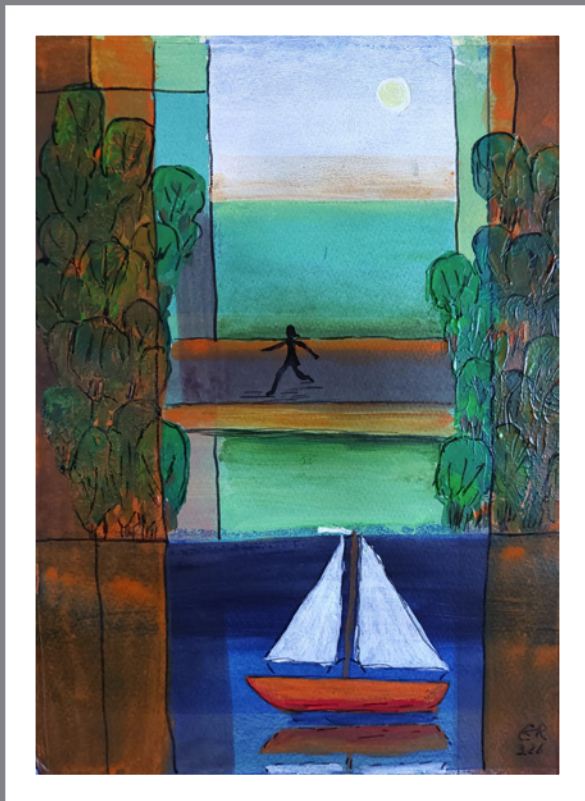
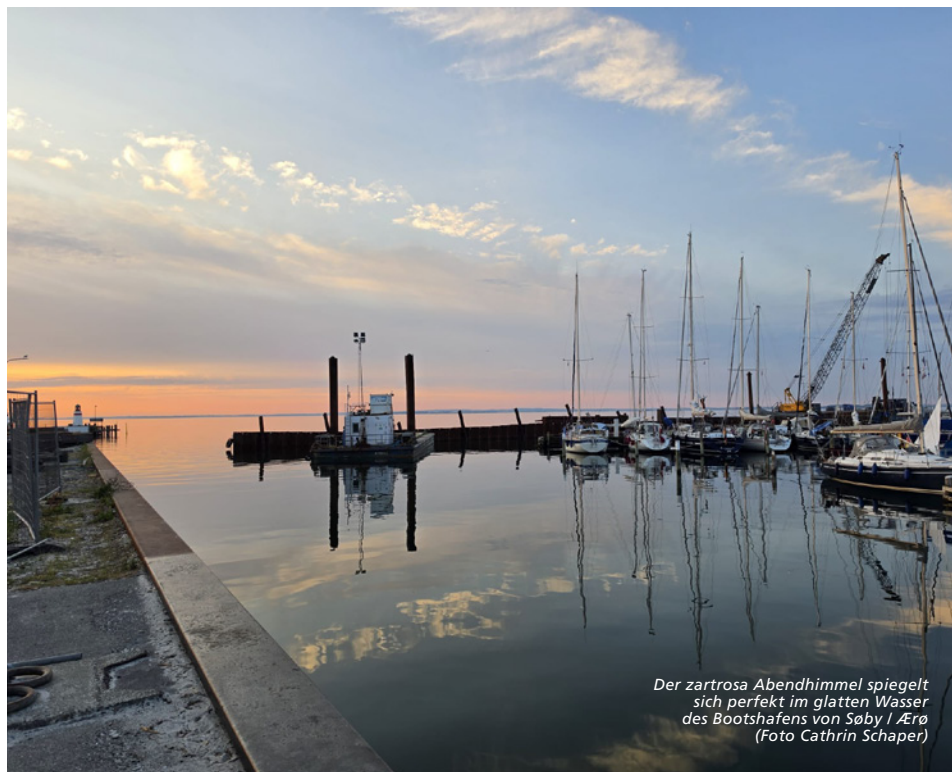




SVAOe NACHRICHTEN

5–2026 SEPTEMBER / OKTOBER



*Der zartrosa Abendhimmel spiegelt
sich perfekt im glatten Wasser
des Bootshafens von Søby / Årø
(Foto Cathrin Schaper)*



Weltmeere verbinden – Zeichen auch



Mit professioneller Lichtwerbung sorgt Schreib+Keppler für klare
Wiedererkennung – für Marken, die global unterwegs sind.





NACHRICHTEN SEGEL-VEREIN ALTONA-OEVELGÖNNE E.V.

104. Jahrgang

September / Oktober 2026

Nr. 5

ALLES IN REIHE!



*Perfektes Formationssegeln übten die Opti-Kinder bei einem Trainingslager Anfang Mai in Eckernförde
(Foto Jens Holscher)*

IN DIESER AUSGABE

3 Editorial

Thema und Meinung

- 4 Kommentar zu SVAOe Nachrichten 4-2026
„Mensch über Bord“ – das ewige Thema
- 6 Regeln fürs Mitsegeln
Gute Kommunikation an Bord

Vereinsleben

- 7 Neuaufnahmen
- 8 Reimund Reich †

Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 9 Klassik-Yachten in Laboe
German Classics 2026
- 11 J/70 „Albis“ zur Warnemünder Woche
Gute Rennen, knapp am Podium vorbei
- 12 Kieler Woche im neuen Format
J/70 „Albis“ auf dem 14. Platz



Jugend

- 14 Umsteigerwochenende in Eckernförde
- 14 Ein neuer SVAOe Opti namens „Optivism“
- 16 Hauptgewinn für den Zweiten Platz
Optiwochenende am Brahmse
- 17 Die SVAOe Opti-Kinder unterwegs
Wir besuchen die „Malizia Explorer“



- 19 Eckernförder Eichhörnchen 2026

- 22 Opti-Trainingslager in Eckernförde



Fahrtensegeln

- 24 Sommer der Klassiker
Summer Sail 2026
- 25 Sommer – Sonne – Segeln
„Caribe“ an Dreams
- 30 Fast eine Kreuzfahrt
Mit „Acapulco“ von La Rochelle nach Vilamoura, Algarve (Teil 2)

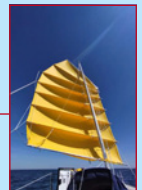


Historisches

- 40 Wie wir durch Reimund C. Reich zu unserem ersten Folkeboot kamen

Dies und Das

- 41 Ein verblüffend anderes Rigg –
Das moderne Dschunkenrigg
- 43 Zu unserem Titel



Zu guter Letzt

- 44 Sport an Bord

Umschlagillustration

Acryl-Malerei von Cathrin Krieger-Rosemann

Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

die aktuelle, ereignisreiche und vor allem für etliche SVAOe-Mannschaften erfolgreiche Segelsaison neigt sich dem Ende zu. Ergänzend zu den hier veröffentlichten Berichten: Die „Diva“ unter Führung von Michael (Major) Thomsen hat beim anspruchsvollen „Tanis von der Mosel Race 2026“ (700 sm nonstop um die dänischen Inseln und damit ist nicht die dänische Südsee gemeint) den ersten Platz in ihrer Gruppe (ORC II) erzielt.

Über das Wetter bzw. die besorgniserregenden Veränderungen des Klimas hatte ich bereits vor einem Jahr in der Ausgabe 5/2025 sowie in der Ausgabe 4/2026 an dieser Stelle einige Anmerkungen gemacht. Die aktuellen Auswertungen u.a. des Deutschen Wetterdienstes und des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie bestätigen diese Entwicklung erneut:

https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2026/20260831_deutschlandwetter_sommer_news.html;jsessionid=1A50419950158D1DC88EC623F55D2DD8.live31092

<https://www.bsh.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE-ohne-EN/2026/Pressemitteilung-2026-07-09.html>

Laut dem Erdbeobachtungsprogramm Copernicus der Europäischen Union erreichen die globalen Meeresoberflächentemperaturen, aktuell verstärkt durch „El Niño“, traurige Rekorde:

<https://climate.copernicus.eu/copernicus-daily-global-sea-surface-temperature-breaks-2024-record>.

Die jüngsten Veröffentlichungen des UN Environmental Programme (UNEP) beschreiben die Entwicklung ebenfalls mit entsprechender Dringlichkeit und stellen den akuten Handlungsbedarf klar heraus:

<https://www.unep.org/news-and-stories/press-release/unep-world-set-cross-15degc-global-warming-can-still-limit-adapt-and>

<https://www.unep.org/resources/limiting-overshoot-navigating-exceedance>

Jeder mag sich seinen Teil dazu denken, nicht nur was den Segelsport betrifft, der bekanntermaßen vollständig abhängig vom Wetter ist und dessen Zukunft unmittelbar von der Entwicklung des Klimas beeinflusst wird. Von intakten marinen Ökosystemen sind übrigens nicht nur die unmittelbar in Küstennähe lebenden Menschen abhängig. Ich werde das Thema in einem ausführlicheren Beitrag für die Nachrichten-Ausgabe 6-2026 vertiefen.

Statt des „Hamburg Yachtfestivals“ fand Anfang September das „Hamburger Yachthafenfest“, wie in früheren Jahren, unter alleiniger Regie der HYG statt. Seitens des SVAOe haben wir diese Veranstaltung, wie bereits während der letzten drei Jahre zuvor das „Hamburg Yachtfestival“, durch das „Schnuppersegeln“ mit unserem Jugendwanderkutter „Teufelsbrück“ (das in diesem Jahr wetterbedingt ausfiel) und einen eigenen Stand aktiv mitgestaltet, um nicht nur für den SVAOe, sondern auch vereinsübergreifend für den Segelsport zu werben.

Im Rahmen des Yachthafenfestes wurde der lang ersehnte neue Kran getauft und in Betrieb genommen. Damit hat die HYG einen entscheidenden Grundstein für die Zukunft unseres Hafens und die Attraktivität des Reviers Unterelbe gelegt.

Ich wünsche Ihnen / Euch eine angenehme Lektüre der vorliegenden Ausgabe und „einen guten Rest“. Ihr / Euer Stephan Lunau



THEMA UND MEINUNG

Kommentar zu SVAOe Nachrichten 4-2026

**„MENSCH ÜBER BORD“ –
DAS EWIGE THEMA**

Von Götz-Anders Nietsch ■ Es gibt nahezu unendlich viel Literatur zum Thema „Wie sichere ich mich gegen das Über-Bord-Gehen und wie fange ich im Fall einer dennoch über Bord gegangenen Person diese wieder ein und bekomme sie an Bord?“ Viele Manöver und patente Vorrichtungen sind dafür erfunden worden, keins deckt alle möglichen Situationen ab. Und dennoch ist „Über-Bord-Gehen“ ein immer wiederkehrendes Thema, über das auch immer wieder diskutiert werden muss. Üben und darüber reden ist unerlässlich.

Ohne nach über 70 Jahren Segeln in Küstengewässern und auf hoher See jemals ein Über-Bord-gehen eines Mannschaftsmitglieds erlebt zu haben, möchte ich doch über zwei kleine Erlebnisse berichten, die zu denken geben sollten.

Wir segelten mit einem 16m-Mannschaftsschiff bei mittelstarkem Nordwestwind und mäßigem Seegang nachts parallel zur isländischen Nordküste am Wind westwärts. Es war stockdunkel, kein Feuer und kein Stern zu sehen, das Wasser war pechschwarz. Kurz vor Mitternacht bereitete sich die Freiwache unter Deck auf die Ablösung vor und machte sich entsprechend klar. Ich selbst wollte zunächst aus dem Cockpit einen Blick auf die Umstände werfen, war noch leicht bekleidet, hatte aber eine Schippermütze auf den Kopf gesetzt, dunkelblau mit schwarzem Schirm, da es nieselte. Der Rudergänger fing zu lachen an, streckte einen Arm zu mir aus und rief: „Wie siehst du denn aus!“ Da

fiel das Schiff in ein Wellental, der Rudergänger fiel auf mich zu, ich auf ihn, und meine Mütze flog nach Lee über Bord. „Klar zum Wenden!“, rief der Rudergänger sofort, „Schoten bleiben fest!“ „Lass den Unsinn“, sagte ich zu ihm, „die dunkle Mütze finden wir nie wieder. Das ist die Sache nicht wert.“ Inzwischen lagen wir auf dem anderen Bug beigedreht, wir machten keine Fahrt, es herrschte Ruhe und wir schaukelten sanft wie eine Ente. „Ausguck nach Lee“, sagte der Rudergänger und zu mir: „Nimm den Peekhaken, gleich kommt die Mütze!“ Nach wenigen Minuten sah ich sie, wir trieben quer darauf zu. Ich war sprachlos, pickte sie auf, und wir gingen wieder auf den alten Kurs.

Mit meinem eigenen 11m-Schiff machte ich mit zwei Freunden eine Ferienfahrt. Wir kamen von Swinemünde und wollten um Rügen Richtung Heimat. Das Wetter war sommerlich warm bei leichtem Wind. Wann, wenn nicht jetzt, sollte man ein Mensch-über-Bord-Manöver üben, fragte ich mich. Am Heckkorb fuhr ich einen hufeisenförmigen Rettungskragen, der mit einer etwa 30m langen und am Boot befestigten Schwimmleine verbunden war, ein sogenanntes Life-Sling-System. Der eine Freund zog sich aus, eine Badehose an und legte eine Rettungsweste an. Dann sprang er über Bord. Die Rettungsweste blies sich automatisch auf. Trotz der geringen Fahrt entfernte sich das Boot rasch vom Schwimmer. Der andere Freund warf den Rettungskragen hinterher und klarierte die Schwimmleine, bis sie in voller Länge im Wasser war. Dann fuhren wir so etwas wie einen Bogen in Richtung zum Schwimmer. Der bekam den Rettungskragen zu fassen. Bis dahin lief alles planmäßig. Wir stoppten auf, holten alle Schoten dicht, gingen über Stag und lagen beigedreht ohne Fahrt.

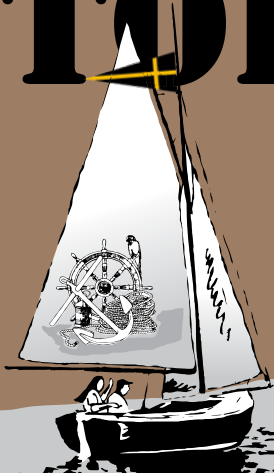
Dann holten wir die Schwimmleine ein, bis wir den „Über-Bord-Gegangenen“ dicht am Boot hatten. Nun gab es zwei Möglichkeiten, ihn an Deck zu bekommen: a) Über die ausklappbare Badeleiter am Heck. Das hatte ich aber verworfen, weil der Verunfallte im Ernstfall entkräftet sein könnte und Helfer ihn kaum hochbekommen hätten, insbesondere, wenn sich das Heck bei Seegang stark auf- und abbewegt. b) In Lee in Höhe der Wanten mit einem Fall. Lösung b) schien mir die erfolversprechendere. Wir holten den Mann an diese Stelle, nahmen das Spinnakerfall und pickten dessen Schnappschäkel in das Bergeauge seiner Rettungsweste. Das Fall lief am Topp über einen Wirbelblock, über einen Umlenkblock am Mastfuß, über das Kajütdach bis zum Cockpit, wo sich eine Fallwinch befand. Nun versuchte ich ihn aufzuwischen. Es ging

nicht. Das Fall kam steif, aber weiter bekam ich ihn nicht. Mit zwei Mann an Deck und unter Mithilfe des „Verunfallten“ klappte es natürlich dann doch.

Welche Schlüsse habe ich aus beiden Fällen gezogen?

Zu a): Beidrehen ist bei jedem Wetter eine hervorragende Methode, um schnell Ruhe ins Schiff zu bekommen. Aber man muss es üben. Nicht jedes Schiff eignet sich. Auch muss man die über Bord gegangene Person erst mal in unmittelbarer Nähe haben.

Zu b): Das Life-Sling-System ist eine gute Möglichkeit, eine noch bewegliche Person einzufangen und an die Bordwand zu manövrieren. Das An-Deck-Nehmen ist ein anderes Problem. Ich habe als erstes eine größere Fallwinch angebaut. Zu beachten ist, dass bei einer sehr



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

geschwächten Person, hat man sie erst einmal an einem Fall und in senkrechter Position, der Kreislauf zusammenbrechen kann. Die aufgeblasene Rettungsweste ist sehr hinderlich und muss ggfs. aufgeschnitten werden. Auch die Seereling stört, und der obere Zug muss vielleicht gekappt werden. Außerdem sind ein paar starke Arme immer hilfreich.

Dies waren nur zwei Beispiele, und es waren keine Ernstfälle und kein Schwerwetter. Alles kann viel schwieriger kommen. Bei sich bieten der Gelegenheit sollte man auf jeden Fall die Sache üben, und jeder sollte seine eigenen und zu seinem Schiff passenden Schlüsse ziehen.

Regeln fürs Mitsegeln

GUTE KOMMUNIKATION AN BORD

Von Norbert Suxdorf ■ Als „Chance und Herausforderung“ sieht Martina Scheuregger in unserer Ausgabe Juli–August das Mitsegeln und regt „eine ungezwungene Vernetzung im Verein“ an, um Eigner und potenzielle Mitsegler/innen zusammenzubringen. Sie benennt auch einige mögliche Probleme, die auftreten können.

Ich bin – außer auf meiner VB-Jolle, auf meiner kleinen Caprice und als Mitglied einer Haltergemeinschaft auf einem 5 KR-Schiff – immer gern Mitsegler gewesen, meist auf Schiffen des Deutschen Hochseesportverbands Hansa und auf dem Lotsenschoner „Atalanta“. Ich habe meine Erfahrungen gemacht und auch mit erfahrenen Skippern und Segelausbildern über dieses Thema gesprochen.

Ja, Segeln auf einer Yacht ist Teamwork, und das bedeutet, dass alle an Bord gut zusammen-

arbeiten und sich gut verstehen. Das gelingt problemlos, wenn sich Eigner/Skipper und Mitsegler schon lange kennen und oft zusammen gesegelt sind. Schwieriger kann es werden, wenn Segelanfänger zum Mitsegeln an Bord kommen. Dann ist Toleranz gefordert – von beiden Seiten. Der Skipper darf die neuen Mitsegler nicht überfordern, und die Mitsegler müssen sich damit abfinden, dass der Skipper das letzte Wort hat.

Martina Scheuregger empfiehlt ein Kennenlern-Treffen von Skipper und Mitsegelnden, bevor es gemeinsam aufs Wasser geht. Richtig. Dann kann man feststellen, ob man überhaupt zusammenpasst – oder ob man es lieber sein lassen sollte. Und vor einem längeren Törn sollte man ein Crewtreffen ansetzen. Da können sich alle schon mal auf das gemeinsame Erlebnis einstimmen, über die geplante Reiseroute sprechen, und alle können ihre Fragen und Vorschläge einbringen.

Die Mitsegelnden sollen sich auf einem für sie neuen Schiff nicht fremd fühlen. Wenn alle an Bord sind, sollte das Schiff gezeigt und erklärt werden, wo was ist, wie es funktioniert, und wie man damit umzugehen hat. Martina Scheuregger hat die Bordtoilette erwähnt. Deren richtige Bedienung ist wichtig, sonst kann es bekanntlich großen Ärger geben.

Mitsegler möchten wirklich „mitgenommen“ werden. Also könnte man sich vor dem Ablegen noch einmal zusammensetzen, um anhand der Karte den kommenden Segeltag, das anstehende Wetter oder auch die weitere Route durchzugehen. Auch die Einteilung der Wachen und Backschaften gehören auf den Tisch.

Schon beim Ablegemanöver kann der Skipper erkennen, wer von den Mitsegelnden gleich richtig mitmachen kann oder noch Nachhilfe braucht. Dass der Skipper den Ablauf vorher er-

klärt hat und während des Manövers klare Ansagen macht, aber auch volle Aufmerksamkeit fordert, ist selbstverständlich. Immer freundlich statt laut, heißt die Devise. Macht auch bei den Stegnachbarn den besseren Eindruck. Aber sollte der Ton doch mal etwas rauer werden, dann ist das nicht böse gemeint, sondern der Situation geschuldet. Beim Segeln darf man sowieso nicht allzu empfindlich sein – auch die See kann ja ziemlich rau werden.

Wo kann es sonst noch knirschen, wann kann die Stimmung an Bord zu kentern drohen?

Wenn reichlich Wind und Seegang aufkommen, könnte manchem unerfahrenen Mitsegler blümerant zu Mute sein, zumal wenn Seekrankheit droht. Da fällt dem Skipper die Rolle des Mutmachers zu, der sich kümmert, die Betroffenen ans Ruder stellt oder schlimmstenfalls zur Koje schickt. Seekrank sein ist keine Schande. Sogar alte Salzbucket überfällt die Seekrankheit immer wieder.

Ordnung an Bord, in der Kabine, im Salon und im Cockpit, ist nicht zuletzt ein Sicherheitsfaktor. Das sollte auch solchen Mitsegelnden, denen Aufräumen manchmal etwas schwerer fällt, klar sein – oder klar gemacht werden.

Streit zwischen Crewmitgliedern: Kann passieren, aber muss nicht sein. Wenn der auszuweichen droht, kann sich der Skipper als Moderator bewähren. Seine Entscheidung gilt – auch wenn er heutzutage nicht mehr der Master next God ist.

In diesem Zusammenhang: Ich erinnere mich an einen Törn mit größerer Crew. Vor dem Auslaufen sah der Schiffsführer in die Runde: „Übrigens, auf diesem Schiff wird nicht über Politik geredet!“ Und das war politikmäßig sogar noch zu besseren Zeiten.

VEREINSLEBEN

Juli/August 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:

Henrik Möller, 22880 Wedel
Ali Toptaner, 64347 Griesheim
Benedikt Plaumann, 22359 Hamburg
Alissa Tuleweit, 22549 Hamburg

Lebenspartner:

Elisabeth Plaumann, 22359 Hamburg

Jüngste:

Johanna Plaumann, 22359 Hamburg
Ole Anders Kretschmer, 20249 Hamburg
Frida Seraphin, 20255 Hamburg



* 16. November 1933 † 1. August 2026

REIMUND CHRISTIAN REICH

Träger der Goldenen Ehrennadel

Eigner der Segelyacht „Gaudeamus II“

Mit Reimund Reich ist wieder eines der alten, sowohl menschlich wie seglerisch sehr besonderen Mitglieder von uns gegangen. Aufgewachsen in Teufelsbrück, war er schon früh mit dem Wasser verbunden. Als Junge besaß er eine H-Jolle, die er vor der Haustür segelte. Das



Reimund Christian Reich
(Foto © Tomas Krause)

Besondere an ihm zeigte sich schon bald. Während seine drei Brüder die Schule bis zum Abitur besuchten und danach studierten, machte Reimund eine Zimmererlehre und anschließend, wegen seiner Vor-

liebe für Wasser und Schiffe auch noch eine Lehre als Boots- und Schiffbauer. Beide Ausbildungen schloss er mit einem Meisterbrief ab. Um sich selbstständig zu machen, benötigte er Kapital, das er durch einen Bootshandel zu erlangen gedachte. Dazu kaufte er ein Folkeboot in Dänemark und segelte es über die Nordsee zur Elbe. Das zeigte seine Härte und Entschlossenheit, ein Ziel zu erreichen. Freunde sagten, er sei hart zu sich selbst und zu anderen. Mit dem, was er anfasste, hatte er Erfolg. Ihm gelang die Gründung einer Trockenbau-Firma in Hamburg, mit der er ein beträchtliches Vermögen erzielte.

Er war sehr belesen, hatte großes Interesse an anderen Völkern und Ländern und machte

weite Reisen, aber das Segeln blieb seine größte Leidenschaft. 1967 trat er in den SVAOe ein. Ein Boot musste her, aber es musste nach seinen eigenen Vorstellungen sein: ausreichend groß und sicher für weite Reisen mit kleiner Besatzung, dabei elegant und traditionell in der Bauweise. Das wurde „Gaudeamus“ („Lasst uns fröhlich sein!“). Mit diesem Schiff machte er viele, teils erstaunliche Reisen mit Seglerinnen und Seglern aus dem SVAOe sowie mit „Blacky“ als Besatzung, einem Mitarbeiter seiner Firma. Es ging u.a. nach Madeira, den Azoren, nach Neufundland, Grönland und Island. Reimund wird von seinen Mitseglern als „knuffiger Kerl“ bezeichnet, d.h. stark, zupackend und viel verlangend. Nicht immer ging das ohne Probleme aus.

Im Alter wurde das große Schiff zu anstrengend. Er kaufte ein dänisches Serienschiff, nannte es „Gaudia“, das zu zweit leicht zu handhaben war, machte damit noch eine Reise nach St. Petersburg, aber es stellte ihn nicht zufrieden. So gab er einen Nachbau des ersten Schiffs, „Gaudeamus II“, in Auftrag, mit der er noch einmal eine große Reise nach Madeira machte, jedoch reichten die Kräfte nicht mehr lange, das Boot zu bewegen. Nun ist er friedlich gestorben.

Obwohl sparsam, hat Reimund andere unterstützt und auch dem SVAOe nennenswerte Spenden zukommen lassen. Sein Vermögen hat er in die „Reimund C. Reich Stiftung Hilfe für Menschen in Not“ gegeben, die vorwiegend Wohnungen für alleinstehende, in Not geratene Frauen baut. Ihm war bewusst, dass Segeln wichtig, aber nicht das Wichtigste im Leben ist. Wir danken ihm für seine jahrzehntelange Treue.

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

Vgl. auch den Beitrag „Wie wir durch Reimund C. Reich zu unserem ersten Folkeboot kamen“ unter „Historisches“ in diesem Heft.

REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE

Klassik-Yachten in Laboe

GERMAN CLASSICS 2026

Von Howe Ehlers (5,8 KR „Vriborgh“) und Thomas Lyssewski (7 KR „Piraya“) ■ Die German Classics 2026 vom 13. bis 16. August 2026 waren ein unvergessliches Erlebnis. Tolle Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die engagierte Mannschaft des Freundeskreises Klassische Yachten (FKY), eine professionelle Wettfahrtleitung (*Anmerkung der Redaktion: bereits zum 19. Mal mit dem SVAOe-Wettfahrtleitungsteam*) sowie hervorragende Segelbedingungen mit idealen Windverhältnissen machten diese Veranstaltung zu etwas Besonderem.

Von Piraten, Hansa-Jollen und Folkebooten über Drachen, Mälaren und Schärenkreuzer bis hin zu den 5 KR-, 6 KR-, 7 KR- und 7,5 KR-Yachten war die gesamte Bandbreite klassischer Yachten vertreten. Auch NEO-Klassiker, große

Yachten wie die 1-Tonner, die imposanten 8mR-Yachten sowie eine wunderschöne historische 12mR-Yacht mit Gaffelrigg bereicherten das Teilnehmerfeld.

Mit 15 gestarteten, hervorragend erhaltenen und gepflegten Yachten stellte die KR-Klasse der 6 KR-, 7 KR- und 7,5 KR-Yachten am Sonnabend die größte Startgruppe auf der langen Bahn. Die Zusammenlegung der verschiedenen KR-Klassen wurde in den beiden Vorjahren aufgrund sehr niedriger Teilnehmerzahlen notwendig. Im Jahr 2025 waren lediglich neun Yachten aus den Klassen 5 KR, 6 KR, 7 KR und 8 KR am Start. 2024 wurden sogar nur zwei der fünf gemeldeten Yachten gewertet. Möglicherweise haben wir in diesem Jahr eine Trendumkehr erlebt, und auch in Zukunft wird es wieder große Teilnehmerfelder in den KR-Klassen geben. Vielen Dank an alle Teilnehmer, die teilweise von der Elbe, von der Schlei, aus der Lübecker Bucht, aus Wismar oder von der Flensburger Förde (oder sogar von noch weiter her) angereist waren! Der älteste Skipper war Roland Heller von der Elbe, der mit 94 Jahren die 6 KR-Yacht „Ariel“ vom Segelverein Wedel-Schulau steuerte.

Am Freitag auf dem Dreieckskurs in der Strander Bucht sowie am Sonnabend auf der



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.



5,8 KR „Vriborgh“

Langstrecke zum Kiel-Leuchtturm wurden die klassischen Holzjachten bei westlichen Winden von 3 bis 4 Bft, die von Südwest auf Nordwest drehen, sportlich gefordert. Nach einer schönen Kreuz folgten Halbwind- und Vorwindkurse, auf denen die Tonnen präzise gerundet wurden.

Insbesondere auf den Halbwindstrecken zeigten die 7 KR-Yachten interessante Geschwindigkeitsunterschiede. Vor allem der Vergleich zwischen hoch getakelten Riggs und 7/8-Riggs verdeutlichte die Auswirkungen der jeweiligen Takelung auf die Performance der KR-Yachten.



7 KR „Piraya“



„Piraya“ schwungvoll (Fotos © Ekke Erben)

Bei den Ergebnissen zeigten sich z.T. sehr unterschiedliche gesegelte und über den Klassiker-Rennwert (KLR, das vom FKY verwendete Handicap) berechnete Zeiten. Diese z.T. sehr feinen Unterschiede schon innerhalb der einzelnen KR-Gruppen machen diese Boote auch so spannend und unverwechselbar. Aber natürlich auch zu einer Herausforderung in der Vergleichbarkeit (ob nach KLR oder Yardstick). Wir vom SVAOe konnten einen sechsten („Piraya“) und einen achten („Vriborgh“) Platz erzielen. Weitere Ergebnisse auf der FKY-Website unter <https://www.fky.org/die-regatten/ostseepokalwertung/> Tag 5.

Zu hoffen ist, dass aus der großen Anzahl von KR-Yachten, die immer noch auf Nord- und Ostsee, häufig über Jahrzehnte in Familienbesitz, gepflegt und gesegelt werden, weitere zu den Treffen / Regatten des FKY dazukommen. Mast- und Schotbruch!

J/70 „Albis“ zur Warnemünder Woche

GUTE RENNEN, KNAPP AM PODIUM VORBEI

Von Jannis Holthusen ■ Bei bestem Segelwetter fand die internationale deutsche Bestenermittlung der J/70 im Rahmen der Warnemünder Woche in der ersten Juliwoche statt. Da parallel die Liga in Kiel gastierte, war das Feld diesmal überschaubar. Insgesamt wirkte es auf dem Wasser eher ruhig und auch an Land war nicht allzu viel los. Dafür konnten wir uns voll auf das Segeln konzentrieren.

Es wurde hart um jeden Platz gekämpft und in vielen Rennen zeigten wir sehr gute Leistungen. Leider waren wir insgesamt aber nicht konstant



Feld auf der Warnemünder Woche

genug, sodass sich unter die guten Ergebnisse einige Ausrutscher mischten. Am Ende fehlte uns dann ein kleiner Schritt zum Podium: Mit Platz vier blieb uns der Sprung unter die besten Drei denkbar knapp verwehrt – ein Ergebnis, das sich angesichts der vielen guten Rennen etwas unglücklich anfühlte.



*Die „Albis“-Crew: Jannik, Jonas, Till, Jannis
(Foto Jannis Holthusen)*



„Albis“: Zweite am Luvfass (Foto © Pepe-Hartmann-8809)

An Bord waren Till Pomarius am Steuer, Jonas Lysewski als Taktiker, Jannik Dühren als Trimmer und Jannis Holthusen auf dem Vorschiff. Für uns bleibt ein insgesamt gelungenes Wochenende mit tollem Segelwetter, kurzen Wegen und der Erkenntnis: Beim nächsten Mal ist das Podium drin.

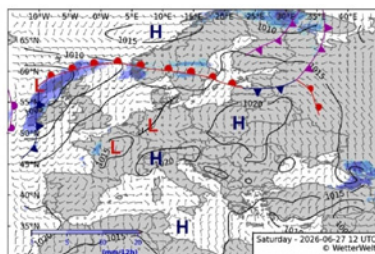
Kieler Woche im neuen Format

J/70 „ALBIS“ AUF DEM 14. PLATZ

Von Jannis Holthusen ■ Die Organisatoren der KiWo hatten sich für dieses Jahr ein neues Format ausgedacht: Statt typischem Schauerwetter gab's dieses Mal Sonne satt (darunter der heißeste Tag des Jahres). Gesegelt wurde bei angenehmer Thermik aus Ost, der Überlebensmodus wurde nicht gebraucht.

Nach zwei Wettfahrttagen wurde ein Layday eingebaut, damit wir Segler uns erholen und

den Strand genießen konnten – dazu wurden viele nette Grillpartys veranstaltet, z.B. bei der J/24, bei den FDs und in individuellen Gruppen. Zum Abschluss gab es noch ein Starttraining



Warnings
Heat warning! Temperature over land rises up to 36°C. Over water 31°C Possible smaller rain shower and thunderstorm cells around midday. Heavier impact in the night Sunday expected with heavier rain, thunderstorms and gusts up to force 12 possible!
WetterWelt GmbH Meteorological maritime services worldwide • Weather software • Routings • Weather data • (Performance-) Analysis mail@wetterwelt.net ~ www.wetterwelt.de

36 Grad passt – aber kein Orkan



„Albis“: Zweites Boot von links (Foto © Kieler Woche_2026_cb1_3277)

– so konnten wir auch mal ungestraft „früh dran“ sein.

Das neue Format macht Lust auf mehr. Die Packliste enthielt nur wenige Teile (Badehose, Sonnenbrille, Sonnencreme) und auch seglerisch kamen wir mit dem überwiegend leichten Wind ordentlich zurecht. So wurde es am Ende für uns mit Till Pomarius am Steuer, Jonas Lyssewski als Taktiker, Jannik Dühren als Trimmer und Jannis Holthusen auf dem Vorschiff ein 14. Platz (von 42) nach nur 6 Läufen.



Regattaausrüstung der anderen Art – fertig gepackt
(Foto Jannis Holthusen)



JUGEND

UMSTEIGERWOCHELENDE IN ECKERNFÖRDE

Am Wochenende 15./16. August fand das diesjährige Umsteigerwochenende für Jugendliche statt. Es wurde von Fleur Sietas, Lars Hauschild und Freya Storbeck mit Basis in unserer Eckernförder Anlage organisiert. Dort konnten Jugendliche, die dem Opti-Alter entwachsen sind, ausprobieren, ob sie in Zukunft vielleicht auf einem Jugendwanderkutter oder lieber auf einer 420er-Jolle oder auf einem Boot wie der Albin Express „Scharhorn“ weitersegeln wollen.



Jugendwanderkutter „Teufelsbrück“



Fleur Sietas auf RIB „Ben“ (Fotos privat)

EIN NEUER SVAOE-OPTI NAMENS „OPTIVISM“

Von Mattis Göhns ■ Am 07. Juli 2026 wurde unser neuer Opti im Beisein vieler Opti-Kinder feierlich getauft. Mit dem Taufspruch: „Ich taufe dich auf den Namen „Optivism“ und wünsche dir immer eine Handbreit Wasser unter dem Schwert.“ durfte ich dem neuen Opti offiziell seinen Namen geben. Ich freue mich sehr, diesen schönen Opti segeln zu dürfen. Ein herzliches Dankeschön an den Spender, der dieses Boot ermöglicht hat! Wir freuen uns sehr, dass unsere Opti-Flotte durch dieses neue Boot erweitert wurde und nun noch mehr Kinder die Möglichkeit haben, den Segelsport zu erleben.

Mit der Taufe von „Optivism“ und dem leckeren Essen am Steg feierten wir auch die tollen Erfolge unserer Opti-Trainer Nils und



Das neue Boot:



Regenbogen über Alsterufer



„Optivism“



Tolles Buffet!



Nils und Niklas werden gefeiert ...



... und müssen springen! (Fotos privat Opti-Eltern)

Niklas beim Eckernförder Eichhörnchen! Nils wurde Erster und Niklas Zweiter in der Europe! Besser gehts nicht für den SVAOe! Die beiden mussten in die Alster springen!

Hauptgewinn für den Zweiten Platz

OPTIWOCHENENDE AM BRAHMSEE

Von Jan Hauschildt ■ Vom 3. bis 5. Juli verbrachten wir wieder ein Wochenende am Brahmsee. Wir, das waren 18 Kinder, 22 Eltern, 2 jugendliche Nachwuchstrainer und 3 Trainer. Mitgenommen haben wir 13 Optis, 3 E-Boote und unser anderes, notwendiges Material – alles aufgeladen von eifrigen Kindern und Eltern am Montag und Dienstag davor. Die Zimmer und Buden wurden bezogen, Abendessen eingenommen und die ersten Boote am See abgeladen. Bei frischem Wetter konnte das riesige Gelände der Jugendherberge erkundet werden; an diesem Wochenende waren wir dort die einzige Gruppe.

Am Sonabendmorgen nach dem Frühstück waren die letzten Boote abgeladen, die Segelgruppen eingeteilt und es wurde mit den Wassereinheiten begonnen. Bei frischem nordwestlichem Wind war es für die Anfängerinnen und Anfänger nicht so einfach, aber es gibt am Brahmsee windabgedeckte Stellen, wo es doch ganz gut ging, selbstverständlich mit den, von der Alster bekannten, Winddrehern. Auch die Kinder, die dieses Jahr mit dem Segeln begonnen haben, sind einige Zeit allein gesegelt. An so einem Wochenende läuft es entspannter als an den Montag- oder Dienstagnachmittagen nach einem Schultag. Verpflegt haben wir uns mit den am Morgen vorbereiteten Lunchpaketen und am Abend mit einem Grillbuffet am Riesentipi.

Am Sonntag ging es bei ein bisschen weniger Wind gleich wieder aufs Wasser. Wir segelten den Brahmsee in der ganzen Länge ab, vor dem Wind runter und dann mit einer langen Kreuz wieder hinauf. Am Nachmittag war dann die bei Kindern

und Eltern beliebte Erwachsenenregatta angesetzt: Die Bahn war routiniert von den Kindern ausgelegt worden und viele Eltern trauten sich in die Boote der Kinder. Die Preisverteilung wurde nach Disqualifikationen und Frühstarts von den Optiseglerinnen und -seglern sehr spaßig durchgeführt. Der Verfasser dieser Zeilen wurde Zweiter und bekam dafür den Hauptgewinn: eine Tüte Gummibärchen – und die Aufforderung den Brahmeseebericht zu schreiben!

Gegen 14:30 Uhr wurde mit dem Beladen der Trailer begonnen und später, zurück an der Alster, alles schnell abgeladen.

Vielen Dank an die vielen helfenden Hände, ohne die eine solche Ausfahrt für die Kinder nicht möglich wäre.

Anmerkung der Redaktion: Die schönen Fotos, die es dazu gab, sind leider mit Jens Holschers Smartphone ins Wasser gefallen.

Die SVAOe Opti-Kinder unterwegs

WIR BESUCHEN DIE „MALIZIA EXPLORER“

Von Ada Akin ■ Am 30. Juni sind wir mit den Motorbooten zur „Malizia Explorer“ gefahren und haben dieses Forschungsschiff von Boris Herrmann und Team Malizia besucht. Es hat die ganze Zeit geregnet, doch trotzdem hat die Fahrt sehr viel Spaß gemacht. Als wir im Sandtorhafen ankamen und auf der „Malizia Explorer“ waren, wurde uns eine sehr informationsreiche Präsentation von Remy und Jens vorgetragen. Es ging um den Klimawandel und um die Reisen von Boris (der an dem Tag leider nicht anwesend sein konnte) und seinem Team mit vielen Wissenschaftlern aus der ganzen Welt. Remy und Jens erzählten uns,



Unter Deck

dass Boris schon in der Antarktis war und dass sogar der Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier schon an Bord dieses tollen Schiffes war und die „Malizia Explorer“ auch sehr unterstützt. Das Forschungsschiff wird auch von der UNESCO unterstützt und mitfinanziert. An Bord sprechen alle entweder englisch, französisch, spanisch oder auch deutsch. Uns wurde auch gesagt, dass an Bord immer wieder Wissenschaftler sind, die wissenschaftliche Missionen erfüllen und die Meere erforschen. Die Ergebnisse sind wohl sehr wichtig, um den Klimawandel noch besser zu verstehen. An Bord sind auch regelmäßig Reporter,



Jede Menge Infos



Alle an Bord der „Malizia Express“



Zwei Optis waren auch mit dabei



Es pladdert heftig!



Stefan und Jens

Fotografen und natürlich auch ein paar Segler, die dieses riesige Schiff segeln.

Dann durften wir die „Malizia Explorer“ noch von vorne bis hinten besichtigen, was mir persönlich sehr gut gefallen hat. Die „Malizia Explorer“ ist wirklich ein riesengroßes Segelschiff. Sie ist ungefähr 26 Meter lang (länger als 11 Optis!) und 7 Meter breit (da passen 3 Optis



„Malizia Express“ legt ab – unter der Mahatma-Gandhi-Brücke hindurch



Tschüs „Malizia Express“ (Fotos Jens Holscher)

quer rein!), hat 5 Kabinen mit 5 Bädern und insgesamt 15 Betten, eine große Kombüse und einen sehr großen Wohnraum (Salon) mit zwei großen Sofas, auf denen alle Kinder Platz hatten. Alles ist wirklich sehr groß, auch das Steuerrad und der riesige Mast.

Als letztes haben wir noch ein Gruppenfoto gemacht und sind dann mit den Motorbooten

wieder vom Sandtorhafen durch die beiden Schleusen, am Rathaus vorbei, über die Binnenalster zum SVAOe-Steg gefahren. Das war ein richtig toller Ausflug!

ECKERNFÖRDER EICHHÖRNCHEN 2026

Von Levke Rüter ■ Am ersten Juniwochenende sind wir mit 8 Optis und zwei Schlauchbooten nach Eckernförde zur Eichhörnchen-Regatta gefahren (Anmerkung der Redaktion: das Eckernförder Eichhörnchen ist eine traditionsreiche Segelregatta für den Jugend- und Nachwuchsbereich, die jährlich vom Segelclub Eckernförde [SCE] an der Ostsee ausgetragen wird). Auch vier Europes aus dem SVAOe waren dabei. Am Freitag haben wir alle Boote vorbereitet und anschließend gemeinsam am SVAOe-Steg in Eckernförde gegrillt.

Am Samstag war schon früh die Steuerleute-Besprechung. Es waren viele Boote da, und es gab vier Bahnen – eine für die fast 40 Opti B (für Kinder unter 12 Jahren), eine für die Europes



Hamburger Regatta-Teilnehmer



Verlockender Badestrand ...

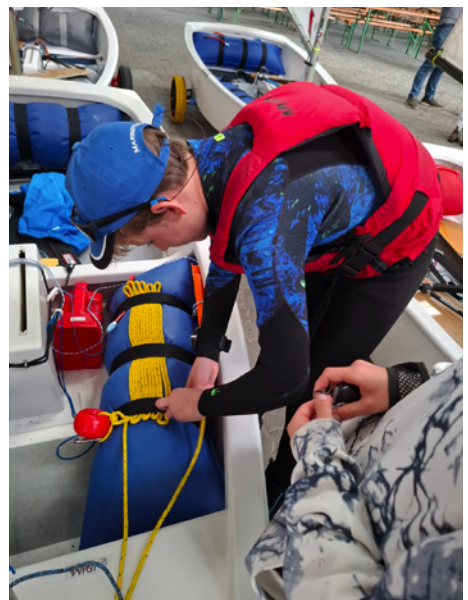


... und Steg der SVAOe-Anlage

und 420er und zwei für insgesamt ca. 120 Opti A (für Kinder ab 12 Jahren). Am ersten Tag sollte kein Wind sein. Die Opti A-Kinder sind ziemlich weit in die Eckernförder Bucht gefahren, damit sie Wind haben. Dort war aber gar nicht so viel Wind. Als wir B-Kinder rausgefahren sind, war bei uns vor dem Strand aber richtig viel Wind. Es gab auch Strömung, so dass wir manchmal nicht um die Tonne 1 gekommen sind. Das kennen wir von der Alster nicht! Müde sind wir nachmittags alle in den Hafen gekommen und haben ein Buffet in der Halle vom SCE zum Abendessen bekommen.



Alle Boote in der SCE-Halle



Vorbereiten des Optis



Alles bereit

Manöver

Am Sonntag war etwas weniger Wind, aber immer noch viel. Uns ist auf der Kreuz ein U-Boot in den Weg gefahren. Wir haben noch drei Wettfahrten gemacht. Dann sind wir in den Hafen gefahren, haben gepackt und bei der Siegerehrung besonders Nils und Niklas gefeiert, die bei

den Europas den 1. und 2. Platz gemacht haben!

Auch uns Opti-Kindern hat es viel Spaß gemacht und die meisten waren sehr zufrieden mit ihren Plätzen. Für einige war es die erste Regatta auf der Ostsee mit viel Wind, Welle und Strömung.



Am Start (Fotos privat Opti-Eltern)

OPTI-TRAININGSLAGER IN ECKERNFÖRDE

Von Jonas und Simon Tacier ■ Zu Beginn der Segelsaison haben wir Opti-Kinder ausgiebig trainiert – und zwar am langen Wochenende vom 30. April bis zum 3. Mai 2026. Die Eckernförder Bucht bietet dafür beste Voraussetzungen – sowohl für Anfänger als auch für Fortgeschrittene und Regattasegler. Insgesamt waren wir 15 Kinder vom SVAOe und SCE und haben dort im Opti trainiert. Vom SVAOe waren die beiden Trainer Nils und Jens dabei, außerdem war noch ein Trainer vom SCE mit dabei. Wir wollten unsere Segeltechnik verbessern und natürlich auch viel Spaß haben. Unsere Basis: Die SVAOe-Hütten inklusive Steg – einige haben dort direkt neben den Optis geschlafen.

Eigentlich ging es schon ein paar Tage vor dem Trainingswochenende los – zusammen mit unseren Eltern mussten wir die Optis an der Alster auf Trailer laden. Eine schöne Überraschung hatte



Morgengymnastik

dann Jens Holscher organisiert: Neue einheitliche Persenninge für die Optis – mit SVAOe-Logo.

Fast jeder Trainingstag begann am Strand mit Frühsport vor dem Frühstück. Drei Tage stand dann ein abwechslungsreiches Segelprogramm auf der Tagesordnung: Hasenstarts, Regatten, Kreuzen, Strecke segeln, auf der Welle surfen u.v.m. Wir hatten wirklich top Bedingungen. Der Wind war gut und auch das Wetter hat super mitgespielt. Dadurch konnten wir viel Zeit auf



Alle Trainingsteilnehmer



Am Wind



Formationssegeln

dem Wasser verbringen und ordentlich trainieren. Es war zwar manchmal anstrengend, aber es hat trotzdem viel Spaß gemacht. Besonders cool war es, gemeinsam mit den anderen zu segeln und sich gegenseitig zu motivieren.

Nach dem Segeln waren wir meistens ziemlich erschöpft und hungrig. Deshalb haben wir uns immer auf das Essen gefreut. Unsere Eltern haben da einen Super-Job gemacht. Von Pizza über Lasagne bis zum Grillen: Die Verpflegung nach dem Segeln war super und wir konnten uns nach den Trainingseinheiten richtig gut stärken.

Auch am Abend hatten wir viel Spaß zusammen. Wir haben jeden Abend gemeinsam gespielt und viel gelacht.

Insgesamt war das Trainingslager eine richtig schöne und abwechslungsreiche Zeit. Wir haben viel gelernt und hatten jede Menge Spaß. Wir bedanken uns bei unseren Trainern und Eltern, die das ganze Trainingslager organisiert und möglich gemacht haben!



Trainer-Boote und -Team



Nach dem Training: Grillen! (Fotos privat Opti-Eltern)

FAHRTENSEGELN

Sommer der Klassiker

SUMMER SAIL 2026

Von Thomas Lyssewski (7 KR-Kreuzer „Piraya“) ■
Nach der RUN ist vor der Summer Sail! Die RUN war eine wunderschöne Nachtregatta, bei der die klassischen Segelyachten am Freitagabend, dem 12. Juni 2026, gegen 21:30 Uhr von Kiel, Schleimünde und der Flensburger Förde nach Ærøskøbing starteten. Bei westlichen Winden von 4 bis 5 Bft ging es über die Ostsee bis zur



„Pirayas“ Fahrt in die RUN-Nachtregatta
(Foto Thomas Lyssewski)

Höhe der „Gefahrentonne“ (nördlich von der Nordspitze von Als) in Dänemark (Ergebnisse siehe auf der Website des Freundeskreises Klassische Yachten: <https://www.fky.org/die-regatten/ostseepokal-wertung/> / Tag 3). Von Fehmarn konnte aufgrund lokal sehr starker Westwinde leider keine Yacht starten.

Die Summer Sail sollte anschließend am Sonntag mit einer Reise von Ærøskøbing durch die Dänische Südsee in Richtung Schlei beginnen.

Die sieben Segelyachten „Cascade“, „Kosmos“, „Königin“, „Momo“, „Peter von Seestermühle“, „Piraya“ und „Rafale“ legten jedoch zunächst einen Hafentag ein und unternahmen eine Inselrundfahrt per Bus.

Die „Königin“ hatte ein neues Backblech! Quer über die Herdflammen gelegt, wurde darauf ein Dinner für elf Personen im Salon gekocht. Vorher hatte es schon den beiden Crews von „Hamburg V“ und „Pavane“ von der Stapelfeldt Werft zu einem deftigen Sonntagmorgen-Frühstück verholfen. Die „Königin“ musste dann bereits in Richtung Schlei für eine Crew-Optimierung aufbrechen, während „Peter von Seestermühle“ einen Crewwechsel in Kiel durchführte.

Am Montag ging es endlich los. Leider hatte sich die Summer-Sail-Flotte durch die unterschiedlichen Crew-Verpflichtungen, Crew-Wechsel und die lokalen Windverhältnisse etwas verstreut. „Piraya“ und „Rafale“ liefen jedenfalls bei weiterhin kräftigen westlichen Winden von Ærøskøbing nach Norden aus. Auf der Höhe der Insel Skarø, der bekannten „Eisinsel“, stellten wir fest, dass für den Kurs Gegenan eigentlich ein zweites Reff erforderlich gewesen wäre. Dieses Problem lösten wir elegant, indem wir nach Svendborg abbogen. „Cascade“ und „Momo“ kreuzten am Montag zwischen Drejø und Skarø bei „kleineren Wellen“ in Richtung Avernakø-Korshavn – ein sehr schöner Naturhafen für flachgehende Yachten. Erst am Dienstag fand die Flotte wieder zusammen. Zum gemeinsamen Grillabend auf der schönen Insel Lyø waren alle sieben Crews wieder vereint.

Am Mittwoch segelte ein Teil der Flotte weiter in Richtung Schleimünde. Am Donnerstagnachmittag trafen wir uns schließlich alle wieder in Kappeln-Grauhöft bei der Werft Henningsen &

Steckmest zur nächsten Veranstaltung: dem Rendezvous der Klassiker (vgl. dazu <https://www.fky.org/die-regatten/ostseepokal-wertung/Tag4>).

Die Summer Sail 2026 war damit eine gelungene Kombination aus sportlichem Segeln, gemeinschaftlichem Miteinander und den besonderen Landschaften der Dänischen Südsee und der Schlei.

Sommer – Sonne – Segeln

„CARIBE“ AN DREAMS

Von Christiane Krieger-Boden ■ Mitte Juli, Segeln auf Cathrin Schapers „Caribe“! Es begann mit ein paar Aktionen, die schon fast zum Ritual geworden sind: Fischbrötchen essen bei Bening am Wittensee, Proviantieren in einem Eckernförder Supermarkt, leicht verzweifelte Suche nach einem günstigen Parkplatz beim Eckernförder Clubhaus, Verholen des Bootes von seinem Bojen-Liegeplatz zum Anleger, Verstauen von Gepäck und Proviant, abendliches Grillen auf der Terrasse des Clubhauses mit allen, die gerade so anwesend sind (inklusive größerer Teile der Familie Schaper), am nächsten Tag Fahrt bis Schleimünde. Von da aus ging es für mich bislang nicht weiter als bis Kappeln oder Sønderborg.

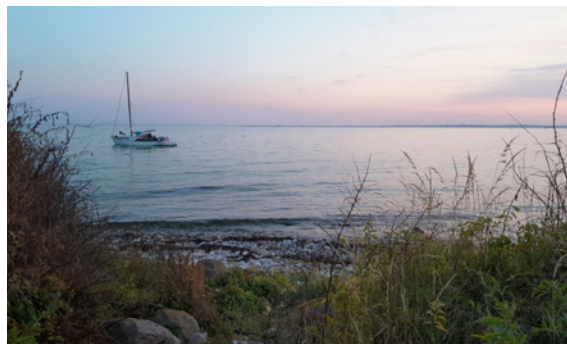
Aber diesmal! wagten wir bei leichten süd-östlichen Winden den Sprung über den Kleinen Belt – für die kleine Sagitta 20 (LüA 6,14 m) schon fast sowas wie die Atlantik-Überquerung (für einen kleinen Gag ist mir doch keine Übertreibung zu viel!) – und erreichten die Südsee! Äh, die Dänische Südsee natürlich, genauer Søby auf der Ostseite von Ærø. Und natürlich gingen wir gleich erstmal baden in der angenehm warmen Ostsee. Da sich ein großer



„Caribe“ quert den Kleinen Belt

Brugsen-Supermarkt fast direkt neben unserem Liegeplatz befand, konnten wir uns dann sehr praktisch noch mit dringend benötigten großen Wasserflaschen nachproviantieren. Der Hafen von Søby wird übrigens gerade umgebaut, um noch schöner, größer und reicher an touristischen Attraktionen zu werden. Kurzer Erkundungsgang über den Fährhafen mit feministischer(?) Plastik und weiter durch den Ort bis auf die andere Seite der Insel am Kleinen Belt. Später traumhaftes Abendrot über dem Yachthafen.

Von da an hatten wir eine Woche lang pures Südsee-Feeling, einfach nur „Caribe“isch. Wir fuhren, teils unter Segeln, leider viel unter Motor, nach Birkholm, denn diese kleine Insel zwischen Ærø und Tåsinge muss man nach Aussage vieler



Strand am Kleinen Belt bei Søby



Sonnenuntergang im Hafen Søby



Hafen von Birkholm und „Autobahn“ der Segelboote

Fahrensleute einmal im Leben gesehen haben. Mit etwas Glück fanden wir in dem winzigen Hafen ein Plätzchen, zahlten am Automaten eine nicht ganz knappe Hafengebühr für den Liegeplatz plus zwei Toiletten mit Waschbecken und kaltem Salzwasser. Gewöhnungsbedürftig beim Zähneputzen! Dann gingen wir shoppen! Denn Birkholm verfügt außer über ein paar malerische Häuser rund um einen kleinen hübschen Ententeich auch über mehrere „Loppemarked“ – Kleidungsstände und Regale am Wegesrand mit

Second-Hand-Kleidung und anderen Gegenständen. Und genau dort fand ich, was ich angesichts der brennenden Sonne und des fehlenden Schattens an Bord gerade am dringendsten brauchte: eine weite, luftige, aber langärmelige und hoch geschlossene Bluse zum Schutz gegen Sonnenbrand! Auch Cathrin fand ein tolles Gewand – Shopping nur noch auf Birkholm! Derweil war etwas Wind aufgekommen und südlich der Insel zog Yacht um Yacht vorbei wie auf einer Autobahn, alle unter Segeln. Hätten wir auch nutzen können, aber dann war es schon ein bisschen spät, so blieben wir noch einen Tag.

Unser nächstes Ziel war Lyø, erreicht wieder mit etwas Segeln und einigem Motoren. Kurze Rundfahrt durch den Hafen: voll! Zwischen zwei schmalen Booten könnten wir noch, etwas unplanmäßig, liegen, meinte Cathrin und nahm Kontakt zu der entsprechenden deutschen Crew auf. Die waren nicht begeistert, aber begannen Vorbereitungen, als plötzlich hinter uns eine dänische Familie rief, sie würden in einer Stunde ablegen und wir könnten ihren Platz haben. So legten wir uns erstmal quer zu den Pfählen und nahmen später froh unseren Platz ein. Im Lyø Havn gibt es eine eigene Segler-Stube mit Küche inklusive Ausstattung und Terrasse. Das nutzten wir und kochten – Labskaus!

Gegen Ende der Woche zeichnete sich eine grundlegende Wetteränderung ab: Der Wind sollte auf West drehen und erheblich zulegen, Regen und Gewitter drohten. Cathrin entschied: wir müssten vorher zurück an die jütländische Küste, ins geschützte Kalvø. Wir starteten unsere Rückquerung des Kleinen Belt. Der Tag begann wie zuvor, Sonne, warm, wenig bis gar kein Wind, wir machten kaum Fahrt. Plötzlich tauchte eine Fähre auf (Bøjden-Fynshav), kam rasch näher,

hielt direkt auf uns zu. Wir wurden etwas nervös: Ausweichen? Wohin? Und wie lange würde das dauern? Da setzte die Fähre zu einem Ausweichmanöver an.

Das Wetter war immer noch schön, auch wenn sich im Süden ein paar weiße Cumuli auftürmten. Wir fuhren unter Segel mit Motor. Die Cumuli wurden größer, aber wir waren bereits nahe der Insel Barsø, wir würden das schon schaffen. Doch dann kam über das Wasser sehr schnell eine weiße Schaumlinie auf uns zu und blitzartig prasselte der Regen mit großer Heftigkeit und überall um uns herum blitzte und donnerte es. Cathrin war aufs Vorschiff gestiegen und barg das Groß, in dem Moment traf uns auch noch eine heftige Bö. Aber alles ging gut, bei heftigstem Regen plus etwas Hagel näherten wir uns unter Motor dem Hafen – und dann war der Spuk auch schon vorbei, sogar die Sonne schien wieder! Der Wind blieb allerdings heftig.

Ich spazierte einmal rund um die Halbinsel Kalvø, bewunderte den „Stenpark“ mit vom Gletscher transportierten Steinen aus ganz Skandinavien, und wir machten eine kleine Fahrradtour zu einem Hofladen und zu dem benachbarten Sønderballe. Dann kam Karen als Crewwechsel und nach einem gepflegten gemeinsamen Restaurant-Essen fuhr ich mit ihrem Auto nach Hause.

Der „Caribe“-ischen Reise zweiter Teil

Von Cathrin Schaper ■ Aus Sicht der Skipperin muss ich schmunzeln über den humorvollen Bericht von Christiane und besonders über ihren Vergleich mit dem „Sprung über den Kleinen Belt“ und einer Atlantiküberquerung. Aus eigener Erfahrung kann ich sagen, dass eine wet-



Im Zentrum von Birkholm



Neues Gewand vor Birkholmer Sonnenuntergang



Loppemarked



Fähre Bøjden-Fynshav nähert sich bedrohlich



Aus den schäffenweißen Wolken entwickelte sich ein heftiges Gewitter

tertechnisch gut ausgefeilte Atlantiküberquerung entspannter sein kann als das Segeln im Flachwasserbereich zwischen kleinen Inseln mit mehreren Zwischenstopps. Nein, Scherz beiseite,



Nach dem Gewitter: Kalvø friedlich

man wird dem „Caribchen“ nicht gerecht, denn die Sagitta 20 ist ein äußerst kompaktes und seetüchtiges kleines Kielboot, welches ab 1968 von der dänischen Werft Royal System Yacht gebaut wurde und aus der Feder des amerikanischen Konstruktionsbüro Sparkman & Stephens stammt, die auch die aus dieser Zeit bekannte „Swan“ entworfen haben. „Caribes“ Voreigner ist mit dem robusten, kleinen Boot über ein Jahrzehnt auf Elbe und Nordsee unterwegs gewesen und war mit dessen Rauwassertüchtigkeit durchaus zufrieden, bis er sie aus Altersgründen schweren Herzens an mich übergeben hat. In der mittlerweile dritten Saison bin ich meist Richtung Norden unterwegs. Im Leeschutz von Jütlands Küste kommt man bei meist westlichen Winden herrlich geschützt vor Wind und Wellen voran. Mit nicht ganz seefesten Teilzeitgästen an Bord und da ich meist einen Teil allein unterwegs bin, ist das oft die bequemere Variante.

Von Kalvø aus machten wir, jetzt Karen Riechers und ich, uns langsam auf den Rückweg nach Eckernförde. Karen wollte bereits Freitag wieder abmustern, wegen anderer Termine und ich hatte nichts dagegen schon früher in unserem herrlichen Domizil dort aufzuschlagen und das Boot für die nächste Reise, die meine Kinder danach antreten wollten, klar Schiff zu machen. Das Wetter in der zweiten und letzten Urlaubswoche wurde etwas anspruchsvoller, weshalb wir Reiseziele und Auslaufzeiten den Wetterdaten von „Windy“ anpassten. Da ging es mal früh morgens von Kalvø nach Mjelsvig im Alsford und am nächsten Spätnachmittag von dort nach Sønderborg. Damit hatten wir noch genug Zeit für eine wunderbare Wanderung von Mjelsvig in die Dyvig. Durch die späte Abfahrt und das entspannte Segeln im Als-Sund (die an-

deren Segler schmissen mit einem Mal alle den Motor an ...) verpassten wir die Brückenöffnung knapp (immer ein Viertel zur vollen Stunde) und kamen erst spät im proppevollen Sportboothafen von Sønderborg an. Für das winzige Schiffchen findet sich jedoch wirklich immer ein Platz und meist der schönste in der hintersten Ecke! Den Spaziergang zum Stadthafen – die königliche Familie war mit ihrer stolzen Motoryacht dort vor Ort – verknipten wir uns schweren Herzens, da es schon, nach Aufklaren und Abendbrot auf Mitternacht zugeht und „Windy“ für uns zeitig morgens ein gut segelbares Wetterfenster anbot.

Der Nachteil kleiner Boote besteht bekanntlich darin, dass angenehmes Reisewetter eine geringe Bandbreite hat, im Bestfall bei uns zwischen 2–4 Bft. Wir sind Genussmenschen, keine Sportler! Dabei liegt „Windy“ mit den Windangaben etwas höher und „Windfinder“ im Vergleich etwas drunter. Jedenfalls hatten wir beim Auslaufen zunächst keinen Wind, mag auch an der Abdeckung bei Sønderborg liegen, und später auffrischenden Westwind. Es reichte für die Schlei. Da für den nächsten Tag kräftiger West-Süd-Westwind mit Schauerböen angesagt war, ließen wir Schleimünde rechts liegen und fuhren nach Maasholm zur Modersitzki-Werft im anliegenden Noor weiter. Hier war „Caribchen“ noch vom letzten Mal das Hafengeld schuldig geblieben, da nur bar beim Hafenmeister bezahlt werden kann und mir die Penunzen ausgegangen waren. Eine gute Gelegenheit, die Schuld zu begleichen und einen etwas geschützteren Hafen für das angekündigte Wetter zu haben. Karen und ich nutzten den Starkwindtag, trotz Regen, für eine ausgiebige Wanderung „Rund um die Maas“ bis zum „Naturerlebniszentrum Maasholm“ an der Ostseeseite. Und dort, am Meer,



Labskaus

hörte der Regen auf und es ward Sonnenschein. Wir legten uns in den Sand und beobachteten das Meer, auf dem einige größere Yachten mit gerefften Segeln schnell am Horizont vorbeizogen und lauschten dem Meeresrauschen – was für ein Feeling, wie Urlaub.



Hafen von Mjelsvig



Anfahrt auf Sønderborg (mit königlicher Yacht)

Der nächste Tag blieb trocken bei frischen westlichen Winden und lud zum Auslaufen ein. Vor dem Wind mit guten 5 kn das Stück Schlei zur Ostsee runter, immer wieder ein Genuss. Weiter zunächst mit raumen Gang die Küste nach Süden runter, dann, mit rasantem Am-Wind-Kurs und „kleinem Schrick“ Richtung Förde und „mit langem Bein“ und zwei bis drei Kreuz-



Hafen Modersitzki, Maasholm (Fotos Cathrin Schaper, CKB)

schlagen bis zum heimischen Anleger, diesmal in „Caribes“ Bestzeit für die Strecke Schleimünde bis Eckernförde von 4 Stunden 25 Minuten. Nach schöner, fast zweiwöchiger Tour endlich wieder daheim und: an unserer Steganlage in Ecke ist es doch am schönsten – „Caribe“ ik pur – nur mit angenehmeren Temperaturen!

Danke für diese schöne Tour an Christiane (in der 1. Hälfte) und Karen (in der 2. Hälfte). Gerne wieder!

Fast eine Kreuzfahrt (Teil 2)

MIT „ACAPULCO“ VON LA ROCHELLE NACH VILAMOURA, ALGARVE

In den Nachrichten 4-2026 berichtete Karsten Möller von seiner Reise mit Skipper Charly, First Mate Bajo und Josef aus Bayern im Jahr 2014 auf der C&C 57 „Acapulco“ (17,9 m lang, 4,7 m breit, 2 m Tiefgang und 26 t Verdrängung). Es ging in dem ersten Teil um die Erlebnisse auf der Fahrt von La Rochelle bis Póvoa de Varzim. Hier kommt die Fortsetzung.

Von Karsten S. Möller ■ **Mittwoch, 25. Juni 2014, Póvoa de Varzim – Leixões/Porto.**

Unser nächstes Ziel ist Porto, aber da Porto keinen geeigneten Yachthafen hat, steuern wir Leixões an, den vorgelagerten Seehafen Portos und wichtigsten Handelshafen Portugals. Da uns Charly jeden Tag morgens um sechs durch heftiges Hämmern gegen die Schotten weckt, sind wir schon um halb sieben auf See und haben die 20 sm nach Leixões schnell hinter uns gebracht. Ölpiers auf der einen Seite, Containerbrücken auf der anderen vermitteln beim Einlaufen kein heimeliges Gefühl und als dann noch hinter uns die haushohen Wände eines Grimaldi-Schuhkartons

auftauchen, sind wir froh, in den kleinen Yachthafen mit dem großartigen Namen Marina Porto Atlântico flüchten zu können, der, hinter einer mit Algen und Seetang bewachsenen Mole, in ein ehemaliges Hafenbecken gequetscht wurde. Charly gelingt es mit unglaublichem Geschick, die „Acapulco“ an den, vom Hafenmeister zugewiesenen, viel zu kurzen Fingersteg im viel zu engen Teil des Hafens zu manövrieren. Segler aus Deutschland, Schweden, England und Frankreich haben Hafenkino.

Wir machen uns auf den Weg nach Porto, der Stadt, der Portugal seinen Namen verdankt, Portucale, hergeleitet von den Zwillingstädten links und rechts der Douromündung, die die Römer Cale und Portus nannten.

Während wir uns noch bemühen an der Bushaltestelle aus den Fahrplänen der verschiedenen Buslinien schlau zu werden, hat Charly eine Taxe bestellt. Bordkasse zahlt! In der Altstadt, am Palácio da Bolsa, bei der Statue des Infante Dom Henrique (Heinrich der Seefahrer, 1394 in Porto geboren), springen wir aus der Taxe, schlendern die Rua Mouzinho Silveira hinauf bis zum Bahnhof Estacio de Sao Bente, bewundern in der Eingangshalle die, auf Azulejos, den typischen portugiesischen blauen Kacheln, abgebildeten historischen Szenen und kommen zur Praça da Libertade, dessen Mitte eine Reiterstatue Pedros IV ziert, und der durch die beeindruckende Câmara Municipal do Porto, dem Rathaus, abgeschlossen wird. Wir schlendern durch die Rua das Flores und enge Straßen und Gassen zurück, runter zum Douro (dem goldenen). Leider finde ich das plüschige, herrlich altmodische Café nicht wieder, wo es wunderbaren Kuchen gibt und die schwarzgekleideten Kellner Fliegen tragen. An der Rua Cais da Ribeira, wo sich ein Lokal an

das andere reiht und das Leben tobt, finden wir in einer Taberna einen Tisch mit Blick auf den Douro, auf die doppelstöckige Brücke Ponte Dom Luís I und auf den gegenüber liegenden Stadtteil Vila Nova de Gaia mit seinen vielen Portweinkellereien. Bekannte Namen lesen wir: Ferreira, Graham, Cockburn's, Burmester und Sandeman. Die Engländer verbindet eine lange Geschichte mit dem Portwein. Schon im 15. Jh. sollen englische Kaufleute am oberen Douro herausgefunden haben, dass der süße Douro-Wein durch Zugabe von Weinbrand viel besser längeren Seereisen standhält. So soll der Portwein entstanden sein. Am Ufer dümpeln einige buntbemalte barcos rabelos, die flachen Segelboote die einst, hochbeladen mit Weinfässern, den gefährvollen Douro runter segelten, aber heute nur noch Touristen-Rundfahrten anbieten. Der Wirt offeriert frischen Fisch. was sollte man auch anderes essen? Dazu trinken wir „grünen“ Wein, Vinho Verde, den jungen, frischen, leicht moussierenden Wein aus der Provinz Minho, der Nordwestecke Portugals, der nicht an Rebstöcken wächst, sondern sich wie wilder Wein an Häusern, Bäumen und sogar an Telefonmasten hochrankt.

Donnerstag, 26. Juni 2014, Porto/Leixoes – Figueira da Foz. Wir sind wieder auf See, ein guter NNW-Wind treibt uns südwärts, bringt aber auch Dünung mit. Da wir ja immer schon morgens um sechs aus der Kojе getrommelt werden, frühstücken wir meistens unterwegs, draußen im Cockpit. Heute geht es schief. Eine Welle, kaum sichtbar, hebt die „Acapulco“ an, lässt sie weit nach Backbord überholen und räumt den Frühstückstisch ab. Und ich bin der, der dort sitzt. Tassen, Teller, Bestecke, Butter und Marmelade und mein heißer Tee, alles ergießt sich in meinen Schoß.

Portugals Westküste ist kein gemütliches Segelrevier; 300 Meilen lang von Nordspanien bis Cabo de Sao Vicente, rau, felsig und schutzlos dem Atlantik ausgeliefert. Nur acht Häfen stehen Yachten zur Verfügung und bei stürmischem Wetter sind viele davon nicht anzulaufen und werden, wegen schwerer Grundseen in den Einfahrten, gesperrt. Im April letzten Jahres wurde die Hamburger Yacht „Meri Tuuli“, eine X-442, in der Einfahrt nach Figueira da Foz bei nur frischem SW (20–25 kn) an der 10 m-Linie von einer 5 bis 6 m hohen Grundsee erfasst, schlug quer und kenterte so weit durch, dass der Mast brach. Ein Besatzungsmitglied und ein Seenotretter kamen ums Leben.

Wir laufen Figueira da Foz bei ruhigem See- gang und Sonnenschein an und machen an der Reception Berth fest, um einzuklarieren und um Diesel zu bunkern. Das Einklarieren geht schnell. Dem Hafenmeister liegen unsere Schiffs- und Crewdaten bereits vor. Da wir immer nach unserem nächsten Zielhafen gefragt werden, werden unsere Daten scheinbar von einem Hafen zum anderen weitergereicht.

Figueira da Foz, an der Mündung des Rio Mondego gelegen, hat einen großen Fischereihafen mit Werft und ist ein bekannter Badeort mit endlosen Sandstränden. Die Marina ist durch Molen gut geschützt gegen den Schwell der ständig ein- und auslaufenden Fischkutter. Abends gibt es Fußball, Deutschland gewinnt, Charly reißt die Arme hoch und Bajo sagt „Alter Schwede“. So bleibt uns nur wenig Zeit die Stadt kennenzulernen.

Freitag, 27. Juni 2014, Figueira da Foz – Peniche. Wir werden vom Wetter verwöhnt. Kein Sturm, kein Regen, dafür Wärme und Sonne und der Nortada, der Portugische Norder,

der durchaus mit 4–6 Bft. wehen kann, treibt uns mit sanfter Brise an langen Sandstränden, Pinienwäldern und steilen Felsküsten südwärts. An Steuerbord tauchen die Ilha Berlenga auf, ein in früherer Zeit gefürchteter Schiffsfriedhof, und links die hohe Halbinsel Peniche mit dem schroffen Cabo Cavoeiro, das wir in sicherem Abstand umrunden. Im Hafen von Peniche finden wir einen guten Liegeplatz in der sehr kleinen Marina hinter der Westmole, einem Gebirge aus Tetrapoden, und in Sichtweite der aus dem 16. Jh. stammenden und als Schutz gegen Seeräuber errichteten Festung Forte de Peniche. An dem langen Steg liegen schon eine französische und eine englische Yacht, denen wir schon mehrfach begegnet sind und ein ebenfalls bekannter Schwede macht hinter uns fest. Portugal ist für Yachten nicht das Ziel, sondern der Weg. Das Mittelmeer ruft.

Peniche war früher eine steile Felsinsel, die im Laufe der Jahrhunderte mit dem Festland zusammenwuchs. Es gibt deshalb die obere Stadt Peniche-de-Cima und die untere, Peniche-de-Baixo. Wir durchwandern beide; laufen durch schmale Gassen mit mittelalterlichem Kopfsteinpflaster und eng zusammenstehenden pittoresken Häusern und genießen phantastische Ausblicke auf den unten liegenden Hafen mit Forte de Peniche und die weit draußen in der goldenen Abendsonne liegenden Ilha Berlenga. Es ist Freitag und aufgrund der tollen Strände, die zum Windsurfing einladen, ist Peniche voller Touristen. An der Ave. do Mar, gleich neben dem Bootschuppen der ISN Instituto Socorros a Náufragos, der portugiesischen Rettungsgesellschaft, finden wir noch einen Tisch in einem übervollen Lokal und essen – nicht zum letzten Mal – sardinas assadas, gegrillte Sardinen.

Sonnabend, 28. Juni 2014, Peniche – Lisboa. Schnell haben wir die 40 sm von Peniche zum Cabo Raso abgesegelt, umrunden das Kap und segeln ostwärts, vorbei an dem mondänen Badeort Cascais mit seiner vornehmen Marina, in den Mündungstrichter des Rio Tejo. Die Einfahrt erfordert Aufmerksamkeit, liegen doch gleich hinter der Barra Sul – wie bei allen Flussmündungen gibt es auch hier eine Barre – die flachen Sände Cachopo do Norte und Cachopo do Sul bevor die Betonnung beginnt. Während wir noch die erste grüne Tonne suchen, kommt von hinten ein leuchtend oranges Schiff auf. Schnell ist es, viel schneller als wir dachten. Wir drehen hart nach Steuerbord und der Containerfeeder „OPDR-Cadiz“ rauscht an uns vorbei. Auch wenn Limassol am Heck steht und die cyprische Flagge weht, ist es doch ein Gruß aus der Heimat. Die Segel sind eingepackt und wir motoren den Tejo aufwärts, überholen dabei einen dänischen Saugbagger mit Heimathafen Grenaa, passieren einige am Nordufer gelegene Yachthäfen, die ich mir schon im April ansehen konnte und die für die „Acapulco“ zu klein sind,

und entscheiden uns für die Doca de Alcântara, gleich hinter der den Tejo überspannenden drei Kilometer langen Hängebrücke Ponte 25 de Abril, die bis zur „Nelkenrevolution“ 1974 noch den Namen des Diktators Salazar trug, und wie eine kleine Golden-Gate-Bridge aussieht.

Die Doca de Alcântara ist eine große Marina in einem ehemaligen Hafenbecken, durch eine betriebsame Kaizunge gegen den Tejo geschützt und sehr stadtnah. Wenige Gehminuten entfernt, direkt unter der Tejo-Brücke, beim winzigen Yachthafen Doca de Santo Amaro, haben sich in ehemaligen Lagerhallen einige „in“-Restaurants und -Kneipen etabliert. Heute ist Fußballtag und wir finden auch schnell die richtige Location: Irish & Co. In jeder Ecke hängt ein Fernseher.

Wir blicken auf die TV's, warten, die Zeit ist rum, keine deutsche Mannschaft läuft auf. Dafür spielt Brasilien gegen Irgendwen. Wieso nicht Deutschland? Die hübschen Servicegirls zucken die Schultern. Charly malträtiert sein I-Phone und findet heraus, dass Deutschland und Brasilien zeitgleich spielen. Natürlich interessiert man sich hier nur dafür, wie die Mannschaft ihrer ehe-



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

maligen Kolonie spielt. Wir trinken Guinness und Kilkenny und sehen mit Gelassenheit, wie Brasilien gewinnt und die Portugiesen sich wie toll gebärden. Draußen spielt eine Combo und sehr leicht bekleidete Mädchen tanzen ausgelassen Samba. Karneval am Rio Tejo. Deutschland hat auch gewonnen. Wir bleiben ruhig.

Sonntag, 29. Juni 2014, Lisboa. Dicht am Hafen hält der Bus, der uns zur beeindruckenden Praça do Comércio bringt, dem Ausgangspunkt wohl jeder Stadtbesichtigung. Wir umrunden das Reiterstandbild Königs José I., der zur Zeit des verheerenden Erdbebens 1755 herrschte, das große Teile Lissabons, Portugals und auch seinen Palast zerstörte. Wir schlendern durch den Triumphbogen an der Nordseite der Comércio, dann die schöne Rua Augusta hoch, biegen ab und besteigen den filigranen eisernen Fahrstuhl Elevador de Santa Justa der uns von der Baixa zum hochgelegenen Stadtteil Bairro Alto bringt, um im herrlichen Sonnenschein einen grandiosen Ausblick über Lissabon und den Tejo zu genießen. Am gegenüberliegenden Ufer breitet Christo Rei, die riesige Christus-Statue, segnend seine Arme aus. Wir kommen zur Praça de Dom Pedro IV, den alle nur Rossio nennen, mit seinen beiden Springbrunnen und dem wellenförmigen Pflaster aus weißem Sandstein und blauen Basalt, wo ich das Gefühl habe, es laufen wirklich Wellen über den schaukelnden Platz. Wir kommen am Bahnhof Estacia Rossio vorbei, mit seiner phantastischen Fassade im manuelinischen Stil, und finden die Tourist Information an der Praça do Restauradores, wo man uns erklärt wo die berühmte Carreira 28 dos Eléctricos abfährt.

An der Praça Martim Moniz stehen die Touristen Schlange, aber die „28“ fährt häufig und zusammen mit einer fröhlichen Damengruppe

aus dem Rheinland, die ganz fasziniert davon ist, dass wir nicht mit einem Flieger, sondern mit einer Segelyacht in Lissabon sind, besteigen wir eines der kleinen Uralt-Wägelchen. Es wird eine lustige Fahrt mit den rheinischen Frohnaturen. Erst ruckeln wir durch die Alfama, Lissabons Altstadt, mit ihren unglaublich engen Kurven und Straßen, wie die Rua das Escolas Gerais, wo sich Passanten in Hauseingänge zwingen müssen, um die Eléctrico vorbeizulassen, dann weiter über die Comércio, durch die Baixa und Bairro Alto bis zur Endstation an der Basilica da Estrela.

Kein sehr langer Fußweg durch die Av. Infante Santo führt uns direkt runter zum Doca Alcantara. Aber zwischendurch kehren wir in ein kleines Lokal ein und probieren das portugiesische Nationalgericht Bacalhau, Stockfisch, gesalzener und luftgetrockneter Kabeljau. Überraschend schmackhaft.

Montag, 30. Juni 2014, Lisboa. Wir fahren wieder zur Comércio, laufen durch die Baixa hoch zum Rossio, weiter zur Praça da Figueira und schwingen uns auf das Oberdeck, eines der vielen dort wartenden Hop-On-Hop-Off-Busse. Bei strahlendem Sonnenschein geht es kreuz und quer durch Lissabon, Kopfhörer sagen uns was es alles zu sehen gibt, und beim berühmten Mosteiro dos Jerónimos steigen wir aus. Wir bewundern die prächtigen Portale und Fassaden dieses Klosters, leider können wir es nicht besichtigen, und gehen durch den hübsch angelegten Park Praça do Imperio runter zum Tejo, zum Torre de Belem, wo Vasco da Gama am 8. Juli 1497 mit der Karavelle „Sao Gabriel“ ablegte, um Indien zu entdecken, und auch andere Seefahrer ihre Entdeckungsfahrten begannen. Ein Stück weiter kommen wir zum modernen Padrão dos Descobrimentos (Denkmal der Entdeckungen),

das 1960 zu Ehren von Prinz Heinrich dem Seefahrer erbaut wurde. Ein Fahrstuhl bringt uns auf die Aussichtsplattform und direkt unter uns auf dem Tejo – man glaubt es kaum – fährt ein alter HADAG-Dampfer vorbei, zwar nicht in grün-weiß, sondern in Orange, aber unverkennbar einer von der Elbe.

Abends geht es in die Alfama, Fado hören. In den exklusiven, teuer aussehenden Clube Fado in der Rua de S. João da Praça lässt man uns nicht rein. Tischreservierung! Wir gehen und suchen weiter in dem Gassengewirr. Bunte Girlanden überspannen die Straßen. Die Bewohner sitzen vor ihren Häusern. Überall werden Sardinen auf Holzkohle gegrillt; Fischgeruch, die Luft ist voller Rauch. Wir hören von irgendwoher Musik und Gesang, Fado. Ein winziges, einfaches Lokal hat auf einem kleinen kopfsteingepflasterten Platz Tische herausgestellt. Zwei Gitarristen, einer spielt die spezielle, portugiesische, 12-saitige Gitarre und ein anderer die klassische, begleiten die Fadista, so nennt man die Sänger, Henriqueta Baptista Paixão und Pedro Miguel de Almeida. Fado heißt Schicksal und hat Seele, sagt man. Gefühlvoll, melancholisch sind Spiel und Gesang. Saudade ist herauszuhören, dieses Wort, das mit Traurigkeit, Sehnsucht, Weltschmerz nur annähernd zu übersetzen ist.

Es läuft auch ein Fernseher, ohne Ton. Heute ist Fußballtag! Deutschland spielt gegen irgendwen. Charly ist ungehalten, wenn die Sänger vorm Fernseher stehen, aber zum Arme hochreißen und „Alter Schwede“ sagen ist trotzdem Gelegenheit. Deutschland gewinnt. Fado, Fußball, Wein und sardinas asadas, es war ein schöner Abend.

Dienstag, 1. Juli 2014, Lisboa – Sines.

Bei trübem Wetter laufen wir aus. 6 Meilen sind

es bis zur Ansteuerung und dann 51 Meilen bis Sines, ein „strategischer Hafen“ an der langen ungeschützten Küste, liegt er doch ziemlich genau zwischen dem Tejo und Cabo de Sao Vicente. Josef und ich haben angeboten unseren speziellen Thunfischsalat a la ‚Bottle Imp‘ zuzubereiten, was sich aber bei der vorhandenen Dünung als nicht so einfach herausstellt. Josef schnippelt und ich bereite das Dressing vor. Und, wie immer bei solchen Vorhaben (Murphy's Gesetz), kommt eine „Monsterwelle“, haut uns fast von den Füßen und lässt Schneidbrett und Geschnippeltes durch die Gegend fliegen. Meine Salatschüssel kann ich retten, aber nicht die Olivenölflasche, die ihren Inhalt überall hin in die Pantry ergießt. Wir sammeln alles wieder auf, auch vom Fußboden – merkt ja keiner – und das Öldesaster wird durch viele Rollen „Zewa“ beseitigt.

Sines hat nur eine kleine Marina und – nach zwei Tagen Lissabon – verzichten wir auf Landgang und Besuch des bronzenen Dom Vasco da Gama, der, hochauferichtet auf seinem Sockel stehend, seine Geburtsstadt bewacht. Wir gehen vor Anker.

Mittwoch, 2. Juli 2014, Sines – Lagos.

Nach Karte sind es 57 Meilen bis Cabo de São Vicente und von dort links um die Ecke, weitere 20 sm bis Lagos. Abgesehen von der Biscaya, unserer längster Törn. Mein Sohn hat mir eine SMS geschickt, ab nachmittags um 4 soll der Wind auf W drehen und kräftig aufbrisen. Bisher haben wir guten Schiebewind aus NW. Die Küste ist felsig und schroff. Je weiter wir uns dem Cabo de Sao Vicente nähern, desto höher und dramatischer wird die Steilküste. Als ich vor wenigen Wochen oben auf dem Kap bei dem roten Leuchtturm stand und auf den tiefblauen Ozean blickte, dachte ich noch: hier möchtest du

mal segeln. Irgendwohin? Ganz weit weg! Auf diesem Kap, ein Muss für alle Touristen, steht ein Wurstwagen mit dem Hinweis (auf Deutsch) „Letzte Currywurst vor New York“. Es ist der südwestlichste Punkt Europas.

Wir umrunden das zerklüftete Vorgebirge von Cabo de São Vicente und sehen Sagres, wo Heinrich der Seefahrer, der nie zur See gefahren ist, eine Seefaherschule gegründet haben soll. Historiker zweifeln daran, aber die riesige Windrose mit einem Durchmesser von 43 m dort oben soll ein Überbleibsel dieser Seefaherschule sein.

Wir gehen über Stag, unser Kurs ist jetzt ENE. An Backbord haben wir die Küste der Algarve, deren Name vom arabischen Al-Gharb stammt und „Der Westen“ bedeutet. Pünktlich um vier dreht der Wind auf W und nimmt zu. Wir laufen auf das Kap Ponta da Piedade zu. Die „Acapulco“ kommt richtig in Fahrt. Ab Piedade müssen wir noch höher an den Wind, fast N, und der Wind wird stürmisch. Die „Acapulco“ schiebt Lage, Gischt kommt über, wir werden nass, keiner hat Ölzeug an. Eine völlig ungewohnte Situation. Einen kurzen Augenblick überlegt Charly im Schutz der hohen Luvküste vor Anker zu gehen. Die Einfahrt nach Lagos ist eng, ein langer Schlauch, das Flüsschen Bensafrim. Aber ich kenne den Hafen gut und sehe kein Problem, trotz Wind. In Lee vor der Fußgängerklappbrücke ist ein „arrival pontoon“, an dem wir, trotz heftiger Böen, sicher festmachen.

Donnerstag, 3. Juli 2014, Lagos. Wir klarierten ein, lassen uns einen Liegeplatz zuweisen, die Fußgängerbrücke öffnet sich und wir verholen. Mal wieder ein zu kleiner Fingersteg für die große „Acapulco“. Viele Gastlandflaggen sind zu sehen; englische, skandinavische und auch einige deutsche Yachten liegen im Hafen.

In Lagos bin ich Tourguide, habe ich doch hier im Hotel Vila Gale – 10 Gehminuten an der Meia Praia entlang – eine Woche Erholungsurlaub von unserer anstrengenden Bildungsreise gemacht. Lagos ist ein hübsches Städtchen mit viel Geschichte. Lagos war unter Dom Henrique o Navegador (Heinrich dem Seefahrer) im 15. Jh. Ausgangspunkt zahlreicher Entdeckungsreisen nach Afrika. So umsegelte Gil Eanes 1433 als erster das Cabo Bojador an der nordafrikanischen Westküste (heute: Westsahara), das damals als das Ende der Welt galt und auch Kap des Schreckens oder Kap ohne Wiederkehr genannt wurde. Wir bummeln durch die sich windenden engen Gassen der historischen Altstadt und kommen zur Praça da Republica, wo der erste Sklavenmarkt Portugals stattfand und zur Praça do Infante, wo ein bronzener Prinz Heinrich auf die See guckt. Weiter auf der breiten Promenade Avenida dos Descobrimentos (Allee der Entdeckungen) entlang, kommen wir am Gil-Eanes-Denkmal vorbei, zur Festung Forte da Ponta da Bandeira, die die Hafeneinfahrt bewacht und Teil der gut erhaltenen Stadtmauer ist, die fast ganz Lagos umschließt.

Gegenüber auf der anderen Uferseite des Bensafrim liegt ein Nachbau der typischen Karavellen, die im 15. Jh. vom kleinen Fischerboot zum hochseefähigen Standardschiff der portugiesischen Entdecker entwickelt wurden. Durch die an – meistens – zwei Masten geriggten Lateinersegel waren die 20 bis 25 m langen Karavellen in der Lage, gegen den Wind zu segeln, was die langen Entdeckungsfahrten und, vor allem auch die Rückkehr, die westafrikanische Küste nordwärts, erst möglich machten. Wenn ich hier so stehe und auf kleine Karavelle schaue, wächst die Hochachtung vor dem was Portugal, dieses

damals wie heute kleine Land, und seine Seefahrer geleistet haben. Auch Bartolomeu Dias, der 1478/1488 als erster die Südspitze Afrikas umsegelte, soll von Lagos gestartet sein. Da seine Fahrt ein Geheimauftrag war, ist nicht belegt, von wo er losfuhr. Ein Nachbau seiner Karavelle liegt in einem Museum in Mossel Bay/Süd Afrika. Ich war mal dort. Ein erstaunlich kleines Schiff.

Ich schlage vor, einen Spaziergang nach Ponta da Piedade zu machen und weiter nach Praia do Porto de Mós, von dort fährt ein Bus zurück nach Lagos. Ich habe das schon mal gemacht und weiß, der Weg ist lang und mühsam. Immer oben an der hohen Steilküste entlang, an der Praia de Dona Ana vorbei mit ihren bizarren Felsformationen, engen Buchten und tiefen Grotten. Die Sonne steht hoch, aber am Leuchtturm Piedade ist ein kleines Restaurant, so kann ich der ermat-

teten Crew ein kühles Bier versprechen. Erfrischt geht es weiter. „Wir haben erst die Hälfte des Weges hinter uns gebracht, nach Porto de Mós ist es noch mal so weit“, sage ich. Bajo hört das, sagt „Alter Schwede“, setzt sich in eine Kinderbimmelbahn und verschwindet Richtung Lagos. Der Weg, mehr ein Trampelpfad, immer direkt an der Kante, ist nicht einfach und auch nicht ungefährlich. Wir werden belohnt durch spektakuläre Ausblicke auf Strände und den weiten Ozean. Ein kleiner Imbiss, ein frisches Bier in Piedade und per Bus sind wir schnell zurück in Lagos.

Abends gehen wir ins Adegade Marina, ein Restaurant, groß wie eine Schulturnhalle, laut wie im Hofbräuhaus und voll besetzt. Geschätzt 75% Touristen, mehrheitlich Engländer. Wir sind im Süden, Touristenland. Bekommen aber in der „Kantine“ gutes, portugiesisches Essen.

**DIREKT
AM HAMBURGER
YACHTHAFEN!**



YACHTPROFI.DE

Gute Teile, guter Service.

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

P&K
products

Hochwertige
Produkte für
die Pflege
Ihrer Yacht:

**Reiniger
Polituren
Winschenfett
Frostschutz**

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

Freitag, 4. Juli 2014, Lagos. Bajo hat in Lagos Freunde, die hier leben. Wir sind eingeladen zum Baden im Swimmingpool, zum Abendessen und zum anschließenden Fußballgucken. Es wird ein schöner Tag. Relaxen am Swimmingpool, in der Sonne liegen, baden – wir haben noch kein einziges Mal gebadet auf dieser Reise – und hausgemachte portugiesische Küche genießen! Dann gewinnt auch noch Deutschland. Charly reißt die Arme hoch, Bajo sagt „Alter Schwede“ und wir stoßen mit höllisch scharfem einheimischem Schnaps an.

Sonnabend, 5 Juli 2014, Lagos – Portimão. Wir treiben mehr als dass wir segeln. Bajos Freunde sind mit an Bord für die kurze Strecke und auch Mike vom MSC, der mit Freundin in Lagos Urlaub macht. Auch für uns ist es Urlaub. Die Reise ist fast zu Ende, kein Stress mehr, kein Gedanke mehr daran, wie das Wetter wird. Unseren Flug erreichen wir sicher. Wir trinken kühle Getränke und springen ins kühle Nass. Endlich mal wieder im Atlantik baden!

In der großen Hafenbucht von Portimão gehen wir vor Anker. Voll ist es und es wird gegen Abend recht windig. Alle Yachten schwojen, kommen sich nahe und treiben wieder auseinander. Alles geht gut. Charly bringt unsere Gäste an Land. Das Beiboot wird über Bord gehievt, man steigt ein, der Außenborder springt nach einigen Anzeichen des Unwillens an und Charly verschwindet in der Menge der Ankerlieger. Und kommt nicht wieder.

Sitzt er in der nahen Strandbar und schlürft einen Sundowner oder gar mehre? Und lässt uns hier sitzen bei profanem Bier? Nein, plötzlich kommt ein sehr großes halbstarres Schlauchboot direkt auf uns. Viele Leute an Bord; man ruft Unverständliches und winkt. Erst als es ganz

nahe ist, sehen wir, es hat Charly im Schlepp! Der Außenborder hat den Dienst verweigert und dann ist auch noch einer der Riemen beim Rudern durchgebrochen. Was alles so passiert. Murphy's Gesetz.

Sonntag, 6: Juli 2014, Portimão – Vilamoura. Eigentlich sollte unsere Reise in Faro enden. Aber intensives Studium der nautischen Unterlagen, vor allem des Reed's, sagte uns, dass Faro und auch das nahe Olhão keine geeigneten Häfen für die „Acapulco“ sind. Zu klein. So entscheiden wir uns für Vilamoura, nur wenige Meilen von Portimão entfernt, gleich hinter Albufeira, dem Sinnbild des Algarve-Tourismus.

Vilamoura: Touristenort, Touristenmarina, 1974 erbaut, mit 1.000 Plätzen, mit allem Komfort und mit Höchstpreisen. Am Reception Berth wird uns viel Geld abgenommen, aber die „Acapulco“ wird hier auch fünf Nächte bleiben. Wir werden aussteigen und Enno kommt mit neuer Crew.

Die Marina und auch das Drumherum sind sehr gepflegt. Touristenburgen, sogar ganz hübsche, umgeben den Hafen, davor verläuft ein „Boulevard“ auf dem am Abend die Damen aufgebrezelt und in langen Kleidern von einer Champagnerbar, von einem Restaurant oder Diskothek zur anderen promenieren. Ungewohnt, wenn man an sein heimisches Seglerleben denkt.

Montag, 7. Juli 2014, Vilamoura. Wir machen einen Ausflug per Bus nach Faro; immerhin die Hauptstadt der Algarve. Das kleine Hafenbecken bestätigt unsere Entscheidung, Faro nicht anzulaufen. Eine Eisenbahnbrücke, früher mal zu öffnen, verschließt die schmale Durchfahrt in den Doca de Recreio, in dem nur winzige Boote mit PS-starken Außenbordern liegen. Durch das Tor Arco da Vila gelangen wir in die von einer Wehrmauer umgebene, kleine Altstadt. Die Kathedrale

ist leider geschlossen. Josef rüttelt an der Tür, er hätte wohl gerne ein Gebet gesprochen. Dafür haben wir von hier oben einen phantastischen Ausblick auf den Parque Natural da Ria Formosa, eine riesige Lagune, die in ganz Portugal für ihren Reichtum an seltenen Vögeln bekannt ist. Nach einer kalten Sangría im Jardim Manuel Bivar geht es zurück nach Vilamoura.

Dienstag, 8. Juli 2014, Vilamoura. Heute ist Reinschiff angesagt und Sachen packen. Morgen geht es nach Hause. Charly wacht mit Argusaugen über das Saubermachen. Deck wird geschrubbt, Salon und Kabinen gesaugt und Bettzeug gewaschen. Erst als alles fertig ist, dürfen wir an Land und fallen, bewaffnet mit deutscher Flagge, in den O'Shea's Irish Pub ein; Deutschland spielt gegen Brasilien. Überall sehen wir siegessichere Portugiesen mit Brasilien-Fähnchen und auf den T-Shirts vieler Mädchen wölbt sich über stattlichen Busen der Sternenhimmel auf gelb-grünen Grund. Charly trägt tapfer ein DFB-Shirt mit Aufdruck „Jogis 12. Mann“ auf dem Rücken. Die deutsche Flagge halten wir anfänglich verschämt versteckt, aber nach den ersten Toren wird es ganz still im O'Sheas und unsere Nationale wird wie wild geschwenkt. Wir – nicht nur Charly – haben an diesem Abend siebenmal Gelegenheit die Arme hochzureißen, „Alter Schwede“ zu sagen und einige Guinness und Kilkennys zu trinken.

Mittwoch, 9. Juli 2014, Vilamoura – Faro – Hamburg. Eine Taxe bringt uns zum Flughafen. Wir stehen geduldig in der langen Reihe vorm Schalter von Germanwings. Warum auch immer, es geht langsam voran; es sind nicht gerade Vielflieger, die hier einchecken. Eine Deutsch sprechende Dame hilft, wenn es Verständigungsprobleme gibt. Ein Paar hinter mir, Kleidung ele-

gant-leger in blau-weiß, sicher aus Harvestehude – dass sie Hamburger sind, höre ich am Dialekt – regt sich langsam, aber sicher, immer mehr auf, wollen noch in den Duty-Free-Shop. „Das wird knapp mit Duty Free, immer steht man in der falschen Reihe, Frechheit wie das hier zugeht!“, höre ich sie sagen. Lustig wird es als Charly, er ist der erste von uns, seine Tasche auf das Band legt und sagt, dass er eine Schwimmweste dabei hat. Ratlosigkeit, Hilflosigkeit, Chaos, Hektik. Nichts geht mehr. Handbücher werden gewälzt, emsig telefoniert. Ob auch Patronen dabei sind, werden wir gefragt. Blöde Frage. Natürlich! Ob wir die Westen nicht auspacken und entsorgen könnten? Noch blödere Frage. Wir weisen darauf hin, dass wir beim Buchen der Hin- und Rücktickets die Schwimmwesten deklariert hätten und dass es bei der Hinreise nach Paris keinerlei Schwierigkeiten gab.

Es wird kompliziert. Unser Gepäck wird erst einmal angenommen, gelabelt und verschwindet auf dem Band. In offizieller Begleitung dürfen wir uns auch zum Gate begeben, aber einsteigen dürfen wir nicht! Die Sache wäre noch nicht geklärt, sagt man uns. Der Warteraum leert sich, alle steigen ein, nur wir nicht. Wir sehen unsere Taschen einsam und verlassen unter dem Heck der Maschine stehen. Es wird immer noch telefoniert, mit Hamburg, Paris und Köln; man will uns nicht glauben, dass wir mit den Schwimmwesten problemlos von Hamburg nach Paris geflogen sind. Dann kommt der Bescheid, der Flugkapitän müsse entscheiden. Das darf doch nicht wahr sein! Der Flugkapitän! Wir dürfen zur Maschine gehen und nehmen neben unseren Taschen Aufstellung. Vorne am Flugzeug öffnet sich eine Tür, eine Treppe wird herangefahren und der Pilot erscheint. Ein junger Mann im weißen Pilotenhemd mit vier Goldstrei-

fen auf den Schulterklappen: „Manfred Hartmann, ich bin der Pilot“, stellt er sich vor, „was gibt's?“. Charly hält seine Schwimmweste hoch. „Ach eine Secumar! Die kenn ich, hab ich auch. Ich bin zwar kein Segler, ich fahre Motorboot. Für mich ist das kein Problem mit der Weste! Guten Flug.“ „Guten Flug“, sagen auch wir. „Und bringen Sie uns gut nach Hamburg“. „Wird gemacht“.

So endete eine schöne Reise auf einem tollen Schiff, mit einer tollen Crew und tollem Skipper..

HISTORISCHES

WIE WIR DURCH REIMUND C. REICH ZU UNSEREM ERSTEN FOLKEBOOT KAMEN

Von Klaus Pollähn ■ Reimund Reich war 33 Jahre alt und besaß zwei Meisterbriefe, als er den wichtigsten Entschluss im Leben für seine Zukunft fasste: Er wollte sich als Baumeister selbständig machen und seine eigene Firma gründen. Seine Chancen in dieser Branche sah er als vielversprechend an. Damit sollte er völlig Recht behalten. Aber zu diesem Schritt brauchte er mehr Geld, als er besaß, um eine Firma zu gründen und eintragen zu lassen.

Als langjähriger Segler meinte er, sich mit einem Bootshandel das erforderliche Geld beschaffen zu können. Er beobachtete ein in Deutschland aufkommendes Interesse für das Nordische Folkeboot. Auslöser waren dänische Segler und Berichte in der „Yacht“ über deren spektakuläres Auftreten während der Kieler Woche. Aus dieser Bewunderung für die Klasse folgte eine neue sportliche Verbindung nach Skandinavien, fruchtbar über mehr als 50 Jahre. Der nächste Befeuere der deutschen Szene war ein Senator

aus Lübeck namens Hagelstein, der einen neuen goldenen Pokal stiftete und ein brandneues Folkeboot dazu. Der Zug nahm jetzt richtig Fahrt auf. Der Höhepunkt war, dass es der Kieler Yacht-Club schaffte, den ersten Goldpokal zu gewinnen inklusive des begehrten Folkebootes als Beigabe. Starbootsegler Bruno Splieth saß an der Pinne von „Daddel“, dem Folke von Handball-Legende Hein Dahlinger.

Diesen Erfolg nahm Reimund Reich zum Anlass, seinen Bootshandel mit einem Folkeboot zu gründen. Er erwarb ein relativ neues Folke, das in Aarhus überraschend zum Verkauf stand. Der Erbauer hatte offenbar einen längeren Törn damit geplant. Darauf deutete das stabile Rigg, die Ausrüstung an Deck sowie die Bequemlichkeit unter Deck. Kein Brecher sollte das veränderte Cockpit vollschlagen können. Aus mir unbekannten Gründen platzte aber der Traum des Dänen. Diese unerwartete Wendung der Dinge hatte Änderungen in Hamburg zur Folge, die sich auf das Leben unserer Familie stark auswirken sollten.

Im Winter 64/65 schlichen mein Bruder und ich mehrfach nach unserer Werftarbeit um ein hellgrünes Folkeboot herum, das dort in Wedel auf dem Parkplatz stand. Wir betrachteten den relativ flachen Plankenverlauf der Klinker, deren glatten Übergang in den Eisenkiel, die Aufhängung des stabilen Ruders am lackierten Spiegel. Überlegungen und Diskussionen über einen Erwerb des Bootes gab es genug in unserer Familie, die dauerten gut und gerne Wochen, wenn nicht Monate. Denn der verlangte Preis entsprach etwa dem von drei neuen VW-Käfern! Der noch etwas skeptische Finanzminister in unserer Familie war damals unsere Mutter. In den frühen 30ern gehörte sie zu den ersten weiblichen Mitgliedern im SVAOe.

Wie kam dieses Boot nach Wedel? Reimund Reich wollte es aus Kostengründen zu Wasser nach Hamburg bringen, und er wollte auf keinen Fall durch Einlaufen in die Kieler Förde dem Zollkreuzer aus Laboe mit einem Folke unter dänischer Segelnummer auffallen. Also segelte er zunächst von Aarhus nach Norden, kreuzte durch den Limfjord einhand nach Westen und wagte von Thyborön aus den Absprung nach Helgoland. Kein Vorgeschmack für spätere Traumreisen, denn die Nordsee verlangt nach einem anderen Bootstyp als einem Folkeboot.

Der entscheidende Impuls zu einem Folke-Kauf unseres Vaters kam aus dem SVAOe von dem bekannten Regattasegler Theo Lohmann („Teddy XI“, R-234), bei dem ich gelegentlich Crew war. Als uns neuere 20er mit Nummern oberhalb von 500 an der Kreuz verplätteten, beobachtete Theo ein Folke in seiner Nähe auf einer Rücktour von Glückstadt oder Brunsbüttel nach Wedel genauer und war beeindruckt vom Verhalten im Seegang bei Wind gegen Tide. Beim 20er erzittern beim harten Aufschlagen die Planken im flachen Vorschiff und das tut einem in der Seele weh. Ein Folke jedoch planscht, gurgelt und schnauft beständig. Es rappelt sich aus jedem Tal hoch und boxt sich durch die nächste anrollende Welle. Leider segelt ein Folke nasser als ein Knarr oder Drachen. Theo gab einen Tipp an unseren Vater, und der kaufte das von uns Jungen bewunderte Boot und nannte es „Antares“. Es erhielt die Nummer F-G 115.

Unser Einstieg mit „Antares“ ins Regattasegeln begann mit großem Enthusiasmus, verlief aber nicht ohne Probleme. Wir standen von Anfang an unter Beobachtung. Zu Pfingsten beim Start zur Nachtregatta der SVAOe nach Cuxhaven begleitete uns an der Nord ein brandneues

Folke von Börresen („Trudelmaus II“, G-216), gesegelt von Kroll und Rehder vom BSC. An der Lühe beendeten sie beruhigt das Privat-Race. Wir waren langsamer.

Es gab für uns trotzdem Ansporn zum Weitermachen: Ein Preis auf der Cuxhaven-Regatta und ein weiterer auf der Mittelgrundregatta gegen ein brandneues Folke von Thorkild Lind. Das konnte uns jedoch auf Dauer nicht darüber hinwegtäuschen, dass FG 115 zum Regattasegeln schlicht nicht geeignet war. Aber davon überzeuge erst einmal unseren Vater...

Ja, das dauerte recht lange. Aber er blieb bei der Stange. Dann fuhr er tatsächlich mit seiner Frau nach Middelfart und bestellte ein neues Folkeboot. Der Nachfolger hieß F G-215. Das war der nächste Schritt für die Pollähns zur Folkebootkarriere, aber der Funke war gezündet durch Reimund Reichs ersten Schritt als Unternehmer.

DIES UND DAS

Ein verblüffend anderes Rigg –

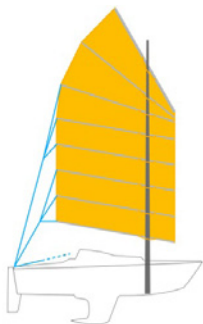
DAS MODERNE DSCHUNKENRIGG

CKB/KI ■ Es war schon im letzten Jahr, als mir in einer Segelzeitschrift ein Boot mit sehr merkwürdigem Rigg auffiel. Es erinnerte entfernt an traditionelle chinesische Dschunkensegel. In dem Artikel stellte der Autor, Schiffbauingenieur Paul Schnabel, das „moderne Dschunkenrigg“ als eine Weiterentwicklung vor, die modernes aerodynamisches Wissen mit einer besonders einfachen und sicheren Bedienung verbinde. Er hat seine Maxi 77 „Ilvy“ selbst auf ein solches Rigg umgerüstet.



Geballte Power: Durch die Lattung fängt das Segel noch mehr Wind ein – das Segel kann nicht einfallen (Foto © Kristian Dittmann)

Im Mittelpunkt des Konzepts steht ein kreisrunder, unverstagter Mast, der nur von Mastfuß und Deckeinspannung gestützt wird und weiter vorne im Boot positioniert ist. Das Segel ist in sieben Paneele unterteilt, die durch Alu-Rohre, als Segelstangen, und Gurtbänder miteinander verbunden sind. Dadurch würden die Kräfte überwiegend von den Stangen aufgenommen, sodass das Segeltuch selbst wesentlich geringer belastet werde. Dies erlaube den Einsatz einfacher, langlebiger Materialien wie UV-beständigem Markisenstoff anstelle teurer Hochleistungsgewebe.



Am unverstagten Mast laufen die Segelstangen, die das Segel aufspannen. Die Schot sieht kompliziert aus, fährt sich jedoch so einfach wie eine Großschot.

Außerdem ist das Segel teilweise vor dem Mast ausbalanciert, wodurch die Schotkräfte deutlich reduziert würden und sämtliche Leinen ohne Winschen von Hand bedient werden könnten.

Ein entscheidender Unterschied zum traditionellen Dschunkenrigg liege im eingenähten Profil der einzelnen Segelpaneele. Während ältere Dschunkensegel flach geschnitten waren und deshalb als wenig höhelaufend galten, sollen die profilierten Paneele des modernen Designs für deutlich bessere Am-Wind-Eigenschaften sorgen. Die unterschiedlich stark ausgeprägte Wölbung der Paneele sei dabei auf verschiedene Windstärken abgestimmt, sodass das Segel über einen großen Einsatzbereich effizient arbeite.

Besonders hervorgehoben wird die außergewöhnlich einfache Bedienung. Das Segel lasse sich auf jedem Kurs setzen, bergen oder reffen, ohne dass das Boot in den Wind gedreht werden müsse. Zum Reffen genüge es, das Fall kurz zu fieren, bis die gewünschte Anzahl von Paneelen in die Lazy Jacks abgesunken sei, und anschließend wieder dichtzusetzen. Dieser Vorgang dauere nur wenige Sekunden und könne vollständig aus dem Cockpit erfolgen. Dadurch steige die Sicherheit erheblich, da niemand zum Segelmanöver an Deck müsse und die Segelfläche jederzeit schnell an Wind und Situation angepasst werden könne.

Auch beim Segeln selbst biete das Rigg zahlreiche Vorteile. Wenden erfolgten praktisch automatisch, da keine Vorsegel bedient werden müssten, das sei „*einhand möglich – sogar mit einem Kaffee in der anderen Hand!*“ (Paul Schnabel). Halsen verliefen deutlich sanfter, weil das ausbalancierte Segel langsamer umschwinde und die Gefahr heftiger Schläge oder Verletzungen reduziert werde. Zudem könne das Segel sehr weit geöffnet werden, wodurch unbeabsichtig-

te Halsen seltener auftreten und Vorwindkurse entspannter zu steuern seien.

Ein weiterer Pluspunkt ist die Robustheit des Systems. Sollte das Segeltuch beschädigt werden, könne das betreffende Paneel provisorisch zusammengebunden werden, sodass das Boot weiterhin segelfähig bleibe. Gleichzeitig verringere der unverstärkte Mast die Zahl möglicher Schwachstellen gegenüber einem konventionellen Rigg. Hinzu komme, dass das Segel kaum schlage oder flattere, wodurch das Segeln wesentlich leiser und entspannter werde. Durch den Verzicht auf mehrere Vorsegel, Sturmsegel und Persenning reduziere sich außerdem der Arbeitsaufwand im Hafen und an Bord.

Paul Schnabel und Toni Grubert haben nach einer fünfmonatigen Ostseereise mit über 1.500 Seemeilen entschieden, dass sie nicht mehr zu einem klassischen Bermudarigg zurückkehren



Eingenähtes Segelprofil zeichnet das moderne Dschunkenrigg aus



*Im zweiten Reff bei 6 Bft
(Graphik und Fotos © Paul Schnabel)*

möchten. Das moderne Dschunkenrigg überzeuge durch seine einfache Handhabung, hohe Sicherheit, Zuverlässigkeit und den gesteigerten Segelkomfort. Bei solchen Vorteilen wundern sie sich, dass diese Riggform bislang nur selten auf modernen Fahrtenyachten anzutreffen ist.

Quellen und mehr Informationen: Paul Schnabel, Alternatives Rigg. segeln-magazin 4/2025, Juli/August 2025. – Antonia Grubert und Paul Schnabel, Website „Junk Rig Lab“ <https://junk-riglab.de/ilvy/das-moderne-dschunkenrigg/>

ZU UNSEREM TITEL

Unser Titelbild, eine Acrylmalerei von Cathrin Krieger-Rosemann, ist vieldeutig, jeder kann sich seine Geschichte dazu ausdenken. Vielleicht zeigt es eine Traumsequenz: Jemand läuft und läuft, kommt nicht von der Stelle, weiß nicht woher und wohin – man kennt solche Träume. Der Himmel ist hell und weit mit einer etwas fahlen Sonne, doch an den Seiten gibt es Grenzen ... Unten das Segelboot als Idee von Freiheit, es spiegelt sich perfekt in unbewegtem blankem Wasser ... Oder was seht Ihr?

Zu guter Letzt

SPORT AN BORD

Von Norbert Suxdorf ■ „Haaland golft auf Luxusyacht“ – eine Headline in Bild.de vom 20. Juli 2026. Interessant! Erling Haaland ist ein norwegischer Fußballer, der mit dem hoch gelobten Norwegen-Team an der WM 2026 teilnahm. Nach diesem anstrengenden Job hatte er sich natürlich eine erholsame Auszeit verdient, beim Golfen – auf einer Yacht, einer Motoryacht. Möglich gewesen wäre das Golfen wohl auch auf einer Luxus-Segelyacht, denn die derzeit größte dieser Spezies ist 145 Meter lang und 25 Meter breit. Sport an Bord – der aktuelle Trend? Und warum nur Golfen?

Man könnte sich auf diesen Riesenjachten die Zeit doch auch mit anderen exklusiven Sportarten vertreiben. Mit Reiten zum Beispiel. Platz für Pferdeboxen und ein Dressurviereck wäre allemal vorhanden. Schließlich hatten die Wikinger auf ihren Schiffen auch Platz für allerlei Tiere. Und James Cook zum Beispiel nahm auf seiner dritten Reise in die Südsee auch ein Pferd und weitere

Nutztiere mit, die sich auf den dortigen Inseln vermehren sollten. Dabei war sein Schiff „Resolution“ nur 34 Meter lang und neun Meter breit, hatte außerdem eine große Crew. Die sich über den Dreck und Gestank beklagte, den das ganze Viehzeug machte. Das Problem ließe sich heute durch entsprechende Lüftungstechnik lösen.

In diesem Zusammenhang fällt mir noch ein: „Sailor on Horseback“ – „Zur See und im Sattel“ heißt eine sehr lesenswerte Jack London-Biografie von Irving Stone. Ja, Jack London (1876–1916) schrieb nicht nur Bestseller wie „Der Seewolf“, er war auch ein begeisterter Segler und Reiter. Aber auf seinem Schiff „Snark“ geritten ist er nicht.



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

Neumühlen 18, 22763 Hamburg, Tel. 040/881 1440, Fax 040/880 7341, E-Mail: info@svaove.de Internet: www.svaove.de

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

Bankverbindung: Hamburger Sparkasse, IBAN DE60200505501265103992 / BIC HASPDE33XXX

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

E-Mail: redaktion@svaove.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@svaove.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

PREISVERLEIHUNG UND HERBSTFEST

Wir laden Sie herzlich ein zur Preisverteilung der
ELBE-AUSKLANG-REGATTA

während unseres diesjährigen
HERBSTFESTES

mit dem traditionellen
GRÜNKOHLESSEN

am 27. November 2026 um 19:00 Uhr

im Clubhaus des SVAOe, Neumühlen 21

Zur Anmeldung überweisen Sie bitte € 25,00, für Jugendliche ermäßigt € 20,00 pro Person, **bis zum 23. November 2026** auf das Konto des SVAOe bei der Hamburger Sparkasse
IBAN: DE60 2005 0550 1265 1039 92 – Stichwort „**Herbstfest**“

Wer das traditionelle Gericht nicht mag, ist ebenso herzlich willkommen. Wir bieten alternativ ein vegetarisches Gemüse-Curry mit Reis zum Preis von € 16,00 an.
Anmeldung und Überweisung wie oben.

Bitte pünktlich erscheinen, damit die Speisen heiß auf den Tisch kommen, **das Essen beginnt um 19:30 Uhr.**
Ihr/Euer Festausschuss

