



SVAOe NACHRICHTEN

4-2026 JULI / AUGUST



Die eleganteste ARC-Verlängerung



Schreib+Keppler entwickelt Lichtwerbeanlagen, die den Gebäudecharakter stärken – präzise geplant, sorgfältig gefertigt, professionell montiert.

**SCHREIB+
KEPPLER**
SIGNS OF EXCELLENCE



**NACHRICHTEN
SEGEL-VEREIN ALTONA-OEVELGÖNNE E.V.**

104. Jahrgang

Juli / August 2026

Nr. 4

GUTE BETEILIGUNG AM DIESJÄHRIGEN SVAOE ELBE CUP



Bei strahlendem Wetter, allerdings wenig Wind, startete der diesjährige SVAOe Elbe Cup. Unser Foto zeigt die vereinseigene Albin Express „Scharhorn“ auf Kurs unter der Skipperin Fleur Sietas (Foto Kay Rothenburg).

IN DIESER AUSGABE

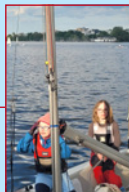
3 Editorial

Thema und Meinung

- 4 Mitsegeln
Chance und Herausforderung

Vereinsleben

- 6 Neuaufnahmen
6 Rolf-Dieter Köhn †
7 Winter 2026/2027
SVAOe Führerscheinkurse und Winterakademie
9 Inklusive Alster
Einige Hintergrundinformationen
10 Freie Fahrt für „Fontenay“!
Die inklusive Segelgruppe startet ins Sommertraining
11 Alle Jahre wieder im Mai
Otterndorf-Geschwaderfahrt



Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 15 Elbe-Cup-Regatta
des SVAOe
*Gute Teilnehmerzahl
bei wenig Wind*
19 Saisonauftakt
J/70 auf der Alster



Jugend

- 21 Geboren 1977:
Ein neues Leben für „Hui Buh“



Fahrtensegeln

- 25 Fast eine Kreuzfahrt
Mit „Acapulco“ von La Rochelle nach Vilamoura

Segelgeschichten

- 30 Fähre „Stralsund“ rettet Segelyacht aus Seenot

Aus Behörden und Verbänden

- 32 Mensch-über-Bord
Notfallsender mit AIS

Dies und Das

- 34 Eine andere Perspektive:
*Mit CMS „Santos Express“
von Rotterdam nach Hamburg*
39 Mensch über Bord
Manöver mit Fokus auf kleine Crews
40 In eigener Sache
40 Zu unserem Titel



Das Bücherschapp

- 44 Rätsel der Odyssee –
Zwei Autoren auf Recherche-Reisen

Zu guter Letzt

- 55 Leinen

Umschlagillustration

Buntstiftzeichnung von Amelie Spannuth

Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

der Sommer hatte kaum begonnen, da brach bereits im Juni die erste Hitzewelle über Europa herein; deren Auswirkungen waren u.a. auch in Deutschland dramatisch, von anderen, weiter südlich gelegenen Regionen ganz zu schweigen. Auch der Segelsport war betroffen: Während der Kieler Woche fielen diverse Regatten der mit der Hitzewelle einhergehenden Flaute zum Opfer. Die YACHT titelte am 28.06.2026: „Kieler Woche ohne Wind“. Ausweislich der Messreihen des DWD und anderer meteorologischer Dienste gab es solche Ereignisse in früheren Zeiten eben nicht in diesem Ausmaß und erst recht nicht so früh im Jahr; auch wenn so mancher das Gegenteil behauptet. Die Ursachen sind bekannt: Es sind u.a. die deutlich über dem Normalwert liegenden Temperaturen der Meeresoberflächen, die wiederum durch die bereits hohe CO₂-Konzentration in der Atmosphäre verursacht werden und die CO₂-Emissionen steigen aktuell weiter. Die wissenschaftliche Einschätzung des IPCC (zitiert vom DMI, s.u.) lautet kurz und knapp:

- „Die Häufigkeit und Intensität der Hitzeextreme hat sich in Europa bereits erhöht.“
- „Der vom Menschen verursachte Klimawandel ist die Hauptursache für diese Entwicklung.“
- „Hitzeextreme und Hitzewellen werden dieses Jahrhundert weiter übernehmen.“

Quelle: <https://www.dmi.dk/nyheder/2026/klimaforandringer-goer-hedeboelger-mere-vold-somme>. Weitere Informationen finden sich u.a. bei Copernicus Marine and Copernicus Climate Change: <https://marine.copernicus.eu/press/press-releases/copernicus-marine-and-copernicus-climate-change-daily-global-sea-surface>.

Da nicht nur Deutschland, sondern u.a. auch Dänemark und Schweden von dieser Entwicklung betroffen sind, wird es künftig vermutlich auch dort während des üblichen Sommertörns kein Ent-



rinnen geben: Am 27. Juni 2026 verzeichnete Osby im Norden von Skåne mit 36,8° die höchste Juni-Temperatur in Schweden seit 1947. Dies ist zugleich ein neuer Hitzerekord für die Region Skåne. (<https://www.smhi.se/klimat/klimatet-da-och-nu/manadens-vader-och-vatten-i-sverige/manadens-vader-och-vatten-i-sverige/2026-06-30-juni-2026---rekordvarme-i-skane>). Am gleichen Tag wurden sowohl in Beldringe nördlich von Odense als auch in Ødum nördlich von Aarhus 37,0 Grad gemessen (<https://www.dmi.dk/nyheder/2026/varme-og-uvejr-ny-dansk-varmerekord-sat-i-baade-oedum-og-odense>).

Die dänische Bezeichnung „hedeboelger“ mag in unseren Ohren harmlos klingen, allein sie ist es nicht. Jeder Segler, jede Seglerin mag seine / ihre eigenen Schlüsse daraus ziehen, was das für Zukunft des Segelsports bedeuten wird. N.B.: Eine Klimaanlage an Bord wird allenfalls helfen den Aufenthalt unter Deck einigermaßen ertragen zu können, ändert an der Situation allerdings nicht das Geringste. Was zu tun ist, damit die Situation nicht noch weiter, im wahrsten Sinne, befeuert wird, ist sattsam bekannt, ob es uns gefällt oder nicht.

Die diesjährige Otterndorf Ausfahrt (s. Bericht in dieser Ausgabe) war, gelinde gesagt, schwach besucht, ganze vier Schiffe mit insgesamt zehn Personen unter SVAOe-Stander nahmen teil,

dankenswerterweise wurden ihre Crews durch unentwegte Automobilisten unterstützt, so dass sich immerhin siebzehn Leute um den heiligen Grill versammelten. Angesichts des offensichtlich geringen Interesses stellt sich zumindest mir die Frage, ob die Veranstaltung weiterhin stattfinden soll? Es ist, außer bei NW 6 o.ä., wahrlich keine besondere seemännische Herausforderung nach Otterndorf zu segeln.

Zum guten Schluss: Wie den „HYG-News“ Nr. 6 zu entnehmen ist, schreitet der Bau des neuen Krans im Hamburger Yachthafen wie geplant voran, so dass wir uns auf eine entspannte Kran-Saison freuen können.

In diesem Sinne: „Genießen Sie den Klimawandel!“ (Zitat Philip Simon, der „Spin Doktor“, WDR) und die Segelsaison.

Ihr / Euer Stephan Lunau

THEMA UND MEINUNG

Mitsegeln

CHANCE UND HERAUSFORDERUNG

Von Martina Scheuregger ■ Segeln ist Gemeinschaftssport und bedeutet, wenn man es nicht (mehr) sportiv mag, Geselligkeit. Für alle, die Neulinge ebenso wie für die erfahrenen Segelnden, kann Mitsegeln gewinnbringend sein, denn es ermöglicht, sowohl neue Menschen sowie unterschiedliche Boote kennen zu lernen. Wenn ich mich in Häfen umschaue, dann sehe ich viele Boote an Land oder am Steg, die offenbar wenig genutzt werden. Vielleicht fehlt da gelegentlich eine helfende Hand zum Segeln?

Meine persönlichen Erfahrungen mitzusegeln sind positiv: Als Jollenseglerin auf der Alster kenne ich die Elbe – ihre Tide, Berufsschifffahrt und Strömungen – vor allem von Land. Sie ist für mich ein Segelrevier, an das man sich herantasten muss und das es noch zu entdecken gilt. Ich habe Respekt vor der Elbe und als ich gefragt wurde, ob ich einmal dort mitsegeln möchte, habe ich mich gefreut, war jedoch unsicher. Doch wir hatten gutes Wetter und nicht allzu viel Wind und Strömung, so wurde es eine schöne erste Erfahrung auf der Elbe. Auch auf der Ostsee bin ich schon mitgesegelt, auf einer sportlichen DeRidder 30 oder einer Grinde, und da gefiel mir die Weite.

Meine persönlichen Erfahrungen zum Mitsiegeln waren aber auch herausfordernd: Jedes Boot war anders im Handling und jede Eignerin und jeder Eigner hatte seine Besonderheiten bzw. Gewohnheiten, etwa, wo sich etwas auf dem Boot befindet oder welche Knoten bevorzugt werden. Absprachen an Bord waren nicht immer gleich verständlich und z.B. beim Anlege-



Auf dem Weg vom Maasholm nach Sønderborg ...

manöver konnten heikle Situationen entstehen. Ein heikles Thema war auch die Toilettensituation, denn das eine Segelboot hat ein WC im extra Raum, das andere keinen extra Raum oder nur eine Pütz. Aber letztlich denke ich, dass beide Seiten etwas von diesen Törns hatten: ich als Neuling die Erfahrung und die Eigner oder die Eignerinnen Geselligkeit, eine Hand, wenn sie kurz mal unter Deck wollten, und Unterstützung beim Anlegen im Hafen.

Die menschliche Komponente ist beim Mitsegeln allerdings sehr wichtig und gehört für mich zur Sicherheit an Bord. Ein Treffen vorab ist daher für mich nötig, egal, ob eine Tagestour oder eine mehrtägige Ausfahrt geplant ist. So hatte ich mal ein Treffen mit einer Eignerin. Wir trafen uns zum Essen, quasi ein Blinddate und merkten beide, dass es nicht passt. Ich war froh,



... Höhe Geltinger Birk / Flensburger Förde

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



*Ein Sonnenuntergang im Yachthafen Maasholm
(Fotos Martina Scheuregger)*

dass es nur ein Essen war (und sie vielleicht auch).

Wie viele Eignerinnen und Eigner beim SVAOe haben ihr Boot viel zu oft im Hafen liegen und wie viele Mitglieder haben kein Boot, aber Lust mitzusegeln? Vielleicht wäre eine ungezwungene Vernetzung im Verein sinnvoll. So müsste sich niemand mehr auf ein Blinddate einlassen :-).

VEREINSLEBEN

Mai/Juni 2026

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:

Dieter Walter Körner, 25474 Ellerbek

Befristete Mitgliedschaft:

Cornelia Thoden, 22587 Hamburg

Jugendliche:

Lea Pauline Bartz, 21388 Saderstorf

Aaron Gebicke, 22765 Hamburg

Jan Wittje, 22769 Hamburg



*** 24. September 1943 † 16. Mai 2026**

ROLF-DIETER KÖHN

Träger der Goldenen Ehrennadel

Eigner des Traditionsseglers

„Vertrouwen a 1893“

Unser langjähriges Mitglied Rolf-Dieter Köhn erlangte seine ersten Segelbeine auf dem Schiff der Eltern „Wetterhexe“. Von 1956 bis 1957 segelte er dann auf dem Kutter. Seit 1. Januar 1958 war er Mitglied im SVAOe. Von 1958 bis 1962 machte er mit seinen Geschwistern auf der eigenen H-Jolle H 383 „Daphne“ die Elbe unsicher. Dann verschlug es ihn nach Düsseldorf und er entdeckte seine Liebe zu den Traditionsyachten, vor allem zu den Plattbodenschiffen aus Holland. So kam er an sein Schiff „Lachende Beer“ und später an das Plattbodenschiff „Vertrouwen“, eine 21 Meter lange eindrucksvolle Tjalk, erbaut 1893 in Alkemade (Südholland). Das Schiff, auf dem Rolf-Dieter Köhn auch manchmal wohnte, lag lange in Holland und in Leer.

Dem SVAOe ist Rolf-Dieter Köhn in all den Jahren immer treu geblieben. Nun ist er im Alter von 82 Jahren verstorben. Wir danken ihm für seine jahrzehntelange Treue. Unser Mitgefühl gilt seinen Angehörigen.

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

Winter 2026/2027

SVAOE FÜHRERSCHEINKURSE UND WINTERAKADEMIE

Von Andreas Gustafsson (Ausschuss für Navigation und Fahrtensegeln) ■ Im Winter 2026/2027 bietet der SVAOe seinen Mitgliedern und auch denen benachbarter Segelvereine wie gewohnt prüfungsvorbereitende Kurse für Führerscheine und Funkscheine an. Das derzeit vorgesehene Programm finden Sie im Anschluss. Wir leiten unsere Führerscheinkurse wie üblich mit einem gemeinsamen Informationsabend am **Montag, den 12. Oktober, ab 19:00 Uhr im Vereinshaus** ein. Alternativ wird auch eine Online-Teilnahme via Zoom möglich sein. Bitte melden Sie sich hierfür bis Donnerstag, 8. Oktober, über info@svaoe.de an.

Anmeldeformulare für unsere Führerschein- und Funkkurse finden Sie ab September auf der SVAOe-Homepage im Download, zudem versenden wir diese im September auch per E-Mail an alle Mitglieder (deren Mailadressen wir kennen – etwa 50 fehlen aktuell noch). Über die Themen der Winterakademie informieren wir Sie parallel ebenfalls ab September auf der Homepage sowie via E-Mail. Alle unsere Kurse und Seminare wer-

den als Präsenzveranstaltungen durchgeführt. Bei einzelnen Seminaren kann im Ermessen der Referenten auch eine parallele Online-Teilnahme möglich sein; dies werden wir dann in der Ankündigung kenntlich machen.

Nachstehend unsere geplanten Führerschein- und Funkkurse:

Sportsegelschein SPOSS des DSV ab 14 Jahren. Der SPOSS ist kein amtlicher Führerschein, sondern ein sportlicher Leistungsnachweis. Er bescheinigt seinen Inhabern, ein kleineres Segelboot auf einem Binnenrevier führen oder als qualifizierte Crewmitglieder auf einer Yacht oder z. B. auf einem unserer Jugendkutter mitsegeln zu können. Der SPOSS ist Voraussetzung, um eigenverantwortlich SVAOe-Jollen auf der Alster oder anderen Binnenrevieren zu bewegen oder um an Verbandsregatten auf Binnenrevieren teilzunehmen. Wir empfehlen ihn allen Segeleinsteigern ab 14 Jahren im Anschluss an die erste Segelsaison. **Kurszeit voraussichtlich: donnerstags 19:00–20:30 Uhr.**

Erster Kurstag voraussichtlich: Donnerstag, 19. November 2026, Dauer ca. bis Mitte Februar 2027, Abschluss durch interne Theorieprüfung vor SVAOe-Prüfungskommission Ende Februar 2027. Praxisprüfungen erfolgen nach



Seemann

& Söhne

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**

www.seemannsoehne.de

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

Bedarf und vorheriger Vereinbarung in der Sommersaison.

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

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

SBFSee und SKS werden von uns im ersten Teil gemeinsam unterrichtet. Wer bereits Vorkenntnisse und Erfahrungen aus dem SPOSS oder in einem vergleichbarem Umfang einbringen kann, kann beide Kurse deshalb auch gemeinsam belegen und in zeitlichem Abstand zueinander im Anschluss zuerst die SBFSee- und anschließend die SKS-Prüfung ablegen. Hinsichtlich der erforderlichen Kenntnisse insbesondere zu Navigation und Gezeiten empfehlen wir den SKS als „Grundausstattung“ für das Führen einer Yacht in Gezeitengewässern. **Kurszeit SBFSee/SKS: montags 19.00–21.00 Uhr, dazu ein Blocksonnabend für SKS-Navigation im Frühjahr 2027.**

Erster Kurstag voraussichtlich Montag, 02. November 2026, Kursdauer ca. bis März (SBFSee) und April 2027 (SKS), Abschluss durch

Theorie-/ Praxisprüfungen vor DSV Prüfungskommission im April 2027 (SBFSee, Wedel) sowie für den SKS an unterschiedlichen Terminoptionen für den SKS ab Mai 2027.

SSS Sportseeschifferschein: Dieser Kurs wird alle zwei Jahre abwechselnd mit dem SHS Sporthochseeschifferschein angeboten und wird im Winter 2027/2028 wieder auf unserem Programm stehen.

SHS Sporthochseeschifferschein:

Der SHS ist der amtliche, empfohlene Führerschein zum Führen von Yachten in der weltweiten Fahrt und vermittelt umfangreiche und vertiefte Kenntnis-

se u.a. der terrestrischen und astronomischen Navigation, des internationalen Seerechts und tropischer Wettererscheinungen. Prüfungsvoraussetzung sind ein Mindestalter von 18 Jahren, der Besitz des Sportseeschifferscheins SSS sowie ein Nachweis von 1000 Seemeilen auf Yachten.

Kurszeit: mittwochs 19.00–21.00 Uhr, dazu ein Blocktag an einem Sonnabend für Navigation.

Erster Kurstag voraussichtlich Mittwoch, 4. November 2026, Dauer ca. bis April 2027, Abschluss durch Theorie-/ Praxisprüfung vor DSV Prüfungskommission. Die Prüfung vor einem Prüfungsausschuss der Zentralen Verwaltungsstelle erfolgt schriftlich und mündlich.

Weiterhin planen wir wie gewohnt einen Wochenendkurs Freitagabend bis Sonntag zum **UKW Sprechfunkzeugnis SRC Short Range Certificate Seefunk (auf Wunsch +UBI**



desgl. für Binnenfunk) sowie bei genügend Nachfrage an einem darauffolgenden Wochenende auch zum weiterführenden **LRC Long Range Certificate für Satelliten- und Kurzwellenfunk**. Das SRC ist verpflichtend erforderlich für Skipper einer Segelyacht auf deutschen Seegewässern, welche mit einem UKW Seefunkgerät ausgestattet ist. Es ist international anerkannt und kann ab 15 Jahren abgelegt werden. Der Kurstermin im Frühjahr 2027 wird noch bekanntgegeben und ist für den Februar geplant. Die Prüfung soll wie gewohnt direkt im Anschluss an den Kurs an denselben Geräten in unserem Clubhaus abgenommen werden.

Alle Kurse finden nur bei ausreichender Nachfrage statt. Für ausreichende Planungssicherheit bitten wir insbesondere SHS-Interessenten herzlich, ihr Interesse bereits so früh wie möglich der Geschäftsstelle unter info@svaoe.de mitzuteilen – natürlich bis zu einer endgültigen Anmeldung noch unverbindlich.

Inklusive Alster

EINIGE HINTERGRUND-INFORMATIONEN

Webredaktion ■ Schon lange hätten wir mehr über unsere Aktivitäten zur Inklusion berichten sollen. Es steht nicht nur in unserer Satzung, dass wir Maßnahmen zur Inklusion fördern, um Menschen mit körperlichen oder geistigen Beeinträchtigungen den Zugang zum Segelsport zu ermöglichen, sondern wir tun es auch. Allerdings hängen Aktivitäten von Anlässen und Menschen ab. Was bisher geschah, hat an Aktualität verloren und findet sich noch im Archiv. Jetzt entwickelt sich neue Aktivität. Im



Rahmen der Aktion „Active city“ der Freien und Hansestadt Hamburg hat sich die Gruppe „Inklusive Alster“ aus einer Reihe an der Alster ansässiger Wassersportvereine gebildet, die ihre Anstrengungen zur Inklusion gemeinsam verstärken wollen. Am Dienstag, 5. Mai 2026, fand beim Hamburger Segel-Club an der Außenalster der Aktionstag „Inklusiv auf der Alster – ein Zeichen für die Spiele und den inklusiven Wassersport“ statt. Ausgerichtet wurde der Tag vom Hamburger Segel-Club und „Wir sind Wir Inclusion in Sailing e.V.“ – gemeinsam mit dem Landessportamt Hamburg und dem Vorprojekt Olympische und Paralympische Spiele der Behörde für Inneres und Sport der Freien und Hansestadt Hamburg als Co-Gastgeber. Anlass war der Europäische Protesttag zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung. Darüber konnte man in der Presse lesen.

Der SVAOe bietet in seiner Anlage am Alsterufer regelmäßige Trainings auf geeigneten Booten für Beeinträchtigte an und nimmt an Regatten teil. Neue Mitglieder nimmt diese Gruppe gerne an.

In der Gruppe „Inklusive Alster“ sind wir eines von sieben Mitgliedern. Über die Aktivitäten dieser Gruppe lesen Sie die „Projektskizze 2026“: <https://www.wir-sind-wir.org/inklusive-alster-2026/>

Man sieht, in Sachen Inklusion entwickelt sich in Hamburg beträchtliche Aktivität. Wir wollen dazu beitragen.

Freie Fahrt für „Fontenay“!

DIE INKLUSIVE SEGELGRUPPE STARTET INS SOMMERTRAINING

Von Telse Rüter ■ Mit dem Beginn des Opti-Trainings im April an der Alster hieß es auch für die C 55 „Fontenay“ wieder „guten Wind!“ oder wie eine Teilnehmerin laut ankündigte „Go!“ Die Stammcrew um Jonna und Jella hat gemeinsam mit den Optis das regelmäßige Training wieder aufgenommen. Wöchentlich kommen wechselnde Crew-Mitglieder mit ins Boot, die das Segeln auf einem größeren Boot kennenlernen möchten und damit ihr Bootsgefühl weiterentwickeln. Auch die eine oder der andere Anfänger/in hat sich schon in der stabilen C 55, einem Hubkielboot, ausprobiert, bevor es ganz allein mit einem Opti auf die Alster ging.

Das regelmäßige Training zahlt sich aus – im Juni haben Jonna und Jella erstmals den wöchentlich vergebenen Trainingspokal gewonnen,



Segelvorbereitungen



Was ist da über Bord gegangen?

weil sie erste Manöver selbständig umgesetzt haben. Die Freude war groß!

Am Jüngstentraining nehmen mittlerweile sowohl am Montag als auch am Dienstag Kinder und Jugendliche mit besonderen Bedarfen oder Beeinträchtigungen teil, die aufgrund ihrer Voraussetzungen nicht alle sofort allein einen Opti steuern können. So fahren einige von ihnen mit einem Opti im Training mit. Andere lernen angeleitet in der C 55 Steuern, Manöver und Wind und Wetter kennen. Alle sind Teil der regulären Montags- bzw. Dienstagstruppe, starten gemeinsam mit den Optis und kommen nach dem Segeln zum Besprechen und Abendbrot zusammen.

Im SVAOe findet inklusives Segeln bereits seit Jahrzehnten auf diversen Booten statt. Menschen mit verschiedenen Beeinträchtigungen segeln auf Booten unterschiedlichster Klassen, Kinder mit verschiedenen Beeinträchtigungen haben immer wieder am Segeltraining auf Optimisten teilgenommen. Seit 2023 ist die Förderung des inklusiven Segelns in unserer Satzung verankert.



An der Boje zum Segelsetzen

Im letzten Jahr sind wir Teil des Projekts „Inklusive Alster“ geworden. Die „Inklusive Alster“ vereint sieben engagierte Partner des Hamburger Wassersports zu einem deutschlandweit einzigartigen Netzwerk für inklusiven Wassersport.



Jonna und Jella, stolz auf den Trainingspokal
(Fotos Telse Rüter)

Gemeinsam schaffen sie ein Angebot, das Menschen mit und ohne Beeinträchtigungen das gemeinsame Segeln, Paddeln und Rudern auf der Alster ermöglicht. An Bord und im Boot sind alle gleichwertige Partner – unabhängig von körperlichen oder geistigen Voraussetzungen. Ärzte, Lehrerinnen und Lehrer sowie Betreuerinnen und Betreuer bestätigen regelmäßig die therapeutische und positive Wirkung der inklusiven Wassersportaktivitäten.

Nähere Informationen zu den mittlerweile zahlreichen Projekten und Regatten mit Beteiligung inklusiv zusammengestellter Teams sind hier zu finden: <https://www.wir-sind-wir.org/inklusive-alster/>

Alle Jahre wieder im Mai

OTTERNDORF- GESCHWADERFAHRT

29.05. Hamburg HW 16:18 Uhr –

Glückstadt NW 21:43 Uhr

30.05. Glückstadt NW 10:16 Uhr –

Otterndorf NW 08:20 Uhr

31.05. Otterndorf NW 09:02 Uhr –

Hamburg HW 17:40 Uhr

Von Christiane Krieger-Boden ■ Zur Teilnahme an der diesjährigen Geschwaderfahrt startete „Havkarlen“ am Freitag, den 29. Mai, gegen 16:30 Uhr vom Hamburger Yachthafen Wedel in Richtung Glückstadt. An Bord: Skipper Ralph, Skipperin Dörte sowie Cathrin, Karen und ich als Crew. Die Wettervorhersage war durchwachsen. Wind WSW mit 3–6 Bft, aber heftige Gewitter seien im Anzug, mit Böen bis Orkanstärke. Tatsächlich standen bald drohend schwarze Wolken am Horizont, Blitze zuckten und es fing an, ei-



Kommt das Gewitter?



Während ...



Jedenfalls etwas Regen ...



... der ...



... und ein Regenbogen



... Wertungsfahrt:



Hafen Glückstadt am Morgen



... Läuft!

nige dicke „trockene“ Tropfen (Dörtes Charakterisierung) zu regnen. Doch schnell hörte es wieder auf und wir konnten ruhigen Gemütes verfolgen, wie die Gewitter sich südlich der Elbe entluden. Wir kamen gut voran mit bis zu 8 kn über Grund. So erreichten wir Glückstadt am zeitigen Abend. Leider war es dort sehr voll, da der innere Hafen derzeit aufgrund von Bauarbeiten nicht zur Verfügung steht. Die Kaskelot „Havkarlen“ ist in Häfen nicht ganz leicht zu manövrieren, weil das außen angesetzte Ruderblatt nicht direkt von der Schraube angeströmt wird, und so hatten wir etwas Mühe, das Boot an dritter Stelle im Päckchen am Boot eines eher unwilligen Eigners festzumachen. Wir genossen Karens mitgebrachte Quiche und verbrachten den Abend ruhig an Bord – schließlich mussten wir am nächsten Morgen schon früh gegen 6 Uhr aufstehen. Die Crews von „Maren“ und „Luise“ hatten sich derweilen auf „Ratokker III“ getroffen und Hartmuts Geburtstag gefeiert ...

Für die Fahrt am Sonnabend von Glückstadt nach Otterndorf war eine Segelanweisung ausgegeben worden, um unter Wertung zu fahren: Von den Molenköpfen des Hafens Glückstadt als Startpunkt sollte man so segeln, dass man um 09:50:00 den Zieldurchgang bei Tonne 46 erreichte – Über- oder Unterschreitungen dieser Soll-Ankunftszeit gaben Zeitzuschläge. Wir kreuzten also entlang des roten Tonnenstrichs, von Navigatorin Dörte angetrieben, immer noch höher an den Wind zu gehen. Wir machten wieder gute Fahrt und erreichten die Tonne 46 zu guter Zeit. Wie sich herausstellte, war außer uns nur Stephans „Luise“ ebenfalls unter Wertung gesegelt, die anderen Boote hatten den Motor angeschmissen. Nach gesegelter Zeit waren wir Erste, doch Yardstick-bereinigt leider nur Zwei-

te. Vor der Medem-Einfahrt versammelten sich die Boote und folgten „Luise“ in einer Reihe entlang der Pricken durch den schmalen Priel in den Seglerhafen Otterndorf. Wir fanden ein schönes Plätzchen für uns, nahe dem Verbindungssteg an Land. Wir wurden herzlich vom Festlotsen Jörn sowie Barbara und Marlies mit einer Piccolo-Flasche Wein begrüßt. Und auf der Bank oben beim Hafenmeister-Häuschen trafen wir einige weitere Vereinsmitglieder, die mit dem Auto angereist waren.

Da uns die Tide dieses Jahr sehr früh nach Otterndorf gespült hatte, blieb bei strahlendem Wetter viel Zeit: zum Spaziergehen an den entfernten Ottendorfer Strand oder in den Ort, zum Fahrradfahren (Hartmut probierte sein nagelneues, super-klein zusammenklappbares E-Bike aus), zum Fertigstellen einiger Gerichte für den Abend, zum Schwimmen im Hafen (Wassertemperatur etwa 18°C), zum ausgiebigen Plauschen mit anderen SVAOe-ern im „Seglertreff“ hinterm Deich (darunter unsere beiden Skipper), oder zum gemütlichen Kaffeeklatsch und Sonnenbad im Cockpit (wir drei „Havkarlen“-Gäste).

Um 17 Uhr schmiss Jörn an Land den großen Grill an (wie gut, dass ich ihm ein Feuerzeug geben konnte!) und wir begannen, den Pavillon daneben mit Tischen und Bänken, Tellern, Gläsern und Besteck einzurichten. Dann legte jeder sein Grillgut auf den Grill und alle konnten sich durch eine Vielzahl sehr unterschiedlicher mitgebrachter Salate durchprobieren. Der Abend war mild, die Sonne ging schön rot-orange am Horizont unter, die Stimmung war hervorragend, die Geschichten flossen nur so, eine ergab die nächste. Zwischenzeitlich hatten bei einsetzendem Niedrigwasser einige unserer Boote Land,



Geschwaderfahrt



Am Grill



Im Vordergrund „Maren“



Tisch 1 im Pavillon



Schwimmen



Tisch 2 im Pavillon



Abendstimmung mit „Ratokker III“, dahinter verdeckt „Maren“, davor „Luise“



Nach Sonnenuntergang



Heimfahrt (Fotos Cathrin Schaper, Karen Riechers, CKB)

genauer Schlick, unter den Kiel bekommen, hielten sich aber gut.

Am Sonntag stand nach ausgiebigem Frühstück die Rückreise an. Der Wind war allerdings vollkommen eingeschlafen und so mussten Strom und Motor die Boote nach Hause schieben. Was für ein schönes Wochenende! Schade, dass nur relativ wenige dabei waren – die anderen haben sich was entgehen lassen!



REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE

Elbe-Cup-Regatta des SVAOe

GUTE TEILNEHMERZAHL BEI WENIG WIND

CKB/MJB ■ Am 6. Juni fand die diesjährige Elbe-Cup-Regatta des SVAOe als dritte der seit drei Jahren existierenden „Elbe Super Sailing Tour“, der Jahresrangliste aller Elberegatten, statt. Das Wetter war überwiegend heiter, der Wind kam



Starter-Signale



Das Starter-Team



„Azurra“



„Magier“



„Herz Jung“



Bunte Spinnaker



„Scharhörn“



„Volonte“



„Ballerina2“



„Hein Marie“ und „Frida“



„Fun“



Wettfahrtsleiter Andreas Sasse gibt die Ergebnisse bekannt



Regattabegleitung auf „Kom. Schaper“



Teammitglieder der Wettfahrtsleitung



Nachfeier ...



Rebecca Rieboldt (als Glücksfee) mit Björn Athmer („Jalla Jalla“)



... in der Wegener-Werft



Rebecca mit Katja und Michael Wunderlich („Chosi VI“)



Rebecca mit Dagmar Genthe („Freyra“)



Rebecca mit Fleur Sietas („Scharhörn“)

aus südlichen Richtungen um 2 Bft. 41 Boote waren gemeldet, 40 auch erschienen, alle mit einem Yardstick-Handicap versehen, von kleinen H-Jollen bis zu den großen Yachten mit Yardstick unter 96.

Bevor es losgehen konnte, gab es für die Wettfahrtleitung schon die erste Herausforderung zu bestehen: In derem Schapp war zwar die Begrenzungstonne der Startlinie, aber Anker und Leine fehlten und mussten von Oles Boot ausgeliehen werden. **Wer kann über den Verbleib von Anker und Leine Auskunft geben?**

Pünktlich um 11 Uhr wurden die Starter auf die erste Wettfahrtbahn geschickt. Diese Wett-

fahrt ging elbabwärts bis zur Tonne 116 südlich von Hetlingen, dann war auf dem Rückweg die Tonne 119 vor der Hahnöfer Nebelbe an Backbord zu passieren und dann zur Ziellinie querab von der Westmole des Yachthafens zurückzukehren. Das erste Boot, die H-Jolle „fettes brett“ von Lars Christiansen (Altenländer Yachtclub), überquerte die Ziellinie nach einer Dreiviertelstunde.

Nachdem die Wettfahrtleitung einige Minuten auf Wind gewartet hatte, konnte die zweite, längere Wettfahrt um 12:50 Uhr gestartet werden. Sie sollte wieder elbabwärts führen, diesmal bis Tonne 114 ca. eine Meile elbab von Tonne 116, zurück, die Hahnöfer-Nebelbe-Tonne HN 2 umrunden, Tonne 119 diesmal steuerbords liegen lassen, elbaufwärts bis zur Tonne 125 bei Tinsdal und zurück. Dies war jedenfalls die Planung, jedoch machte der unstete Wind eine Bahnänderung nötig. Da der Wind ständig weniger wurde, entschied der Wettfahrtleiter bei 114 Signal „K“ zu setzen und zu tuten. Kaum war das erste Boot um diese Bahnmarke herum, frischte der Wind wieder auf, und wahrscheinlich hätte man den ursprünglich geplanten Kurs segeln können – so weit zu Sorgen und Nöten des Wettfahrtleiters. Nach einer guten Stunde waren die ersten Boote zurück.

Nachdem sich Joshua Boehlich im letzten Jahr zu einem manage2sail-Wizzard fortgebildet hatte, musste auf die Ergebnisse nicht lange gewartet werden. Zur Überbrückung der Wartezeit wurde auf dem Gelände der Wegener Jachtwerft ab 18 Uhr Freibier der Segelwerkstatt-Stade ausgegeben. Wenig später wurde während der Gin Sul Night die Preisverleihung durch Andreas Sasse vorgenommen.

Schnellstes Schiff nach gesegelter Zeit war „Chosi VI“ von Michael Wunderlich (Blanke-



Rebecca mit der Crew von „Azurra“

neser Segel-Club). Nach Yardstick berechneter Gesamtsieger war jedoch die Elb-H-Jolle „Herz Jung“ von Peter Hauschildt (Segel-Club Oevelgönne), Zweiter wurde „Export Roo“ von Tom Stryi (Blankeneser Segel-Club), Dritter „Frida“ von Daniel Baum (Hamburger Segel-Club). Das beste SVAOe-Ergebnis erzielte Volker Riechers mit „Pacemaker“ auf Platz 12, Gesa Göllner erreichte mit „Nala“ Platz 15 und Thomas Körner mit „Hein-Marie“ Platz 19. Es wurden noch eine Reihe von Wander- und Sonderpreisen verteilt.



Rebecca mit Peter (Pitt) Hauschildt („Herz Jung“)
(Fotos © Kay Rothenburg, © Michael Athmer, CKB)

Der Abend klang dann bei gegrilltem Rindfleisch mit Beilagen und gekühlten Getränken aus, bis es gegen 23 Uhr anfang zu regnen.

Danke an das Regatta-Team: Andreas Sasse, Kai Jancke, Gesche, Luise, Joshua und Marcus Boehlich, Ole Breckwoldt, Rebecca Rieboldt, Kay Rothenburg mit Jürgen Raddatz, Anna Bahr und Frederick Rieboldt sowie die Crew eines THW-Bootes. Für die leiblichen Genüsse sorgten Sven Becker, Jens Kühl, Simon Hansen sowie Grillmeister Till Köster mit seinen Mitarbeitern.

Saisonauftakt

J/70 AUF DER ALSTER

Von Jannis Holthusen ■ Ende März war es endlich so weit – raus mit der J/70 aus der Halle, rauf auf die Alster. Der Norddeutsche Regatta-Verein hatte zum J/70-Auftakt (22 Teilnehmer) und eine Woche später der Hamburger Segel-Club zur Frühjahrsverbandsregatta (19 Teilnehmer) geladen. Das war für uns – Till Pomarius an der Pinne, Jonas Lyssewski als Taktiker, Jannis Holthusen als Trimmer und Moritz Böök auf dem Vorschiff – die Chance, die J/70 endlich wieder zu bewegen.

Beim NRV geht's traditionell darum, zu trainieren und in Schwung zu kommen: Viele kurze Wettfahrten, entsprechend viele Starts und Manöver. Aufgeregte Rufe auf der Bahn, aber keine ernsthaften Proteste. Dank des leichten Windes in diesem Jahr am Ende nur leichter Muskelkater – aufgrund der nach dem langen Winter eher untypischen Krabbel-Bewegungen. Mit 16 Rennen an 2 Tagen waren wir nervlich und körperlich gefordert und erreichten den 14. Platz – Notiz an uns selbst: Mehr Bewegung, Koordination und Stretching ins Wintertraining einbauen!



J/70-Crew in Aktion

Beim HSC wurden die Bahnen länger (soweit das auf der Alster geht), die Manöver routinierter und (die meisten Teilnehmer) etwas ruhiger. Das fühlte sich schon mehr nach Regatta an. Bei wieder eher leichten, drehigen Winden haben wir

uns jetzt eingefahren und landeten am Ende auf dem 6. Platz. Die Formkurve zeigt nach oben.

Da die Boote nach den Regatten noch ein paar Tage im Wasser bleiben konnten, nutzten wir die Chance auch noch, um am „Liga-Training“ mit den anderen J/70 auf der Alster teilzunehmen – das hat uns auch nochmal geholfen, Routine für Starts, Manöver und Trimm des Bootes zu bekommen und in der Crew durchzutauschen. Notiz an uns selbst: Liegeplatz auf der Alster organisieren, um regelmäßig auch mit neuen Crewmitgliedern trainieren zu können.

Das nächste Event ist jetzt schon die Kieler Woche, direkt gefolgt von der Internationalen Deutschen Meisterschaft (IDM) in Warnemünde Anfang Juli. Wir werden berichten! Für das gesamte Team, viele Grüße, Jannis



J/70-Boote auf Vorm-Wind-Kurs (Fotos © Sven Jürgensen)

JUGEND

Geboren 1977:**EIN NEUES LEBEN FÜR „HUI BUH“**

Von Lutz Spannuth (für die Opti-Eltern Refit-Gruppe) ■ In der Vor-Start-Phase der letzten Wettfahrt zur Optimale 2024 nahm das Schicksal für „Hui Buh“ seinen Lauf. Zwei Optis auf Kollisionskurs für den besseren Start und RUMMMS, da war es passiert. Mit hängenden Mundwinkeln ging es zurück an den Steg.

Die Schäden am Bug von „Hui Buh“ waren erheblich. Schnell war klar, mit ein bisschen Spachtelmasse und Farbe war es hier nicht getan. Zudem war „Hui Buh“ nach fast 50 Jahren Dauereinsatz für den SVAOe schon sehr in die Jahre gekommen. Ausgeleierte Verschraubungen,



Hui Buh an der Alster im Oktober 2024

markante Furchen im Gelcoat, ein Sammelsurium an durchgetauschter Ausrüstung und notdürftigen Reparaturen waren Zeitzeugen vieler Jahre im Dienste der Opti-Ausbildung für unsere Jungs-

**DIREKT
AM HAMBURGER
YACHTHAFEN!**



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



Auszug aus dem Messbrief von Hui Buh



Opti-Seglerin Amelie in der SVAOe Werkstatt im Oktober 2025

ten ... und nun kamen zwei Brüche im Rumpf auch noch dazu.

„Was tun mit ‚Hui Buh‘?“ war die Frage. Schweren Herzens ausmustern und entsorgen? Zumindest in der Mitte durchsägen und als Bücherregal ins Clubhaus stellen? Das fühlte sich alles irgendwie nicht richtig an!

Letztlich ist „Hui Buh“ das älteste Boot in der Opti-Flotte der SVAOe-Jüngstenabteilung

und hat über Hamburg hinaus ikonischen Status. Wirklich jeder, der in Hamburg mal Opti gesegelt ist, kennt „Hui Buh“! Und das nicht nur wegen des auffällig in den SVAOe Farben gestalteten Rumpfes mit dem großen schwungvollen Namenszug auf beiden Seiten. Vielmehr steht „Hui Buh“ wie kein anderer Opti im SVAOe für das Jüngstensegeln in unserem Verein und ist prägendes Boot für Generationen von jungen und junggebliebenen Seglerinnen und Seglern im SVAOe gewesen. „Hui Buh“ ist ein wichtiger Teil SVAOe-Geschichte. Mit „Hui Buh“ hat so viel angefangen, und wir dachten „Das darf einfach nicht aufhören!“

„Hui Buh“ musste wieder auf's Wasser und das tun, was er am besten kann: Als Trainingsboot



Hui Buh wird laminiert ...



... und gespachtelt



Hui Buh wird grundiert ...



... und lackiert

jungen Segelanfängern die ersten Abenteuer auf der Alster ermöglichen und Werte wie gegenseitige Rücksichtnahme und gute Seemannschaft vermitteln. Und wenn wir „Hui Buh“ schon in die Werkstatt bringen und einen Refit verpassen, dann aber auch richtig! Original-getreu sollte es werden, nicht neu, aber neuwertig!

Die Basis ist nach wie vor mehr als solide. Gebaut 1977 auf der Hendriksen's Jolle-vaerft in Kerteminde, Dänemark, mit der IYRU Baunummer 20369 und der Segelnummer G 4927 gehört „Hui Buh“ zu der ersten Generation von GFK Optis. Mit seinem offenen Design war er seiner Zeit weit voraus gewesen und ist nach heutigen Maßstäben immer noch State of the Art.

Dies ist wahrlich bemerkenswert, wenn man bedenkt, dass sich erst 1967 die Deutsche Optimist Dinghy Vereinigung gegründet hatte und 1973 der Opti von der IYRU als internationale Bootsklasse anerkannt wurde.

Im Oktober 2025 wurde „Hui Buh“ in die SVAOe Werkstatt verholt und gereinigt. Beschläge und Ausrüstung wurden demontiert, sortiert, markiert und verstaut. Über den Winter wurde mit viel Hingabe laminiert und gespachtelt bis ein Bug wieder erkennbar wurde. Innen und außen wurde geschliffen, grundiert und lackiert bis „Hui Buh“ im Frühjahr 2026 endlich wieder im neuen Glanz erstrahlte. Und weil das alles noch nicht genug Arbeit war, haben wir im reichen



Wieder aufgearbeitete Beschläge von 1977



Wieder aufgearbeitete Original IYRU Plakette von 1977

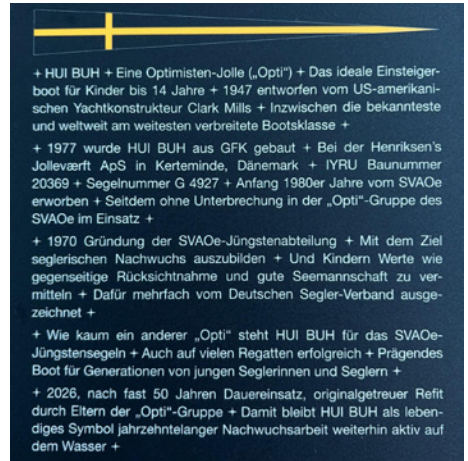


Frisch lackiertes Original-Schwert und -Ruder

Fundus des aussortierten Materials am Schulgartenweg auch noch ein original Holzschwert, -ruder und -pinne gefunden, welche alle wieder aufgearbeitet werden wollten. Die original Ni-robeschläge wurden sorgsam aufbereitet und poliert, um diese später wieder montieren zu können. Auch die kleine, kaum noch lesbare IYRU (International Yacht Racing Union – heute: World Sailing) Plakette wurde als „Hui Buh“-Artefakt als Zeugnis der Zeit liebevoll restauriert.

Damit „Hui Buh“ noch lange hübsch aussieht, wurde er für den nächsten Regatta-Start mit einem effektiven rundum Rammschutz versehen. Und weil die Geschichte von „Hui Buh“ so schön ist, haben wir diese in einer kleinen Chronik verewigt und auf der Mastbank fest montiert.

Neuanschaffungen reduzierten sich zunächst auf all' das, was wirklich nicht mehr zu retten war: das laufende Gut, alle Blöcke sowie neue Auftriebskörper und Ausreitgurte – bis dann kurz



Hui Buh Chronik fest montiert auf der Mastbank

vor Fertigstellung noch ein passendes, schwarzes Rigg spendiert wurde. Verbraucht haben wir die eine oder andere Anmischung von Epoxidharz und Spachtelmasse, ganz viel Schleifpapier, viele



Endlich zurück an der Alster ...



... zieht Hui Buh wieder seine Bahnen (Fotos Lutz Spannuth, Jens Holscher)

Pinsel und Rollen sowie die eine oder andere Dose Bootslack. Für das alles geht unser großer Dank mal wieder an Michael und TOPLICHT!

Mit der ursprünglichen Segelnummer G 4927 und, dank Rolf, mit einem neuen original-getreuen Namenszug verließ „Hui Buh“ Anfang Juni die Werkstatt und wurde anlässlich des Sommerfestes der Jugendabteilung am 14. Juni wieder der Alster übergeben.

Hier auf der Alster segelt „Hui Buh“ nun wieder – wie auch schon die letzten Jahrzehnte – und macht wieder genau das, was er am besten kann: unsere Allerjüngsten auf ihren ersten Segelabenteuern begleiten.

Ein herzliches Dankeschön auch an Jens für sein emsiges und effektives Organisieren im Hintergrund oder auch selbst mit Anpacken, wenn erforderlich.

Allzeit gute Fahrt, „Hui Buh“!

FAHRTENSEGELN

Fast eine Kreuzfahrt

MIT „ACAPULCO“ VON LA ROCHELLE NACH VILAMOURA, ALGARVE

Von Karsten S. Möller ■ „Ich war noch nie in Portugal“ dachte ich, als mir im Herbst letzten Jahres ein Flyer eines Reiseunternehmens ins Haus flatterte, das eine zehntägige kombinierte Flug- und Busreise kreuz und quer durch Portugal anbot; natürlich mit allen Sehenswürdigkeiten, und als Option eine Erholungswoche im Hotel Vila Gale direkt am Strand bei Lagos. Wir haben nicht lange überlegt. Buchen, Frühbucherrabatt ausnutzen und schon waren wir ein halbes Jahr später – im April 2014 – auf einer anstrengenden Bildungsreise in Portugal,

mit anschließendem Relaxen an der Algarve bei langen Wanderungen im warmen Sonnenschein am menschenleeren Strand Praia S. Roque, mutigen Sekundenbädern im eiskalten Atlantik und abendlichem Rotweintrinken am Pool. Wie sollte ich ahnen, dass ich 8 Wochen später wieder auf den Weg in das mir so lange Zeit unbekannte Land sein würde. Diesmal auf dem Seeweg an Bord der SY „Acapulco“.

Sonntag, 15. Juni 2014, La Rochelle – auf

See. Der alte Hafen Vieux Port mit seinen ihn bewachenden Türmen Tour St. Nicolas und Tour de la Chaine, zwischen denen im Mittelalter eine Kette gespannt wurde, um Feinde abzuwehren, die pittoreske Altstadt, wo wir gestern noch einige Biere am Quai Duperre und Cours des Dames getrunken haben, liegen hinter uns. Wir, das sind Skipper Charly, First Mate Bajo, mein langjähriger Mitsegler Josef aus Bayern und der Chronist. Ich stehe am Ruder der „Acapulco“ und bemühe mich, die Schlangenlinien des Kielwassers nicht allzu weit ausschlagen zu lassen. Die ungewohnte Radsteuerung, die lange Atlantikdünnung und die Größe der Yacht – die ‚Acapulco‘ (C&C 57) ist 17,9 m lang, 4,7 m breit, hat 2 m Tiefgang und verdrängt 26 t – machen das nicht gerade einfach. Dafür ist es unter Deck riesig. Ein Salon in dem man tanzen kann, eine Pantry fast so groß wie zu Hause und für jeden eine eigene Kabine mit Badezimmer und Dusche. Sogar eine Badewanne gibt es.

Montag, 16. Juni 2014, auf See. Wir segeln genau vor dem Wind. Der oberschenkeldicke und –gefühl – tonnenschwere Spinnakerbaum ist nach vorn gewuchtet, Schot, Niederholer und Toppnant eingepickt und dann, ein Knopfdruck, und die riesige Genua wird ausgerollt. Ein Manöver, das wir noch häufig wiederholen werden

und das ohne Hydraulik gar nicht möglich wäre. Unser Kurs führt uns quer über die Biscaya nach Nordspanien. Der Wind weht kräftig, mit harten Böen. Die Wellen werden höher und höher, brechen sich in unserem Kielwasser, weiße Schaumkronen türmen sich auf und drücken die „Acapulco“ mal nach Lee, mal nach Luv in tiefe Wellentäler. Die See wird rauer. Wir sind auf dem Atlantik, das ist deutlich zu spüren. Wir machen Rauschefahrt. Die Freiwache zurrt Kojensegel.

Dienstag, 17. Juni 2014, von See – Ribadeo

Nach zwei grauen Tagen und zwei dunklen Nächten – Neumond ist gerade vorbei – taucht die hohe, bergige Küste Galiciens auf, geprägt von schroffen Kaps, senkrecht abfallenden Steilküsten und schmalen, langen und tief in das Land einschneidenden Meeresbuchten, den sogenannten Rias. Nach 306 sm laufen wir in die Ria de Ribadeo ein. Landfall an unbekannter Küste ist immer aufregend. Der Mündungstrichter des Rio Eo verjüngt sich sehr schnell und das Flach Banco de la Carabela zwingt das unbetonnte Fahrwasser hart nach Steuerbord, dicht an wellenumtosten, braunen Klippen entlang. Harter Strom setzt von vorn. Das Fahrwasser wird immer enger. Rechts hoher Fels, das Castillo San Domain droht von oben, und links der umgurgelte Pfeiler der 30 m hohen Puente de Los Santos geben nur eine enge Durchfahrt frei. Bajo steht am Rad und steuert die „Acapulco“ mit ruhiger Hand durch die Enge. „Alter Schwede!“ sagt er und atmet durch.

Ribadeo ist ein hübsches Städtchen; unser erster Landgang auf spanischem Boden. Hügelauflauf und hinab, durch enge Gassen der Altstadt mit beeindruckend hohen, alten Häusern aus Naturstein, durch hübsche Parks und über großzügige Plätze führt uns unser Weg in ein kleines, fast leeres Lokal.

Der Wirt, weder der deutschen noch der englischen Sprache mächtig, bemüht sich sehr und serviert uns abwechslungsreiche spanische Spezialitäten, die wir anfänglich misstrauisch beäugen, dann aber mit Genuss verzehren.

Mittwoch, 18. Juni 2014, Ribadeo – Ria de Cedeira, Die Rias, ehemalige durch den Anstieg des Meeresspiegels jetzt überflutete Flusstäler, bieten viele Ankermöglichkeiten und so ist unser nächstes Ziel die Ria de Cedeira. Der immer noch kräftige NE-Wind lässt uns schnell die 60 sm hinter uns bringen, aber das Ankermanöver in der übervollen Bucht erfordert unser aller Aufmerksamkeit, als der Wind stürmisch auffrischt und mit über 7 Bft die Berghänge herunter fegt. Kaum hat der Anker gefasst, endlich nach drei vergeblichen Versuchen mit 50 m Kette, taucht die Küstenwache auf, lässt ein Schlauchboot zu Wasser, kommt längsseits und kontrolliert Crew List und Schiffspapiere. Aber alles nett und freundlich und alles ist o.k.

Donnerstag, 19. Juni 2014, Ria de Cedeira – A Coruna. Wir sind in A Coruña. Das berühmte Cabo Ortegal, bei Westwind schwierig zu

umschiffen, tat uns nichts. Wir fahren mit ausgebaumter Genua daran vorbei. Beim Einlaufen in die Ria de la Coruña begrüßte uns an Steuerbord der Torre de Hercules, ein römischer Leuchtturm, um 110 n. Chr. vom römischen Kaiser Trajan gebaut, 68 m hoch und der älteste noch in Betrieb stehende Leuchtturm der Welt. Jetzt liegen wir gut vertäut an der Reception Berth im Darsena de la Marina, dem alten Yachthafen, mitten in der Stadt. Diese Reception Berth gibt es in vielen Marinas; eine praktische Einrichtung. Kaum läuft man in den Hafen ein, erscheint der Hafenmeister, winkt einen heran, nimmt die Leinen an, kontrolliert die Papiere – und kassiert das nicht geringe Hafengeld. Eigentlich wird dann ein Liegeplatz zugewiesen, aber die große „Acapulco“ konnte in vielen Häfen, die wir anliefen, immer am Empfangssteg liegen bleiben.

Freitag, 20. Juni 2014, Santiago de Compostela. „Ich bin dann mal weg!“ Nein, wir sind dann mal weg. Ich weiß nicht mehr, wer die Idee hatte, wahrscheinlich mein Freund Josef aus Regensburg, gläubiger Christ und praktizierender Katholik, wie ich immer von ihm sage. Jedenfalls



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

war plötzlich Santiago de Compostela im Gespräch. Da sollten wir doch mal hinfahren, wenn wir schon hier sind und weit ist es auch nicht, wir müssen ja auch nicht pilgern. Das taten wir auch nicht, nur am Anfang. Nach einem langen Fußmarsch die Avenida Marina mit ihrer beeindruckenden Front von Galeriehäusern entlang und weiter, immer weiter, kommen wir endlich zur Estación de San Cristóbal, dem Bahnhof, und ein sehr eleganter Schnellzug bringt uns in einer halben Stunde nach Santiago de Compostela. Die Stadt ist benannt nach Jakobus d. Ä. (Santiago, Sant Jago, lat. Sanctus Iacobus, dtsh. Heiliger Jakob), einer der zwölf Jünger Jesu, der im Jahre 43 durch Herodes geköpft wurde und dessen Gebeine in der dortigen Kathedrale aufgebahrt sind.

In der Tourist-Information, erhalten wir einen Touri-Stadtplan und die eingezeichnete Pfeillinie führte uns kreuz und quer durch die beeindruckende Altstadt, zu allen Sehenswürdigkeiten, durch quirlige Markthallen, durch schmale Gässchen, zur Universität, am Hostal dos Reis Católicos vorbei, seit 1509 Herberge für Pilger, und schlussendlich über die Rua de San Francisco auf den, von Touristen und Pilgern überquellenden Praza do Obradoiro, zur Kathedrale. Wanderer mit langem Stab und Rucksack in schweren Stiefeln; Radfahrer, ihre Räder schwer mit Gepäck beladen; Rollstuhlfahrer; Touristen, Japanerinnen mit ihren landestypischen Sonnenhütchen, bevölkern den Platz und alle haben sich die Jakobsmuschel angeheftet, die seit dem 11. Jh. Symbol der Jakobspilger ist. Die Kathedrale ist imposant, düster, aber prächtig, im Jahre 1077 war Baubeginn, den Reliquienschrein finden wir in einem engen Durchgang mit dicken Gitterstäben gesichert. Mi Visita A Jesus Sacramento.

Abends, zurück in A Coruña finden wir an der Plaza de Maria Pita ein Lokal, wo wir zu Abend essen und der deutschen Fußballmannschaft beim Siegen zuschauen, während von einer Bühne auf dem nahen Platz Popmusik herüber dröhnt. Die Plaza de Maria, eingerahmt von beeindruckenden Palästen, ist benannt nach der „Bürgerin“ Maria Pita, die 1589 in der vordersten Front stand, um einen Angriff eines englischen Flottenverbandes unter Sir Francis Drake erfolgreich abzuwehren.

Sonnabend, 21. Juni 2014, A Coruña – Muxia. Am nächsten Tag beim Auslaufen sehen wir an Steuerbord in einer Bucht der Ria A Coruña die Stadt Ferrol, wo 1588 die spanische Armada auf ihrem Weg nach England Station machte. Wie es den Spaniern dort erging, ist bekannt. Nicht nur der Sturm, sondern auch Drake hatte an dem unrühmlichen Ende der Armada maßgeblich Anteil.

Der Tag ist sonnig, aber schwachwindig, wir müssen häufig motoren. Wenn ein Sechszylinder mit 160 PS tief unten im Schiff vor sich hin brummt und die Selbststeueranlage die „Acapulco“ schnurgerade über das stille Meer fährt und man hin und wieder ein kühles Bier in der Hand hat, kann man singen „... eine Seefahrt, die ist lustig, eine Seefahrt, die ist schön.“ Unser Kurs ist erst W, dann, hinter der Isla Sisargas, SW. Wir verlassen die Biscaya und haben den Atlantik vor uns. Delfine haben sich eingefunden und umspielen die Yacht. Früh sieht man ihre Rückenflossen zwischen den Wellenkämmen, weit weg noch, aber dann schwimmen sie mit großem Tempo auf uns zu, schießen kreuz und quer unter dem Schiff hindurch, schwimmen hin und her, vor und zurück, springen hoch in die Luft, vollführen dabei einen kleinen Dreher, um dann laut wieder

in die See zu klatschen. Man könnte denken sie sehen unsere Fotoapparate und wollen auf sich aufmerksam machen. Nach diesen Spielereien sammeln sie sich für eine Weile am Bug, reiten auf der Bugwelle und plötzlich sind sie alle verschwunden. Bis eine neue Schule kommt.

In der Ria de Camariñas laufen wir den kleinen Hafen Muxia ein. Es ist Sonabend und die kleine Stadt hat sich für ein Hafenfest herausgeputzt. Eine Freiluftbühne ist aufgebaut, eine Kapelle spielt, eine Sängerin bemüht sich gegen den Lärm der Straße anzusingen. Wir wollen aber Fußball sehen. Charlie, Fußballfan, hat Tabellen und Kalender mit, weiß, wer wann gegen wen spielt, und so wird der Verlauf unserer weiteren Reise von der Möglichkeit Fußball zu sehen bestimmt.

Deutschland gewinnt, Charlie reißt die Arme hoch und Bajo sagt: „Alter Schwede!“ Das Essen in dem kleinen Lokal war sehr spanisch, aber gut.

Sonntag, 22. Juni 2014, Muxia – Ria de Muros. Das Wetter bleibt schön. Etwas mehr Wind hätten wir gerne, der Portugiesische Norder hat sich noch nicht eingestellt, aber wir sagen uns, lieber zu wenig Wind als zu viel. Wir segeln am Cabo Finisterre (lat. finis terrae „Ende der Erde“) vorbei. Ruhig liegt es da im Sonnenschein, es ist 247 m hoch mit einem kleinen Leuchtturm darauf. Ich habe es mir beeindruckender vorgestellt, drohender, von Wellen umtost. Abends lassen wir vor Muros, inmitten von Shellfish Beds (Muschelzuchtanlagen), den Anker fallen.

Charly serviert zum Abendessen vorzügliches Rührei; mit Knoblauchsatz. Deshalb so lecker, sagt er. In gemütlicher Runde danach trinken wir Rotwein und Bier, klönen und geben Döntjes zum Besten. Josef erzählt Geschichten aus dem bayerischen Wald, erzählt vom Volkstanz, er in Krachlederner mit Hirschfänger und seine

Monika im maßgeschneiderten Dirndl und von anderen Absonderlichkeiten, die das Leben im Freistaat Bayern so mit sich bringt. „Alles ganz lustig“, sagt Charly, „Alter Schwede“ sagt Bajo und beide gehen an Deck einen Zigarillo rauchen, nicht ohne sich vorher ihren abendlichen Absacker Cola-Rum eingesenkt zu haben.

Montag, 23. Juni 2014, Muros – Baiona. Die tief ins Land einschneidende Ria de Muros liegt hinter uns. Wir steuern wieder unseren Generalkurs Süd. Nach Passieren des Cabo Corubedo zieht sich die Küste an Backbord weit zurück. Die riesige Ria de Arosa und die Ria de Pontevedra gehen ineinander über. Das Wetter ist grau geworden, die Sicht nicht mehr so gut. Wir halten auf die Islas Cies zu, die der Ria de Vigo vorgelagert sind. Einige Klippen und die ausgedehnte Untiefen Las Serralleiras machen sorgfältiges Navigieren erforderlich. Baiona liegt ganz im Südwesten der Ria de Vigo und nach Umrunden der Halbinsel Monte Real, mit der gleichnamigen Festung darauf, ankern wir vorm Monte Real Club de Yates.

Dienstag, 24. Juni 2014, Baiona – Póvoa de Varzim. An Steuerbord weht inzwischen die Flagge Portugals, in den Farben Grün-Rot, mit goldener Armillarsphäre und Wappenschild. Die Küstenlinie ist eintöniger geworden. Keine Rias, keine Kaps. Steilküste wechselt sich mit kilometerlangen, menschenleeren Sandstränden ab. Wir steuern bei leichtem achterlichen Wind südwärts. Der Atlantik macht sich bemerkbar. Langgestreckte Dünen kommt von West heran und lässt die „Acapulco“ manchmal heftig rollen. Einer der drei Kühlschränke geht auf und ergießt seinen Inhalt in den Salon. Es ist nur der Getränkekühlschrank, aber es ist nicht leicht die umher rollenden Bierdosen wieder einzufangen.

Unser erster portugiesischer Hafen ist Póvoa de Varzim, ein auf den ersten Blick wenig einladender Fischereihafen mit einer nicht sehr gepflegten Marina. An Land stehen viele, aufgebockte, heruntergekommene und beschädigte Yachten, die ihrem langsamen Tod entgegensehen. Aus England, Frankreich, Spanien, aus Skandinavien und eine auch aus Kiel, sind sie einst zu fernen Küsten aufgebrochen und nur bis hierhergekommen. Ausgeträumte Träume.

Wir müssen uns verproviantieren und finden in Hafennähe einen kleinen Supermarkt, der alles hat, was wir benötigen. Der anschließende Spaziergang durch die Altstadt, durch belebte Einkaufsstraßen bis hinunter an die Strandpromenade zeigt uns eine kleine hübsche Stadt mit Spielcasino, langem Badestrand, vielen Touristenattraktionen und vielen Restaurants. Am Largo do Passeio Alegre, direkt am Meer, lädt uns ein Wirt durch heftige Armbewegungen und Stühle-zurecht-rücken zur Einkehr ein. Wir sitzen draußen unter Palmen und trinken Wein, während seine kleine, schwarzgelockte Tochter im rosa Rüschenkleid und auf Rollschuhen unseren Tisch unentwegt lärmend umkreist und uns dabei nicht aus den Augen lässt. Der linkische Sohn des Wirts bemüht sich währenddessen, uns portugiesische Spezialitäten zu servieren. Er bringt eine Assa Chouriço, eine kleine keramische Tischgrillschale, in der die Flammen des darin brennenden Aguardente de Chouriço, die hier typische Wurst aus Schweinefleisch und Paprika, umlodern. Es qualmt und zischt, Fett spritzt umher, ich spüre es auf meinen nackten Unterarmen und sehe es auf meinem bisher makellosen Polohemd. Toll! Die Wurst und auch die anderen Speisen schmecken trotzdem.

(Fortsetzung folgt)

SEGELGESCHICHTEN

FÄHRE „STRALSUND“ RETTET SEGELYACHT AUS SEENOT

Von Karsten S. Möller ■ Das ist doch mal ein Aufmacher! Passt natürlich besser zu der auf lagenstarken Tageszeitung mit den vier großen Buchstaben als in unser ehrwürdiges Nachrichtenblatt, aber, wie sonst üblicherweise in dem Boulevardblatt, ist der Titel natürlich auch hier übertrieben. Aber ein großer Teil Wahrheit steckt trotzdem darin.

Es gibt ja Erlebnisse, in die man hineingeraten kann, die sind sowas von peinlich, dass man sich schwört, sein Leben lang niemandem davon zu erzählen und auch die weiteren daran Beteiligten werden sofort vergattert, kein Wörtchen darüber zu verlieren. Nicht vorstellbar, dass der KKK, der kleine Küstenklatsch, davon erfährt und die ganze Unterelbe sich vor Lachen auf die Schenkel klopft. Aber nach Jahrzehnten, sei es der Altersweisheit geschuldet, denkt man anders und, warum nicht, sollen doch auch andere an etwas Vergnüglichem teilhaben.

Mein alter Freund Mike ist auch Segler, aber im Gegensatz zu mir fühlt er sich weniger dem großen Meer hingezogen, sondern liegt lieber mit seinem kleinen Motorsegler in Kappeln und schaut dem munteren Treiben auf der Schlei zu, vor allem dann, wenn sich die Brücke öffnet und alle möglichen Wasserfahrzeuge sich in die Durchfahrt drängeln, als ginge es um Leben und Tod.

Aber immer, wenn es Zeit ist, dass ich mein Boot von Wedel an die Ostsee, oder zurückbringen will und dafür eine Deckshand brauche, ist Mike dabei. Er liebt die Fahrt durch den ‚Canal Grande‘ und sitzt stoisch und mit zufriedenum

Gesicht stundenlang am Ruder. Für mich sehr entspannend. Normalerweise.

Es sollte zurück an die Elbe gehen. Die Schleuse Holtenau hatten wir schnell und problemlos passiert. Nur zwei Frachter und einige große Yachten lagen in der Schleuse, die uns schnell hinter sich ließen, so dass wir uns den Kanal nur mit Blässhühnern, Enten und Schwänen teilen mussten. Es war noch herrlichstes Spätsommerwetter an diesem Wochenende Mitte Oktober; tiefblauer wolkenloser Himmel, leichter frühmorgendlicher Dunst über dem Wasser. An den hier hohen Ufern färbten sich die Blätter der Bäume schon herbstlich, in gelb, rot, verlassendes grün. Altweibersommer, lange Spinnenweben hingen an den Wanten und spielten im Fahrtwind.

Die würzige Luft des Herbstes war inzwischen dem weniger angenehmen Geruch der Landwirtschaft gewichen, es roch nach Kuh und Gülle. Wir waren in der Marsch. Wir hatten gerade zu Mittag gegessen – es gab eines meiner Lieblingskanalessen: Linseneintopf mit Zwiebeln, Cabanossi, einem ordentlichen Schlag Senf und einem kräftigen Schuss Essig dazu, lecker – und ich war noch in der Pantry mit Geschirrspülen beschäftigt, als an Steuerbord ganz dicht etwas vorbeihuschte. Ein erschrockener Blick durchs Bulleye und mit einem Satz war ich im Cockpit. Es waren die Pfähle einer Weiche, damals noch die aus mehreren Baumstämmen zusammengeschraubten Duckdalben, zerfetzt und zersplittert von Ankern vieler Schiffe, mit bunten Farbspuren ihrer Rümpfe, mit verbogenen, sich wie flehende Arme in die Luft reckenden, eisernen Gewindestangen. An denen Mike seelenruhig im Abstand von nicht mehr als dreißig Zentimetern entlang steuerte. Was ich zu Mike sagte, besser, was ich ihm ins

Gesicht brüllte, weiß ich nicht mehr, es ist sicher auch nicht druckreif.

Ich widmete mich weiterhin der Backschaft, doch plötzlich war etwas anders. Das spürt ein mit seinem Schiff jahrelang vertrauter Skipper sofort, wir machten keine Fahrt mehr. Ein fast kaum sichtbares Schwappen des Spülwassers bestätigte mein noch vages Gefühl, wir saßen fest. Ganz, ganz sanft aufgelaufen. Im Kanal! Unglaublich! Welche Schimpfworte ich Mike an den Kopf warf, weiß ich gottlob nicht mehr, aber sie waren sicher recht derb.

Noch dachte ich, kein Problem. Ruder Backbord, Vollgas rückwärts, aber nichts passierte. Vollgas vorwärts. Wieder nichts, das Schiff rührte sich keinen Zentimeter. Wir hängten uns in die Wanten, der Diesel dröhnte, das Heckwasser schäumte, aber wir bewegte uns nicht von der Stelle.

Was ist hier los? Ist es Mahlsand der uns langsam in die Tiefe zieht? Oder ist es Ekke Nekkepenn, der uns hier mit grünemooster, kralliger Hand festhält? Ist er schnell mal aus seinem Heimatrevier, dem Rummelloch zwischen Pellworm und Süderoog, durch die Eider und Gieselau hierher in den Kanal gekommen, um mit uns Schabernack zu treiben?

Der Kanal still und ruhig, kein Schiff weit und breit. Nur Schwäne, Enten und Blässhühner bevölkern die spiegelglatte Oberfläche. Am Ufer haben sich Schwarzbunte eingefunden. Holsteiner. Erst eine, dann folgte eine ganze Herde, standen bis zu den Knien im Wasser und blickten uns mit ihren dunklen Augen gleichmütig melancholisch an. Ihre Mäuler mahlten, ihre Ohren spielten in Mückenschwärmen, ihre gelben Ohrmarken blinkten in den Strahlen der nachmittäglichen Sonne.

Warum kam jetzt nicht wieder eine Grand Banks vorbei, wie vorhin, die uns mit Rauschefahrt überholte, dabei eine derart steile Hecksee warf, dass mir fast der Linsentopf vom Herd flog, während die Herrschaften huldvoll von ihrem Rooftop grüßten. Deren Welle hätte uns so weit angehoben, dass wir freigekommen wären.

Aber jetzt, kein Schiff in Sicht. Es blieb mir wohl nichts anderes übrig, als um Hilfe zu rufen. Kanal 2, Verkehrszentrale.

„Hier Verkehrszentrale Brunsbüttel“. Kaum hatte ich gesagt, dass wir aufgelaufen seien und festsäßen, war in Brunsbüttel die Hölle los: „Sind Menschenleben in Gefahr? Gibt es Verletzte? Behindern Sie den Verkehr? Läuft Treibstoff aus?“ Energische Stimme. Alles nicht, versuchte ich zu beruhigen, wir sitzen einfach nur fest und brauchen jemand der uns hier runterzieht. Dann hörte ich, wie die Stimme mit jemand sprach: „Hi Kuddel, hest du veel to doon?“ Kuddel antwortet: „Dat geht so, wat is'n los?“ „Dor is ne Yacht uplöpön un sit nu fast. Könt ji de rünner slepen?“ „Wat sin dat denn for Dösköpp?“ „Jo, wat schall ick dor to seggen“ antwortete die Verkehrszentrale „Ick fohr noch eenmal röber un dann kann ick dat moken. In tein Minuten“, hörte ich Kuddel sagen und dann wieder die energische Stimme aus Brunsbüttel „Da kommt gleich eine Fähre und zieht euch runter.“

Wenig später kam ein Fähre um die Kurve, eine der kleinen, und drehte elegant auf uns zu. Auf der Rampe stand ein Blaumann, der uns höhnisch zurief „Wat mokit ji denn dor? Wullt ji de Köh melken?“ Ich verkniff mir eine Antwort, warf eine Leine rüber, der Blaumann nahm sie auf, zwei halbe Schläge über die Reling und schon waren wir frei. Es gab nicht einmal einen Ruck. Fröhliches Zuwinken und schon war die Fähre

wieder weg. Ich konnte gerade noch lesen, sie hieß „Stralsund“.

Die Weiterfahrt nach Brunsbüttel verlief ohne besondere Vorkommnisse.

Einige Tage später erhielt ich ein Schreiben vom Wasser- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel in dem in ordentlichem Beamtendeutsch gesagt wurde, „...“, dass es auch für kleinere Fahrzeuge zwingend notwendig ist, die aufgestellten Schifffahrtszeichen zu beachten. In dem o. a. Streckenabschnitt ist ein Mindestabstand von 25 m einzuhalten, vorgegeben durch ein entsprechendes Gebotszeichen am Ufer“.

Als wenn ich das nicht wüsste. Aber mein Freund Mike wollte wohl wirklich mal Kühe melken.

AUS BEHÖRDEN UND VERBÄNDEN

Mensch-über-Bord

NOTFALLSENDER MIT AIS

Von Hartmut Pflughaupt und Lutz von Meyerinck ■ Bereits seit dem 1. Januar 2025 hat sich der Betrieb von AIS-MOB-Geräten grundlegend geändert. Die neuen Geräte besitzen eine funktechnische Zulassung und müssen in der Frequenzuteilungsurkunde der Bundesnetzagentur (gilt für Fahrzeuge unter deutscher Flagge) eingetragen sein*.

Beim Ausschuss für Elektronische Kommunikation (ECC) der Europäischen Konferenz der Verwaltungen für Post- und Telekommunikation (CEPT) als Aufsicht besteht die Sorge, dass durch die AIS-MOB-Sender und ähnliche, zum Beispiel zur Markierung von Fischernetzen, das AIS-System aufgrund seiner begrenzten Band-



Notfallsender Lebensrettungsweste

breite überlastet werden kann. Daran kann natürlich niemand ein Interesse haben. Das ist der Grund, warum man schon 2019 versucht hatte, durch eine Änderung der Rechtslage AIS-MOB in das GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System – ein internationales, satelliten- und landgestütztes Kommunikationsnetzwerk zur Automatisierung und Standardisierung von Notrufen auf See) zu integrieren. Mit den existierenden Geräten war dies nicht möglich. Daher hat man eine neue Geräteart entwickelt (Klasse M Geräte), die ihre Not-Meldung per DSC (auf Kanal 70) vornehmen und auch AIS-Daten auf diese Art in das GMDSS einbringen.

Die Übergangsfrist für die Anpassung lief am 1. Januar 2025 ab. Seitdem dürfen Geräte mit der alten Technik nicht mehr verkauft werden. Für Käufer, die seit dem 1. Januar 2025 ein altes Gerät gekauft haben, müsste es eigentlich die Möglichkeit geben, diesen Kauf rückgängig zu machen. Die neuen Regeln und Anforderungen für die Nutzung derartiger Geräte, mit der Bezeichnung Autonome maritime Funkgeräte

(AMRD – mobile Funkstation auf See, die unabhängig von einer Schiffs- oder Küstenfunkstelle sendet), wurden nebst den **Begründungen** veröffentlicht.

Es gibt für die AIS-MOB-Geräte jetzt die neue internationale Norm „AIS Klasse M“. Die Geräte müssen einen DSC-Notruf senden und eine DSC-Bestätigung empfangen können und senden außerdem ein AIS-Signal. Die einzelnen EU-Mitgliedstaaten sind relativ spät in der Umsetzung der Vorschriften in nationales Recht. Das ändert nichts an der Pflicht der EU-Mitgliedstaaten, den Vorschriften zu entsprechen. Welche Rolle das in der Praxis spielt, mag man dahingestellt lassen (Not kennt kein Gebot). Für ausrüstungspflichtige Schiffe bedeutet es jedenfalls eine teure Nachrüstung.

Was sind nun die Konsequenzen für uns?

- Ein Verkauf der alten Geräte ist nicht mehr zulässig
- Eine Nutzung der alten Geräte ist in einigen Ländern mittlerweile verboten (z.B. in Dänemark), in anderen Ländern sind Restriktionen geplant (z.B. Deutschland, Niederlande, Schweden).
- Verschiedene Geräte der neuen Generation sind im einschlägigen Handel verfügbar

Erstaunlich ist jedoch, warum diese Änderungen in der einschlägigen Presse (jedenfalls bis vor wenigen Tagen) nicht publiziert wurden und der DSV nicht aktiv geworden ist (PLB-Funkbojen – Personal Locator Beacon – sind bei Regatten der Kategorie 2 in aller Regel vorgeschrieben).

* Der **Antrag** kann bei der Bundesnetzagentur heruntergeladen werden (https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/Telekommunikation/Frequenzen/SpezielleAnwendungen/Seefunk/DL/AntragNummernzuteilungSport-schiffahrt.pdf?__blob=publicationFile&v=1).

DIES UND DAS

Eine andere Perspektive:**MIT CMS „SANTOS EXPRESS“
VON ROTTERDAM NACH
HAMBURG**

Von Stephan Lunau ■ Vorgeschichte: Die Tochter des Verfassers fährt als Chief Mate (= Erste Offizierin) für die HAPAG Lloyd. Die Reederei bietet Angehörigen der Mannschaft die Möglichkeit als Passagiere auf ihren Schiffen mitzureisen, wobei sich die relativ kurzen Törns innerhalb Europas mit einer Reisedauer von ca. sieben Tagen anbieten. Auch ist hier die Anreise zum Abgangshafen z.B. mit der Bahn nach Rotterdam unkompliziert. Das Ganze ist immer unter dem Vorbehalt möglich, dass ausreichend Kojen frei sind; diese werden auf den innereuropäischen Törns häufig von Servicemitarbeitern belegt, die während dieser Reisen Arbeiten an Bord durchführen. Eine solche Gelegenheit galt es zu nutzen.

Nach etlichem Hin und Her hinsichtlich des genauen Datums – der Fahrplan von Containerschiffen ist diversen Unwägbarkeiten unterwor-

fen – stand eine Woche vor dem Einsteigen fest, dass ich auf CMS „Santos Express“ (LüA 333,20 m, BÜA 48,20 m, 118.945 BRZ, 123.490 tdw, 10.500 TEU, Maschinenleistung 34.224 kW =

46.532 PS) als „Pax“ (=Passagier) von Rotterdam nach Hamburg mitreisen konnte. Das Schiff fährt aktuell im „SWX“-Service (SWX = South America Westcoast), die Route führt von Hamburg via Panamakanal bis nach San Antonio in Chile. In diesem Service ist Rotterdam auf der Rückreise der erste Hafen in Europa.

Der Agent der Reederei sammelte mich am 22. April 2026 pünktlich in Rotterdam CS auf und brachte mich via Einwanderungsbehörde – die Reise sollte via London nach Hamburg gehen – direkt zum Terminal im Amazonehaven von Rotterdam. Da der bordeigene Kran wegen einer ungünstig positionierten Containerbrücke nicht zur Verfügung stand, trug ich mein doch nicht so ganz leichtes Gepäck über die Gangway zum Hauptdeck in ca. 15 m Höhe. Oben angekommen wurde ich vom Chief Mate in Empfang genommen und im Büro mit der übrigen Mannschaft und dem Kapitän bekannt gemacht. Anschließend ging es zu meiner Kammer auf dem F-Deck, das allerdings mittels des Fahrstuhls. Der „Owners Dayroom“ und der „Owners Bedroom“, beide geräumig und



Kurbelgehäuse



Chief Mate und Pax



Spülluftkanal

gut ausgestattet, waren für die nächsten Tage meine Unterkunft. Anschließend wurde mir die Sicherheitsrolle erläutert: dort ist u.a. beschrieben wer welchem Rettungsboot zugeteilt ist und wer im

Notfall welche Aufgaben zu erfüllen hat. Des Weiteren folgte ein Rundgang mit Erläuterung der wichtigsten Rettungseinrichtungen an Bord.

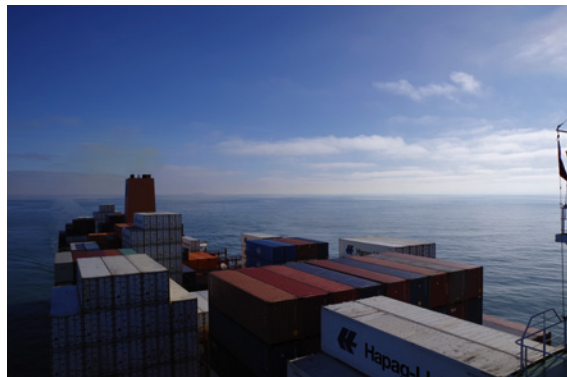
Ab 18:30 Uhr stand das Abendessen bereit. Der erste Tag endete mit anregenden Gesprächen in der Bordbar. Da die hydraulische Ventilsteuerung eines Zylinders der Hauptmaschine defekt war, wurde auch an der Bar über die Optionen einer behelfsmäßigen Reparatur, über die bis zu einer solchen Reparatur nicht voll leistungsfähige Hauptmaschine und über die entsprechende Auswirkung auf die Reiseplanung diskutiert. Der Plan war am übernächsten Tag, Freitag, den 24.04.2026, morgens auszulaufen, sich dann ein paar Stunden auf die Reede im Bereich der Maas-Mündung zu legen, spätnachmittags Anker auf zu gehen, nachts mit halber Geschwindigkeit (ca. 14 kn) Richtung England zu laufen, um dann am Freitag gegen Mittag in London Gateway Port an der Themse-Mündung einzulaufen.

Am folgenden Tag bot sich zunächst die Gelegenheit, den zweiten Ingenieur bei einer Inspektion der Hauptmaschine zu begleiten. Speziell den

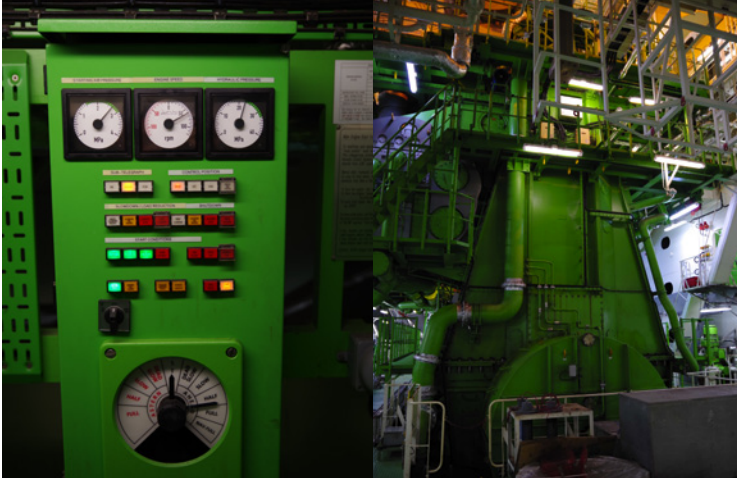
stillgelegten dritten Zylinder, dessen hydraulische Ventilsteuerung defekt war, galt es hinsichtlich eventueller Auffälligkeiten zu begutachten. Die Dimensionen dieser Maschinen (Zylinderbohrung 900 mm, Kolbenhub 3260 mm) sind vermutlich nicht jedem bekannt: Unter anderem sind das Kurbelgehäuse und der Spülluftkanal auch für Menschen größer 180 cm begehbar. Die Inspektion ergab keinerlei Auffälligkeiten. Am Freitagmorgen fuhren wir daher wie geplant zunächst auf die Reede vor der Maas-Mündung. Zu den Ankermanövern von Fahrzeugen dieser Größe ist zu sagen, dass üblicherweise die Maschine recht-



Kurs England



Englischer Kanal



Engine – Subtelegraph

Hauptmaschine

Am späten Freitag nachmittag gingen wir Anker auf, um über Nacht unter weiterer Schonung der Hauptmaschine gemächlich Richtung London Gateway Port („GB-LGP“) an der Themse-Mündung zu fahren. Der Englische Kanal glich einem Ententeich – während es zur gleichen

zeitig gestoppt wird, um mit der Restfahrt die vorgesehene Position auf der Reede anzulaufen. Das Umsteuern der Maschine von Voraus- auf Rückwärtsfahrt ist erst bei einer Geschwindigkeit unter 5 kn möglich; dies bedingt im Übrigen ein erneutes Starten. Das sollte jeder Sportbootfahrer wissen, wenn z.B. eine Reede durchfahren wird und sich von Schiffen freihalten, die entsprechende Manöver fahren, auch wenn diese gegenüber Segelfahrzeugen ausweichpflichtig sind.

Zeit auf der Elbe kräftig aus Nordwest blies, dabei kam es während der Glückstadt-Regatta zu Havarien und Seenotfällen.

Auf einem Teilstück hatte der Verfasser die Gelegenheit, selbst das Ruder bedienen zu dürfen; natürlich unter den wachsamen Augen der Ersten Offizierin, die zumindest nichts auszusetzen hatte. Ein Fahrzeug dieser Größe zu steuern, bedeutet zunächst ein Gefühl für die relative Trägheit der Massen und die Reaktion auf eine bestimmte Ruderlage zu bekommen. Da sich die Brücke im vorderen Drittel des Schiffes befindet (es sind 128,35 m bis zum Bug und 204,83 m bis zum Heck) ist die Drehbewegung durch einen Blick nach achtern ggf. besser einzuschätzen als allein durch den Blick nach vorn. Anzeigen für die Ruderlage und die Drehgeschwindigkeit in Grad / Minute (rate of turn, „ROT“) sind dabei unerlässliche Hilfsmittel. Da unnötige Ruderbewegungen den Treibstoffverbrauch erhöhen, wird auf +/- 0,5 Grad genau gesteuert. Das Ruder ist daher feinfühlig zu bedienen und die eingeleitete Drehbewegung rechtzeitig zu stoppen. Das



Ersatzteile



GB-LGP

Ruder hat übrigens eine Fläche von 78 m² und wenn alle vier Hydraulikpumpen der Rudermaschine in Betrieb sind, dauert es von „Ruder mittelschiffs“ bis „Ruder hart BB / StB“ 17 Sekunden.

Mittags lag das Schiff schließlich plangemäß an der Pier. Die für die Behelfsreparatur der hydraulischen Ventilsteuerung bestellten Ersatzteile

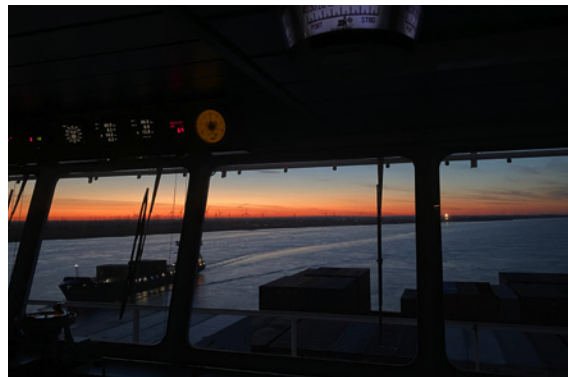
wurden pünktlich geliefert, so dass die Reparatur umgehend erledigt werden konnte. Sonntagabend sollten wir wieder auslaufen. Daher hatten wir am Sonnabend Zeit für einen Landgang, der, neben einem ausgiebigen Spaziergang durch den nahegelegenen Ort Grays, selbstredend den Besuch eines Pubs beinhaltete.

Pünktlich um 19:00 Uhr am Sonntag waren die Schlepper bereit und die Lotsen an Bord, so dass wir die Reise Richtung Hamburg fortsetzen konnten. Zunächst galt es, sich in den Schiffverkehr auf dem englischen Kanal, der bekanntermaßen vielbefahren ist, einzufädeln. Gegen 21:00 Uhr gingen die Lotsen von Bord und über Nacht fuhren wir weiter Richtung Deutsche Bucht. Am nächsten Tag nutzte ich die Zeit, um ein wenig zu arbeiten; dank entsprechender Internet-Verbindung via Satelliten war dies problemlos möglich. Am Montag gegen 19:00 Uhr lag Borkum querab und da die Seelotsen erst um 01:00 Uhr am Dienstag an Bord kommen sollten, konnten wir uns noch etwas Zeit lassen. Am nächsten Morgen gegen 04:00 Uhr fand schließlich der Lotsenwechsel vor Brunsbüttel statt.

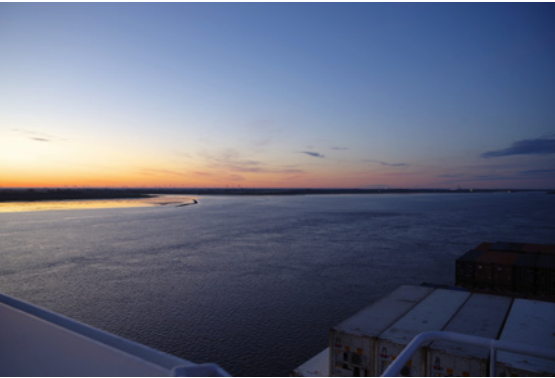
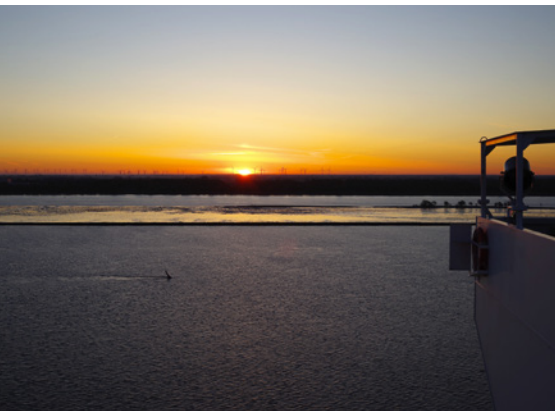
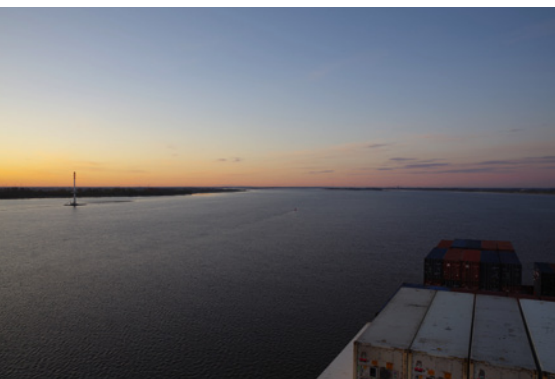
Wenn man es gewohnt ist mit einem Sport-



German Bight W



St. Margarethen

*Störmündung**Rhinplate**Rhinplate-S*

boot auf der Elbe unterwegs zu sein, eröffnet es erwartungsgemäß eine ganz andere Perspektive, das Revier mit einem Schiff dieser Größe zu befahren. Dann wird die Elbe zu einem sehr schmalen Rinnsal, dies erst recht, wenn sich größere Fahrzeuge im Revier begegnen. Es war natürlich auch emotional ein besonderes Erlebnis, am frühen Morgen im Sonnenaufgang mit der Santos Express elbaufwärts Richtung Heimathafen zu fahren und das bekannte Revier ganz anders zu erleben. Selbst der Hamburger Yachthafen wirkt aus dieser Perspektive doch recht klein und erst unser Clubhaus.... Die Köhlbrandbrücke wurde mit einem üppigen Abstand zur Unterkante der Brücke von ca. 3 m etwa eine Stunde vor Niedrigwasser passiert, anders wäre dies wegen der Höhe des Schiffes von ca. 51 m auch nicht möglich gewesen; die Masten und Antennen waren natürlich heruntergeklappt, um die Höhe zu reduzieren. Die Reise endete schließlich um 09:00 Uhr am Container-Terminal Altenwerder (CTA). Wie in jedem Hafen, waren die üblichen, aufwendigen Formalitäten und administrativen Tätigkeiten fällig. Da in Hamburg der Wechsel eines Teils der Besatzung anstand, fanden für jeden Bereich (Maschine, Brücke Ladung) die entsprechenden Übergaben an die neue Mannschaft statt. Da auch die Erste Offizierin ihre Übergabe und weitere Arbeiten zu erledigen hatte, gingen wir schließlich gegen 15:00 Uhr von Bord.

Für den Verfasser ging eine erlebnisreiche Reise zu Ende, die das Verständnis für die Belange der Berufsschiffahrt noch einmal erheblich erweitert hat. Der Austausch mit der Besatzung und mit den Lotsen, egal ob in den Niederlanden, England oder Deutschland, war in jeder Hinsicht eine Bereicherung.

Der Verfasser dankt der gesamten Mannschaft



Kühlbrandbrücke (Fotos Stephan Lunau)

und Kapitän Blancard für die freundliche Aufnahme an Bord, für ihre Gastfreundschaft und die gewährten Einblicke in den Bordalltag. Ebenso gilt der Dank der Reederei HAPAG Lloyd, die den Angehörigen ihrer Mitarbeiter diese einzigartige Möglichkeit bietet den Alltag auf einem Handelsschiff zu erleben.

Mensch über Bord

MANÖVER MIT FOKUS AUF KLEINE CREWS

CKB/KI ■ Yachten, auch die unter SVAOe-Stander, sind oft mit sehr kleinen Crews unterwegs, typischerweise sogar mit gerade mal zwei Personen, z.B. einem Ehepaar. Wenn eine davon über Bord geht, wird die Situation schwierig. Ein Artikel von Dr. Holmer Vogel im „segeln magazin“ beschreibt, wie kritisch Mensch-über-Bord-Situationen bei solch kleinen Crews sind; zumal in größerer Entfernung von Küsten nur die Hilfe von Bord des eigenen Schiffes eine hohe Rettungswahrscheinlichkeit verspricht. Die Rettungschancen hängen dabei stark davon ab, ständig Rettungswesten zu tragen, den Sichtkon-

takt zur Person nicht zu verlieren und sie schnell wieder an Bord zu bringen. Der Autor betont die Notwendigkeit guter Vorbereitung und ständiger Übung. Er gliedert den MOB-Vorbereitungsprozess in vier Phasen:

Zur **Unfallvermeidung** zählen Sicherheitsunterweisungen vor Beginn der Fahrt, das Tragen von Rettungswesten, vorsichtige Bewegungen an Bord und das Einpicken bei schwerem Wetter.

Für das **Wiederfinden** muss im MOB-Fall sofort ein Notruf abgesetzt, die Unfallstelle markiert und der Verunglückte, unterstützt durch wichtige technische Hilfsmittel wie AIS-MOB-Sender und Rettungsbojen (vgl. dazu den Beitrag auf Seite 32/33 in diesem Heft), ständig beobachtet werden. Und für das **Annähern** empfiehlt der Autor einfache und gut trainierte Manöver wie das **Hamburger Manöver** (Schoten dichtholen – Yacht auf Halbwindkurs – Wende – Vorsegel back stehen lassen – wieder Halbwindkurs – mit aktiver Zielfahrt auf die über Bord gefallene Person zurücksteuern) oder das **Drift-Manöver** (Halbwind- oder Amwindkurs – Gewaltwende ohne Bedienung der Schoten in einen Beilieger mit backstehendem Vorsegel – Boot quer auf verunfallte Person zutreiben lassen – wenn diese nicht genau erreicht wird, zumindest Zuspruch und Rettungsmittel übergeben – Raumschotskurs mit dichtgehaltenen Schoten – Wende – Aufschießer) empfohlen. Für sehr kleine Crews empfiehlt er außerdem das sofortige **Beiliegen (Crash-Tack)** als erste Reaktion, um Ruhe zu schaffen und weitere Maßnahmen zu planen. Speziell für kleine Crews wurde jüngst von der Segelschule Well Sailing in Zusammenarbeit mit dem Trans Ocean e.V das Neustädter Manöver entwickelt. Ansprüche an ein taugliches Einhand-Manöver waren dabei: – nahe bei der Person bleiben,

– geeignete Markierung der Unfall-Position, – frühzeitig Hilfe „rufen“, – fehlerverziehendes Manöver, – sicheres Boot in stabilem Zustand, – gute Eigensicherung während der Rettung. Die Segelschule bietet entsprechende Trainings an.

Anschließend folgt die **Bergung an Bord**, die besonders bei unterkühlten oder bewusstlosen Personen eine schonende, möglichst waagerechte Bergung erfordert, um lebensgefährliche Komplikationen zu vermeiden, und geeignete Hilfsmittel wie Bergenetz, Lifesaver-Leine oder Bergetalje erfordert.

In der letzten Phase steht die **medizinische Versorgung** im Mittelpunkt, insbesondere die Behandlung von Unterkühlung und gegebenenfalls die Reanimation.

Ein eher pessimistische **Fazit**: Es gibt keine perfekte Methode! Hilfreich sind gute Vorbereitung, passende Ausrüstung und regelmäßiges Training aller Abläufe. Aber vor allem gilt die Maxime: besser, man fällt nicht über Bord!

Quellen: Holmer Vogel, Mensch-über-Bord (MOB). Ganzheitliche Betrachtung im Vier-Phasen-Schema des Mob-Risikoprozesses. In: segeln-magazin 0572026: – Well Sailing Segelschule, Mensch über Bord in kleiner Crew, Einhand MOB Rettungsmanöver. <https://www.well-sailing.de/skippertraining/short-handed-rescue/> – Ralf Abratis, Notfall zu zweit: Was tun, wenn mein Partner über Bord geht? Float Magazin, 27. September 2025, <https://floatmagazin.de/leute/notfall-zu-zweit-short-handed-rescue-training/#page-1>



IN EIGENER SACHE

CKB ■ Verschiedentlich, so auch in diesem Heft, wird in den „Nachrichten“ über Artikel aus Segel- und Bootszeitschriften berichtet, deren Themen für unsere Vereinsmitglieder von Interesse sein könnten, ob es um umweltfreundlichere Antifouling-Anstriche, neue Rettungssysteme, neue Navigationssysteme oder sonstige Neuentwicklungen im Segelsport geht. Das soll darüber informieren, was in der Szene so diskutiert wird. Erfahrene SVAOe-Seglerinnen und -Segler mögen dazu ihre eigenen Erfahrungen und Meinungen haben. Sie sind hiermit herzlich eingeladen, diese in Lesebriefen mit uns zu teilen und so eine breitere Diskussion zu eröffnen.

ZU UNSEREM TITELBILD

Segelnummer GER 4927, das ist die älteste Optimisten-Jolle „Hui Buh“ des SVAOe, segelt wieder! Nach einer Karambolage und umfangreichen Wiederherstellungsarbeiten (vgl. den Text auf Seite 21–25) kann man „Hui Buh“ wieder auf der Alster entdecken! Amelie Spannuth, Opti-Seglerin, hat diese Szene als Buntstiftzeichnung für uns festgehalten.

DAS BÜCHERSCHAPP

Zum Lesen und Wiederlesen

RÄTSEL DER ODYSSEE – ZWEI AUTOREN AUF RECHERCHE-REISEN

Von Norbert Suxdorf ■ Kürzlich ist ein neuer Film erschienen: „Die Odyssee“. Nicht die erste Verfilmung des Stoffs. Aber ein Mega-Blockbuster

soll es diesmal sein. Wir werden sehen. Doch es gibt interessantere Fragen:

Hat Homer wirklich gelebt und seine Gesänge live vorgetragen? Haben möglicherweise andere antike Singer-Songwriter daran mitgedichtet? Hat Odysseus wirklich vor Troja und mit dem Meer gekämpft? Welche Kurse ist er auf seiner langen Heimreise aus dem Krieg gesegelt? Welche Inseln und Buchten hat er angelaufen?

Antworten haben zwei englische Autoren auf eigenem Kiel gesucht und sind dabei zu teilweise ganz unterschiedlichen Erkenntnissen gelangt. Ihre Bücher zählen zu meinen gern wiedergelesenen Favoriten: „Reisen mit Homer“ von Ernle Bradford und „The Ulysses Voyage“ von Tim Severin.

Ernle Bradford (1922–1986) hatte das Mittelmeer als Offizier eines Zerstörers der Royal Navy kennen gelernt und es danach jahrelang mit großen und kleinen Booten besegelt. Mit den Augen des Fahrtenseglers prüfte er Küsten, Häfen, Buchten, Landmarken und Kurse auf Übereinstimmungen mit der „Odyssee“. Zustatten kam ihm, dass er in der Schule Altgriechisch gelernt hatte.

Die Ergebnisse seiner Recherchen lesen sich erstaunlich, selbst wenn wir berücksichtigen müssen, dass sich Küstenlinien und Meerespiegelhöhe im Laufe der dreitausend Jahre seit der Irrfahrt des „Listenreichen“ verändert haben. Und Veränderungen gab es natürlich auch seit



Gegen den Gesang der Sirenen verstopfte Odysseus seinen Gefährten die Ohren, er selbst ließ sich an den Mast fesseln (Vasenbild aus „Reisen mit Homer“)

den Reisen des Ernle Bradford. Sein Buch erschien 1964, zu einer Zeit, als das Mittelmeer noch nicht von Tourismus und Verschmutzung heimgesucht war.

Die Odyssee spielt um das Jahr 1.200 vor Christus, das Epos entstand aber erst vier Jahrhunderte später. Nach zehnjähriger Belagerung wurde Troja von den Griechen niedergebrannt. Einer der griechischen Anführer war Odysseus, König von Ithaka. Nach der Zerstörung

der Stadt machte er sich mit seinen zwölf Schiffen und etwa fünfhundert Männern auf die Heimreise. Um die Bordkasse aufzubessern, nahm er zunächst Kurs auf die wohlhabende Stadt Ismaros an der Küste der Kikonen. Der Raubzug wurde zum Desaster – für die Griechen. Sie verloren zahlreiche Männer. „Die Heimkehr des Odysseus stand von Anfang an unter einem Unstern,“ schreibt Ernle Bradford. Im Verlauf der weiteren Reise werden die Männer verzaubert, von Ungeheuern verschlungen, von Felsbrocken erschlagen. Das jüngste Crewmitglied stürzt weinbenebelt von einer Dachterrasse. Schließlich ist Odysseus ganz allein.

Auch Ernle Bradford war oft allein oder auch mit seiner Frau unterwegs. „Zwischen 1950 und 1960 verbrachte ich die meiste Zeit auf dem Mittelmeer, wobei das größte Fahrzeug, das ich mein Eigen nannte, ein alter Kutter von 20 Tonnen war und das kleinste eine Schaluppe von sieben Tonnen... Ich habe dieses Meer, und dabei auch die



Mit der „Argo“ segelte Tim Severin von Troja nach Ithaka
(Foto aus „The Ulysses Voyage“)

„Odyssee“, gründlich kennengelernt, fast so gründlich wie die Seekarten, die mich durch die Straße von Messina brachten oder über das Ionische Meer nach den Inseln und Ithaka. Im Laufe meiner Fahrten bin ich zu bestimmten Erkenntnissen gekommen, was Homers Geographie und die Seemannschaft des Odysseus betrifft.“

Bei seinen Überlegungen zur Reiseroute des Odysseus legt Bradford die Möglichkeiten zugrunde, die Schiffe vor dreitausend Jahren boten: Bei günstigen Winden konnten sie vielleicht sechs Knoten erreichen – gerudert, was oft nötig war, bis zu vier Knoten. *„Man muss sich vergegenwärtigen, wie klein und langsam das Boot war, mit dem Odysseus seine Abenteuer bestand. Dinge wie Strudel und Stromversetzung, die heute für ein Schiff belanglos sind, (Anmerkung Sux: für Fahrtensegler allerdings nicht immer) bildeten für den Seemann der homerischen Zeit eine furchterregende Gefahr. Abgesehen davon, dass sein Fahrzeug klein und nicht sehr leistungsfähig war, musste er sich auch ohne Seekarte und Kompass behelfen. Er bewegte sich in einer Welt, in der alles fremd und rätselhaft war. Kein Wunder, wenn seine Fahrten von Sängern und Geschichtenerzählern mit wunderhaften Zügen ausgestattet wurden.“*

Bradford fragt sich, warum Homer von keinen anderen Schiffen als denen des Odysseus berichtet. Im westlichen Mittelmeer ist er offenbar einsam unterwegs. *„Nicht ein einziges Segel taucht am trostlosen Horizont auf.“* Wer hat damals überhaupt das Mittelmeer befahren? *„Odysseus traf westlich von Griechenland auf keine anderen Schiffe – vermutlich, weil es keine gab.“*

Aber ist Odysseus überhaupt ins westliche Mittelmeer gesegelt, hat er weite Strecken über See zurückgelegt, bis nach Sizilien und zum nordafrikanischen Djerba? Zwei Autoren – zwei Meinungen.

Timothy „Tim“ Severin (1940–2020) hatte sich schon während des Studiums der Geografie und Geschichte aufgemacht, um auf den Spuren historischer und sagenhafter Seefahrer im Selbstexperiment zu prüfen, ob und wie die Berichte und Erzählungen mit der Wirklichkeit übereinstimmen. Er folgte per Motorrad den Spuren Marco Polos von Venedig bis zur chinesischen Grenze. Zum 800. Geburtstag von Dschingis Khan ritt er mit mongolischen Hirten auf der Route des Eroberers. Ein Bestseller wurde *„The Brendan Voyage“*, der Bericht über eine Fahrt von Irland nach Neufundland – im Nachbau eines mit Leder „beplankten“ offenen Bootes, wie es der Heilige Brendan der Legende nach im 6. Jahrhundert für seine Missionsreise benutzt haben soll. Tim Severin und seine Mitsegler bewiesen, dass dies möglich gewesen wäre. Eines seiner weiteren Forschungsprojekte führte ihn auf die Spur der sagenhaften Argonauten von den Dardanellen über das Schwarze Meer – mit der Replik eines bronzezeitlichen Schiffes. Mit dieser *„Argo“* begab sich eine international gemischte Crew 1985 auch auf die Spur des Odysseus.

Tim Severin findet nichts spannender und rätselhafter als Homers Geographie. *„Wie eine Detek-*

tivgeschichte,“ schreibt er. War Homers Fantasie so groß, dass er sich Odysseus’ Reiseroute und Abenteuer einfach ausdenken konnte? Gab es wirkliche Schauplätze und Ereignisse? Liegen andere Forscher und Autoren richtig mit ihren Vermutungen. Das wollte er erkunden. Er ging davon aus, dass Odysseus und seine Männer weite Strecken über das offene Meer möglichst vermieden, sondern sich an den Küsten hielten und nachts ihr Schiff auf den Strand zogen oder in einer geschützten Bucht lagen, mit einem Stein als Anker, um dort zu schlafen und Wasser und Nahrung zu finden – auch weil sie an Bord nicht genügend Platz für Proviant hatten.

Das aber, zum Beispiel, sieht Erle Bradford anders: *„Es ist noch nicht lange her, dass ich auf dem Ägäischen Meer mit Booten reiste, die höchstens vierzehn Meter lang waren und Maulesel, Ziegen, Schafe, Hühner und was weiß ich mitführten. Auch auf den homerischen Booten konnten Schafe oder Ziegen ohne weiteres an den Ruderduchten angebunden werden.“*

So kommen die beiden Autoren auch zu unterschiedlichen Schlussfolgerungen, was Odysseus’ Reiseroute betrifft – und auch die Reisedauer.

Erle Bradford (1964). Reisen mit Homer. Die wiedergefundenen Inseln, Küsten und Meere der Odyssee. (Original: Ulysses Found: A Fascinating account retracing the mythical journey of Ulysses). Scherz, Stuttgart.

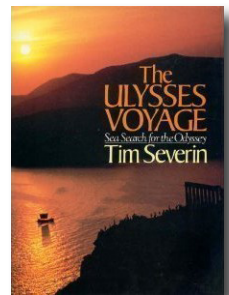


Nach Homer war Odysseus von Troja nach Ithaka mit langen Landaufenthalten, zum Beispiel bei der zauberhaften Kalypso, zehn Jahre lang unterwegs. Tim Severin war schneller, mit der „Argo“ legte er die ganze Strecke in einer Sommersaison zurück – wurde aber auch nicht durch zornige Götter, einäugige Menschenfresser und schöne Zauberinnen aufgehalten.

„Reisen mit Homer“ (englischer Originaltitel „Ulysses found“) steht in der SVAOe-Bibliothek und ist auch antiquarisch zu bekommen. Im Internet finden sich weitere Bücher von Erle Bradford. Er hat eine Menge geschrieben, meist über das Mittelmeer und seine Geschichte.

Von Tim Severins Buch besitze ich eine englische Ausgabe – „The Ulysses Voyage“, sie ist, wie vieles andere dieses Autors im Internet zu finden. „The Brendan Voyage“ steht unter dem Titel „Tausend Jahre vor Kolumbus“ bei uns im Regal. *„Es zeugt wohl von der Lebenskraft des Homerischen Helden, dass solch uns scheinbar entlegene Dinge jemanden noch im 20. Jahrhundert beschäftigen können“,* schrieb Erle Bradford über die Odyssee. Auch mit Homers „Gesängen“ könnte man sich – wieder einmal? – beschäftigen.

Tim Severin (1987). The Ulysses Voyage. Sea Search for the Odyssey. Hutchinson, Guild Publishing.



Zu guter Letzt

LEINEN

Von Christiane Krieger-Boden ■ Es ist mir kürzlich bewusst geworden, wie elementar etwas so Simples wie Leinen sind: Die gesamte Schifffahrt ist ohne Leinen unvorstellbar, aber das gilt auch für das gesamte Transportgewerbe, für die Landwirtschaft und – sogar für das Polizei- und Gerichtswesen!

Leinen sind eine viel ältere Erfindung als Räder, sogar Insekten kennen sie, wenn sie sich mit einem gesponnen Faden an einem Ästchen festmachen, um sich zu verpuppen und zu verwandeln, oder wenn sie Fäden zu Netzen verspinnen. Menschen haben mit Leinen Lasten gezogen, Tiere gezähmt, Zelte errichtet, Kletterstrecken gesichert, Pakete gebunden und festgezurt, Wäsche aufgehängt usw. Um Leinen und Seile herzustellen, brauchten Reepschläger lange Reepbahnen und gestalteten so Städte maßgeblich. Es gibt geschlagene, geflochtene, mehrfach geflochtene Leinen, solche mit und ohne Seelen. Sie waren früher aus Hanf, Jute, Kokosfasern oder

Sisal, heute überwiegend aus Polypropylen, Polyester, Nylon oder Polyethylen. Man kann Augen hineinspleißen, sie auf vielfältige Weise verknoten, Netze daraus knüpfen – leider auch sie im Ozean als Geisternetze und -leinen verlieren, da werden sie zu einem schwerwiegenden Problem.

Im Segelsport hat sich im Laufe der Zeit so viel verändert: Antrieb, Materialien für Bootskörper (GFK, Kohlefaser) und Segel (Polyester, Polyethylen, Carbon, Kevlar), Riss des Rumpfs und Schnitt der Segel, es gibt selbstholende Winschen, Foils, Rollfocks, „Lazy Jacks“, Bugstrahlruder und Selbststeuerungsanlagen, ganz zu schweigen von der völligen Veränderung der Navigation durch Satelliten und digitale Technik. Aber immer noch nutzen wir Leinen als Fallen, Schoten, Vor- und Unterliekstrecker, Baumniederholer, Ankerleinen, Reffleinen, Dirks, Achter- und Barberholer, Toppnanten – und natürlich als Spring-, Vor- und Achterleinen. Und sogar moderne Hochleistungsyachten, Kreuzfahrtschiffe und die riesigen Containerschiffe machen mit Leinen fest – naja, oder auch dicken Trossen. Ein Hoch auf die ebenso simplen wie genialen Leinen!

Herausgegeben im eigenen Verlag des Segel-Vereins Altona-Oevelgönne e.V.

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

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

Bankverbindung: Hamburger Sparkasse, IBAN DE60200505501265103992 / BIC HASPDEHHXXX

Redaktion: Marcus Boehlich, Luise Boehlich, Birgit und Hermann Güldener, Stefanie Holke (Layout), Christiane Krieger-Boden (Schriftleitung), Dr. Stephan Lunau (Herausgeber), Götz-Anders Nietsch, Hartmut Pflughaupt (Verwaltungsunterstützung), Norbert Suxdorf

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.



Einladung

zum Absegeln des SVAOe

Absegeln in Glückstadt

Sonnabend, 19. September 2026

Zum Absegeln geht es wieder nach Glückstadt

Hamburg, Freitag HW: 9:21 h, Glückstadt, Freitag NW: 14:41 h

Sonnabend HW: 9:53 h, Sonnabend NW: 15:13 h

Die Anreise sollte also kein Problem darstellen.

Zum Abendessen treffen wir uns am Sonnabend um **18:00 Uhr** im

im Restaurant „Zur Alten Oper“

Große Deichstraße 18, 25348 Glückstadt, 04124 8908188

Dort haben wir einen schönen Clubraum für uns. (Bowling kann nicht stattfinden, der Saal ist als Tanzfläche eingerichtet).

Dieses Jahr hat Frau Lindemann uns angeboten, dass wir „à la carte“ essen können. Somit ist auch für die Veganer & Vegetarier gesorgt.

Anmeldungen an Jörn Groth,

(joern.groth@gmx.de). Tel. 0172 7137492

Anmeldeschluss ist Sonntag der 13.09.2026

Wer nicht mit dem eigenen Boot anreisen kann ist dennoch gern gesehen, es geht mit der Bahn oder mit dem Auto, und bei rechtzeitiger Anmeldung findet man dort auch ein Zimmer. Oder man sucht sich eine Mitsegelgelegenheit.

Der Vorstand und Festausschuss wünschen sich viele Teilnehmer und bestes Sommerwetter!!

SVAOe e.V., Neumühlen 21, 22763 Hamburg,
Tel. 040-8811440, Fax 040-8807341, www.svae.de

