deutsche Seite der Flensburger Förde bis Schleimunde

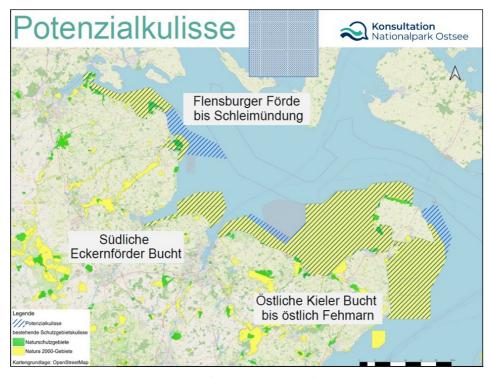
- Die südliche Eckernförder Bucht bis zum Bülker Leuchtturm
- Die östliche Kieler Bucht bis östlich von Fehmarn / Leuchtturm Dahmeshöved

Kein Teil der Potenzialkulisse sollen werden:

- Flensburger Innenförde
- Innere Schlei
- Innere Kieler Förde
- Innere Lübecker Bucht

Dabei sehen die Bedingungen für die Einrichtung eines Nationalparks vor, dass mindestens 50% der ausgewiesenen Fläche einer "Null-Nutzung" unterliegen müssen, also komplett der Natur überlassen werden müssen. Laut Angaben des schleswig-holsteinischen Ministeriums für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur (MEKUN) soll der Nationalpark auf bereits bestehenden Schutzgebieten aufbauen. Damit könne ein wertvoller Beitrag zur Stärkung der biologischen Vielfalt geleistet und durch strikten Schutz positive Wirkungen auf die Stabilisierung der Fischbestände der Ostsee erzielt werden. Zudem sind im Schutzgebiet Pilotmaßnahmen zur Räumung von Kriegsmunition im Meer vorgesehen (vgl. https://www.schleswig-holstein. de/DE/landesregierung/ministerien-behoerden/V/ startseite/Artikel2022 2/221012 Nationalpark Ostsee.html).

Am geregelten Konsultationsprozess werden Organisationen des Naturschutzes, des Wassersports, des Tourismus, der Fischerei, der Regionalentwicklung und Wirtschaft, und der Anrainerkreise und -kommunen beteiligt. Der Deutsche Segler-Verband (DSV), der sich zunächst bei der Konsultation ausgeschlossen sah, beteiligt sich inzwischen daran und hat einstweilen eine "kritische bis ablehnende" Haltung bezogen (https://www.dsv.org/nachrichten/



Vorgeschlagene Potenzialkulisse für den Nationalpark. Mit freundlicher Genehmigung des Ministeriums für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur Schleswig-Holstein (MEKUN)

fahrtensegeln/2023/05/dsv-wehrt-sich-gegen-plaene-fuer-den-nationalpark-ostsee/).

Was letzten Endes bei dem Konsultationsprozess herauskommen wird, und was das konkret für den Wassersport und insbesondere für das Segeln bedeuten wird, bleibt abzuwarten. Verfolgen kann man den Prozess und die Diskussionen drumherum u.a. auf einer privaten Überblicks-Webseite (https://nationalpark-ostsee. de/2022/10/24/der-nationalpark-ostsee/).



Nachhaltiges Segeln

ZWEI ERGIEBIGE DISKUSSIONS-VERANSTALTUNGEN ZUM THEMA

CKB Segeln, könnte man meinen, ist doch per se nachhaltig, da es den Wind als Antrieb nutzt. Aber so einfach ist es natürlich nicht, und so befassten sich Anfang des Jahres zwei Diskussionsveranstaltungen — nämlich (A) der Gemeinsame Kongress des Deutschen Boots- und Schiffbauer-Verbands (DBSV) und des Bundesverbands Wasserwirtschaft (BVWW) und (B) der "blue innovation dock" auf der "boot"-Messe 2023 — mit dem Thema des nachhaltigen Wassersports. Vier Themenkomplexe waren dabei von Bedeutung:

Nachhaltiger Antrieb f
ür Bootsmotoren

- Nachhaltige Hafeninfrastruktur inkl. Landstrom zum Aufladen von E-Booten
- Nachhaltige Entsorgung ausrangierter Boote
- Nachhaltige Materialien und Fertigungsweisen im Bootsbau

Nachhaltiger Antrieb für Bootsmotoren:

Ohne Motor kommt eine Yacht kaum aus, bislang handelt es sich dabei vor allem um Dieselmotoren. Auch wenn der Energiebedarf für den privaten Sektor der Schifffahrt nur etwa 5% des gesamten Bedarfs ausmacht: Allein für eine Fahrt durch den NOK werden 30–35 Liter Diesel verbraucht. Im Rahmen der Dekarbonisierung des Verkehrs wird also auch für den Segelsport eine Umstellung auf alternative Antriebsmöglichkeiten gefordert.

Bei der DBSV/BVWW-Veranstaltung beschrieb Torsten Conradi (DBSV) die Herausforderung, ohne schon eine klare Lösung zu erkennen. Elektromotoren brauchten Batterien, für die man 1 Tonne zusätzlichen Ballast kalkulieren müsse. Methanol-Kraftstoffe erforderten wegen geringerer Energiedichte einen zweieinhalbmal so großen Tank wie für Diesel. Robert Marx (BVWW) betonte daher, dass man im Vertrauen auf die Ingenieurskunst offen für neue Lösungen sein müsse. Der SPD-Politiker Ismail Ertug sah im maritimen Bereich noch keine Möglichkeit für Elektrifizierung, weil die Hafeninfrastruktur dafür fehle, daher müssten Überbrückungstechnologien wie LNG, Ammoniak und Methanol zur Anwendung kommen, perspektivisch könne man auch auf Wasserstoff setzen.

Beim "blue innovation dock" beschäftigte man sich ebenfalls mit dem Wasserstoffantrieb: Laut Paolo Bertetti (Sanlorenzo) benötigten Wasserstofftanks allerdings zehnmal so viel Platz wie Dieseltanks und die Infrastruktur erfordere einen hohen Umsatz, um wirtschaftlich zu sein. Von daher sah er Methanol als zukunftsträchtiger an, insbesondere wenn man die Leistung der Bootsmotoren etwas herunterschraube, die seien heute oft überdimensioniert.

Alternative Kraftstoffe waren beim "blue innovation dock" ein großes Thema: sowohl Kraftstoffe, die aus Wasserstoff und Kohlendioxid mit (einstweilen noch) beträchtlichem Energieaufwand synthetisiert werden, als auch biobasierte, beispielsweise auf der Basis von Raps und ähnlichen Ölpflanzen. Einen interessanten Ansatz verfolgt ein finnisches Unternehmen, das biologischen Kraftstoff aus Abfallprodukten, wie gebrauchtem Küchenfett, Fischfett und Pflanzenölen herstellt. Sveta Ukkonen (Neste) räumte zwar ein, dass die Herkunftsstoffe dafür limitiert seien, aber einstweilen gebe es da noch viele Quellen zu entdecken. Der Vorteil sei, dass man diesen Kraftstoff problemlos in bestehenden Motoren nutzen könne.

Aber auch die Zahl der F-Motoren für Boote steige und mehr neue Motorboote würden damit ausgestattet, berichtete Isabel Jeschek (Torqueedo) bei der DBSV/BVWW-Veranstaltung. Bei drei bis vier Stunden Fahrt täglich genüge ein Nachladen alle zwei Tage, und zumindest in Norwegen und Schweden, wo in den nächsten fünf Jahren 400 Hafen-Ladestationen gebaut werden sollen. könne die Versorgung sichergestellt werden. Martin Müller (Unternehmensberatung NOW GmbH) hielt batteriegetriebene Systeme zwar für Freizeitboote mit temporären Leistungsbedarf für ausreichend, doch bei größerem Leistungsbedarf führe an Brennstoffzellen nichts vorbei, sei es auf der Basis von Methanol oder Wasserstoff. Es gebe Förderprogramme für die Entwicklung von Brennstoffzellen für maritime 7wecke sowohl auf Landes- wie auf FU-Fbene.

Nachhaltige Hafeninfrastruktur inkl. Landstrom zum Aufladen von E-Booten: Von der künftigen Hafeninfrastruktur hängt also in hohem Maße ab, wohin sich die maritime Mobilität entwickeln wird (wobei es da das typische Henne-Ei-Problem gibt).

Bei der DBSV/BVWW-Veranstaltung entwarf Architekt Andreas Dierking Visionen von völlig neuen Yachthäfen, die autark und nachhaltig seien und von CO₂-Zertifikaten profitierten: mit Abschattung der Stege durch Photovoltaik-Anlagen, mit Windrädern und mit Wärmepumpen zur Stromerzeugung. Zum Speichern der Energie könne man die bordeigenen Batterien der Freizeit-Boote selbst nutzen, denn solche Boote seien im Schnitt nur 15 Tage unterwegs und dümpelten sonst im Hafen. Da ein gutes Lade-Entlade-Management die Lebensdauer von Batterien verlän-

gere, hätten auch die Hafenlieger einen Vorteil davon. Verwirklicht ist ein solches Konzept offenbar bereits beim Meichle+Mohr-Hafen in Kressbronn am Bodensee. Hakan Ardic (Startup wirelane) befasste sich mit der Planung von Ladeinfrastruktur - Konzepte, die für Hotels entwickelt wurden, ließen sich mit leichten Modifikationen auf Häfen übertragen. Um das Laden und damit die Elektromobilität attraktiver zu machen, solle man die Ladestationen mit Freizeit- oder Gastronomie-Angeboten verbinden, z.B. mit Eisdielen, Restaurants oder Spielplätzen. Um die erforderlichen Stromstärken zum Aufladen zu ermöglichen. was durchaus eine Herausforderung sei, solle man eine flexible Nutzung planen: wenn das Marina-Restaurant abends mehr Strom braucht, könne man die Leistung an den Stegen entsprechend verringern, tagsüber und nachts umgekehrt.



PK

Hochwertige Produkte für die Pflege Ihrer Yacht:

Reiniger
Polituren
Winschenfett
Frostschutz

DEICHSTRASSE 1 • 22880 WEDEL • TEL.: + 49 (0) 4103 - 88492 e-mail: info@yachtprofi.de

Für größere Batterien und leistungsstärkere Motoren brauche man allerdings auch Gleichstromlademöglichkeiten (DC), hieß es beim "blue innovation dock". Axel Bamberg (Aqua Superpower) stellt Schnelladestationen in Marinas auf und betonte, dass die E-Antriebe bis zu 80% effizienter seien als die Verbrenner. 600 Ladestationen seien in Südeuropa und an deutschen und österreichischen Seen geplant.

Bei der DBSV/BVWW-Veranstaltung wurde hervorgehoben, dass es auch für Brennstoffzellen, insbesondere im kommerziellen Bereich, ein ganzes Netz von Einrichtungen wie Wechseltanks, Bunkersäulen oder Tankmobilen brauche.

Gerade die Vielfalt der Möglichkeiten ist wiederum ein Problem für den Hafenausbau, wurde beim "blue innovation dock" betont, weil man nicht parallel gleichzeitig die Infrastruktur für die verschiedenen Systeme vorhalten könne. Es brauche politische Entscheidungen, um das Henne-Ei-Problem zu lösen und dabei nicht so viel Zeit zu vergeuden wie im Falle der Automobile, sagte Ismail Ertug (SPD). Allerdings sind Boote sehr viel langlebiger als Autos, sodass Dieselmotoren in Booten noch viel länger ein Thema bleiben werden.

Nachhaltige Entsorgung ausrangierter Boote: Die Langlebigkeit der Boote erleichtert das Entsorgungsproblem: Je länger die Boote bestehen und von einer Hand zur anderen weitergereicht werden, desto geringer wird in der Gesamtbilanz auch ihr jeweiliger "CO₂-Fußabdruck", weil sich die vergleichsweise hohen CO₂-Lasten zum Ende (und zum Anfang) der Lebensdauer auf eine größere Zahl aktiver, CO₂-emissionsarmer Jahre verteilen. Was aber tun, wenn es doch irgendwann einmal zu Ende geht mit dem Boot?

Mit solcher "end-of-life discussion" befasste sich der "blue innovation dock". Heutzutage würden in Deutschland ausgemusterte Boote, jedes Jahr 3.700, einfach deponiert. Hinzu kämen 20.000 ungenutzte Sportboote, wo in etwa der Hälfte der Fälle der Eigentümer gar nicht mehr zu ermitteln sei. Die Bootsindustrie suche nach Lösungen, die möglichst grenzüberschreitend sein sollten, und werde dabei von der EU-Generaldirektion (DG) Mare unterstützt, berichtete Philipp Easthill (Verband European Boating Industry, EBI). Andy Kontoudakis von der DG-Mare erläuterte, dass es bereits EU-Programme gebe, die die Forschung auf diesem Gebiet unterstützten.

Bislang gibt es offenbar noch keinen Überblick darüber, wie Boote zerlegt werden sollten und was sie überhaupt an Materialien enthalten. Das Umweltbundesamt (UBA) hat deshalb eine Studie dazu an die Fraunhofer-Gesellschaft und die Unternehmensberatung Ramboll vergeben. Standardisierte Checklisten dazu, was im Boot enthalten ist, sollten entwickelt werden. Die verwendeten Materialien sollten möglichst schon beim Bau der Boote gekennzeichnet werden (mit sogenannten "waste codes"), damit diese beim Recycling leicht wieder identifiziert werden können.

In Deutschland gibt es einstweilen noch kaum Betriebe, die auf die Zerlegung von Booten spezialisiert sind; es fehle überhaupt an belastbaren statistischen Daten zum Thema, da eine Registrierung aller verkauften Boote nicht vorgeschrieben sei, so Felicitas Frick (Ramboll). Anders in Schweden: Maria Rindstam (båtskroten) hat mit ihrem Unternehmen bereits 3.000 Boote zerlegt, berichtete allerdings, dass sie Mühe hätten, an die Boote zu kommen. Eine zentrale Rolle für die Art der Entsorgung spielt ihre Finanzierung:

Meist muss der letzte Eigentümer dafür aufkommen. In Frankreich wird dagegen bereits bei Verkauf eines Bootes eine Rücklage für die Entsorgungskosten gebildet, und die Wracks werden am Ende mittels der staatlichen "Association pour la Plaisance Eco-Responsable" (APER) eingesammelt, zerlegt und, je nachdem, recycelt oder entsorgt.

Nachhaltige Materialien und Fertigungsweisen im Bootsbau: Vormals baute man Holzboote mit Baumwollsegeln und kalfaterte sie mit Teer – das war nachhaltig. Die heutigen Boote mit Rümpfen aus glasfaserverstärkten (GFK) oder carbonfaserverstärkten (CFK) Verbundkunststoffen, aus Aluminium oder Stahl setzen bei ihrer Herstellung große Mengen an CO₂ frei und selbst bei Holzbooten werden erdölbasierte Beschichtungen und Lackierungen eingesetzt. Gleiches gilt für die Segel aus Kunststoffen wie Dacron oder Kevlar, und für die vielen anderen Materialien bei Masten, Bäumen, stehendem und laufendem Gut, usw., bis hin zur Elektrik und Elektronik an Bord.

Beim "blue innovation dock" wurde über die französische Werftengruppe Bénéteau berichtet, die nach neuen alternativen Materialien für den Bootsbau, wie Schwämme oder nicht-erdölbasierte Harze, sucht. Friedrich Deimann von der Bremer Bootsbau-Firma Greenboats erklärte, sie setzten auf Flachsfasern, die Glasfasern hinsichtlich Festigkeit und Biegefähigkeit sehr nahekämen. Festigkeit erfordere nicht, dass GFK- und CFK-Boote immer dicker und schwerer gebaut würden; vielmehr könne auch bei Integration von Naturfasern mit etwas mehr Konstruktionsarbeit die nötige Qualität bei gleichem Gewicht erreicht werden — siehe die IMOCA-Yachten im Ocean

Race. Auch recycelbare Thermoplaste (=Kunststoffe, die sich durch Erhitzung um- und neuformen lassen) könnten sinnvolle Materialien sein.

Wichtig sei es auf jeden Fall, hinsichtlich der Nachhaltigkeit der Boote das ganze Bild zu sehen – vom Bau über die Nutzung bis zur Entsorgung und möglichen Wiederverwendung.

Quelle: Wassersportwirtschaft, Ausgabe 02, April 2023, Artikel "Dieser Weg wird kein leichter sein ..." S. 6ff, und Artikel "Durch die blaue Brille" S. 10ff. Die Vorträge und Diskussionen im "blue innovation dock" sind als Videos auf der Seite www.boot.de unter dem Menüpunkt "Fachbesucher" verfügbar.

Auch die SVAOe Nachrichten haben sich schon mit der Nachhaltigkeit im Segeln befasst, z.B.: Der emissionsfreie Segler? Ausgabe 4-2019 https:// www.svaoe.de/images/pdf/Nachrichten/2019_4. pdf S. 4 und C.A.R.E.-Diesel ist ein Wundermittel, Ausgabe 2-2016. https://www.svaoe.de/images/pdf/ Nachrichten/2016_2.pdf S. 16

HISTORISCHES

Der Ursprung des Dippens EIN LESERBRIEF

Von Berend Bruhns Dieser Tage las ich noch einmal den Beitrag aus Heft 5-2022 über Yachtgebräuche, insbesondere über das Dippen der Flagge. Dazu möchte ich mit einem weiteren Beispiel und einer Aufklärung über den Ursprung des Dippens aufwarten.

Früher hatte ich oft und gern gedippt. Vor Kopenhagen begegnete ich einem US-amerikanischen Kriegsschiff, das den Gruß des Dippens nicht erwiderte. Zufällig traf ich einige der Besat-

zung in einem Lokal in Nyhavn. Auf meine Frage wurde Folgendes erklärt: Das Dippen stamme aus der Zeit, als Britannia die Weltmeere beherrschte und jedes Schiff die britische Flagge auf dem Fort von Dover zu grüßen hatte. Die USA hatten sich aber in einem aufopfernden Krieg von der britischen Kolonialmacht befreit. Auch später gingen die Briten mit den Amis nicht zärtlich um. In den Jahren nach Trafalgar sollen 10.000 amerikanische Seeleute in den Dienst der Royal Navy gepresst worden sein. Da vergeht die Lust am Dippen.

Die Frage zum Sinn des Beibehaltens von Yachtgebräuchen löst sich etwas, liest man in einer älteren Ausgabe der "Seemannschaft" nach. Die Seiten über dieses Kapitel lesen sich heute wie ein Witzblatt. Zu dippen hatten auch die Yachten untereinander; das betraf nicht nur die Nationale, sondern auch den Clubstander. Fast alles war geregelt, sogar die Stoff-Art, aus dem Blazer und Hose zu schneidern waren. Nur die Knöpfe an den Ärmelaufschlägen sind nicht erwähnt. Sie wurden von der Royal Navy eingeführt, um die Seelords dabei zu stören, ihre Nasen in die Ärmelaufschläge zu schneuzen.

Es gibt noch manche Bräuche aus der Seefahrt, deren Sinn heute mehr oder weniger vergessen ist. Ich denke da an die drei weißen Streifen in den Kragen von vielen Marinen der Welt. Ich fand sie sogar in den Uniformen von Kellnern in einem türkischen Yachtrestaurant. Ursprung der Streifen: Erinnerung an die drei größten Siege von Horatio Nelson: Kopenhagen, Abukir (Battle on the Nile) und Trafalgar. Ironie der Geschichte: Angehörige des Marine-Vereins verzierten vor dem Ersten Weltkrieg mit den Streifen die Marine-Kleidung ihrer Kinder, dabei unterstützte der Verein das Wettrüsten der deutschen Flotte, um den Engländern Paroli zu bieten. Die weißen Ma-

rinekleider sah ich noch vor wenigen Jahren bei der Taufe meiner Enkelin in Berlin. Nicht meine Enkelin trug sie, es waren die Kinder des Pastors.

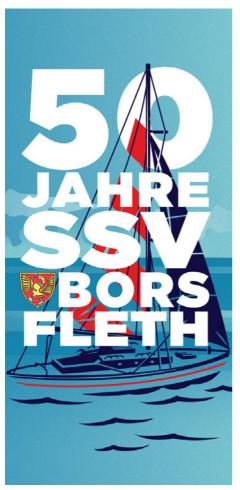
DIES UND DAS

50 Jahre Sportschipper-Verein Borsfleth EIN SCHÖNES FEST

Von Barbara Vorbau

■ Was macht ein Segler, der jahrzehntelang nichts anderes kannte, als sein Boot zu bewegen, über Pfingsten, wenn er kein Schiff mehr hat? – Er fährt nach Cuxhaven oder Helgoland, so wie wir im letzten Jahr zum Jubiläum "100 Jahre Nordseewoche", oder es kommt eine Einladung an die SVAOe vom Sportschipper-Verein Borsfleth (SSVB) zum 50jährigen Bestehen des Vereins mit einem dreitägigen Fest auf dem wunderschönen Gelände dort mit dem idyllischen Yachthafen, in dem wir so häufig gelegen haben. Wir, Hajü und ich, fuhren also mit der Bahn(!) für drei Nächte dorthin, und wir erlebten wirklich drei ganz besondere Tage. Wir waren auch nicht die einzigen Gäste. Allein aus dem SVAOe lagen vier Yachten im Hafen.

Was hat dieser doch kleine Segelverein alles auf die Beine gestellt: Ein festlich geschmückter großer Garten mit Sitzgruppen überall verteilt, ein Festzelt für Musik und Tanz, eine laange Tafel mit diversen Salaten – alle von den Mitgliedern selbst gemacht, ein Grill für leckeres Fleisch und Würste, am zweiten Abend ein Spanferkel am Grill, eine Getränkebar und eine extra Cocktailbar. Die Organisation war hervorragend. Man kaufte an einem Extrastand vorab seine Gutscheine, sodass es an den Ständen selbst kein Gedränge und umständliche Geldtransfers gab.



Für die Kinder waren zahlreiche nette Gartenspiele aufgestellt und die Möglichkeit einen Hof zur Erhaltung alter Tierarten zu besichtigen mit Sattelschweinen, speziellen Ziegen, Schafen, Hühnern usw. Das fanden wir beiden Alten auch ganz toll. Am Pfingstsonntag wurde ein Open-Air-Gottesdienst ganz speziell für uns Segler ausgerichtet mit drei Pastoren, improvisiertem, mit Blumen geschmücktem Altar und Gesang. Pfingstmontag kamen noch der Borsflether Spiel-



PROGRAMM

Pfingstsamstag, 27.05.2023:

Eintrudeln der Gäste und Gästeboote

18.00 Uhr Grillen, Cocktailbar, Getränketresen

Musik vom "Plattenteller"

im Festzelt

Pfingstsonntag, 28.05.2023:

11.00 Uhr Open-Air-Gottesdienst

im Hafen mit Pastorin Schinkel, anschließend kleiner Imbiss

12.00 Uhr Grußworte

Nachmittags Familientag mit Spielen für Kinder (parallel findet im Aukrug

Jazzfrühschoppen mit der Liveband

"Big Easy" bis 14.00 Uhr statt)

Abends Chillen an Feuerschalen mit kühlen Getränken, Cocktailbar und Grill

Pfingstmontag, 29.05.2023:

11.00 Uhr

20.00 Uhr

Frühschoppen mit dem Spielmannszug Borsfleth

Mittags

kleiner Imbiss, danach Ausklingen

Auf dem Hafengelände an der Störmündung. Der Eintritt ist frei, jedermann herzlich willkommen!

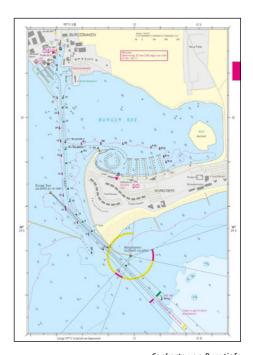
mannszug und eine Blaskapelle als krönender Ausklang. Wir konnten nur immer wieder unsere Bewunderung für diese Planung und die damit verbundene Arbeit, die die Mitglieder hier erbracht haben, ausdrücken und ganz herzlich "Dankeschön" sagen, und das wollen wir mit diesem kleinen Bericht hier nochmals wiederholen. Alles Gute für die nächsten 50 Jahre, lieber SSVB, und haltet euren schönen Hafen weiterhin für uns offen!

Festkommen mit Nasenbeinbruch

HAFTUNGSFRAGE BEI FEHLENDER FAHRWASSERTONNE

GAN Es ist von einem schon sehr ungewöhnlichen Seeunfall zu berichten, der bereits 2018 geschah, aber erst im April 2023 seinen Abschluss in zweiter Instanz fand. Dabei war weniger der Unfall selbst, das Festkommen einer Segelyacht, sondern dessen Ursache, seine Begleitumstände und die Haftungsfrage ungewöhnlich.

Eine Segelyacht vom Typ Dehler 28 CR lief, vom Fehmarnsund kommend, unter Motor in das Fahrwasser durch den Burger See in Richtung Burgstaaken ein. In Höhe des vielen bekannten Cafés Sorgenfrei in Burgtiefe liegt die grüne Fahrwassertonne 7, und ab der folgenden Tonne 9 beginnt eine Rechtskurve des Fahrwassers, das sehr dicht an einer Untiefe von 1,20 m Wassertiefe vorbeiführt. Die Tonnen 11 und 13 liegen unmittelbar neben der 2-m-Tiefenlinie. Zum Unfallzeitpunkt fehlte die Tonne 11, an ihrer Stelle lag eine Fischerboje, die an einer Stange einen schwarzen und zusätzlich einen grünen Wimpel führte. Der Skipper nahm nicht wahr, dass die Tonne 11 fehlte, nahm die Fischerboje ebenfalls nicht wahr (weshalb er auch nicht darüber nachdenken konnte, ob sie wegen des grünen Wimpels eine Bedeutung in Bezug auf die Fahrwassermarkierung haben könnte), hielt nach Tonne 9 direkt auf Tonne 13 zu und "schnippelte" damit die Kurve. Es kam zu einer schlagartigen, heftigen Grundberührung. Der an der Pinne stehende Skipper wurde nach vorn geschleudert, stürzte aus der Plicht in den Niedergang und kam auf dem Boden des Salons zum Liegen. Durch seinen Sturz zog er sich eine Fraktur des Nasenbeins, eine Distorsion der



Seekarte von Burgtiefe Fahrwassersituation vor Burgstaaken (mit freundlicher Genehmigung von NV Chart Group)

Hals- und der Brustwirbelsäule, Schwellungen im Gesicht und Prellmarken am rechten Unterarm zu.

Noch während die Dehler festsaß und der Skipper seine Blessuren untersuchte, fuhr eine zweite Yacht das Fahrwasser einwärts, machte denselben Fehler wie die erste und lief ebenfalls auf die Untiefe auf, obwohl sie durch Winken gewarnt worden war. Noch während beide Yachten "saßen", kam ein kleines Fischerboot aus Burgstaaken, nahm die als provisorischer Ersatz gedachte Fischerboje mit den schwarzen und grünen Wimpeln auf und platzierte an derselben Stelle die korrekte, grüne Fahrwassertonne 11. Dann fuhr es ohne Kontakt mit den Havaristen aufzunehmen zurück nach Burgstaaken. Beide Yachten, die Dehler allerdings beschädigt, kamen

schließlich mit eigener Kraft wieder frei und verholten sich in den Yachthafen Burgtiefe.

Die Sache hatte ein längeres Nachspiel. Der Skipper der Dehler verlangte von der Stadt Fehmarn (die ganze Insel Fehmarn ist eine Gemeinde) wegen der fehlenden Fahrwassertonne und der dadurch verursachten Grundberührung Schadenersatz in Höhe von rund 20000 Euro, darin ca. 14000 Euro Werftkosten, Schmerzensgeld und Anwaltskosten.

Die Stadt Fehmarn ist Eigentümerin des Burger Sees und der Häfen Burgstaaken und Burgtiefe einschließlich der Betonnung zu ihnen. Sie ist für das Auslegen der Fahrwassertonnen im Burger See verantwortlich und hat sie zu unterhalten. Hiermit hatte sie ein ortsansässiges Fischereiunternehmen beauftragt.

Am Unfalltag hatte der Fischer eine schadhafte grüne Tonne entfernt, um kurz danach mit einer Ersatztonne zurückzukehren. In der Zwischenzeit hatte er die Stelle mit einem "Fischerzeichen" markiert, mit dem normalerweise Stellnetze oder Reusen gekennzeichnet werden.

Die Stadt Fehmarn ließ die Forderung des Skippers der Dehler zurückweisen, woraufhin er Klage beim Landgericht Lübeck erhob und überwiegend siegte. Das Gericht führte zur Begründung im Wesentlichen an, dass eine Gemeinde die ihr obliegende Amtspflicht verletze, den Schiffsverkehr in einer zu ihrem Kommunalhafen gehörenden Fahrrinne sicher zu regeln, wenn sie zeitweise eine Fahrwassertonne ersatzlos aus der Fahrrinne entfernt. Und weiter zu den Folgen und zu Verschuldensanteilen: Navigiert der Schiffsführer einer Sportyacht infolgedessen aus der Fahrrinne und läuft auf Grund, trifft die Gemeinde ein überwiegendes Verschulden an den hierdurch entstehenden Schäden.

Das vom Gericht erkannte überwiegende Verschulden der beklagten Stadt Fehmarn führte dazu, dass diese 2/3 der Schäden und Kosten, der klagende Skipper und Eigner 1/3 zu tragen hat. Sein Mitverschulden sah das Gericht darin, dass der Skipper sich vor Einlaufen in das Fahrwasser mit der Seekarte und dem zu steuernden Kurs hätte befassen und in dem Fall auf die fehlende Fahrwassertonne 11 hätte aufmerksam werden müssen. Die Stadt legte Berufung ein. Das Schleswig-Holsteinische Oberlandesgericht bestätigte im Frühjahr 2023 jedoch die erstinstanzliche Entscheidung in vollem Umfang.

Die Moral von der Geschichte: Wenn ein anderer seine Pflicht verletzt, wird man selbst dadurch nicht von seiner eigenen Pflicht befreit. Kommt man ihr nicht ausreichend nach, bleibt man auf einem Teil seines Schadens sitzen.

Beide Entscheidungen können in voller Länge durch Abfrage in der Landesrechtsprechungsdatenbank Schleswig-Holstein, erhältlich unter https://www.gesetze-rechtsprechung.sh.juris.de/bssh/search nachgelesen werden.

Die Lektüre des erstinstanzlichen Urteils lohnt sich. In die Datenbankabfrage "LG Lübeck 10 O 173/18" und bei weiterem Interesse "OLG Schleswig 7 U 177/22" für die Berufungsinstanz eingeben.

Erfolgreicher Malaufruf

UND: EIN LOB HÖRT JEDER GERN

GAN In Ausgabe 2-2023 dieser Nachrichten hatte die Redaktion unter der Überschrift "Wer malt gerne?" darum gebeten, dass Mitglieder, die sich malenderweise künstlerisch betätigen, ein paar ihrer Werke einschicken mögen, damit wir sie auf der Frontseite zu jedermanns Freude abdrucken können. Diese wechselnden

Titelbilder aus dem Kreis der Mitglieder sind ein unverwechselbares Kennzeichen unseres Nachrichtenblatts. Die Reaktion war erfreulich. Wir danken allen, die dem Aufruf gefolgt sind und aus ihrem Schaffen etwas zur Verfügung gestellt haben. Nun haben wir wieder einen Vorrat von etwa zwei Jahren, nehmen aber auch jederzeit gerne an, was Sie uns unaufgefordert einsenden.

Genauso gefreut hat uns aber, was ein Einsender so ganz nebenbei geschrieben hat:

"Übrigens freut sich die gesamte Familie immer wieder über die neuen SVAOe Nachrichten, häufig muss man sich hinten anstellen, bis man eine Leseberechtigung in der Familie bekommt; – danke dem ganzen Team für die vermutlich häufig zeitaufwendige Arbeit! Mit besten Grüßen, Lutz-Matthias Keßling"

ZU UNSEREM TITELBILD

GAN Unverkennbar beherrscht das Marine-Ehrenmal Laboe das Bild, wie es zu Ehren der im Ersten Weltkrieg gefallenen Marinesoldaten nach dem Bau hieß und noch heute weithin genannt wird. Seit 1954 nennt es der Betreiber, der Deutsche Marinebund, "Gedenkstätte für die auf See Gebliebenen aller Nationen und zugleich Mahnmal für eine friedliche Seefahrt auf freien Meeren".

Diesen charakteristischen Anblick des Laboer Ufers an der Südostseite der Kieler Außenförde hat Lutz-Matthias Kessling festgehalten, als er sich gegenüber am Schilkseer Strand befand. Er hatte, wie regelmäßig, wenn er seine Söhne zum Regattasegeln begleitete oder mit seiner Frau Touren mit ihrem Folkeboot "Havmus" segelt, Skizzenblock und Aquarellkasten dabei, um seine Eindrücke festzuhalten.

Hier hat er kräftig in die Farben gegriffen und die Konturen des anderen Ufers und des dem Strand vorgelagerten Stacks dunkel betont, ebenso wie das beherrschende Ehrenmal. Davor heben sich die vielen Segel eines Opti-Feldes und von Yachten vor dem Laboer Hafen ab. Himmel und Wasser verblassen dagegen, was das Bild noch markanter macht.

Jedem ist es nicht gegeben, seine Eindrücke auf solche Weise darzustellen. Zu schnell ist auch das Handy zur Hand, um gleich mehrfach den Auslöser zu betätigen. Wer zu Stift oder Pinsel greift, hat nicht nur selber sein Vergnügen, sondern schafft Unverwechselbares, an dem auch andere sich freuen, in diesem Fall alle, die diese Ausgabe der SVAOe Nachrichten in die Hand nehmen.

DAS BÜCHERSCHAPP

Gabriele Hoffmann:

"VERSUNKENE WELTEN"

Von Michael Albrecht ■ Der größte mir bekannte Second-Hand-Bücherschatz befindet sich in unserem Yachthafen im Regatta-Raum. Als wir im März nach dem Müllsammeln noch gemütlich zusammensaßen, konnte ich mich danach nicht bremsen und wurde fündig: "Versunkene Welten — Schiffe und Städte auf dem Meeresgrund. Die Archäologie unter Wasser" von Gabriele Hoffmann. Die Autorin ist selbst Fachfrau, dazu ist ihr Ehemann Konservator der Bremer Hansekogge von 1380 am Deutschen Schifffahrtsmuseum in

Bremerhaven. Unsere Altjunioren haben es vor einiger Zeit (leider ohne mich) als Tagesausflug besichtigt.

Schon als Jungen hatten mich in den 50er Jahren die Bücher von Hans Hass über seine Tauchexpeditionen "Manta – Teufel im Roten Meer" und "Unter Korallen und Haien" in der Karibik fasziniert – sie stehen noch heute in meinem Bücherbord. Das Buch von Frau Hoffmann geht aber weit über das Sporttauchen hinaus. Sie beschreibt das Mittelmeer als die Schatzkammer der Meeresarchäologie, denn bereits vor über 200 Jahren holten Fischer mit ihren Netzen Bronzestatuen aus griechischer und römischer Zeit als Zufallsfunde aus dem Meer.

Hatten bisher Helmtaucher in ihrer schweren, unbeweglich machenden Ausrüstung Unterwasserarbeit geleistet, so entwickelte Jaqueslves Cousteau mit seinen Freunden Dumas und Tailliez mit der Erfindung der Aqualunge, Tauchanzügen und Schwimmflossen ganz neue Möglichkeiten der Erforschung von Wracks in bis zu 60m Tiefe. Mit ihm und seinen Nachfolgern begann die moderne Unterwasser-Archäologie.

Die Autorin beschreibt umfassend sehr unterschiedliche Gebiete und Problematiken der jungen Wissenschaft, die anfangs nicht als solche anerkannt wurde. Erst die weltweites Aufsehen erregenden Funde und Erfolge wie die Hebung der "Wasa", des Flaggschiffs König Gustaf II. Adolf im Hafen von Stockholm in den 50er und 60er Jahren und der "Mary Rose" Heinrich VIII. im Solent vor Portsmouth in den 70er Jahren brachten international und wissenschaftlich den Durchbruch. Dazu kommen Kapitel über die spanischen Silberflotten und die Stadt der Piraten Port Royal auf Jamaika, ein Exkurs "Warum scheiterte die Spanische Armada?", der

aufgrund von Wrackfunden an den Küsten von Irland die Defizite der spanischen Seekriegsführung und Schiffsartillerie aufzeigt. – Auch die Wikinger-Schiffe von Roskilde und Oseberg werden ausführlich behandelt.



In Deutschland gibt es die Ausgrabungsfunde in Haithabu (die ich als Geschichtsstudent in den 70er Jahren doch recht unspektakulär fand), die bereits erwähnte Bremer Hansekogge von 1380 und die Mainzer Römer-Schiffe.

Ein Register und eine umfangreiche Bibliographie runden das Buch ab für Leser, die Einzel-Themen genauer unter die Lupe nehmen möchten.

Gabriele Hoffmann, "Versunkene Welten", 1985, Gustav Lübbe Verlag, ISBN 3-88199-733-4

Wilfried Erdmann:

"INGEBORG UND DAS MEER"

Von Sux. ■ "Auf unserem Dachboden stieß ich auf allerlei Kartons voll kostbarer Papiere. Logbücher, Tagebücher, Briefe, Notizen, Fotos und viele Ansichtskarten. Darin enthalten ihre Erlebnisse und Erfahrungen, die sie von September 1969 bis September 1970 mit ihrem Trimaran ULTIMA RATIO macht. Und es passierte: Ich war gefangen von Ingeborgs gesammelten Unterlagen ihrer Atlantikfahrt. Ich blätterte und las, machte mir Notizen. Suchte Zitate. Sammelte und ordnete

sie. Ich spitzte meinen Bleistift, und es kam ein kleines Buch heraus."

Wilfried Erdmann ist viel gesegelt und hat viele Bücher geschrieben. Sein letztes ist kurz vor seinem Tod in diesem Jahr erschienen, eine Hommage auf seine Schwiegermutter Ingeborg von Heister (1925–2002). Sie war die erste Deut-

sche, die einhand den Atlantik übersegelte.

"Ihr Törn ging vom Mittelmeer über den Atlantik in die Karibik und via Bermuda und Azoren zurück. Vor 50 Jahren galt ein solches Ansinnen als verrückt. Eine Frau allein über den Ozean?"



(So verrückt zu sein, das leistete sich allerdings schon siebzehn Jahre vor Ingeborg von Heister die Engländerin Ann Davison mit ihrer kleinen Sloop "Felicity Ann", gerade mal 23 Fuß lang.) In diesem Zusammenhang nicht vergessen werden sollte Gudrun Calligaro, die 1988–90 als erste Deutsche einhand die Welt umsegelte.

Ingeborg von Heister, gelernte Kauffrau, hatte auf Jollen segeln gelernt, die Prüfung zum Sporthochseeschifferzeugnis bestanden, sich eine 9-Meter-Stahlslup gekauft, einen Solotörn nach England gesegelt. Sie ging also nicht unbefahren auf die große Reise. Ihr Trimaran war rund 10 Meter lang, aus beschichtetem Sperrholz, hatte 40 Quadratmeter Segelfläche – und keine Selbststeueranlage!

"Manchmal, beim Lesen ihrer Zeilen, möchte ich auf ihrer Bank im Cockpit sitzen und mit ihr segeln", schreibt Wilfried Erdmann. Genau das kann man nun beim Lesen seines Buches tun, Ingeborg von Heister auf ihrer Reise begleiten und nachempfinden, was sie erlebte, was sie dachte, was sie als Alleinseglerin fühlte.

Zum Beispiel am 28. November 1969 auf dem Atlantik mit Kurs auf Barbados. "Ich kann vor Begeisterung nicht schlafen, sitze draußen im Cockpit, bin fasziniert und beobachte die Welt um mich herum. Kein Einsamkeitsgefühl mehr. Im Gegenteil, alles ist wundervoll. Zuversicht kehrt an Bord zurück. Es kommt noch besser. Im Passat segele ich mich geradezu in einen Rausch – begeistert über die Geschwindigkeit des Tri."

Oder dies, 10 Tage später: "Es weht aus Nordost! Dazu mit herrlichen drei bis vier Beaufort. Bin wie elektrisiert. Der Kurs 230 Grad. Endlich goldrichtig. Jetzt noch Selbststeuerung. Ich experimentiere mit zwei ausgebaumten Vorsegeln, deren Schoten zum Ruder gehen. Erst als ich die Schoten über Kreuz belege, funktioniert es. Hurra, die beiden gelben Vorsegel, extra von Beilken für mich genäht, arbeiten. Kann daneben sitzen und Däumchen drehen. Ein Trimaran auf Autopilot, 1969, kaum zu glauben. Ich brause mit acht und neun Knoten in die Dunkelheit."

Die Seglerin bekennt an manchen Stellen ihres Tagesbuches, dass ihr die Einsamkeit, das Alleinsein zu schaffen macht. Aber sie schreibt auch: "Das ist das Reizvolle am Einhandsegeln, völlig auch sich allein gestellt zu sein. Geht etwas schief, bin ich der Täter. Da gibt es keinen anderen Verursacher. Ich muss es selbst ausbaden."

Und vor ihrer zweiten Atlantiküberquerung von Bermuda über die Azoren nach Gibraltar schreibt Ingeborg von Heister: "Es könnte mühsam werden, und es könnte lange dauern. Aber das bekümmert mich nicht. Ich war schon immer davon fasziniert, lange Zeit auf dem Meer zu verbringen."

Wilfried Erdmann: "Ingeborg und das Meer". Delius Klasing Verlag 2023, 205 Seiten, zahlreiche Farbfotos. 29,90 Euro. ISBN 978-3-667-12698-6

Ein Buch und ein Skandal

JOAN LOWELL: "ICH SPUCKE GEGEN DEN WIND"

Von Christiane Krieger-Boden

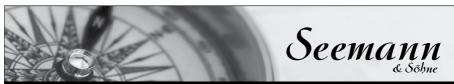
■ Seit Teenager-Tagen besitze ich ein Buch, das ich immer mal wieder gern gelesen habe. Es geht um eine Kindheit auf See, auf einem Segelfrachtschiff, dem Viermastschoner "Minnie A. Caine", Anfang des vorigen Jahrhunderts. Die Ich-Erzählerin, elftes Kind eines Kapitäns aus Berkeley, Kalifornien, beschreibt sich als mickernden Säugling, der von ihrem Vater mit elf Monaten kurzerhand an Bord und auf See genommen wird, um dort zu Kräften zu kommen. Sie schläft in einer "Zwerg-Hängematte" über der Koje ihres Vaters. Als Amme für die Milch wird eine Ziege engagiert, und als diese nach mehreren Monaten in einer "Wei-Ben Bö" schwer verletzt wird und stirbt, wird das Kind "auf Seemannskost" gesetzt. Kinder-Latzhosen näht der Bord-Segelmeister Stitches

aus abgetragenen Kattunsachen zusammen, einen kleinen Südwester aus alten Gummistiefeln und gefüttert mit einer alten Socke, und Nachthemden aus Mehlsäcken.

Die Erzählerin wächst bis zu ihrem 17. Lebensjahr unter



den Seeleuten mit ihren rauen Gewohnheiten auf und geht mit wachen Augen und naiv-neugierigem Erkundungsdrang auf Entdeckungszüge, ein Erkundungsdrang, den ihr Vater mit mäßigem Erfolg durch gelegentliches "Vertrimmen mit dem Tampen auf den Achtersteven" und mit "Gesundheitssalz" zu zügeln versucht. Sie kämpft mit den Matrosen darum, wer sich zuerst den größten Schlag beim Essen holen kann, lernt fluchen und gegen den Wind spucken, wird zu allen Arbeiten mit herangezogen, die die Matrosen auch verrichten. Sie lernt Stürme und Kalmen kennen, inkl. Nahrungs- und Wasserknappheit und Skorbut. Sie erzählt von stinkender und leicht entzündlicher Kopra-Ladung, von Guano und von wertvollem Ambra, das ein konkurrierender Kapi-



Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG

Schenefeld Dannenkamp 20 22869 Schenefeld Tel.: 8660610 Blankenese Dormienstraße 9 22587 Hamburg Tel.: 866 06 10 Rissen Ole Kohdrift 1 22559 Hamburg Tel.: 81 40 10 Groß Flottbek Stiller Weg 2 22607 Hamburg Tel.: 82 17 62 www.seemannsoehne.de

Bestattungen aller Art und Bestattungsvorsorge

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

tän ahnungslos vom Ozean fischt und als tolles "Schmierfett" benutzt, zur diebischen Schadenfreude ihres Vaters. Die Erzählerin versucht dann, Walfische zum Kotzen zu bringen. Ein Hai wird gefangen, der sich als lebendgebärendes Muttertier erweist; ein Seepferdchen reitet auf einer Anemone. Der Vater engagiert einmal in seiner Verzweiflung, Personal zu finden, "shanghaite" Männer, die sich als Matrosen kaum eignen. Die Eingeborenen von Pitcairn, Nachfahren der Meuterer von der "Bounty", werden besucht; die Erzählerin beobachtet begeistert einen Hochzeitstanz der Jungfrauen auf Atafu und folgt Frauen. die nach Matrosenkriterien mit dünnen Fesseln und kräftigen Hüften weibliche Vollkommenheit repräsentieren, arglos in eine anrüchige Kneipe (aus der sie von einem Matrosen aus der Mannschaft unter Protest aufs Schiff zurückgeschleift wird): sie rächt sich für einen erpressten Kuss eines Matrosen auf raffinierte Weise ohne den Ehrenkodex der Seeleute, niemals einen anderen zu verraten, zu verletzen ...

Als Geschichte in der Geschichte erzählt der Vater der Erzählerin, wie er als Kapitän der "Star of Bengal" den Untergang seines Schiffes, einer großen Drei-Mast-Bark, erlebte. Das Schiff lief von Wrangell, Alaska, mit dem Ziel San Francisco aus: es hatte außer 50.000 Kisten Lachs auch zahlreiche chinesische Konservenfabrikarbeiter an Bord, die nach Hause gebracht werden sollten. Zwei Dampf-Schlepper manövrierten die "Star of Bengal" durch den gefährlichen Alexander-Archipel in Richtung offenes Meer, wo die Schlepp-Leinen abgeworfen und Segel gesetzt werden sollten. Doch als sie sich dem offenen Meer näherten, kam ein frischer Wind auf, der sich bald bis zum Orkan steigerte. Die Schlepper hatten die Situation nicht mehr im Griff, und ent-



"Minnie A. Caine" (Foto Asahel Curtis)

schieden, lieber die Leinen zur "Star of Bengal" zu kappen, als alle drei Schiffe in Gefahr zu bringen. Sie verzogen sich in geschütztere Gewässer, um auf das Abflauen des Orkans und auf weitere Hilfe zu warten. Die "Star of Bengal" trieb hilflos gegen das kleine felsige Coronation Island, nur gebremst von den ausgebrachten Ankern. Ein paar Männer schafften es, eine Verbindungsleine zum Land zu ziehen. Doch dann rissen die Ankertaue, das Schiff schlug auf die Felsen auf und zerbrach. Von geschätzten 132 Menschen an Bord überlebten gerade 22, darunter auch der Kapitän. Er schildert seine Bitterkeit gegenüber dem, aus seiner Sicht, feigen Verhalten der Schlepperkapitäne. Und doch ist sein Fazit für seine Tochter: "Man darf nicht hassen".

Beim kürzlichen Wiederlesen des Buches berührte mich diese Geschichte besonders und ich begann, im Internet zu recherchieren: Tatsächlich fand ich die Tragödie im Internet belegt (siehe Quellenangaben unten); sie trug sich am 20. September 1908 zu und entsprach weitgehend der Schilderung im Buch. Der Fall erregte damals offenbar großes Aufsehen, auch weil ein Seegerichtsverfahren gegen den "Bengal"-Kapitän Nicholas Wagner – tatsächlich der Vater der Autorin Joan Lowell – ihn zunächst schuldig sprach, später wurde er rehabilitiert.



Drei-Mast-Bark "Star of Bengal" (Foto State Library of Queensland)

Aber was mich wirklich umgehauen hat: Die eigentliche Geschichte um Joan Lowells Kindheit auf See war ein Hoax! Joan Lowell, bürgerlich Helen Joan Wagner, geboren 1902, gestorben 1967, verbrachte ihre Kindheit und Jugend ganz normal in Berkeley an Land und besuchte dort die Highschool; sie war dann eine wenig bekannte Stummfilm-Schauspielerin. Die "Minnie A. Caine" gab es zwar tatsächlich, doch Joans Vater war lediglich ein Jahr lang, im Jahr 1917, Kapitän auf diesem Schiff. Es scheint, dass Joan ihn da als 15-jährige begleitet hat, zusammen mit ihrer Mutter und zwei Brüdern. Das Originalbuch (amerikanischer Titel "Cradle of the Deep") war im Jahr 1929 als nicht-fiktionale Autobiographie erschienen und hatte die Bestseller-Listen gestürmt, doch der Schwindel flog bereits wenige Monate später auf und löste einen Skandal aus. Dem Erfolg des Buches tat das allerdings kaum Abbruch. Die deutsche Übersetzung erschien 1951 bei Rowohlt, meine Ausgabe ist von 1965 – doch obwohl da längst alles bekannt und geklärt war, steht in der Rowohltschen Einleitung "Zu diesem Buch" kein Wort über den Schwindel ...

Was bleibt? Die in die Erzählung verwobenen Fakten über das Meer und die Seefahrt Anfang des 20. Jahrhunderts scheinen weitgehend zutreffend zu sein. Dagegen ist die Joan des Buches eine Fiktion. Das gilt allerdings für viele Romanhelden, die uns trotzdem beeindrucken und beeinflussen: auch Astrid Lindgrens Pippi Langstrumpf ist ja eine Fiktion. Die Joan des Buches ist in gewisser Weise eine Verwandte von Pippi: Ein in jeder Hinsicht starkes Mädchen, das sich unerschrocken, neugierig, abenteuerlustig und selbstbewusst seine Welt erobert. Als solche hat sie und hat das Buch über sie seine Existenzberechtigung. Es beschreibt außerdem sehr farbig die Ozeane und die Welt der Frachtsegelschifffahrt, eine Welt, die es so nicht mehr gibt. Ouellen:

• Saltwater People Historical Society: "Star of Bengal". May 12, 2020. https://saltwaterpeople historicalsociety.blogspot.com/2020/05/star-of-bengal-1898-1908.html



Joan Lowell und ihr Vater Captain Nicholas Wagner (mit freundlicher Genehmigung der Saltwater People Historical Society)

- Minnie A. Caine, Wikipedia. https://en.wikipedia.org/wiki/Minnie_A._Caine
- Joan Lowell https://en.wikipedia.org/wiki/ Joan_Lowell
- Star of Bengal, Wikipedia. https://en.wikipedia.org/wiki/Star_of_Bengal

Joan Lowell: "Ich spucke gegen den Wind". Original "Cradle of the Deep", 1929. Deutsche Ausgabe 1951. Neu aufgelegt 2006.

Zu guter Letzt SCHÖN LANGSAM

Von Sux. ■ Auf der fünften Etappe des Ocean Race hat das Team Malizia einen neuen Etmal-Rekord für Einrumpfboote ersegelt: 641,13 Seemeilen – Durchschnittsgeschwindigkeit 26,71 Knoten. Noch ein bisschen schneller als kurz zuvor das Holcim-Team mit 640,91 Seemeilen in 24 Stunden.

Meinen Alster-Überquerungs-Rekord erlebte ich als Vorschoter auf Volker Burrleins Drachen: Kaum hatten wir an der Boje vor dem Jollenhafen Alsterufer die Segel oben, waren wir – bei strammem Nordost – schon kurz davor, den Steg

von Bobby Reich an der Krugkoppelbrücke zu touchieren. Das hat wirklich Spaß gemacht.

Aber ebenso habe ich es genossen, als ich an einem sonnigen Sonnabendnachmittag bei Fast-Flaute mit meiner VB-Jolle einen persönlichen Langsamkeitsrekord aufstellte: so ungefähr zwei Stunden von Bobby Reich zum Jollenhafen. Enten überholten mich locker, leere Plastikflaschen trieben gemächlich die Bordwand entlang achteraus. Manchmal bewegte sich gar nichts. Da war Zeit, das Alsterufer-Panorama zu genießen.

War das überhaupt noch Segeln? Auf jeden Fall war es schön – schön langsam.

Fußnote: Du kannst noch so schnell sein – irgendwann wird irgendwer schneller sein.



Herausgegeben im eigenen Verlag des Segel-Vereins 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.



SEGELYACHT TYP SAGITTA 20

Aus Altersgründen müssen wir das Segeln aufgeben und bieten unser sehr gut und sicher zu segelndes Boot zum Kauf an. Für die Länge erstaunlich viel Platz und Komfort! Kräftesparendes Küstensegeln an Elbe, Nord- und Ostsee oder anderswo!

Maße: 6,14 x 2,34 x 1,20 m Ausstattung: Komplette Holzinnenausstattung, 4 Kojen, Wasser-WC, Heizung, Pantry inkl. Petroleumkocher, Landstrom-Anschluss

Zusätzlich: Mercury Außenborder 5 PS (2 Jahre alt mit Fernschaltung),

Furlex-Rollfockanlage

Liegeplatz: Hamburger Yachthafen Wedel

Preis: 6.500 € Tel.: 040-8666 3278

ZU VERKAUFEN

