SEGEL-VEREIN ALTONA-OEVELGÖNNE e.V.



SVAOe NACHRICHTEN

6–2026 NOVEMBER / DEZEMBER



Der neue Kran im Hamburger Yachthafen (Foto Birgit Güldener)



Sturmerprobt. In jeder Hinsicht.

Von der Tragkonstruktion bis zur Lichterführung: Schreib+Keppler fertigt Anlagen, die Wind und Wetter trotzen – und Marken dauerhaft sichtbar machen.

SCHREIB+ KEPPLER
SIGNS OF EXCELLENCE

NACHRICHTEN
SEGEL-VEREIN ALTONA-OEVELGÖNNE E.V.

104. Jahrgang November / Dezember 2026 Nr. 6

DIE C55-JOLLEN AUF DEM SELENTER SEE



Am ersten Oktober-Wochenende unternahmen die C55-Jollen einen Ausflug zum Selenter See. Mildes Spätsommer-Wetter, gleichmäßiger Wind, schier unendliche Weite ohne Kollisionsgefahren mit anderen Booten – ein Traum für uns Alster-Segler! (Foto Julia Oetheimer)

IN DIESER AUSGABE

3 Editorial

Vereinsleben

4 Neuaufnahmen

4 Norbert Anbergen †

5 Dieter Eggers †

6 Adje Hauschildt †

8 Dr. Jürgen Schliephacke †

8 SPOSS Sportsegelschein 2026
Praktische Prüfung bestanden!

9 Winterdienst in Eckernförde
Mit Hochdruck und guter Laune!

12 Mitgliederversammlung am 22. September
DGzRS: „Rausfahren, wenn andere reinkommen"

14 Absegeln 2026
Treffen in der Glückstädter „Alten Oper"

15 Besuch in Borsfleth
Sommergrillen im Störloch

Regatten, Sport und Wettkämpfe

17 Ausblick auf 2027:
Neuer ELBMIRAL'S CUP

Fahrtensegeln

18 Nach 22 Jahren:
Wieder auf H-Jollentour

26 Vela Sommertour 2026 – Teil 1
Norwegen: Fjorde und seltsame Vorschriften

Segelgeschichten

32 ELS goes Selent
Was für ein Aufwand – war es das wert?

Aus Behörden und Verbänden

35 Vorläufiger Stopp von Baggerarbeiten bei Brunsbüttel

35 Kostenfreie Passage durch den NOK

36 Schirmherrschaft für „Inklusive Alster"

Dies und Das

36 Die Altjunioren unterwegs
Besuch der NDR-Studios

38 „Fairplay VIII / -91 / -94", „Bugsier 5 / 7 / 22"
Unsere Nachbarn, die Schlepper

43 Hamburger Yachthafen in Wedel
Vom „Yachtfestival" wieder zum „Yachthafenfest"

46 Zu unserem Titel

Das Bücherschapp

47 James Cook und seine letzte Reise

Zu guter Letzt

48 Zum Beispiel Spannbettlaken

















Umschlagillustration

Weihnachtsmann vor stürmischer See,
Zeichnung von Norbert Suxdorf

Beilagen

Terminkalender 1. Halbjahr 2027
Einladung zur Filmmatinee

Liebe Mitglieder,
liebe Leserinnen und Leser,

zum Jahresende danke ich allen, die sich ehrenamtlich im SVAOe engagieren und dafür sorgen, dass wir unseren Segelsport in einem verlässlichen Rahmen ausüben können. Speziell die Jugendarbeit und die Ausbildung im SVAOe tragen entscheidend zur Zukunft nicht nur unseres Vereins, sondern des Segelsports im Allgemeinen bei, die anderen Bereiche sichern maßgeblich den laufenden Betrieb. Bekanntermaßen bedarf es auch im Ehrenamt der regelmäßigen Auffrischung bzw. des personellen Wechsels, sei es, dass die bisher engagierten Kräfte z.B. aus Altersgründen ihr Amt in jüngere Hände übergeben wollen, oder sei es, um zu verhindern, dass Funktionen über so lange Zeiträume ausgeübt werden, bis sich garantiert niemand finden wird, der sich für eine Nachfolge begeistern ließe. Aus gegebenem Anlass sei darauf hingewiesen, dass unser Obmann des Festausschusses sein Amt gerne in jüngere Hände übergeben möchte. Wenn Euch daran gelegen sein sollte, dass es in Zukunft Veranstaltungen im SVAOe, egal welcher Art, geben soll, dann überlegt, wer von Euch den Festausschuss als Obfrau oder Obmann in Zukunft leiten will! Das Gleiche gilt für das Amt des Vorsitzenden. Nach zehn Jahren werde ich, wie bereits im Februar dieses Jahres angekündigt, 2027 nicht erneut kandidieren. Unter ca. 560 erwachsenen Mitgliedern sollte sich m.E. jemand finden, der oder die geeignet ist, die Interessen des SVAOe insbesondere im Hinblick auf unser Heimatrevier, die Unterelbe, in Zukunft zu vertreten. Bis zur nächsten Jahreshauptversammlung bleibt nicht mehr viel Zeit, also gilt auch hier: Bewegt Euch! Andere Vereine, denen es nicht nur mangels Jugendarbeit an Nachfolgekräften fehlt, stehen übrigens vor der Situation, ihren Verein aufzulösen. So weit sollten wir es angesichts unseres Potentials nicht kommen lassen.



Zu guter Letzt sei auf die Tannenbaumregatta am Sonntag, den 13. Dezember 2026, also dem dritten Advent (!), ab 12:00 Uhr im Hamburger Yachthafen hingewiesen. Die „Aktivisten", die die ganze Sache für unsere Mitglieder und Freunde durchführen, werden sich über rege Beteiligung freuen.

Ich wünsche Euch eine angenehme Lektüre der vorliegenden Ausgabe und eine schöne, wenn auch segelfreie und, nun bereits im fünften Jahr vor schwierigem weltpolitischen Hintergrund, eine vor allem friedliche Winterzeit.
Euer Stephan Lunau

Eilmeldung:

ERFOLGREICHE SVAOE-AUSBILDUNG!

Zum wiederholten Mal hat der Deutsche Segler-Verband den SVAOe für das besondere Engagement und die wertvolle Arbeit in der seglerischen Ausbildung ausgezeichnet. Die Bewerbung fußte auf drei Säulen, der Jugendabteilung (inkl. Kollaboration mit Team Malizia), den Theorie-Kursen und der Winterakademie und dem Programm „Erwachsene lernen segeln". Herzlichem Glückwunsch an alle Beteiligten!

VEREINSLEBEN

September/Oktober 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:
Yuphin Ates, 22049 Hamburg
Wolfgang Appenzeller, 72138 Kirchenfellinsfurt
Henrik Schmutzler, 22765 Hamburg

Jugendliche:
Moritz Hehling, 21244 Buchholz

Jüngste:
Tristan Matthies, 22453 Hamburg
Kalle Bruns, 22850 Norderstedt
Kimo Kerim Mejri, 22769 Hamburg
Johann Wolf, 22145 Hamburg
Linus Böhmer, 22763 Hamburg
Juni Elci, 20144 Hamburg
Bosse Thönnessen, 22605 Hamburg
Jon Erik Röpke, 20146 Hamburg

*** 25. Mai 1929 † 10. Oktober 2026**

NORBERT ANBERGEN

Träger der Goldenen Ehrennadel

Norbert Anbergen ist in Othmarschen aufgewachsen, als der Jüngste von vierzehn Sprösslingen, zwei Mädchen und zwölf Jungs. Seine Jugend genoss er in Oevelgönne bei Lührs und Jonny Boll und Segeln wurde seine Leidenschaft. Zunächst segelte er eine Elbjolle und dann die H 809 „Raudi", gebaut auf der Werft Von Hacht auf Altenwerder. In seiner Familie gab es außerdem einen 35er Jollenkreuzer „F 9" und ein kleines Kielschiff, ein Spitzgatter. Während des Kriegs wurde die Familie ausgebombt und viele Boote sind abgebrannt. Als nach dem Krieg das Segeln wieder aufgenommen wurde, trat Norbert am 15.8.1946 in den SVAOe ein. Die Wohnung in Othmarschen wurde wieder aufgebaut, musste später allerdings dem Bau des Elbtunnels weichen.



Norbert Anbergen (Foto privat)

Norbert wurde Tischlermeister im Tischlereibetrieb Mohrmann und war ein von Kunden umworbener Mitarbeiter. Als der bekannte Hafenmeister Klaus Kröger der Hamburger Yachthafengemeinschaft Wedel im April 1969 in Rente ging, übernahm Norbert – nach intensiver Bearbeitung durch unseren ehemaligen Vorsitzenden Rudolf Mager und Fritz Heise – die Nachfolge. Diese Entscheidung habe er nie bereut, sagte Norbert, denn er habe so viele interessante und gute Segler kennen lernen können. Seine Frau, genannt „Martino", unterstützte ihn tatkräftig und erfolgreich mit dem Betreiben der Tankstelle. Bei der Sturmflut 1976 wurde das Zuhause von Norbert und seiner Frau im Hamburger Yachthafen schwer beschädigt, doch Norbert erinnerte sich gern der beispiellosen Unterstützung, die ihm aus seinem Bekannten- und Freundeskreis zuteilwurde. 1990 schieden Norbert und Frau gemeinsam aus der Arbeit bei der HYG aus.

Seglerisch war Norbert auf vielen Schiffen als begehrter Mitsegler unterwegs. Zu nennen

sind z.B. die „Germania" von Kurt Wagner, die „Troll" von Fritzi Stein, die „Kiitos" von Heini Freudenthal, die „Orplid" von Hans Meier. In den letzten Jahren war Norbert dann gern gesehen bei den Alt-Junioren. Er hat sich immer wieder mit dem Vorlesen kleiner, netter Geschichten aus seinem großen Familienkreis beteiligt.

Nun ist er im hohen Alter von 97 Jahren verstorben. Wir danken ihm für 80 Jahre Vereinstreue. Unser Mitgefühl gilt seinen Angehörigen.

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

*** 22. November 1936 † 2. September 2026**

DIETER EGGERS

Träger der Goldenen Ehrennadel

Dieter Eggers wurde in Altona geboren und war daher schon als kleiner Junge mit der Elbe verbunden, bewunderte die vielen Schiffe und die Segelyachten. Als er die Jugendkutter segeln sah, musste er dabei sein. Er trat in den SVAOe ein und wurde Mannschaftsmitglied. Auch seine spätere Frau Karin Wilkens lernte er dort kennen. Kuttersegeln, so bestätigen es alle, die einmal dabei waren, bindet Menschen häufig lebenslang. Den Bootstyp wechselte er allerdings, als er erstmalig ein Finn-Dinghi sah. Er erkannte, dass das das Boot seines Lebens war, ebenso, wie er erkannte, dass Karin die Frau seines Lebens sein würde. Sie heirateten Ende der 60er Jahre.



Dieter Eggers (Foto privat)

Beruflich war Dieter Eggers für die Firma Schering tätig, die ihn ab 1970 nach Kopenhagen entsandte, um deren Interessen in Skandinavien zu vertreten. Nun musste dänisch gelernt werden. Das Ehepaar fand ein Haus in Hørsholm nördlich von Kopenhagen, von wo es nur ein kurzer Weg zum Yachthafen Rungsted ist. Klar, dass das Segeln hier uneingeschränkt weiterging.

Er besaß mehrere Finn-Dinghis und nahm mit gleicher Leidenschaft an örtlichen Abendregatten und gemütlichen Freundschaftswettfahrten wie auch an großen internationalen Regatten teil.

Er war ein großer Mann und hatte das perfekte Gewicht für das Finn-Dinghi. Oft war er doppelt so alt wie die übrigen Teilnehmer und damit –

Seemann & Söhne

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

Schenefeld	**Blankenese**	**Rissen**	**Groß Flottbek**	**Bestattungen aller Art und Bestattungsvorsorge**
Dannenkamp 20	Dormienstraße 9	Ole Kohdrift 1	Stiller Weg 2	
22869 Schenefeld	22587 Hamburg	22559 Hamburg	22607 Hamburg	
Tel.: 8660610	**Tel.: 866 06 10**	**Tel.: 81 40 10**	**Tel.: 82 17 62**	

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

zu seiner großen Freude – eine Art Vaterfigur für sie. Mit seinen Freunden unternahm er auch mehrere Männertörns, bei denen er mehrmals die beliebte Regatta „Sjælland Rundt" segelte und auf privaten Törns Mallorca umrundete.

Dieter gab den Segelsport auch an die beiden Kinder weiter. In deren Teenagerjahren segelten sie in Stexwig an der Schlei, wo die Familie ein Ferienhaus hatte, Optimisten-, Laser- und 49er-Jollen.

Die Verbindung zum SVAOe hörte nie auf. Roland und Ingrid Gnass besuchten ihn auf ihren Sommertörns mit „Kallisto" über viele Jahre in Rungsted. Dieter war ein humorvoller Mensch, der gerne Heiterkeit in seinem Umkreis verbreitete. Nach dem Tod seiner Frau Karin ist er nun mit fast 90 Jahren in Kopenhagen gestorben. Wir danken ihm für seine jahrzehntelange Treue. Unser Mitgefühl gilt seinen Kindern und den anderen Angehörigen.

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

***11. Juli 1924 † 31. August 2026**

ARTHUR WILHELM (ADJE) HAUSCHILDT

Ehrenmitglied
Träger der Goldenen Ehrennadel

Arthur-Wilhelm Hauschildt hat sich nun in aller Stille verabschieden müssen, nachdem er im Sommer noch seinen 102ten Geburtstag erleben konnte. Seine seglerische Vita ist es wert, noch einmal publiziert zu werden (vgl. auch den Beitrag „Arthur-Wilhelm „Adje" Hauschildt – der Silber-Fuchs" im Jubiläumsbuch des SVAOe „Ein Jahrhundert am Wind").



Arthur Wilhelm Hauschildt (Foto privat)

Da der Vater des kleinen Arthur-Wilhelm, wie alle Oevelgönner, am Modellsegeln interessiert war, wurde der Junior schon am 8. Juni 1927 in den Modellyachtclub Lilliput von 1888 eingetreten. Dieser kleine Oevelgönner Verein wurde mit zwölf Oevelgönner Kindern (Jungen und vier Mädchen) 1934 vom SVAOe übernommen. 1936 schenkten die Eltern dem Sohn eine kleine gebrauchte Jolle, 3,6m lang, für damals 50 Mark. Schon in dem Jahr segelte Arthur-Wilhelm Pfingsten mit einem Freund bis Bielenberg – Erlaubnis hatte er nur bis Brunshausen. Die kleinen Boote trockneten im Winter immer so aus, dass sie im Frühjahr erstmal untergehen mussten, um dichtzuziehen. Als Arthur-Wilhelm im Frühjahr 1938 von der Schule nachhause kam, war seine Jolle bei Ebbe von der Boje abgerissen. Am Strand konnte er sie nirgends finden. Als die Flut einsetzte, kam sie als Feuerholz unter dem Ponton von Lührs hervor. Im Frühjahr lungerte der Junge im Waltershofer Yachthafen herum, wo ihn Heiner Diercks, Eigner der H-Jolle „Bulli", ansprach, wer er denn sei, und ob er Lust hätte bei ihm zu segeln. Heiner stellte sich dann bei den Eltern Hauschildt vor. So kam Arthur-Wilhelm zur H-Jollensegelei.

Während des Krieges war Adje ab April 1940 in der Schiffbaulehre. 1941 bis 1942 bekam er vom SVAOe die vereinseigene H-Jolle H 347 zur Verfügung gestellt und war damit sportlich sehr erfolgreich, auch weil die Generation vor ihm kriegsbedingt fehlte. Vom Oktober 1942 bis

September 1945 war Adje dann auch selbst bei der Marine. Nach Oevelgönne zurückgekehrt, arbeitete er wieder als Schiffbauer, schon der Lebensmittelkarten wegen. Im Frühjahr 1947 war es dann möglich, die Ingenieur-Schule zu besuchen, die Adje 1949 mit Erfolg beendete. 1950 konnte er bei H.C. Stülcken Sohn als Ingenieur für monatlich 275,– Mark anfangen.

Ab 1947 durfte auf der Elbe wieder gesegelt werden, zunächst nur bis Glückstadt. Adje hatte oft die Möglichkeit, die H-Jolle von Hanna Rittscher zu segeln mit der er 1949 und 1950 den vom Hamburger Segel-Club gestifteten Pokal auf der Alster, damals gegen mehr als 20 Gegner, endgültig gewann. Diese Regattaserie wurde 2017 zum 68sten Mal durchgeführt, von denen Adje die ersten 40-mal ununterbrochen mitsegelte. 1950 kaufte Adje sich, mit einem Darlehen der SVAOe, seine erste eigene H-Jolle, die „H30". Im Sommer 1952 heirateten Eva und Adje. Die „H30" wurde verkauft und der Neubau einer H-Jolle bei Karl Feltz in Auftrag gegeben. Die „H300" wurde im Frühjahr 1953 übernommen.

1955 wechselte Adje für elf Monate zu Blohm & Voss zum Bau der „Gorch Fock" und übernahm dann den Reparaturbetrieb bei Stülcken. Da dort Tag und Nacht auch sonnabends und sonntags gearbeitet wurde, hatte er nur noch wenig Zeit zum Segeln. Ab 1967 bis zum Eintritt in die Rente 1987 arbeitete Adje bei einer Klassifikationsgesellschaft, Bureau Veritas.

1974 kaufte ein Freund einen Eintonner und bat Adje, doch auch bei ihm zu segeln. So begann seine Segelei auf größeren Yachten, den Eintonnern „Rotkäppchen", „Gumboots", „Fun More", dann 1978 auf „Vineta" von F. Scheder-Bieschin, mit dem er 1979 in Amerika auf einem Charterschiff das Long-Island und Newport Race Week sowie die Bermuda Race segelte. 1980 segelte er auf einer neuen, in Amerika gebauten „Vineta" die Florida und Bahama Race Week.

Eine im Herbst 1980 gekaufte Shipmann 28 war dem Schnellsegler Adje zu langsam und wurde nach einem Jahr wieder verkauft. Eine 1981 erworbene Scampi 30 wurde nach dem beruflichem Ausscheiden verkauft, da man aufgrund des kleinen Großsegels zu oft die Vorsegel wechseln musste. Schließlich wurde im Frühjahr 1988 eine Albin Alpha übernommen und bis ins hohe Alter gesegelt, bemerkenswerterweise mit über 90 Jahren meist auch noch einhand.

Die Leidenschaft für die H-Jolle hat sich auf Sohn Peter übertragen, der die väterliche H-Jolle ab Mitte der 1980er Jahre segelte und dem sie seit 1994 auch gehört (vgl. dessen Bericht über seine Sommertour in diesem Heft).

Als 2017 Adjes 90-jährige Vereinszugehörigkeit begangen wurde, drehte der NDR damals einen kleinen Film. Zum Abschluss des Drehs sagte der Reporter, man werde sich sicher zum 100ten der Vereinszugehörigkeit wieder sehen. Adje bemerkte dazu nur: „Ja, wenn Sie meinen, aber ob Sie dann noch im Dienst sein werden?" Nun war es Adje, der es nicht mehr ganz geschafft hat. Wir danken ihm für seine fast hundert Jahre Treue. Unser Mitgefühl gilt seinen Angehörigen.

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



*** 30. August 1927 † 14. August 2022**

DR. JÜRGEN SCHLIEPHACKE

Träger der Silbernen Ehrennadel
Eigner der Segelyacht „Tandjung Sari"

Wie wir erst jetzt erfuhren, ist Dr. Jürgen Schliephacke schon am 14. August **2022** nach schwerer Krankheit kurz vor seinem 95. Geburtstag verstorben. Jürgen Schliephacke war SVAOe-Mitglied seit 12. Februar 1979. Wir danken ihm für seine langjährige Vereinstreue. Unser Mitgefühl gilt seiner Frau.

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

SPOSS Sportsegelschein 2026

PRAKTISCHE PRÜFUNG BESTANDEN!

Von Thomas Lyssewski■ Der SPOSS (Sportsegelschein) des DSV (Deutschen Segler-Verbandes) stellt den Einstiegsleistungsnachweis für Segelanfänger dar und bescheinigt den Inhabern und Inhaberinnen die Fähigkeit zur Führung eines kleinen Segelbootes nebst Crew, eine Allround-Ausbildung als qualifizierte Mitsegler auf Yachten und Jugendkuttern und hierfür auch Grundkenntnisse in Wetterkunde, Navigation, Gezeiten und Wettfahrtregeln. Insbesondere die für das Segeln relevanten Kenntnisse werden beim amtlichen Sportbootführerschein See (SBFSee) nicht oder nur rudimentär vermittelt, weshalb sich dieser als Einstieg für Segelnde wenig eignet. Die DSV-Vereine, also hier der SVAOe, gestalten die Inhalte des SPOSS mit Bezug auf ihr jeweiliges eigenes Revier mit, prüfen den SPOSS und stellen ihn auch aus.

Nach der bestandenen theoretischen SPOSS-Prüfung im Winter/ Frühjahr 2026 trainierten die Teilnehmer für die praktische Prüfung: Sie segelten während der Saison jeden Dienstag bzw. Donnerstag beim „Erwachsene lernen segeln"-Programm oder auch in der Jugendabteilung mit den SVAOe-eigenen C55-Kieljollen auf der Alster. Auf dem Plan standen alle relevanten Segelmanöver, dazu auch An- und Ablegen, Segeltrimm, das richtige ergonomische Handling sowie Tonnenmanöver. Das Spi-Segeln auf den C55 folgt im folgenden Jahr.

Auch praktische Seemannschaft ist Teil der Ausbildung und fängt schon mit dem richtigen „Anbinden" des Bootes und seiner Fender an. Dabei geht es um wichtige Knoten wie den Rundtörn mit zwei halben Schlägen, Palstek, Achtknoten oder den Stopperstek, und auch um den richtigen Einsatz von Festmachern und Fendern, also z.B. darum, den Fender an der größten Breite des Bootes zu befestigen.

Am Sonnabend, den 17. Oktober, war es so weit: Alle sieben Teilnehmer und Teilnehmerinnen, Christian, Dirk, Helen, Henrik, Hubertus, Philipp und Thomas I., segelten mit zwei C55 und einem 420er um das ausgelegte Manöverdreieck und bestanden bei strahlendem Sonnenschein und 2–3 Bft aus N die praktische SPOSS-Prüfung. Herzlichen Glückwunsch an alle! Und Dank an die Trainer, Ellen, Frank und Thomas L., sowie auch an die „älteren" Teilnehmer des Erwachsenensegelns, welche die Novizen während der Saison abwechselnd unter ihre Fittiche nahmen, für die Unterstützung. Mast und Schotbruch!



Winterdienst in Eckernförde

MIT HOCHDRUCK UND GUTER LAUNE!

Von Cathrin Schaper ■ Wenn unsere Vereinssteganlage in Ecke zum Winterdienst, diesmal am Samstag, den 17. Oktober, ruft, dann kommen unsere Lieger aus allen Teilen der Republik nach Eckernförde herbeigeeilt, Boris mit dem Zug aus Wiesbaden, Heimo und Crew – das sind Marion Krause mit Mann – aus Kassel, ebenfalls mit der Bahn, Lieger aus Norddeutschland und natürlich die Hamburger Mitglieder und treten in aller Herrgottsfrühe zur Arbeit an.

Die Boote werden klargemacht, die Bojen abgeschäkelt, aus dem Wasser geholt und die Ketten mit Leinen verbunden auf den Grund gelegt. Das Stegpersonal reinigt die Geschirre mit Hochdruckreinigern und Spachteln. Algen und heftiger Muschelbewuchs werden entfernt, eine kräftezehrende, und schmuddelige Angelegenheit, die mit viel Verve betrieben wird und eigentlich richtig Spaß macht! Auf Karren werden die Geschirre ins Clubhauslager gebracht, wo sie auf Korrosion und Abrieb geprüft, katalogisiert, ggf. mit neuen Nummern versehen und ordentlich zum Trocknen und Überwintern aufgehängt werden.

Währenddessen wird das Clubhausgelände vom Landteam bearbeitet. Am Strand werden Boote, Trailer, Liegengebliebenes und das überwuchernde Schilf entfernt. Zur Straßenseite wird die Fassade geprüft und ggf. bearbeitet, der Rasen getrimmt und Zäune repariert.

Im Clubhaus wird geräumt und gereinigt, die Fahrräder werden vom Schuppen, in dem ab jetzt





Telse lernt Marie an



Marie bei der Arbeit



Levke und Marie bei der Arbeit



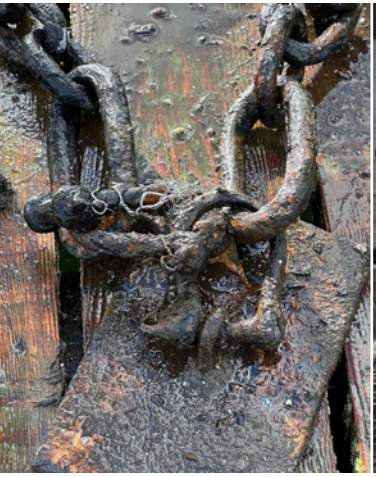
Stranddienst: das Schilf vorm Clubhaus wird beschnitten



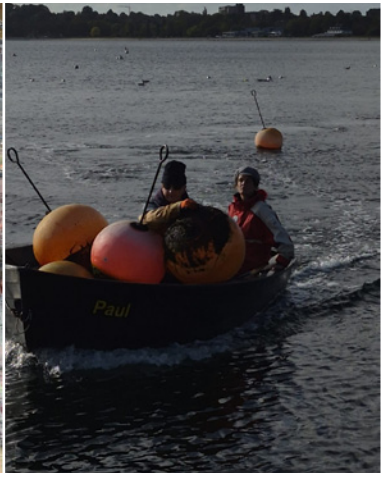
Volker (Eini) und Cathrin reinigen Geschirre



Bojennachsorge vorm Einlagern, Undine



Ankerplatte und Befestigungsteile der Feldbegrenzungsbojen



Bojenshuttle mit „Paul“: Anja und Martin holen die Bojen



Gestiefelte Marie, gut Lachen nach getaner Arbeit



Seniorenpause: Fritz beim Bier



Seniorenpause: Marlies (93) mit Undine



Motorenservice, Holger und Peter



Fahrdienst Cathrin und Inga (3)



Bojenteam: Heiko, Jens, Ulf



Brötchenservice Janne



Küchenservice, Kirsten und Annemarie



Bojenteam: Heiko, Jens, Ulf (Fotos Marion Krause)

die Bojen wohnen, in den Clubhausschlafraum, in dem jetzt auch keiner mehr schläft, verfrachtet.

Und was wäre ein Arbeitsdienst ohne die passende Verpflegung? Die Küchentruppe kümmert sich derweil um die Rundumversorgung mit liebevoll geschmierten Brötchen, Kaffee, Tee, Bier und Softdrinks, später mit mitgebrachtem Kuchen und zu guter Letzt mit einer kräftigen Suppe.

Kinder, Frauen, Männer, Senioren und Seniorinnen packen alle mit an. Die Altersspanne der zahlreichen Fleißigen reichte von unserer jüngsten Teilnehmerin mit gerade einmal drei Jahren bis zu unserer ältesten Teilnehmerin mit stolzen 93 Jahren.

Auch Petrus hatte offenbar ein Einsehen mit uns: Zwar war der Wasserstand hoch, doch der Wind blieb angenehm schwach und das Wetter spielte bestens mit. So ging ein rundum erfolgreicher Arbeitsdienst mit viel Einsatz, und geselligem Miteinander zu Ende.

Ein ganz herzliches Dankeschön an alle Helferinnen und Helfer – ob an den Bojen, auf dem Steg, im Clubhaus oder in der Küche!

Mitgliederversammlung am 22. September 2026

DGZRS: „RAUSFAHREN, WENN ANDERE REINKOMMEN“

Von Birgit Güldener■ Nach langer Sommerpause fand am 22. September die erste Mitgliederversammlung statt. Da ein interessanter Vortrag angekündigt war, kamen erfreulicherweise 35 Vereinsmitglieder. Sabine hinter dem Tresen musste daher noch einige Brötchen nachschmieren.

Um 19:30 Uhr eröffnete unser Vereinsvorsitzende Stephan Lunau die Versammlung. Da es



Stephan Lunau übergibt das Wort an Bernd Blohm

wenig neue Vereinsinformationen aus den vergangenen Monaten gab, übergab Stephan bald das Mikrofon an unser Mitglied **Bernd Blohm** für einen Vortrag über die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS). Bernd Blohm stellte sich zunächst vor. Er engagiert sich seit längerem ehrenamtlich bei der DGzRS. Er ist nicht auf den Seenotrettungskreuzern unterwegs, sondern „im Innendienst“ tätig. Er informiert über die Arbeit der „Gesellschaft“ (interner Sprachgebrauch), unter anderem mit Vorträgen.

Die Seenotretter der DGzRS arbeiten unabhängig und sind spendenfinanziert. Es gibt 180 fest



Bernd präsentiert ein Video über die DGzRS

angestellte, 800 freiwillige Seenotretter und rund 650 Ehrenamtliche an Land. Das Einsatzgebiet erstreckt sich auf 55 Stationen an Nord- und Ostsee von der Emsmündung im Westen bis zum Stettiner Haff im Osten. Die DGzRS wurde am 29. Mai 1865 in Kiel gegründet. Bis in die 1930er-Jahre waren die Seenotretter mit Ruderbooten unterwegs. Ab 1911 beginnt die Motorisierung der Rettungsflotte. 1957 wird die „Theodor Heuss", der erste neuzeitliche Seenotrettungskreuzer mit Tochterboot, in Dienst gestellt.

Bernd stellte die unterschiedlichen Rettungseinheiten vor, vom kleinen 8,4-Meter-Seenotrettungsboot bis zum 46-Meter-Seenotrettungskreuzer „Hermann Marwede". Aber besonders wichtig ist ein Boot, das lediglich 32 cm lang und 10 cm breit ist. Es sollte möglichst schwer sein, denn es ist das Sammelschiffchen der DGzRS.

Anschließend erklärte Bernd den Ablauf einer Rettungsaktion. Die wichtigste Frage: Wann ist der richtige Zeitpunkt für eine Mayday-Meldung? Nämlich dann, wenn ich darüber nachdenke, dass ich möglicherweise Hilfe benötige! Ganz wichtig ist auch, zu wissen, wo bin ich, damit ich die Position angeben kann. Weiter ist wichtig zu melden, um was für ein Boot es sich handelt, was passiert ist und wie viele Personen sich an Bord befinden. Der Mayday-Notruf läuft über den international einheitlichen UKW-Notfunkkanal 16 und wird von der Küstenfunkstelle Bremen Rescue empfangen. Sie gehört zum Maritime Rescue Co-ordination Centre (MRCC) Bremen, das von der DGzRS betrieben wird. Das MRCC mit ihrer Küstenfunkstelle Bremen Rescue ist die zentrale Einsatzleitstelle für den maritimen Such- und Rettungsdienst (SAR) in der deutschen Nord- und Ostsee.



Hartmut, Gerrit, Poppi und Warja



Barbara, Christiane und Elske



Bernd, Stephan und Hartmut (Fotos Tomas Krause)

Dann stellte Bernd in einem Film den Seenotrettungskreuzer „Felix Sand" aus Grömitz vor, der im Februar 2021 in Dienst gestellt wurde. In dem Film wurde das vollständig geschlossene Deckshaus gezeigt, die Brücke und ihre Instrumente, das Bordhospital, die Kombüse und die Messe sowie der Motorraum. Die Motoren müssen immer vorgewärmt sein, damit das Schiff sofort einsatzfähig ist. Zum Schluss wurde noch ein Film über die erste Probefahrt mit dem Seenotrettungsboot (SRB) 90 gezeigt, die erst vor kurzem im September 2026 stattfand. Das SRB 90 ist ein 12 Meter langes und 34 Knoten schnelles Spezialschiff.

Bernd Blohm erhielt viel Applaus für seinen sehr interessanten Vortrag über die DGzRS und ihre spannende Arbeit. Nach dem Vortrag gab es noch nette Gespräche und Klönschnacks, bis sich die Veranstaltung langsam auflöste.

Nachtrag: Eine Frage aus dem Publikum bezüglich der erforderlichen Befähigungen der Schiffsführer konnte Bernd nicht sofort beantworten. Hier kommt nun seine Antwort: Für die Vorleute auf Rettungskreuzern ist nicht das größte nautische Patent (früher A6 – jetzt AG) notwendig. Üblicherweise haben die Anwärter mindestens das Patent NK100 (früher häufiger AN500). Da es sich bei den Rettungskreuzern um Sonderfahrzeuge handelt, ist außerdem eine zweijährige Ausbildung in der hauseigenen Akademie notwendig. Sollte ein Anwärter das NK 100 noch nicht haben, kann er es während der Ausbildung nachholen.



Absegeln 2026

TREFFEN IN DER GLÜCKSTÄDTER „ALTEN OPER"

Von Stephan Lunau■ Das diesjährige Absegeln begingen wir am Sonnabend, den 19. September, wie immer in Glückstadt. Der Festausschuss hatte in der „Alten Oper" für uns reserviert. Trotz passender Tide, passendem Wind (SW 4–5 Bft) und eines Termins mitten in der Saison fanden sich ganze sechs Schiffe („Bake Zett", „Kleiner Tümmler", „Luise", „Nordwest", „Pievel" und



Wenig Leute ...



... aber gute Laune (Fotos privat)

„Sirkka") im Glückstädter Hafen ein. Weitere Mitglieder ließen es sich nicht nehmen und reisten per Bahn bzw. PKW an, so dass wir den Abend mit immerhin dreizehn SVAOern in angenehmer Atmosphäre verbrachten. Die Crew eines der Schiffe unter SVAOe-Stander zog es leider vor, aus welchen Gründen auch immer, an Bord zu speisen.

Wegen einer anderen Veranstaltung stand die Bowling-Bahn nicht zur Verfügung, was die Anwesenden allerdings nicht weiter störte. Die zeitgleich stattfindende Pagensand-Regatta führte zur revierüblichen Terminkollision, die eine Erklärung für die magere Beteiligung sein kann. Da für den Sonntagnachmittag „ausreichend Wind für alle" nebst Gewitterböen vorhergesagt wurde, entschieden sich die Crews der teilnehmenden Schiffe, bereits mit der Morgentide Richtung Wedel zu segeln. Das Hochwasser in Schulau sollte um 10:20 Uhr eintreten, daher war frühes Aufstehen am Sonntagmorgen erforderlich. Als Belohnung verlief die Rückfahrt bei SW ~4 Bft entspannt und die Segel konnten trocken verstaut werden.



Im Borsflether Hafen: „Magier", „Circle", „Marsupilami"



„Azurra"



„Bake Zett"

Besuch in Borsfleth

SOMMERGRILLEN IM STÖRLOCH

Freitag, 28.08.: Hamburg HW 17:51 Uhr, Glückstadt NW 23:28 Uhr
Sonnabend, 29.08.: Hamburg HW 05:52 Uhr, Glückstadt NW 11:10 Uhr
Sonntag, 30.08.: Glückstadt NW 12:14 Uhr, Hamburg HW 19:01 Uhr

CKB■ Am 29./30. August durften wir wieder in den schönen Hafen- und Gartenanlagen des Sport-Schipper-Vereins Borsfleth zu Gast sein. Zwölf SVAOe-Schiffe hatten sich zu diesem Ausflug aufgemacht: „Azurra", „Bake Zett", „Circle", „Fräulein von HH", „Hein Marie", „Luise", „Magier", „Marsupilami", „Ratokker III", „Schwalbe", „Sirkka", „Wikinger". Einige kamen vom Hamburger Yachthafen Wedel, entweder spät am Freitagabend oder sehr früh am Sonnabendmorgen bei südwestlichen bis südlichen mäßigen Winden. Für andere war das Stör-



Ältere ...



... und Jüngere ...



... alle im Gespräch ...



Auf dem Steg



... draußen ...



... und drinnen

loch der letzte Zwischenstopp auf dem Heimweg nach einer langen Urlaubsfahrt. Wieder andere, darunter auch Festlotse Jörn, reisten per Auto an und wohnten in der nahe gelegenen Pension oder schliefen auf dem Parkplatz im Auto.

Jörn hatte in seinem kleinen Auto auf engstem Raum viel untergebracht: köstliches Wildschweinfleisch und einen umfangreichen Grillofen, um es zu braten. Erstaunlich, was da alles



Von Jörn bereitetes Wildschweinfleisch

an Zubehör ausgeladen und über den Deich und durch die Wiesen bis zu der Hütte am Hafen geschleppt wurde.

Doch bevor es mit dem Grillen losging, mussten erstmal noch die Boote im Hafen besichtigt werden. Insbesondere der neuerworbene Motorsegler „Bake Zett" von Ulrich Körner, eine Halberg Rassy 94, erregte große Aufmerksamkeit und wurde genauestens inspiziert. Ulrich und Susanne kamen damit direkt von einer langen Überführungsreise von Finnland zurück.



Sonntagsfrühstück der Automobilisten
(Fotos CKB, Tomas Krause, Cathrin Schaper)

Das Wetter war nur so mittelprächtig, und so wurde zwar draußen gegrillt, aber drinnen in der gemütlich hergerichteten Hütte gespeist und geklönt. Das zog sich lang über den Sonnabendabend hin …

Am nächsten Morgen trafen sich einige der Automobilisten zum netten Frühstück in der Pension „Zur Störmündung". Danach wollte man um 10 Uhr zum gemeinsamen Aufräumen der Feierrückstände anrücken – doch siehe da, einige fleißige Hände hatten das meiste bereits erledigt, nur Jörns Grillofen musste noch Teil für Teil nach dem Tetris-Prinzip wieder in seinem Auto verstaut werden. Dank an Jörn und alle Helfer für das schöne Wochenende!

REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE

Ausblick auf 2027:

NEUER ELBMIRAL'S CUP

Die Elbe Super Sailing Tour (ESST), die gemeinsame Jahres-Regattaserie für Yardstick-Segelboote und Jollen auf der Unterelbe, erweitert ihr Angebot 2027 um den ELBMIRAL'S CUP, eine Teamwertung für Segelboote auf der Unterelbe. Ein Team besteht dabei aus einem Bigboat mit Yardstick unter 100 und einem Smallboat mit Yardstick ab 100, wobei die jeweils drei besten Ergebnisse aus sechs Regatten in die Wertung eingehen. Ziel ist es, den Segelsport



auf der Elbe zu stärken, Seglerinnen und Segler verschiedener Vereine zu vernetzen und an die Tradition internationaler Teamwettbewerbe anzuknüpfen. Nachdem die Teilnehmerzahlen der ESST von 96 Booten im Jahr 2024 auf 108 im Jahr 2026 gestiegen sind, soll der neue Cup die positive Entwicklung weiter fördern. Das Startgeld beträgt 20 Euro pro Boot, die Anmeldung startet am 1. Januar 2027 über Manage2sail. Die Partnersuche und das Einchecken sind bereits über die Website elbmiralscup.com möglich. Unterstützt wird die Veranstaltung von Haspa und Pantaenius.

Quelle und mehr Informationen: https://elbmiralscup.com/



FAHRTENSEGELN

Nach 22 Jahren:

WIEDER AUF H-JOLLENTOUR

Von Peter Hauschildt■ 1988 segelte ich mit der Elb-H-Jolle H 300 „Herz Jung", die ich von meinem Vater „Adje" Hauschildt übernommen hatte, meine erste Sommertour nach Dänemark. In den folgenden Jahren war ich fast jeden Sommer unterwegs. Unsere Törns führten uns nicht nur nach Dänemark, sondern auch zu den Ostfriesischen Inseln, auf die Müritz und ihre angrenzenden Gewässer. Einmal ging es sogar die Mittelelbe hinab, von Magdeburg nach Hamburg. 2004 führte uns eine Sommertour mit der Elb-H-Jolle in die schwedischen Ostschären. Meine Frau war damals im dritten Monat schwanger – und mir war klar, dass dies für längere Zeit unsere letzte große Sommertour sein würde.

Tatsächlich dauerte es 15 Jahre, bis ich 2019 wieder zu einer längeren Sommertour aufbrach.

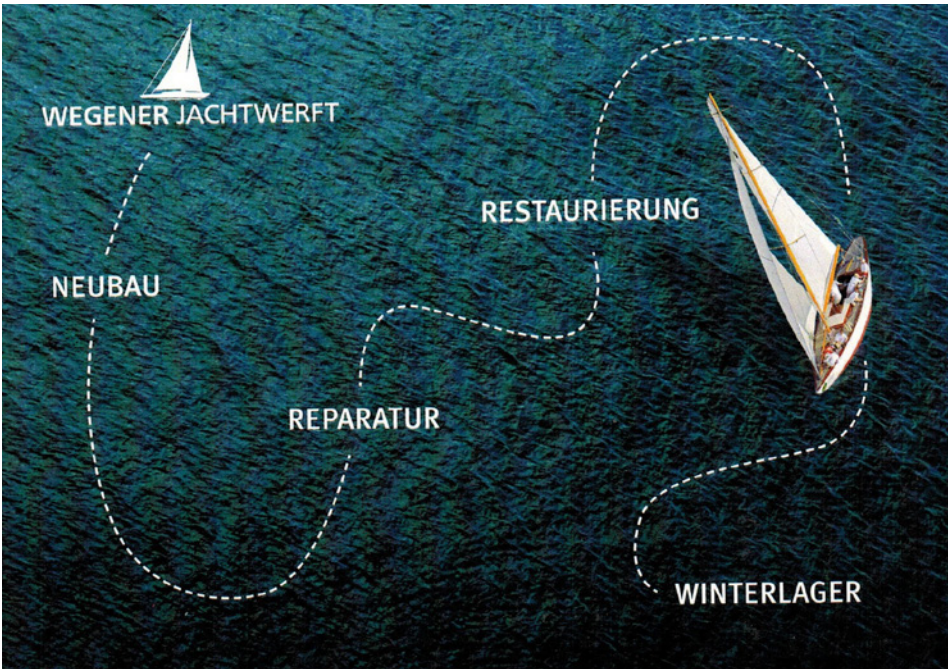


H414 „Elbhase"

Diesmal mit meiner neuen Partnerin Verena, meinen drei Jungs und einem geliehenen „Dickschiff". Nach so langer Pause war es besonders schön, die dänischen Häfen wiederzusehen, die wir viele Jahre zuvor mit der H-Jolle besucht hatten. Seitdem folgten jedes Jahr weitere Sommertörns mit der C&C 30 „Opa König" unserer Freundin Tina – natürlich wieder nach Dänemark.

Dieses Jahr sollte es wieder eine H-Jolle sein: 2026 war nämlich alles etwas anders. Verena hatte eine neue Stelle angetreten, befand sich noch in der Probezeit und bekam deshalb nur eine Woche Urlaub. Da der „Opa" in Finkenwerder liegt, wäre ein Großteil des Urlaubs schon durch die An- und Abreise über Elbe und Kanal verplant gewesen. Das fanden wir wenig attraktiv. Dann kam Verenas Idee: „Dann lass uns doch H-Jolle segeln. Dann können wir trailern." Die H-Jolle ist für uns ein vertrautes Revierboot auf der Elbe. Einen längeren Törn als über Ostern oder Himmelfahrt hatten wir damit allerdings die letzten Jahre nicht unternommen. Da ich vor Verenas Jobwechsel bereits drei Wochen Urlaub beantragt hatte, fragte ich kurzerhand meinen Sohn Tobias, ob er für zwei Wochen mitkommen wolle. Seine Antwort war erwartungsgemäß kurz: Klar wollte er. Und schließlich ergab sich noch eine besonders schöne Konstellation: Auch Familie Oldach mit der H414 und Sven Becker mit seinem H-Boot wollten zur gleichen Zeit im gleichen Revier unterwegs sein – allerdings nur für zwei Wochen. Damit war der Plan perfekt.

Start in Glücksburg: Für uns ging es an einem Samstag per Trailer nach Glücksburg. Der





Hafen von Drejø

Ausgangspunkt erwies sich als ideal: gut erreichbar, eine große Slipanlage, ein schöner Hafen und ein ebenso schönes Segelrevier. Am Montag trafen wir uns mit dem H-Boot und der H414 in Sønderborg. Bei gutem Wind ging es gemeinsam weiter nach Lyø. Der Hafen war wie gewohnt gut gefüllt. Mit unseren H-Jollen hatten wir allerdings einen kleinen Vorteil: Wir können von der Landseite aus an den Steg fahren. So fanden wir trotz des vollen Hafens problemlos einen guten Liegeplatz.

Am nächsten Tag stand Drejøs alter Hafen auf dem Programm. Bei einer leichten Kreuz und rund 1,5 Knoten Gegenstrom fühlten wir uns als Elbsegler sofort in unserem Element. Mit unseren kurzen Schlägen konnten wir sogar so manches deutlich schnellere Schiff hinter uns lassen. Der alte Hafen von Drejø ist einfach traumhaft: klein, gemütlich und mit einem Zelt ausgestattet, das bei Sonne wie bei Regen Schutz bietet. Dazu gibt es einen kleinen Aufenthaltsraum mit Kühlschrank. Getränke und andere Kleinigkeiten kann man für kleines Geld in eine aufgestellte Kasse bezahlen – unkompliziert und sympathisch.



Steg von Bøjden

Von Bøjden nach Fynshav: Am nächsten Tag ging es unter Spi nach Bøjden in der Helnæs-Bucht. Am folgenden Tag stand in Fynshav der erste Crewwechsel an. Bøjden selbst ist ein kleiner Hafen mit wenig Infrastruktur, dafür aber mit einem schönen Badesteg, den wir ausgiebig nutzten. In Fynshav hieß es dann Abschied von Verena nehmen. Tobias stieg dafür ein. Unser nächstes Ziel war Bågø. Auch hier war der Hafen gut gefüllt, aber für Schwertboote gibt es glücklicherweise fast immer noch einen flachen Liegeplatz.

Da unsere Vorräte langsam zur Neige gingen, sollte es am nächsten Tag nach Assens gehen. Weil der Wind gut stand und Assens nicht weit entfernt war, machten wir vorher noch einen Abstecher zur Insel Brandsø. Brandsø besitzt einen kleinen, flachen und mäßig geschützten Hafen – allerdings keinerlei Versorgungsmöglichkeiten. Genau das macht den Reiz aus. Ein paar verstreute Häuser, kaum Menschen und viel Natur: ein schöner Kontrast zu den größeren dänischen Häfen. Am Nachmittag ging es weiter nach Assens zum Einkaufen. Die Fahrräder im Hafen sind im Hafengeld enthalten, sodass wir unsere Besorgungen schnell und bequem erledigen konnten. Der Hafen von Assens selbst ist eine große Marina in einem ebenfalls großen Hafen mit Schiffswerft – nicht unbedingt der schönste Platz unseres

Törns. Dafür lohnt sich der Weg in die Stadt. Zu Fuß oder mit dem Fahrrad ist man schnell dort, und die Altstadt kann durchaus mit Ærøskøbing oder Ebeltoft mithalten.

Gegenstrom – und ein kleines Wettrennen; Am nächsten Tag war es flau, dazu hatten wir Gegenstrom. So wurde es nur eine kurze Etappe nach Aarø. Inzwischen hatten wir die Mannschaften wieder einmal durchgetauscht. Ich segelte mit Björn auf der H414, während Cara mit Tobias die H300 übernahm. Da wir den Gegenstrom zuerst bemerkten und unsere Schläge entsprechend legten, konnte die H414 die H300 diesmal tatsächlich deutlich hinter sich lassen. Es war wieder ein warmer Tag, und zunächst stand ein Bad am schönen Strand neben dem Hafen auf dem Programm. Zu unserem Leidwesen mussten wir später feststellen, dass die Inselbrauerei an diesem Tag geschlossen hatte. Zum Ausgleich gab es am Abend – wie so oft auf diesem Törn – einen gemütlichen Grillabend.

Regen, Wind und ein schneller Ritt nach Kalvø: Am nächsten Tag ging es nach Kalvø in der Genner Bucht. Wieder wurden die Mannschaften gemischt, diesmal segelten Björn und ich auf der H300. Es war der einzige richtige Regentag unseres Urlaubs. Mit Südwest 5 hatten wir allerdings eine schnelle Überfahrt. Cara konnte dabei ihr persönliches Ziel „einmal vor der H300 im Hafen sein" mit deutlichem Vorsprung erreichen. Pünktlich zur Ankunft war der Regen vorbei – und die Sonne kam heraus. Kalvø ist ein kleiner, schöner Hafen auf der gleichnamigen Halbinsel und auf jeden Fall einen Abstecher von der üblichen „Expressstrecke" Dyvig–Aarø wert.

Der Wind legte am nächsten Tag noch etwas zu und drehte auf West. Zum ersten Mal auf diesem Törn segelten wir gerefft. Für die H414 und das



Unter Spi Richtung Bågø



Bågø Leuchtturm



Beste Liegeplätze auf Årø

H-Boot neigte sich der Urlaub langsam dem Ende zu. Die H414 sollte drei Tage später in Sønderborg wieder aus dem Wasser. Deshalb ging es zunächst nach Dyvig. Die Überfahrt war schnell: Im Gleiten die Wellen hinunter loggten die H-Jollen mehr als 11 Knoten. Der Wetterbericht kündigte für den folgenden Tag noch mehr Wind an. Deshalb blieb die H-Jolle an diesem Tag im Hafen. Mit den kostenlosen Fahrrädern ging es zum Einkaufen nach Nordborg; alternativ hätte auch ein kostenloser Bus zur Verfügung gestanden. Am Hafen gibt es außerdem ein großes Zelt mit Bänken und einen frei nutzbaren Gasgrill. So konnten wir auch diesen Abend mit einem gemütlichen Grillen ausklingen lassen.



H300 in Kalvø

Abschied – und dann wurde es spannend: Nun hieß es Abschied nehmen. Wir hatten schließlich eine Woche mehr Zeit als die anderen. Bei gutem Nordwestwind mit etwa 5 Beaufort starteten wir mit einem Reff im Großsegel. Eigentlich wollten wir wieder in die „Dänische Südsee", vielleicht nach Birkholm oder auf die kleine Insel Harnø. Aber es sollte anders kommen …

Der erste Abschnitt bis zur Nordostspitze von Als verlief bei halbem bis raumem Wind angenehm und schnell. Nach dem Runden der Spitze kam der Wind jedoch direkt von achtern – auf der H-Jolle kein besonders angenehmer Kurs. Mit ausgebaumter Fock rutschten wir die größer werdenden Wellen hinunter und erzielten dabei eine gute Durchschnittsgeschwindigkeit. Dann blickte ich über die Schulter. Die herannahende markante Wolkenkante verhieß nichts Gutes. Kaum hatten wir den Ausstützer weggenommen, setzte eine kräftige Böe ein. An Vorwindsegeln war plötzlich nicht mehr zu denken – wir überholten die Wellen. Also anluven, wieder Richtung Küste von Als, diesmal allerdings dauerhaft mit mehr als 11 Knoten. Schnell wurde das zweite Reff eingebunden. Doch kaum war das geschafft, ließ der Wind wieder nach – und zwar deutlich. Also zweites Reff wieder heraus und den Spinnaker hoch. Eine Weile ging es damit zügig Richtung Skjoldnæs. Doch schließlich wurden die Wellen wieder größer und der Wind stärker. Der Spi musste wieder herunter. Und dann kam der Mo-



Zügige Fahrt mit erstem Reff



Dyreborg

ment, den man auf einem Segeltörn möglichst nicht erleben möchte.

Plötzlich ohne Ruder: Meine Blase drückte. Bei diesen Bedingungen keine ganz einfache Angelegenheit. Also Eimer nach hinten, Tobias an die Pinne und etwas anluven. Als ich die Pinne wieder übernahm, bekam ich einen gehörigen Schreck: Mit einem Mal griff ich ins Leere. Pinne und Ruder hatte ich komplett in der Hand! Mein Kommando „Groß runter!" führte Tobias blitzartig aus. Nur unter Fock, ohne Ruder, eierte das Boot zunächst bedenklich in den Wellen, lief aber einigermaßen vor dem Wind.

Was war passiert? Der Ruderkopf unseres Senkruders besteht aus zwei Carbonplatten, die auf eine Zwischenlage aus hochfestem Schaum geklebt sind. Die Ruderbeschläge aus Kunststoff sind formschlüssig in den Schaumkern eingelassen und mit Blechschrauben befestigt. Gelöst hatte sich nicht die eigentliche Klebeverbindung. Vielmehr hatte sich das Laminat der gekauften CFK-Platte von der Faserlage gelöst. Dadurch rissen die Schrauben aus den Ruderbeschlägen – und das komplette Ruder löste sich vom Boot. Hätte ich doch besser Durchgangsschrauben verwendet! Ich hatte der flächigen Verklebung vertraut.



Der kaputte Ruderkopf

Nun hieß es improvisieren. Zunächst bauten wir mit einem Paddel ein Notruder. Die Steuerwirkung war bei der herrschenden See allerdings mäßig. Mit heruntergenommener Fock wurde es besser. Auch ohne Segel, nur mit dem Boot vor Topp und Takel, liefen wir immerhin noch etwa 2,5 Knoten. Die Frage war nur: Wohin? Søby

lag etwa drei Seemeilen in Lee und war damit erreichbar. Der Plan stand fest. Zwei Yachten sprachen uns an und boten ihre Hilfe an. Ein Schleppen ohne Ruder bei hoher See erschien mir allerdings gefährlicher als die kontrollierte, wenn auch langsame Fahrt mit unserem Notruder. Glücklicherweise hatten wir außerdem einen kleinen Elektroaußenborder dabei. Während des gesamten Urlaubs hatten wir ihn fast nicht benötigt. Jetzt sollte er sich als äußerst nützlich erweisen – insbesondere beim Einlaufen in den Hafen.

Einlaufen in Søby: Die Fahrt nach Søby verlief zunächst unspektakulär. Das Einlaufen wurde allerdings noch einmal spannend. Zu unserer Erleichterung sahen wir, dass die beiden Fähren, die von Søby aus verkehren, gerade den Hafen verlassen hatten. Weniger Gegenverkehr konnte uns nur recht sein. Dann stellten wir fest, dass der Hafen gerade erweitert wurde: neue Molen, Spundwände, Kräne, Bagger und mehrere Sperrgebiete machten die Situation nicht gerade übersichtlich. An den vor uns einlaufenden Booten konnten wir erkennen, dass die Einfahrt trotzdem mit raumem Wind möglich war. Gegen den Wind oder auch nur bei halbem Wind hätten wir bei der vorhandenen Welle selbst mit Motor kaum eine Chance gehabt.



Einziger Gastlieger auf Barsø



Klar zum Slippen

Im Hafen kam dann plötzlich stark aufgewühltes Wasser auf uns zu. Ein Kümo, der an der Werft lag, hatte seine Maschine voraus laufen, weil er gerade mit dem Ablegen begonnen hatte. Aber auch diese letzte Herausforderung meisterten wir und erreichten ohne weitere Probleme den Yachthafen.

Improvisierte Reparatur: Nun begann die Reparatur. Die Ruderbeschläge waren glücklicherweise größtenteils heil geblieben. Epoxidharz hatten wir an Bord. Trotzdem wollten wir diesmal auf Nummer sicher gehen und Bolzen durch den Ruderkopf und die Beschläge setzen. Das Problem: In Søby gibt es keinen Baumarkt. Also begann die Fragerei im Hafen: Wer konnte helfen? Schließlich bekamen wir von drei verschiedenen Booten alles zusammen, was wir benötigten: Akkuschrauber, passenden Bohrer, Schrauben und Muttern. Damit stand einer Weiterfahrt am nächsten Tag nichts mehr im Wege.

Wieder unterwegs: Mit einer Freundin hatten wir uns in Dyreborg verabredet. Da der direkte Weg dorthin für unseren Geschmack etwas zu kurz war, machten wir kurzerhand noch einen Abstecher um Drejø und schauten uns Mærsk Møllers Havn an der Südostspitze von Avernakø an. Leider steht dort noch immer groß „Privat", und die Einfahrt ist mit einer Leine versperrt. Schade – das wäre der ideale Jollenhafen. In Dyreborg erwartete uns ein großes Hafenfest. Es wurde laut, aber die Musik war gut. Gern hätten wir mitgefeiert – allerdings konnte man Getränke nur mit MobilePay bezahlen. Das ist für deutsche Gäste leider immer noch eine unüberwindliche Hürde.

Am nächsten Tag drehte der Wind wieder. Nachdem es zwei Tage zuvor kräftig aus Nordwest geweht hatte, kam er nun mit Südost und 5 Beaufort. Ich wollte schon immer einmal wieder nach Haderslev. Als Kind war ich mit meinen Eltern dort gewesen – das lag inzwischen einige Jahrzehnte zurück. 33 Seemeilen waren bei diesem Wind gut zu schaffen. Also ein Reff ins Groß und den Spi hoch. Tobias steuerte und erreichte wieder Spitzengeschwindigkeiten von mehr als 11 Knoten. Zu unserer großen Belustigung und Freude entdeckten wir später auf dem Instagram-Account eines Segelkameraden ein Foto von uns mit dem Kommentar: „An encounter in the Little Belt at the entrance of Helnæs Bay. With a 20-knot southerly wind. Top class seamanship on this H-dinghy."

Mit dem guten Wind waren wir pünktlich zum Kaffee in Haderslev. Der Fjord ist wunderschön und einen Abstecher unbedingt wert. Auch die Stadt selbst ist sehenswert, und der Hafen liegt sehr zentral – wenn er auch ziemlich groß ist.

Die letzten Etappen: Von Haderslev ging es am nächsten Tag nur nach Aarøsund. Wir hatten



Jede Menge schöne Sonnenuntergänge (Fotos Peter Hauschildt)

genügend Zeit und mussten keine großen Etappen mehr zurücklegen, um rechtzeitig zu unserem Ausgangspunkt zu kommen. Aarøsund besitzt ein hervorragendes Clubhaus mit allen notwendigen Einrichtungen, einem großen Gasgrill und Sitzmöglichkeiten drinnen und draußen. Dank unseres geringen Tiefgangs konnten wir direkt unterhalb des Clubhauses festmachen.

Das nächste Ziel war Barsø in der Genner Bucht. Bei angesagtem kräftigem Nordwestwind setzten wir erstmals die Sturmfock und banden zwei Reffs ein. Das war auch gut so, denn der Wind kam deutlich mehr von vorn als vorhergesagt. Wir konnten gerade noch anliegen, und selbst mit der kleinsten Segelfläche war konzentrierte Schotführung angesagt. Im Hafen waren wir die einzigen Gastlieger und hatten die Insel praktisch für uns allein. Vom höchsten Hügel der Insel hat man einen großartigen Blick in alle Richtungen. Und wer Brombeeren mag, ist zu dieser Jahreszeit auf Barsø genau richtig.

Für den nächsten Tag hatten wir Stenvig Nor im Alssund als Ziel ausgewählt – einen kleinen, schönen Hafen, der nur in wenigen Karten verzeichnet und daher weitgehend unbekannt ist. Diesmal hatten wir allerdings sehr wenig Wind.

Für etwa 20 Minuten kam deshalb sogar noch einmal unser Elektroaußenborder zum Einsatz. Der Motor ist übrigens ein ausgesprochen zuverlässiges Instrument, um Wind herbeizurufen: Kaum hat man ihn angebaut, kommt wieder Wind.

Zurück nach Glücksburg: Unser letzter dänischer Hafen war am folgenden Tag Høruphav. Im Alssund hatten wir Wind und Strom gegenan – wieder ein ideales Revier für uns Elbsegler. Mit kurzen Schlägen unter Land kamen wir gut voran. An der Brücke in Sønderborg leistete der Motor dann noch einmal gute Dienste. Mit heruntergelassener Gaffel passt die H-Jolle durch die westlichen Bögen der Brücke. Bei Wind und Strom von vorn hätten wir das mit den Paddeln nicht geschafft.

Die letzte Etappe führte uns schließlich bei schönem Südostwind zurück nach Glücksburg, unserem Ausgangspunkt. Auf dem Weg dorthin machten wir allerdings noch einen Abstecher zu den Ochseninseln. Dort nutzten wir die Gelegenheit zu einem ausgiebigen Bad und erkundeten die große Ochseninsel. Die Insel ist zugänglich, es gibt sogar einen kleinen Steg und mehrere Shelter sowie die Erlaubnis zu campen. Am Steg der kleinen Ochseninsel hingegen prangt ein deutliches Verbotsschild.

Fazit: Nach 22 Jahren wieder mit der H-Jolle auf Sommertour – und was soll ich sagen? Es war ein toller Urlaub. Eigentlich genauso wie früher. Die kleinen Boote haben uns durch die dänische Südsee, über die Flensburger Förde und durch den Kleinen Belt getragen, wir hatten Wind, Welle, Sonne und Regen – und sogar eine unfreiwillige Reparaturpause. Vor allem aber hat sich gezeigt: So ein H-Jollen-Törn funktioniert auch mit 57 Jahren noch völlig problemlos. Das hätte Verena vermutlich nicht erwartet.

Vela Sommertour 2026 – Teil 1

NORWEGEN: FJORDE UND SELTSAME VORSCHRIFTEN

Von Bernd Blohm■ Die Sommertour startet, wie die letzte aufgehört hat: im Rentnerstress. Ich wurde gefragt, ob ich eine Motoryacht von Mallorca nach Korfu mit überführen kann. Ist mal was anderes und so ging es also Ende April los. Der Rückflug aus Korfu war für den 9. Mai geplant, für uns eigentlich fast etwas spät. Zumal wir dieses Jahr nach Norwegen wollten. Das Schiff wurde also vorher entsprechend ausgerüstet und vorbereitet. Samstag war der Rückflug. Sonntag alle restlichen Dinge an Bord, Montag früh frische Waren einkaufen und dann um 13 Uhr mit der Tide los.

Wie letztes Jahr: Regen und Wind von vorn. Der Motor kann es ja, also sind wir trotzdem nach etwas mehr als drei Stunden vor der Schleuse. Wie die Lotsen sagen, glatter Gang und wir sind nach 15 Minuten im Kanal. Allerdings mit einem Segler im Schlepp, der sich beim Anlegen eine Leine in die Schraube gefahren hat. Den liefern wir noch schnell an der Liegestelle ab und dampfen weiter bis Dückerswisch. Nach einer ruhigen Nacht geht es ohne große Vorfälle nach Schilksee. Heikes Erkältung lässt uns einen Hafentag einlegen, aber dann geht es bei schönem SW-Wind nach Søby.

Freitag: SSW 7 Bft, Schauerböen, wir wollen meinen ehemaligen Chef treffen, der z.Zt. in Assens Urlaub macht, also mit zwei Reffs im Groß und Genua los, Topspeed 9,3 kn und einen gut funktionierenden Sturm-Anleger rückwärts in eine Box, da nur noch Plätze luvwärts vom Steg frei sind. Alles passt, am nächsten Tag Ruhepause und ein netter Nachmittag mit Gesprächen über alte Zeiten.

Die nächsten Tage geht es unaufgeregt bei traumhaftem Wetter und besten Segelbedingungen über Juelsminde und Grenå nach Anholt, wo wir aufgrund der noch bestehenden Vorsaison schön längsseits am Steg liegen können. Es liegen am 19. Mai mal gerade 15 Boote im Hafen. Dort treffen wir dann auch zum ersten Mal in diesem Jahr Ingo und Saskia, die eine fast baugleiche HR 43 MK II aus dem gleichen Baujahr, 4 Baunummern vor unserer, haben. Mit den beiden wollen wir nach Norwegen. Da es zum Wochenende wirklich mal voller werden soll, legen wir uns dann am Donnerstag doch an eine Boje und feiern Heikes Geburtstag zünftig.

Dann geht es weiter nach Hals und über Nibe, Fur und Struer durch den Limfjord. Damit wollen wir dieses Jahr schlauer sein als 2022 und uns den mühsamen Weg um Kap Lindesness sparen. Da dort zu 80% SW-Wind herrscht, geht es immer gegenan, während hingegen vor Thyborøn eine viel größere Chance besteht, passenden Wind zu finden. Unsere Freunde müssen familiär bedingt einen Stopp einlegen und da wir nicht wissen, wie lange das dauert, schippern wir schon mal weiter.

Auf dem Weg von Fur nach Struer ereilt uns das lang befürchtete Technikschicksal: Unser ungeliebtes Bus-System stellt im Schiff halbseitig an der Steuerbord-Unit den Dienst ein. Das heißt: keine Elektrowinschen mehr an Steuerbord (ist zu verschmerzen); keine Wasserversorgung im ganzen Schiff (Sch…), der Gas-Notschalter ist tot und damit können wir nicht kochen und (das schlimmste!) Lebensmittel- und Getränkekühlschrank sind stromlos…

Ich versuche unter Zuhilfenahme der 3 cm dicken, englischen Gebrauchsanleitung das (Sch-) Ding wieder zum Leben zu erwecken, aber es



Längsseits auf Anholt

gelingt nicht. Schlussendlich rufe ich meinen Elektro-Fachmann fürs Schiff an. Er hat auch keine Lösung aber eine Telefonnummer. In Kiel rufe ich am Donnerstagabend um 19:00 Uhr verzweifelt Herrn Höppli an, der 30 Jahre Erfahrung mit Bus-Systemen des bei uns verbauten Herstellers hat. Eine freundliche Stimme begrüßt mich tatsächlich und nach kurzer Besprechung höre ich aus dem Gerät (und kann es kaum fassen) „Du hast Glück! Ich habe morgen Zeit! Ich setze mich um 8:00 Uhr ins Auto und dann bin ich mittags bei Euch an Deck!"

Am nächsten Tag gegen Mittag erscheint Herr Hüppli gut gelaunt, hat alle nur denkbaren Ersatzteile dabei und inspiziert die Anlage. Dann drückt er eine mir nicht bekannte Tastenkombination, rechnet selbst nicht mit Erfolg – aber



Die Bucht von Rasvåg



„Vela" vor dem Fischmarkt in Bergen

siehe da: die Anlage läuft! Er erklärt mir, dass die Gebrauchsanleitung des Systems bezüglich des Resets falsch ist. Wir versuchen noch zwei Stunden lang, den Fehler wieder zu provozieren, aber es bleibt dabei: Das Ding läuft wieder! Schlussendlich ein teurer Freitag, aber die Reise geht weiter!

Ein Wetterfenster naht und wir schippern nach Thyborøn, um dann den Absprung zu bekommen. In Thyborøn treffen wir genau an dem Tag ein, an dem sich die Skagerrak-Schlacht zum 110ten Mal jährt! Es findet am Strand eine bewegende Zeremonie statt, bei der Nachfahren der beiden obersten kommandierenden Admirale aus England und Deutschland Reden halten. Am 1. Juni ist wie angekündigt passender SW-Wind und wir starten um 4:00 Uhr Richtung Rasvåg auf Hidra.



„Vela" in Sundal

Es läuft super! Von den 108,5 sm können wir 81,3 sm segeln. Dann bleibt der Wind unter der norwegischen Küste wie angekündigt weg und wir motoren den Rest. Rasvåg ist ein kleiner Ort auf der Insel in einer äußerst geschützten, kleinen Bucht. Die Zufahrt ist 15 m breit und es gibt einige Liegeplätze für unsere Bootsgröße. Wir sind ja noch in der Vorsaison und so werden wir per Anschlag am schwarzen Brett gebeten, das Hafengeld von immerhin 100 Nkr (keine 10 €) an ein Bankkonto zu überweisen.

Unsere Freunde kommen am nächsten Tag bei Flaute von achtern unter Motor, denn die nächsten Tage sind Sturm und Regen angesagt. Wir verbringen noch 2 Tage gemeinsam in Rasvåg, fahren mit Bus und Fähre nach Flekkefjord und warten so das schlechte Wetter ab. Dann wollen wir aber doch weiter und segeln bei SW 4 vor der Küste nach Egersund. Die Rest-Dünung vom vergangenen Sturm ist immerhin so groß, dass wir, wenn beide Boote im Wellental sind (kaum 300m auseinander) von der anderen Rassy 43 gerade noch die 3. Saling sehen können – beeindruckend!

Am nächsten Tag ist kein Wind mehr und wir motoren nach Tananger. Da immer noch alte Welle steht, ziehe ich das Großsegel ca. 1/3 raus als Stützsegel. Das funktioniert ganz gut und wir kommen bei bestem Wetter an!

Es soll gleich weitergehen und so motoren wir am nächsten Tag nach Haugesund. Die Stadt gefällt uns überhaupt nicht. Wir legen wieder ab und motoren 7 sm weiter nach Røvær. Eine kleine Insel vor der Küste. Sehr netter Hafen in einer Bucht in der Insel.

Der 8. Juni bringt uns im Dauerregen aber mit passendem Wind in den Hardangerfjord nach Leirvik. Der einzige Vorteil der Stadt ist das Ein-

kaufszentrum direkt am Hafen. Ansonsten ist es arg trostlos, was aber durchaus an dem nicht enden wollenden Regen liegen kann. Tags darauf regnet es nicht mehr – es kübelt wie aus Eimern! Unfassbar! Da eh kein Wind ist, beschließen wir mit der Kuchenbude loszufahren, wie es hier eh jeder Norweger macht. Es geht nach Våge – nicht der Rede wert…

Dann kommen wir am 10. Juni nach Bergen. Wir finden Platz vor dem Fischmarkt in Lee. Auf der Seite Bryggen steht ziemlich arg der Wind drauf. Dort im Päckchen mit Bootsfahrern unterschiedlichster Nationen die eines eint: sie haben alle keine Ahnung wie man ein Schiff richtig anbindet – das willst Du nicht! Es ist nebenbei bemerkt die Art und Weise, wie wir an der Elbe gelernt haben Schiffe anzubinden offenbar eine aussterbende. Springs und Landleinen werden komplett überbewertet wie mir scheint.

In Bergen ist uns das Wetter wohlgesonnen: wir haben keinen Regen und können die Stadt ausgiebig erkunden inklusive einer Bahnfahrt auf den Fløyen. Die zweite Nacht hingegen gestaltet sich schwierig, denn die Abiturienten haben Schulschluss und es startet ein Festival in Bergen – viele Betrunkene (auch mit Booten unterwegs), wenig Schlaf – meine Smartwatch fragt nachts um 3:00 Uhr allen Ernstes, ob es mir gut geht – wegen des Pulsschlags. Zum Glück ist das Schiff heil geblieben…

Fazit: Bergen ist eine schöne Stadt, aber: im Leben nicht fahre ich da wieder mit dem eigenen Schiff hin! Tipp 1: Im Umland einen Hafen suchen, wo die Fjordexpressen-Schnellfähre abfährt, in Ruhe die Stadt genießen und abends in Ruhe an Bord sitzen. Tipp 2: Viel Geld mitnehmen oder den Kreditrahmen erhöhen: 1 Portion Hummer am Fischmarkt 169 €; Fish & Chips oder ne



Mit Freunden in Espevær

Pizza ca. 40–45 €, zuzüglich ein kleines Glas Wein zu 15–18 €. Ansonsten geht es!

Am 12. Juni verlassen wir aus gegebenem Anlass frühzeitig Bergen und fahren (im Regen…) nach Rosendal im Hardangerfjord. Kurz vor Rosendal liegt im Hardangerfjord verankert ein riesiges, silbriges Ei. Es ist mehrstöckig begehbar und hat einen Anleger für ein Ausflugsboot. Wie wir erstaunt googeln, ist es die größte begehbare schwimmende Kunstinstallation der Welt und wird als Museum für die Fischfarm-Industrie genutzt.

Das Anlegen in Rosendal ist heute was für Fortgeschrittene, denn Fallböen von 15–20 kn wechseln im Minutentakt ihre Richtung um 180 Grad. Es gelingt aber und der nächste Tag erwartet uns mit Sonne! Wir wandern zum re-



Hummerfarm in Espevær (Fotos Bernd Blohm)

spektablen Wasserfall Hattebergfossen und besichtigen das Sommerschlösschen Baroniet Rosendal mit seiner sehr schönen Parkanlage.

Tatsächlich scheint weiterhin die Sonne und wir motoren weiter in den Fjord nach Sundal. Dabei sehen wir tolle Wasserfälle und eine unglaubliche Berglandschaft, oben noch schneebedeckt. In Sundal spazieren wir in glühender Sonne zum Gletschersee, um einen Blick auf den Bondhusbrea-Gletscher zu werfen. Man kann an den Rändern sehr gut sehen, dass er sich in den letzten Jahren erheblich reduziert haben muss…

Am nächsten Tag schippern wir weiter in den Hardangerfjord, ankern hinter einer kleinen Insel vor Herand und fahren tags darauf auf die Nordseite nach Norheimsund. Ankern ist in den Fjorden mit Sportbooten nur an wenigen Stellen möglich, denn es ist gemeinhin überall recht tief. Unter 30 m sind schon eine Seltenheit und so ist selbst mit unseren 75 m-Kette nicht viel Möglichkeit. Zudem ist es bei unserer Tour fast immer windstill oder es tauchen plötzlich Fallböen aus den unterschiedlichsten Richtungen auf. Deswegen ist Segeln dort eine echte Herausforderung. Wir fahren über 90% der Zeit mit Maschine. Teilweise sind die Wege zum nächsten Hafen oder Ankermöglichkeit recht weit, sodass man seine Touren ordentlich planen sollte. Unser Schiff motort ja mit 8 kn und so lassen sich auch größere Distanzen zurücklegen. Norheimsund zum Beispiel liegt etwa 60 sm von der Küste landeinwärts und das ist nur 2/3 der Strecke bis ganz hinten nach Eidfjord.

Mit den „Häfen" ist das auch so eine Sache: Was dort Hafen genannt wird, besteht im Regelfall aus einem oder mehreren im Fjord verankerten Stegen, die je nach Windrichtung völlig ungeschützt sind. Aufgrund der Wassertiefe ist es überhaupt nicht möglich irgendwelche schützenden Molen o.ä. zu bauen. Die Einheimischen liegen so gut wie möglich geschützt auf der Innenseite und die Gästeplätze sind für gewöhnlich außen am Steg. Das hat mit ruhigem Liegen, wie wir es aus Deutschland oder Dänemark kennen, nichts zu tun und man sollte durchaus bei der Auswahl des nächtlichen Liegeplatzes auf die Windvorhersage achten, um keine bösen Überraschungen zu erleben.

In Norheimsund ist alles anders! Der Hafen zeichnet sich durch ein Mittelplateau mit Haus drauf und davon abgehend festen Stegen aus. Die Stege sind gut begehbar, man kann jeweils längsseits anbinden. Sie bilden Boxen, in denen man aber nur kleine Boote nebeneinander anbinden könnte. Unser Schiff benötigt zwei dieser Plätze. Die eigenwillige Anordnung und Größe der Stege wird uns alsbald erklärt: rüstige Rentner haben diese Anlage übernommen. Es ist eine historische Fischfarm, die u.a. mit den Einnahmen aus dem Liegegeld erhalten wird. Die netten Herren erklären alles und bitten uns, an den überall aufgestellten Grilltischen nicht mit Feuer und Kohle/Gas zu grillen, weil das ganze historische Gebilde komplett aus Holz ist. Für Elektrogrills versorgen sie uns noch mit Verlängerungskabeln. So können wir bei Sonnenschein abends mit Blick auf das Eisschild des Folgefonna Gletschers – auf der anderen Seite des Fjords – grillen! Eine halbe Stunde Fußweg vom Hafen entfernt gibt es einen riesigen Wasserfall, unter dem man durchgehen kann. Das müssen wir natürlich sehen und wandern bei bestem Wetter dorthin.

Der 17. Juni ist wieder wolkenverhangen und regnerisch. Wir motoren bei 3–4 kn Wind los Richtung Westen, denn wir haben beschlossen

weder weiter in den Fjord noch weiter nach Norden zu fahren. Genaugenommen ist die Landschaft ja eh mehr oder weniger gleich und die weitere Wettervorhersage ist miserabel (später im Juli erfahren wir von einem Norweger, dass es einer der schlechtesten Sommer gewesen ist).

Der für die nächsten Tage angekündigte Starkwind soll sich auch in die Fjorde ziehen und so suchen wir aufgrund der angesprochenen Hafen-Situation nach einem geschützten Plätzchen. Also soll es zunächst nach Uskedalen gehen und am nächsten Tag aus dem Fjord raus nach Espevær. Mitten im Hardangerfjord kommt eine graue Targa mit 30 kn angesaust, man bittet uns auf 5 kn zu reduzieren und einen geraden Kurs zu steuern. Kurz darauf betreten zwei wirklich sehr nette Zollbeamte in Vollmontur unser Schiff. Unsere Ausweise werden gescannt und natürlich kommt die Frage nach Alkohol an Bord. Ich habe zum Glück bei der Einreise am 1. Juni alles, was wir an Bord hatten, mittels der norwegischen TOLL-APP angemeldet und entsprechend in der App per Kreditkarte den Zoll bezahlt. Die schnell vorgelegte Quittung auf dem Smartphone stimmt die beiden Beamten noch freundlicher und entspannter. Ein kurzer Plausch über unsere Reise und dann wechselt ein offizielles Papier der norwegischen Polizei den Besitzer, auf dem das erstaunte Seglerauge lesen muss, das man sich in Norwegen seit dem 1.6. grundsätzlich anmelden muss. Auch wenn das Boot unter 15 m Länge hat. Bootsdaten und Personalausweisdaten der Crew sind formlos per Mail an die Zollstelle am Flughafen Stavanger zu übermitteln, auch wenn man aus dem Schengen-Raum kommt! 24 Stunden vor Ausreise soll man sich wieder abmelden.



Das machen wir und erhalten keinerlei Reaktion. (Später stellen wir das Schreiben Freunden zur Verfügung, die auch nach Norwegen wollen. Nach Ihrer Anmeldung werden sie gefragt, was das soll, und nach Übermittlung des Schreibens kommt lapidar zurück, man kenne das Schreiben nicht und wisse nichts von solcher Vorschrift).

In Uskedalen empfängt uns ein sehr netter Hafenmeister und es stehen auf jedem Grilltisch frische Blumen. Das kann aber leider alles nicht über die trübe Stimmung im Dauerregen helfen. Am nächsten Morgen gehts im Regen und Nebel unter Maschine und Radar weiter Richtung Espevær. Eine kleine Inselgruppe direkt vor der Küste am nördlichen Ausgang des Hardangerfjords. Dort liegen wir in dem kleinen Inselhafen sehr geschützt und können das angesagte schlechte Wetter gut abwettern. 3 Tage bei Regen und Starkwind auf dieser niedlichen Insel mit netten Einwohnern, die solch ein Wetter wirklich nicht verdient haben. Wir kommen in den Genuss, eine historische, als Museum erhaltene Hummerfarm zu besichtigen, in der damals bis zu 20.000 Hummer in einem überdachten Fjord-Arm gehalten wurden. Die Wanderwege auf Espevær sind super, allerdings im Regen nicht so erbaulich.

Am 21. Juni geht es endlich wieder unter Segeln weiter. Wir schippern nach Utsira! Davon und über den weiteren Weg über Stavanger, Lysefjord, Norwegische Südküste, Oslo, Schweden und Dänemark handelt dann der zweite Teil des Berichts.



SEGELGESCHICHTEN

ELS goes Selent

WAS FÜR EIN AUFWAND – WAR ES DAS WERT?

Von Julia Oetheimer und Claus Rödenbeck■ Im Sommer erreichte die ELS-Abteilung (Erwachsene lernen Segeln) des SVAOe eine Einladung von Ralf Preuß. Ralf ist Mitbegründer des ELS-Trainings und betreute lange Jahre die Regattatruppe auf der Alster, bis er schließlich seine neue Segelheimat in Selent fand. Seine Idee diesmal: ELS goes Selenter See! Dort könne man den Spi auch mal ein paar Meter länger fahren als im gewohnten Feierabendverkehr auf der Alster. Der Termin war schnell gefunden. Am Donnerstagabend sollten die beiden vereinseigenen C55 auf die Trailer geladen werden, damit es am Freitag, den 2. Oktober, losgehen konnte.

Wie das nun einmal so ist im schönen Hamburg, goss es am besagten Donnerstag wie aus Eimern. Das hob die Vorfreude nur mäßig an. Was hatten wir uns dabei gedacht? Wieso wollten wir da noch mal hin? Die Fragen blieben zunächst offen und deutlich nach Einbruch der Dunkelheit standen endlich beide Boote auf den Trailern.

Am Freitag ging es dann wie geplant zu acht zum Selenter See und die Cs wurden erst einmal zurück in ihren natürlichen Lebensraum gebracht. Und klar, nach dem Maststellen war es dann auch schon wieder dunkel – kaum überraschend. Als Unterkunft stellte unser Gastgeberverein, der Segel-Verein Selenter See (SVSS) sein Vereinsheim zur Verfügung. Dort machten es sich ein paar von uns auf Luftmatratzen gemütlich, während andere die Nächte in einer nahegelegenen Unterkunft verbrachten.

Damit es mit dem Segeln nicht gleich übertrieben wurde, starteten wir am Samstag mit einem tollen und reichhaltigen Frühstück bei Ralf und seiner Frau Gritta zuhause. So viel Gastfreundschaft und Mühe – einfach toll!

Nun aber endlich auf's Wasser! Das heutige Thema: S-P-I-N-N-A-K-E-R. Wind gab es nur mäßig, 7 Knoten mussten reichen. Und so fügten wir uns den Bedingungen, die zum Üben des Ablaufs vom Setzen bis zum Bergen des Spis doch recht dankbar waren. Unsere kleine Flottille aus drei C-Booten (zu unseren beiden kam noch die C55 von Ralf) war jedenfalls ein klasse Anblick auf diesem wunderbar weitläufigen und ansonsten völlig leeren Segelrevier. Und auch das Wetter war ein Traum: Angenehm warm und SONNIG! Diese Bedingungen lockten einige zum Baden – jedoch nicht immer freiwillig. Nur so viel sei gesagt: Das Handy wurde rechtzeitig gerettet. Irgendwann holte uns dann der Hunger vom Wasser und wir ließen den Abend im Selenter Hof ausklingen.

Am Sonntag ging's dann noch mal für drei Stunden auf's Wasser. Birte, wie ihr Vater Ralf langjährige Seglerin in unserem Verein, setzte mit uns die Segel auf ihrer 470er. Und so wurde der Selenter See nun mit vier Booten erkundet.

Doch jeder Segelspaß geht einmal zu Ende. Und nun alles wieder retour: Masten legen, Boote slippen, Bändsel verbändseln … Diesmal mit dem Highlight des fehlenden Achtknotens an der entscheidenden Stelle – Fockfall verschwand im Mast. Zum Glück wusste Profi Ralf uns mit einer Fockfallfummelei erfolgreich zu helfen: Im Handumdrehen war der Mast seinen Fuß los, der Verklicker wurde zum Angelhaken und das Fall war wieder da. Immer wieder schön, wenn etwas schiefgeht. Wenn man zunächst alles für eine Katastrophe hält. Und dann die Crew sich hilft, Lösungen findet und als Team die Hürden nimmt. Das gibt ein gutes Gefühl.



Ankunft an der SVSS-Anlage



Slippen

Dann mit einer Stunde Verspätung erst auf die Autobahn und schließlich auf die Alster. Slippen und Aufbau gehen jetzt schon fast im Schlaf



Schon dunkel



Am Sonnabendmorgen



Es geht los



Unser Gastgeber Ralf Preuss



Spinnaker auf Ralfs Boot



„Fontenay“ mit Spinnaker



„Schwanenwik“ mit Spinnaker



Die 420er-Jolle



Vier Boote unter Segeln – die einzigen auf dem See



Abendbrot im Vereinsheim

(und natürlich im Dunkeln). Was für eine steile Lernkurve!

Die vielen Stunden Auf- und Abbau, die Fahrt, das Rumgetüddel, … für eine Handvoll Segelstunden. War es das wert? Ein klares Ja! Denn: Das Drumherum mit der Crew macht schließlich den ganzen Spaß erst aus!

Wir bedanken uns beim SVSS für die tolle Gastfreundschaft. Danke an Ralf und seine Familie für die Idee und die Einladung, das Frühstück, die Gesellschaft und die Inspiration. Und natürlich vielen Dank an Frank Müller, der das Ganze als Trainer auf die Beine gestellt hat, und an Johannes Jacobsen, der als erfahrener Segler mit im Bunde war. Ihr habt uns an diesem Wochenende alle ein gutes Stück vorangebracht.

Spi-Segeln? Check!



Wieder auf dem Trailer
(Fotos privat Selent-Ausflug-Teilnehmer)

AUS BEHÖRDEN UND VERBÄNDEN

VORLÄUFIGER STOPP VON BAGGERARBEITEN BEI BRUNSBÜTTEL

Für einen in Brunsbüttel geplanten festen LNG-Terminal müssen an den zugehörigen Anlegern Liegewannen für die LNG-Tanker geschaffen werden. Dafür sind Baggerarbeiten erforderlich und die anfallenden Elbsegmente sollen entsprechend einem Nutzungsvertrag zwischen dem Betreiber German LNG und dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser-Jade-Nordsee an der Tonne E3 in der Nordsee verklappt werden.

Weil zwei Bürgerinitiativen aus Sorge um eine Schädigung des Wattenmeeres und Gefährdung der Deichstabilität juristisch dagegen vorgehen, hat das Bundesverwaltungsgericht darum gebeten, die Baggerarbeiten vorläufig auszusetzen.

Quelle: https://www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/dithmarschen_steinburg/brunsbuettel-bundesverwaltungsgericht-stoppt-elb-baggerung,regionheidenews-4018.html

KOSTENFREIE PASSAGE DURCH DEN NOK

Wer die erfreuliche Nachricht noch nicht gehört hat: Ab 2027 müssen Freizeitskipper für die Passage durch den Nord-Ostsee-Kanal nicht mehr bezahlen! Offenbar ist der Aufwand, die Gebühren einzuziehen, größer als der Ertrag.

https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2026/085-bilger-abschaffung-nok-gebuehr.html

SCHIRMHERRSCHAFT FÜR „INKLUSIVE ALSTER“

Der SVAOe engagiert sich zusammen mit sechs anderen Wassersportvereinen im Netzwerk „Inklusive Alster“, das Menschen mit und ohne Beeinträchtigungen das Segeln, Paddeln und Rudern ermöglichen will. Das ganzjährige Angebot umfasst wöchentliche Kurse, inklusive Regatten und spezielle Fördermöglichkeiten für Kinder und Jugendliche. Nachdem 2025 bereits über 150 junge Menschen teilgenommen hatten, waren es in der Saison 2026 schon mehr als 160. Durch neue Angebote im Kanu- und Rudersport wird die Inklusion weiter ausgebaut. Ziel des Projekts ist es, Teilhabe und gemeinsames Sporttreiben zu fördern und die Alster zu einem Ort gelebter Inklusion zu machen. Am 17. September 2026 übernahmen nun die Bezirksleitungen von Hamburg-Nord und Hamburg-Mitte gemeinsam die Schirmherrschaft des Projekts.

Quelle: https://www.wir-sind-wir.org/inklusive-alster-hamburg-nord-und-hamburg-mitte-uebernehmen-gemeinsame-schirmherrschaft/

DIES UND DAS

Die Altjunioren unterwegs

BESUCH DER NDR-STUDIOS

Von Peter Kaphammel■ Am 20. Oktober trafen sich 15 Altjunioren zum Besuch der NDR 90,3-Hörfunk- und der Fernsehstudios in Hamburg-Lokstedt. Nach vielen Versuchen war es gelungen diesen Besuch einzufädeln und wir konnten uns darauf freuen.

Nach eingehender Überprüfung unserer Personalausweise trafen wir uns im Gebäude 124 des NDR-Komplexes und wurden willkommen geheißen durch Frau Kramer und ihrem Adlatus, die uns das Besuchsprogramm vorstellten und uns anschließend herumführten.



„DAS“ Rote Sofa

Als erstes begaben wir uns in das Aktuelle Studio, welches mit der bekannten Redakteurin Maren Bockholt gerade



Radio-Moderatorin Maren Bockholt



SVAOe live im Programm



Wetter-Moderatorin



Peter dankt Regina Kramer



Zwischenfazit



Sendungsvorbereitung



Im Studio des Hamburg-Journals



Tomas einmal selbst im Fernsehen (Fotos ©Tomas Krause)

auf NDR 90,3 online war. Die Redakteurin bezog uns unmittelbar in die Sendung mit ein. Wir wurden den Hörern als Angehörige des SVAOe vorgestellt und sollten in die aktuelle Sendung laut zwei Sprüche der Seefahrt in das Mikrofon rufen: „Immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel!" und „Mast und Schotbruch!" Das klappte – nach etwas Üben. In dem Studio wurden auch die aktuellen Wetter- und Verkehrsnachrichten und weiteres Aktuelles präsentiert und in den Äther gegeben.

Anschließend ging es in das Studio, wo die Meldungen des Verkehrsfunks sowie die aktuellen Meldungen zur Aussendung auf NDR 90,3 vorbereitet werden und die gesamte Koordination geleistet wird. Auch hier wurde unsere Gruppe von der Leiterin dieser Koordinationszentrale sehr freundlich empfangen.

Nächster Schritt war wieder das Empfangszimmer, wie zu Anfang, wo wir mit gekühltem Wasser bewirtet wurden und ein erstes Resümee zogen.

Dann zogen wir Mäntel und Jacken an, um einen Sprung zu den Fernsehstudios zu machen. Zuerst kamen wir in die Steuerzentrale mit „zig" riesigen Monitoren an der Decke, um die Sendungen mit Kamera-, Licht- und Ton-Steuerung zu übernehmen – leider war sie unbesetzt, wir waren zu früh.

Das Studio der NDR-Talkshow wurde als nächstes gezeigt. Wir waren überrascht von hunderten Lampen für die Ausleuchtung des Fernsehbildes und was dadurch erreicht werden kann. Man wundert sich auch, wie klein die Runde im Gegensatz zum aktuellen Fernsehbild aussieht. Dann kamen wir in die Studios des „Hamburg Journals" und des „Roten Sofas". Alle Studios beeindruckten die Gruppe sehr, vor allem wegen der umfangreichen Technik, die notwendig ist.

Unsere Gruppe hat nicht nur viel Neues erfahren, wir haben uns auch über die überaus große Freundlichkeit aller Beteiligten gefreut. Als Dank übergaben wir Frau Kramer für die exzellente Führung durch den Sender ein kleines Präsent.

„Fairplay VIII / -91 / -94", „Bugsier 5 / 7 / 22"

UNSERE NACHBARN, DIE SCHLEPPER

CKB■ Peter Kaphammel hatte Wulf Resenhoeft, Director Fleet Management der Reederei Fairplay-Towage, für einen Vortrag am 6. Oktober über die Hafenschlepper gewinnen können. Mich faszinieren diese Schlepper, die mit ihrer gewaltigen Kraft die großen Container-Riesen ziehen und manövrieren können und mit ihrer unglaublichen Beweglichkeit jedes Jahr beim Schlepperballett im Rahmen des Hafengeburtstags begeistern. Das sahen offenbar auch andere Mitglieder so, die Veranstaltung war gut besucht.

Herr Resenhoeft berichtete zunächst von der **Entwicklung der Firma Fairplay.** 1879 gründete der Hafenarbeiter Carl Tiedemann im aufstrebenden Hamburger Hafen eine „Schleppdampfschiffs-Rhederei", bot Schlepp- und Bugsierdienste an und gab ab 1895 seinen Assistenzschiffen den Namen „Fairplay". 1905 wurde die Reederei durch Fusion erweitert, und Richard Borchard übernahm die Geschäftsleitung. Nach seinem Tod 1930 ging die Leitung auf Lucy Borchard über. Da die Eigentümer-Familie jüdisch war, musste sie 1938 nach England emigrieren; die Firma wurde in eine Mitarbeiterstiftung umgewandelt, um dem Zugriff der Nazis zu ent-



Wulf Resenhoeft beim Vortrag



Manövrieren auf engem Raum



Zwei-Propeller-Schlepper



Wulf Resenhoeft mit Schleppermodell



ASD-Schlepper



Voith-Schneider-Schlepper



Sehr schwer: Auge der Schleppleine



Das tote Schiff



Blinde Passagiere

gehen. 1950 erlangte die Familie Borchard in einem Wiedergutmachungsverfahren die Rückübertragung der Firma. 1967 stieg die Firma zur Diversifizierung der Dienstleistungen zusätzlich in Offshore-Aktivitäten im Öl- und Gassektor ein. 1972 entstand nach Fusion die Fairplay-Petersen & Alpers Seatowage GmbH. 1998 kam es in Hamburg zum berühmten Schlepperkrieg mit niederländischen Schleppern, letztlich ohne Erfolg für die Niederländer. Stattdessen expandierte Fairplay im Gegenzug räumlich an den Standort Rotterdam (1998), ferner nach Polen (2003) und Antwerpen (2004). In Polen ist Fairplay inzwischen die größte Schleppergesellschaft. 2017 übernahm Fairplay den Hamburger Konkurrenten, die Bugsier Reederei- und Bergungs-Gesellschaft. Zurzeit gibt es eine spanische Konkurrenz auf dem Markt, die stark subventioniert ist und nach Ansicht von Fairplay eine unfaire Konkurrenz darstellt.



Schiff brennt aus

Heute umfasst das Kerngeschäft der Firma die Hafenschlepperei in Europa für Tanker, Bulker, Containerschiffe und Terminals. Daneben beinhaltet der Offshore-Support das Heben von Bohrinseln (Rigs), Tankern und Hubinseln (Jack-ups). Das Unternehmen führt außerdem weltweite Verschleppungen durch, u.a. von Schiffen, Sektionen und Docks.1.800 Beschäftigte leisten diese Arbeiten und werden von der Pike bis zum Patent im Betrieb ausgebildet, das dauert zehn bis zwölf Jahre. Die Erlangung des Patents wird unterstützt und es müssen zusätzliche, sehr spezielle Kenntnisse erworben werden.

Für seine Arbeit nutzt das Unternehmen verschiedene **Schleppertypen,** die sich in Technik, Manövrierfähigkeit und Einsatzgebiet unterscheiden. Herr Resenhoeft demonstrierte uns das anhand kleiner Modelle::

Traditionelle Schlepper mit einem oder zwei Propellern für klassische Schleppaufgaben bieten bewährte Technik. Sie werden jedoch zunehmend durch modernere, flexiblere und leistungsfähigere Antriebe ersetzt. Geeignet sind sie evtl. für das Schleppen von Großseglern, die nur eine Zugkraft von maximal 5 Tonnen vertragen, während moderne Schlepper bis zu 90 Tonnen Zugkraft haben.

Schotteltractor-Schlepper besitzen um 360° drehbare Antriebsaggregate (Schottel), was ihnen eine sehr hohe Manövrierfähigkeit – „Drehen auf dem Teller" – ermöglicht. Sie sind daher

besonders für enge Hafenbereiche und präzise Manöver geeignet.

Voith-Schneider-Schlepper verfügen über vertikal rotierende Scheiben mit verstellbaren Flügeln, das macht sie extrem wendig, noch präziser als beim Schotteltractor; das braucht allerdings sehr viel Kraft. Sie werden in Häfen mit sehr komplexen Manövrieranforderungen eingesetzt, z.B. wenn ein großes Containerschiff in einem engen Hafenbecken gedreht werden muss.

Azimuthal-Stern-Drive-Schlepper haben ihre Antriebe, drehbare Propeller, am Heck statt mittig unterm Boden des Schiffs. Sie bieten damit gleiche Leistung wie andere moderne Schlepper, aber mit geringerem Tiefgang und sind daher vielseitig einsetzbar, besonders in flacheren Gewässern und modernen Häfen. Ein ASD-Schlepper eignet sich besonders für Terminals mit geringem Tiefgang.

Rotor-Schlepper sind die neueste Generation. Sie haben einen Antrieb hinten und zwei vorne und sind durch diese innovative Technik ganz besonders wendig – „Drehen auf dem Teller 2.0". Sie haben allerdings den Nachteil, dass alle drei Rotoren immer gleichzeitig laufen müssen, was sehr aufwendig und störanfällig ist und auch einen hohen Verbrauch impliziert. Eingesetzt werden sie für anspruchsvolle Schleppaufgaben und modernste Hafenlogistik.

Fairplay hält weitere *Spezialfahrzeuge* für weltweite Sondereinsätze und Offshore-Aktivitäten vor. So liegen die Notschlepper „Nordic", „Baltic" und „Fairplay-35" in Stade, um bei Notfällen auf Nordsee, Ostsee und Elbe eingesetzt werden zu können. Ihnen steht auch ein unterstützendes Towing Assistance Team (TAT) für schnelle Hilfe bei kritischen Situationen und Notfällen zur Seite. Des Weiteren verfügt Fairplay Towage auch über Ölbekämpfungsschiffe, Schwimmkräne und Pontonbauten, die für Lasten aller Arten geeignet sind und dann von Schleppern rund um den Globus gezogen werden.

Bei so speziellen Aufgaben ist es schwierig, eine geeignete Werft für den Bau der Schiffe zu finden. Einerseits gibt es keine ernstzunehmende Kostenkonkurrenz gegen China. Andererseits brauchen die Spezialschiffe ganz besondere Bedingungen. So wird in den holländischen Damen

JETZT Hamburger Yachthafen
JENSEN Bootsbau WERFT aus Meisterhand
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



Abfackeln mit FPSO-Schiff

Shipyards und auch in China oder Vietnam gebaut und teilweise auch in der Türkei.

Wulf Resenhoeft berichtete auch von einigen **spektakulären Einsätzen.** Zum Beispiel von dem Fall eines „Dunkelschiffs", eines 400 m-Containerschiffs auf der Elbe, bei dem der Strom an Bord ausgefallen war und das deswegen komplett dunkel und nicht zu sehen war. Der gesamte elbaufwärts gehende Schiffsverkehr musste gestoppt und zur Rückkehr in die Deutsche Bucht gezwungen werden. Die Fairplay-Schlepper hielten den Havaristen auf Position, bis der Strom an Bord wieder funktionierte.



Dank an Wulf Resenhoeft
(Fotos ©Tomas Krause, © Fairplay Towage)

2004 beteiligte Fairplay sich an einer Verschrottungsaktion. Ein Schiff, das 10 Jahre lang ungenutzt vor Haiti gelegen hatte, sollte zu einem dieser Schiffsfriedhöfe, in diesem Fall in Nigeria, geschleppt werden. Es handelte sich um ein „totes Schiff", das schon teilweise ausgeschlachtet, kaputt und schäbig war und ohne Mannschaft an Bord geschleppt werden sollte. Während der Passage wurde allerdings festgestellt, dass da blinde Passagiere an Bord waren, die aus Haiti mitgekommen waren und wohl schon länger auf dem stillgelegten Schiff gewohnt hatten. Weil ihnen kalt war, hatten die Passagiere an Bord Feuer gemacht und einen Brand ausgelöst. Man holte die Menschen von Bord und ließ dann, weil ohnehin nicht mehr viel brennbares Material an Bord war, das tote Schiff weiter ausbrennen.

Fairplay-Schlepper sind auch zugegen, wenn in Afrika bei der offshore Gas-/Erdölgewinnung regelmäßig Gas über FPSO-Basisschiffe (Floating Production Storage and Offloading Unit) abgefackelt wird. Die Schiffe sind über flexible Leitungen mit Unterwasser-Bohrlöchern verbunden und müssen deswegen immer auf Position gehalten werden – bei jedem Wetter. Meist ist das vor allem langweilig, gleichzeitig aber auch gefährlich, weil es in der Nähe dieser Fackeln sehr heiß wird. Die Schlepper müssen für ihren Selbstschutz mit ihrer Löschkanone eine Wasserkuppel über ihrem Schiff bilden.

Für die Zukunft des **Hamburger Hafens** sieht Wulf Resenhoeft erhebliche Probleme. Zum einen sei er zu weit im Binnenland gelegen. Zum anderen sei er zu eng: So ein Containerschiff mit 400 m Länge und 14,50 m Tiefgang habe beim Manövrieren nur einen einzigen Versuch. In Zukunft wäre es besser, man hätte Base Ports

wie Rotterdam, von denen aus Feeder die Waren weiter zum Hamburger Hafen bringen würden. Dieser sei einstweilen auch noch zu sehr auf Container spezialisiert. Bei den Container-Schiffen gebe es Überkapazitäten, sie seien zudem kreditfinanziert, Wertberichtigungen seien daher in absehbarer Zukunft zu erwarten.

Wulf Resenhoeft sprach auch über **alternative Brennstoffe** für die Schlepper, sieht die Lage dazu aber eher skeptisch. Methanol und Ammoniak seien gefährlich, hätten eine geringe Effizienz, ständen in Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion und seien auch einfach kaum vorhanden. 25 große Reedereien wollen sich jetzt zusammenschließen, um eine einheitliche Lösung zu finden, aber wie die aussehen könnte, ist noch unklar.

Elektroschlepperei sei einstweilen keine Alternative, weil dann die maximale Einsatzdauer auf 6 bis 8 Stunden begrenzt wäre, bevor die Schlepper von ihrem Einsatz abgezogen werden müssten, um wieder 12 Stunden an den Boxen zu hängen; das sei nicht tragbar.

Peter Kaphammel dankte im Namen der Anwesenden für den interessanten Vortrag über unsere Nachbarn, die Schlepper, die gleich hinterm Vereinshaus zu bewundern sind!



Die Budenstraße



Zelt des SVAOe

Hamburger Yachthafen in Wedel

VOM „YACHTFESTIVAL" WIEDER ZUM „YACHTHAFENFEST"

CKB /HAPF■ Das Konzept des „Yachtfestivals", das traditionelle Hamburger Yachthafenfest mit einer Bootsmesse (als Ersatz für die aufgegebene hanseboot) zu kombinieren, ist nicht aufgegangen. Bereits im dritten Jahr hatte die Anzahl der Aussteller deutlich abgenommen und das Konzept war wirtschaftlich nicht mehr darstellbar. Also feierte der Yachthafen sich diesmal vom 4. bis 6. September wieder selbst. Eine weitere Änderung gegenüber den Vorjahren betraf das Wetter: Statt durchgehendem Sonnenschein erlebten wir einen Wettermix von plötzlichen,



Der beliebte Schaukel-Opti



Stephan berät einen Interessenten



Der neue Kran



Vereinsmitglieder kommen zum Klönschnack



Taufe des Krans (Foto HYG Newsletter)

sintflutartigen Regenfällen mit Sturmböen bis 8 Bft und ebenso plötzlichem Ende des Regens und gelegentlichen Sonnendurchblicken. Das galt zumindest für Freitag und Sonnabend, Sonntag sah es etwas besser aus.

Wohl dem, der da ein schützendes Dach über dem Kopf hatte! Der SVAOe war, wieder als einziger der in der Hamburger Yachthafen-Gemeinschaft zusammengeschlossenen Vereine, mit einem eigenen Stand unter einem Zeltdach



Noch mehr Klönschnack



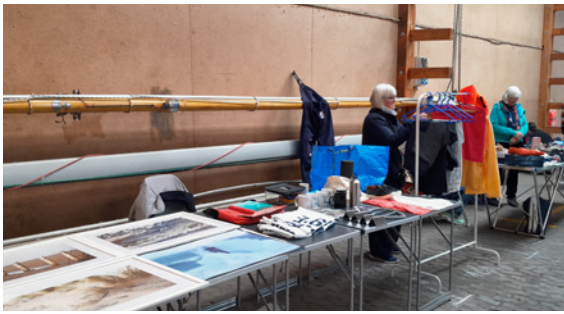
Vorträge und Festivitäten in Halle II

vertreten. Das zog nicht nur Vereinsmitglieder zum Schutz vor dem Unwetter – und natürlich zum Klönen – an, sondern auch viele vereinsferne Interessenten. Dabei zogen oft die ganz Kleinen zielstrebig ihre Eltern zu unserem Schaukel-Opti und die Großen kamen dann gern mit uns ins Gespräch. Eine Familie zeigte mir eine Serie von Fotos ihres Söhnchens, der regelmäßig seit drei Jahren zu uns zum Schaukeln kam, als festen Programmpunkt des Festes. Bei den Gesprächen ging es dann um die Möglichkeiten des Opti-Segelns für die Kinder, um unsere Ausbildungsangebote – man konnte an einem Test zum Segelwissen teilnehmen und dabei einen kostenlosen SBFSee-Kurs gewinnen – und um Liegeplätze. Insgesamt kamen an den drei Tagen knapp 100 Vereinsmitglieder und rund 80 Vereinsfremde an den Stand.

Angesichts des schlechten Wetters und heftigen Windes fiel das beliebte Schnuppersegeln



Flohmarkt in Halle III



Elskes Angebote



Regatta der Optis trotz Böen und Regen (Fotos CKB, Güldener)

mit dem Jugendwanderkutter diesmal aus, obwohl sich die Kuttersegler rechtzeitig eingefunden hatten und zur Verfügung standen. Die für den Sonnabend geplante Opti-Regatta wurde jedoch, wenn auch mit Verspätung, gestartet und erfolgreich durchgezogen – glücklicherweise in einem günstigen Wettermoment.

Ein besonderer Höhepunkt dieses Yachthafenfestes war die feierliche Einweihung des über die Toppen geschmückten neuen Krans am Sonnabendvormittag. Aufgrund des Wetters war die Veranstaltung weitgehend vom Kran weg in die Halle II verlegt worden. Vorsitzende und Geschäftsführer der Hamburger Yachthafengemeinschaft blickten dialogartig auf die vergangenen 825 Tage von der ersten Betonuntersuchung der alten Kranbrücke bis zum Tag der Taufe zurück. Außerdem kamen Vertreter des Hamburger Sportbundes, der Stadt Wedel und des Segler-Verbandes Schleswig-Holstein, die den Bau gefördert oder wohlwollend begleitet hatten, zu Wort. Die eigentliche Taufe konnte in einer Regenpause direkt am Kran vorgenommen werden – die Taufpatinnen, Staatsrätin der Freien und Hansestadt Hamburg für Klima und Umwelt Dr. Stephanie von Berg und SCU-Jungseglerin Lisa von Krahn, tauften den Kran auf den Namen TiGer (aus den Anfangsbuchstaben von Timo Schmidt und Gerhard Gehrke, die das Kranprojekt maßgeblich begleitet haben). Mit der Taufe hat der neue Kran nun offiziell seinen Dienst aufgenommen, und der Hamburger Yachthafen hat ein neues Wahrzeichen.

Viele andere Programmpunkte waren geblieben. So gab es vor Halle II verschiedene kulinarische Angebote und Getränkestände (um ihnen keine unfaire Konkurrenz zu machen, hatte der SVAOe diesmal auf das Ausschenken von Gratis-Bier verzichtet; an unserem Stand gab es „nur" Kaffee, Tee, Kekse und Gummibärchen). Am Freitagabend fanden in Halle II zunächst die Veranstaltung „Wedel singt" gegen 19 € Eintrittsgebühr und anschließend die Gratis-Disco bis in die Morgenstunden statt. Sonnabendmorgen rollten viele Menschen mit Karren und Taschen an und breiteten ihre Angebote in Halle III beim immer beliebten Maritimen Flohmarkt aus. Sonnabendabend folgte die Party mit Live-Musik von der Gruppe „Just For Fun". Am Sonntag gab es dann weitere Möglichkeiten für Klönschnacks, u.a. bei einem schwungvollen Jazz-Frühschoppen mit „Rossi & Offel".

Insgesamt war der Besuch des Yachthafenfests angesichts des schlechten Wetters ziemlich gut. Ob der SVAOe mit seinem Gesprächsangebot neue Mitglieder gewinnen konnte, wird sich zeigen …

ZU UNSEREM TITEL

Diesmal ist es wirklich schwierig für den Weihnachtsmann! Dauerregen, schwarze Wolken, heftiger Wind und Wellengang. Wie nur soll er die Pakete heil und trocken an Bord des Bootes bringen? Und dann das Schiff durch die aufgewühlte See lenken – selbst, wenn es „Stormy" heißt, könnte es in Seenot geraten … Kein Wunder, dass der Weihnachtsmann in dieser Zeichnung von Norbert Suxdorf ziemlich verdrießlich dreinschaut!

Stürmische Zeiten – nicht nur für Weihnachtsmänner! Wir wünschen trotzdem frohe Festtage und ein gutes neues (Segel-)Jahr 2027!

DAS BÜCHERSCHAPP

JAMES COOK UND SEINE LETZTE REISE



Von Norbert Suxdorf ■ „Künftig soll wöchentlich ein Containerschiff aus China durch die Arktis nach Europa fahren. Peking plant eine »Polar-Seidenstraße«…" (Der Spiegel vom 16.8.25).

Einen Seeweg durch die Arktis finden – das war im Jahr 1776 die Herausforderung, der sich die Britische Admiralität stellen wollte. Man traf sich zum Dinner im Haus von Lord Sandwich, um das Projekt zu besprechen. Eingeladen war auch Kapitän James Cook. Und als es um die Frage ging, wer die Expedition leiten sollte, schlug Cook sich selber vor. Das hatten die Herren gehofft. Qualifiziert hatte sich Cook durch seine beiden vorhergehenden Reisen zum Pazifik. Aber er war jetzt kein junger Mann mehr, und die vielen Jahre auf See, unter dem Stress des Kommandos, hatten ihm anscheinend zugesetzt, ihn verändert. Außerdem machten ihm Rückenbeschwerden zu schaffen. Seine Offiziere und Mannschaften bekamen es zu spüren. Und diese Veränderung der Persönlichkeit des bisher jeder Situation gewachsenen Mannes führte möglicherweise auch zu seinem gewaltsamen Tod auf Hawaii.

Am 12. Juli 1776 gehen die „Resolution" – unter Cooks Kommando – und die „Discovery" in See. Das wahre Ziel der Reise hält Cook lange Zeit vor seiner Crew geheim. Ums Kap der Guten Hoffnung segeln sie in den Pazifik, nach Stationen auf Neuseeland und Tahiti erreichen sie, als wohl erste europäische Schiffe, die Hawaii-Inseln. Die Menschen dort sehen in Cook einen Gott, den sie als „Lono" verehren und erwartet hatten. Weiter geht es entlang der Westküste Amerikas nordwärts. Die Beringstraße kann zwar passiert, die Küsten Sibiriens und Alaskas besucht werden, aber noch weiter nördlich, in der Tschuktschen-See, von Eis und Sturm bedroht, beschließt Cook, die Suche nach der Passage aufzugeben und auf südlichen Kurs zu gehen.

Immerhin haben Cooks Schiffe als erste überhaupt den nördlichen Polarkreis und den 70. Breitengrad überquert, und die Mannschaft kann sich auf einen neuerlichen Aufenthalt im Inselparadies freuen. Es kommt anders. Als die Schiffe auf der Rückreise wieder Hawaii anlaufen, und diesmal in der Kealakekua-Bucht vor der Hauptinsel ankern, sind die Bewohner anscheinend nicht mehr so begeistert über „Lono". Auch kommt es zu Diebstählen, besonders eiserne Gegenstände sind begehrt. Als dann sogar ein Kutter verschwindet, übernimmt Cook selbst die Führung einer Strafexpedition. Die Situation eskaliert zu einem Gemetzel bei dem auch James Cook ums Leben kommt.

In seinem Buch „Cooks letzte Reise" hat der amerikanische Autor Hampton Sides dies alles ausführlich und spannend erzählt – zu einem besonderen Leseabenteuer gemacht.

James Cook gilt als der erfolgreichste Entdecker seiner Zeit. Aber heute hat man einen anderen Blick auf die Entdeckungen, die den Entdeckten wenig Gutes brachten. Ein Foto im Buch zeigt das Cook-Denkmal in der Kealakekua-Bucht. Es ist beschmiert. Auch der Pulitzer-Preisträger Tony Horwitz hatte diese Stätte besucht, als er für sein Buch „Cook – die Entdeckung eines Entdeckers" recherchierte: „Ich fragte

mich, wie diese Orte heutzutage sein mochten, ob noch immer Spuren von Cooks Stiefeln zu finden waren." Horwitz' Buch hatte ich schon vor längerer Zeit vorgestellt, ich möchte es hier, auch im Vergleich zu dem von Sides, noch einmal empfehlen. (Das Buch von Horwitz findet sich in der SVAOe-Bibliothek; für das von Sides wären wir für eine Spende dankbar.)

Hampton Sides (2024). The Wide Wide Sea: Imperial Ambition, First Contact and the Fateful Final Voyage of Captain James Cook. Deutsch: Cooks letzte Reise – Die fatalen Folgen eines geheimen Auftrags. 512 Seiten mit zahlreichen Abbildungen. mareverlag, ISBN-978-3866-487-562, 32,00 Euro

Zu guter Letzt

ZUM BEISPIEL SPANNBETTLAKEN

Von Norbert Suxdorf■ Segeln lernt man beim Segeln, heißt es. Aber beim Segeln lernt man nicht nur, richtig mit Pinne, Schot und Sonstigem zu hantieren – man lernt auch einiges für das alltägliche Leben an Land.

Spannbettlaken zum Beispiel. Wer gelernt hat, ein Segel tipptopp aufzutuchen, für den ist auch das Zusammenlegen eines großen widerspenstigen Spannbettlakens ein Klacks. Das ist jedenfalls eine meiner Erkenntnisse.

Und es gibt noch viele mehr. Zum Beispiel, dass mancher, der im Alltagsleben und im Beruf den dicken Max macht, an Bord manchmal auf Normalformat schrumpft.

Zum Beispiel auch, dass man sich nicht immer zu früh freuen sollte. Eben noch alles gemütlich an Bord und eine halbe Stunde später: Chaos im Salon. Der Wind hat kräftig aufgefrischt, eine Schapptür war nicht richtig verriegelt, und die ganze Kiste Tomaten hat sich auf den Boden entleert. Die roten Dinger kullern überall rum. So erlebt vor der portugiesischen Küste. Ähnlich geht's manchmal auch im sonstigen Leben.

Auch lernt man beim Segeln, dass kleine Dinge oft große Freude machen können: Zum Beispiel die trockenen Kekse (die mit den kleinen Zähnchen rundherum), welche der Skipper auf Nachtwache herbeizaubert. Und es können nicht nur Kekse sein...

So, und jetzt muss ich das Spannbettlaken aus dem Trockner holen.

Herausgegeben im eigenen Verlag des Segel-Vereins Altona-Oevelgönne e.V.
Neumühlen 21, 22763 Hamburg, Tel. 040/881 1440, Fax 040/880 7341, E-Mail: info@svaoe.de Internet: www.svaoe.de
Bürozeiten der Geschäftsstelle: Dienstag bis Freitag 8:30 bis 12:30 Uhr, Dienstagnachmittag 15:00 bis 19:00 Uhr, Montags ist das Büro geschlossen.
Bankverbindung: Hamburger Sparkasse, IBAN DE60200505501265103992 / BIC HASPDEHHXXX
Redaktion: Marcus Boehlich, Luise Boehlich, Birgit und Hermann Güldener, Stefanie Holke (Layout), Christiane Krieger-Boden (Schriftleitung), Dr. Stephan Lunau (Herausgeber), Götz-Anders Nietsch, Hartmut Pflughaupt (Verwaltungsunterstützung), Norbert Suxdorf
E-Mail: redaktion@svaoe.de. Die Redaktion behält sich vor, Beiträge zu kürzen und zu redigieren.
Druck: WIRmachenDRUCK GmbH, Mühlbachstraße 7, 71522 Backnang, info@wirmachendruck.de
Anzeigen: SVAOe, Neumühlen 21, 22763 Hamburg, Tel. 040/881 1440, Fax 040/880 7341, E-Mail: mail@svaoe.de
Die Bezugsgebühr für die Nachrichten ist im Mitgliedspreis enthalten. Die Clubnachrichten erscheinen sechsmal im Jahr.
Redaktionsschluss ist jeweils am Ende eines geraden Monats. Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier.
Alle Fotos, Bilder, Graphiken und Texte unterliegen dem Copyright und dürfen ohne Genehmigung nicht weiterverwendet werden.

53. Tannenbaum Regatta



im Hamburger Yachthafen in Wedel
Sonntag 13.12.2026 – 3. Advent

Steuerleutebesprechung 11:00
Start 1. Wettfahrt 12:00

Ausschreibung und Meldung auf manage2sail.com

Ab 11:00 Würstchen & Glühwein



Segel-Verein Altona-Oevelgönne e.V. www.svaoe.de svaoe.ev