



SVAOe NACHRICHTEN

5—2025 SEPTEMBER / OKTOBER



Drei der sechs neugestalteten Optimisten (Foto Marcus Boehlich)

NACHRICHTEN
SEGEL-VEREIN ALTONA-OEVELGÖNNE E.V.

103. Jahrgang

September / Oktober 2025

Nr. 5

VOLLMOND ÜBER DEM BOJENFELD ECKERNFÖRDE



Anfang August, ein milder Sommerabend, zufälliges zwangloses Zusammentreffen mehrerer SVAOe-erlinnen auf der Terrasse des Eckernförder Clubhauses mit diesem Ausblick auf den Vollmond. (Foto CKB)

IN DIESER AUSGABE

3 Editorial

Thema und Meinung

- 4 Wildwest in der Kieler Förde

Vereinsleben

- 6 Neuaufnahmen
 6 Rainer Wolf †
 7 Sommergrillen im Störloch
 Zu Gast bei SSV Borsfleth
 9 2025/2026
 SVAOe Führerscheinkurse



Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 11 German Open in der JJ/24
 Team „Hungrier Wolf“
 gewinnt
 13 Kieler Woche
 2. Platz für Team
 „Hungrier Wolf“
 14 Podium knapp verpasst
 „Hungrier Wolf“ wird 4.
 bei Europameisterschaft
 15 Kieler Woche 2025
 Erfolge bei der Aalregatta



Jugend

- 17 Große Tage für kleine Leute
 Opti-Taufe und
 „My Ocean Challenge“
 21 „My Ocean Challenge“
 Für die Segelausbildung der Kinder
 23 Ausfahrt der Optigruppe
 an den Brahmsee vom
 4. bis 6. Juli 2025



Fahrtensegeln

- 26 „Piraya“
 ein neues altes Schiff
 31 Mit „Pegasus“ um die Welt
 Das erste Jahr
 (Fortsetzung und Schluss)



Segelgeschichten

- 36 Norwegen-Fahrt 1925
 55-60 qm-Kreuzer »Mia Lisa«
 und »Nordwest«

Aus Behörden und Verbänden

- 41 Kurz berichtet

Historisches

- 43 100 Jahre SVAOe-Nachrichten
 September–Oktober 1925:
 „Wurzelecht und lebens-
 kräftig“



Dies und Das

- 46 Zu unserem Titelbild

Das Bücherschapp

- 46 Zum Lesen und Wiederlesen
 Robert Louis Stevenson: „Die Schatzinsel“

Zu guter Letzt

- 48 Wetterwendisch

Umschlagillustration

Laser-Jollen, Hyères 2014, Aquarell von Lutz Kessling

Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

die aktuelle, ereignisreiche und vor allem für etliche SVAOe-Mannschaften erfolgreiche Segelsaison neigt sich dem Ende zu.

Über das Wetter zu lamentieren ist bekanntermaßen müßig. Allerdings zeigen jüngste Messdaten, dass es künftig nicht nur für die Bewohner der Meere, sondern auch für uns Segler und Seglerinnen ungemütlicher wird. Laut Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) wurden 2025 sowohl in der Nordsee als auch in der Ostsee deutlich erhöhte Oberflächentemperaturen gemessen (Quelle BSH https://www.bsh.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/Text_html/html_2025/Pressemitteilung-2025-02-09.html).

Zitat aus der Pressemitteilung des BSH: „Doch nicht nur die Durchschnittstemperatur steigt, auch Extremereignisse wie marine Hitzewellen häufen sich: Im Frühjahr 2025 beispielsweise verzeichnete die BSH-Messstation „Leuchtturm Kiel“ mit 55 Tagen die längste marine Hitzewelle seit Beginn der Messungen 1989.“ Die Daten finden sich u.a. hier: https://www.bsh.de/DE/DATEN/Klima-und-Meer/Meerestemperaturen/Meeresoberflaechentemperaturen/meeresoberflaechentemperaturen_node.html

Bekanntermaßen führen hohe Meeresoberflächentemperaturen, neben den Auswirkungen auf Flora und Fauna der Meere auch zu entsprechend häufigerem Auftreten von Wetterextremen, die neben möglichen, erheblichen Schäden an Leib und Leben auch die Ausübung unseres Sports beeinträchtigen. Die Ursachen und die notwendigen Maßnahmen, um die Auswirkungen der Klimakatastrophe zumindest abzumildern, sind seit langem bekannt; es soll

keiner sagen er/sie habe es nicht gewusst.

Über das, freundlich gesagt, äußerst befremdlich Verhalten mancher Segler und Seglerinnen wurde bereits hin und wieder berichtet. In dieser Ausgabe bringt es

Bernd Blohm auf den Punkt: „Wir wollen immer gleichberechtigt behandelt werden, also sollten wir uns auch professionell verhalten und die Spielregeln beachten.“ Dem ist nichts hinzuzufügen, außer dass solche „Wassersport-Rüpel“ die ganze Zunft in Verruf bringen, was dem Segelsport in keiner Weise zuträglich ist.

Das dritte Hamburg Yachtfestival fand Anfang September statt (Bericht dazu im kommenden Heft der Nachrichten). Trotz der aus Sicht des Verfassers geringen Beteiligung von Ausstellern, hat der Veranstalter zugesichert, das Hamburg Yachtfestival auch 2026 wieder durchzuführen. Seitens des SVAOe haben wir diese Veranstaltung während der letzten drei Jahre aktiv mitgestaltet, um nicht nur für den SVAOe, sondern auch vereinsübergreifend für den Segelsport zu werben. Im Vergleich zu den Vorjahren konnten wir ein deutlich zunehmendes Interesse an unserem Messestand und an unseren Aktivitäten beim Schnuppersegeln feststellen. Diese klassische Art der Außendarstellung werden wir in Zukunft weiter verfolgen und uns auch 2026 am Hamburg Yachtfestival beteiligen.

Ich wünsche Ihnen / Euch trotz des ernsten Editorials eine angenehme Lektüre der vorliegenden Ausgabe und „einen guten Rest“.

Ihr / Euer Stephan Lunau



THEMA UND MEINUNG

WILDWEST IN DER KIELER FÖRDE

Von Bernd Blohm ■ „Wildwest in der Kieler Förde“, so titelte irgendwann im Frühsommer das Hamburger Abendblatt über die Tatsache, dass die Polizei ständig Regelverstöße bei den Sportbootfahrern registriert. Ich fand es etwas reißerisch und eine allgemeine Verurteilung von Sportbootfahrern.

Dann ging unsere diesjährige Tour in Wedel los. Mitten in der Woche vor den Ferien die Elbe abwärts Richtung Brunsbüttel. Trotz passender Tide kaum Sportboote um uns herum. UKW auf 68 (Wittenbergen bis Brunsbüttel). Das sollte man nicht nur machen, es ist laut SeeSchStrO §3 Abs. 1 eine Verpflichtung für alle Boote mit Funkanlage!

Kaum zwei Stunden unterwegs, kommt der erste mehrmalige Anruf an eine Yacht mit AIS, sich bitte von der Pier in Brunsbüttel frei zu halten, so wie es in der Seekarte verzeichnet ist. Zudem patrouilliert ja auch ständig ein Schlepper dort (Flüssiggas-Terminal mit Sperrgebiet).

Eine halbe Stunde später, wir sind kurz vor der Schleuse, wird ein Segler (auch wieder mit AIS) mehrfach angesprochen, doch bitte den Wartepplatz für Sportboote zu nutzen, solange er kein Einfahrtssignal hat. In Sicht kommt ein für die kleinen Schleusen verhältnismäßig großer Frachter, der zuerst einlaufen soll, und der Segler kurvt munter direkt in der Mitte des Schleusen-Vorhafens.

Ich denke zum ersten Mal über den Artikel nach. Tags darauf kommen wir nach Kiel. Den ausgewiesenen Wartebereich nutzen wir und ein anderes Boot. Die restlichen acht aus drei Natio-

nen kurven trotz mehrmaliger ruhiger Ansprache durch den Schleusenmeister direkt vor den Kammern herum, obwohl ein gewaltiger Schleppzug mit Seeschlepper vorweg, großem Hafenschlepper hinterher und einem Ponton, der gerade so in die Kammer passt, mühsam versucht, sich dort in die Schleuse zu zwingen.

Leuchtet dann an der Schleuse irgendein grünes Licht, donnern die Kollegen ohne Rücksicht auf Verluste Richtung Schleusenammer. Hektischer Funkverkehr brandet auf. Allerdings einseitig vom Schleusenmeister. Zum Schluss muss die Lautsprecheranlage herhalten, um zweisprachig die Leute vom Einlaufen abzuhalten. Und da ist noch nicht mal ein einziges Charterboot dabei.

Schön war dieses Jahr auch der hochprofessionelle Funkspruch: „Hallo Schleuse, wir wollen durchschleusen! Wann kann das losgehen?“ Dem geneigten Zuhörer bei „Kiel Kanal 4“ (so ist die offizielle Ansprache der Schleusen in Kiel) erschließt sich damit nicht, wer das gerufen hat und in welche Richtung der will. Marcel Reich-Ranicki hätte dazu gesagt: „Was wollte der Künstler uns mit diesem Funkspruch mitteilen? – wir wissen es nicht ...“

Was dann endlich in der Förde und auf der Ostsee Tag für Tag passiert, brauche ich wohl keinem, der halbwegs vorschriftsmäßig seine Funke nutzt und dort geschippert ist, zu erklären. Im Halbstundenrhythmus wechseln sich Tondendorf-Marine-Radio, Fehmarnbelt-Traffic und Kiel-Traffic damit ab, irgendwelche Sportboote vom Befahren von Sperrgebieten abzuhalten. Die meisten werden mit Namen und Rufzeichen angesprochen, haben also eine Funke.

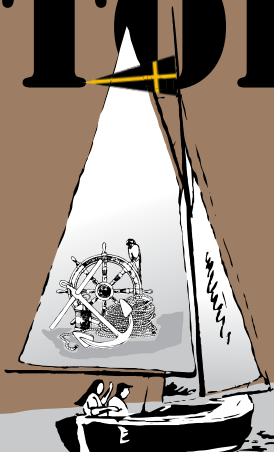
Diese Situation ist natürlich nicht neu. Das See-Hörspiel ist so alt wie das Hafenkino. Es

passiert überall, wo wir bislang gesegelt sind. Great-Belt-Traffic hat diesbezüglich auch immer gut zu tun, wenn die Leute von Sejerø Richtung Ballen, Samsø quer durch das Sperrgebiet donnern. Ich habe mich schon häufiger darüber gewundert. Dass ich jetzt schreibe, liegt einerseits an dem Artikel im Abendblatt, andererseits an dem dusseligen Dauerregen hier in Hørup und der Tatsache, dass diese Dinge in den letzten Jahren, zumindest gefühlt, stark zunehmen. Ich finde die Entwicklung nicht gut. Zeugt sie doch von Unwissenheit, vielleicht auch Gleichgültigkeit und mangelnder Vorbereitung auf einen Törn.

Wir regen uns über entsprechende Artikel auf. Wir stellen mit Erstaunen fest, dass es vermehrt Kontrollaktionen der Polizei gibt, wo nach aktuellen Seekarten und, wie bei einem Freund von mir, nach dem auf Yachten über 12 m Län-

ge vorgeschriebenen öffentlichen Aushang der „Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsmüll“ Anlage V, MARPOL 73/78 gefragt wird. All das muss aber die logische Konsequenz sein, wenn die Profis am anderen Ende der Funke Tag für Tag solche Unzulänglichkeiten ertragen müssen. Darum ist es unerlässlich, sich bei diesem Sport mit den Regeln in dem jeweiligen Fahrtgebiet vertraut zu machen und sich entsprechend zu verhalten. Das gehört zur Seemannschaft dazu. Einfach mal die Karte lesen und den Kurs entsprechend anpassen. Vielleicht mal das Merkblatt des NOK runterladen und wissen, wie so eine Schleusung abläuft. Wertvolle Tipps gibt es auch im „ELWIS“ der Wasserstraßen- u. Schifffahrtsverwaltung.

Wir wollen immer gleichberechtigt behandelt werden, also sollten wir uns auch professionell



TOPLICHT

**Ausrüster für
traditionelle Schiffe und
klassische Yachten**

www.toplicht.de
Onlineshop | Fachberatung | Ladengeschäft

Notkestraße 97, 22607 Hamburg
Öffnungszeiten: Mo - Fr: 09.00 - 18.00 Uhr, Sa: 09.00 - 13.00 Uhr

verhalten und die Spielregeln beachten. Ganz nebenbei ist eine gut vorbereitete Reise auch viel entspannter. Und wenn man sich nicht sicher ist, kann man durchaus auch mal bei so einer Revierzentrale anrufen und nach dem rechten Weg fragen. Das ist allemal professioneller als sich x-mal ansprechen zu lassen und dann erstmal alles neu zu organisieren.

Dazu noch eine schöne Anekdote: Beim Ocean-Race 2023 während des Sprints nach Kiel segelte die „Holcim“ in das Sperrgebiet Todendorf. Sofort wurde sie auf Kanal 16 angesprochen und zur Kursänderung aufgefordert, da zurzeit scharf geschossen würde. Die knappe Antwort: „Wir sind der Ocean-Racer ‚Holcim‘! Wir segeln hier Regatta und unser bester Kurs ist dieser, wir können den Kurs nicht ändern.“ ... Soviel zur Professionalität solcher Leute.

Das wars aus Hørup. Jetzt, wo das Deck schön nass ist, werde ich noch mal kurz schrubben gehen...

VEREINSLEBEN

Juli/August 2025

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.

Ordentliche Mitglieder:

Luka Seipel, 20359 Hamburg
Karl Mohnsen, 22587 Hamburg
Felicia Grau, 22587 Hamburg

Jugendliche:

Sophie Röpcke, 22926 Ahrensburg

22. November 1938 † 25. Juni 2025

RAINER WOLF

**Träger der goldenen Ehrennadel
Eigner mehrerer Segelyachten
mit dem Namen „Le Loup“**

Rainer wurde in Wesermünde geboren, ein Name, der heute erklärungsbedürftig ist. Die Stadt war ein Zusammenschluss zweier Orte an der Wesermündung und gehörte zur preußischen Provinz Hannover.

Das benachbarte Bremerhaven gehörte zur Freien Hansestadt Bremen. 1947 wurden beide Orte in das Land Bremen eingegliedert und insgesamt in Bremerhaven umbenannt. Die Familie



Rainer Wolf (Foto privat)

zog später nach Wedel. Schon früh übte die Elbe große Anziehungskraft und besonderen Reiz auf Rainer aus. Im Winter spielte er auf den Eisschollen, und bald bekam er eine eigene Segeljolle. Noch als Junge rückte er heimlich von zuhause aus und fuhr mit einem Fischkutter nach Cuxhaven. Die Liebe zur Seefahrt war stark.

Mit 14 Jahren begann er eine Ausbildung bei Stülcken in Hamburg, fuhr danach auf Bananendampfern zur See und studierte anschließend Schiffsmaschinenbau in Hamburg. Nach weiterer Fahrzeit brachte er es zum Chief auf Tankern, die Öl vom Persischen Golf holten. Wie viele seiner Zunft suchte er sich danach eine Stellung an Land, die er bei einer Firma in der Verpackungsindustrie fand. Jetzt wurde auch eine Familie gegründet. Es wurde eine glückliche Zeit.

Im Urlaub wurden viele Reisen mit dem Auto gemacht, aber es wurde auch gesegelt, zunächst auf einer eigenen Jolle. Als Mann mit viel Humor und Seefahrtserfahrung war er auch ein gerngesehener Mitsegler. Als Crewmitglied auf „Wappen von Hamburg“ nahm er an Regatten auf Nord- und Ostsee teil. Die erste eigene Segelyacht, eine Princess 30, wurde 1974 auf den Namen „Le Loup“ getauft. Die Reisen gingen auf die Elbe, nach Helgoland, Dänemark und Schweden. Die Familie war immer dabei. 1978 folgte eine Vindö 40, die er mit Freunden mitten im Winter von der Werft in Schweden holte. Der Radius der Sommerreisen wuchs. Die Kinder wurden dabei seglerisch und seemännisch ausgebildet, was sie später zu gerngesehenen Crewmitgliedern auf anderen Schiffen machte.

1990 wurde eine neue „Le Loup“ getauft, eine Hanseat 35, mit der die Tonnage noch einmal vergrößert wurde. Unzählige Stunden verbrachten die Wolfs auf dem Wasser. 2020 verkaufte Rainer das Schiff aus Alters- und Gesundheitsgründen.

Rainer war nicht nur Seemann und Segler, er war handwerklich begabt, pflegte seine Schiffe mit Hingabe, hatte einen großen Freundeskreis und war immer hilfsbereit. Für den SVAOe war

er eine Weile als Rechnungsprüfer tätig. Seine Jubilarfeier zur 50jährigen Vereinsmitgliedschaft im Clubhaus in diesem Jahr hat er trotz fortgeschrittener Krankheit sehr genossen. Nun ist er im Alter von 86 Jahren gestorben. Wir danken für seine Treue. Unser Mitgefühl gilt seiner Frau Ingrid und seinen Kindern Marcus und Christina.

Vorstand, Ältestenrat und die Mitglieder des Segel-Vereins Altona-Oevelgönne e.V.

22. bis 24. August 2025
SOMMERGRILLEN IN BORSFLETH

Von Birgit und Hermann Güldener■ Was die Anreise nach Borsfleth angeht, hat sich Petrus nicht unbedingt Freunde gemacht. Wir tuckerten bereits am Donnerstagnachmittag nach Glückstadt. Bei Wind aus NW mit sechs Bft, in Böen sieben, war das nur noch ein Gehacke. Am Freitag legte Petrus aber noch einiges an Sturm und Regen nach. Wir kauften an dem Vormittag Grillgut auf dem Wochenmarkt ein. Am Sonnabend haben dann auch wir uns bei Sonnenschein in Borsfleth eingefunden. Zum Empfang gab es von Marlies und Jörn für jeden Ankömmling ein kleines Fläschchen Sekt sowie einen Schokokuss.



Seemann
& Söhne

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

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	Bestattungen aller Art und Bestattungsvorsorge
---	--	--	--	---

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



Hafen SSV Borsfleth „Störloch“



„Tomte Tummetott“ trifft ein



Begrüßung durch Marlies und Jörn



Zugang zum Grillplatz



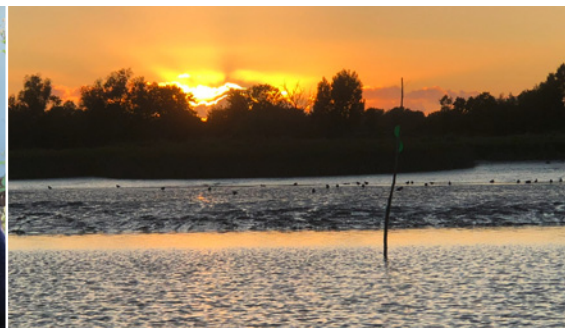
Schön gedeckt ...



... und gut zubereitet



Am Grill



Der Abend sinkt herab ...

Um diesen allerdings unfallfrei in der warmen Sonne zu essen, war das Seminar „Grundlagen der Feinmotorik“ nicht mehr ausreichend.

Folgende 8 Boote waren dabei: „Aeolus“, „Azurra“, „Circle“, „Fierboos“, „Liv“, „Sirkka“, „Swift“ und „Tomte Tummetott“. Zusätzlich kamen noch einige SVAOe'er mit dem Auto und mit den Öffies angereist.

Bis zum Grillen am Abend verblieb noch viel Zeit zum Klönen mit SVAOe-Freunden, zum Baden oder zum Entspannen. Durch den starken Nordwest-Wind war das Hochwasser höher als normal. Das Wasser stand knapp unter der Brücke, aber man kam noch trockenen Fußes an Land.

Um 18 Uhr trafen wir dann alle zusammen. Selbstgemachte Salate, leckeres Grillgut und feine Weine wurden mitgebracht. Da die Temperatur wenig sommerlich war, wurde auch im Fahrradschuppen gedeckt.

Nach dem Grillen saßen wir noch lange zusammen und klönten. Wir älteren Damen tagten draußen vor dem Schuppen und hatten uns bei geistigen Getränken viel Lustiges zu erzählen. Die anderen amüsierten sich drinnen.

Am nächsten Morgen schliefen wir erstmal aus. Da der Hafen zwischenzeitlich mit dem „Schwan von Borsfleth“ gespült worden war, liefen die ersten Boote kurz vor Niedrigwasser (11:40 Uhr) aus, um das ablaufende Wasser der Stör zu nutzen. Wir blieben allerdings noch ein Stündchen und hatten dann ausreichend Wasser unter dem Kiel. Das Sperrwerk öffnete sich schnell, und raus ging es auf die Elbe. Dort blies der Wind mit 4–5 Bft weiter aus Nordwest, sodass wir teilweise mit halbem Wind und auflaufendem Wasser richtig flott vorankamen. So bringt das Segeln Spaß und ein Blick auf die Logge ein Lächeln ins Gesicht.



... die Gespräche ...



... gehen weiter (Fotos Birgit und Hermann Güldener)

Fazit: Es war wieder eine sehr schöne Veranstaltung. Mit 25 Teilnehmern war sie auch gut besucht. Noch schöner wäre es aber, wenn mehr Mitglieder an dieser traditionellen Veranstaltung teilnehmen würden. Vielen Dank an die Organisatoren des Festausschusses, die das Sommergrillen in Borsfleth möglich gemacht haben.

Winter 2025/2026

SVAOE FÜHRERSCHEINKURSE

Von Andreas Gustafsson ■ Im Winter 2025/2026 beabsichtigt der SVAOe wieder, seinen Mitgliedern und den Mitgliedern befreundeter Segel-

vereine prüfungsvorbereitende Kurse für Führerscheine und Funkscheine anzubieten. Wir leiten die Führerscheinkurse wie gewohnt mit einem gemeinsamen Informationsabend am **Montag, den 13.10. ab 19:00 Uhr im Vereinshaus** ein. Das ist wegen der Hamburger Herbstferien etwas zeitiger als sonst. Alternativ wird auch wieder eine Online-Teilnahme via Zoom möglich sein.

Anmeldeformulare stehen ab der zweiten Septemberhälfte auf der Homepage bereit, ferner versenden wir sie auch per Mail. Apropos: Die Geschäftsstelle verfügt weiterhin von rund 70 Mitgliedern nicht über die aktuellen Mailadressen.

Nachstehend unsere geplanten Führerschein- und Funkkurse:

- **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 auf einem unserer Jugendkutter mitsegeln zu können. Wir empfehlen ihn allen Segeleinsteigern ab 14 Jahren im Anschluss an die erste Segelsaison. Kurszeit voraussichtlich: **donnerstags 19:00–20:30 Uhr.**

Erster Kurstag voraussichtlich Donnerstag, 4. Dezember 2025, Dauer ca. bis Anfang März 2026, Abschluss durch interne Theorieprüfung vor einer SVAOe-Prüfungskommission vor/nach den Frühjahrsferien 2026. Für Teilnehmende mit ausreichender Praxiserfahrung (die 2025 bereits ausreichend auf Jolle oder Kutter gesegelt sind) folgt ein gesonderter Praxisteil mit Prüfung im Frühjahr 2026 auf der Alster. Für Einsteiger ohne ausreichende Segel-Vorerfahrung ist eine Praxisprüfung im Herbst 2026 vorgesehen.

- **SBFSee Sportbootführerschein Gel-**

tungsbereich Seeschiffahrtstraßen ab 16 Jahren als amtlicher Standardführerschein zum Führen von Yachten auf deutschen Seeschiffahrtstraßen innerhalb der 3 sm-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!

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

SBFSee und SKS werden im ersten Teil gemeinsam unterrichtet. Wer bereits Vorkenntnisse und Erfahrungen aus dem SPOSS oder in vergleichbarem Umfang einbringen kann, kann beide Kurse 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 19:00–21:00 Uhr, dazu ein Blocksonnabend für SKS-Navigation im Frühjahr 2026.

Erster Kurstag für SBFSee/SKS ist voraussichtlich Montag, 3. November 2025.



Kursdauer ca. bis März (SBFSee) und April 2025 (SKS), Abschluss durch Theorie-/ Praxisprüfungen vor DSV-Prüfungskommission.

- **SSS Sportseeschifferschein:** ab 16 Jahren, aufbauend auf dem SBFSee plus nachgewiesenen 1.000 sm als Wachführer oder dessen Vertreter in küstennahen Seegewässern. Der SSS ist empfohlen für internationale küstennahe Seegebiete bis 30 sm von der Festlandsküste, dabei Ostsee, Nordsee und weitere Randmeere vollständig abdeckend. Der Unterricht findet **mittwochs ab 19:00 Uhr** statt, hinzu kommen einzelne **Blocksonnabende**.

Externe praktische Prüfung und ein gemeinsamer Praxis- und Prüfungstörn sind im Frühjahr 2026 möglich, die Theorieprüfung wird von den Teilnehmern beim DSV individuell selbst belegt.

Erster Kurstermin ist Mittwoch, 5. November 2025.

- **SHS Sporthochseeschifferschein:** Dieser Kurs wird alle zwei Jahre abwechselnd mit dem SSS Sportseeschifferschein angeboten und wird im Winter 2026/2027 wieder auf unserem Programm stehen.

Weiterhin planen wir wie gewohnt einen Wochenendkurs von Freitagabend bis Sonntag zum **UKW Sprechfunkzeugnis SRC Short Range Certificate** sowie bei genügend Nachfrage an einem darauffolgenden Wochenende auch zum weiterführenden **LRC Long Range Certificate für Satelliten- und 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 2026 wird noch bekanntgegeben. Die Prüfung soll wie gewohnt am folgenden Sonntag direkt

im Anschluss an den Kurs bei uns im Vereinshaus abgenommen werden.

Alle Kurse kommen nur bei ausreichender Beteiligung zustande. Insbesondere SSS-Interessenten mögen gern vorab bereits eine unverbindliche Interessenbekundung an die Geschäftsstelle senden.

REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE

German Open in der J/24

TEAM „HUNGRIGER WOLF“ GEWINNT

In den Nachrichten 4-25 wurde bereits kurz über die German Open vor Eckernförde berichtet; hier ein paar weitere Informationen und Fotos.

Von Jannis Holthusen ■ Die German Open der J/24 fand dieses Jahr Ende Mai bei uns im SVAOe in Eckernförde statt. Der SVAOe war mit vier Schiffen auf der Bahn vertreten: das Team vom „Hungrigen Wolf“ mit Till Pomarius, Jannik Dühren, Jonas Lysewski, Moritz Böök und Thorsten Paech konnte sich den Titel sichern! Außerdem waren noch die „Juelssand“-Crew mit Maïke



Die SVAOe-Anlage in Eckernförde



Am Leegate



Regattabegleitung



„Hungriker Wolf“ auf dem downwinder



„Pinck“ beim downwind



Kampf vorm Wind



Unter Spinnaker (Siegerbild vgl. Nachrichten 4-25)
(Drohnenfoto Marten Salow, alle anderen Fotos privat)

Hass, Philippine Lunau, Berit Matzen, Kristin Dühren und Gesa Göllner, die „Pinck“-Crew (ehemals „Juelssand“) mit Ragna Wilkens, Lisa Raschdorf, Laura Paech, Janne Höpken, Nani Holthusen und Franziska Wilkens und eine neue Crew auf „Alstervitesse“ rund um Fleur Sitas, Anouk Alt, Anton Giese, Mika Jan Heinrich, Rasmus Heidmann und Jasper Olaf Johannsen am Start – Dank an Manfred König für die Leihgabe seiner J/24!

Die Veranstaltung bot den Seglern spannende und anspruchsvolle Bedingungen, so am Freitag bei zwei Wettfahrten mit reichlich Wind auf einer Bahn süd-östlich des Marinehafens/Sperrgebiets. Am Sonnabend, bei viel Sonnenschein, war die Bahn südlich des Bojenfelds dicht unter der Küste ausgelegt, wo das Regattafeld gut von der Steganlage aus beobachtet werden konnte. Der kurze Up- und Down-Kurs dieser vier Wettfahrten verlangte mit häufigen Luv- und Leetonnenmanövern und plötzlichen Winddrehern und Böen den Crews alles ab. Am Sonntag, wieder auf dem Kurs des ersten Tages, zeigte sich das Wetter mit

einer Mischung aus Sonne, starkem Wind und ordentlich Regen nochmals von seiner wechselhaften Seite. Die Regatta konnte mit insgesamt neun Rennen abgeschlossen werden.

Es war ein rundum gelungenes, sehr familiäres Event mit vielseitigen Wetterbedingungen, intensiven Wettfahrten und gelungener Party am Samstagabend. Vielen Dank an die Organisatoren, Wettfahrtleitung und Helfer rund um Luise Boehlich, Sven Becker, Thomas Lyssewski und Achim Müntzel – das dürft ihr gerne wieder machen! Vielen Dank auch an Holger Duwe und die Lieger in Eckernförde, dass wir zu Gast sein konnten – wir kommen gerne wieder!

Kieler Woche

2. PLATZ FÜR TEAM „HUNGRIGER WOLF“

Von Jannis Holthusen ■ Die diesjährige Kieler Woche bot uns (Till Pomarius, Moritz Böök, Jonas Lyssewski, Jannik Dühren, Thorsten Paech und Jannis Holthusen) einen gelungenen Rahmen – beste Wetterbedingungen, ein starkes Feld mit 20 Booten in der J/24-Klasse und eine exzellente Wettfahrtleitung mit sehr sauberen Kursen und ohne längere Wartezeiten. Dazu ein eher gemütliches Landprogramm mit dem üblichen Klassenabend der J/24.

Der erste Tag begann seglerisch eher durchwachsen, am zweiten Tag konnten wir unser erwartetes Potential mit den Plätzen 2, 1, 2 abrufen und damit auf den zweiten Platz gesamt vorfahren. Jetzt waren wir mit dem Kopf wieder da und konnten – auch mit Crewwechsel auf dem Vorschiff am Samstag – in den engen und teils hart umkämpften Rennen diesen zweiten



„Hungrier Wolf“ schwungvoll



An der Leetonne

Platz in der Gesamtwertung bis zum Ende halten. Zwei erste Plätzen am letzten Tag rundeten das Event wunderbar ab!

Teils aufregend waren die zahlreichen Begegnungen mit den J/70, die auch auf unserer Bahn unterwegs waren. Insbesondere sahen wir uns auf einem Kreuz-Schlag ohne Wegerecht dem gesamten J/70-Feld in Voll-Glitsch (und teils am Rande der Kontrolle, wovon einige Sonnenschüsse zeugten) gegenüber. Glücklicherweise konnten wir noch eine Lücke für uns finden – ohne allzu viel Abstand auf unsere Konkurrenten, die auf der anderen Seite der Bahn unterwegs waren, zu verlieren.

Glückwunsch an die „Schwere Jungs“, die mit einer blitzsauberen Leistung den 1. Platz sicherte und an die „Juelssand“-Crew zum 9. Platz.

Podium knapp verpasst

„HUNGRIGER WOLF“ WIRD 4. BEI EUROPA-MEISTERSCHAFT

Von Jannis Holthusen ■ Vom 7. bis 12. Juli waren wir mit der J/24 „Hungriiger Wolf“ in Wemeldinge, Holland, zur Europameisterschaft der J/24. Gesegelt wurde auf einem Revier, das uns an die Elbe erinnerte: Tidenstrom, Kabbelwelle, Berufsschiffahrt – wir haben uns somit gleich zu Hause gefühlt!

Die Konkurrenz war stark. Neben einigen deutschen Teams waren Boote aus Irland, Großbritannien, Italien, USA und natürlich den Niederlanden dabei – viele mit ernsthaften Ambitionen aufs Podium. Entscheidend für die Rennen war letztlich das Verständnis für die Strömungsverhältnisse. Die am Ende siegreichen Iren hatten lokalen Support angeheuert, um in die Geheimnisse der Strömung eingewiesen zu werden; auf den zweiten Platz kam ein lokales Team. Wir ha-



Es gibt Muscheln!

ben die Vorstartzeiten genutzt, um Tonnen abzufahren, ein Strombild zu entwickeln und eine Strom-Strategie abzuleiten. Somit hieß es regelmäßig in den Wettfahrten „auf Kante fahren“ mit Wendeduellen zwischen Stacks und Sandbänken. Bei teils rechtwinklig zum Kurs laufendem Strom konnten wir regelmäßig auf Halsen verzichten und haben sehr, sehr viel Zeit nur auf einem Bug an der Kreuz verbracht. So viel, dass wir uns gefragt haben, ob es eventuell sogar möglich wäre, einen ganzen Up- und Down-Kurs ohne Wende und Halse abzusegeln? Kann jemand aus der Leserschaft von einem solchen Rennen berichten?

Die Start-Vorbereitungen zahlten sich aus. Am ersten Tag hatten wir zwar noch einiges zu lernen (insbesondere bei Stauwasser war es enorm schwierig zu verstehen, wann der Strom wo auf dem Kurs einsetzt), auch die Starts und Laylines passten noch nicht immer, aber wir konnten uns stetig steigern und lagen nach einem sehr erfolg-



„Hungriiger Wolf“-Crew in Aktion



Vor dem Wind

reichen dritten Wettfahrttag (mit zwei 1. Plätzen) auf Platz 3 der Gesamtwertung: Mit nur einem Punkt Rückstand auf den 2. und zwei Punkten Vorsprung auf den 4. Platz.

Am vierten und letzten Tag ging es also ums Podium – leider enorm ernüchternd: Der Wind war noch nicht konstant und wir haben den letzten Dreher vor dem Start völlig verpasst – somit mussten wir das Feld also von hinten aufräumen... Zwar konnten wir uns noch auf einen 7. Platz retten, unsere beiden Konkurrenten legten aber mit den Plätzen 1 und 2 vor. Das zweite Rennen verlief ähnlich katastrophal für uns – wir waren gedanklich schon auf dem Weg in den Hafen – bis uns der Wettfahrtsleiter auf der zweiten Kreuz „erlöste“ und das Rennen nach einem 50°-Dreher abbrach.

Somit hatten wir nochmal eine letzte Chance anzugreifen. Der Wind war mittlerweile konstanter. Unser Start, Geschwindigkeit und Plan passten und wir konnten nochmal in einem engen Rennen einen 3. Platz holen. Die Konkurrenz hat aber nicht gepatzt, somit hat es damit leider „nur“ zum 4. Platz in der Gesamtwertung gereicht, den wir im Hafen und abends im lokalen Pub mit allen Booten gebührend gefeiert haben.

Insgesamt ein gelungenes Event auf einem anspruchsvollen Revier, das übrigens auch fürs Fahrtensegeln ausgezeichnet geeignet scheint.



„Hungrier Wolf“-Crew: Moritz Bööck, Jonas Lyssewski, Till Pomarius, Jannis Holthusen und Thorsten Paech (v.l.)
(Fotos Jannis Holthusen)

Es gibt viele kleine Städtchen mit Restaurants („Es gibt Muscheln“) direkt am Hafen, das Revier ist geschützt und (so zumindest unsere Erfahrung) in Holland herrscht nachmittags immer bestes Segelwetter mit mittlerem Wind und schönster Sonne.

Kieler Woche 2025

ERFOLGE BEI DER AALREGATTA

Von Jannis Holthusen■ Vor drei Jahren standen wir vor der Frage, was wir am Wochenende machen sollten. Unsere Frauen waren unterwegs (vermutlich Segeln) und die Kinder wollten was erleben. So entstand die Idee, mit der Waar-



„Concordia“ im Schlepp auf dem Hinweg nach Kiel



Getümmel vorm Kieler Yacht-Club in Düsternbrook

ship 28 „Bento“ zur Aalregatta zu melden – mittlerweile hat die Aalregatta in der Besetzung mit Till Pomarius, Jan Boldt sowie Lina (10 Jahre), Erik (7 Jahre) und Jannis Holthusen einen festen Platz bei uns im Regatta-Kalender.

Nach einem leichtwindigen ersten Jahr (mit Platzierung im Mittelfeld) und Rennabbruch im zweiten Jahr (die Kabelle auf dem Stollergrund bei über 20 kn verlug unser jüngstes Crew-Mitglied noch nicht) konnten wir in diesem Jahr in Yardstick Klasse IV einen 3. Platz (Hinweg nach Eckernförde) und einen 1. Platz (Rückweg nach Kiel) erringen!

Wie in den Vorjahren gings Freitagabend nach Kiel-Düsternbrook – dieses Mal im Schlepp die „Concordia“ mit Nani Holthusen an Bord. Zum Sonnenuntergang gönnten wir uns noch eine Runde Riesenrad, um danach früh ins Bett zu fallen.

Am Samstag geht's traditionell zeitig los – dieses Jahr mit den Teilnehmern der Internationalen Deutschen Meisterschaft. Wir Yardsticker kamen erst ab 10:30 Uhr auf die Bahn. Die Rollen an Bord sind eingespielt: Till steuert, Jan trimmt und Jannis versorgt Crew und Boot – Lina und Erik helfen tatkräftig mit; insb. bei Manövern und im Pit. Erik versorgte uns die gesamte Fahrt über mit Informationen zur aktuellen Platzierung: „Wir sind Erster“ (der Start war wie gewohnt hervorragend), „„Mr. Biber“ hat uns überholt, wir sind nur noch Zweiter“ ...

Die Fahrt aus der Kieler Förde war ein umkämpftes Rennen mit mehreren Positionswechseln. Wir konnten uns mit zwei weiteren Booten deutlich vom Feld absetzen – sahen aber schon an Tonne 2, dass der Wind einschläft. Die ersten Boote kreuzten, während wir noch Spi fuhren. So wurde das komplette Feld an Tonne 2 nochmal durcheinandergewürfelt und es kam zu einem

Neustart. Nach und nach setzte der Wind wieder von West ein und wir hatten noch eine Kreuz bei besten sommerlichen Bedingungen ins Ziel.

In Eckernförde waren wir erst gegen 20:30 Uhr fest. So konnten wir das wunderbar vorbereitete Grillen (Danke an Janne!) gar nicht mehr genießen. Wir mussten gleich weiter zur Siegerehrung in den Segel-Club Eckernförde (SCE), die um 21 Uhr angesetzt war – und gegen 22:30 auch stattfand. Zu dem Zeitpunkt war ein Teil der Crew leider schon im Bett (Jan ist nach dem Kinder-ins-Bett-Bringen nicht mehr aufgetaucht). Der Rest unserer Crew hat den 3. Platz ausgiebig mit den anderen Crews von über 230 Booten (mit zahlreichen weiteren Kindern) in den Hallen des SCE gefeiert.

Der Sonntag verlief unspektakulär: Sauberer Start, Feld bei Halbwind aus Eckernförde angeführt, etwas angelutv zum Gabelsflach und dann



Sommer auf der Kieler Förde bei der Aalregatta
(Fotos Jannis Holthusen)

noch ein Anlieger zum Kiel Leuchtturm. 1. Platz! Auch in Kiel fand die Siegerehrung später als geplant statt – die Geduld wurde vom Wettfahrtsleiter mit einem Eisgutschein für Lina und Erik belohnt.

JUGEND

Große Tage für kleine Leute

OPTI-TAUFE UND „MY OCEAN CHALLENGE“

Webredaktion/CKB ■ Am Montag und Dienstag, den 21. und 22. Juli, waren die letzten beiden Trainingstage für unsere Opti-Kinder vor den großen Ferien. Es fand aber kein richtiges Training mehr statt, sondern es wurde gefeiert!

Taufen. Am Montag wurden fünf neue (gebrauchte) Opti-Boote getauft, für die die Jugendabteilung des SVAOe im vergangenen Winterhalbjahr um Spenden zur Anschaffung geworben hatte. Die fünf Boote, die aus diesem Spendentopf gekauft werden konnten, befinden sich in einem guten Zustand und brachten außerdem noch einiges an nützlichem Zubehör mit. Die Kinder haben die Namen der neuen Optis ausgesucht: „Windmaster“, „Blitz“, „Opti Dopti“, „Schrecken



Eis und Preis für Erik



Taufe der neuen Optis, hier „Schrecken der Meere“



Taufe der neuen Optis, hier „Alsterexplorer“

der Meere“ und „Alsterexplorer“. In Gegenwart von Stephan Lunau, einigen der Spender und natürlich den Kindern wurden die Boote feierlich mit Limonade(!) getauft. Für jedes Boot hatte sich ein Kind einen Taufspruch ausgedacht. So zum Beispiel Emmily Litter für „Alsterexplorer“:

Heute taufen wir ein ganz besonderes Boot: den „Alsterexplorer“.

Ein Optimist – gemacht für kleine Kapitäne mit großen Träumen.

„Alsterexplorer“, du wirst treuer Begleiter sein – beim ersten Aufkreuzen gegen den Wind,

beim Lachen über Wind und Wellen und vielleicht auch mal beim Kentern – shit happens! Möge dein Segel stets Wind fangen, dein Ruder immer den richtigen Kurs halten und dein junger Steuermann oder Steuerfrau nicht nur das Segeln lernen – sondern auch Mut, Ausdauer und Spaß am Abenteuer!

Ich taufe dich auf den Namen „Alsterexplorer“ und wünsche dir und deiner Crew immer eine Handbreit Wasser unter dem Schwert!

Am Dienstagabend wurde dann noch ein sechster Opti zu Ehren der Radiologischen Allianz, die uns für dessen Beschaffung 2.500 EUR gespendet hatte, auf den Namen „R•A•U•M“ („Radiologische Allianz Unterstützt Mich“) getauft. Der SVAOe wird sich mit einem gerahmten Miniatur-Optisegel mit den Unterschriften unserer Opti-Kinder für die großzügige Spende bedanken.

Allen Spendern an dieser Stelle noch einmal **Herzlichen Dank!**



„Alsterexplorer“ in Fahrt



Versammlung zur Lehrstunde



Kerstin Hainke und Jens Holscher

„My Ocean Challenge“. Doch vor dieser zweiten Taufe wurde zunächst die neue Kooperation mit dem Team Malizia gefeiert. Vorgeschiede, Idee und Zweck der Kooperation ist in dem nachfolgenden Bericht beschrieben. Auch das Hamburger Abendblatt berichtete: <https://www.abendblatt.de/sport/article409480132/boris-herrmann-mini-boote-im-malizia-stil-auf-der-binnenalster.html>.

Am Dienstag, den 22. Juli wurden die sechs



Kinder hören zu



Fragen ...



... und Antworten

neu und bunt im Team-Malizia-Stil gestalteten Segel und Boote auf dem Steg präsentiert und sollten erstmals zu Wasser gehen. Eigentlich wollten Birte Lorenzen-Herrmann und Boris Herrmann dabei sein, mussten jedoch wegen Erkrankung absagen. Stattdessen kam Kerstin Hainke vom Team Malizia. Die Kinder versammelten sich im Schneidersitz auf dem Boden des



„Ma-li-zi-a“



Start zur Geschwaderfahrt



Hier kommt die Dusche!
(Fotos Jens Holscher, Marcus Boehlich, CKB)

Stegs vor den bunten Booten, gegenüber ließen sich Kerstin und Jens Holscher nieder. Das von Birte Lorenzen-Herrmann gestaltete Bilder- und Lehrbuch „My Ocean Challenge“ wurde an jedes Kind verteilt (vgl. den Link im folgenden Beitrag) und eine kleine Lehrstunde in der Art, wie in Zukunft die Segelausbildung der Jüngsten ergänzt und begleitet werden soll, begonnen: Wie das Schiff von Boris Herrmann heiße? wurde gefragt. – „„Malizia SeaExplorer!““ riefen die Kinder. Wo Boris Herrmann so herumsegele (um die ganze Welt, um Kap Hoorn und in der Nähe des Südpols), wie die Regatta heiße (Vendée Globe), wie lang die „Malizia SeaExplorer“ wohl sei (mehr

als 18 m) – und, im Vergleich dazu, die Optis (knapp 2,40 m), wie schnell „Malizia“ wohl sei, und warum so schnell (bis zu 40 kn, wegen der Foils, im Vergleich zu 4–5 kn der Optis), was es an Bord wohl nicht gebe (Toilette und Dusche – nein, Boris dusche sich nicht während der Fahrt, aber Geruch verliere sich – er könne ja mal im Meer baden, meinten die Kinder). Dass Boris während der Regatta kaum schlafe, aber die Technik des 5-Minuten-Schlafs trainiert und vervollkommen habe, dass er in Gegenden segele, wo sonst selten jemand herumfährt, dass deswegen die Daten, die er dort für die Wissenschaft zum Ozean und zum Wetter sammelt, so besonders wertvoll seien, dass er mit seiner Datensammlung jetzt die anderen Renn-Yachten angesteckt habe. Dass das Team Malizia Pflanzen setze, die CO₂ binden können, nämlich Mangroven, dass der Ozean der bedeutendste CO₂-Sammeler sei. Woher das CO₂ komme (vom Autofahren, meinten die Kinder) und was man tun könne, um CO₂ zu verringern (weniger weit verreisen, Lebensmittel aus der Nachbarschaft kaufen). Für Boris seien die Weltmeere ein großer Spielplatz, den es zu erkunden gelte, „so, wie für euch die Alster euer Spielplatz ist“. Dann sprangen alle auf und riefen auf 1-2-3 als Motto der Kooperation „Ma-li-zi-a!“

Zu guter Letzt wurden alle Optis, die weißen wie die bunten, zu Wasser gelassen, die Kinder durften im Geschwader unter Lombards- und Kennedybrücke hindurch auf die Binnenalster und rund um die Fontäne segeln, um sich eine Gratisdusche abzuholen – wie jedes Jahr zum Abschluss der Trainingsperiode. Eine offizielle Genehmigung, die Binnenalster zu besegeln, lag vor und die Alsterschiffahrt war informiert. Der große Spaß konnte beginnen!

„My Ocean Challenge“

FÜR DIE SEGELAUSBILDUNG DER KINDER

Von Jens Holscher ■ Kinder starten typischerweise im Alter von 6–8 Jahren mit dem Segelsport. Das Optisegeln weckt die Leidenschaft für den Sport und die Liebe zur Natur. Die Inhalte des von Boris und Birte Herrmann für Kinder entwickelten Bildungsprojekts, die **„My Ocean Challenge“**, lassen sich wunderbar mit dem Kindersegeln im Optimisten kombinieren. Die Segelausbildung der Kinder ist ein tolles Puzzlestück, das die Inhalte der „My Ocean Challenge“ mit den Segelabenteuern von Boris und Team Malizia verbindet.

Team Malizia unterstützt diese Idee und Boris Herrmann hat dem Segel-Verein Altona-Oevelgönne (SVAOe) sein Einverständnis gegeben, das



„A Race We Must Win“- sowie „Climate Action Now!“-Logo für das Opti-Kindersegeln auf der Alster einzusetzen.

In Anlehnung an die Rennyacht „Malizia-Seaexplorer“ sind hieraus zwei farbenfrohe Designs entstanden, die im Herzen Hamburgs auf die Themen Nachhaltigkeit und den Schutz der Ozeane aufmerksam machen werden. Die bunt gestalteten Optis werden bei der Segelaus-

FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN

**PERSÖNLICH
SICHER
UNKOMPLIZIERT**

firmenich-yacht.de



Vorbereitungen



Bekleben des Bootsrumpfes



Die Segel sind fertig

bildung der Kinder eingesetzt und dabei einen wunderbaren Blickfang auf der Alster geben.

Die Inhalte der „My Ocean Challenge“ im Trainingsalltag des SVAOe. Boris ist für viele Opti-Kinder das große Vorbild im Segelsport. Und seitdem Birte im Sommer 2022 beim SVAOe zum ersten Mal die „My Ocean Challenge“ vorgestellt hat, wissen die Kinder um die besondere Bedeutung der Ozeane und des Klimawandels. Fragen, wieso es den Klimawandel gibt und welche Auswirkungen der Treibhauseffekt hat, werden den Kindern mit der „My Ocean Challenge“ ebenso anschaulich erklärt, wie die positiven Effekte von Korallen und Mangroven, und welche Antworten es auf die Veränderungen des Klimas geben kann. Die Inhalte sind eine wunderbare Ergänzung zur praktischen und theoretischen Ausbildung für den Jüngstensegelschein.

Sichtbarkeit der „My Ocean Challenge“ im Herzen Hamburgs. Im letzten Jahr verschönerte der SVAOe mit zwei großen Bildern aus der Malizia Ausstellung in der Hafencity die Opti-Regale am Alstersteg. Zwei Zitate von Boris nach der Vendée Globe 2020

„Arbeite hart an dir, verliere dein Ziel nie aus den Augen. Nimm die Herausforderung mit Freude an und es wird dir gelingen!“

„Folge deinem Traum, nimm ihn ernst und wichtig. Gib dabei nie auf und dein Traum kann wirklich wahr werden!“

signieren die Bilder und geben den Kindern motivierende Werte mit auf ihren Lebensweg. Die an den Bildern angebrachten QR-Codes verlinken auf die Inhalte der „My Ocean Challenge“ und können leicht über das Handy oder Tablet der Trainer und Eltern in das wöchentliche Training eingebaut oder auch einfach zu Hause nochmals durchgelesen werden

Der SVAOe – ein geeigneter Partner für die „My Ocean Challenge“.

Der SVAOe ist mit seinem 120-jährigen Bestehen einer der ältesten Segelvereine Hamburgs. Neben einer Vielzahl an beachtlichen sportlichen Erfolgen sticht der SVAOe bundesweit insbesondere durch seine herausragenden Verdienste in der Segelausbildung hervor. Seitdem der Deutsche Segler-Verband die „Auszeichnung für Ausbildung“ vor fast 20 Jahren zum ersten Mal ausgelobt hat, wird der SVAOe nahezu ohne Unterbrechung für sein Engagement in diesem Bereich geehrt. Der SVAOe begleitet jedes Jahr 50–70 Kinder bei deren Segelausbildung und beim Segeltraining. Von den ersten Anfängen bis zur Teilnahme an Deutschen Meisterschaften ist hier alles dabei. Die hierfür genutzten 32 Optis stehen alle im Eigentum des Vereins, so dass keine Familie eigene Anschaffungskosten zu tragen hat. Seit diesem Jahr setzt der SVAOe für das Segeltraining auf der Alster nur noch Motorboote mit Elektroantrieb ein. Auf der Alster haben die Kinder an drei Tagen in der Woche in unterschiedlichen Gruppen Segeltraining. An einigen Wochenenden im Jahr fahren die Fortgeschrittenen auf Regatten oder zu auswärtigen Trainingslagern. Dazu veranstaltet der SVAOe jährlich zwei Opti-Regatten auf der Alster und das schon seit über 50 Jahren. Damit die „My Ocean Challenge“ nun auch vom Alstersteg aufs Wasser kommt, plant der SVAOe bis zu den Sommerferien sechs der Optis, die bereits für das Anfängertraining eingesetzt werden, mit den vorstehenden Opti-Designs auszustatten. Die Segel werden von der Firma North Sails gespendet. Das Branding übernimmt die Firma Gerken Druck. Und schließlich hat auch die Hamburger



Die neu gestalteten Boote (Fotos Jens Holscher)

Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft dem SVAOe grünes Licht für dieses schöne Projekt gegeben und die bunt gestalteten Optis vom Werbeverbot für die Alster befreit.

Damit ist der SVAOe offiziell der erste Segelclub weltweit, der die Inhalte der „My Ocean Challenge“ mit der Ausbildung der Kinder für den Jüngstensegelschein verbindet.

4. bis 6. Juli 2025

AUSFAHRT DER OPTIGRUPPE AN DEN BRAHMSEE

Von Jan Hauschildt ■ Nach vielen Wochenenden in den vergangenen Jahren, die wir in Borgwedel an der Schlei als Ausfahrt der Optigruppe mit Kindern und Eltern gemacht haben, sind wir dieses Jahr an den Brahmsee gefahren. Das ist einerseits näher und andererseits waren die Preissteigerungen beim Deutschen Jugendherbergswerk so gravierend, dass für eine vierköpfige Familie für ein Wochenende über 400 Euro zu veranschlagen wären.

Am Brahmsee waren wir auch schon im Februar mit den Fortgeschrittenen zu einem Theorietrai-



Die Organisatoren



Begleitboote zu Wasser



Verladung der Boote



Optis werden aufgerigg



Steuerleutebesprechung



Abfahrt des Trailers



Optis zu Wasser ...



... und los geht's! (Fotos Christian Anthony)

ning und hatten den (vereisten) See als (Sommer-) Segelrevier akzeptiert. Der See ist in Privatbesitz, die von einem Verein getragene Jugendherberge hat sich um die Erlaubnis gekümmert, damit wir ein Wochenende dort trainieren konnten.

Dieses Jahr haben wir das erste Mal unsere Elektroboote mitgenommen, deswegen mussten

wir uns natürlich auch um die Ladeinfrastruktur kümmern. Mit Unterstützung der Jugendherberge hat das super funktioniert. Vieles andere ist Routine: dieses Mal konnten wir durch die Ausleihe von Trailern beim YCM, NRV und HSC insgesamt 27 Optis mitnehmen. Das Jugendherbergsgelände ist sehr groß, es waren einige Wege zurückzulegen, die vegetarische Verpflegung ist gut angekommen und beim Sonnabendgrillen ging auch Fleisch.

Am Sonnabend hatten wir bis zu 4 Bft; das war für einige der Anfänger/innen schon herausfordernd, aber die Fortgeschrittenen haben den See der ganzen Länge nach durchmessen. Sonntags war es ein bisschen weniger windig, alle sind auf dem Wasser gewesen. An einem Wochenende ist die Stimmung der Kinder viel entspannter als am Montag- oder Dienstagnachmittag. Die Gemeinsamkeit von Kindern und Eltern kommt auch nicht zu kurz; großartig, wenn die Kinder nicht nur segeln, sondern auch sonst ihren Spaß miteinander haben.

Zurück nach Hamburg ging es am Sonntag-nachmittag. Wegen einer Großveranstaltung konnten wir aber die Alster nicht zum Abladen



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

anfahen. Dafür haben wir am Montag die Rekordzahl von 27 Optis abgeladen! Dienstag dann die Motorboote....

Vielen Dank an die vielen helfenden Hände, die für so eine Ausfahrt mit vielen Booten notwendig sind.

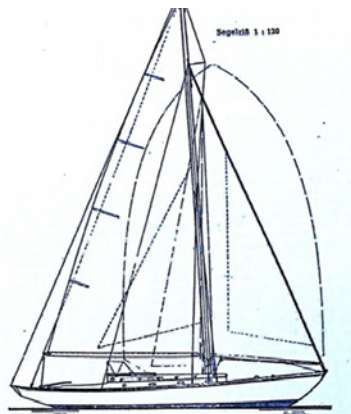
FAHRTENSEGELN

„Piraya“

EIN NEUES ALTES SCHIFF

Von Christiane Krieger-Boden ■ Familie Lyssewski hat sich von ihrem Nordischen Folkeboot „Lord Jim“ verabschiedet – und den 7 KR-Kreuzer „Piraya“ erworben. Mit „Lord Jim“ haben Thomas und Jule 16 ½ Jahre lang schöne Törns auf der Ostsee bis Smögen, Stockholm und Mariehamn und auf der Elbe und Nordsee bis Amrum und Helgoland unternommen. Doch nun wollten sie sich etwas vergrößern – ein Holzboot mit Tradition sollte es aber wieder sein. So fanden sie „Piraya“.

Kleiner Exkurs für Yachtanfänger: Was sind eigentlich **KR-Kreuzer**, und was bedeuten die Zahlen dazu? Als Kreuzer bezeichnete man im deutschen Segelsport seit etwa Anfang des vorigen Jahrhunderts Segelyachten, die seetüchtig und fürs längere Fahrtensegeln geeignet waren, im Gegensatz zu Rennyachten, die nur auf über-

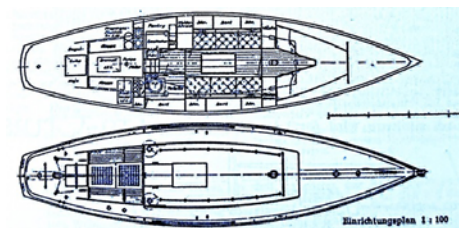


schaubaren Dreiecksbahnen segelten. Aber auch mit diesen Kreuzern wollte man – auf anspruchsvollen Seetörns – bei Regatten gegeneinander antreten. Das erforderte, das Geschwindigkeitspotential verschiedener Yachten untereinander vergleichbar zu machen, sie zu vermessen, was wiederum einen wichtigen Einfluss auf den deutschen Yachtbau hatte und eine eigene Kreuzerklasse begründete. 1949 legte man sich nach mehreren Modifikationen auf eine KR-Formel (KR = Kreuzer-Rennwert) fest, die Rumpf- und Riggmaße mathematisch verband:

$$KR = \frac{L + \sqrt{S} - (\sqrt[3]{D} + B + F)}{1,4m} + 0,7 \left(\frac{\sqrt{S}}{\sqrt[3]{D}} - 4,1 \right) - Mo - B$$

– auch ohne Erläuterung der Variablen erweist sich die Berechnung als komplex.

Danach wurden die Yachten hinsichtlich Seetüchtigkeit, Größe und Besatzungsstärke klassifiziert: als seetaugliche Kielyachten in den Dimensionen 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13 und 17 KR für Besatzungsgrößen von vier bis zwölf Personen und mit Segelflächen von 40 qm bei der kleinsten 7 KR-Yacht bis zu 250 qm beim großen 17 KR-Schiff. Typische KR-Yachten waren Langkieler mit S-Spanten, meist hochbordig mit großzügigen Aufbauten. Die KR-Formel zielte auf Seetüchtig-



keit, moderate Geschwindigkeit und Wohnlichkeit, so dass man damit auch lange Segeltörns unternehmen konnte. Es entstanden seetüchtige Kreuzeryachten mit weichen Linien und kurzen Überhängen, nicht übertakelt und sehr solide gebaut. Ab Mitte der 50er Jahre kam allerdings zunehmend Leichtbauweise (Sperrholz, GFK, Aluminium) auf, stellte das KR-System vor neue Herausforderungen und führte zu Ungerechtigkeiten bei Regatten. Die Formel war starr und verhinderte Innovation. Ab 1971 wurde die KR-Formel daher von der internationalen IOR-Formel (International Offshore Rule) als Standard abgelöst. Damit endete die Zeit der KR-Konstruktionen im sportlichen Hochseesegeln – aber viele der Yachten gibt es immer noch (vgl. die Listen des Yachtsportmuseums <https://www.yachtsportmuseum.de/dokumente-zur-yachtsportgeschichte/schiffsregister/register-der-derzeit-noch-existenten-klassischen-yachten>).



„Piraya“



... im Hafen Grauhöft



... über die Toppen geflaggt



... Besucher



Innenansicht



Prosit auf „Piraya“



Ein Geschenk

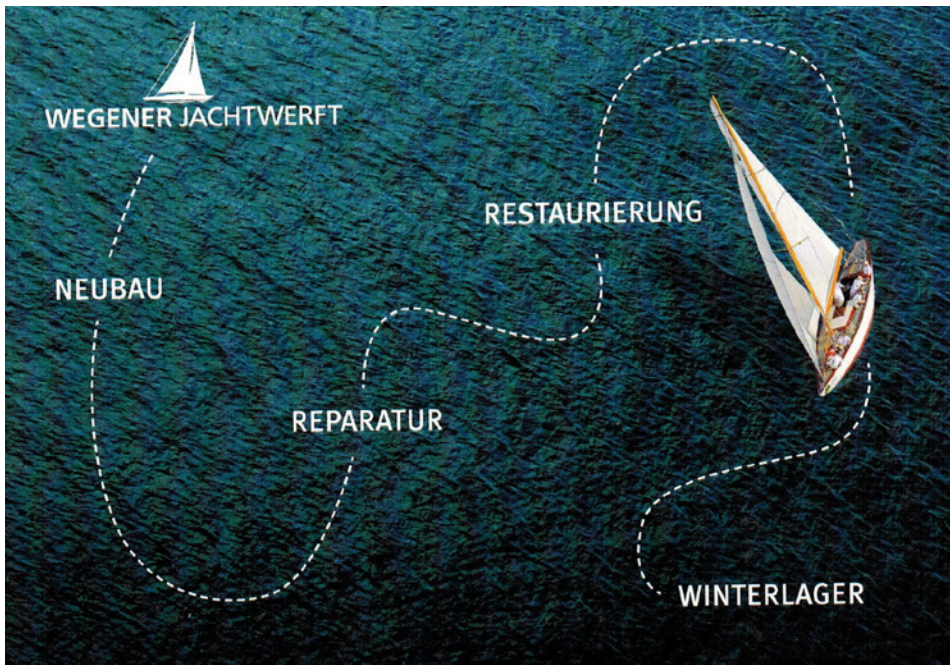
Der **7 KR-Kreuzer „Piraya“** ist nicht irgendein Boot, sondern unter den Kreuzern eine kleine Berühmtheit. „Piraya“ lief 1949 bei Abeking & Rasmussen, Lemwerder, vom Stapel. Es handelt sich um einen Nachbau der von Henry Rasmussen konstruierten „Störtebeker III“, mit der Ludwig Schlimbach 1937 61-jährig in einer bewunderten seglerischen Höchstleistung einhand in 59 Tagen den Atlantik von Lissabon nach New York überquerte. „Piraya“ wurde 1949 als erste 7 KR-Yacht vermessen, Segelnummer war damals 7-1, heute G 137. Die Länge ü.A. der Yacht beträgt 10,20 m, Konstruktionswasserlänge 7,50 m, Breite 2,65 m, Seitenhöhe 0,59 m, Tiefgang 1,65 m, Segelfläche am Wind 48 qm. Auffällig ist der sehr lange Baum. Mit diesen Maßen und Ausstattung erweist sich „Piraya“ als äußerst seefähiges und schnelles Schiff, das leicht einmal 8–9 kn erreicht.

Erster Eigner der „Piraya“ von 1949 bis 1975 war Henry Wilkens, Vorsitzender des Weser-Yachtclubs. Bekannte Segler erhielten bei ihm auf der Yacht ihre erste Segelausbildung. Die „Piraya“ gewann zahlreiche erste und zweite Preise, z.B. im Skagenrennen oder bei den Zubringerregatten nach Visby (unter der britischen RORC-Vermessung) oder bei Gotland Rundt-Regatten (unter der schwedischen SHR-Vermessung). Diese Erfolge machten die „Piraya“ insbesondere an der Weser bekannt. Am 28. Juni 1957 wurde die Yacht durch eine Gaskocherexplosion im Hafen von Lemwerder zerstört und sank. Sie wurde gehoben, neu aufgebaut und der Rumpf verlängert. Der Kajütaufbau wurde nach vorn verlängert und eine Notausgangsluke eingebaut. Übrigens war dieser Unfall Anlass, die Vorschriften für Gasanlagen zu verschärfen.

Nächster Eigner von 1975 bis 1984 war Ernst Conrad aus Bremen. Auch er segelte das Boot

intensiv und sportlich, so bei der Roter-Sand-Regatta, der Nordseewoche und der Edinburgh-Regatta. 1984 bis 2025 wechselte die „Piraya“ von der Weser an die Kieler Förde zum neuen Eigner Wilfried Horns. Auch er segelte gern Regatten, insbesondere die neu aufgekommene Veteranenregatta. Durch seine Kontakte im „Freundeskreis Klassische Yachten“ stellte er auch Verbindungen zu weiteren Eignern des Typs „Störtebeker“ von Abeking & Rasmussen her: „Skjold“ (1950), „Freya“ (1950), „Taranga“ (1956) und „Träumerei“ (1956), alle mit längerem Heck und teils auch topgeriggt. Zwei weitere „Störtebeker“ wurden noch in den 1990ern von der britischen Werft Farrow & Chambers gebaut. „Piraya“ hat indessen mit Thomas und Jule Lyssewski nun ihre vierten Eigner.

Regelmäßig und umfassend von den Eignern selbst gepflegt, befindet sich das Boot bis heute weitgehend im Original-Zustand, zu sehen etwa an den verzinkten Beschlägen und dem leinenbezogenen Kajütdach. Ein wunderschönes, elegantes Holzboot ist „Piraya“, der Rumpf aus Lärche auf Eiche (weiß gestrichen), der Holzmast aus Sitka-Fichte. Veränderungen der Vorgänger wurden von Wilfried Horns zurückgebaut, so z.B. ein einmal errichteter Seezaun mit Sitzbank am Heck. Allerdings musste infolge Abnutzung 1975 ein Teakdeck auf das Oregondeck verlegt und 1997 das Teakdeck noch einmal erneuert werden, ebenso die Schanz nach einer Regatta-Karambolage. Ein Motor war vom Konstrukteur in seinem „Störtebeker“-Entwurf nicht vorgesehen, doch bald, dann bis 1970, war ein Brennan-





Zuschauer (Fotos CKB, Cathrin Schaper)

Dieselmotor eingebaut, und seit 30 Jahren gibt es – mit motorlosen Unterbrechungen – einen Einbau-Benziner. Die Inneneinrichtung ist weitgehend unverändert: das Boot hat in Kajüte und Vorschiff insgesamt vier Kojen und – gleich links und rechts vom Niedergang – eine voll ausgestattete Kombüse und einen Raum für WC. Es ist genügend Stauraum vorhanden, ebenso Frischwasser- und Treibstofftanks.

5. Juli 2025: Da lag die „Piraya“ nun, über die Toppen geflaggt, in ihrem neuen Heimathafen Kappeln-Grauhöft an der Schlei. Um die Übernahme durch Familie Lyssewski zu feiern, hatten sich Familie und Freunde versammelt. Die meisten waren mit Auto angereist, aber zwei Boote waren auch dazu gekommen, darunter Cathrin Schapers „Caribe“ (mit mir als Crewmitglied). Der Werfthafen Grauhöft beherbergt eine große Anzahl wunderschöner klassischer Holzjachten, darunter einige Folkeboote und einige auch recht große Boote. Daneben nahm sich „Caribe“ sehr bescheiden aus... Die Steganlage ist sehr gepflegt und in den letzten Jahren renoviert worden, unter tatkräftiger Beteiligung der Liegeplatzinhaber. So sind ein Grillplatz mit gemauertem Grill und ein mit großem Sonnensegel überdachter Picknickplatz entstanden. Angesichts des sehr wechselhaften Wetters mit immer wieder Regenschauern und Wind und kaum Sonnenschein war das für die Fei-

er sehr nützlich. Nachdem alle Gäste einmal über das Deck der „Piraya“ gelaufen waren und in die Kajüte geschaut hatten, wurde auf die Neuerwerbung angestoßen – und auf den runden Geburtstag von Juli –, und dann wurden die Köstlichkeiten verzehrt, die die Gäste mitgebracht hatten.

Am folgenden Morgen legte „Piraya“ dem kleinen Enkel zuliebe für eine kleine Demonstrationsfahrt ab. Gegen Mittag starteten Lyssewskis dann Richtung Sønderborg in ihren Ostsee-Urlaub. Angesagt waren starke Winde von 6 Bft aus südlicher Richtung, schwierig für die kleine „Caribe“ auf dem Weg nach Eckernförde, gut für „Piraya“? Doch stattdessen gab es eher Flaute – und heftigen Regen mit stark verminderter Sicht. Lyssewskis werden Sønderborg trotzdem erreicht haben. Sie hatten dann mit „Piraya“ bereits einige Abenteuer zu bestehen, als gegen Ende dieser ersten Urlaubsreise der alte Zwei-Takt-Benzinmotor Vire 7 streikte und sie unter Segeln in den Hafen von Mommark einlaufen und später die Schlei gegen Wind und Strom hinaufkreuzen mussten. So oder so, alles Gute für Lyssewskis und allzeit eine Handbreit Wasser unter dem Langkiel der „Piraya“!

Quellen und mehr Informationen:

<https://www.yachtsportmuseum.de/themen-zur-yachtsportgeschichte/klassen/klassenportraits/kr-yachten-im-wandel-der-zeit>

<https://www.yachtsportmuseum.de/themen-zur-yachtsportgeschichte/yachten/yachten-im-portrait/piraya-typ-stoertebeker>



Mit „Pegasus“ um die Welt

DAS ERSTE JAHR

(Fortsetzung)

Vorbemerkung der Red.: In den „SVAOe Nachrichten“ 3-25 haben wir den ersten Teil eines Berichts zur Weltumsegelung von Vater und Sohn Bäcker mit dem Trimaran „Pegasus“ gebracht und im Folgeheft fortgesetzt. Hier kommt die zweite und letzte Fortsetzung mit Erlebnissen aus Panama und Ozeanien.

Von Jörg und Finn Bäcker ■ **Tuamotus.** Das Wetter entschied, welche Atolle wir anlauen konnten. So lag das Atoll Takaroa mit der schwersten Passage als Erstes auf unserem Weg. Die Passage besteht aus einem Kanal, der mit einer 90°-Kurve abschließt. Durch diese Passage läuft das ganze Wasser, das durch Ebbe und Flut den Wasserstand im Atoll ausgleicht. Hier muss man Stauwasser abwarten, um durchfahren zu können. <https://www.thefloatinglab.world/en/guestimator.html>

Im Atoll selbst gibt es Bummies (kleine Riffe, die vom Boden bis dicht unter die Wasseroberfläche gewachsen sind und bei denen es laut „Bumm“ macht, wenn man gegenfährt), die nicht in den Seekarten verzeichnet sind. Mit einer Satellitenkarte kann man diese jedoch sehen und ausweichen. Unangenehm für uns Segler sind die Bojen der Perlenzucht, die teilweise schwimmen und teilweise auch unter Wasser sind.

Die Atolle sind Vulkane, deren Krater mit Korallen überwuchert wurden. Auf den höheren Korallen, die mittlerweile einige Meter aus dem Wasser ragen, haben sich vorwiegend Kokospalmen angesiedelt. Hauptprodukte sind daher Kopra (das weiße Fruchtfleisch der Kokosnuss) und Perlen aus der Austernzucht. Als Tierwelt haben wir Kokosnusskrabben (die in Löchern in der Erde leben und



Schnorcheln auf Takaroa

das Innere der Kokosnuss essen, nachdem sie ein Loch in die Nuss gebohrt haben) sowie Fische, Rochen und Schwarzspitzen-Riffhaie gesehen. Die Kokosnusspalmen wachsen teilweise schräg über die Atolle, so dass man an ihnen entlang klettern kann, um die Nüsse zu ernten. Kokoswasser ist so lecker. Wir konnten leider auch miterleben, wie nach einer Wetterphase Palmen durch höheren



Hoa-Festival



Wellenreiten

Wasserstand umgespült wurden und Flächen zum Trocknen von Kopra überspült wurden. Auch ein Schwarzsippen-Riffhai fand dabei sein Ende auf dem Trockenen. Toll waren die Schnorchel- und Tauchgänge auf Rangiroa.

Tahiti. Tahiti ist ein übergroßes Lumerland, eine Insel mit zwei Bergen und einem tiefen Tal mit Riffen drum herum und beim Tal ein Fjord, in dem man Anker kann. Der nordwestliche Teil kann auf einer Straße umfahren werden. Der süd-östliche Teil nicht. Im Süden endet die Straße in einem kleinen Dorf, in dem die Surfwettkämpfe der Olympischen Spiele abgehalten wurden. Olympia und Tahiti standen Kopf. Wir wurden bei unserer Ankunft am 28. Juli. von der Marine aufgefordert, noch mehr Abstand (mehr als 2 nm zur Küste) einzuhalten. Dadurch kamen wir in eine Wetterphase, in der wir gegen 35 kn Wind 2,5 Stunden motoren und dann natürlich im Dunklen durch den Pass fahren mussten.

Die Busse waren während der Olympischen Spiele umsonst. Leider durfte man nicht in das Dorf der Athleten, so blieb uns nur Public Viewing.

Schnell vergrößerte sich unser Freundeskreis, mit denen wir vieles unternahmen. Wellensurfen, Festival, Sit-in zum Pizzaessen, Barbesuch, Wandern, Karneval, etc. Nach der

langen Zeit tat es gut, wieder an einem gesellschaftlichen Leben teilhaben zu können.

Leider bin ich auf Austern getreten, die meinen rechten Fuß aufgeschnitten haben. So musste ich den Service im Krankenhaus nutzen und ihn nähen lassen. Eine Woche später durfte ich noch Antibiotika nehmen, um die Entzündung zu hemmen. Dies schränkte meine Bewegungsfreiheit stark ein. Meine Krankenversicherung kann ich für Weltreisende nur wärmstens empfehlen: sie zahlte sogar meine Knie-OP in Australien (TravelSecure Young von der Würzburger).

Ein Teil unserer neuen Freunde segelte mit uns zur Nachbarinsel Moorea, bei der wir auch eine schöne Zeit hatten. Nach Tahiti kommen noch weitere Gesellschaftsinseln, die alle in der Mitte Gebirge haben, die durch Außenriffe geschützt werden. Schließlich verließen wir am 8. September 2024 Französisch-Polynesien.



Mit Segelfreunden auf Moorea

Neiafu, Tonga. In Neiafu fand in der Woche nach unserer Ankunft ein Seglerfestival statt. Dieses bestand aus Networking mit anderen Seglern bei gemeinsamem Essen, einem kulturellen Tag, an dem wir Tongas Traditionen kennenlernen durften, zwei Regatten (bei der wir jeweils am meisten Spaß hatten), einer Werbe- / Informationsveranstaltung zu Neuseeland und lokalen Unternehmungen in Tonga.

Man muss dazu sagen, dass der kulturelle Tag uns gute Einblicke gab. Ich halte sie für erwähnenswert, so dass ich sie etwas ausführlicher wiedergebe: In Tonga leben viele in Dorfgemeinschaften, in denen man gemeinsam anpackt und viele Dinge selbst regelt, die nicht vom König vorgegeben sind. Traditionell weben Frauen ca. 5x3 m² Matten aus Holzfasern zusammen. Die Matten sind sehr robust, werden überall mit hingenommen. Obwohl sie stark benutzt werden, werden sie teilweise 100 Jahre alt. Wer wohlhabend ist, hat davon mehr als eine. Kleinere Matten werden als Schürze / Kleid / Sitzunterlage mit herumgetragen.

Für gemütliches Zusammenkommen entzündet man ein Holzfeuer in einer Erdkuhle. In das Feuer legt man Steine. Nachdem das Feuer heruntergebrannt ist, entfernt man die Glut und fügt Fleisch, Brotfrucht, Bananen, in Blätter (bzw. bei uns in Alufolie) eingeschlagen, hinzu und deckt das Ganze mit Ästen, Palmenwedel und Erde zu. Nach ca. einer Stunde öffnet man das Erdloch wieder und isst gemeinsam.

Anstelle von Bier trinkt man Kava. Dies im Rahmen einer Zeremonie mit einem festgelegten Ritual, das Stellung und Respekt ausdrückt. Man sitzt dafür als Gruppe auf der oben erwähnten Matte. Der Dorfvorsteher oder der Älteste leitet die Ze-



Regatta (zum Beginn des Oktoberfestes)

remonie ein. Ein anderer zermahlt daraufhin die Kavawurzel. Das Mehl wird dann mit Wasser vermengt und mit Kokosfasern gefiltert, um gröbere Kavastücke zu entfernen. Der Dorfvorsteher benennt Personen, die Kava bekommen sollen. Dabei beginnt er mit den am meisten respektierten Personen. Diese bestätigen mit einem Klatschen, dass sie Kava haben wollen. Getrunken wird aus der geschliffenen Schale einer Kokosnuss. Kava entspannt den Körper und Geist, ohne dass man berauscht wird.

Auch traditionelle Tänze wurden uns vorgeführt, um uns zu ehren. Leider konnte ich den Text nicht verstehen. Üblicherweise bedankt man sich dafür, in dem man den Tänzern Geld in die Kleidung steckt.

Später erfuhren wir noch die Geschichte von Kava in Tonga. Es herrschte einstmals eine sich ausbreitende Krankheit, vor der sich der König mit seiner Familie auf einer kleinen Insel in Schutz bringen wollte. Als nun die einzige Bauernfamilie, die auf der Insel lebte, sah, dass der König mit seinem Boot auf dem Weg zu ihnen war, suchten sie nach dem kostbarsten Geschenk, das sie dem König zur Begrüßung überreichen könnten. Sie hatten nicht viel. Aber eine Pflanze wuchs prächtiger als alle anderen. Daher wollten sie diese dem König geben. Als der König nun angelandet war, ließ er sich genau unter dieser Pflanze im



Einheimische bringen uns ihre traditionellen Tänze näher

Schatten nieder. Sie konnten daher dem König die Pflanze nicht mehr geben, ohne ihn des Schattens zu berauben. Schnell mussten sie nach etwas anderem suchen. Das Einzige, was ihnen noch blieb, war ihre 16-jährige Tochter, die nach der Kava Pflanze benannt worden war. Sie töteten sie also und bereiteten sie in einem Erdloch zu, wie es oben beschrieben wurde. Als sie gar war, fragte der König, wo denn ihre Tochter sei, von der man ihm berichtet hätte. Unter Tränen erzählten die Eltern dem König, welche Ehre sie für ihn vorbereitet hatten.

Daraufhin verfügte der König, dass sie nicht gegessen werden sollte, stattdessen sollte fortan bei



Strandszene

jedem offiziellen Treffen, wie zur Begrüßung einer ehrenwerten Person, Hochzeit, oder ähnlich, eine Kavazeremonie stattfinden. Seither ist es üblich, Kava mitzubringen, wenn man jemanden besucht. Der erste der Gruppe bringt Kava, der letzte der Gruppe bringt Zucker. Zucker, weil am Kopf des Grabes von Kava eine Kavapflanze wächst und an ihren Füßen eine Zuckerpflanze. Es wurde beobachtet, wie ein Tier zuerst an der Kavapflanze nagte und dann belämmert zur Zuckerpflanze ging. Nachdem es davon gegessen hatte, verhielt es sich wieder normal.

Tonga ist das drittgefährdetste Land bezüglich Naturkatastrophen, also Erdbeben, Tsunamis, Vulkanausbrüchen, Zyklonen etc. Die Leute vertrauen sehr auf Gott, beten auch täglich und sind am Sonntag den ganzen Tag in der Kirche. Ich habe sie jeden Morgen um vier Uhr die Choräle in der Kirche singen hören.

Gott beschützt Tonga dafür. Es kommen meistens keine Menschen um. Was kaputt geht, wird später einfach wieder repariert. Im zweiten Weltkrieg bot das englische Königshaus Schutz für Tonga an, wenn Tonga dafür in das Commonwealth aufgenommen würde. Die damaligen Könige von Tonga lehnten dankend ab. Schließlich habe man ja Gott, der auf einen aufpasse.

Am 24. September feierten wir unseren nun einjährige Segeltörn bei einem Lagerfeuer am Strand mit unseren neu gewonnen Freunden mit Kava und vielen leckeren Speisen. Am 3. Oktober machten wir uns dann schließlich auf den Weg nach Savusavu, Fiji.

Nützliche Helfer und beste Zeit für Weltumsegler. Das Segeln ist nicht mehr so, wie es war. Die Ausrüstung ist nicht mehr so spärlich:

- Autopilot oder Windfahne unterstützen besser und zuverlässiger.

- Anstelle eines Petroleumherds wird meist mit Gas oder gar mit Strom gekocht.
- Kühlschrank macht es möglich, frische Lebensmittel länger mitzunehmen.
- Energie wird aus Solar, Wind und notfalls Diesel generiert.
- Trinkwasser kann man über Wassermacher aus Seewasser herstellen.
- Internet gibt es über Starlink.
- Seekarte und Satellitenbilder sind auf dem Tablet. Aktuelle Position wird mit weniger als 5 m Abweichung dargestellt.
- Hafenhandbücher und Erfahrungen von anderen Seglern werden nicht aus Büchern weitergegeben, sondern über Apps eingesehen. (Wer es noch nicht kennt: NoForeignLand-App)
- Ersatzteile sind teilweise besser zu erhalten. Es gibt mehr Werften, bei denen man notfalls sein Boot herausnehmen kann.
- Viele Länder haben eine gute Grundversorgung.
- Wetterberichte werden in einfacher verständlicher Form dargestellt. Strömungen und Wellen ergänzen die Windvorhersage. Programme berechnen damit den optimalen Kurs (SailGrib WR Pro App)
- Programme unterstützen einen bei der Törnplanung (SailGrib WR) und berechnen ein ideales Routing.
- In immer mehr Staaten kann man sich mit Englisch verständigen.

Heute um die Welt zu segeln ist ein deutlich bequemer und einfacheres Reisen als noch vor 15 Jahren. Dies führt dazu, dass ganze Herden von Booten sich auf den Weg machen. Man ist kein Einzelgänger oder Aussteiger mehr. Wenn man über den großen Pazifik segelt, tauscht man sich mit anderen Booten über WhatsApp aus. In jedem Land trifft man Segler, mit denen man sich



Wanderung auf Tonga (Fotos Jörg und Finn Bäcker)

anfreundet und gute Zeit miteinander verbringt. Man tauscht sich über Erfahrungen und Probleme aus und hilft einander.

Es ist aber auch erschreckend, wie leer die Meere sind. Wenn man dies mit älteren Dokumentationen vergleicht, so muss man sagen, dass man sich nun über jede Begegnung mit der Tierwelt umso mehr freut. Wenn man um die Welt segelt, ist es kaum verständlich, dass zuhause die Leute über strengere Grenzkontrollen diskutieren und dabei vergessen, dass Klimawandel und Naturverlust immer sichtbarer werden. Starkregen, Dürren, Stürme in ungeahntem Ausmaß sind die Vorboten von dem, was noch kommen wird.

Es ist zurzeit eine der besten Zeiten, um die Welt zu umsegeln. Segelt los!

Wenn ihr uns folgen wollt (gegenwärtig auf Bali): tri.pegasus auf Insta und YouTube sowie unter tri.pegasus auf NoForeignLand-APP, <https://www.noforeignland.com/boat/tri-pegasus/journey>

SEGELGESCHICHTEN

Norwegen-Fahrt 1925

DER 55-60 QM-KREUZER
»MIA LISA« UND »NORDWEST«

Vorbemerkung der Redaktion: In den Nachrichten 6-24 hatten wir aus Anlass des 100. Geburtstag von „Nordwest“ den ersten Teil der Norwegenreise der „Nordwest“ und des Schwesterschiffs „Mia Lisa“ der Eigner Johannes Schulz und Johannes Holst abgedruckt, ein Nachdruck des 1926 zuerst im Mitteilungsblatt des Hamburger Yacht Clubs (heute Hamburger Segel-Club) erschienenen Berichts, den wir mit freundlicher Genehmigung veröffentlichen dürfen. Hier kommt die vierte Fortsetzung.

Von Johannes Schulz ■ **Sonntag, 19.7.** Die schon hoch stehende Sonne weckte uns an diesem Morgen. »Mia Lisa« hatte schon die Segel und andere Plünn zum Segeln an die Luft gebracht, Wir holten schnell das Versäumte nach, schöpften von dem an uns vorbeibrausenden Gletscherwasser zum Morgenkaffee, welcher, mit der auch eingekauften Milch verbessert, vortrefflich mundete. Dann ging es gleich ans Ausrüsten für die Wanderung an den Gletscher und an die Zubereitung des Mittagessens. Als wir uns das einverleibt hatten, machten wir uns auf die Gummisohlen und wanderten, immer zur Seite des zu Tal stürzenden Gletscherwassers, den abwechselnd sanft und steil aufsteigenden, gut ausgetretenen Weg hinan. Der Maler sang in seiner Begeisterung das schöne Schubert-Lied »Wohin?« von Anfang bis zu Ende. Wir konnten allerdings nur für Augenblicke etwas von dem Sang erhaschen, und zwar, wenn wir gerade mal hinter kleinen Büschen oder sonstigen schützenden Gegenständen waren. Alles übrige ging bei dem donnernden Getöse verloren. An besonders überwältigend schönen Stellen der Wasserfälle

wurde die Kurbel des Filmapparates in Betrieb gesetzt. — Leider sind die Aufnahmen infolge eines Fehlers im Apparat nicht gelungen. — Wir hatten schätzungsweise 4 Km zurückgelegt, als uns auf einmal der Weg durch einen größeren Bergsee abgeschnitten war, entdeckten aber ein Boot, welches wir sogleich beschlagnahmten. Mit diesen nordischen Geräten zu arbeiten, kostete aber deutschen Schweiß, besonders, wenn der Wind von Steuerbord kam. Eigenartig war es nämlich: bald kam der Wind vom Gletscher und war eisig, dann wieder bekam die warme Backofenluft von der anderen Seite die Überhand. Wir hatten nach der Landung noch eine größere Anhöhe zu erklimmen. Als wir oben waren, ging es aber wie auf Kommando: Alles rannte die hier sanft abfallende Höhe hinunter, die Jugend mit lauten Juchzern, wir andern, als wenn wir plötzlich wieder Jung geworden wären. Angesichts der gewaltigen Natur vergaßen wir uns einfach. Dann wurde in einem der größten Cafes der Welt Eis gegessen, der mitgenommene Ballast verzehrt und im stummen Betrachten des Weltwunders ausgeruht. Das heißt, die Jungs gingen gleich auf weitere Entdeckungen aus, um den Berg zu erobern und waren bald nur noch in kleinstem Format zu sehen. Auch einigen anderen von uns packte die Unternehmungslust wieder und sie fingen als richtige Bergfexen an zu kraxeln. Als wir aber dreiviertel des Riesen bezwungen hatten, erwachte der Rest unseres kühlen Verstandes, und wir sagten uns, »je höher wir steigen, um so tiefer können wir fallen; außerdem wird der gefährlichere Abstieg unnötig verlängert«. Jeder suchte sich einen passenden Liegestuhl und bewunderte unsern Gletscher von der Seite. Unten am Fuße wurde es jetzt lebendig von bunten, puppenartigen Lebewesen. Als wir wieder

heruntergerutscht und -gestiegen waren, kamen wir mit dieser Gesellschaft zusammen; es waren Ausflügler aus Bergen, von welchen eine Dame sogar gut deutsch sprach. Nach endlosem Warten kamen die Jungs in heller Begeisterung von all dem Erlebten von ihrem Eroberungszug zurück. Norweger und Deutsche begaben sich in schönsten Eintracht auf den Heimweg. Unsere beiden besseren Hälften waren schon vorausgegangen, und wir meinten, sie würden schon im Kahn sein. Als wir aber unten ankamen, war nichts von den beiden zu sehen. Da alles Rufen und Pfeifen bei dem Getöse um uns her vergeblich war, mußten wir auf die Suche nach den beiden; die Norweger halfen uns, das Wäldchen durchzustöbern; diese waren es denn auch, die uns die Findlinge wieder zuführten. Diese hatten sich in der Zwischenzeit von Walderdbeeren ernährt und auf uns gewartet! An Bord zurück gelangt, kam wieder Besuch von

kleinen Norwegerinnen mit einem Boot längsseits, um unsere gemütliche Wohnung immer von neuem zu bewundern. Viel hätte nicht gefehlt, und wir hätten einige nette Mädels bei uns behalten müssen! Abends spät waren die beiden Skipper noch auf ein oder zwei Glas Bier im Hotel und wollten gerade aufbrechen, als die beiden Jungs uns begegneten – meiner sogar in der ersten engen Bux, denn die andere hatte er beim Kraxeln bei dem verlängerten Rücken zerrissen – sie bestanden darauf, noch einen oder mehrere mit ihnen zu trinken. Etwas abergläubisch, wie wir sind, kehrten wir denn auch von neuem bei dem freundlichen Wirt ein und bekamen sogar das beste Zimmer mit Klavier. Bald ließ denn auch der Maler als erstes unser Deutschlandlied erklingen, das wir mit unserer mehr oder weniger holden Stimme begleiteten. Hoffentlich haben sich die andern Gäste nicht das Haar gerauft: Der Tag

**DIREKT
AM HAMBURGER
YACHTHAFEN!**



YACHTPROFI.DE

Gute Teile, guter Service.

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

P&K
products

Hochwertige
Produkte für
die Pflege
Ihrer Yacht:

**Reiniger
Polituren
Winschenfett
Frostschutz**

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



Abschleppen Feuerschiff

graute, als wir unserer Begeisterung, hervorgehoben von allem Erlebten, genüge getan hatten.

Montag, den 20. 7. Leider mußten wir uns schon wieder auf die Heimreise begeben; denn Ende Juli mußten wir zu Hause sein, weil die Ferien der Jungs dann abgelaufen waren. Um 8 Uhr setzten wir bei flauem Ostwind Segel und wurden mehr vom Strom als vom Wind aus dem Maurangerfjord getrieben. Die Künstleraugen des Malers wollten immer noch rascher alles Schöne in sich aufnehmen: die bei glitzerndem Sonnenschein glatte Wasserfläche mit den Spiegelungen der Berge mit dem ewigen Schnee und den Wasserfällen; er eilte deswegen mächtig voraus oder vielmehr, wir blieben weit zurück. Als wir am späten Nachmittag vor der Einfahrt von Rosendal waren und wir wegen der Flaute doch nicht zusammenkommen konnten, beschloß ich, dahin abzubiegen, um irgendwo einen Ankerplatz zu gewinnen. Der Junge wurde mit dem Beiboot vorausgeschickt, um zu loten. Kaum war er 20 m entfernt, bekamen wir das Abendlüftchen und konnten mit guter Fahrt weiterlaufen lassen. Als wir bei Herøysund den Hardangerfjord erreichten, sahen wir auf der andern Seite des Fjords eine hochgetakelte Yacht vorm Winde segeln (wir hatten jetzt schöne Nordostbrise), welche wir vorläufig für die »Mia Lisa« hielten. Es wurde inzwischen dämmerig, und wir wollten sie veranlassen, zu uns herüberzukommen, drehten darum in einer

Bucht bei und ließen Anker fallen. Da merkten wir, daß wir uns geirrt hatten, es war eine fremde Yacht; »Mia Lisa« war nirgends zu sehen.

Dienstag, 21. 7., gingen wir 3,15 Uhr morgens wieder unter Segel. Der NO-Wind war während der Nacht wieder eingeschlafen, nur gelegentlich kam mal ein kleiner Luftzug. Wir hatten schon einige Stunden gesegelt, als wir die Yacht vom Abend wieder bemerkten, wußten aber auch jetzt nicht, ob diese es war oder »Mia Lisa«. Dann bekamen wir den Wind von WSW, mußten also Schlag um Schlag kreuzen. Inzwischen entdeckten wir eine weitere Yacht, welche hinter einer kleinen Insel gelegen hatte. Nun erst stellten wir endgültig fest, daß letztere »Mia Lisa« und die andere die fremde Yacht, welcher wir erheblich näher gekommen waren, und zwar eine 7 oder 8 m R.-Yacht mit moderner Hochtakelung war. Der Wind frischte jetzt in Stärke 4 auf, und wir mußten reffen. Etwas früher schon mußte die R.-Yacht einrollen. Sie konnte bei der bekannten schiefen Lage dieser Fahrzeuge auch nicht annähernd mitkommen und war innerhalb einiger Stunden kaum noch zu sehen. 8 Uhr abends liefen »Mia Lisa« und wir in Haugesund ein. Da wir hier unsere Ausrüstung vervollständigen wollten, auch beim vorigen Anlaufen wenig von der Stadt gesehen hatten, gingen wir an Land. Der gemütliche Zollbeamte überholte uns garnicht erst. Der Hafenmeister bedeutete uns, wir möchten nachher auf die andere Seite des Hafens legen, weil nachts gewöhnlich Dampfer anlegen. Die Mannschaft der »Mia Lisa« kaufte dann ihr unentbehrliches Weißbrot und andere Sachen ein, während ich es diesmal vorzog, ein größeres Quantum sandtortenähnliche Kuchen zu wählen. Aufgefallen ist mir in Haugesund, daß, wenn ich nicht irre, in jedem zweiten Hause ein Cafe und in jedem dritten ein Barbierladen ist.

Mittwoch, 22. 7., morgens 5,15 Uhr gingen wir bei flauem Südwind aus dem Hafen, mußten aber im Sund wieder aufgeben, weil wir den Strom nicht überwinden konnten. Gegen 9,45 Uhr frischte es auf, und wir konnten gegenan kreuzen. 2,15 Uhr hatten wir die Höhe von Skudesnes erreicht, und da der Wind die für uns ungünstigste Richtung beibehielt, es auch recht steif wurde, nahmen wir Kurs auf Stavanger, das wir gerade anliegen konnten.

4,30 Uhr liefen wir in den Hafen, um die Stadt anzusehen. Nachdem wir allerlei Nützliches und Unnützes eingekauft hatten, gingen wir auf die Suche nach einem oder mehreren Glas Bier (Ol, wie der Maler – schon Vollnorweger – sagte). Als wir uns in unserer plattdeutschen Weltsprache über den bevorstehenden Biergenuß unterhalten, spricht uns ein mit seinen Schutzbefohlenen des Wegs kommender Viehtreiber in der gleichen Mundart an und gab uns Auskunft, welches Lokal uns für das wenigste Geld das größte Quantum von dem edlen Naß liefern würde. Unser im Schweiß gebadeter Geist – dieser Tag war nach der Aussage Einheimischer der heißeste seit vielen Jahren gewesen – war mit einem Male im Vorgefühl seiner in Aussicht gestellten riesigen Menge Nahrung wieder frisch.

Als wir uns von unserm früheren Landsmann verabschiedet hatten, kamen uns wegen des empfohlenen Lokals allerdings Bedenken, ob wir nicht durch die vorhabende Unmäßigkeit überschäumen würden. Wenn das gewissen Seglern auf See passiert, sieht es wenigstens keiner oder wenigstens der verschwiegene Magger. Aber in dem belebten Stavanger — — — dieser Blamage durften wir unsere deutsche Flagge doch nicht aussetzen. Wir also wieder zurück zum Hafen, um angesichts unserer Fahrzeuge bei Besinnung zu

bleiben. In einer guten Hafenschenke labten wir uns mit dem Maß – oder waren es zwei? -, um dann an Bord zu gehen.

Am Kai hatten sich inzwischen nordische Sportskollegen eingefunden und erwarteten uns schon. Sie glaubten, wir seien schon wegen ihrer in den nächsten Tagen stattfindenden Regatta eingetroffen. Leider mußten wir auf das Vergnügen verzichten, obwohl wir dringend gebeten wurden, mit unseren schönen Booten die Regatta mitzumachen. — Die Ferien näherten sich bedenklich ihrem Ende und, da der Wind etwas flauer wurde, beschlossen wir, noch wieder unter Segel zu gehen, um die ziemliche Strecke bis hinter die letzte Landhuk zurückzusegeln. Vor der Stadt wimmelte es von weißen Segeln; hier wurde schon für die Regatta getrimmt. Besonders fiel eine 8 oder 9 m R.-Yacht auf, welche sogar im Schutze der Anhöhen dauernd mit dem Deck zu Wasser lag, aber anscheinend riesige Fahrt machte. Als wir auslaufen, kam sie gerade wieder herein, drehte 100 m achter uns über Stag und kam uns nach. Sie holte auch mächtig auf, solange wir noch unter Schutz waren, und wollte uns schnell in Lee überholen. Dann setzte aber Brise ein und – sie sackte zurück. Wir unterhielten uns noch eine Weile: denn der Eigner sprach sehr gut deutsch; auch hier wurden wir gebeten, doch



Nordwest im Hardangerfjord

bis zur Regatta zu bleiben. Sie ließen aber unsern wohlbegründeten Einwand gelten und nahmen mit Mützeschwenken Abschied von uns.

Da es inzwischen Abend geworden war, begegneten uns unterwegs viele von ihrem Nachmittagsausflug zurückkehrende Segler. Man sah die verschiedensten Typen, alle aber hatten Nummern in den Segeln, ein Zeichen, daß sie sich an der kommenden Regatta beteiligen wollten. Anscheinend ist das Interesse in den nordischen Ländern an Wettfahrten bedeutend größer als bei uns. Wahrscheinlich geht es dort bei den Meldungen formloser zu; vielleicht wird die Vermessung auch einfacher gehandhabt? Daß bei uns auf der Elbe so wenig Interesse an den Wettfahrten bewiesen wird, hat in der Hauptsache wohl darin seinen Grund, daß durch die berühmte deutsche Zersplitterung selten wirklich zusammenpassende Fahrzeuge in eine Klasse geschmissen werden und dadurch ein Ausgleich verhindert ist. Auch mag zur scheinbaren Interessenlosigkeit außer der allgemeinen Pleite das Fehlen einer einfachen, wenn auch rohen Meßformel, nach welcher die Vermessung auf dem Wasser erfolgen könnte, beitragen.

Donnerstag, 23.7., 5,30 gingen wir bei schwachem OSO-Wind unter Segel. Bald schlief der Wind ganz ein, setzte aber gegen 9 Uhr mit steifem Süd wieder ein. Jetzt hieß es also, Schlag um Schlag kreuzen, ein Segelwetter, wie man es nur wünschen konnte. Aber, da wir Menschen nie wunschlos sind, warteten wir, der Wind möchte uns in die Segel laufen, jedoch vergeblich. Gegen Abend flaute der Wind wieder ab, und wir warfen bei Varhaug Anker aus. Hier bekamen wir bald Besuch von nordischen Fischern, welche mit vollbesetzten Booten längsseits kamen, um die Fahrzeuge unter Wasser zu besehen. Wie uns ein etwas deutsch sprechender Fischer erklärte, hätten wir

bei unserer Ausreise, als wir hier vorbeifegten, ihre Verwunderung und Neugierde erregt. Als dann ein NO-Lüftchen kam, holten wir den Anker wieder auf und konnten in der nördlichen Einfahrt nach Egersund 3,30 Uhr nachts aufgeben.

Freitag, 24.7. Als wir aufwachten, hatten wir SW Wind, Stärke 4. Nachdem wir Mittagessen und Morgenbrot zugleich einverleibt hatten, segelten wir weiter in den Hafen von Egersund. Gegen Abend beschlossen wir, aller traditionellen Nachtruhe zum Trotz, den Sprung übers Skagerak anzutreten. Das Wetter schön, der Wind, soweit im Hafen festzustellen war, W 2-3. Nun ging aber die Auseinandersetzung wegen des zu nehmenden Kurses los. Der Magger meinte, wir könnten versuchen, einen Platz an der Südkante von Norwegen anzulaufen, während ich vorschlug, gleich Südkurs zu nehmen, um bei Westwind Höhe zu behalten. Ausnahmsweise einmal ging mein Vorschlag durch, umsomehr, als ich ihn mit dem Hinweis auf die uns noch zur Verfügung stehende knappe Zeit begründen konnte. 8,30 Uhr abends verließen wir den Hafen. 9,45 Uhr passierten wir das See-Feuer Egersund. Draußen hatten wir schöne NW-Brise und machten bis 12Uhr nachts 7 bis 6, zuletzt 5 Knoten. Dann wurde es immer flauer und der Wind ging auf Norden. Der Junge bekam die Wache, und wir andern streckten die Glieder.

Sonnabend, 25.7., 2,45 Uhr morgens weckte mich ein gehöriger Schupps Wasser, mich mitten ins Gesicht treffend. In der Meinung, daß mein Steuermann dieses probate Weckmittel bei mir anwendete, um abgelöst zu werden, habe ich eben mit Mühe und Not meine Augendeckel geöffnet, als eine weitere, noch kräftigere Dusche über mich herfiel. Jetzt stehe ich aber etwas plötzlich auf, mit den Füßen ins Nasse, so daß ich recht rasch munter bin. Jetzt merke ich erst, auf welche künstliche

Weise das Seewasser den Weg ins Allerheiligste findet: Draußen ist kaum ein Lüftchen aus Norden zu fühlen. Durch die achterliche Dünung werden wir trotz dessen mit etwa 2 Knoten vorwärts getrieben. Wurde das Heck nun von der Welle hochgehoben, dann schlug der Großbaum, welcher bei der entgegengesetzten Lage durch die achteraus treibende Schot mitgerissen wurde, wieder nach vorn, und die Schot brachte jedesmal einen tüchtigen Spritzer in die offene Kajütsluke. Kaum hatte ich meinen Steuermann abgelöst, wurde mir auch schon durch das gleiche schikanöse Gebaren der Schot die Mütze vom Kopfe gerissen, welche in weitem Bogen ihr Grab im Skagerak fand. Da wir mit ausgebaumtem Ballon fuhren, war an eine Rettung der Mütze nicht zu denken. Wir lagen jetzt auf der Höhe vom südlichen Norwegen; man konnte das hohe Ufer noch gerade ausmachen. Dann gewahrten wir im Osten dicken Rauch und täuschten uns nicht darin, es mit einem Geschwader Großkampfschiffe zu tun zu haben, konnten aber nicht unterscheiden, welche Nation wir vor uns hatten. Sofort kamen die Erinnerungen an die in dieser Gegend stattgehabte Seeschlacht. 4,45 Uhr bekamen wir Ostwind 2-3. Mit Klüver auf dem Steven liefen wir gute Fahrt. Gegen 6 Uhr wurde der Wind knapper und frischte auf, wir konnten aber doch noch Südkurs anliegen, ohne besonders scharf ankneifen zu brauchen. »Mia Lisa« hatte die gewöhnlichen Amwindsegel stehen und konnte etwas mehr Höhe anliegen und hatte bis abends bereits einen beträchtlichen Höhen-Abstand von uns, so daß sie, als es schummerig wurde, mit gefierten Schoten wieder auf uns los kam. Was ich erwartet hatte, kam denn auch richtig durch das Sprachrohr herübergebrüllt: „Ji möt mehr heuchd hol’n, datt wi ünner Land komt; denn könt wi vernacht in Thyberön slop’n.“

Da wir nach meiner Schätzung noch wenigstens dreißig Seemeilen bis dahin zurücklegen mußten und der Wind sehr knapp war, so daß wir doch nicht ganz anliegen konnten, rief ich zurück: „Go Du man to Bett, denn’ Hob’n kriegt wi doch nich mehr; wi holt unsen Kurs dör.“ Da ich meiner Sache aber keineswegs sicher war, wo wir sein konnten, nahm ich den großen Klüver weg und setzte die kleinere Fock, zumal es im Augenblick sehr steif wurde, Außerdem bildeten sich im Westen Gewitter, welche ich lieber auf hoher See empfangen wollte. Als der Magger nochmals anfang, laut an den schönen Hafen zu denken, rief ich schließlich: „Denn segelt Ji no Thyberön, wi segelt no Esbjerg!“ Damit hatte ich mich, meinte ich, durchgesetzt. Das Malerhaupt tauchte in der Luke unter, und den grünen Steuermann glaubte ich in unserm Falle leicht besiegen zu können. »Mia Lisa« war jetzt etwas schneller als »Nordwest«. Nun hatte der Magger seinem Steuermann die Weisung gegeben, uns möglichst von Lee aus zu bedrängen, was die Kröte auch ausgiebig besorgte. Da ich aber, offen gesagt, meinem Kompaß nicht traute, riß er mich immer etwas mehr mit.

(Fortsetzung folgt)



AUS BEHÖRDEN UND VERBÄNDEN

Kurz berichtet

Dänemark

ANTIFOULING-REGELN VERSCHÄRFT

Der Einsatz biozidhaltiger Antifouling-Produkte wird in Dänemark in Zukunft streng reglementiert. Rund ein Dutzend von 70 gelisteten Produkten darf nicht mehr verwendet werden. Bei Zuwiderhandlung können empfindliche Geld- oder sogar Gefängnisstrafen verhängt werden. Mehr Informationen und Link zu einer Liste noch zugelassener Produkte unter <https://www.seglervereinigung.de/ueber-die-svf/aktuelles/1385-neue-gesetzliche-regelungen-fuer-biozid-haltige-unterwasserfarben-in-daenemark>

FÜHRERSCHEINREFORM GEPLANT

CKB ■ Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) plant eine umfassende Reform des Führerscheinwesens für motorisierten und nicht-motorisierten Freizeitverkehr, die bis 2028 umgesetzt werden soll. Ziel ist es, die amtlichen Sportbootführerscheine durch verbandlich organisierte, aber staatlich anerkannte Ausbildungs- und Prüfungsformate zu ersetzen. Dies soll den Markt öffnen, administrative Hürden abbauen und die Effizienz steigern.

Neben den jetzt allein zur Durchführung der Prüfungen Berechtigten, Deutscher Segler-Verband und Deutscher Motoyachtverband, sollen künftig weitere qualifizierte Verbände Führerscheine ausstellen können. Die Reform betrifft zunächst die Basisführerscheine Binnen und See,

während höherwertige Lizenzen wie SKS, SSS und Funkzeugnisse unberührt bleiben. Bestehende Führerscheine behalten uneingeschränkt ihre Gültigkeit.

Einheitliche Qualitätsstandards der Ausbildung und ein verbandsunabhängiger Prüferpool sollen ein hohes Prüfungsniveau sicherstellen. Dies soll auch die Übertragbarkeit der Führerscheine zum „International Certificate for Operators of Pleasure Craft“ (ICC) gemäß Richtlinien der UN Economic Commission for Europe (UNECE) ermöglichen. Die Reform bietet Chancen für praxisorientierte Schulungsangebote und die Einführung eines Qualitätssiegels für Ausbildungsstätten.

Gleichzeitig gibt es von Seiten der Europäischen Union, Generaldirektion MOVE, Bestrebungen, EU-weit für mehr Rechtssicherheit zu sorgen und die Mitgliedsstaaten zur allgemeinen Anerkennung des ICC zu verpflichten.

Quelle: bootswirtschaft 3/2025, Wasser-Sportwirtschaft 3/25

AUSTAUSCH VON BOOTS- BATTERIEN GEGEN LITHIUM- SYSTEME

CKB ■ Die Umrüstung von AGM- oder Gel-Batterien auf moderne Lithium-Batterien (LiFePO₄) bedeutet Gewichtseinsparung, höhere nutzbare Kapazität, schnellere Ladezeiten, längere Lebensdauer und eine bessere Energieeffizienz – die Anschaffungskosten amortisieren sich durch längere Nutzungsdauer und geringere Wartungskosten. Doch rechtlich kann das als ein Umbau bewertet werden, der aus einem „zugelassenen“ Boot ein „neues Produkt“ macht, mit allen Pflichten für CE-Kennzeichnung und Sicherheit. Das analysiert Rechtsanwalt Tim

Buchmann in einem Beitrag für segeln-magazin 3/2025.

Die CE-Kennzeichnung („Conformité Européenne“) ist nach EU-Richtlinie 2013/53/EU für Sportboote (2,5–24 m Länge) verpflichtend und bestätigt, dass das Boot den geltenden Sicherheits-, Umwelt- und Konstruktionsanforderungen entspricht. Nachträgliche Änderungen – wie der Austausch von Batterien – können jedoch die Gültigkeit der CE-Kennzeichnung gefährden, wenn ein Produkt durch die Änderung wesentlich verändert wird, insbesondere hinsichtlich sicherheitsrelevanter Systeme. In solchen Fällen ist eine neue Konformitätsbewertung erforderlich. Empfohlen wird daher, einen Batterientausch vom Fachbetrieb normgerecht vornehmen zu lassen und sämtliche Änderungen zu dokumentieren.

Mehr Infos: segeln-magazin 3/2025.

Nord-Ostsee-Kanal

SANIERUNGSBEDARF UND SANIERUNGSVORHABEN

CKB ■ Der Nord-Ostsee-Kanal, dessen 130-jähriges Jubiläum Anfang Juli gefeiert wurde, ist seit Jahrzehnten immer nur notdürftig geflickt worden, die Technik ist marode, die Unfälle bei den rund 25.000 Schiffspassagen pro Jahr häufen sich, insbesondere an der Schleuse Brunsbüttel, wegen der dort deutlich schwierigeren Ansteuerung.

Laut Wasser- und Schifffahrtsamt Nord-Ostsee-Kanal schreitet die Modernisierung jedoch voran: eine Milliarde Euro sei bereits verbaut. Weitere zwei Milliarden Euro sollen in den kommenden Jahren u.a. in diese Bauprojekte fließen:

Neubau der 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel bis Ende 2026 für 1,2 Milliarden Euro.

Danach soll die große Schleuse instandgesetzt werden.

Neubau der beiden kleinen Schleusen in Kiel-Holtenau für 600 bis 650 Millionen Euro – sie werden etwas länger als die alten Schleusen sein. Danach soll die Sanierung oder der Neubau der großen Schleusenkammern beginnen.

Ausbau der Oststrecke an der Engestelle des Kanals zwischen Rendsburg und Kiel. In diesem Jahr soll der erste von drei Abschnitten zwischen Großkönigsförde und Schinkel fertig werden. **Ersatz der Levensauer Hochbrücke** bei Kiel 2027 durch einen Neubau für weit mehr als der ursprünglich geplanten 200 Millionen Euro. Dazu wird es mehrtägige Sperrungen für die Schifffahrt geben.

Quelle: NDR, Nachrichten vom 04.07.2025, <https://www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/130-jahre-nord-ostsee-kanal-kernsanierung-sei-ueberfaellig,nok-100.html>

HISTORISCHES

100 Jahre SVAOe-Nachrichten September–Oktober 1925:

„WURZELECHT UND LEBENSKRÄFTIG“

Von Norbert Suxdorf ■ „Heute müssen wir uns in ernster Angelegenheit an unsere Mitglieder wenden. Unsere Außenstände an Mitgliedsbeiträgen und Sonstigem betragen ca. 4000.– Mk. Ein Teil davon ist der wirtschaftlichen Not verschuldet, und wir sind die letzten, die den Betroffenen nicht weiteres Entgegenkommen zeigen, sobald sie uns darum ersuchen. Ein sehr beträchtlicher Teil aber steht infolge Nachlässigkeit und Gedankenlosigkeit aus...“ So beginnt Willy Erbrecht sein Vorwort im Nachrichten-Blatt vom September 1925.

Die „wirtschaftliche Not“, die offenbar zahlreiche Mitglieder betrifft, ist immer noch eine Folge der Hyperinflation von 1923. Damals war der Preis für ein Brot auf 840 Milliarden Mark gestiegen. Die Einführung der Rentenmark im November 1923 brachte einen harten Währungsschnitt. 1925 war die Wirtschaft wieder zwar im Aufschwung, aber viele Menschen litten noch unter der Krise, hatten ihre Ersparnisse oder ihren Arbeitsplatz verloren.

So hat Willy Erbrecht Recht, wenn er an die zahlungsfähigen Mitglieder appelliert: *„Wir freuen uns alle, daß die Seglervereinigung, die wir ins Leben gerufen und entwickelt haben, sich als so wurzelecht und lebenskräftig erweist... Aber ein Verein, dem die lebensnotwendigen Mittel vorenthalten werden, leidet Not. Darum alle Mann an Deck! Jeder tue seine Schuldigkeit, und unser Schiff wird wieder mit vollen Segeln seinen guten Kurs anliegen und weiter dem großen Ziele zusteuern.“*

Blättern wir weiter. Auf der Monatsversammlung am 14. August 1925 im Neumühlener Fährhaus kommt Willy Erbrecht *„auf unsere für den 6/9 angesetzte letzte diesjährige Wettfahrt zu sprechen. Diese im Rahmen der Altonaer Turn- und Sportwo-*

che stattfindende Wettfahrt wird deshalb wesentlich in Erscheinung treten, weil unmittelbar im Anschluss an uns die übrigen Altonaer Segel-Vereine mit Ausnahme des Altonaer Yacht-Clubs zu Wettfahrten starten werden, sodaß die Elbe vo-



Willy Erbrecht wurde erstmalig 1907 zum Vorsitzenden der SVAOe gewählt – und dann drei weitere Male, insgesamt für 22 Jahre



raussichtlich allen Teilnehmern ein Bild von seltener sportlicher Schönheit bieten wird.“

Dann geht es auch hier um die „nicht unbedenklichen Kassenverhältnisse“, über die die Herren Bock und Erbrecht berichten. Sie betragen annähernd 4000.– RM. *„Herr Pressler beantragt die Einrichtung einer sog. ‚Schwarzen Liste‘ im Nachrichtenblatt, in der die Namen der hartnäckigen Schuldner von Zeit zu Zeit genannt werden. Die Abstimmung ergibt mit 2 Stimmen Widerspruch Annahme des Antrags.“* In der Oktobernummer sollen die Namen erscheinen. Wie sich zeigen wird, verzichtet man aber doch darauf – und das ist auch gut so.

Um die „Altonaer Turn- und Sportwoche“ geht es auch im Beitrag: *„Das Norddeutsche Stadion“* einige Seiten weiter. *„Es ist eine Tatsache geworden. Durch einen großzügigen Beschluß haben die Städtischen Kollegen der Stadt Altona sich würdig an die Seite Berlins gestellt und somit sämtliche Großstädte Norddeutschlands überflügelt... Im Norden des wohl einzig dastehenden Volksparkes sind jetzt Hunderte von Händen emsig tätig, die letzten Bausteine des Stadions aufeinander zu fügen... Am 13. September 1925 nachmittags 2 Uhr findet der feierliche Akt der Einweihung statt“.* Und dann beginnt auch die Turn- und Sportwoche. Sie ist *„ausgefüllt mit Veranstaltungen aus allen Gebieten der Leibesübung. Große Kämpfe gelangen zur Austragung... Den Schlußkampf der Woche bildet*

der Großkampf im Fußball: Städtekampf Hamburg : Altona.“ Es wurde also reichlich gekämpft, auch zu Wasser. Und nach den Regatten trugen viele Segler an ihren Clubjacken möglicherweise die „S.V.A.Ö.-Knöpfe“, im Anzeigenteil dieser Ausgabe angepriesen von der Firma Ernst Brendler „per Dtz. 1,80 und 1,20“.

Anzumerken wäre noch: Damals waren Hamburg und Altona nicht nur im Sport Rivalen. Erst 1938 wurden sie vereinigt.

In der Oktober-Ausgabe setzt sich ein Beitrag von Willy Erbrecht mit der herben Presse-Kritik an der Elb-Regatta im Rahmen der Turn- und Sportwoche auseinander. Unter anderem führt er die große Zahl von Teilnehmern an, die die Organisation des Starts schwierig machte. *„Außerdem war recht kräftiges Wetter, das das Sammeln vom Liegeplatz im Jachthafen nach Oevelgönne – woselbst das sportliche Bild auch einem größeren Publikum gezeigt werden sollte – sehr erschwerte.“* Willy Erbrechts Fazit: *„Und ohne Selbstbeweihräucherung dürfen wir sagen, daß das Ganze wohl vor einer zünftigen Kritik bestehen konnte. Die ist uns aber nicht gerecht geworden.“*

„Hinter Falkental stand eine ganz ansehnliche See. Und immer noch legte der Wind zu“, heißt es im Bericht „Absegeln“ 1925. *„Dazu hatten alle Fahrzeuge ihre Damen und Gäste mit... So konnte man es dann den stark befrachteten Seglern nicht übelnehmen, daß sie bei Schulau auf die Reststrecke bis Lühe verzichteten und hier schon in den gastlichen und geschützten Hafen einliefen, in dem bald 60–70 Jachten und Jollen lagen... Schade war es allerdings um die schöne Kaffeetafel, die unser in der Lühe harnte. Nur wenige hatten sich dort eingefunden.“* Aber das Wetter wurde schöner, die Sonne schien, und „E.“ konnte seinen Beitrag wahrhaft poetisch beenden: *„Wie sanft floß die Elbe und*

nahm willig die altvertraute Last auf ihren Rücken. Tiefgrün grüßten uns die hohen Hänge...“

Auch Nachhilfe in Seemannschaft wird in dieser Ausgabe geboten: „Wie geht man zu Anker“ erklärt

Wilhelm Burmester seinen Lesern. *„Zeige, wie Du mit dem Anker umgehst, und man kann Dir sagen, was für ein Segler Du bist.“* Da hat er wohl Recht.

„Mit ‚Wiking rund um gamle Danmark‘ – Der Reise erster Teil: Hamburg–Helgoland–Skagen – Von W. Burmester heißt der Rückblick auf einen Törn im Jahre 1921. *„Noch brodelte und garte es in der europäischen Welt vom Kriege her und der Revolution. Noch lag ein ausgedehntes Minenfeld in der Nordsee nördlich Hornsriiff bis in die Nähe der jütischen Küste ungeräumt. Dennoch nach den vielen Jahren des Entbehrens ließen Fahrtendrang und Seglersehnsucht unseren seegewohnten S.V.A. Öern schon lange keine Ruhe mehr.“* Wer konnte es ihnen verdenken!

Noch einmal zurück zur ersten Seite der Oktober-Ausgabe: *„S.V.A. Öer! Diese Nummer unsres Nachrichtenblattes schließt den ersten Jahrgang ab. Wir glauben unser Versprechen: Damit ein neues Band zu schaffen, das uns fest zusammenhält zum gemeinsamen Wirken für unsern schönen Elbsport und für unsere Segler-Vereinigung-Altona-Oevelgönne gehalten zu haben.“* Versprochen – gehalten!

Und damit endet diese Reihe der Rückblicke auf unseren SVAOe und die Mitgliederzeitschrift vor einhundert Jahren.



Wilhelm Burmester war
1905–06, 1919 und 1923
SVAOe-Vorsitzender

DIES UND DAS

ZU UNSEREM TITELBILD

Sommer ist Regattazeit. Auf unserem Titelbild ist eine Gruppe Laser versammelt, in diesem Fall an der Küste von Hyères, am südlichsten Punkt der Côte d'Azur, am Mittelmeer, die bald zu einer Regatta auslaufen könnten.

Der SVAOe kann auf eine erfolgreiche Regattasaison zurückblicken: so z.B. für die J/24-Boote (siehe Beiträge in diesem Heft) oder für die SVAOe-Boote bei den Elbregatten (zusammengefasst in der „Elbe Super Sailing Tour“ <https://elbregatten.de/elbe-super-sailing-tour>). Auch wurden viele Regatten vom SVAOe (mit)organisiert oder von Mitgliedern unterstützt, so das 62. Hamburger Jugendsegeltreffen und die Optimale, beide im Mai auf der Alster, der SVAOe-Elbe-Cup im Mai, die Nordseewoche im Juni, die J/24 German Open vor Eckernförde und sicher auch noch manche Regatten bei Klassenvereinigungen. Es stehen (bei Redaktionsschluss) noch aus: der Optipokal auf der Alster und die SVAOe-Elbe-Ausklang-Regatta, beide am 27. September.

Das Aquarell von Lutz Kessling lässt an die geballte Organisationsarbeit denken, die bei solchen Regatten anfällt, auch wenn die vielen Boote hier gerade nicht besetzt scheinen – wahrscheinlich ist gerade Steuerleutebesprechung, und dann geht es gleich los und alles muss klappen, damit es zu keinen Unfällen und zu keinen Protesten kommt.

DAS BÜCHERSCHAPP

Zum Lesen und Wiederlesen

ROBERT LOUIS STEVENSON:
„DIE SCHATZINSEL“

Von Norbert Suxdorf ■ Ingenieur sollte er werden, wie sein Großvater, sein Vater und weitere Männer der Familie, die unzählige Leuchttürme an den Küsten Schottlands bauten und den Namen Stevenson berühmt machten. Aber der 1850 geborene Robert Louis nahm einen anderen Kurs. Und so verdanken wir ihm einen Leuchtturm im Meer der Weltliteratur: „Die Schatzinsel“.

Möglicherweise haben mehr Menschen eine der zahlreichen Verfilmungen gesehen als das Buch gelesen. Man sollte das nachholen. „Die Schatzinsel“ ist wirklich eine gute Geschichte. Ein Grund mehr für Segler: Sie spielt auf und an der See!

„... gleich darauf war der Anker gekattet; wieder einen Augenblick später hing er tiefend am Bug; die Segel begannen zu ziehen, und Land und Schiffe glitten rechts und links vorbei. Noch bevor ich mich niederlegte, um ein Stündchen Schlaf zu ergattern, hatte die ‚Hispaniola‘ ihre Reise zur Schatzinsel angetreten.“ Als der junge Erzähler – sein Name ist Jim Hawkins – endlich in See sticht, sind wir schon auf Seite 89. Wie er überhaupt in diese Geschichte hineingeraten ist – das ist schon sehr abenteuerlich.

„Friedensrichter Trelawney, Doktor Livesay und die anderen Herren, die an unseren Abenteuern teilnahmen, haben mich beauftragt, die ganze Geschichte von der Schatzinsel aufzuzeichnen, mit allen Einzelheiten, und nichts geheimzuhalten als nur die Lage der Insel – und auch das nur, weil dort noch ungehobene Schätze liegen. So ergreife ich denn im Jahre des Heils 17 . . die Feder und wan-

dere im Geiste bis zu der Zeit zurück, da mein Vater noch Wirt der Schenke ‚Zum Admiral Bembow‘ war und der braungebrannte alte Seemann mit der Säbelnarbe auf der Backe zu uns kam, um sich unter unserem Dache anzusiedeln... Ich sehe ihn noch vor mir, als wäre es gestern gewesen, wie er schweren Schrittes auf die Schenkentür zuschaukelte, seine Seemannskiste auf einem Schiebkarren hinter sich: ein hochgewachsener, starker, schwerer, nussbraun gebrannter Mann; sein Seemannszopf – Schweineschwanz nennen ihn die Wasserratten – baumelte ihm über die Schulter auf den fleckigen blauen Rock herab; seine Hände waren rissig, mit schwarzen, brüchigen Nägeln; und die Säbelnarbe auf seiner Backe leuchtete in einem schmutzighahlen Weiß.“

Zu Stevensons Casting gehören auch der Friedensrichter Trelawney, der Schiffsarzt Doktor Livesay und in einer Hauptrolle Long John Silver: „...ich wusste auf den ersten Blick, dass es der Lange John sein musste. Das linke Bein war ihm dicht unter der Hüfte abgenommen, und unter der linken Schulter trug er eine Krücke, die er mit erstaunlicher Geschicklichkeit handhabte; er hüpfte mit ihrer Hilfe umher wie ein Vogel. Er war sehr groß und kräftig, und sein Gesicht, so groß wie ein Schinken, war unschön und blaß, aber klug und immer lächelnd.“

Der „alte braungebrannte Seemann“ bleibt nicht lange Gast in Hawkins' Wirtshaus. Ein „jähher Schlaganfall“ tötet ihn. Er hinterlässt seine Seekiste und in dieser die Karte einer Insel – mit Positionsangaben und weiteren geheimnisvollen Hinweisen. Ein großer Seeräuberschatz? Die Karte soll den Weg zeigen.

Dass die Schatzinsel Unglück bringen wird, das spürt der junge Erzähler schon beim ersten Anblick. Ihm ist übel, als das Schiff „Hispaniola“ in der Dünung vor der Küste rollt. „Vielleicht lag es daran; vielleicht machte es der Anblick der Insel

mit ihren düsteren grauen Wäldern und schroffen Felsspitzen: vielleicht war es die Brandung, deren schäumenden, donnernden Aufprall an die steile Küste wir hörten und sahen; jedenfalls: die Sonne schien hell und heiß, und rings um uns her fischten und kreischten die Strandvögel, und jeder von uns, meint man wohl, hätte froh sein sollen, nach so langer Seefahrt endlich wieder an Land zu kommen – und doch fiel mir, wie man so sagt, das Herz in die Hosen. Es war Haß auf den ersten Blick, was ich für die Schatzinsel empfand; und so ist es geblieben.“

Die Ereignisse auf der Insel zeigen, dass Jim Hawkins zu Recht so empfand. Aber nach Mord und Totschlag, Meuterei und Verrat gibt es ein Happy End in Form eines wahren Berges von Goldmünzen und Barren im Wert von siebenhundertfünfzigtausend Pfund. „Jeder von uns bekam einen reichen Anteil an dem Schatz und verwendete ihn je nach Veranlagung, klug oder töricht.“

„Keine zehn Pferde können mich abermals auf die verdamnte Insel zurückbringen; und es sind meine schlimmsten Träume, wenn ich nachts wieder die Brandung an ihre Ufer donnern höre...“ schließt Jim Hawkins seinen Bericht.

Die Zitate habe ich einem Taschenbuch aus dem Insel-Verlag (passt doch!) entnommen, das 1974 erschienen und mit den Holzstichen des französischen Grafikers George Roux (1853–1929) illustriert ist.

Robert Louis Stevenson, „Die Schatzinsel“ (1897), Verlag Friedrich Ernst Fehsenfeld, Freiburg. Original: „Treasure Island“ (1883), London.



WASSERLIEGEPLATZ FREI!

Wasserliegeplatz für eine Segeljolle,
maximale Größe 5,5 m x 2,0 m, an der
Steganlage der Jollenhafengemeinschaft
Alsterufer frei für 2026.

Interessierte melden sich bitte in der
SVAOe-Geschäftsstelle buero@svaoe.de,
Tel. 040 - 881 14 40

Zu guter Letzt

WETTERWENDISCH

CKB ■ In diesem Sommer war auf Wettervorhersagen besonders wenig Verlass – oder haben Sie / habt Ihr das anders erlebt? Erinnern wir uns an den Frühsommer – wie oft war Regen und Wind vorhergesagt und dann hatten wir schönsten Sonnenwetter. Das galt meiner Erinnerung nach für den Juni.

Der Juli und August waren uns dagegen als langanhaltend sehr heiß angedroht worden. Was kam, war, zumindest im Norden, ein Tief nach dem

anderen. Die brachten viel Wind, mit Böenspitzen von 6 oder 7 Bft selbst auf der Alster, und Regen. Und doch war zwischen all den trüben Tagen überraschend immer mal wieder ein einzelner schöner Tag. Dem wiederum – mitten im August! – eine klare Nacht mit teilweise einstelligen Temperaturen folgte, die herbstliche Taunässe auf Deck und Cockpit hinterließ. Schlecht für das Frühstück im Freien.

Bei einer Tour von Schleimünde nach Eckernförde waren noch am Morgen 5–6 Bft gegenan angekündigt – doch tatsächlich schoben wir Flaute. Und plötzlich überkam uns ein Regenschauer mit solcher Heftigkeit, dass Sicht und Orientierung schwer eingeschränkt waren. Glücklicherweise währte dieser nicht allzu lange.

Also, sehr launisch diese raschen Wetterwendungen. Eben „wetterwendisch“.



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 HASPDE33

Redaktion: Marcus Boehlich, Luise Boehlich, Birgit und Hermann Güldener, Stefanie Holke (Layout), Christiane Krieger-Boden (Schriftleitung), Dr. Stephan Lunau (Herausgeber), Götz-Anders Nietsch, Norbert Suxdorf, Andreas Völker
E-Mail: redaktion@svaoe.de. Die Redaktion behält sich vor, Beiträge zu kürzen und zu redigieren.

Druck: WIRMachenDRUCK GmbH, Mühlbachstraße 7, 71522 Backnang, info@wirmachendruck.de

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

Die Bezugsgebühr für die Nachrichten ist im Mitgliedspreis enthalten. Die Clubnachrichten erscheinen sechsmal im Jahr.

Redaktionsschluss ist jeweils am Ende eines geraden Monats. Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier.

Alle Fotos, Bilder, Graphiken und Texte unterliegen dem Copyright und dürfen ohne Genehmigung nicht weiterverwendet werden.



Herbstfest

Einladung

Wir laden Sie herzlich ein zur Preisverteilung der

„ELBE-AUSKLANG-REGATTA“

auf unserem diesjährigen **HERBSTFEST**

mit dem traditionellen **GRÜNKOHLESSEN**

Zur Begrüßung stoßen wir an, auf „25 Jahre SVAOe Clubhaus“

am 28. November 2025, um 19:00 Uhr im Clubhaus des SVAOe, Neumühlen 21

Zur Anmeldung überweisen Sie bitte € 25, für Jugendliche ermäßigt € 20, pro Person,
bis zum 20.11.2025 auf das Konto des SVAOe bei der Hamburger Sparkasse

IBAN: DE60 2005 0550 1265 1039 92 | BIC: HASPDEHHXXX, Stichwort „Herbstfest“

Wer das traditionelle Gericht nicht mag, ist selbstverständlich auch herzlich willkommen.

Wir bieten alternativ einen „gemischten Antipasti-Teller“ zum Preis von € 17 an.

Anmeldung und Überweisung wie oben.

Bitte pünktlich erscheinen, damit die Speisen heiß auf den Tisch kommen.

Ihr/Euer Festausschuss



Spielenachmittag

Einladung

Am Sonnabend, den 15. November 2025

veranstalten wir einen

Spielenachmittag für Groß und Klein

ab 14:00 Uhr im SVAOe-Clubhaus, Neumühlen 21, 22763 Hamburg.

Eine breite Palette interessanter Spiele wird mit Erläuterungen angeboten werden.

Für warme und kalte Getränke wird gesorgt.

Über Kuchen, Kekse und Snacks für ein Buffet werden sich alle Teilnehmer
freuen, von denen es hoffentlich viele geben wird!

Ihr/Euer Festausschuss

