



SVAOe NACHRICHTEN

6—2025 NOVEMBER / DEZEMBER



Erfolgreiches Schnuppersegeln
beim Yachtfestival in Wedel
(Foto Birgit und Hermann Guldener)

Wo Präzision den Kurs bestimmt



Schreib+Keppler entwickelt Lichtwerbeanlagen, die Orientierung geben – mit hanseatischer Sorgfalt, moderner Technik und einem sicheren Gespür für Gestaltung.


**SCHREIB+
KEPPLER**
SIGNS OF EXCELLENCE



NACHRICHTEN SEGEL-VEREIN ALTONA-OEVELGÖNNE E.V.

103. Jahrgang

November / Dezember 2025

Nr. 6

ELBE-AUSKLANG-REGATTA DES SVAOE



Typische Szene auf der Elbe vor Blankenese mit Hafenlandschaft, Frachter, Leuchttürmen, Backbordtonne und Segelbooten im Wettkampf, im Vordergrund „Kalea“. (Foto © Jan Kruse)

IN DIESER AUSGABE

3 Editorial

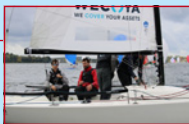
Vereinsleben

- 4 Neuaufnahmen
- 4 Johannes Rüter †
- 4 Hermann Meiners †
- 5 Klaus Nissen †
- 6 Erwin Lange †
- 6 Mitgliederversammlung Oktober
Aufbruch in die Zukunft?
- 8 Arbeitsdienst in Eckenförde
Sonne, Wind und gute Laune
- 11 Offener Vereinsabend im Oktober
Kreuzfahrt mit „Sea Cloud I“
- 13 „Offene Vereinsabend“
– könnte er auch mich interessieren?
- 15 Mitgliederversammlung September
- 15 SVAOe-Absegeln
Von Hamburg nach Glückstadt und zurück
- 19 Hamburger Yachthafen
Der „Behelfskran“ steht!



Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 19 J/70 IDM auf dem Wannensee in Berlin:
SVAOe „Albis“ auf einem starken 6. Platz
- 21 Im Rahmen der Elbe Super Sailing Tour:
Elbe-Ausklang-Regatta



Jugend

- 26 Optipokal (Hubertus Bröker)
- 27 Saisonrückblick
„Teufelsbrück“ 2025
- 32 Kinder-Interview mit Vendée-Globe-Seglerin



Segelgeschichten

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

Aus Behörden und Verbänden

- 39 Kurz berichtet
Neue Schiffssicherheitsverordnung

Historisches

- 39 Anno 1939
„Schön war's, das Winterfest“

Dies und Das

- 40 5. bis 7. September 2025
Hamburg Yachtfestival
- 43 Tage des Segelns
Danke!
- 44 Zu unserem Titelbild
- 44 Leserzuschrift



Das Bücherschapp

- 45 Zum Lesen und Wiederlesen
Heinrich Hauser: „Die letzten Segelschiffe“

Zu guter Letzt

- 47 Saisonende

Umschlagillustration

Zeichnung von Norbert Suxdorf

Beilagen

Terminkalender 1. Halbjahr 2026

Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

am 21. Oktober 2025 fand die im Nachrichtenblatt 4-2025 angekündigte Mitgliederversammlung statt, in deren Rahmen zunächst die Ergebnisse der AG Zukunft vorgestellt wurden und wo interessierten Mitgliedern die Gelegenheit geboten wurde, sich für die Mitwirkung in bestimmten Bereichen zu entscheiden, siehe den ausführlichen Bericht in dieser Ausgabe.

Dazu einige Bemerkungen vorab: Die Anzahl der Teilnehmenden lag geschätzt bei ≤ 50 , darunter kaum neue und vor allem wenig junge Gesichter. Die Herbstferien mögen eine Ursache gewesen sein. Um nicht unnötig Zeit zu verlieren, kam allerdings ein späterer Termin nicht in Frage. Laut Mitgliederumfrage sind 63 unserer Mitglieder, die sich bisher noch nicht ehrenamtlich betätigen, bereit, sich im SVAOe zu engagieren; von diesen waren einige anwesend. Wo waren die anderen? Es liegt auf der Hand, dass die für eine zukunftsorientierte Ausrichtung des SVAOe von den Mitgliedern offensichtlich für notwendig erachteten Aktivitäten nur mit zusätzlichem Personal zu bestreiten sind; dies auch dann, wenn bestimmte

Aufgaben an externe Dienstleister vergeben werden.

Es besteht allerdings die Möglichkeit, dass die Beteiligten aus AG Zukunft, Ältestenrat, Beirat und Vorstand das Thema „Zukunft des SVAOe“ viel zu ernst nehmen und unsere Mitglieder letztlich im Alltag, aus welchen Gründen auch immer, entweder andere Prioritäten setzen oder die Sache ganz anders einschätzen. Wer weiß? Es wäre bedauerlich, wenn die Erkenntnisse der AG Zukunft in Ermangelung von tatkräftigen Mitgliedern nicht in Taten umgesetzt werden.

Zu guter Letzt sei denjenigen, die sich für ein (neues) Engagement entschieden haben, bereits jetzt gedankt.

Trotz des etwas ernsteren Editorials wünsche ich Euch eine angenehme Lektüre der vorliegenden Ausgabe und eine schöne, wenn auch segelfreie und vor allem friedliche Winterzeit, frohe Feiertage und ein gutes neues Jahr.

Euer Stephan Lunau



VEREINSLEBEN

September/Oktober 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:

Dr. Christian Lübke, 22559 Hamburg
 Elisabeth Escales, 22359 Hamburg
 Cecilia Hornok, 22527 Hamburg
 Arnd Bielefeld, 25336 Elmshorn
 Stefan Kuhardt, 22145 Hamburg

Jüngste:

Rasmus Kirsch, 20457 Hamburg
 Mads Feldhusen, 22359 Hamburg
 Aaron Plaumann, 22359 Hamburg
 Carl Jesper Banneck, 22765 Hamburg
 Christian Waldoch, 22049 Hamburg
 Ella Carla Dau, 20255 Hamburg
 Henry Berger, 22083 Hamburg

Befristete Mitgliedschaft:

Dirk Ulegger, 22763 Hamburg

*** 13. Mai 1960 † 28. September 2025**

DR. JOHANNES RÜTER

**Träger der Silbernen Ehrennadel
 Eigner des Motorboots „Nautix“**

Als Jugendlicher segelte Johannes Rüter von 1974 bis 1976 Zugvogel auf der Alster, danach bekam er Gelegenheiten zum Mitsegeln auf einer Kat-getakelten Seezunge A und einer Vindö 50. 1980 erwarb er seinen

Führerschein. Zwei Jahre, 1994–1996, besaß er selbst eine Vindö 50 und trat dafür 1994 auch in den SVAOe ein. Seit 2010 wandte er sich den Motorbooten zu, besaß verschiedene, mit denen er die Elbe und die Adria bei Kroatien befuhr. So besaß er zuletzt seit 2013 ein ZAR 65 Festrumpfschlauchboot „Nautix“, das er auf der Elbe, der Nordsee und vor Kroatien einsetzte. Nun ist er im Alter von 65 Jahren gestorben. Wir danken ihm für seine jahrzehntelange Treue. Unser Mitgefühl gilt seinen Angehörigen.

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



*** 21. April 1933 † 13. September 2025**

KAPITÄN HERMANN MEINERS

Träger der Silbernen Ehrennadel

Kapitän Hermann Meiners war über viele Jahre als Lotse tätig. Es waren seine Kinder, die als erste zum SVAOe kamen, um Kutter zu segeln. Aufgrund deren guter Erfahrungen trat er, nachdem er sich ein Folkeboot angeschafft hatte, 1984 selbst in den SVAOe ein. Er besaß dann lange einen Langkieler, eine Erria 25 „Raza“. Ende letzten Jahres ist er aus dem Verein ausgetreten. Nun ist er im Alter von 92 Jahren gestorben. Wir danken ihm für seine immerhin 40 Jahre lange Treue. Unser Mitgefühl gilt seinen Angehörigen.

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

* 6. August 1940 † 5. September 2025

KLAUS NISSEN

Träger der Goldenen Ehrennadel

Lieber Klaus, nun hast auch Du die letzte Stufe der Lebensleiter besteigen müssen. Das ist der traurige Anlass, über Deine Segel-Vita ein paar Worte zu Papier zu bringen.

In jungen Jahren hast Du eine heruntergekommene Elbjolle erstanden und bei Lührs in Oevelgönne aufgearbeitet. Später gehörte ich dann zu der Mannschaft des Kutters „Neumühlen“, für den Du im Herbst 1959 als Kutterführer eingeteilt wurdest – in dem Jahr, in dem Du auch SVAOe-Mitglied geworden bist. Mit großem Einsatz, unter Deiner Anleitung, hat die Mannschaft im Winter 1959/60 den Kutter mit neuen Bodenwrangen und Spanten, einem neuen Balkweger und zwei neuen Planken versehen. Auch die Vorpiek musste neu aufgebaut werden. Erst ein Machtwort von Rudi Mager konnte damals Deinen Tatendrang bremsen. Im nächsten Winter 1960/61 hast Du Dich dann dem Mädchen-Kutter „Helgoland“ gewidmet. Die „H“ bekam diverse Stahl-Rahmenspanten, viele, viele eingezogene Holzspanten, neue Duchten, eine neue Vor- und auch Achterpiek und einige neue Planken. Es

war unfassbar, mit welcher Energie Du die Arbeiten jeweils angegangen bist, und großartig, wie Du uns, die Jugendlichen, als Team motivieren und fachlich anleiten konntest.

Man bedenke, Du warst kein Gelernter und wir auch absolute Laien des Bootsbaus.

Auch die gesegelten Törns zu Deiner Kutterführerzeit 1960/61 werden allen damaligen Mannschaftsmitgliedern in prägender und sehr guter Erinnerung bleiben. Zur Saison 1962 hastest Du die Altersgrenze für Kutterführer deutlich überschritten. Da hast Du dann die SY „Timpe Te“ des Eigners Fritz Langhein aufgearbeitet. Die Belohnung war, dass Du sie dann auch segeln konntest. Später hast Du, so erinnere ich mich, auch auf den Schiffen des Hamburgischen Vereins Seefahrt angemustert.

Als Du dann Deine Zeit als Rentner vor Augen hattest, wurde das Folkeboot FG 370 angeschafft und auf der Elbe up-and-down gesegelt. Bei Veranstaltungen der Alt-Junioren warst du viele Jahre auf den Abenden, den Ausflügen und



Klaus Nissen (Foto privat)



Seemann

& Söhne

www.seemannsoehne.de				
Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG				
Schenefeld Dannenkamp 20 22869 Schenefeld Tel.: 8660610	Blankenese Dormienstraße 9 22587 Hamburg Tel.: 866 06 10	Rissen Ole Kohdrift 1 22559 Hamburg Tel.: 81 40 10	Groß Flottbek Stiller Weg 2 22607 Hamburg Tel.: 82 17 62	Bestattungen aller Art und Bestattungsvorsorge
In Schenefeld finden Sie unser Trauerzentrum mit eigener Trauerhalle, Abschiedsräumen und unserem Café.				

Besichtigungen zu sehen. Die letzten Stufen der Lebensleiter seien für Dich sehr mühsam gewesen, berichtet uns Deine liebe Frau Elke. Deinen Angehörigen gilt das Mitgefühl der Mitglieder, des Vorstands und des Ältestenrats des Segelvereins Altona-Oevelgönne. Dein Peter (Mendt).

*** 22. Juni 1941 † 3. September 2025**

ROLF-ERWIN LANGE

Träger der Silbernen Ehrennadel

Erwins Wassersportkarriere begann als Hilfsbademeister im Freibad Rahlstedt. An jedem Himmelfahrtstag wurde um den Ratzeburger Domsee gepaddelt. Das Ergebnis waren vor allem und regelmäßig Blasen an den Händen.

Die Segelsportgruppe der Volksfürsorge führte ihn zum Segeln auf der Alster. Im Januar 1976



Rolf-Erwin Lange (Foto privat)

wurde Erwin ungeplant Eigner eines kleinen Kielbootes Typ Kerlouan von Beneteau. Es wurde geschippert und der erste Ostseetörn steigerte die Begeisterung. Doch wegen ständiger Rückenschmerzen beim Se-

geln stellte sich schnell der Wunsch nach einem größeren Schiff ein. So wurde recht bald ein Motorsegler vom Typ Evasion 25 angeschafft. Auf dem Nord-Ostsee-Kanal vor Rendsburg lernte man Familie Burrlein kennen und fuhr mit ihnen gemeinsam auf Urlaubstour.

Erwins Sohn Stefan wurde Opti-Kind und trat deshalb als Erster von der Familie in den SVAOe

ein. Erwin erwarb 1985 eine Najad 34 „Erjust“ und blieb jahrzehntelang glücklicher Eigner. Damit empfahl es sich für ihn, 1989 ebenfalls dem SVAOe beizutreten. Seitdem war er stets bei den Otterndorf-Ausfahrten und bei den Rallys nach Eckernförde und Brejning dabei. Doch Mitte der 2010er Jahre verkaufte er seine „Erjust“.

Nun ist er im Alter von 84 Jahren gestorben. Wir danken ihm für seine jahrzehntelange Treue. Unser Mitgefühl gilt seinen Angehörigen.

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

Mitgliederversammlung Oktober

AUFBRUCH IN DIE ZUKUNFT?

CKB ■ Die Mitgliederversammlung am 21. Oktober war zwar etwas besser als sonst besucht, allerdings mangelte es, wie so oft, an jüngeren Vereinsmitgliedern, was auch daran liegen mochte, dass der Termin in die Herbstferien fiel. Die Versammlung wurde bereits um 19 Uhr vom Vorsitzenden Stephan Lunau eröffnet. Thema waren die Ergebnisse der Arbeit der AG Zukunft und wie der Verein von dort aus fortschreiten will. Stephan Lunau stellte zunächst Ivan Vorobyev vor, der im Rahmen eines Studienprojekts an der Internationalen Hochschule Hamburg für sein Mediadesign-Studium ein neues visuell ansprechendes Website-Design entwickeln wird. Weiterhin hatte sich Christine Gräbe auf die Ausschreibung eines „Beirats für Öffentlichkeitsarbeit“ gemeldet, konnte aber wegen Krankheit an der Mitgliederversammlung nicht teilnehmen.

Paul Körner trug vor, was die AG Zukunft an Ergebnissen erarbeitet hatte. Darüber wurde bereits in den SVAOe Nachrichten 4-25 berichtet



Paul Körner trägt vor

(vgl. https://www.sva oe.de/images/pdf/Nachrichten/2025_4.pdf) – im Zentrum steht dabei die Öffentlichkeitsarbeit über Webseite, Nachrichten, Social Media, Newsletter und eventuell eine App.

Es entspann sich eine lebhaftes Diskussion. Braucht es besondere Angebote, um Segelsport überhaupt attraktiv zu machen? Nein, das sei eher Aufgabe der Verbände, der Verein habe die besondere Aufgabe, die Kommunikation nach innen zu verbessern. Sollte man nicht Schulen ansprechen, dort Schnuppersegeln anbieten? Das hatte der SVAOe schon einmal gemacht, doch das Verhältnis von Aufwand zu Nutzen, so etwas zu organisieren, sei zu ungünstig; so müsse ein Wochenende mit verfügbarem Boot und Crew gefunden werden, und dann melden sich zwei Interessenten, von denen einer auswärtig lebe und der andere sowieso in den



Der „Öffentlichkeitsarbeit“-Aktionsstand

Verein eintreten wollte. Nützlich sei, wenn beispielsweise Kutter-Crews Filme und Infos auf TikTok einstellen, die von bis zu 40.000 Followern gesehen werden.

Es ging auch ins Grundsätzliche: Ist Größe des Vereins überhaupt ein Wert an sich? Ja, sagte der Vorsitzende, denn insbesondere die Jugendarbeit koste, dafür würden die Beiträge gebraucht. Auch werde der Webauftritt auf die Dauer professionelle Unterstützung brauchen, auch das koste, denn generell sei gute Kommunikation für eine kleinere Gruppe nicht weniger aufwendig.

Überhaupt stand die Kommunikation im Vordergrund, sowohl bei den Vorschlägen der AG Zukunft als auch in den Diskussionsbeiträgen bei der Mitgliederversammlung: Mehr Marketing sei erforderlich, dabei komme man um Social Media nicht herum und müsse einen integralen Ansatz



Zuhörer



Der „Regatta- und Ausbildungs“-Aktionsstand (Fotos CKB)

für den Webauftritt entwickeln. Dabei müsse man die Zielgruppenbedürfnisse analysieren, um zu wissen, wo der Hebel anzusetzen sei, man müsse einen Mehrwert gegenüber anderen Vereinen bieten und dazu müsse man seinen eigenen Markenkern erkennen. Der SVAOe habe ja ein gutes, vielseitiges, besonderes Angebot und tolle Mitglieder, das müsse nach außen getragen werden. Vereinspaten für neue Mitglieder wurden (wieder) ins Spiel gebracht, der Eintritt müsse erleichtert werden. Auch Druck wurde empfohlen: so solle man bei Regatten als Veranstalter mehr darauf achten, dass nicht nur die Skipper, sondern die gesamten Crews wirklich in einem Verein organisiert seien. Auch, um zu gewährleisten, dass aus den Crews heraus neue Wettfahrtsleiter und Helfer für das Regattateam rekrutiert werden könnten.

Es müsse erforscht werden, welche Vorstellungen und Erwartungen Neu-Mitglieder hätten und wie man diesen gerecht werden könnte. So sind beispielsweise die Teilnehmer der Ausbildungskurse – offenbar oft weniger am Segeln als am Motorbootfahren, und weniger am Elbe- als am Ostseerevier interessiert. Da die Elbe das uns gemäße Revier ist, sollte man vielleicht den Reiz und die Schönheit dieses Reviers durch den Verein mehr ins Bewusstsein heben. Die Neu-Mitglieder wollen außerdem meist nicht sofort ein Boot kaufen, sondern Erfahrung sammeln. Während früher die Quote der Bootsbesitzer unter den SVAOe-Mitgliedern 95 % betrug, kommt heute kaum noch jemand wegen eines Bootes zum Verein. Törns, Spinnakertraining, Regattatraining, Förderung des Fahrtsegelns, Geschwaderfahrten (wie die vom DSV zur Nordseewoche organisierte), Sommerakademie, so etwas wären interessante Angebote, um die Leute im Verein zu halten.

Das Fazit war, dass kaum eine der Überlegungen wirklich neu sei, alle seien in der AG Zukunft und auch allgemeiner im Verein schon mehrfach hin- und hergewendet worden. Es gebe kein Erkenntnis- sondern ein Umsetzungsproblem! Zu viele Mitglieder pflegten eine Anspruchshaltung, statt einfach einmal etwas zu organisieren und anzubieten.

So schlossen sich die Informationen und Gespräche an den drei „Aktionsständen“ an, wo Leute für konkrete Aktionen gewonnen werden sollten:

- Regattateam & Ausbildung (Wettfahrtsorganisation, Trainer, Winterakademie, Jugendarbeit)
- Öffentlichkeitsarbeit (Website, App, Nachrichtenblatt)
- Geselligkeit (Events, Clubleben)

Ob sich aus den Diskussionen etwas ergeben hat, wird die Zukunft zeigen. Die SVAOe Nachrichten werden in der nächsten Ausgabe Ergebnisse dieser Tischrunden vorstellen.

Arbeitsdienst in Eckenförde

SONNE, WIND UND GUTE LAUNE

Von Cathrin Schaper ■ Besser hätte das Timing kaum sein können: Am Sonnabend, dem 11. Oktober, traf sich eine gut gelaunte Crew zum letzten großen Arbeitsdienst der Saison an der Eckernförder Clubanlage. Bei Sonnenschein und einer leichten Brise wurden die Bojen eingeholt und die Anlage für den Winter klar gemacht – ganz nach dem Motto: „Viele Hände, schnelles Ende.“ Nach reichhaltigem Frühstück mit frischen und liebevoll angerichteten Brötchen ging das Klarmachen der Tenderboote zügig voran, sodass das Bojenteam gegen 10:00 Uhr starten konnte, in Bestzeit bereits um 13:05 Uhr die

letzte Boje von der Kette gelassen wurde und alle Bojensteine durch die Endlosleine gesichert waren. Vielleicht lag es auch an dem schnellen „Paul“ mit seinen für unsere Verhältnisse starken 15 PS-Außenborder, den wir wegen des E-Boot-Austausches an der Alster jetzt in Eckernförde in Betrieb haben und der seit Saison 2025 zuverlässige Shuttledienste leistet.

Das Reinigungsteam sorgte mit Hochdruck, sehr zur Freude der Möwen, für die Entfernung der Muscheln und des Bewuchses an Bojen und Leinen und kümmerte sich zu guter Letzt auch um die Reinigung und das An-Land-Bringen der vier Tenderboote. Obwohl die Arbeit draußen am Steg und „offshore“ an den Bojen hart und schmutzig ist, stand der Spaß eindeutig im Vordergrund. Es wurde geschleppt, geschraubt, gezogen und gelacht.

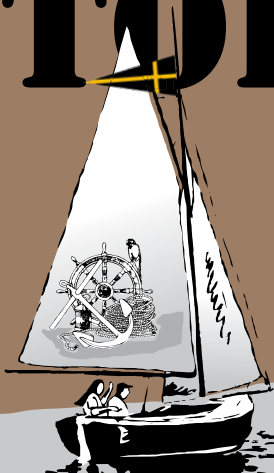


Das „Bojen“-Team

Auch das „Drinnteam“ konnte sich über einen Mangel an Beschäftigung nicht beklagen. Hier wurde geräumt, gesäubert und repariert. Ein kleines Highlight für das Clubhaus: das über zwei Jahrzehnte alte, sehr strapazierte graue Sofa wurde gegen ein (fast) Neues im passenden freundlichen orangefarbenen Retrostil ausgetauscht. Eine Spende von Undine Schaper.

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



Geborgene Bojen



Transport des orangefarbenen Sofas



Hier wird gekocht ...



Das neue Sofa – gemütlich



... und es schmeckt



Weiter geht's



... (Fotos Cathrin Schaper, Kirsten Boldt, Marianne Holthusen)

Für das leibliche Wohl war selbstverständlich auch bestens gesorgt: Es gab reichlich zu essen und zu trinken, sodass niemand hungrig oder durstig von Bord gehen musste.

Ein herzliches Dankeschön an alle Helferinnen und Helfer, die mit angepackt, repariert, organisiert, gekocht und für gute Stimmung gesorgt haben. Ihr habt dafür gesorgt, dass unser Stützpunkt Eckernförde gut gerüstet in die Winterpause gehen kann, geschafft!!!

Offener Vereinsabend im Oktober

KREUZFAHRT MIT „SEA CLOUD“

GAN/CKB ■ Für den 7. Oktober hatten die Altjunioren wieder zum Offenen Vereinsabend eingeladen, diesmal mit einem amüsanten Vortrag des Zeichners Till Lenecke. Doch zunächst wies Stephan Lunau auf die Mitgliederversammlung zur Zukunft des Vereins am 21. Oktober hin. Peter Kaphammel kündigte einige geplante Vorträge und Aktionen an, so am 4. November einen Vortrag zur Geschichte der Hanse, der noch um eine gemeinsame Ausfahrt nach Lübeck inklusive Besuch der Schiffergesellschaft ergänzt werden soll, Erläuterungen der Wasserschutzpolizei zu neuen Kontrollen auf dem Wasser, einen Besuch bei der Havariekommission in Cuxhaven und bei der Führungsakademie der Bundeswehr.

Dann berichtete Till Lenecke anhand seiner oft ironischen und witzigen Zeichnungen von seiner besonderen Kreuzfahrt mit der „Sea Cloud“ im Jahr 2004.

Tills Eltern, SVAOe-Mitglieder, waren begeisterte Segler – aber am liebsten ohne ihre Kinder. Daher musste Till die Seefahrt für sich allein entdecken. Er segelte zuerst Jolle, dann auf der



Titelbild der Präsentation

ukrainischen „Khersones“, dann – Hand gegen Kojе – auf der „Alexander von Humboldt“. Ihm gefiel besonders die Arbeit im Rigg an den Rahen. So bewarb er sich als Nächstes bei der „Sea Cloud“, als Deckshand, von Februar bis August und sogar gegen Heuer. Er erhielt ein Angebot und musste sich innerhalb von elf Tagen entscheiden. Das war vom Organisationsaufwand her (Kündigungen von Job und Wohnung, Besorgungen u.a.) praktisch ausgeschlossen – also sagte er zu. Die Reise startete in Saint John’s City auf Antigua.

Die „Sea Cloud“ ist berühmt für ihren Luxus, die großen Eigner-Kabinen, die verschwenderischen Vergoldungen allenthalben. Die Passagiere zahlten dafür damals 10.000 Euro pro Woche. Für die Crew gab es eine Kleiderordnung und strikte Vorschriften zum Umgang mit den Passagieren, deren Kabinen sie fernbleiben muss-



Till Lenecke mustert an



In „Sea Cloud“-Uniform

ten. Ansprechen der Passagiere, gar Flirten, war verboten.

Skuril war die Vorsorge für Sterbefälle, die immer mal vorkommen konnten, wo die Toten – es ging ja um Reisen durch die Tropen – bis zum Hafen in einem Kühlraum gelagert werden mussten und dort zum Teil festfrozen und schwer wieder loszubekommen waren.

Die Mannschaft war in Drei-Etagen-Betten in einem kleinen Teil des Vorschiffs untergebracht. Es war trotzdem erstaunlich gemütlich, und niemand wurde seekrank. Der Sanitärbereich dagegen war ziemlich dubios. Till wurde Deckshand Nummer 6, das war der unterste Grad, und es bedeutete zunächst, den Passagieren beim Einladen des Gepäcks zu helfen. Der Proviant für

die Reise kam in Containern, er musste ausgeräumt und an Bord gebracht werden. Sogar die Offiziere arbeiteten dabei mit. Überstunden mussten geleistet werden, wurden aber nicht bezahlt. Nach dem Auspacken gab es dafür für die Besatzung eine Party inklusive Karaoke.

Die Crew war gemischt, bestand hauptsächlich aus Philippinos und Polen, man sprach: Englisch, Deutsch, Niederländisch, Philippinisch und so weiter. Mit Begeisterung war Till im Rigg tätig, das immerhin 60 Meter hoch war. Neben Segel setzen, und wieder wegnehmen, musste er aber vor allem putzen – immer wieder putzen. Oder er stand als „Beach Boy“ am Strand in der brennenden Sonne neben der „Sea Cloud“-Fahne, um den Passagieren beim Übersetzen mit dem Schlauchboot behilflich zu sein.

Bei einem Bummel an seinem freien Tag durch Portsmouth, Dominikanische Republik, wurde Till aus einer Bar heraus plötzlich gerufen – dort saß sein Captain Gerhard Lickfett. Zu Tills Erstaunen kannte der Kapitän seine unterste Deckshand und sogar dessen Segelkarriere. Dann stieß auch noch Captain Ulli Prüsse des „Royal Clipper“



Die Crew, Till ganz rechts (Illustrationen und Fotos © Till Lenecke)



Shantysingen (Foto CKB)

dazu (der gleiche, der Segelverleih und -schule an der Alster begründet hat ...). Man unterhielt sich zwanglos und heiter (Gerhard Lickfett starb übrigens 2017 nach einem Roller-Unfall überraschend an einer Hirnblutung).

Nach dem ersten Törn in der Karibik folgte ein Crossing über den Atlantik, ohne Passagiere, daher ohne Dresscode und insgesamt entspannter. Die folgenden Törns in Europa, meist zwischen Griechenland und der Türkei, waren einfacher, vor allem, weil es keine Bootsüberfahrten gab. In die Crew zogen zwei polnische Mädchen – beide sind heute Kapitäninnen. Till wurde Leiter eines bordeigenen Shanty-Chors, der jede Woche fantastische Konzerte gab. Es gab auch noch wilde Geschichten wie die vom Besuch einer dubiosen Bar beim gemeinsamen Freigang der Crew, wo die Crew erst betrogen und dann in Opfer-Täter-Umkehr sogar festgenommen wurde. Nur das Verhandlungsgeschick des Zahlmeisters ermöglichte einen einigermaßen glimpflichen Ausgang.

In Venedig verließ Till die „Sea Cloud“ nach 162 Tagen, trotz eines Verlängerungsangebots. Auch von der Idee, sich vielleicht zum Leichtmatrosen ausbilden zu lassen und Nautik zu studieren, verabschiedete er sich. Seine Arbeit auf der „Sea Cloud“ brachte ihm 300 €/Monat

ein. Dazu kamen Trinkgelder in den verschiedenen Währungen der Welt, die die Heuer um ein Vielfaches überstiegen. Immerhin inspirierte ihn die Reise zu den Erzählungen und den ironisch-liebevollen Illustrationen (mehr zu Till Lenecke unter <http://www.lenecke-zeichnet.de/>).

Zum Abschluss wurden noch, wie das bei den Vereinsabenden üblich ist, drei Shanties gesungen, begleitet von Peter Mendt auf der Gitarre.

Der „Offene Vereinsabend“

WER ORGANISIERT IHN – WELCHE IDEE STECKT DAHINTER – KÖNNTE ER AUCH MICH INTERESSIEREN?

Von Peter Mendt ■ Der „Offene Vereinsabend“, vorbereitet von den so genannten „Alt-Junioren“, aber offen für alle Vereinsmitglieder, findet an jedem ersten Dienstag im Monat statt, ausgenommen in den Monaten Juni, Juli, August. Jeweils ab 18:00 Uhr ist Einlass zum Klönschnack. Ab 19:00 Uhr folgt ein Programm.

Zum **Programm** gehört es, dass zunächst kurz das „Neueste“ aus unserem Segelsport ausgetauscht wird, dass über die anstehenden Ausflugs- und Besichtigungsaktivitäten referiert wird, dass dann meist eine kleine Geschichte vorgelesen wird, dass es einen Hauptprogrammpunkt mit Filmen oder Vorträgen gibt und dass zum Abschluss fast immer gemeinsam vier Shantys gesungen werden. Anregungen zum Programm und Vorträge von Mitgliedern sind immer mehr als willkommen!

Außer den Abendveranstaltungen werden vielseitige **Besichtigungen** von den Alt-Junioren organisiert. In inzwischen 24 Jahren fanden ins-



Bei einem gemeinsamen Ausflug

gesamt 47 Besichtigungen und Ausflüge statt; weitere sind angesagt und in der Planung. Die Besichtigungen waren schwerpunktmäßig im Hamburger Raum angesiedelt, die Ausflüge führten aber auch nach Papenburg, Lüneburg, Bremen/Bremerhaven, Cuxhaven, Glückstadt, Flensburg, Wilhelmshaven und Rostock.

Wann und wie wurde der „Offene Vereinsabend“ **etabliert**? Das neue Vereinshaus des SVAOe stand kurz vor der Vollendung. Die Vorfreude war groß. Einige Fragezeichen gab es jedoch noch. Wie sollten Zuständigkeiten verteilt werden und würde man das schöne große Haus auch ausreichend mit Leben erfüllen können? Unser ehemaliger Kommodore Fiffi Schaper, damals auch noch Vorsitzender des Vereins, formu-

lierte an alle Mitglieder einen Aufruf mit der dringenden Bitte um Ideen.

Aufgefangen wurde dieser Ball auch vom Ältestenrat. In einer Zusammenkunft, schon im neuen Haus, wurden viele Möglichkeiten diskutiert. Heraus kam unter anderem die Idee, „Ehemalige“ zu aktivieren. Mit Sabine Diercks,

Karl-Heinz Klötscher, Jürgen Raddatz und Peter Mendt wurden Mitglieder gefunden, welche die Idee dann zur Ausführung brachten. So trafen sich am 6. März 2001 im neuen Vereinshaus viele Mitglieder der Juniorenabteilungen der 1960er und 1970er Jahre, um zu beschließen, dass man sich fortan monatlich einmal treffen wolle, mit zwanglosem Klönschnack und ein bisschen Programm. Ein – leicht ironischer – Name für diese Gruppe wurde an diesem Abend auch diskutiert und gefunden: **„Die Alt-Junioren“**. Seit Anfang besteht in der Gruppe jedoch Einigkeit darüber, dass die Veranstaltungen nicht nur den ehemaligen Junioren offenstehen sollen, sondern als **Abend für alle Vereinsmitglieder** gedacht sind und bekannt gemacht werden. So ist der



Matjes-Essen



Bei einem Vortrag im Clubhaus (Fotos privat Alt-Junioren)

Abend auch in den Terminplänen des SVAOe als „Offener Vereinsabend“ titulierte. Doch leider gibt es hierzu nach wie vor, wir befinden uns im 25. Jahr unseres Bestehens, Missverständnisse, welche mit diesem Beitrag noch einmal ausgeräumt werden sollen.

Das 10-jährige und 15-jährige Bestehen des Abends wurden feierlich begangen, das 20-jährige Bestehen ist leider der Corona-Situation zum Opfer gefallen. Zum 25-jährigen Bestehen wird eine besondere Veranstaltung vorbereitet. Für diese Sache engagieren sich zurzeit Hans-Jürgen Heise, Peter Kaphammel und Peter Mendt.

Wir hoffen, dass wir bei unseren nächsten „Offenen Vereinsabenden“ vielleicht ein paar weitere Neugierige begrüßen dürfen!

MITGLIEDERVERSAMMLUNG SEPTEMBER

Von Jörn Groth ■ Die Mitgliederversammlung am 23. September war sehr schlecht besucht (ca. 15 Anwesende); es waren allerdings auch keine besonderen Themen angekündigt. Zunächst wurde für die nächste Mitgliederversammlung am 21. Oktober geworben: Dann solle die Zukunftskommission ihren Endbericht zur möglichen Weiterentwicklung des Vereins den Mitgliedern präsentieren. Der Vorstand werde einen Markt der Möglichkeiten mit drei Aktionsständen, an denen Interessierte Ideen diskutieren und sich zur Umsetzung solcher Ideen einbringen können, vorbereiten. Das solle eine wichtige Veranstaltung werden und der Vorstand hoffe auf eine große Beteiligung.

Bei der September-Mitgliederversammlung gab es dann doch noch einen sehr wichtigen Punkt: die Verabschiedung von Fleur Sietas als

FSJlerin – ihr Freiwilliges Soziales Jahr ist beendet. Fleur war extra nach dem Training an der Alster noch ins Clubhaus gekommen. Der große Dank des Vereins war ihr gewiss und sie erhielt auch ein Geschenk, das Lars Hauschildt besonders im Namen der Jugendabteilung überreichte: ein Set Spleißwerkzeuge. Fleur war ein großer Gewinn für den Verein, ihre besonderen Tätigkeiten werden uns sehr fehlen, insbesondere, da der Verein für das kommende Jahr keine/n FSJler/in gewinnen konnte. Als Vereinsmitglied mit besonderem Einsatz im Regattabereich und beim Segeltraining bleibt uns Fleur aber erhalten.

SVAOe-Absegeln

VON HAMBURG NACH GLÜCKSTADT UND ZURÜCK

*Freitag, 19.09.2025: Hamburg HW 15:54,
Glückstadt NW 21:18 Uhr.*

*Sonnabend, 20.09.2025: Hamburg HW 04:35 Uhr,
Glückstadt NW 09:40 Uhr.*

Von Cathrin Schaper ■ Die Anreise zu unserem Absege-Treffen in Glückstadt am 20. September 2025 war für die SVAOe-Segelyachten kein Problem. Es kamen „Eule“ (Martina und Rainer Mackens), „Maren“ (Maren und Dr. Heiko Bitter mit ELS-Erwachsene-Lernen-Seglerin Elisabeth Escales), „Luise“ (unser Vorsitzender Dr. Stephan Lunau mit – später – ELS-Mitsegler Jochen Plambeck), „Sirkka“ (Rüdiger Dartsch mit ELS-Mitseglerin Corinna Seegers), „Schwalbe“ (Jan Erichsen mit Tochter und Freund) und „Havkarlen“ (Skipperin Dörte Stryi und Damencrew Karen Riechers und Cathrin Schaper). Auf dem Landweg traf das bewährte Orgateam mit Festlotse Jörn Groth und der Kommodore-Witwe Marlies



Freitag ☺...

Schaper am Sonnabendvormittag ein und krenzte Eierlikör aus Schokoladenwaffelbechern.

Tatsächlich war die Anreise auf dem Wasserweg nach Glückstadt für die meisten bereits am Freitagabend und für einige am frühen Sonnabend Eintreffende ein herbstlicher Hochgenuss. Mit raumem Gang und ebenso leichter wie warmer Brise aus östlicher Richtung, die uns erst kurz



Sonnenuntergang am Freitag



... und Sonntag ☺

vor Einlaufen hinter der Rhinplatte verließ, glitten wir dem Sonnenuntergang entgegen. Der Glückstädter Außenhafen war bei unserem Eintreffen bereits gut gefüllt, die Seglervereinigung Glückstadt (SVG) feierte ebenfalls Absegeln. Doch wir hatten Glück, denn die freundliche Crew des kleinen Spækhuggers an unserem bevorzugten „Starplatz“ direkt am Sportbootliegeplatzeingang überließ ihrer großen Kaskelot-Schwester (also uns) kameradschaftlich den Innenplatz, was daraufhin mit einem Anlegebier und einer späteren Bootsbesichtigung belohnt wurde (Anmerkung der Redaktion: Spækhugger und Kaskelot sind beides von dem Dänen Peter Bruun gezeichnete hochseetüchtige Bootstypen; „kaskelot“ ist übrigens das dänische Wort für Pottwal, Ähnlichkeiten rein zufällig). Wir ließen den samtweichen Abend mit dem besten Blick über die einlaufenden Boote an Bord mit Gin-Tonic ausklingen und begannen den folgenden sonnigen Morgen mit Blick auf die SVAOe-Frühankommer, sowie die zu ihrer Absegelregatta auslaufenden SVG-Yachten mit einem genüsslichen Cockpitfrühstück.

Da die SVAOe-Veranstaltung in der „Alten Oper“ in Glückstadt erst ab 19:00 Uhr begann, fanden wir, nach einem Rundgang um das Glückstädter Werftgelände, einen kleinen Bootsverleih,

wo wir uns ein Dreier-Kanu für 10 € die Stunde ausliehen und damit die Glückstädter und Kremper Rhin bepaddelten. Ein großer Spaß! Absolut empfehlenswert nicht nur für Fußfaule – Glückstadt mal aus ganz anderer Perspektive. Auch das kalte Astra danach an dem idyllisch gelegenen Anleger ist durchaus zu empfehlen.

Abends dann, gemütlicher Kreis mit den oben angeführten Teilnehmern (bis auf „Sirkka“-Käptn Dartsch, der mit Magen-Darm flach lag) genossen wir lecker Bratkartoffeln, wahlweise mit Matjes, Roastbeef oder Sauerfleisch, dazu mehrere Oche-ner Pils. Wem danach nach ein bisschen Bewegung zumute war, konnte, herzlich eingeladen von den ebenfalls in der „Alten Oper“ feiernden, mit 75 Teilnehmern deutlich zahlreicheren SVGlern, noch im großen Saal das Tanzbein schwingen.

Der Sonntag kam grau und windig mit einem Mittelwind von 4–5 Bft und in Böen bis 7 aus



Das Absegele-Essen in der „Alten Oper“ ...

südlicher Richtung daher, blieb aber bis zum Einlaufen in Wedel regenfrei. Viele nutzten die Herausforderung, nur unter Fock oder zusätzlich mit kleingerefftem Großsegel am Wind schneidig zu segeln, wir zogen, mangels Vorhandenseins kleinerer Segel, das Blechsegel vulgo Motor vor. Kurz vor Wedel und beim Anlegen dort frischte es nochmals auf, sodass das Anlegemanöver der durch das angehängte Heckruder etwas schwer-

The advertisement features a sailboat with a white hull and a large orange sail, sailing on a deep blue sea under a bright blue sky with scattered white clouds. The text is overlaid on the image. At the top, 'FIRMENICH' is written in large, bold, orange capital letters. Below it, 'YACHTVERSICHERUNGEN' is written in smaller, white, all-caps sans-serif font. In the bottom right corner, the words 'PERSÖNLICH', 'SICHER', and 'UNKOMPLIZIERT' are stacked vertically in large, white, all-caps sans-serif font. Below this stack, the website 'firmenich-yacht.de' is written in a smaller, white, lowercase sans-serif font.

FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN

**PERSÖNLICH
SICHER
UNKOMPLIZIERT**

firmenich-yacht.de



Paddelausflug



... und die Teilnehmer



Schneidig segeln die Anderen

„Havkarlen“, verkehrt herum
(Fotos Cathrin Schaper und Karen Riechers)

fällig zu manövrierenden Kaskelot etwas unkonventionell, aber schadenfrei verlief. Eigner Ralph wird sich wundern, die behäbige Madam liegt jetzt erstmalig rückwärts in der Box.

Nichtsdestotrotz war es, als eine der wenigen in diesem Jahr noch anstehenden Touren, ein schönes und harmonisches Absegeln auf der Elbe. Mein Dank gilt dem Veranstalter Jörn und den Teilnehmenden für die gelungene Veranstaltung, sowie Ralph Rainsborough, der leider wegen eines Familienfestes verhindert war, aber uns sein Boot geliehen hat, und Dörte, die uns sicher hin und her skipperte und auch zulande eine perfekte „Reisebegleiterin“ war.

Anmerkung der Redaktion: Es ist besonders erfreulich, dass hier einer großen Zahl von „bootlosen“ und teilweise neuen Vereinsmitgliedern das Mitsegeln bei einem Vereinsereignis ermöglicht wurde!

Hamburger Yachthafen

DER „BEHELFSKRAN“ STEHT!

Webredaktion ■ Das Projekt Kranneubau schreit von der Plan in die Umsetzung voran. Die ersten sichtbaren Arbeiten begannen am 21. Juli mit der Verlegung des neuen Elektroanschlusskabels von Halle 2 zum neuen Kran.

Ab dem 28. Juli wurde der Gittermast-Baukran als temporäre Lösung für die laufende Saison, die Herbstkampagne und die Bauarbeiten im Winter aufgestellt. Er wurde an der gleichen Stelle wie der Autokran im letzten Winterhalbjahr positioniert und kann mit seinem 35-Meter-Ausleger die Schiffe wie im letzten Herbst und Frühjahr heben.



Gittermast als temporäre Lösung



Modell des neuen Krans



Toller Blick aus der Krankanzel in 28 m Höhe



*Regattabegleitboot wird gekrant
(Fotos Webredaktion, CKB)*

REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE

J/70 IDM auf dem Wannsee in Berlin:

SVAOE „ALBIS“ AUF EINEM STARKEN 6. PLATZ

Von Jannis Holthusen ■ Von Donnerstag, 9., bis Sonnabend, 11. Oktober 2025, wurde der Berliner Wannsee mit dem Senatspreis-Programm zum Zentrum hochklassigen Segelsports: Als Teil dessen richtete der Berliner Yacht Club (BYC) die internationale Deutsche Meisterschaft der J/70



Enge Kreuz unter Land (Foto: Horst Kraphol)

Klasse aus und begrüßte dazu 42 Teams aus dem In- und Ausland.

Der Wannsee präsentierte sich von seiner besten Seite. Perfekte Bedingungen für spannende Rennen mit vielen engen Situationen und zahlreichen Führungswechseln. Besonders erfreulich für die Gastgeber: Das Team vom BYC sicherte sich den Meistertitel, knapp vor den Teams des Mühlenberger Segel-Clubs und des Norddeutscher Regatta-Vereins.

Auch unser SVAOe-Team der „Albis“ um Steuermann Till Pomarius, Taktiker Jonas Lyssewski,



An den Tonnen wurde es meist eng (Foto: SVAOe)

Trimmer Jannik Dühren und Vorschiff Jannis Holthusen hatte sich nach dem Einstieg in die J/70 erst zu Beginn des Jahres und mit nur wenigen Wasserstunden ein vorsichtiges Ziel mit einem Platz unter den Top 20 gesetzt. Saubere Starts, nur wenige Fehler bei Taktik und Bootshandling – das ist wohl generell das Rezept für vordere Plätze und wir konnten dank eines eingespielten Teams davon profitieren: vom ersten Tag an etablierte sich das Team in den Top 10 und zeigte auf dem Wannsee eine sehr gute Leistung, segelte eine konstante Serie einschließlich eines Wett-



Luv-Tonne rechtzeitig vor dem Ansturm erreicht (Foto: SVAOe)



Aufklaren nach dem Rennsieg
(Foto: Horst Kraphol)

fahrtsiegs – und konnte so den 6. Platz erringen.

Den Abschluss bildete bereits am Sonnabend die festliche Siegerehrung im Rahmen des traditionellen Senatspreises. So blieb am Sonntag Zeit, während des Frühstücks die Starts der anderen Klassen zu verfolgen, bevor es zurück auf den Heimweg ging.

Glückwunsch auch an unsere SVAOe-Frauen-Crew der „Juelssand“ unter Steuerfrau Fleur Sietas, die einen Tag später ebenfalls auf dem Wannsee den 3. Platz beim Senatspreis in der J/24 ersegelte!

Im Rahmen der Elbe Super Sailing Tour: ELBE-AUSKLANG-REGATTA

GAN/CKB/Andreas Sasse ■ Nach einer Reihe schöner, warmer Herbsttage hielt sich das im Norden wetterbestimmende Hochdruckgebiet, brachte aber am Sonnabend, 27. September, dem Tag der Elbe-Ausklang-Regatta, nur noch bedeckten Himmel mit kühlem und frischem Ostwind von etwa 3–4 Bft. Manch einer der Startmannschaft auf der Westmole des Hamburger Yachthafens und erst recht auf den Booten fing an zu frieren. Man war Sonne gewohnt gewesen und wurde nun überrascht, dass es anders kam. Aber Kneifen kam nicht infrage, denn die letzte der sechs jährlichen Elbregatten der Elbe Super Sailing Tour (ESST), die im Vorjahr von den Regattaveranstaltern auf der Elbe initiiert wurde, stand an.

Diese Super Sailing Tour entwickelt sich im zweiten Jahr mit Teilnehmerzahlen von um die vierzig Boote pro Veranstaltung sehr erfolgreich. Die Veranstalter und besonders die Seglerinnen und Segler freuen sich, da mit größerer Kon-



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



Start-Team: Ole, Joshua, Andreas, Gesche (Foto CKB)

kurrenz der sportliche Wert und auch der Spaß steigen. Hinzu kommt, dass, wie bereits seit einigen Jahren, die Elbe-Ausklung aus zwei kürzeren Wettfahrten besteht, was die Chancenverteilung verbessert.

Die Startmannschaft auf der Westmole des Hamburger Yachthafens bestand aus Andreas Sasse als Wettfahrtleiter, Gesche Boehlich als Chefin der Signalgebung mit ihren Kollegen Joshua Boehlich, Ole Breckwolddt, Philipp Bornemann und Jens Mohr, die routiniert ihr Handwerk abwickelten. Marcus Boehlich war im Hintergrund als Schiedsrichter tätig. Auf dem Wasser wurden sie von Ulf und Simon



„Flotta“

Hansen, Paul Körner und Mieke Kaiser in den Regattabegleitbooten „Kommodore Schaper“ und „Commander Finchen“ sowie Jan Kruse als Profi-Fotograf unterstützt.

Als die Boote aus dem Hafen kamen, um ihre Performance den herrschenden Bedingungen anzupassen, ebte es noch stark. Wer vor dem Wind zu weit abgelaufen war, hatte teilweise Mühe, rechtzeitig wieder aufzukreuzen. Die erste, kürzere Wettfahrt wurde ab 10:45 Uhr gestartet. Alle drei Starts liefen problemlos ab. Der dritte Start bekam es mit einem größeren Frachtschiff zu tun, das elbab korrekterweise dicht am roten Tonnenstrich fuhr, als der Regattakurs diagonal über das Fahrwasser nach Lühesand führte. Der Frachter unterließ das durchaus angebrachte Achtungssignal, denn er war natürlich über die Wettfahrt informiert und schätzte die Segler richtig ein, die ihrer Ausweichpflicht nachkamen.

Die zweite, doppelt so lange Wettfahrt, die mit Faktor 1,5 in das Gesamtergebnis einging, führte am roten Tonnenstrich bis zur Tonne 114, also fast bis zu den ersten Hochspannungs-Strommasten zwischen Hetlingen und Lühesand, am grünen Tonnenstrich zurück und, mit einem kleinen Umweg um die Tonne HN2 der Nebenebbe, bis Wittenbergen und zurück. Auch in diesem Fall musste man sich mit einem Containerfrachter auseinandersetzen. Außerdem begann die Tide zu kippen, sodass man auf dem Weg nach Wittenbergen gegen Wind und Strom aufkreuzen musste. Nach etwa zwei Stunden gesegelter Zeit rauschte das größte teilnehmende Boot „Edelweiß“ unter Spinnaker als erstes über die Ziellinie bei der Westmole, kurz darauf gefolgt ausgerechnet vom kleinsten der teilnehmenden Boote, der Regatta-H-Jolle „Fettes Brett“.



„Azurra“



„Kalea“



Späterer Sieger „Uns Günther“



„Troika“



„Lotta“



„Pacemaker“ und späterer Zweiter „Fettes Brett“



„Volonté“



„Scharhorn“



Regattabegleitboot „Kom. Schaper“ mit Ulf und Simon



Regattabegleitboot „Commander Finchen“ mit Mieke und Paul



„Amadeus“, „Nordstern“, „Ballerina 2“, „Volonté“
(Fotos © Jan Kruse)

Gewichtet mit Yardstick-Faktor sah die Reihenfolge allerdings anders aus und „Edelweiss“ musste sich mit Platz 11 begnügen. Auf den ersten Platz segelte die Albin Express „Uns Günther“ (Matti Plessmann, Altländer Yachtclub), auf den zweiten Platz kam die schon erwähnte „Fettes Brett“ (Lars Christiansen, Altländer Yachtclub), auf den dritten Platz „Freya“. Den undankbaren vierten Platz erreichte „Pacemaker“ von Volker Riechers unter SVAOe-Stander. Insgesamt nahmen 34 Yachten an den Wettfahrten teil, davon sieben unter SVAOe-Stander.

Zum geselligen Abschluss hatte die Wettfahrtleitung ab 17 Uhr zum Grillplatz West geladen. Mit Freibier in der einen und Grillwurst in der anderen Hand, und Dank der in Rekordzeit auf manage2sail hochgeladenen Tagesergebnisse, wurden hier schon erste Hochrechnungen für die ESST-Jahresrangliste sowie Vermutungen ausgetauscht, wem welche Wanderpreise beim SVAOe Herbstfest am 28ten November verliehen werden würden.

Die Elbe Anklang Regatta konnte übrigens erstmalig sowohl von den Teilnehmern und deren „Fankurven“ als auch von der Wettfahrtleitung, in Echtzeit und auch hinterher, auf der App Regatta Hero mitverfolgt werden. Regatta Hero ist eine smartphone-basierte Software-Technologie, entwickelt von Seglern für Segler. Sie ist allerdings im gegenwärtigen Entwicklungsstand noch zu ungenau, als dass sich eine Wettfahrtleitung für Start- und Zielzeiten sowie hinsichtlich korrekter Tonnenrundungen darauf verlassen könnte. Bei der Abwägung, ob es alle Boote trotz Gegenströmung bis zum Zeitlimit über die Ziellinie schaffen können, ist Regatta Hero jedoch bereits ein willkommenes zusätzliches „Sinnesorgan“.

FOTOWETTBEWERB



Liebe Mitglieder

für den Ausbau unserer neuen Website suchen wir nach frischem Bildmaterial! Wir möchten Eure schönsten Momente auf dem Wasser festhalten und die Leidenschaft für das Segeln teilen.

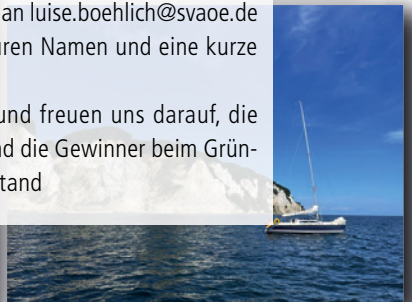
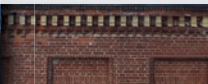
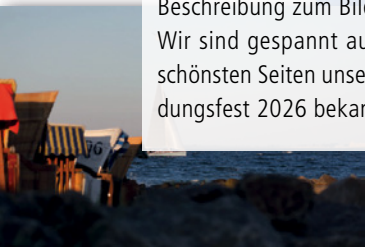
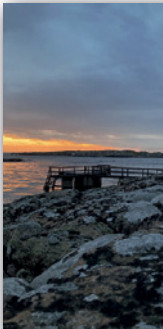
Aus diesem Grund rufen wir euch zu einem **Fotowettbewerb** auf: Schickt uns eure besten Bilder, die einen Bezug zu unserem Verein haben! Ob packende Regatta-Szenen, entspannte Segeltörns, das Vereinsleben an Land oder die Schönheit der Natur rund um unser Revier – lasst eurer Kreativität freien Lauf.

Die besten Fotos werden auf unserer neuen Website präsentiert und die Gewinner dürfen sich über attraktive Preise freuen.

So macht ihr mit:

- **Einsendeschluss:** 28. Februar 2026
- **Einsendung:** Schickt eure Bilder per E-Mail an luise.boehlich@svaove.de
- **Wichtig:** Bitte gebt bei der Einsendung euren Namen und eine kurze Beschreibung zum Bild an.

Wir sind gespannt auf eure Einsendungen und freuen uns darauf, die schönsten Seiten unseres Vereins zu zeigen und die Gewinner beim Gründungsfest 2026 bekannt zu geben. Euer Vorstand



JUGEND

OPTIPOKAL

CKB ■ Am gleichen Wochenende wie der Elbe-Ausklang fand auf der Außenalster die Optipokal-Regatta statt, ebenfalls organisiert vom SVAOe, unter Leitung von Jonas Lyssewski und unter massivem Einsatz der Jugend-Trainer und -Trainerinnen und vieler engagierter Eltern. Insgesamt 61 Kinder waren in den drei Klassen Opti B, C1 und C2 gemeldet, darunter 21 SVAOe-Kinder. Gesegelt wurden in jeder Klasse drei Wettfahrten in Dreieckskursen. Besonders erfolgreich für den SVAOe war die Klasse Opti C1, wo Levke Rüter den ersten Platz errang, Otto Levi Rose den zweiten Platz. Die SVAOe-Opti C2-Segler und -Seglerinnen konnten mit Noë Berghäuser immerhin einen vierten Platz ergattern. Ihren Spaß hatten alle an der Regatta, wie der Bericht von **Leni Kalinowski** zeigt:

Hallo liebe SVAOe Mitglieder, am Sonnabend, den 27.9.2025, fand der Optipokal statt. Es war meine erste Regatta und ich war sehr aufgeregt. Als ich zum Steg kam, waren dort sehr viele Helfer, es war wuselig und viele unbekannte Menschen von den anderen Vereinen. Nach der Besprechung war ich sehr planlos, aber ich hatte eine Freundin an meiner Seite. Als wir aufs Wasser gefahren sind, spürte ich den guten Wind. Als es dann bis zum Start der Opti C2 nur noch ein paar Sekunden waren und es dann los ging, merkte ich, was für eine große Last von mir fällt. Ich bin zwei Runden gefahren, besonders cool fand ich die Tombola. Ich habe Windfäden gewonnen und meine praktische Prüfung vom Segeljüngstenschein bestanden!

Danke an alle, die diese Regatta möglich gemacht haben!



Sie segeln die Boote mit bunten Segeln: Mattis, Rasmus, Henry, Leni, Carl und Aaron



Steuerleute-Besprechung



Leni auf „Eule“ (Fotos Jens Holscher)

Saisonrückblick

„TEUFELSBRÜCK“ 2025

Von Tobias Hauschildt ■ Auch im letzten **Winter** hat sich unsere Crew intensiv mit dem Erhalt und der Pflege des Kutters beschäftigt. Fast wöchentlich trafen wir uns, um nicht nur die „Teufelsbrück“, sondern auch die „Neumühlen“ abzuschleifen, zu lackieren und instand zu halten. So manch einer verlor bei 0°C schnell die Motivation, auch noch bei einem weiteren Kutter die Winterarbeit zu übernehmen. Doch die Hoffnung, einmal wieder eine zweite Crew aufzustellen, war größer. Unser großer Dank gilt dabei Sven Becker, der uns in jedem Winter zur Seite steht und seine Maschinen sowie seine Unterstützung zur Verfügung stellt – eine enorme Hilfe für uns. Danke!

Nach einem gefühlt endlosen Winter war unsere Vorfreude riesig, endlich wieder einen Wochenendtörn zu starten. Am 29. **März** konnten wir schließlich beide Kutter kranen, und nach viel Pumpen lagen sie eingeräumt und halbwegs trocken an ihren Liegeplätzen in der Westanlage. Im **April** segelten wir dann unsere erste Tour und bestaunten dabei besonders unsere sechs neuen Riemen.

Anfang **Mai** ging es für uns schon auf die Alster, da dort am folgenden Wochenende das Hamburger Jugendsegeltreffen stattfinden sollte – die erste Regatta des Jahres, die in unseren Kutterpokal zählt. Begleitet wurden wir dabei von der „Kersten Miles“ (Seglerkameradschaft Hansa). Für die „Möwe von Köhlfleet“ (Segel-Club Oevelgönne) reichte es crewtechnisch zwar für eine Tour mit uns zum City-Sporthafen, nicht jedoch für die Regatta am darauffolgenden Wochenende. Beim von der Hamburger Segeljüngend



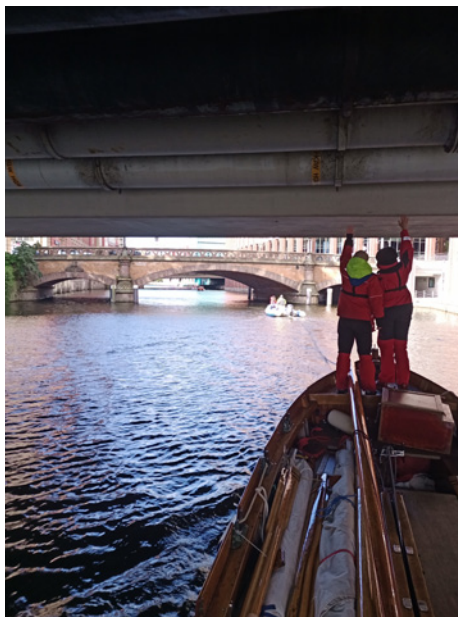
Arbeitsplatz im Winter



Bilge leckt noch etwas



Endlich neue Segel-Danke!



Im Schlepp durch die Alsterkanäle

ausgerichteten 62. Hamburger Jugendsegeltreffen beim Hamburger Segel-Club konnten wir in sechs Wettfahrten überzeugen. Unser ursprünglicher Plan war, am darauffolgenden Wochenende in Ruhe nach Wedel zurückzufahren, doch daraus wurde nichts. Der HSC bot uns an, uns am Sonnabendmorgen mit zwei Schlauchbooten von der Alster nach Wedel zu schleppen, um dort mittags bei der Glückstadtreghatta zu starten. Nach kurzer Überlegung nahmen wir das Angebot an und waren somit Teilnehmer der Glückstadtreghatta.

Energisch animierten wir auch „Möwe“ zur Teilnahme, um eine weitere Regatta in die Kutterpokal-Wertung einfließen zu lassen, erfolgreich. Nach einem dritten und einem ersten Platz erreichten wir am Ende leider nur den zweiten Platz. Direkt im Anschluss segelten wir in den Maiferien eine längere Tour. Mit den drei üblichen Kuttern kamen wir bei sehr durchwachsem Wetter bis Freiburg.

Im **Juni** stand die vom Verein ausgerichtete Kutterregatta „Kutterzirkus“ an – wahrscheinlich die lustigste, aber auch wichtigste Regatta im Kutterpokal. Auch in diesem Jahr wurde die Veranstaltung trotz niedriger Beteiligung ein voller Erfolg:

- Tag 1: Freie Bahn bei der ersten Wettfahrt von Wedel bis hinter Pagensand, anschließend Übungen zu Wasser.
- Schikaneaufgabe: Bringt so viel Schlick wie möglich in den Hafen. In Haseldorf wurden die Funktionäre bewirtet.
- Tag 2: Nach leckeren Brötchen, Übungen zu Land, Regen und Pull-Übung anschließend die Plünnenregatta – ohne Regeln zur Fortbewegung. Wieder konnten wir den ersten Platz erringen.

Im **Juli** stand ein weiteres Highlight der Saison an: In Kiel wurden im Rahmen der Kieler Woche

die Marinekutterregatten ausgerichtet, wobei die Jugendwanderkutter eine eigene Klassenwertung erhalten. Die Meldebeteiligung war glücklicherweise höher als bei den Elbregatten. Trotz höherer Teilnehmerzahlen hatten wir uns noch mehr erhofft, da wir im Jahr zuvor bereits sechs Boote waren und in diesem Jahr zwei weitere Hamburger Kutter dabei waren. Augenscheinlich haben nicht nur die Hamburger Vereine Probleme, ausreichend Crews für die Kutter zu finden.

Nach vielen abgesagten Wettfahrten wegen zu viel oder zu wenig Wind konnten innerhalb von drei Tagen zahlreiche Dreiecksregatten und zwei Langfahrten gesegelt werden. Außerdem gab es abgesehen vom Segeln einige Erheiterung sowohl an der Kiellinie, als auch mit Gleichgesinnten aus Plön und Louisenlund auf dem Zeltplatz. Die Marine schrieb zu unserer Klasse auf der Website www.marinekutterregatta.de: „Bei den Jugendwanderkuttern setzte sich die Mannschaft „Teufelsbrück“ vom Segel-Verein Altona-Övelgönne e.V. gegen die Butenplöner vom Schüler Ruder- und Segelverein Plön e.V. und die Mannschaft SSVL 2 vom Schulsportverein Louisenlund durch“. Gerade für die Mannschaft der Klasse JWK hatte Knaus sehr lobende Worte und hob den sportlichen Anspruch der Jugendgruppen hervor, der aber auch dem gemeinsamen Feiern auf dem Wasser nicht entgegenstünde. Mit einem erhobenen Zeigefinger und ohne die Betroffenen zu nennen, mahnte der Wettfahrtleiter aber auch, dass „Duellen“ mit Frachtschiffen in der Regatta „nicht die beste Idee seien.“ Hierzu sei angemerkt: Letzteres traf nicht auf uns zu.

Alles in allem war es eine großartige Woche, die trotz der für die anderen Hamburger Kutter nicht zufriedenstellenden Ergebnisse unglaublich



Glückstadtregatta (Foto Pepe Hartmann)

lich viel Spaß machte. Nicht zu vergessen ist der enorme Aufwand dahinter: Vor der Kieler Woche mussten und durften wir ein großes Zelt des SVWS aus Wedel nach Kiel transportieren und nach der Veranstaltung wieder zurückbringen. Zudem wurde der Kutter nach Kiel überführt und anschließend zum Vereinsstützpunkt in Eckernförde gebracht. Doch all dieser Aufwand zahlte sich aus, zumal wir dann einen angenehmeren Start unserer Sommertour hatten.

Über den gesamten Verlauf unserer **Sommertour** zu berichten, würde den Rahmen sprengen. Auf unserem Instagram-Account [jwk_teufelsbrueck_14](#) finden Sie viele Bilder und kurze Reise-



Aarhus



In Mommark beim Penguin Cafe



Herbsttour: Abbenfleth
(Fotos privat „Teufelsbrück“-Crew)

berichte. Auch der Account Jugendwanderkutter versucht, die Klasse online präsenter zu machen.

In diesem Jahr mussten wir die Sommertour leider allein antreten, da eine gemeinsame Tour mit „KM“ und „Möwe“ terminlich nicht möglich war. Im Nachhinein war dies aber gar nicht schlimm, da wir in den letzten drei Wochen der Sommerferien segelten und somit Sonne und guten Wind hatten – anders als die „Möwe“ und „KM“, die Regen und Sturm erlebten.

Wir starteten Mitte **August** ab Eckernförde bei tollem Wetter, zunächst mit wenig Wind, aber das änderte sich schnell. Plan war, Rund Fyn gegen den Uhrzeigersinn zu segeln. Über die Dänische Südsee, vorbei an Langeland, erreichten wir nach nur fünf Tagen Korshavn, den nördlichsten Hafen Fyns. Da wir so schnell vorankamen, setzten wir Aarhus als neues Ziel fest und erreichten es bereits am nächsten Tag. Ab dem siebten Tag begann der entspannte Rückweg nach Wedel. Bergfest feierten wir an Tag 9 in Middelfart.

Anschließend ging es in Richtung Eckernförde, um am Eckernförde-Wochenende mit dem Kutter teilzunehmen. Ziel dieser Veranstaltung ist, dass die jugendlichen Mitglieder des SVAOe einen Einblick in das Angebot unserer Jugendabteilung erhalten. So sollen Opti-Kinder, die für den Opti zu alt werden, an das Kutter- oder 420er-Segeln herangeführt werden. Der ursprüngliche Name lautet daher „Umsteiger-Wochenende“. Leider war die Veranstaltung in diesem Jahr ein Reinfall. Nur etwa zehn Jugendliche nahmen teil, davon sieben Kuttersegelnde. Wir finden, dass diese Veranstaltung mehr Unterstützung verdient, da sie eigentlich der Schlüssel zu einer funktionierenden Jugendabteilung sein könnte. Trotzdem gebührt den Organisatoren aus der Jugendabteilung ein großer Dank. Immerhin wurden Jol-

len, Kutter und Albin Express nach Eckernförde gebracht, um jedem das passende Programm zu ermöglichen.

Wir denken, damit mehr Kinder aus dem Opti-Bereich in die Jugendboote wechseln, braucht es künftig mehr Engagement und aktive Unterstützung durch die Trainer. Wir hoffen, dass zukünftig mehr Opti-Kinder und andere Interessierte teilnehmen. Trotz der geringen Teilnehmerzahl war die Zeit eine wertvolle Erfahrung.

Im Anschluss ging es durch den NOK zurück nach Wedel. Besonders glücklich waren wir über unseren Schlepp, der uns an einem Tag von Holtenau bis in den Elbhafen Brunsbüttel schleppte. Anfang September erreichten wir schließlich wieder den Yachthafen.

Nur drei Tage nach unserer Ankunft folgte im **September** das nächste Event: Beim Ham-

burg Yachtfestival boten wir für Jedermann alle 1,5 Stunden Probesegelein an. Die Nachfrage war deutlich höher als im Vorjahr, und wir konnten einige Kontakte zu interessierten Jugendlichen knüpfen. Also zahlt sich hoffentlich auch dieser Aufwand aus.

Als nächste und letzte Regatta des Kutterpokals stand die Pagensandregatta des SCOe auf dem Plan. Dort konnten wir unseren Vorsprung ab Wedel halten und ausbauen. Besonders an der Kreuz konnten wir entscheidende Meter gewinnen. Auf dem Rückweg ab dem Leuchtturm Kleiner Kohn, als der Anlieger zu einem Halbwindkurs wurde, holten uns die anderen Kutter doch tatsächlich ein. Da die „Möwe“ uns ohne Probleme in Luv überholte, konzentrierten wir uns auf die „KM“, die versuchte in Lee an uns vorbeizuziehen. Die „Möwe“ fuhr währenddes-

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

sen im Strom davon. Nachdem die „KM“ es schaffte, sich aus unseren Abwinden zu befreien und einen Vorsprung zu gewinnen, begannen wir zu verzweifeln. Kurz vor dem Ziel gelang es uns wieder aufzukommen und schließlich eine Sekunde vor der „KM“ die Ziellinie zu passieren. Bei der Siegerehrung der Pagensandregatta wertete die Hamburger Segeljugend außerdem den Kutterpokal aus. Wir konnten uns mit 5 Punkten den ersten Platz sichern, während die anderen jeweils 8,5 Punkte hatten.

Jetzt steht in den Ferien nur noch eine nasse, kalte **Herbsttour** an, danach beginnt wieder das Kranen und die Winterarbeit.

Fazit: Eine abwechslungsreiche und erfolgreiche Saison liegt hinter uns. Trotz harter Winterarbeit, wechselhaftem Wetter und organisatorischen Herausforderungen haben wir viel gelernt, großartige Erlebnisse gehabt und die Gemeinschaft unserer Crew gestärkt. Wir freuen uns schon auf die kommende Saison und hoffen, dass noch mehr Jugendliche den Weg zu den Jugendwanderkuttern finden.

KINDER-INTERVIEW MIT VENDÉE-GLOBE-SEGLERIN

Die Kinderreporter Scarlett und Max, selbst bereits erfolgreiche Segler, haben im Kinder-SPIEGEL die Weltklasse-Seglerin Sanni Beucke interviewt, die an der Vendée Globe 2024 teilgenommen hat und 2028 wieder teilnehmen will. Sie berichtete von den Herausforderungen und ihrem Urvertrauen zum Meer, von den immensen Geldsummen, die man aufbringen muss – das Boot allein kostet viele Millionen Euro –, von der monate-

langen Einsamkeit und dass man kaum mehr als zwei Stunden pro Nacht schlafen kann. Hier könnt ihr dies und mehr dazu nachlesen: <https://www.spiegel.de/deinspiegel/sanni-beucke-im-kinder-interview-segeln-ist-mein-kompass-im-leben-a-7cd7fa24-307e-481d-8e5c-f9527bf60650>

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 fünfte und letzte Fortsetzung.

Von Johannes Schulz ■ **Sonntag, 26. 7.** Als es heller wurde, sah ich im Osten, querab, etwas blitzen und stellte an Hand der Karte fest, daß es das Hanstholmer Feuer sein müsse, welches allerdings ziemlich unter der Kimm lag. Zuerst hatte ich angenommen, daß es Gewitterblitze seien. Dann dauerte es nicht lange und auch das Lödbjergfeuer kam in Sicht. Wir lagen demnach viel östlicher, als ich gedacht und gewollt hatte. Gerade hatten wir unsern Standort festgestellt, als die verschlafene Sprachrohrstimme des Maggers erneut herüberscholl: „Wüllt wi denn nich mehr ünner Land? Wi könt doch nich in de Mitt von de Nordsee bliv'n!“ Er hatte seine siebenstündige

Nachtruhe noch nicht verdaut und glaubte wahrscheinlich in der Nachwirkung seines gehabt Traumes, wir seien statt zur Jütlandbank auf die Doggerbank geraten. Kurz entschlossen ging der Magger über Stag, ohne sich überhaupt orientiert zu haben, um Land zu gewinnen. Er nahm als sicher an, daß »Nordwest« ihm in der gewohnten Anhänglichkeit gehorsam folgen würde. Vorläufig hatte er sich aber gehörig verrechnet. Wir hatten inzwischen den Klüver (Bafion) gesetzt und liefen schöne Fahrt, sodaß wir ungern unsern richtigen Kurs änderten; denn wir waren um 5 Uhr (Sonntagmorgen) schon auf der Höhe vom Thyborönkanal und sichteten die Küste. Nun bemerkten wir, daß unsere Leopardune aus ihrer Salinggabel geschlittert war. Unsere Köksch, als zweiter Steuermann, mußte die Pinne übernehmen, damit wir zu Zweien vorn sein konnten, um das Want wieder in die Saling zu spielen. »Mia Lisa« lag auch schon wieder längere Zeit mit uns im Kurs, aber weit luvwärts, schräg achteraus, so daß wir auf sie nicht achteten. Wir hatten das Want eben glücklich wieder in Ordnung und mehr angespannt, als unsere Köksch auf einmal zu viel luvte — wenn ich mich recht erinnere, behauptete sie, „der Wind hat sich gedreht“, was ich aber nicht glaubte — und den Klüver back kommen ließ; damit gingen wir unfreiwillig über Stag. Jetzt hielten wir wegen »Mia Lisa« Ausschau, konnten sie jedoch nirgends entdecken. In der Meinung, der Magger hätte vollweg auf Thyborön Kurs genommen, mußte ich unsere unfreiwillige Kursänderung auf einen Fingerzeig des Schicksals oder auf Fernwirkung eines ungehörten Befehls des Maggers ansehen. „Na, denn lot’n ok man so lop’n, denn bliv’t wi jo tohop, befahl’ ich. Den Hauptanlaß, auf Thyborön los zu halten, gab aber das Wetter. Die

südliche Hälfte des Himmels hatte sich während der Zeit mit Gewittern überzogen, schon fielen zeitweilig Regentropfen, und es mußte mit südlichem Sturm gerechnet werden. Gegen Mittag hatten wir den Kanal erreicht. Um 1 Uhr lagen wir im Hafen am Bollwerk. »Mia Lisa« war jedoch nicht eingelaufen. Unterwegs hatten wir noch ein interessantes Unterwasserschauspiel: Ein kleinerer Fisch (Scholle) sprang aus dem Wasser. Dadurch aufmerksam geworden, sahen wir dicht bei uns einen Hai, welcher das kleine Tier verfolgte, und dieses in dem Augenblick, wenn der Hai zuschnappen wollte, jedesmal hoch aus dem Wasser sprang. Ob der Raubfisch seine Beute gefaßt hat, konnten wir nicht mehr wahrnehmen. Im Hafen hatten wir Gelegenheit, von einem Fischer einen ungewöhnlich großen Steinbutt zu erwerben, welcher nach dem langen Hungern — wir hatten an diesem Morgen nicht einmal Kaffee bekommen — besonders schmeckte. Den ganzen Nachmittag hatten wir auf unsern Magger gewartet und waren beunruhigt, als er nicht einlief. Denn gerade er war es ja gewesen, der immer von dem schönen Thyboröner Hafen geschwärmt hatte. Schließlich nahmen wir an, er sei aus Trotz weitergesegelt.

Montag, 27. 7., herrschten südliche, stürmische Winde bei niedrigem Barometerstand. Wir blieben deswegen im Hafen und warteten sehnsüchtig auf telefonischen Anruf des Malters. Als bis Mittag keine Nachricht da war, fragte ich beim Hafenamt in Esbjerg an, ob »Mia Lisa« dort eingelaufen sei, erhielt aber eine verneinende Antwort. Nun waren wir ernstlich besorgt um den Magger, konnten aber nichts unternehmen. Endlich, abends 6 Uhr kam der freundliche Hafenmeister angerannt und rief uns einen schönen Gruß von der Magger-Mannschaft zu, sie wären

glücklich im Esbjerg Hafen angekommen. Da konnten wir ja beruhigt die Koje aufsuchen, um Schlaf auf Vorrat einzunehmen.

Dienstag, 28. 7. blieben wir wegen ungünstiger Witterung im Hafen.

Mittwoch, 29. 7., nachts 2 Uhr, als es tagen will, wachte ich auf und, da der Himmel klar und der Wind W war, setzte ich Segel und kreuzte mit Vollzeug zur See hinaus. 3 Uhr waren wir draußen. Der tapfere 2. Steuermann war trotz meines leisegängerischen Wesens aufgewacht und braute uns unseren Kaffee. Ich luvte so scharf wie möglich, um Höhe zu bekommen. Wir hatten recht kabbeliges Wasser, machten aber bei der schönen Vollzeugbrise gute Fahrt. Als wir genügend weit ablagen, wollte ich gerade den Klüver setzen, als eine stärkere Bö mir das verbot. Der Wind wurde immer härter und die See NN gröber, daß ich bald zum Reffen gezwungen war. Immer besser wurde der Tanz; ich mußte Oberlicht und Luke mit Überzug versehen, damit drinnen alles trocken blieb. Als dann der erste Steuermann endlich auch vom Stampfen aufgewacht war und mit seinen meterlangen Gummistiefeln an Deck auftauchte, übergab ich den beiden die Wache, um meinen Schlaf zu vervollständigen. Gegen Mittag wachte ich, in der Leekoje statt auf der Matratze, auf den Planken liegend, auf und merke, daß es draußen heult, und die überkommenen Brecher aufs Deck und in die Segel ballern. Gestieft und geölt steige ich hoch und sehe denn auch, was los ist. Trotz des Unwetters hatten meine Steuerleute mich nicht wecken wollen, sich vielmehr über meinen gesegneten Schlaf amüsiert. Mein erstes Beginnen war, das Segel ganz klein zu machen. Dann löste ich den Jungen ab, dabei sagte er: »Ick kann min'n Arm ober ok nicht reugen, Vadder«. Bei dem viel zu großen

Segel und in der schweren See hatte er natürlich mächtige Anstrengungen machen müssen, um den Kurs zu halten. Jetzt, als wir genügend ge-refft hatten, brauchte man die Pinne nur etwas in Lee zu drücken, fast lief »Nordwest« seinen Kurs ohne Steuerung. Da bei solcher Gelegenheit nicht an Kochen zu denken war, wurde ein übrig gebliebener Rest Kuchen geteilt und zwischen-durch ein Stück Schokolade, oder was uns sonst gerade einfiel, verzehrt. 4,30 Uhr hatten wir die Höhe von Blaavandshuk. Wir hatten auf offener Strecke, gegen grobe Grundseen kämpfend, 5 Seemeilen durchschnittlich zurückgelegt. Unsern Kurs hatten wir diesmal genau abgesetzt und innehalten können; denn in Thyborön hatte ich dem Kompaß einen andern Standort angewiesen, von hier aus konnte er uns nicht mehr irreleiten. Im Nordmannstief konnten wir so steuern, also mit gefierten Schoten fahren. Hier hatten wir viel Gegenstrom zu überwinden und mußten auf die kurze Strecke bis zur Ansegelungstonne eine volle Stunde segeln. Jetzt ging es mit Backstagwind auf SSO. Die Wellenberge überstürzten sich geradezu, uns zu erreichen. Sie hatten damit aber kein Glück; denn »Nordwest « war ihnen zu flink. Außer Zufallspritzen kam kaum mehr Wasser an Deck. Ganz bösertige Wasserberge trafen wir noch bei der Einfahrt nach Esbjerg. Hier türmten sie sich steil und spitz auf, so daß es anstrengend war, die Pinne zu halten. Um 9 Uhr abends, es dunkelte bereits, ließen wir unserm Magger längsseits schießen. Die ganze Mannschaft rekelte gerade in übergroßer Trägheit die Glieder. So schnell habe ich den Maler noch nie hochkommen sehen, als jetzt, da er unsern, ihn so bekannten Anruf hörte. Er wäre fast, ohne unsern Tamp fest zumachen, herübergesprungen, um uns alle ob des Wiedersehens zu umarmen.



Jütland-Bank

So verdutzt -bald hätte ich gesagt, verrückt – habe ich kaum ein Menschenkind gesehen! Er konnte es immer noch nicht fassen, uns bei solchem Wetter wieder zur Seite zu haben. Jetzt gings ans Vertell'n.

»Mia Lisa« war am Sonntag, als wir bei dem Want zu tun hatten, unter Land zu Anker gegangen und hatte die Segel gestrichen, um Mittag zu machen. Seit Egersund hatten diese armen Seeleute nämlich noch nichts Warmes genossen, da Zweidrittel der Mannschaft in der Regel an Magenverstimmung – böse Magger behaupten an Seekrankheit – gelitten hatten. In der festen Überzeugung, wir würden es ihnen nachmachen, kümmerten sie sich nicht weiter um uns. Da wir sie aber, wie ich schon früher sagte, nicht bemerkt hatten und voll nach Thyborön gesegelt waren, glaubten sie, wir hätten unsern Südkurs beibehalten und wären ihnen während des Essens aus Sicht gelaufen. Mit dem letzten Bissen im Hals hieß es, Segel gesetzt und Anker hoch, dann „Nordwest“ nach mit Kurs auf Esbjerg! Währenddes waren Gewitter hochgekommen und der Wind dreht auf SW. »Mia Lisa« mußte deshalb in die offene See hinaushalten. Der mit Sicherheit erwartete Sturm blieb aber aus, nur Blitze, Donnern und ein wolkenbruchartiger Regen gingen über das einsame Boot hinweg. Als das Gewitter vorüber war, kam der Wind wie-

der aus seiner früheren OSO-Richtung und der richtige Kurs konnte wieder aufgenommen werden. Leider hielt dieser Wind nicht aus, sondern wechselte bald zwischen Süd und SW, blieb dann aber, aus der feindlichen Richtung kommend, auf Süd stehen. Abends 8 Uhr lag »Mia Lisa« auf der Höhe von Lyngvikfeuer, als Sturm einsetzte. Schleunigst mußte gerefft und Sturmfock gesetzt werden und aus dem Rennkreuzer wurde ein wildkreuzender Renner. Da die See bald grob wurde, kreuzte er nicht nur in der Quere, sondern auch nach unten und oben. Das Boot nahm Brecher über, und die 43% Mannschaft gab solche heraus, Bloß der jeweilige Steuermann blieb von letzteren verschont, weil er seine Gedanken ganz auf den schönen Esbjergger Hafen konzentrierte und seine Steuermannskunst aufs Äußerste ausnutzen mußte. Der Tag ging zu Ende, und eine stockfinstere Nacht kam, daß Kimm und Himmel nicht zu unterscheiden waren. Endlich, um 1 Uhr, Blaavands-Huk Feuer in Sicht, auf welches der Maler schon stundenlang Ausschau gehalten hatte, und das ihm die meeresleuchtenden Brecher schon vielfach vorgetäuscht hatten. Ich bin schwerhörig, sonst hätte ich in Thyborön sicher sein „Hurra, Deutschland ist gerettet“! gehört. Jetzt überfiel unsern braven Seemann aber die Schlafkrankheit, und der schon aus der Kojе gefallene (wollte sagen, gesprungene) Steuermann machte sich seeklar, um seinen Kommandanten abzulösen. „Nu go man rin, Vadder, nu weet ik Bescheed; wenn't neudig deit, weck ik Di. Seekrank warr ik no ok nich mehr“, meinte der tapfere Knirps. Damit übernahm er in der pechschwarzen Nacht die Pinne und damit die Verantwortung über Wohl und Wehe von Schiffer und Kahn. – Nach etwa anderthalbstündigem Kreuzen war die Leuchtonne von Nordmanns-

Tief erreicht. Nun mußte der Schiffer wieder an Deck, um auf der letzten Strecke wieder die Führung zu übernehmen. Er schickte seinen Jungen trotz dessen Sträubens wieder in die Kojе. Dies Sträuben hatte zweierlei Gründe: erstens wollte der Junge seinen Vater nicht allein lassen, so-dann aber, weil sein Bettzeug klitschnaß vom Seewasser war. Inzwischen war es Tag geworden, als es auf einmal von unten rief: „Vadder, ik heff all Meeresleucht'n in'n Bett!“ Hierauf Gelächter unten und oben und alles nächtliche Ungemach war vergessen. Auf einmal hört der Maler Kettengerassel. Er nach vorn und sieht die Bescherung: Sein Anker war beim Stampfen über Bord gegangen; er hatte nämlich tags vorher beim Untersegelgehen in der Eile vergessen, ihn festzuzurren. Nun kostete es Knochenfett, das Geschirr wieder an Deck zu bringen. Als der Schiffer sich bei seiner Arbeit mal umsieht, ob seine Mannschaft wohl von dem Lärm aufgewacht sei, stehn beide in der Luke und schauen ihm zu. Als sie nämlich von dem Geräusch aufgewacht waren und den Vater nicht am Ruder bemerkten, fragten sie einander, ob er wohl vorn ist? 3,30 hatte »Mia Lisa« die Ausfahrt des Tiefes erreicht und damit das Schwerste hinter sich. Die Schoten konnten nunmehr auf halberwind gefiert werden. 7,30 Uhr wurde bei der Einfahrt nach Esbjerg hinter einer Huk geankert. »Mia Lisa« hatte bei der Kreuzztour etwa 3 Seemeilen stündlich, das sind ca. 5 Knoten, zurückgelegt. Am heutigen Montag hatte die ganze Besatzung die Hände voll zu tun, ihre Plünn zwischen Regenschauern zu trocknen. Die seit einigen Tagen an fast vollständiger Schlaflosigkeit leidenden Seefahrer befürchteten, wenn die Betten das in voriger Nacht bemerkte phosphoreszierende Wesen beibehalten würden, könnten sie auch in

den folgenden Nächten wegen der Helligkeit um die langentbehrte Nachtruhe kommen. Ich glaube, schon früher darauf hingewiesen zu haben, daß die Seele unseres Malers nur während der Abwesenheit der Sonne Ruhe findet. Am Nachmittag segelte die »Mia Lisa« mit der Flut in den Esbjergger Hafen, um »Nordwest« aufzusuchen. Der Schreck war natürlich groß, als sie hörten, daß »Nordwest« nicht eingelaufen war; denn das konnte sich der Magger garnicht vorstellen, daß ich die gewohnte Folgsamkeit ganz außer acht gelassen hatte, besonders, weil er von mir immer nur Esbjerg als Ziel gehört hatte. Aber eben durch meinen zu großen Gehorsam waren diesmal die Rollen vertauscht worden. »Mia Lisa« wollte wegen der in Aussicht genommenen Nacht ruhe nach Thyborön, »Nordwest«, weil ihr die immer und überall habende Ruhe durch das Anlaufen des letzteren Hafens höchstens gestört worden wäre, gleich durchhalten nach Esbjerg! Nun ging es an das Rätsel-Raten, wo »Nordwest« wohl geblieben sein könne. Daß er noch auf See sein könne, war kaum anzunehmen, ihn aber in Thyborön zu vermuten, ging auch nicht gut an, da wir uns zu gut kennen, um zu wissen, daß ein einmal ins Auge gefaßtes Ziel auch erreicht wird. Als der Magger sich noch mit dem Esbjergger Fisch-Auktionator über den mutmaß-



Mia Lisa im Maurangerfjord

lichen Verbleib des »Nordwest« unterhält, riet der hilfsbereite Herr ihm, doch wenigstens mal in Thyborön Nachfrage zu halten, sein Telephon stände ihm zur Verfügung. Die Verbindung mit dem Hafenmeister in Thyborön war bald hergestellt und damit auch die Schicksale der beiden Seefahrer. Außer den üblichen Grüßen bestellte der Magger kurz und bündig: Wir bleiben solange in Esbjerg liegen, bis »Nordwest« uns hier abholt! Das schloß ja nun jeden Irrtum aus und wir wußten, was wir trotz der uns noch zur Verfügung stehenden wenigen Tage sonst kaum ins Auge gefaßt hätten, daß wir Esbjerg unbedingt anlaufen mußten. Am Mittwoch Abend waren wir dann ja auch glücklich wieder vereint.

Donnerstag, 30. 7., blieben wir wegen schlechter Gelegenheit bis abends 8 Uhr im Hafen. Dann schien das Wetter sich bessern zu wollen. Das Barometer stand auf 753 mm und, wie der Maler sich selbst vorlog, war es steigend, – es blieb aber bis spät auf dem gleichen Punkt stehen. Wir beschloßen daher, da der Sturm sich legte, auf die Heimreise zu gehen. Der Wind stand aus Westen und die offene See mußte durch Kreuzen gewonnen werden. Draußen stand noch grobes Wasser und ließ uns nur langsam vorwärts kommen. Gegen 10 Uhr kam »Mia Lisa«, welche voraus lag, plötzlich vorm Winde zurück und rief uns zu, sie hätten ein Leck, wir müßten die Nacht hinter der Düne Schutz suchen. Gegen 11 Uhr waren wir zur Stelle und konnten Anker werfen. Beim Stilliegen machte das Boot jedoch kaum Wasser, und wir gingen beruhigt zur Koje,

Freitag, 31. 7., mußten wir, wenn wir zum Sonntag zu Hause sein wollten, einen Gewaltstreik unternehmen, ganz egal, wie Wind und Wetter sich verhalten würden. Nachdem wir

unsern Kaffee bin'n hatten, setzten wir Segel. 5.30 Uhr hatten wir die Brandung achteraus und freies Wasser. Der Wind war WSW und steif. Während wir scharf am Wind segelten, hielt »Mia Lisa«, welche anfangs weniger Höhe genommen hatte und in Lee weit voraus lag, voller, so daß wir immer weiter auseinander gerieten. Da ich mich jetzt auf den Kompaß verlassen durfte, hielt ich meinen Kurs durch, hatte unsern Magger aber immer im Auge; denn zuletzt kam mir die Befürchtung, das Leck der »Mia Lisa« könnte schlimmer geworden sein. Dann wieder sagten wir zueinander, »de wüllt wull datt affgeschürte Blee wedder hol'n, dat se achter List op'n Sand sitt'n lot'n hebt.« Als wir die Insel Sylt sichteten, sahen wir, daß unser Magger wieder größer wurde, also mehr kniff. Entweder hatte er uns in Versuchung führen wollen, ob wir ihm folgen würden – oder sein Kompaß hatte getrogen bzw. kam in dem schweren Seegang gar nicht zum Stillstand oder, der Maler war so sehr in seinem Beruf vertieft, daß er vor lauter Anschauung der Wellenberge das Ausschauen vergessen hatte. Richtige Auskunft hat er mir bis zum heutigen Tage nicht gegeben. Er erzählte mir nachher nur, seine Mannschaft hätte aus langer Gewohnheit schon gar nicht mehr ohne Seekrankheit leben können. Außerdem haben die beiden Kranken aber dauernd Wasser schöpfen müssen, weil die Pumpe infolge Beschädigung des Packungsleders versagte. Wir hatten Windstärke 7 und mußten kleine Segel führen. Ich hatte zuletzt gut Wind drauf gehalten, und wir kamen an der Südspitze Sylts wieder zueinander, mußten dann aber beide mächtig kneifen, um uns von der wütenden Brandung, bei welcher wir nur mit etwa 300 m Abstand vorüberkamen, freizusegeln. Wir mußten aber durch kolossal steile Grundseen, wel-

che uns wohl naß machten, aber nichts weiter anhaben konnten. 3,15 Uhr passierten wir Vortraptietonne und konnten den Schoten einen Schrick geben. Der Wind wurde stiller und drehte mehr nach NW. 7 Uhr abends hatten wir das Eiderfeuerschiff erreicht. Um auch von anderer Seite mal wieder deutsche Laute zu hören, hielten wir unmittelbar daran vorbei und stellten irgendwelche Fragen. Um 6 Uhr war Hochwasser gewesen. Da es immer flauer wurde, beschlossen wir, Kurs auf Falschtief zu nehmen, wo wenig Ebbstrom läuft. Dieser Weg ist auch bedeutend kürzer, als um Großvogelsand die Elbe hinauf. 12 Uhr gaben wir quer von Elbfeuerschiff III auf. Da »Mia Lisa« wieder viel Wasser gemacht hatte und Betten und Polster naß waren, boten wir ihnen Quartier bei uns an, was aber mit den Worten abgelehnt wurde: »Wi möt Woter get'n un oppblib'n.« Der Magger hatte das Leck jetzt gefunden, konnte aber nicht hinzu, um es abzudichten. Der Mastkoker war nämlich an Backbord mit der einen Ecke auf die Kimmplanke gebaut. Durch die dauernde Ueberanspruchung des Mastes werden die Kokerbolzen etwas nachgegeben haben oder die Mutter sind ursprünglich nicht fest genug angezogen worden, wodurch ein Druck seitlich gegen die Planke ausgeübt und das Leck verursacht wurde. Nachdem der Koker etwas verkürzt war, konnte die Naht mit etwas Baumwolle gedichtet werden. Eben werde ich dahin berichtet, daß das meiste Wasser garnicht durch das eben besprochene Leck, sondern durch die Kettenklüse, von welcher der Verschluß über Bord gegangen war, eingedrungen war.

Sonnabend, 1. 8., 4 Uhr morgens, die Flut hatte schon längere Zeit eingesetzt, gingen wir bei schönem Westwind unter Segel, um möglichst die Endstrecke in einer Tide zurückzulegen.

Zuerst war noch nicht viel zu sehen, da eben der Tag hochkam. Als wir das Elbfahrwasser und damit unser eigentliches Sportgebiet erreicht hatten, war es heller Tag. Mit unserm hochgestimmten Heimatsgefühl konnten wir uns zunächst nicht genugtun, das uns so bekannte und doch wieder neue Bild der Elbmündung, belebt von aus- und einfahrenden Schiffen, voraus das jetzt von der Sonne beschienene Cuxhaven, in uns aufzunehmen. Dann forderte wieder einmal der Magen sein Recht auf den gewohnten Morgenkaffee. Mit ausgebaumtem Ballon – genannt Spinnaker – ging es flott aufwärts, und wir durften hoffen, unsern Hafen mit der Tide zu erreichen. Es wurde jedoch immer flauer, und wir passierten erst 1,45 Uhr Blankenese, wo es Hochwasser war. Soviel Wind behielten wir aber, daß es noch gut aufwärts zog. Bei Finkenwärder begegneten wir den ersten Sportseglern, welche in gewohnter Weise Sonnabends abwärts nach der Unterelbe kreuzten, und Sonntags, in Geschwadern vereint, das bekannte, sich aufwärts bewegend, Elbgewimmel abgeben. Ebenso begegneten wir dem auf der Ausreise befindlichen Nordlandfahrer »Peer Gynt«, welchem wir stille Grüße an unsere dort droben gewonnenen Bekannten mitgaben.

Um 4 Uhr lagen wir an unserer Boje. Unser Ort war festlich geschmückt; fast alle Häuser hatten Schwarz-weiß-rot geflaggt. Selbstverständlich bezogen wir das auf unsere Heimkehr, aber hier hatten wir uns gründlich getäuscht: es handelte sich um ein Vereinsfest! Na, ganz so eingebildet sind wir nicht, daß wir ersteres geglaubt hatten; jedenfalls freuten wir uns, mit unserer Festestimmung in die gleiche hineinzugeraten.

Unsere Angehörigen freuten sich, uns wieder zu haben, wenigstens taten sie so und meinten:

„Nu hebbt Ji wull genug segelt un de Welt wit genug bereist; so'n wide Tour mokt Ji doch wull nich wedder?“ Darauf die Steuerleute: „Anner Johr geiht' no't Nordkap!“ Damit war viel gesagt, denn soweit reicht leider nicht die Zeit. Zurückgelegte Strecke: ca. 1050 Seemeilen.

AUS BEHÖRDEN UND VERBÄNDEN

Kurz berichtet

NEUE SCHIFFSSICHERHEITS-VERORDNUNG

CKB ■ Am **30. November 2024** ist eine Änderung der **Schiffssicherheitsverordnung (SchSV)** in Kraft getreten. Damit hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr weitreichende Neuerungen eingeführt, die insbesondere Kleinfahrzeuge bis 24 m betreffen. Ziel der Reform ist eine Angleichung an internationale Sicherheitsstandards sowie eine klare Abgrenzung zwischen gewerblichen und privaten Nutzungen.

Privat genutzte Sportboote, die ohne Gewinnerzielungsabsicht oder entgeltliche Nutzung ausschließlich zu **Sport- und Freizeitzwecken** eingesetzt werden, unterliegen weiterhin **nicht der Schiffssicherheitsverordnung**. Das Gleiche gilt für Kleinboote in rein ideellen Einsätzen – etwa im Bereich von Umweltschutz, Meeresforschung oder humanitärer Hilfe.

Deutlich verschärft wurden hingegen die Vorschriften für gewerbsmäßig genutzte Sportboote, die nun rechtlich den Frachtschiffen gleichgestellt werden. Sie unterliegen künftig einer Sicherheitszeugnispflicht durch die BG Verkehr, verbunden mit regelmäßigen Inspektionen und dem Nachweis, dass das Schiff nach den Stan-

dards einer Klassifikationsgesellschaft oder der EU-Sportbootrichtlinie (2013/53/EU) gebaut wurde und entsprechende technische und sicherheitsrelevante Anforderungen erfüllt. Betroffen sind unter anderem Charterboote mit Besatzung, Ausbildungsfahrzeuge zur Erlangung von Sportbootführerscheinen sowie Boote, die im Rahmen von Kojencharter oder sonstigen entgeltlichen Freizeitangeboten betrieben werden.

Quelle: <https://www.deutsche-flagge.de/de/aktuelles/nachrichten-archiv/nachrichten-2024/neue-regelungen-zur-schiffssicherheit>

HISTORISCHES

Anno 1939

„SCHÖN WAR'S, DAS WINTERFEST“

Von Norbert Schlöbohm ■ Bei meinem Geblätter im Archiv fällt mir immer wieder etwas in die Hände, das mal wieder ans Tageslicht geholt werden kann.

Hier ein kurzer Bericht über das SVAOe-Winterfest im Februar 1939; hier gilt es nicht nur das Durchhaltevermögen der Teilnehmer zu vermerken, sondern auch, dass sie mit Hilfe der Kapelle auf der Höhe der Zeit waren. Wir lesen, dass „die Jugend“ Wert legte auf:

- Swing – so richtig verboten war dieser Modetanz denn wohl doch nicht...
- Lambeth Walk – der internationale aktuelle Hit, den auch heute noch jeder kennt.

Ein fröhliches Fest in schwierigen Zeiten; Gewaltherrschaft und nahender Krieg schienen weit weg. Lest und hört selbst:

„Am 25. Februar setzten wir mit auflaufendem Wasser Kurs auf Westspitze Esplanade ab. Sogar von Cuxhaven und Kiel waren Festfreunde, die wohl



Bild aus Udo Pini, „Zu Gast im alten Hamburg“, München: Hugendubel 1997

aber schon eine Tide früher Anker auf gehen mußten, sicher im Hafen ESP eingelaufen. Wie es so im Hafen ist, zuerst ein bißchen Gedrängel bei der Einfahrt, dann viel Hallo bei der Begrüßung, und als die schmissige Kapelle Fuchs durch einen flotten Marsch zum Essen auffordert, ist schon die „richtige“ Stimmung vorhanden. Unser Vereinsführer Kurt von Brook begrüßt kurz aber herzlich alle Anwesenden und gibt das Signal zum fröhlichen Tun,

Nach dem Schmaus (die Damen können es kaum erwarten) setzen Kapellmeister Fuchs und seine acht Solisten mit Walzer, Swings und Lambeth Walk ein. Hierin kann die Jugend dem Alter teilweise etwas vorseignen, letztere verholen sich aber zum Trost tiefer in den Hafen und geben einen Tampen über zur lauschigen Bar. Beim gemütlichen Schifferklavier steigt die Stimmung hier bald auf Windstärke 11. — Plötzlich entsteht großes Hallo und Gelächter, Herr D. Wilkens erzählt Witze von ... Klein Erna. Er liest sie vor aus einem Buche, das später, zum Besten des WHW, in drei Exemplaren amerikanisch versteigert wird, glänzender Erfolg.

Viel zu schnell ist der Zeiger auf 4 Uhr angelangt, die Kapelle spielt: „Guten Abend, gute Nacht ...“, und man geht nach Hause?, nein, „Onkel Hugo“ ist

die heimliche Parole, die unheimlich viel Anklang findet. Bei dampfender Hühnersuppe, Kaffee, Bier und sogar noch besseren Sachen erklimmt die Stimmung noch einmal Windstärke 10. Und dann geht's wirklich nach..., aber nein, noch immer nicht, „Führende“ Teilnehmer sollen, durch die ersten Sonnenstrahlen verführt, ihren Morgenkaffee nicht im eigenen Hause eingenommen haben.

Die Bilanz: Dieses Fest wird unvergessen in die Annalen der Vereinsgeschichte eingehen. G.A.B.“

DIES UND DAS

5. bis 7. September 2025

HAMBURG YACHTFESTIVAL

Von Birgit und Hermann Güldener/HAP■ Nun fand schon zum dritten Mal seit 2023 das Hamburg Yachtfestival statt, und das, wie bei den beiden vorherigen Veranstaltungen auch, bei strahlendem Sonnenschein und sehr angenehmen Temperaturen. Ja, Petrus hatte sich ganz weit aus dem Fenster gelehnt. Kann man daraus schon eine Tradition ableiten? Perfekt wäre das



Der Hamburger Yachthafen

Wetter gewesen, wenn der Wind am Sonnabend ein wenig stärker gepustet hätte.

Auch dieses Mal gab es wieder die bewährte Mischung aus Messe, Information, Fortbildung und Party. Natürlich war auch der traditionelle maritime Flohmarkt am Sonnabend ein Höhepunkt. Aber auch Kinder hatten ihren Spaß mit der Hüpfburg auf dem Spielplatz. Für sie gab es ein Extra-Kinderprogramm. Das war sicherlich auch ein Grund, warum sich sehr viele Familien einfanden.

Ein weiterer Höhepunkt war am Sonnabend die Regatta um den „Yachtfestival-Cup“. Wie oben beschrieben, blies der Wind leider nur sehr mäßig. So musste kurz vor Ende die Regatta wegen Flaute abgebrochen werden.

Auch der SVAOe war wieder mit einem eigenen Stand vertreten. Am Sonnabendnachmittag war er besonders gut besucht. Man traf sich hier zu einem geselligen Beisammensein bei frisch gezapftem Bier zum Klönschnack. Hartmut Pflughaupt hat eine Strichliste über die Kontakte an unserem Zelt geführt:

Interessierte am Verein / Segeln / Liegeplatz / Führerschein:	> 47
Mitglieder am Stand:	> 40
Networking (andere Vereine / Verbände) (war schwierig zu dokumentieren):	> 10
Sonstige Kontakte:	> 20

Wie in den vergangenen Jahren haben wir uns auch beim Schnuppersegeln, das wieder vom Deutschen Segler-Verband organisiert wurde, stark engagiert. Insgesamt haben laut DSV über 211 Personen auf 49 Törns teilgenommen. Dies bedeutet eine Steigerung um 64% gegenüber dem Vorjahr. Davon fanden auf SVAOe-Booten, der Albin Express „Scharhörn“, dem Jugendwanderkutter „Teufelsbrück“ und der J/80 „Azurra“, statt:



Großes Interesse am SVAOe-Stand



Gespräche am Stand

Albin Express:	11 Touren mit 37 Personen
Kutter:	9 Touren mit 66 Personen
J/80:	5 Touren mit 18 Personen

Die Veranstaltung „Wedel singt“ fand diesmal schon am Freitagabend statt und nicht – wie in den vergangenen Jahren – am Sonnabend. So schwor sich so manch sangesfreudiger Besucher am Sonnabend, das nächste Mal das Programm doch ein wenig genauer zu studieren. Am Abend stand dann Party auf dem Programm. Die Band



Hartmut zapft Bier



Opti-Schaukeln ...



... für die Jüngsten



Start zum Schnuppersegeln

„Just for Fun“ spielte mächtig auf und ließ die Tanzfläche sehr schnell sehr voll werden.

Manch einer kam am nächsten Morgen wohl nur mühsam aus der Kojе, denn am Sonntagvormittag füllte sich das Festival-Ge-



Auf der „Teufelsbrück“



Open Ship beim SAR-Kreuzer „Anneliese Kramer“



Party mit „Just for fun“

lände nur langsam. Aber auch am Sonntag konnten noch interessante Veranstaltungen besucht werden. Hier sei besonders der Seenotrettungskreuzer „Anneliese Kramer“ aus Cuxhaven der Deutschen Gesellschaft zur



Nachtstimmung
(Fotos Birgit und Hermann Güldener, Götz-Anders Nietsch)

Rettung Schiffbrüchiger hervorzuheben, der zur Besichtigung einlud.

Es war wieder einmal ein sehr schönes Wochenende. Freuen wir uns auf das Hamburg Yachtfestival 2026 bei – siehe oben zum Thema Tradition – schönstem Wetter.

Tage des Segelns

DANKE!

An: SVAOe, Stephan Lunau

Moin! Wir haben eine Vision und Ihr lasst sie Realität werden – durch Euer ehrenamtliches Engagement, durch die Extrameile, die Ihr geht. Dafür sagen wir, der DSV, von ganzem Herzen DANKE!

Menschen jeden Alters an den Segelsport heranzuführen, von der schönsten Sportart der Welt zu überzeugen, Neugierde zu wecken und die Möglichkeit zu bieten, einfach und unkompliziert, diesen Sport auszuüben, Vorurteile gegenüber Vereinen abzubauen und aufzeigen, welche Kraft und welcher Spaß in solch einer Gemeinschaft steckt – das ist unsere Vision hinter den Tagen des Segelns. Und Ihr macht diese Vision möglich!

Was braucht es? Ein Event, bei dem viele Menschen zusammenkommen. Freiwillige, Vereine und Schiffe, die sich dieser Sache zur Verfügung stellen und an die Idee glauben, über diesen Weg Nachwuchs für das Vereinsleben und den Segelsport zu generieren. Menschen, die die berühmte Extrameile gehen und der „Sache“ dienen und nicht erst fragen „was bekomme ich dafür?“

Der Lohn? Viel Anerkennung und Erfolg auf ganzer Linie. 211 Menschen hatten wir in den vergangenen Tagen auf den Booten, bei 49



**DEUTSCHER
SEGLER-
VERBAND**

Ausfahrten. Unermüdlich waren die Schiffsführer/innen der beteiligten 5 Vereine unterwegs (überragend eine Steigerung zum Vorjahr von 64 %).

Das zeigt einmal mehr, dass das Konzept funktioniert, Menschen so an den Segelsport heranzuführen. Danke noch einmal, dass Ihr Teil dieser Aktion wart und seid. Danke für Euren Einsatz, für Eure Extrameile.

Wir wünschen Euch, dass Ihr für diesen Einsatz die verdiente Anerkennung bekommt und das auch Eure Erwartungen erfüllt wurden.

Ich bitte Dich, meine Dankesworte an alle Beteiligten zu übermitteln und freue mich schon jetzt, dieses Erfolgsmodell mit Euch gemeinsam fortzusetzen.

Mit seglerischen Grüßen, Claus Funk, Vizepräsident Fahrten- und Freizeitsegeln, Deutscher Segler-Verband

Vgl. auch <https://www.dsv.org/nachrichten/fahrtensegeln/2024/09/dsv-segelangebote-beim-yachtfestival-ausgebucht/>



ZU UNSEREM TITELBILD

Und wieder grüßt der Weihnachtsmann! Diesmal hat er sich ein Beispiel an den neuen bunten Opti-Segeln mit den „Malizia“-Brandings genommen. Und wirbt für seine eigene Sache. Ob das die Hamburger Behörden auch auf der Alster dulden würden?

Gezeichnet wurde er von Norbert Suxdorf. Der Zeichner und die gesamte Redaktion der „Nachrichten“ wünschen ihren Leserinnen und Lesern beschauliche Feiertage und ein weiteres gutes Segeljahr 2026!

LESERZUSCHRIFT

Moin, vielen Dank für das wiederum sehr gelungene Heft 5-2025! Dazu erlaube ich mir zwei Anmerkungen / Ergänzungen (mit völlig selbstlosem Hinweis auf meine Website).

- Der Artikel „Wildwest in der Kieler Förde“ auf Seite 4 f. spricht mir als Ostsee-Segler aus dem Herzen. Ich bewundere die Geduld der Funker in Todendorf und im großen Belt angesichts der fortgesetzten Ignoranz der Sportbootfahrer von Regeln und Sperrgebieten. Es gibt tatsächlich nicht nur eine Abhörflicht auf UKW, solange das Boot nicht festgemacht ist (!), sondern das Nichtbefolgen ist auch mit einem Verwarnungsgeld von 55€ (sofort kassierbar) und einem Bußgeld von 125€ bedroht. Da von den Schiffen die MMSI bekannt ist (für die jeweils eine Zustelladresse hinterlegt ist), sollte es eigentlich kein Problem sein, diese Sünder (wie Verkehrssünder) mehr oder weniger automatisch zur Kasse zu bitten. Näheres dazu auf meiner Website unter <https://segeln.blue/vorschriften/seefunk/> Das zitierte Verhalten der „Holcim“ erinnert ein bisschen an

den Joke aus dem Funkverkehr des USS Lincoln mit dem Leuchtturm aus 1995.

- Der Artikel „Dänemark: Antifouling Regeln verschärft“ ist sachlich richtig, nur leider nicht neu und vor Allem – er ist etwas missverständlich: es ist keineswegs verboten, mit einem biozidhaltigen Unterwasseranstrich (bei mir: Coppercoat) die dänischen Gewässer zu befahren. Verboten ist lediglich die **Anwendung** der verbotenen Anstriche auf der schwarzen Liste in Dänemark: d.h. ein Anstrich oder Abschleifen des Unterwasserschiffs in Dänemark mit einem der schwarzgelisteten Anstriche ist verboten, ebenso die Einfuhr, das Öffnen der Dosen und Aufbringen von deren Inhalt auf das Unterwasserschiff usw. aber nicht das **Befahren** mit einem bereits aufgebrauchten und durchgetrockneten Anstrich. Der angegebene Link gibt diese Feinheiten aus meiner Sicht nicht hinreichend wieder. Man muss beim Befahren dänischer Gewässer mit einem bereits aufgebrauchten Antifouling-Anstrich keineswegs mit Knast rechnen. Auch zu diesem Thema finden sich präzise Definitionen (z.B. zum Begriff „Anwendung“) und Links zu den Originalvorschriften auf meiner Website unter <https://segeln.blue/vorschriften/antifouling/>

Mit freundlichem Gruß, Rango Dietrich

DAS BÜCHERSCHAPP

Zum Lesen und Wiederlesen

HEINRICH HAUSER: „DIE LETZTEN SEGELSCHIFFE“

Von Norbert Suxdorf ■ Ende 1929: „Ich soll am 31. Dezember nachmittags an Bord der ‚Pamir‘ sein. Es scheint mir ein gutes Datum, am ersten Tag des

neuen Jahres auf eine große Reise zu gehen ... Die ‚Pamir‘ liegt im Segelschiffhafen an den Pfählen. Ich muß eine Barkasse nehmen. Es wird dunkel, eine kalte blaue Dämmerung. Der Hafen ist vereist... Ich erkenne die ‚Pamir‘, sowie ich sie sehe; sie ist der einzige große Segler, der augenblicklich im Hafen liegt.“

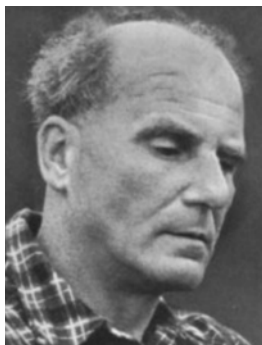
An Bord geht Heinrich Hauser. Der Journalist, Romanautor, Fotograf und Filmemacher ist von der Reederei Laeisz als Reporter für die Reise nach Talcahuano, Chile, angeheuert worden. Unterwegs schreibt er in Tagebuchform über seine Zeit an Bord und dreht rund viertausend Meter Filmmaterial mit seiner federgetriebenen Handkamera. Der daraus entstandene Film wird ein Klassiker. (Die SVAOe-Jugend hat ihn in einer Matinee gezeigt, wenn ich mich nicht irre.)

Als er auf der „Pamir“ mitreist, ist Heinrich Hauser 30 Jahre alt, als Kadett auf der Marineschule Flensburg-Mürwik gewesen und auf Handelsschiffen gefahren.

1. Januar 1930: Ein Schlepper zieht die „Pamir“ hinaus auf die Elbe. Am zweiten Tag liegt sie in der Elbmündung vor Anker: „Wir haben Pech gehabt: der Wetterbericht meldete Sturm aus Südwest, genau gegen uns. Wir haben versucht durchzukommen, aber der Schlepper ist nicht mehr gegen Wind und See gegenangekommen. Mitten in der Nacht sind wir umgekehrt, zurückgelaufen und zu Anker gegangen.“

Am nächsten Tag: „Südwesten Wind, Windstärke sechs bis sieben. Lange, trübweiße Schaumfäden ädern das unruhige Wasser. Eine fühlbare Depression lagert über dem Schiff, weil wir immer noch nicht fortkönnen.“

Dann endlich am 5. Januar: „Es rauscht an der Bordwand. Wir fahren, und der Schlepper ist fort: wir segeln. Beim Anziehen klopft mir das Herz. An



Der Autor Heinrich Hauser
(1901–1955)

Deck: Nie habe ich geglaubt, dass das so wunderbar sein könnte. Ich kann es nicht beschreiben. Der Anblick dieser gigantischen Türme aus Leinwand ist mir ungeheurer als das Schiff des höchsten Doms.“

Hauser besinnt sich auf seinen Auftrag als Filmer: „Ich bin in einem Rausch, alles aufzunehmen, festzuhalten die Formen, Farben, die schwankenden Schatten des Tauwerks auf den Segelflächen... Ich kann es nicht mehr aushalten an Deck, ich muß hinaus in die Masten.“ Auf dem Weg zum Kanal kommt es beinahe zu Zusammenstoßen mit einem Frachtdampfer und einem Fischer.

„Ein schwerer Tag“ ist der 10. Januar überschrieben. Vor der englischen Küste kommt Sturm auf. „Wir kreuzen den ganzen Tag zwischen der englischen Küste und den Sandbänken vor der belgischen Küste hin und her, ohne einen Schritt von

der Stelle zu kommen. Strom ist gegenan und setzt uns immer wieder um das Stück zurück, das wir durch Kreuzen eben gewonnen haben. Wind brist auf. Beide Wachen sind an Deck beim Wenden... Es ist immer wieder ein ganz unerhörter Augenblick, wenn die riesigen Rahen, die aufrechtstehenden Äcker der Segel sich drehen, taumelnd schnell und unerhört feierlich zugleich. Und dann die atemlosen Sekunden, wo es totenstill ist, wo mit einmal kein Lüftchen weht, wenn das Schiff im Wind steht. Ruder geht schwer, oft stehen schon drei Mann daran.“

Der Sturm nimmt zu, das nächste Wendemannöver misslingt: „Wir schmeißen das Ruder hart herum. Aber die ‚Pamir‘ will nicht durch den Wind. Zweimal versuchen wir es noch. Segel knattern. Viel Wind, der immer heftiger wird. Das drittemal: neues Kommando: ‚Klar zum Halsen.‘ Noch ist Raum genug dafür zwischen uns und der Küste. Aber das Schiff folgt dem Ruder nicht. Es fällt nicht ab... Auf einmal entsteht vorn bei der Back eine wilde Aufregung: ‚Klar bei Anker!‘ Ich traue meinen Ohren nicht. Aber in der nächsten Sekunde geht donnernd der Steuerbordanker zu Wasser. Eine Wolke von Rost und trockenem Modder zerflattert, Funken sprühen: ein Ruck geht durch das Schiff. Im nächsten Augenblick braust auch der Backbordanker ab. Schreien da vorn. Krachendes Auslaufen der Ketten. Das Schiff legt sich in den Wind. Die Segel schlagen, donnern über unseren Köpfen wie riesenkrosse, zornige Vögel. Ich habe das Gefühl, es müsse alles in Fetzen gehen.“ Jetzt die Segel zu bergen ist eine harte mehrstündige Arbeit: „Alles hängt in den Raaen. Kapitän, Erster, Zweiter, alles.“

Es gelingt, aber die Kette des Steuerbordankers bricht. Der Backbordanker hält das Schiff. Soll man einen neuen Anker aus Hamburg kommen lassen? Die Antwort der Reederei: „Wir sollen weitersegeln.“



Die „Pamir“ kenterte und sank 1957 in einem Hurrikan auf dem Atlantik. Eine der großen Tragödien der Seefahrt (This photo is part of the Australian National Maritime Museum's Samuel J. Hood Studio collection. Photographer: Samuel J. Hood Studio Collection Object no. 00024746)

Die Schlechtwetterperiode nimmt kein Ende. Am 11. Januar ist wieder Südweststurm gemeldet. Der Kapitän meint sogar, ein Orkan „steht in der Luft“.

Als der Wind abnimmt, will man ankeraufgehen, stellt aber fest, dass sich die beiden Ankerketten vertört haben. Dann bricht auch noch der Kran. *„Talle und Kette sind in die Tiefe gesaut. Vor dem Schiff breitet sich schnell eine große, spiegelglatte Wasserfläche aus: wir treiben. Das Ruder ist schnell besetzt worden, wir sind jetzt in Fahrt. K. (der Kapitän) hat kein Wort gesagt, er war ganz still und ruhig.“*

Nach einem kurzen Werftaufenthalt in Rotterdam beginnt die Fahrt über den Atlantik. Sie verläuft nicht glücklich. Drei junge Männer stürzen aus der Takelage. Einer stirbt. Heinrich Hauser zieht dieses bittere Fazit: *„Diese Opfer sind unnötig, das ist es, was sie furchtbar macht. Es sind Opfer für eine Vergangenheit, die gestorben ist. Nicht mangelnde Wirtschaftlichkeit wird es sein, die den Lauf der letzten Segelschiffe beendet. Sie haben sich überlebt, in einem viel weiteren Sinn.“*

Hauser sieht auch die guten Seiten, die Kame-radschaft auf See: *„Aber nie habe ich erlebt, dass die Spannungen zwischen den Menschen stärker gewesen sind als das Band, das Schiff und Mann-schaft aneinander bindet.“*

Kap Hoorn wird zur Herausforderung für Schiff und Mannschaft. *„Die schnellste Reise um Kap Horn, also von fünfzig bis zu fünfzig Grad, ist nach dem Segelhandbuch einmal in sieben Tagen zurückgelegt worden von einem Laeiszschen Segler“,* schreibt Hauser. „Pamir“ braucht fast drei Wochen, gegen Stürme bis Orkanstärke, wird einmal um fünfzig Meilen zurückgetrieben. Heinrich Hauser notiert: *„Heute sagt K. (der Kapitän) zu mir: ‚Es wird Zeit, dass unser Kampf mit Kap Horn zu*

Ende geht. Sehr lange halten meine Segel das nicht mehr aus.“ Aber schließlich ist der Zielhafen erreicht: *„Es war ein glücklicher Morgen. Es bedeutet etwas, an Land zu gehen, wenn man hundertzehn Tage lang auf Planken gegangen ist.“*

Heinrich Hauser, „Die letzten Segelschiffe“ muss damals ein Bestseller gewesen sein. Meine Ausgabe von 1931 vom Fischer Verlag ist schon aus der 7. bis 10. Auflage. Ich habe sie mehrfach wiedergelesen, und aus ihr habe ich zitiert, in deren Schreibweise. Spätere Ausgaben sind im Internet zu finden. Die von Delius Klasing etwas ist gekürzt. Eine Neuauflage erschien im **ConferencePoint Verlag, 2020, ISBN 978-3-936406-64-1, 28 Euro.**

Zu guter Letzt

SAISONENDE

GAN ■ Die Segelsaison ist vorbei, aber alles, was wir auf dem Wasser erlebt haben, ist noch ganz frisch in unserer Erinnerung. In Gesprächen und Klönrunden tauchen dann Episoden und Erlebnisse wieder auf und führen zu Gelächter oder ernsthaften Diskussionen. Manchmal, wenn sie von allgemeinerer Bedeutung sind, finden sie auch Niederschlag in unseren Nachrichten, so wie in Ausgabe 5-2025 unter dem Titel „Wild-west in der Kieler Förde“. Aber die ganz kleinen, die Augenblicks-Erkenntnisse, können ebenfalls hängenbleiben, auch wenn sie nur aus wenigen Worten bestehen. Einem unserer Mitglieder fiel im Yachthafen Sønderborg diese Hinweistafel auf:

„Tag en redningsvest med, så vi kan ses igen!“ (Nimm eine Rettungsweste mit, damit wir uns wiedersehen!)

Mit wie kurzen und netten Worten unsere freundlichen Nachbarn im Norden etwas Wichtiges ausgedrückt haben! Sollten auch wir uns zu Herzen nehmen; denn wiedersehen wollen wir uns ja alle. Schon, um die vielen Geschichten zu hören, die nach der Saison zu hören sind. Aufschreiben und an die Redaktion schicken können Sie sie natürlich auch.



Zu verkaufen:

„ALI BABA“

Typ – Spirit 28, Bauwerft – A.J.van Heygen,
Design – E.G.van de Stadt, Baujahr – 1976,
Motor – Volvo MD7A, Länge Loa – 8,50 m,
Breite – 2,81 m, Tiefgang – 1,55 m,
Ballast – 1.300 Kilo, Segelnummer – G2281

Leider bin ich nun zu alt zum Segeln. Das gilt aber nicht für mein Boot „Ali Baba“, dem ich weitere 10–20 Jahre leidenschaftliches Segeln zutraue. Das Boot ist vollständig ausgerüstet und segelbereit. Zum Preis gehört eine Einführung in alle technischen Details sowie in deren Dokumentation. Auch die Organisation

der Überführung von seinem jetzigen Liegeplatz in Misunde zu dem neuen Liegeplatz (in Norddeutschland) gehören dazu. Alle Details dazu unter dem Link <https://magentacloud.de/s/5KcbZJwcHYzcfA>



Preisvorstellung 5.000 €, Verhandlungssache.
Kontakt: Peter Otten, Tel. +49 0172 9171358
oder peter.otten.HU@t-online.de

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 HASPDE33XXX

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.

52. Tannenbaum Regatta



**im Hamburger Yachthafen in Wedel
Sonntag 14.12.2025 - 3. Advent**

**Steuerleutebesprechung 11:00
Start 1. Wettfahrt 12:00**

Ausschreibung und Meldung auf manage2sail.com

Ab 11:00 Würstchen & Glühwein



