



SVAOe NACHRICHTEN

2-2021 MÄRZ / APRIL



HYDRAULIK MIT SYSTEM 5 MAL IM GROSSRAUM HAMBURG

Seit über 50 Jahren setzen wir Maßstäbe in der Hydraulik. Gemeinsam mit unseren Kunden entwickeln unsere Techniker und Ingenieure innovative Lösungen in der hydraulischen Antriebs- und Steuerungstechnik. Dabei begleiten wir Sie durch alle Leistungsphasen Ihrer Projekte – von der Planung bis zur Inbetriebnahme.

Mit unseren 465 Niederlassungen sind wir stets in der Nähe unserer Kunden. Weltweit bieten wir das komplette Programm der Hydraulik aus einer Hand – persönlich, schnell und zuverlässig. Über 400 Einsatzfahrzeuge des Hydraulik-Sofortservice sind stets nur einen Anruf entfernt – und das rund um die Uhr.

HANSA-FLEX AG

Niederlassung Billbrook, Tel.: 040 7328333

Niederlassung Stellingen, Tel.: 040 5402028

Niederlassung Wilhelmsburg, Tel.: 040 7524270

Niederlassung Stade, Tel.: 04141 7798890

Niederlassung Cuxhaven, Tel.: 04721 393932

www.hansa-flex.com

HANSA/FLEX



NACHRICHTEN DER SEGLER-VEREINIGUNG ALTONA-OEVELGÖNNE E.V.

99. Jahrgang

März / April 2021

Nr. 2

MORGENSTIMMUNG AN DER EIDER



Kein Virus kann es uns nehmen, alleine, zu zweit oder mit der Familie loszusegeln und an einem schönen, ruhigen Platz die Nacht zu verbringen. Wir genießen die Stille der Natur. Abstand ist genug da, Hygiene, na ja, auch. Stören können höchstens Mücken. Ulrich Körner fand mit „Fierboos“ einen friedlichen Liegeplatz in der Eider. Als er frühmorgens die Persenning anhob, um nach dem Wetter zu sehen, bot sich ihm dieses märchenhafte Bild. Er bannte die Daten auf die Festplatte und lässt uns alle daran teilhaben.

IN DIESER AUSGABE

3 Editorial

Thema und Meinung

- 4 Im Kielwasser
Segel-Erinnerungen
- 6 Gesehen werden
Vielleicht doch aktives AIS nachrüsten?
- 9 Container über Bord
Wie groß ist die Gefahr für Yachten?

Vereinsleben

- 11 Neuaufnahmen
Januar/Februar 2021
- 11 Dank für Spenden
- 12 Beitragsordnung der SVAOe 2021
- 12 Jahresbericht
des Vorsitzenden für das Jahr 2020

Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 16 Abschlussbericht 2020
Der Segelbundesligakader blickt zurück und voraus



Jugend

- 20 Mit dem 420er bei der
Sanduhr-Regatta 2020



Fahrtsegeln

- 21 Ein Sommersegeltörn in Zeiten von Corona
Fortsetzung und Schluss
- 28 Eine etwas andere
Atlantik-Überquerung
Huckepack-Erfahrungen
- 31 Saisonbericht 2020
Das Juniorenboot „Scharhörn“ war gut unterwegs



Aus Behörden und Verbänden

- 33 NOK auch 2021 kostenfrei zu befahren
- 33 Sportbootschlepp im NOK
Die Wasserschutzpolizei hat sich einen ärgerlichen Fehler erlaubt

Historisches

- 35 Die Reise der „Schwalbe V“
nach Bornholm 1959
Eine auch heute noch beachtliche Sommertour in kleinem Boot ohne Maschine



Dies und Das

- 41 Helgoland
Interessantes, Nachdenkliches und Amüsantes zur Inselentwicklung
- 43 Ein neuer Ständer und
viele andere
Lasst uns Flagge zeigen!
- 44 „Woge“ und „Peking“
Ein Nachtrag zu demkwürdigem Ereignis
- 44 Zu unserem Titelbild



Das Bücherschapp

- 45 Segeln gegen die Uhr
Rüstzeug für Yardstick-Regatten
- 47 Seefahrt mit Huhn
- 47 Bücher und Kalender zu gewinnen!

Zu guter Letzt

- 48 Der bestirnte Himmel über mir

Umschlagillustration

„Regattasituation auf der Elbe“,
Farbstiftzeichnung von Klaus Pollähn

Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

nach der ersten digitalen Jahreshauptversammlung in der Geschichte der SVAOe gab es aus dem Kreis der Teilnehmerinnen und Teilnehmer eindeutig positive Rückmeldungen. Das zeigt, dass auch unsere mittlerweile 116 Jahre alte Vereinigung in der Lage ist, sich moderner Werkzeuge zu bedienen, um ihren Betrieb insbesondere in Zeiten wie diesen zumindest rechtssicher fortzuführen. Dass eine virtuelle Veranstaltung persönliche Treffen und Versammlungen mangels der häufig viel bedeutenderen Gespräche außerhalb der Tagesordnung in keiner Weise ersetzen kann, ist eine Binsenweisheit. Wir werden also virtuelle Veranstaltungen bei Bedarf als Notlösung in Betracht ziehen und selbstverständlich sobald möglich Mitgliederversammlungen „in Präsenz“ veranstalten.

In der wagemutigen Hoffnung, dass der Segelsport nicht erneut ausgebremst wird, sind sicherlich alle motiviert, alsbald auf dem Wasser dem täglichen Corona-Wahnsinn zu entfliehen. Mit Hilfe von Tests in Kombination mit den bekannten Hygienemaßnahmen ließe sich aus meiner Sicht nicht nur der Segelsport in Zeiten von „C“ verantwortbar betreiben. Von einem solchen Vorgehen würden speziell der Trainingsbetrieb, Regatten sowie diejenigen profitieren, die auf Booten mit größeren Mannschaften segeln, denn bis zur vollständigen Impfung eines großen Teils der Bevölkerung gegen Sars-CoV-2 wird aus bekannten Gründen noch zu viel Zeit ins Land gehen, als dass allein aufgrund der Impfungen ein normaler Sportbetrieb während der Segelsaison 2021 möglich sein wird. Der individuell z.B. im Kreis der Familie ausgeübte Fahrten-Segelsport bedarf vermutlich keiner derart aufwendigen Maßnahmen. Die bereits im letzten Jahr verschobene „Rallye 2020“ werden wir

trotz aller Hoffnungen auf Besserung der Lage aus verständlichen Gründen noch einmal verschieben. Die aktuellen Unwägbarkeiten, insbesondere die Frage nach Reisemöglichkeiten in Richtung Skandinavien im für die Veranstaltung geplanten Zeitraum, lassen auch in diesem Jahr eine Durchführung als unrealistisch oder zumindest wenig erbaulich erscheinen.

Dass es mitunter sinnvoll ist, geltende Gesetze und Verordnungen und deren Anwendung zu kennen oder sich zumindest bei Bedarf ihrer richtigen Auslegung zu vergewissern, zeigt der Beitrag von Ulrich Körner zum Thema „Schleppen im NOK“. Auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der zuständigen Behörden sollten dies regelmäßig tun, insbesondere bevor sie, wie in diesem Fall beschrieben, rechtswidrige Anordnungen erteilen.

Wie meinem Jahresbericht in dieser Ausgabe zu entnehmen ist, gibt es in Sachen „Stiftung Elbefonds“ Handlungsbedarf: Die mangelhafte Satzung der Stiftung bedarf dringendst einer Überarbeitung, um sicherzustellen, dass die Mittel der Stiftung eben für die Zwecke verwendet werden, für die diese Stiftung einst ins Leben gerufen wurde. Das heißt, dass die betroffenen Vereine endlich in den Genuss der Fördermittel kommen, die ihnen wegen der durch die Strombaumaßnahmen entstandenen massiven Schäden zustehen. Hier wird sich der Hamburger Segler-Verband entsprechend einsetzen.

Ich wünsche Ihnen / euch gerade wegen der aktuellen Situation eine angenehme Lektüre. Freuen wir uns auf eine hoffentlich einigermaßen „normale“ Segelsaison 2021 und wie immer: Bleibt gesund! Ihr/euer Stephan Lunau



THEMA UND MEINUNG

Im Kielwasser

SEGEL-ERINNERUNGEN

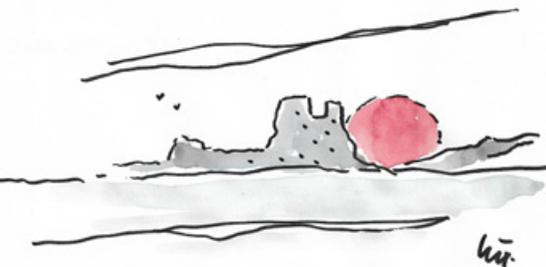
Von Norbert Suxdorf ■ Zurzeit ist es etwas schwierig, nach vorn zu schauen und Pläne zu machen. Aber zurückschauen – das geht ja immer. Und da liegt ja einiges im Kielwasser. Mein erster Segeltörn war zugleich mein aller kürzester. Nach dem Ablegen im Hafen von Niendorf an der Ostsee endete die Reise keine hundert Meter nach der Hafenausfahrt. In Niendorf hatten meine Eltern im Kriegssommer 1943 ein Haus gemietet; es hieß „Villa Anna“ und lag direkt gegenüber dem Hafen. Es steht immer noch dort, umgebaut, mit einem Fischrestaurant im Erdgeschoss. Der Hafen war mein Abenteuerspielplatz. In einer Bude, die steht noch, gab es alles für die Fischerei – Angelleinen, Haken, Netze und vieles mehr. Am anderen Ufer lag die „Kuff“, ein großes holländisches Schiff mit Seitenschwertern – das Wohnschiff einer mit meinen Eltern befreundeten Familie aus Hamburg.

Es war ein herrlicher Sommer, zumal die Niendorfer Schule keinen Platz für Zugereiste hatte. So konnte ich den ganzen Tag am Hafen herumbuttschern. Nur über die Schleusenmauer durfte ich nicht balancieren, darüber wachte mei-

ne Großmutter, die mit uns in der „Villa Anna“ wohnte. Das waren die Rahmenbedingungen. Nun also zu besagtem Törn.

An einem besonders schönen und heißen Vormittag streckte ich auf der Kaje vor der Everswerft, auch die gibt es noch, meine selbstgebastelte Angel ins Wasser, als ein Segelkutter mit einer Gruppe großer Jungen in den Hafen einlief. Wahrscheinlich kam er aus Neustadt herüber und war wohl von der Marine-HJ. Na, da war doch endlich etwas Besonderes los. Erst recht, als man mich fragte: „Willst du mal mitsegeln?“ Und ob ich wollte. Also ein kühner Sprung an Bord, schon legten wir ab, ging es raus aus dem Hafen. Davon hatte ich doch schon lange geträumt. Segeln! Aber dann: Der Rudergänger sah mich an: „Wir segeln jetzt da rüber,“ – er zeigte zum anderen Ufer der Bucht – „aber zurück nach Niendorf segeln wir nicht.“ Oh, Schreck. Ich dachte erst an meine Großmutter, dann an gar nichts mehr und jumpete über Bord. Die Ostsee war nicht kalt – aber ich konnte nicht schwimmen! Und weil ich hilflos herumspaddelte, bekamen es die Jungen wohl mit der Angst zu tun, fischten mich ganz schnell wieder aus dem Wasser, wendeten und setzten mich im Hafen ab. Ich wartete, bis meine Klamotten, Badehose und Hemd, getrocknet waren und ging nach Hause zum Mittagessen. „War’s schön am Hafen?“, fragte meine Großmutter. „Oh, ja!“ Von meinem Kurtörn sagte ich nichts.

Mein nächster Segeltörn, rund fünf und zwanzig Jahre später, war schon etwas länger. Von Travemünde sollte es mit einem SKR-Kielschwerter über Anholt zur schwedischen Westküste gehen. Das schöne Boot stand einer Haltergemeinschaft aus Freunden und mir gegen Kostenübernahme Verfügung. Die Freunde, etwas älter als ich da-



Es Vedra vor Ibiza, achteraus

mals, waren erfahrene Segler, kannten das Boot schon länger, hatten verschiedene Ostseetörns im Kielwasser. Für mich war es überhaupt das erste Mal unter Segeln richtig auf See, ich kannte bisher nur die Alster.

Als wir zu dritt am Freitagabend im „Passat“-Hafen an Bord gingen, war es schon spät. Es wurde dunkel, als wir die Trave verließen. Und es war – so jedenfalls mein Eindruck – schon ziemlich windig. Mit kräftiger Lage hielten wir hart am Wind Kurs auf Neustadt. Einer der Freunde ging zur Koje, ich blieb mit dem anderen auf Wache. Von „Wache“ konnte bei mir allerdings keine Rede sein. Ich hockte hundemüde im Cockpit, hörte die Ostsee am Rumpf entlang rauschen und starrte durch die Dunkelheit in Richtung eines Leuchtfuers. Und da saß doch tatsächlich meine liebe Frau am Bugkorb, lächelte mich an

und winkte mir zu! „Schläfst du?“ fragte mein Freund und rüttelte an meiner Schulter. Aus der Traum! „Dann nimm mal die Pinne, das hält wach!“ Dass meine Traum-Frau tatsächlich an Bord war – ganz unwahrscheinlich! Sie hielt überhaupt nichts vom Segeln!

Nonstop ging es weiter nach Anholt. Der Kurs wurde gekoppelt, mit Karte, Dreieck, Kompass, Logge. Highlight des Tages war der abendliche Wetterbericht mit seinem bedrohlichen Sound zu Beginn der Meldungen „Hier ist Kiel Radio...“ Welch ein Glücksgefühl, als der Turm von Anholt recht voraus sichtbar wurde! Auf der Rückreise war der „Troubadour“ vor Göteborg einer unserer Wegepunkte, auch hier wieder große Freude über die gelungene Koppelerei! War es auf auch diesem Törn, als wir im Uddevalla-Fjord mit dem Beiboot zum Muschelernten fahren? Es wurde

TOPLICHT

Schiffsausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten • Werftausrüstung

**Notkestraße 97
22607 Hamburg**

Tel.: 040 - 88 90 100
Fax: 040 - 88 90 1011
toplicht@toplicht.de

Öffnungszeiten:
Mo - Fr: 09.00 - 18.00 Uhr
Sa: 09.00 - 13.00 Uhr



„Der kleine Braune“

Kostenlose Katalog-
bestellung und Webshop
www.toplicht.de



Die kleine weiße Wolke über der spanischen Küste

ein Festmahl! Und ein anderes Mal auf Schwedentörn: Die Mittsommernacht im überfüllten Hafen von Smögen. Junge Leute luden sich auf einige Biere zu uns ins Cockpit ein, aus dem wir sie am nächsten Morgen auf den Steg hieven mussten. Wir wollten weiter!

Ein anderer Törn, dieselbe Yacht, dieselbe Crew. Rund Seeland via Kopenhagen-Svanemölle. In einem Antikladen nahe der Nikolaikirche kaufte ich ein Mitbringsel für meine Frau: einen vergoldeten, leicht angestoßenen Bilderrahmen, unter Glas ein lithografierter bunter Bilderbogen „Danske Bileder NR. 202“ aus Alfred Jakobsens Forlag, wohl aus dem 19. Jahrhundert. Der zeigte ein brennendes Haus, eine Feuerspritze und Feuerwehrmänner in Aktion. Auf der Rückreise südlich von Falster wurde es Nacht und sehr, sehr ungemütlich. Strammer West, Strom gegenan. Wir kreuzten zwischen Gedser und Warnemünde, traten auf der Stelle und kamen einmal der DDR-Küste so nahe, dass uns ein Wachboot zur Warnung in die Segel leuchtete – und schon wieder mussten wir wenden. Das Boot setzte heftig ein, das Schwert rappelte im Kiel. Aber meine größte Sorge: die „Feuerwehr“ unter meiner Kojenmat-

ratze. Ich war erleichtert, als ich sie in Burgtiefe mit unbeschädigtem Glas hervorholte. Sie hängt immer noch an der Wand und ist inzwischen gut fünfzig Jahre antiker geworden.

Seitdem haben sich viele weitere Segel-Erinnerungen angesammelt. Die Straße von Bonifacio hart am Wind mit vollen Segeln. So richtig schön auf der Backe.

Unterwegs von Malaga nach Elba, am Ende eines windstillen Tages südöstlich von Ibiza. Achteraus die Silhouette der Felseninsel Es Vedra vor der Rotglut des Sonnenuntergangs. Eine Ankerwache im Großen Belt. Das Inselchen Musholm im frühen Morgennebel. Eine Sturmnacht mit himmelhoher See am Kap Finisterre. Der Skipper am Ruder lacht: „Geiles Geschäft!“ Die einsame kleine weiße Wolke am leuchtend blauen Himmel über der spanischen Südostküste. Auf Schiet im Mühlenberger Loch. Und schließlich immer wieder, bei jedem Wetter – die Alster. Rauspaddeln zur Boje. Hoch die Segel im Windschatten des Ufers. Leine Los. An die Pinne. Auf geht's!

„Segeln ist segeln und keine bleichen Worte reden.“ Sagt Wilfried Erdmann. Also Schluss für heute!

Gesehen werden

VIELLEICHT DOCH AKTIVES AIS NACHRÜSTEN?

Von Hartmut Pflughaupt ■ Auf Facebook habe ich den folgenden Beitrag von Kapitän Alex Orendt gefunden, der für uns Sportsegler/-innen wichtige Gesichtspunkte aus der Berufsschiffahrt bringt und dessen Abdruck er uns gestattet hat:

„Da ja häufig über die Berufsschiffahrt geschimpft wird, möchte ich euch gerne einmal die

andere Seite zeigen (ich mache beides, segeln und große Schiffe fahren).

In jeder vernünftigen Reederei wird sich von Seglern klargehalten, wenn sie segeln. Ich persönlich zeige Kursänderung früh und deutlich an, da ja viele Segler kein Radar haben und so sicher sein können, dass ich sie gesehen habe und nicht über den Haufen fahre.

Aber: Dazu muss man sie auch sehen. Mit den Fotos möchte ich zeigen, wie ein 12m-Segelboot bei perfekten Bedingungen auf dem Radar aussieht, wenn es keinen Reflektor oder AIS hat. (Das Bild von der Brücke entstand, während wir vor Anker lagen, also keine Angst.)

Jetzt stellt euch vor, es herrscht Windstärke 7 und da ist ein weißer Rumpf zwischen den Schaumkämmen der Wellen, vielleicht noch mit gerefften Segeln. Es ist manchmal wirklich sehr schwer, Segler zu sehen. Noch schlimmer ist es nachts, wenn bei manchen die Positionsleuchte so schwach ist, dass man das Segelboot erst ein bis zwei NM vorher sieht.

Deshalb: Ein Radarreflektor ist ein sehr großes Sicherheitsplus und aktives AIS ist noch besser. Manche Kollegen halten sich nicht klar von euch, weil sie euch ärgern wollen, sondern weil man Segler manchmal schlicht und ergreifend nicht sieht. Diese Zeilen sind nicht als Anfeindung gedacht, sondern sollen einfach die Situation aus der Großschiffahrt zum besseren Verständnis zeigen. Guten Wind und immer eine Handbreit Rum in der Tasse!“

Das mit dem Rum hat er nett gemeint, aber natürlich trinken wir keinen Alkohol, wenn wir unser Schiff führen. Da auf den Fotos die entscheidenden Einzelheiten nicht klar zu erkennen sind (hier deckt sich die Foto-Auflösung mit der Wirklichkeit), gebe ich einige Erläuterungen:



Bild 1

Foto 1 zeigt den Blick von der Brücke des Eigenschiffs (Ankerlieger). Steuerbord voraus liegt in etwa einer Seemeile Entfernung ein Kreuzfahrtschiff vor Anker. Hinter seinem Heck ist ein Segler zu sehen. An Steuerbord vom Eigenschiff passiert eine Segelyacht unter Maschine.

Foto 2 zeigt die ECDIS-Anlage, auf der Radarechos, Seekarte und AIS überlagert sind. Das



Bild 2



Bild 3 (Fotos Alex Orendt)

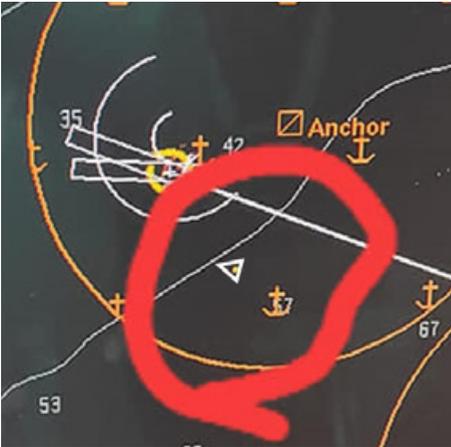


Bild 4 (Fotobearbeitung Hartmut Pflughaupt)

Eigenschiff in Bildmitte liegt mit Längsschiffsrichtung auf 112° . Die passierende Segelyacht an Steuerbord ist als kleiner gelber Punkt zu erkennen, den Kapitän Orendt mit rotem Kringel hervorgehoben hat.

Für weitere Erklärungen habe ich das ECDIS-Bild mit den Markierungen A bis H versehen (Foto 3):

- A Der Ankerlieger, von dem diese Bilder stammen (Eigenschiff)
- B Die motorende Segelyacht ohne aktives AIS oder Radarreflektor
- C Das ankernde Kreuzfahrtschiff. An seinem Bug ist schwach das Symbol für das AIS-Signal (weißes Triangel) zu erkennen. Die gelbe Fläche stellt das Radarecho, die rosa Fläche die Schleppe des Radarechos (Trail) dar.
- D Eine mit AIS ausgerüstete Segelyacht, die das Heck des Kreuzfahrers mit westlichem Kurs passiert.
- E Ein weiterer Ankerlieger (nicht auf dem Foto 1). Dies ist daran zu erkennen, dass sich das AIS-Symbol in der Radarschleppe befindet. Offensichtlich schwoit das Schiff, da ein Fahrzeug

vor Anker nur alle drei Minuten ein AIS-Signal sendet, das Radarecho aber natürlich in Echtzeit dargestellt wird.

- F Hier gilt das unter E Genannte, nur ist das AIS-Signal aktueller.
- G Ein Fahrzeug auf nordöstlichem Kurs. Wieder sind AIS-Symbol, Radarecho und Radarschleppe gut zu erkennen. Da sich die Schleppe mit dem Echo ziemlich deckt, wird sich das Fahrzeug nur sehr langsam bewegen oder es liegt auch vor Anker.
- H Ein Fahrzeug, das sich offensichtlich treiben lässt oder sehr langsam fährt (Fischer oder Sportboot?). Erneut sind AIS-Symbol, Radarecho und Radarschleppe gut zu erkennen.

Kapitän Orendt hat uns noch folgende ergänzende Informationen geschickt:

„Die Ankerlieger schwojen wirklich immens (wir sind eines der mittleren Schiffe und haben eine Windangriffsfläche von 9000m^2 auf der Seite). Das Schiff nimmt bis zu 2 Kn lateral Fahrt auf und dampft dann in die Kette ein. Deshalb haben auch die ganzen Ankerlieger Trails. Beladene Tanker hätten das nicht.

Die Kreise um die Ankerpositionen haben wir selbst in unser ECDIS gemacht, damit wir sofort sehen, falls der Anker von einem anderen Schiff nicht hält, um dann umgehend selbst Maßnahmen ergreifen zu können.“

Übrigens: Hätte die motorende Segelyacht (B) ein aktives AIS, würde das ECDIS so aussehen wie von mir auf Foto 4 nachträglich eingefügt. Dies ist ein deutlicher Hinweis, wie wichtig aktives AIS für Yachten ist. Passives AIS mag ein nettes Spielzeug sein und hilft auch bei schlechter Sicht, trägt aber nicht dazu bei, sich selber sichtbar zu machen.

Container über Bord

WIE GROSS IST DIE GEFAHR FÜR YACHTEN?

Von Götz-Anders Nietsch ■ Mir erzählte einmal ein Mitsegler, dass seine größte Angst auf See darin bestünde, einen 20 cm unter der Wasseroberfläche schwimmenden, verlorenen Container zu treffen. Ich antwortete ihm, dass es diese Situation nicht gäbe. Ein Körper schwämme entweder mit einem auch noch so geringen Freibord, gegebenenfalls auch nur mit einer Ecke über Wasser, oder er ginge unter. Dazwischen sei kein anderer Zustand möglich. Ein „Unterwasserschweben“ gäbe es nicht. Das beruhigte ihn nicht, und er hatte ja auch völlig recht. Die Gefahr, einen über Bord gegangenen Container zu treffen, ist auf den Ozeanen und auch den Randmeeren real. Wie hoch er dabei aufschwimmt, ist dann nicht mehr wesentlich, denn nachts sieht man ihn ohnehin nicht. Eine Kollision kann tödlich sein.

Über das jüngste Ereignis mit verlorenen Containern wurde am 22. Januar berichtet. Das 13200-TEU-Containerschiff „Maersk Essen“ verlor auf der Reise von China zur Westküste der USA bei schwerer See 750 Container über Bord. Das war kein Einzelfall. Seit November 2020 war dieses Ereignis bereits das vierte in einer Folge von gleichartigen Unfällen in der transpazifischen Schifffahrt, wobei der Verlust von 2000 Containern von Bord der „ONE Apus“ am 30. November der herausragende war. Der World Shipping Council (eine Plattform der Linienschifffahrt) berichtet, dass seit 2008 im Mittel jährlich 1382 Container auf See verloren gegangen seien.

Das ist eine erschreckende Zahl und für Langfahrtssegler ein nicht zu vernachlässigendes

Risiko. Dennoch muss man ein wenig darüber nachdenken. Kann ein Container überhaupt schwimmen und wenn ja, wie lange, oder versinkt er in kürzester Zeit? Ein 40 Fuß-Container hat ein Volumen von etwa 80 Kubikmetern, verdrängt also voll eingetaucht 80 Tonnen Wasser. Die maximal zugelassene Ladung beträgt 40 Tonnen. Somit schwimmt ein vollbeladener Container halb auf. Die meisten sind jedoch zwar volumenmäßig vollgefüllt, aber nicht gewichtsmäßig bis an die Grenze ausgelastet, z.B. wenn sie Kühlschränke, Computertastaturen, Textilien, Tannenbaumschmuck oder Feuerwerkskörper enthalten. Solche Art empfindliche Ladung ist außerdem dick in Schaumstoff verpackt. Also schwimmen sie noch höher auf als bis zur Lastgrenze beladene. Aber ist ein Container denn wasserdicht wie ein Schiffskörper? Nein. Er ist spritzwasserdicht, aber nicht zum Schwimmen konstruiert. Einmal über Bord gegangen, dringt Wasser an verschiedenen Stellen langsam ein, und er taucht immer tiefer, bis er den letzten Auftrieb verloren hat und auf den Meeresgrund sinkt. Das kann unterschiedlich lange, vielleicht Tage dauern. Das gilt aber nur, wenn der Container beim Über-Bord-Gehen heil geblieben ist. Wahrscheinlicher ist, dass er bei dem Vorgang beschädigt wird und größere Wassermengen in kurzer Zeit einlässt.

Wie aber gerade gesagt, befindet sich häufig sehr viel Verpackungsmaterial im Container, um die kostbare Ladung zu schützen. Das ist meistens nicht wasseraufnahmefähig und schafft daher anhaltenden Auftrieb. Solche Container schwimmen dank der in ihnen enthaltenen Verpackung und können lange über die Ozeane treiben. Das sind die, die wir fürchten müssen. Bei einer Kollision hat eine Segelyacht keine Chance.

Nun ist es müßig, auszurechnen, wie viele über Bord gegangene Container auf den Ozeanen treiben mögen und wie groß die Wahrscheinlichkeit ist, einen zu treffen. Sie mag gering sein, aber sie ist da. Zum Glück nehmen Segler andere Routen als die Frachtschiffahrt. Die Meeresströmungen führen Treibgut jedoch zusammen, so dass in solchen Regionen durchaus ein größeres Kollisionsrisiko bestehen kann.

Natürlich stellt man sich die Frage, was die Ursache des Überbordgehens von Containern ist, denn sie werden ja vorschriftsmäßig gelascht, nicht nur untereinander, sondern auch an dafür dimensionierten Stützkonstruktionen („Laschbrücken“) der Schiffe. Man vermutet zunächst Seeschlag als Ursache. Doch der ist es nicht. Infolge des Rollens der Schiffe bei Seegang entstehen – je höher die Container aufgestapelt sind, desto größere – Beschleunigungen in Querrichtung, die die Laschung ab einem Grenzwert versagen lässt. Nun hat die Zahl der Containerverluste in den letzten Jahren zugenommen. Nach einer Statistik des World Shipping Council sind die Verluste seit 2010 im Jahresmittel gewachsen. Ob der Klimawandel mit stärkeren oder häufigeren Stürmen dazu beigetragen hat, kann man in dieser kurzen Zeit noch nicht beantworten. Wohl aber ist eine andere Ursache offensichtlich. Der wirtschaftliche Druck, die Containeranzahl pro Schiff auf den Langstrecken zu erhöhen, führt, da der Tiefgang wegen der Häfen kaum noch größer werden darf, zu erheblich breiteren Schiffen von heute schon um die 60 Meter. Damit wächst die Querstabilität überproportional und infolgedessen – wegen schnell wirkender wiederaufrichtender Kräfte – die Querbeschleunigung.

Selbst auf Nord- und Ostsee ist die Gefahr, schwimmenden Containern zu begegnen, vor-

handen. Die hier vorkommenden Wellenhöhen, -längen und -frequenzen, die so große Schiffe ins Rollen bringen, reichen auch hier aus. Wir erinnern uns an die Havarie der „MSC Zoe“, einem ultragroßen Containerschiff mit 395 m Länge und 59 m Breite, Anfang Januar 2019 vor Ameland, Borkum und Norderney mit dem Verlust von 342 Containern bei Wellenhöhen von 5,5 Metern (mit unseren Yachten möchten wir sie nicht erleben!). Der Untersuchungsbericht der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchungen (BSU) bestätigt, dass auch hier die Rollbewegungen ursächlich für das Versagen der Laschung waren. BSU-Chef Kaspera sagte vor der Presse: „Diese Schiffe haben eine sehr hohe Stabilität, die sich bei Rollbewegungen sehr negativ auf die Ladung auswirkt“. Geräte das Schiff in Schräglage, könne es sich durch seine Stabilität sehr schnell aufrichten. Das habe aber den Effekt, dass dadurch enorme Beschleunigungskräfte an der Ladung wirken. „Nach unseren Erkenntnissen, die wir international gewinnen konnten, nimmt diese Gefahr zu. Dies müsse mit der Größe und Bauart der Schiffe erklärt werden. Die Gefahren beständen unabhängig davon, ob ein Groß-Containerschiff in tiefem oder flachem Wasser fahre.“, heißt es im Abschlussbericht.

BSU und die ebenfalls mit diesem Unfall befassten Stellen der Niederlande und Panamas (Flaggenstaat) empfehlen, die internationalen Vorschriften zur Ladungssicherung zu überarbeiten. Außerdem sollten Neigungswinkel und Beschleunigungswerte auf der Brücke angezeigt werden. Das klingt vernünftig, kommt aber etwas spät.

Kann die Kleinschiffahrt hoffen? Man wird sehen. Internationale Mühlen mahlen langsam.

Yachten sind schon spurlos verloren gegangen. Eine nachgewiesene Kollision mit einem Container ist dem Verfasser allerdings nicht bekanntgeworden. Wäre wohl auch unwahrscheinlich, denn wenn sie stattfindet, geht alles schnell und endgültig. Von unaufgeklärten Kollisionen hört man häufiger, zuletzt mehrfach von Teilnehmern der Vendée Globe. Dabei ist zu vermuten, dass es sich um beliebiges Treibgut gehandelt hat. Nicht am unwahrscheinlichsten sind Wale.

Quelle: www.gCaptain.com vom 22.1.2021

BSU-Bericht „Überbordgehen von Containern von der MSC Zoe am 1.–2.1.2019“

VEREINSLEBEN

NEUAUFNAHMEN

Januar/Februar 2021

Wir heißen unsere neu in die SVAOe aufgenommenen Mitglieder herzlich willkommen und hoffen, dass sie sich in unserem Kreis wohlfühlen und viele Gelegenheiten zum Segeln finden werden.

Vollmitglieder:

Jochen Bauch, 22359 Hamburg
 Martin Schulten, 22609 Hamburg
 Christoph Grieper, 24361 Haby
 Björn Suhr, 22559 Hamburg

Wiedereintritt:

Klemens Berkoldt, 45131 Essen



DANK FÜR SPENDEN 2020

Der Vorstand ■ In jedem Jahr helfen uns zahlreiche Mitglieder sowie befreundete oder wohlgesonnene Personen, Vereine und Unternehmen, die unsere Sache für unterstützenswert halten, mit kleinen und großen Spenden. Damit können wir kurzfristig auftretende dringliche Aufgaben finanzieren, die zur Zeit der Aufstellung der Haushaltsplanung noch nicht zu erkennen waren. Andererseits können wir mit Spendenhilfe auch größere Investitionen zur Förderung des Segelsports oder der Jugendausbildung tätigen, die bei der normalerweise angespannten Haushaltslage aufgeschoben werden. Im Geschäftsjahr 2020 erreichten die Geld- und Sachspenden die stattliche Summe von € 45.012,20. Vorstand und Mitglieder danken sehr herzlich für alle Zuwendungen.

Wer Geld für eine gute Sache gibt, hat das Recht zu erfahren, was mit der Spende geschieht. Unsere Schatzmeisterin Monica Dennert hat in der Jahreshauptversammlung dargelegt, wofür das Geld verwendet worden ist. Der größte Posten ist dabei die Jugendarbeit, mit der wir die Zukunft unserer Vereinigung sichern möchten.

Für Geld- und Sachspenden danken wir:

Willi Bahde, Sven Becker, Elimar Heinz Beilcke, Marcus Julius Boehlich, Stefan Boese, Ann-Christin Bross, Volker Burrlein, Ulrich Dahm, Margit Eggers, Dr. Rolf Felst, Hans-Peter Giese, Matthias Glimm und Silke Pahl, Anneliese Gnass, Katharina Goetze, Angelika Graumüller, Gitta und Heinrich Gröhn, Arne Güldener, Andreas Gustafsson, Thea Harksen, Jan Hauschildt und Birgit Rothe, Lars Hauschildt, Nicole Heinrich, Martina Hönicke, Manfred Jacob, Eike Junge, Jürgen und Bärbel Kluth, Thomas und Ulrike Körner, Ulrich

Körner, Volker Kraft, Karin und Paul Kröger, Gün-
ter Werner Lehfeldt , Jan-Frederic Linde, Inken
und Marco Lippek, Birgit Lischka, Dr. Stephan
Lunau, Ursula Massberg, Renate Neujahr, Kai
Nielsen, Hans-Otto Noack, Dirk Oetjen, Maike
und Björn Oldach, Elske und Hartmut Pflughaupt,
Gerrit Rampendahl, Klaus Riecken, Gisela Riedle,
Daniel Rüter, Michael Rüter, Dr. Schaarschmidt,
Cathrin und Thomas Schaper, Jürgen Chr. Scha-
per, Marlies Schaper, Undine Schaper, Annema-
rie Stamp, Jan Peter Stölken, Hilke Stölken, Tina
und Thomas Söhrens, Rita und Holger Tormählen,
Gabriele Weber, Helga und Wilhelm Wolf, Albis
Plastic GmbH, Hamburger Segler-Verband e.V.,
Reimund C. Reich Stiftung.

Wir danken auch allen Spendern, die unge-
nannt bleiben möchten.

JAHRESBERICHT des Vorsitzenden für das Jahr 2020

Liebe Mitglieder der SVAOe,

ich begrüße Sie herzlich zu unserer diesjährigen,
erstmal „online“ stattfindenden Jahreshaupt-
versammlung, zu der wir fristgerecht eingeladen
haben.

Ich bitte Sie zunächst zum Gedenken der 2020
Verstorbenen eine Schweigeminute einzulegen:

Dr. Thomas Humbert, 18.12.2018, 59 Jahre,
Mitglied seit 2007, Eigner Jolle „Jan Himp“

Dirk Suhr, 19.01.2020, 88 Jahre,
Mitglied seit 1947, Eigner SY „Nordwind“

Dr. Gerd Lau, 10.02.2020, 75 Jahre,
Mitglied seit 1958, Ehrenmitglied

Peter Schwarz, 03.04.2020, 79 Jahre,
Mitglied seit 1956

BEITRAGSORDNUNG DER SVAOE 2021 (Stand 23.2.2021)

Hauptverein und Modellabteilung

	Beitrag	Umlage Geselligkeit	Haus- und Hafenfonds	Verbands- Beiträge	Gesamt
Vollmitglieder	140,00 €	12,80 €	5,00 €	20,50 €	178,30 €
Auswärtige					
Mitglieder	87,00 €	6,40 €	2,50 €	20,50 €	116,40 €
Ermäßigter Beitrag	87,00 €	6,40 €	2,50 €	20,50 €	116,40 €
Jugendliche	75,00 €	6,40 €	2,50 €	8,55 €	92,45 €
Kinder	75,00 €	6,40 €	2,50 €	8,55 €	92,45 €
Lebenspartner	70,00 €	6,40 €	2,50 €	20,50 €	99,40 €
Familienbeitrag	282,00 €	25,60 €	12,80 €	58,10 €	378,50 €

Die vorstehende Tabelle ist eine Kurzfassung. Gegenüber 2020 sind die Beiträge geringfügig er-
höht. Die vollständige Beitragsordnung finden Sie unter www.svaeo.de/download/Verein/Satzung
und Ordnungen.

Dirk Nordmann-Bromberger, 02.05.2020, 81 Jahre, Mitglied seit 1948, Eigner der SY „Maskottchen“

Paul Justus Kohl, 12.05.2020, 77 Jahre, Mitglied seit 1979

Jan-Peter Behnke, 20.05.2020, 74 Jahre, Mitglied seit 1990, Eigner der SY „Trisanna“

Katrin Becker, 23.05.2020, 41 Jahre, Mitglied seit 1996

Peter Zösch, 29.06.2020, 76 Jahre, Mitglied seit 1961, Eigner der SY „Tamam“

Lieselotte Christiansen, 04.07.2020, 92 Jahre, Mitglied seit 2003, Eignerin der SY „Stromtid“

John Carsten Heuer, 11.08.2020, 69 Jahre, Mitglied seit 1968, Eigner der SY „Poxy“

Ich danke Ihnen.

Die Saison 2020 stand von Beginn an unter dem üblen Einfluss der Corona-Pandemie.

Konnten die Ersten bereits Mitte März wenigstens noch ihr privates Ansegeln begehen, war kurz darauf Schluss, nicht nur mit dem Segelsport. Seitens des Vorstandes wurde gemeinsam mit anderen Hamburger Segelvereinen und dem Hamburger Segler-Verband nach Kräften versucht, die zumindest teilweise unverhältnismäßigen Verbote für den Wassersport so abzumildern, dass wenigstens das Segeln als Individual-Sport möglich gewesen wäre; leider ohne Erfolg. Die Fähigkeit zu Einsicht und Korrektur war bei den Verantwortlichen offenbar nicht allzu sehr ausgeprägt. Von Anfang Mai bis zum Herbst war unter Berücksichtigung der Hygiene-Konzepte und Hygiene-Regeln immerhin ein einigermaßen normales Segeln (und auch sonstiges Leben) möglich. Für Herbst und Winter wurde im Oktober 2020 in Abstimmung mit dem zuständigen Gesundheitsamt ein Hygiene-Konzept zur Sicherstellung des Ausbildungsbetriebes

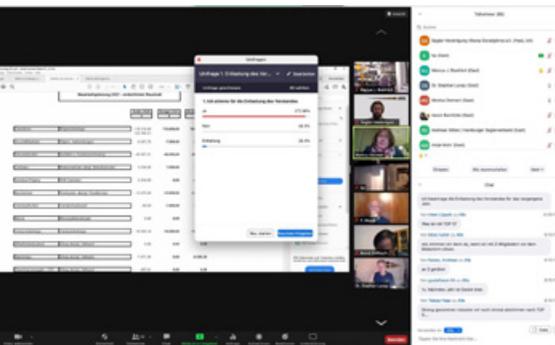
im Clubhaus verfasst. Mitgliederversammlungen und andere Veranstaltungen mit einer größeren Anzahl an Teilnehmenden kamen jedoch unter diesen Bedingungen gar nicht erst in Betracht. Wie Sie insbesondere dem Bericht des Ausschusses für Navigation und Fahrtensegeln entnehmen können, werden auch in der SVAOe alle Möglichkeiten der modernen Kommunikation genutzt, um trotz „C“ zumindest die Ausbildung sicherzustellen. Die Vereinsgeschäfte nebst Vorstandssitzungen werden ebenfalls online getätigt. Auch die Tatsache, dass unsere Versammlung online stattfindet, verdanken wir dem Virus. Insofern ist die SVAOe, was die so genannte Digitalisierung betrifft, auf der Höhe der Zeit.

Im Dezember 2020 hatte sich dann die Pandemie-Lage erneut dramatisch verschärft, was übrigens sehr wohl absehbar war. Epidemiologen und Virologen hatten bereits im Frühjahr 2020 auf dieses drohende Unheil hingewiesen; aus früheren Pandemien (s.a. die Spanische Grippe Anfang des letzten Jahrhunderts) ist dieser Verlauf im Übrigen hinlänglich bekannt. Die sogenannten „zweite Welle“ hat seitdem nicht nur Deutschland fest im Griff. Aktuell ist zumindest die Winterarbeit noch möglich. Es bleibt abzuwarten, wie sich das Ganze auf die Segelsaison 2021 und insbesondere auf den Beginn der Saison im Frühjahr auswirken wird.

Bei alledem ist immer wieder zu betonen, dass andere Bereiche der Gesellschaft und ganze Wirtschaftszweige weitaus härter von dieser unsäglichen, von Menschen verursachten Pandemie betroffen sind; von den Schicksalen der von schweren Verläufen oder schwerwiegenden Langzeitfolgen einer Corona-Infektion betroffenen Personen ganz abgesehen.



*Der Vorsitzende Stephan Lunau spricht von zuhause
(Foto Hartmut Pflughaupt)*



Bildschirmfoto aus der Sicht am heimischen PC

In diesem Sinne appelliere ich dringendst an alle Mitglieder der SVAOe, sich sobald wie möglich gegen Sars-CoV2 impfen zu lassen. Die Impfungen werden auch dazu beitragen, dass wir unser Vereinsleben wiederbeleben können. Wann das sein wird, bleibt abzuwarten.

Mit dem inklusiven Segeln nahm ein neues Thema in 2020 trotz „C“ Fahrt auf. Damit wird Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen der Zugang zum Segelsport ermöglicht. Die Veranstaltungen im letzten Jahr zeigen, dass hier ein Bedarf besteht. Erste Erfolge konnten unter dem Stander der SVAOe erzielt werden. Wir wer-

den sehen, wie sich das inklusive Segeln in der kommenden Saison auch unter Beteiligung der SVAOe entwickeln wird.

Die Überarbeitung unserer Satzung ist abgeschlossen. Wegen der sicherlich notwendigen und gewünschten Aussprache werden wir die Abstimmung darüber erst dann vornehmen, wenn wir uns wieder leibhaftig und ohne Einschränkungen versammeln können. Dies wird hoffentlich im Winter 2021 / 2022 wieder möglich sein.

Zum Oktober 2020 konnten wir mit Isabel Mathea eine erfahrene Seglerin als FSJlerin für die SVAOe gewinnen, die sich trotz Pandemie sehr engagiert und in der kommenden Segelsaison ihre Kenntnisse in unsere Jugendarbeit einbringen wird.

Auch für das Jahr 2021 werden wir wieder eine entsprechende Ausschreibung veröffentlichen, sodass wir davon ausgehen, weiterhin einen FSJ-Platz in der Jugendarbeit anbieten und besetzen zu können. Dies unter der Voraussetzung, dass sich geeignete Interessenten bewerben.

Für die dank der Vorleistung von Marcus Boehlich im Frühjahr 2019 beschaffte J/70 „Albis“ wurden die im Jahre 2020 beantragten Fördermittel leider nicht bewilligt, sodass wir für das Jahr 2021 erneut entsprechende Anträge stellen werden. Auch die seitens unserer Mitglieder geleisteten großzügigen Spenden reichten leider nicht aus, um den vollen Kaufpreis des Bootes aufzubringen und somit die Vorleistung zurückzuzahlen.

Nach der zweiten Saison, während der sich die SVAOe an der Segel-Bundesliga beteiligt hat, sind wir mit allen Beteiligten nunmehr zu dem Schluss gekommen, dass insbesondere der kontinuierlich erforderliche hohe Trainingsauf-

wand und auch die entsprechende Betreuung der Bundesliga-Mannschaft von uns nicht zu leisten ist. Daher werden wir uns zumindest vorerst von der Segel-Bundesliga zurückziehen.

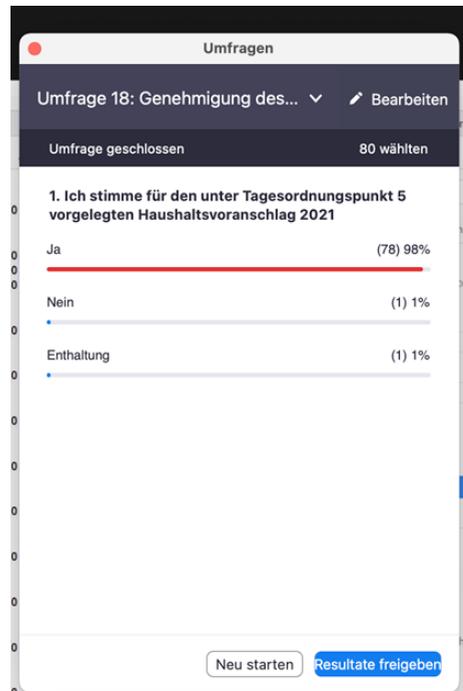
Die Unterelbe hat auch bis zum Ende des Jahres 2020 den Charakter einer Großbaustelle beibehalten. Neben den unter der Verschlickung leidenden Sportboothäfen bedürfen zum Beispiel mittlerweile sogar die Zufahrt zum Fähranleger Wischhafen sowie die südliche Zufahrt zur Glückstädter Nebelbe permanenter Maßnahmen zur Erhaltung der Solltiefe. Letztere ist trotzdem keinesfalls zuverlässig gewährleistet. Die Wassersportvereine wurden bezüglich der Auswirkungen der vielfältigen Strombaumaßnahmen seitens der verantwortlichen Behörden wie nicht anders zu erwarten auch im Jahre 2020 weiterhin im Stich gelassen.

Die „Stiftung Elbefonds“ entpuppt sich, bis auf wenige Ausnahmen, statt als Förderinstrument als ein Instrument zur Stilllegung von Sportboothäfen. Hintergrund ist ihre von vornherein mangelhaft gestaltete Satzung. Diese verbietet es den Betreibern der Sportboothäfen neben den Mitteln aus der Stiftung zusätzliche Fördermittel aus anderen Quellen einzuwerben. Dabei dürfte allgemein bekannt sein, dass insbesondere kleinere Vereine darauf angewiesen sind, finanzielle Mittel aus diversen Quellen zum Betrieb ihrer Hafenanlagen einzuwerben. Im Falle des Hamburger Yachthafens verweigerte man im Jahre 2020 die Zahlung der fälligen Fördermittel mit der Begründung, eine zwischen HPA und HYG vertraglich festgelegte Beteiligung der HPA an den Unterhaltungsmaßnahmen im Hamburger Yachthafen sei eine unzulässige, zusätzliche Förderung im Sinne der Satzung. So funktioniert die Förderung des Wassersports sicher nicht.

Ein zum Thema passendes Zitat findet sich in einem Artikel des Hamburger Abendblattes, erschienen am 19. Februar 2021 unter dem Titel „Elbvertiefung in Gefahr“:

....„So heißt es in dem Fortschrittsbericht zur Elbvertiefung einschränkend: „Aus der kontinuierlich starken Neusedimentation im Hamburger Hafen und der daher angespannten Lage für die Wassertiefeninstandhaltung ergeben sich für eine nachhaltig wirksame Verkehrsfreigabe der neuen Solltiefen nach Abschluss der Ausbaumaßnahmen erhebliche Risiken.“

Anders gesagt: Fehlen in absehbarer Zeit Möglichkeiten, den Schlick wieder loszuwerden, besteht die Gefahr, dass die im Sommer aufge-



Ein elektronisches Abstimmungsergebnis
(Fotos Omid Nezam)

hobenen Tiefgangbeschränkungen bald wieder gelten.“ ... Zitat Ende.

Dieser Sachverhalt liefert meines Erachtens hinreichende Argumente im Sinne juristischer Schritte in Sachen „Verschlickung der Sportboothäfen“. Denn die Sportboothäfen sind, wie der Hamburger Hafen, in gleicher Weise durch eben diese Neusedimentation betroffen.

Wie dem Bericht über unseren Stützpunkt Eckernförde zu entnehmen ist, stehen für die Anlage Instandsetzungsarbeiten zu deren Unterhalt und zur Sicherung des weiteren Betriebes an. Daher haben wir seitens der SVAOe einen Antrag auf vorzeitige Verlängerung des Ende 2022 auslaufenden Pachtvertrages gestellt. Damit wollen wir sicherstellen, dass vor Aufnahme der für den Herbst 2021 geplanten Arbeiten die langfristige Nutzung der Anlage durch die SVAOe gesichert ist.

Ich komme zum Schluss: Auch während des letzten Jahres haben sich immer wieder Mitglieder bereit erklärt, unsere Aktivitäten finanziell ganz erheblich zu fördern. Dazu gehören ganz besonders auch die Spenden, zu denen anlässlich verschiedenster Anlässe aufgerufen wurde.

Diesem Engagement gebührt, ebenso wie dem ehrenamtlichen Einsatz, die Anerkennung aller Mitglieder.

Mein besonderer Dank gilt allen Vorstandsmitgliedern, Obleuten, Beiräten und Sabine (Jule) Lyssewski, die mich stets großartig unterstützt haben und gerade während dieses von der Pandemie geprägten Jahres mit großem Engagement dazu beigetragen haben, das Machbare umzusetzen und so in erster Linie das Segeln und die Ausbildung zu ermöglichen.

Ich bitte um Verständnis, dass in diesem Bericht nicht alle Mitwirkenden und nicht alle Aktivitäten explizit erwähnt wurden.

Daher sei hiermit ausdrücklich den nicht genannten Mitwirkenden noch einmal herzlich gedankt.

Damit unser aller Aufmerksamkeit nicht über Gebühr strapaziert wird, endet der Bericht hiermit. Dr. Stephan Lunau

REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE

Abschlussbericht 2020

DER SEGELBUNDESLIGA-KADER BLICKT ZURÜCK UND VORAUS

Vom SVAOe-J/70-Bundesliga-Kader ■ Die Saison 2020 war in vielerlei Hinsicht besonders. Wir, der SVAOe-Segelbundesliga-Kader, blickt aus seiner Sicht zurück. Vorab eine kurze Zusammenfassung des Liga-Formats. Die Segelbundesliga ist eine Vereinsmeisterschaft der deutschen Segelvereine, aufgeteilt in zwei Ligen zu je 18 Teams. Der „Segelbundesliga e.V.“ ist Ausrichter der Regatta-Wochenenden und stellt bis auf die Schwimmwesten das gesamte Programm inkl. der Boote vom Typ J/70. An 4–5 „Spieltagen“ je Saison und je Liga, die an unterschiedlichen Orten in Deutschland stattfinden und jeweils drei Tage dauern, wird die Meisterschaft ausgesegelt. Die Teams der 1. und 2. Liga segeln mit sechs Booten 16 Rennen pro Spieltag jeweils „jedes gegen jedes“ (Round Robin). Jedes Rennen wird innerhalb eines Zeitlimits von 20 Minuten auf kurzen up-and-down-Kursen gesegelt. Es sind keine elektronischen Geräte oder Kompass erlaubt. Ein Spieltag wird von vier Segler/-n/-innen pro Boot bestritten. Der Veranstalter organisiert eine hervorragende online-Berichterstattung, mit der unter anderem die einzelnen Wettfahrten in

Echtzeit verfolgt werden können. Das erzeugt nicht nur Publikum, sondern ermöglicht den Teams auch eine kritische Nachbearbeitung.

Jeder Verein ist verpflichtet, einen Kader aus mindestens zehn Personen zu nominieren. Für die SVAOe sind Segler/-innen mit langjähriger Regattaerfahrung aus dem Kreis der J/24-Segler angetreten.

Im Oktober 2019 schafften wir es, in der Relegation der zweiten Segelbundesliga den Klassenerhalt zu sichern. Uns war bewusst, dass wir die Saison 2020 anders angehen mussten. In der Saison 2019, unserer ersten Teilnahme, gab es keine durchgehend klaren Verantwortlichkeiten, und das Training fiel auch zu knapp aus. All dies wollten wir besser machen.

Motiviert starteten wir im Dezember 2019 schon mit einem ersten Planungstreffen. Hier trafen sich alle Interessierten, und die Verant-

wortlichkeiten wurden verteilt. Unser Ziel war es, möglichst viele Personen segeln zu lassen. Rollen für Pit, Trimm, Taktik und Skipper wurden dabei bereits pro Person festgelegt, um trotz vieler Wechsel eine hohe Effektivität im Training zu ermöglichen. Hier stellte sich sofort die Frage: Wie viel Training wird benötigt? Wie viel muss man mit einem Team trainieren, um bei einem Spieltag der Segelbundesliga gut mitfahren zu können? Wir einigten uns auf mindestens drei Trainingstage vor jedem der vier Liga-Spieltage. Mehr hielten wir auch für unrealistisch, da wir alle berufstätig sind.

Das nächste Planungstreffen fand im März statt, da vorher die Termine der einzelnen Events noch nicht feststanden. Wir berieten uns und stellten für jedes Event ein Team auf. Hierbei berücksichtigten wir auch, dass Teammitglieder möglichst 2–3 Mal in Folge segeln sollten und



4. Spieltag 2020, gelb: SVAOe-Team (Foto Tomas Krause)

die Teams möglichst wenig durchmischt würden. Ziel war es, die Aufstellung so zu optimieren, dass einerseits die notwendige Rotation (bedingt durch Verfügbarkeiten) ermöglicht wurde und dass andererseits Liga-Erfahrung einzelner im Boot gehalten werden konnte. Außerdem gab es für jedes Event einen Springer, um Krankheitsfälle abzudecken. Wir fühlten uns gut vorbereitet und hatten einen Plan, aber dann kam das, womit wir alle nicht gerechnet hatten. Corona verschob nicht nur den Saisonstart, sondern verwarf unser geplantes Training.

Nach der ersten Corona-Welle wurde mit drei Wochen Vorlauf der Termin für den ersten Spieltag am 17. bis 19. Juli bekanntgegeben. Wir konnten das erste Mal Anfang Juli richtig trainieren. Vorher war es wegen der Einschränkungen nur möglich gewesen, jedes Team aus maximal zwei Haushalten zusammenzusetzen. Das war natürlich unbefriedigend.

Wir schafften es vor dem ersten Spieltag gerade so wie geplant dreimal zu trainieren.

1. Spieltag Juli 2020

Bei schönstem Sommerwetter segelten wir drei Tage auf der Kieler Förde. Das Event begann sehr gut. Wir leisteten uns dennoch leider immer wieder Ausrutscher in den Ergebnissen und waren eigentlich erst am Ende des Events einigermaßen eingespielt. Wir beendeten den Spieltag leider auf dem letzten Platz.

2. Spieltag August 2020

Das nächste Event war Ende August in Berlin angesetzt. Wir trainierten im August jeden Dienstag und vor dem Event in Berlin am Wochenende. Auch hier war wieder deutlich Trainingsbedarf zu spüren, da sich die Besetzung des Steuer-

manns verändert hatte. Wer als Hamburger schon einmal in Berlin auf dem Wannsee gesegelt ist, weiß, dass der Wind nicht nur auf der Alster stark drehen kann. Leider leisteten wir uns auch hier wieder teure Fehler. Trotzdem waren wir mit der Gesamtleistung zufrieden. Wir funktionierten als Team deutlich besser und die Manöver waren eingespielt. Wir beendeten den Spieltag auf dem 16. Platz.

3. Spieltag September 2020

Das dritte Event wurde aufgrund von Corona wieder in Kiel ausgerichtet und fand Ende September statt. Bei diesem Event änderte sich die Besetzung des Fock-Trimmers. In Kiel hatten wir bei durchmischten Bedingungen von lauem Spätsommersegeln bis zu stürmisch-regnerischem Herbstwetter alles dabei. Wir fuhren einen soliden 14. Platz und konnten unsere Platzierung wieder verbessern.

4. Spieltag Oktober 2020

Der letzte Spieltag fand auf der Alster beim NRV statt. Wir hatten auch hier einen Tag Dauerregen, einen Tag schönes Herbstwetter bei leichten Winden und einen Tag stark böigen Wind. Nach einem sehr starken zweiten Tag konnten wir auch diesen Spieltag wieder auf dem 14. Platz beenden.

Am Anfang der Saison hatten wir uns gefragt, wieviel Training eigentlich für eine erfolgreiche Teilnahme nötig sei. Die Saison 2020 hat uns gelehrt, dass es hierfür leider keine eindeutige Antwort gibt. Bei allen Events zeigte sich, dass die Situationen und Wetterbedingungen, die wir im Training geübt hatten, zur Wettfahrt-Realität passten. Gerade beim letzten Event mit einem

wenig eingespielten Team zeigte sich dies am Tag 2. Ein weiterer Faktor ist die Konstanz in der Mannschaft. Je weniger Veränderungen stattfinden, desto weniger musste man die Manöver und Situationen von neuem erlernen. Außerdem ist eine gute Trainingsgruppe sehr entscheidend. Wir konnten an ein paar Tagen mit anderen Booten zusammen auf der Alster trainieren. Diese Trainingstage erlebten wir immer als die lehrreichsten.

Der letzte Faktor ist das Regatta-Training an sich. Die Situation in den Rennen selber und den dortigen „Stress“ kann man nur schwer im Training nachstellen. Gerade in der Segelbundesliga, bei der die Rennen mit 15 Minuten sehr kurz und intensiv sind und Fehler nicht verziehen werden, ist dies besonders schwierig. Das führte bei uns dazu, dass nur wenige Rennen von Vorstartphase bis Zieleinlauf fehlerfrei abliefen. Aufgrund des

hohen Niveaus sind selbst Rennen, die genau nach Plan verlaufen, kein Garant für eine Top 3-Platzierung.

Dieses Jahr hat aber auch gezeigt, dass wir mit dem SVAOe-Kader vorne mitsegeln konnten. Die fehlende Konstanz in Training und Mannschaftsaufstellung sowie das neue Format führten dazu, dass das Ergebnis am Ende unsere eigenen Erwartungen nicht erfüllen konnte.

Wie im Bericht über das letzte Event erwähnt (SVAOe Nachrichten 6-2020), verabschieden wir uns bewusst für die nächste Saison aus der Segelbundesliga. Wir werden die Entwicklungen in der Liga weiter mitverfolgen und können uns vorstellen, bei gegebener Zeit eine erneute Qualifikation zu segeln.

Gerne möchten wir euch und speziell unserem interessierten Nachwuchs von unseren Erfahrun-

DIREKT
AM HAMBURGER
YACHTHAFEN!



YACHTPROFI.DE

Gute Teile, guter Service.

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

P&K
products

Hochwertige
Produkte für
die Pflege
Ihrer Yacht:

Reiniger
Polituren
Winschenfett
Frostschutz

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

gen berichten. Dies machen wir jedoch am besten zu gegebener Zeit live „nach Corona“. Unser Kader 2020 bestand aus Christian Warnecke, Cori Thiermann, Ole Wittenberg, Franzi Wilckens, Till Pomarius, Tania Tammling, Kristin Mertner, Luise Boelich, Lisa Raschdorf, Ragna Thönnnesen, Lotta Meewes, Jan Eike Schulz. Wir haben sehr viel in 2020 gelernt und würden uns freuen, das Wissen zu teilen und in 2021 in J/70-Klassenregatten einen neuen Kader aufzubauen und Nachfolgende zu fördern.

JUGEND

Mit dem 420er

„BLANKER HANS“ BEI DER SANDUHR-REGATTA 2020

Von Maja Alt und Jette Kienemund ■ Am Freitag dem 11. September wurden alle Boote zum Mühlenberger Segel-Club gebracht. Dort stellten wir abends mit vielen anderen Teams die Masten und machten die Boote soweit wie möglich für die Regatten fertig. Am nächsten Morgen wurden ab sieben Uhr alle Boote geriggert und für den Tag vorbereitet. Ab halb acht ging es aufs Wasser, wo unser Trainer Bende uns in die Nähe der Startlinie schleifte. Um halb neun war der erste Start der 420er. Mit den vielen anderen Booten war es ganz schön chaotisch an der Startlinie, dennoch sind wir gut übergekommen und fanden schnell den richtigen Kurs. Eine Runde dauerte am ersten Tag bis zu einer Stunde, da der Wind stark wechselte. An diesem Tag wurden drei Durchläufe gefahren, sodass am zweiten Tag, an dem etwas mehr Wind war, nur noch zwei Durchläufe gefahren werden mussten. An diesem zweiten Tag war der erste Start



Die 420er-Flotte vor Blankenese



Das große Jollenfeld am Start



Vor der Este (420/52977 „Blanker Hans“ mit Maja und Jette)



Das starke Feld der Elb-H-Jollen (H 300 mit Peter Hauschildt)



Unsere Mädchen vor Blankenese ...



... hängen ...



...sich ...



...rein. (Fotos Bende Hamann)

um viertel nach zehn, also etwas später als am Vortag, sodass wir erst um acht Uhr morgens an der Anlage und zwischen halb neun und zehn im Wasser sein mussten. Da der Wind sehr böig war, kenterten viele Boote, unter anderen auch wir, jedoch wurden beide Durchläufe, die jetzt nur noch ca. eine halbe Stunde dauerten, bis zum Ende ausgetragen. Später wurden die Boote dann wieder abgebaut und auf die Trailer verladen.

Insgesamt war es ein abwechslungsreiches Wochenende, an dem wir viele neue Erfahrungen gesammelt haben und viel gesegelt sind. Das ganze Feld bestand aus 45 Jollen, davon alleine 15 bei den 420ern. Auch andere SVAOe-er nahmen mit ihren Booten teil, davon vier bei den Elb-H-Jollen. Von den fünf Wettfahrten konnten wir eine nicht beenden und landeten daher insgesamt am Ende, aber wir haben den Mut nicht verloren. Beim nächsten Mal geht alles besser.

FAHRTENSEGELN

Ein Sommersegeltörn in Zeiten von Corona

ES GIBT NOCH ZIELE, MAN MUSS SIE NUR FINDEN UND EIN RISIKO EINGEHEN

Fortsetzung und Schluss zum Bericht in Ausgabe 1-2021

Von Michael Albrecht ■ In Haarlem hielt uns eine infolge der Wärme und Sonnenhitze verzogene Klappbrücke für einen Tag auf – kein Problem für uns in einer so schönen Stadt! Nerven kostete mich hier etwas anderes: Die Steckdosen in den Niederlanden gehören alle zu einer über eine App erreichbaren Firma namens AanUit, über die man online seinen Stromverbrauch bezahlt.



Die Reiserouten hin (rot) und zurück (grün)

Funktioniert ausgezeichnet, wenn man die App denn installiert hat! Über Nacht hatte sich die Brücke abgekühlt und konnte um 08:00 Uhr passiert werden. Wir motorten an Leiden vorbei über Alphen-aan-den-Rijn nach Gouda, wo wir einen kleinen, etwas versteckt liegenden Yachthafen kennen. Gouda bedarf eigentlich keiner Werbung, aber die Glasmalereien in der Sint-Jans-Kerk sind so prächtig, dass man bei jedem Besuch etwas Neues entdeckt. Die ganze Stadt ist ein 500 Jahre altes Denkmal.

Nach Passieren einer Schleuse südlich von Gouda kommt man auf die Hollandsche IJssel, einem über die Nieuwe Maas mit der Nordsee verbundenen Tidengewässer. Bei sehr hohen

Wasserständen schützt ein imposantes Sperrwerk den IJssellauf bis Gouda und weiter vor Sturmfluten. Die dazugehörige Schleuse hält durch feste Schleusenzeiten etwas auf. Nach Erreichen der Nieuwen Maas ist ein paar Meilen stromauf auf der Nordseite ein ungewöhnliches Schiff zu sehen, das ein dem biblischen Zweck entsprechend großer Nachbau von Noahs Arche ist. Große Tierfiguren an Deck beseitigen den letzten Zweifel. Es gibt leider keine Anlegemöglichkeit in der Nähe, sodass eine Besichtigung entfiel.

Von der Nieuwe Maas biegt der Nebenarm Noord nach SSE ab und nach neun Seemeilen sahen wir die Altstadt von Dordrecht mit ihrem riesenhaften Dom. Hier hat man die Qual der Wahl zwischen drei Yachthäfen, die alle schön sind und in der Altstadt liegen. Wir nahmen gern den mittleren, weil er die meisten Gastliegeplätze hat. Direkt am Hafen liegt ein vornehmes Patrierhaus, das von seinem letzten Besitzer Simon van Gijn der Stadt geschenkt wurde und heute ein Museum für den Lebensstil des 19./frühen 20. Jahrhunderts ist. Ein Erlebnis! Zum Glück wurden in Dordrecht nur wenige alte Häuser abgerissen, sodass die Stadt ein lebendiges Ensemble aus vergangenen Jahrhunderten ist. Als Letztes will ich nicht das umfangreiche Museum „Het Hof van Holland“ oder den Botterhafen erwähnen, sondern ein fabelhaftes Pannekokenhaus, das von einem Modellbahn- und Bastelfan-Koch geführt wird mit Pfannkuchen der Sonderklasse! Der Gastraum erinnert an das Miniaturmuseum in der Hamburger Speicherstadt.

Nach ein paar Tagen in Dordrecht motorten wir die Oude Maas nach Westen, um dann in den Spui abzubiegen mit Ziel Hellevoltsluis im Haringvliet. Eine Schlechtwetterfront mit W-NW um acht ließ uns umdenken und den Yachthafen Blinkfliet an-

laufen, um Schutz zu suchen. Eine gute Wahl. Er liegt im Grünen, sehr geschützt, ruhig, Supermarkt per Rad fünf Kilometer, mit guten Sanitäreinrichtungen (wie eigentlich überall in den Niederlanden). Nach ein paar windigen Tagen gaben wir das Ziel Hellevoetsluis auf und segelten mit dem Wind die 15 sm nach Willemstad, eine gut erhaltene, kleine Festungsstadt aus dem späten 16. Jahrhundert. Ein Schmuckstück, wenn man alte, historische Städte mag. 25 sm und zwei große Schleusen weiter erreichten wir Zierikzee an der Oosterschelde. Das gigantische Sperrwerk schützt zwar vor Sturmfluten, lässt aber bei normalen Gezeiten ungehindert die Miesmuschel-, Herzmuschel- und Austernfarmen gedeihen. Zierikzee hatte 1953 furchtbar unter der Sturmflut gelitten, als der ganze Ort meterhoch unter Wasser stand. Ein Museum mit alten Schwarzweißfotos erzählt eindringlich von der Katastrophe. Sie war der Auslöser für den Bau des gigantischen Deltaplans, der mit vier Sperrwerken die Provinz Seeland schützt und nur die Westerschelde nach Antwerpen offenlässt. Die Rhein- (auf Holländisch Nieuwe Maas-) Mündung ist durch ein Spezialsperwerk der Sonderklasse geschützt. Von Zierikzee kamen wir über die Oosterschelde



Rathaus in Gouda

zu den Zandkreek-Schleusen, dem Zugang zum geschüttesten und beliebtesten Segelrevier, dem Verse Meer. Es ist belebt mit vielen Yachthäfen und dennoch ist es eine Idylle. Die detailreichen Seekarten führten uns zum Passantensteg auf der Insel Haringfreter. Kein Hafengeld, dafür aber viel Natur mit Wald und als Überraschung zwei Herden von Dam- und Rehwild! Einmalig! Im Umkreis von fünf Seemeilen liegen mehrere Yachthäfen, darunter der Namensgeber des Gewässers, das kleine, alte, hübsche Veere. Trotz seiner hohen Bevölkerungsdichte hat Holland erstaunlich viel intakte Natur.

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



van-Gijn-Haus in Dordrecht



Pankoken-Reastaurant in Dordrecht

Von Veere ist es nur ein Katzensprung nach Middelburg am Kanaal door Walcheren. 1940 musste Middelburg unter einem Terrorangriff der deutschen Luftwaffe furchtbar leiden, aber die Lücken wurden mit viel Geschick wieder geschlossen. Das Rathaus am Markt ist ein Wunderwerk der Renaissance. Von Middelburg motorten wir zunächst die kurze Distanz nach Vlissingen, kamen durch die Seeschleuse auf die Westerschelde und konnten mit Westwind gegen die Ebbe nach Terneuzen segeln. Die Höhe der Seedeiche dort ist eindrucksvoll! Man kann die Westerschelde von Breskens bis Antwerpen gut mit der Elbe zwischen Cuxhaven und Hamburg vergleichen, etwa gleiche Distanz, viel Berufsschiffahrt, in einer Tide schwer zu schaffen. Daher legten wir am nächsten Morgen mit NW-Wind um 05:00 Uhr ab und waren froh, schon die ersten 10 Meilen am Tag zuvor geschafft zu haben. Manche Frachter warfen mit hoher Fahrt eine unangenehme Welle wie auf der Elbe auf. Circa zehn Seemeilen vor Antwerpen sieht man an beiden Ufern mehrere grüne Wäldchen – sternförmige Forts, die von Spanien während des 80-jährigen Krieges 1568–1648, der zur Unabhängigkeit der sieben Provinzen führte, angelegt wurden, um die Stadt zur See-seite zu schützen. Auch Hamburg wurde früher durch Fort Kugelbake und Grauer Ort geschützt. Antwerpen hat zwei Yachthäfen, Linkeoever und Willemdok. Der erste öffnet wie Glückstadt nur bei Hochwasser +/- eine Stunde mit einem doppelten Stemmtor. Von da erreicht man am besten per Fahrrad durch einen Tunnel die rechtsseitig gegenüberliegende Stadt. Der Stadthafen Willemdok ist durch eine voluminöse Schleuse zu erreichen, die auf Befehl Napoleons Anfang des 19. Jahrhunderts erbaut wurde. Von dort gelangt man bequem zu Fuß in die Stadt. Man meldet sich

schon auf der Schelde telefonisch an und wird hinter der Schleuse vom Hafenmeister zu seinem Liegeplatz begleitet. Er spricht sehr gut Deutsch, und als mir beim Bezahlen ein Foto vom ihm auf einer Harley-Davidson auffiel und ich erwähnte, dass ich auch ein kleineres(!) Motorrad hätte und wahnsinnig gern die Route 66 von Chicago nach L.A. einmal fahren möchte, hörte er nicht mehr auf zu erzählen, weil er das schon gemacht hatte!

Das Antwerpen Peter Paul Rubens' zu beschreiben würde den Rahmen dieses Reiseberichts sprengen. Nur zwei Dinge will ich erwähnen. Unmittelbar am Hafen liegt das MAS (Museum aan de Stroom), dessen zehn Stockwerke eine Fülle von unterschiedlichen Ausstellungen beherbergen – dazu ein sehr gutes Restaurant-Café für erschöpfte Besucher. Und zweitens liegt im Hafen eine klassische Schoneryacht mit Namen „Zaca a te Moana“, die, wie ich sicher bin, früher mal dem US-Schauspieler Errol Flynn gehörte. Der Hafenmeister meinte jedoch, es wäre eine Replik (*Wikipedia weist ihr das Baujahr 1992 zu. Red.*)

Antwerpen wurde nach 600 sm der Wendepunkt der Reise; eine Fahrt nach London war wegen Corona nicht ratsam, obwohl St. Catherine's Dock in vier Tagestörns zu erreichen wäre. Wir hatten aber nur eine englische Yacht gesehen und die Nachrichten waren auch ungünstig, denn auf Quarantäne wollten wir lieber verzichten. Also ging es die Schelde abwärts, bei Hansweert in die Schleuse und durch den Kanaal door Zuid-Beveland nach Wemeldinge an der Oosterschelde, danach durch Tidengewässer zu den Krammer Sluizen, durch das Volkerak zu den Volkerak Sluizen und dicht dahinter auf den Anker in einer halbmondförmigen Bucht mit fünf Muringtonnen. Der Ankerplatz lag dicht bei Willemstad, und diesmal passte der Wind und wir segelten durch das

Haringvliet nach Hellevoetsluis. Dieser Ort war im 17. und 18. Jahrhundert ein stark befestigter Marinehafen gewesen mit einem der ersten Trockendocks, das heute noch benutzt wird wie jenes auf Beckholmen bei Stockholm. Heute ist der Ort wie ein lebendiges Museum mit fünf (!) Yachthäfen. Per Fahrrad radelten wir bei schönstem Wetter 13 km nach Brielle, das etwas südlich des riesigen Hafengebiets Maasmond/Europort im Doornröschenschlaf liegt. Brielle war die erste Ha-



Hauptbahnhof Antwerpen

fenstadt, die die gegen die spanische Herrschaft aufständischen Wassergeusen am 1.4.1572 eroberten konnten und damit den Grundstein für die niederländische Unabhängigkeit legten. Es ist eine typische altholländische Kleinstadt.

Von Hellevoetsluis wählten wir bei sehr gutem Wetter und SW 4 die schnellere Nordseeroute. Zunächst ging es durch die Goereese sluis ins Slijkgat und dann nach Nordosten über die Maasmündung an Europort vorbei bis IJmuiden (60 sm) und am nächsten Tag durch den Noordzeekanaal bis Amsterdam. Auf der Nordseite versuchten wir es zunächst in Sixhaven – keine Chance, eng und



Hauptbahnhof Antwerpen innen

rappelvoll, um dann 500 m östlich im Jachthaven Aeolus festzumachen. Eine sehr gute Wahl: ein Vereinshafen mit Clubhaus und etwas Gastronomie mit sehr freundlichen Leuten! In Amsterdam hat man die Qual der Wahl. Wir besuchten diesmal das Schifffahrtsmuseum mit dem Ostindienfahrer



Schoneryacht „Zaca a te Moana“

„Amsterdam“, den Botanischen Garten mit Aquarium und das Rembrandt-Haus. Währenddessen lief die Planung für die Weiterfahrt etwas aus dem Ruder, denn wir wollten nach Alkmaar, aber in Zaandam reparierte man die Schleuse. Die Lösung bot ein Kanal weiter westlich mit einer 18,5m hohen Stromleitung. Etwas kitschig bei unserer Masthöhe von 16,40 m! Alles ging gut – abends waren wir in Alkmaar. Von dort nach Den Helder, dem „Gibraltar des Nordens“ (Napoleon). Zu besichtigen war ein sehr militärisches Schifffahrtsmuseum. Nach Oudeschildt auf Texel ist es nur ein Katzensprung, aber einer in ein überfülltes Nest. Der Hafenmeister kam uns sofort im Schlauchboot entgegen, wies auf die vielen im Handelshafen wartenden Yachten und hätte uns auch in drei Tagen keinen Platz zusichern können! Der Grund war, dass in Holland die Sommerferien begonnen hatten! Also weiter! Jetzt lief zwar die Ebbe, aber bis 17 Uhr hatten wir das Wattfahrwasser bei mäßigem Wind durchkreuzt und bekamen im Yachthafen Harlingen den letzten Gastliegeplatz! Das war allerdings nicht mein Verdienst! Vielmehr hatte meine Frau die Idee, von unterwegs anzurufen und zu reservieren!

Harlingen ist vermutlich der Hauptort der „Braunen Flotte“. So viele Botter zugleich sind selten zu sehen. Außerdem ist Harlingen wohl der schönste und lebendigste Seefahrerort in den Niederlanden, und die schönen historischen Gebäude tragen viel dazu bei. Von Harlingen bis Leeuwarden ist es zwar nur eine leichte Tages-tour durch den Van Harinxma-Kanal, aber da wir gut in der Zeit waren, machten wir Halt in Franeker. Hier lockte eine echte Rarität, das Koninklijk Eise Eisinga Planetarium. Es zählt zu den weltweit ältesten noch funktionierenden Einrichtungen dieser Art. Die brillante Erfindung eines

komplizierten Mechanismus erscheint umso bemerkenswerter, wenn man bedenkt, dass es sich dabei um das Werk des Wollkämmers Eise Eisinga handelt, eines Autodidakten. Er wollte mit der Darstellung des Sonnensystems Gerüchten über bevorstehende Katastrophen entgegentreten. Außerdem ist dort auch ein schöner Adelspalast von 1506 zu besichtigen.

Über Leeuwarden ging es wieder nach Dokkum, wo eine neue Motorbatterie her musste. Wenn der Motor an mehreren Tagen schlecht anspricht, ist die Batterie am Ende. Nach langer Fehlersuche weiß ich das jetzt auch! Über Lauwersmeer und Groningen kamen wir wieder nach Delfzijl, wo wir ein Museum mit Aquarium in einem alten Flakbunker der Wehrmacht fanden! Der Besuch lohnte sich! Dann ging es nach Borkum. Die Insel hat zwar zwei Häfen und eine schöne Natur zum Wandern, aber der eine Hafen wurde durch eine Sturmflut beschädigt und ist zu flach geworden und der Schutzhafen kann nur zehn Yachten Pontonplätze anbieten; wer dann kommt, muss ins Päckchen. Zum Inselort gibt es eine Buslinie oder eben Fahrräder, denn sechs km sind zu Fuß sehr viel.

Die dann folgenden ca. 36 sm nach Norderney lassen sich mit der Tide bei westlichen Winden bequem absegeln. Es lässt sich gut timen, bei HW am ost-westlich verlaufenden Fahrwasser Schluchter einzutreffen, das auch bei W 4–5 dann noch gut passierbar ist. In Tidengewässern ist es immer ratsam, die erste sich bietende Segelgelegenheit wahrzunehmen. Für den Weg nach Hause ist Helgoland immer eine gute Wahl, weil immer anzulaufen. Zunächst wehte jedoch NE-Wind – also hieß es abwarten. Dann sollte ein SW-Sturm kommen, der kein angenehmes Liegen im Südhafen verhiß. Wir disponierten um. Die



Rathaus Alkmar (Fotos Michael Albrecht)

Strecke Norderney-Cuxhaven wurde auch durch dreimaliges Abmessen nicht kürzer als 65 sm und erforderte optimales Ausnützen der Tide, also Abfahrt vier Stunden vor NW. Morgens um 05:00 Uhr war es aber noch stockdunkel und leicht neblig – also wieder einen Tag warten. Am Montag, dem 24.8. klappte es dann: NW Norderney um 10:00 Uhr, HW Cuxhaven um 18:00 Uhr. Wir legten um 06:00 Uhr ab. Bei wenig Wind im Dovetief waren die Tonnen recht gut erkennbar und nach der Barre setzten wir Segel. Es wurde ein sonniger Tag, allerdings nicht ohne Problem. Beim Ausfieren der Genua hatte ich der Reffleine wohl zu viel Lose gegeben und als der Wind auf 20 kn auffrischte, ließ sich das Segel nicht einrollen! Überläufer in der Trommel! Es dauerte wohl eine Stunde, bis ich die Leine ab- und wieder etwas aufgewickelt hatte. Der Seegang machte es nicht leichter und das Vorschiff war ein wackeliger Arbeitsplatz. – Um 16:00 Uhr waren

wir in Cuxhaven. Der angesagte Sturm am nächsten Tag war nur ein warmer SW 6, und nach ein paar Tagen auf der Elbe waren wir nach 1100 sm glücklich wieder zuhause.

Eine etwas andere Atlantik-Überquerung

HUCKEPACK-ERFAHRUNGEN

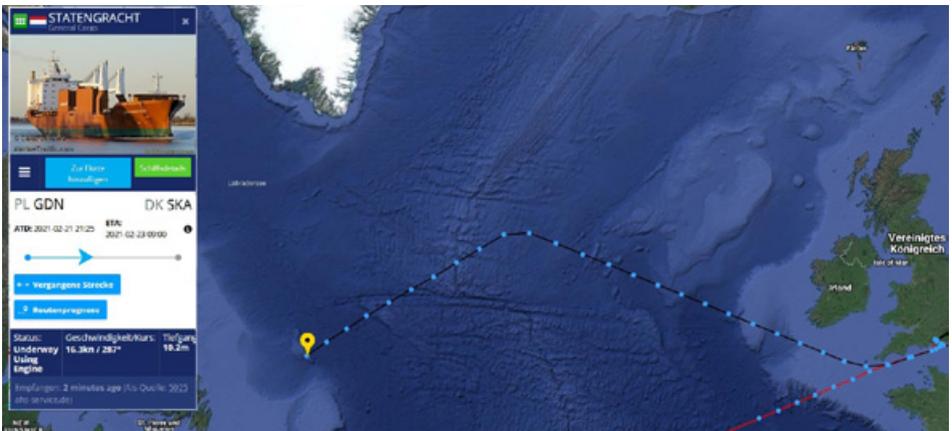
Vorbemerkung: Wie zuletzt unter „Stationsmeldungen“ in Ausgabe 3-2020 berichtet, befinden sich unseres Wissens zurzeit drei SVAOe-Yachten auf weltweiter Fahrt („Greyhound“ in Neuseeland, „Lili“ in Portugal und „Gunvør XL“ in West-Canada). Alle drei sind durch Corona an ihre jeweiligen Standorte gebunden. Da ist es schön zu hören, dass „Gunvør“ wenn schon nicht vom Segeln, dann anderes Interessantes zu berichten hat. Red.)

Von Karsten C. Witt ■ Es ist schon ein komisches Gefühl, auf „Marine Traffic“ zu sehen, wie das eigene Schiff mit 14–18 Knoten den Atlantik überquert. Ist die Jugend-Crew der SVAOe (unter anderem Daniel Rüter, Jan Keppler, Fa-

bian Damm, Jonas und Thomas Lysewski), die seit Jahren die „Gunvør“ segeln, so gut? Die Antwort ist eigentlich ja, aber so gut nun doch nicht. Schon 2013 haben wir die „Gunvør XL“ per Frachter von St. Thomas zurück nach Europa bringen lassen. In 2019/ 2020 haben wir sie dann wieder von Eemshaven, Holland, nach St. Thomas, US Virgin Islands, und von Golfito, Costa Rica, nach Vancouver Island, Canada, verschifft.

Dies ist zwar nicht ganz billig, aber wenn man den Zeitaufwand, den Verschleiß und die Nebenkosten für Flüge, Proviant, Liegegebühren usw. bedenkt, relativiert sich das. Es gibt auch besondere Momente, z.B. die Dankbarkeit der BOAW (Best Of All Wives). Nach der Weltumseglung im Rahmen der WARC konnten wir auf Tracker und Windfinder verfolgen, wie viele unserer Freunde auf dem Rückweg mit der ARC Europe im Mai 2013 drei Wochen bei schlechtem Wetter kreuzen mussten, während „Gunvør“ mit 14 Knoten das Feld von hinten aufrollte.

Ich würde gerne ein paar Erfahrungen, die wir gemacht haben, mit euch teilen.



„Gunvør“s Track über den Atlantik 2019 an Deck eines Sevenstar-Frachters. Man sieht den Umweg wegen eines Unwetters.

Flexibel sein

Wir haben drei Mal die Transporte mit der Reederei Sevenstar aus Holland organisiert. Man verwendet Frachtschiffe, die z.B. Papiermasse oder andere Rohstoffe transportieren. Die Yachten werden als zusätzliche Decksladung mitgenommen. Diese Schiffe verkehren typischerweise relativ regelmäßig auf einigen Hauptstrecken zwischen Holland, Großbritannien oder dem Mittelmeer zur Ostküste der USA, durch den Panama Kanal zur Westküste der USA und nach Canada. Es gibt auch Routen z.B. von/nach USA via Japan nach Singapur oder von/nach Australien mit Destination USA oder Europa.

Wir sind also nur „Beipack“ und werden auch ein bisschen so behandelt. Die Verschiffungstermine sind Schätzungen. Diese können sich locker um Wochen verschieben. 2019 war die Verladung in Holland ursprünglich Mitte Oktober mit Ankunft Mitte November in der Karibik vorgesehen. Am Ende wurde Mitte November verladen mit Ankunft Mitte Dezember! Alle Planungen für ein gemütliches Segeln in der Karibik, bevor wir Weihnachten in Kolumbien feiern konnten, wurden natürlich vollständig über den Haufen geworfen. Auch der Verladeort ist ein wenig flexibel. Für den Transport nach Canada war eine Verladung in Golfito, Costa Rica, beim Yachthafen vorgesehen. Stattdessen wurde „Gunvør“ in einer großen Bucht ca. 20 Seemeilen entfernt an Bord genommen.

Stressfreies Verladen

Bei allen Verladungen konnten wir nicht dabei sein. Dann übernahm der Hafenermeister die Organisation. Wenn wir aber dabei waren, spürten wir deutlich, dass hier Profis am Werk sind. So bald man sich der Bordwand, mit vielen Fendern



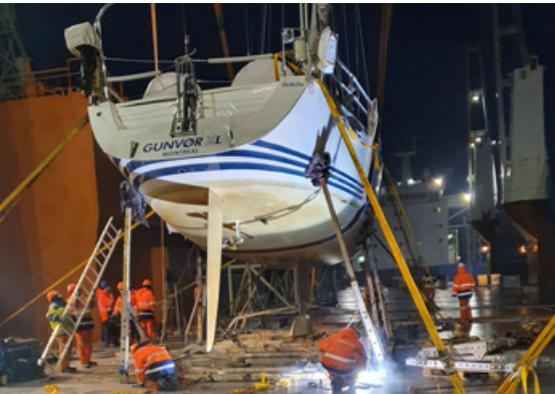
Der Taucher geht zum Verladen ins kalte Wasser

behangen, nähert, übernimmt der „Loadmaster“ das Kommando. Flink entern zwei bis drei Matrosen eine Strickleiter hinunter und befestigen starke Gurte an den Klampen. Mit einem Kran wird ein Ladegestell für die Hebebänder über dem Boot in Position gebracht. Ein Taucher (bei ca. 5 °C kaltem Wasser) sichert ab, dass die Hebegurte richtig positioniert sind und den Propeller nicht beschädigen. Das ist nicht ganz einfach für den Taucher. Nur mit Schnorchel ausgestattet musste er bei 1–2 Knoten Strom und 0 m Sicht in dem modrigen Tidehafen die Hebegurte sicher platzieren.

Alles wird doppelt kontrolliert und dann geht es hoch an Bord. Ein Saubermachen des Unterwasserschiffs mit einem Hochdruckreiniger ist leider nicht vorgesehen. Mit diversen Stützen und weiteren Stropps wird dann das Boot an Deck aufgestellt. Damit nichts verrutschen kann, werden die Stützen mit dem Deck verschweißt.



Gut geschützt wird „Gunvør“ an Deck genommen



Die Stützen werden an Deck verschweißt



Volle Fahrt voraus auf dem Atlantik (Fotos Karsten Witt)

Wo ist mein Schiff?

Danach heißt es Geduld haben. Zum Glück kann man per Tracker die meiste Zeit den Frachter verfolgen, leider aber auch die Wettervorhersagen. Schon Tage vorher kann man dann sehen, wenn ein Unwetter sich dem Frachter entgegenstellen möchte. Zum Glück sieht das der Kapitän auch. Das erklärt z.B. den Umweg, den „Gunvør“ südlich von Grönland im Herbst 2019 nahm.

Weitere Geduld kann aber auch vonnöten sein. Meistens werden noch andere Häfen angefahren. Dadurch entstehen weitere Verzögerungen. Aber endlich kommt der Frachter an. Leider ist man ja nicht die einzige Yacht an Bord. Man sieht sein Schiff, aber der Loadmaster hat einen Plan, der auch mit viel Zuspruch und lauten und leisen Tönen nicht zu verändern ist. In St. Thomas hat dies bedeutet, dass das Schiff zwar am 11. Dezember ankam, wir aber erst am 13. Dezember wieder zu Wasser gelassen wurden.

Papiere und Formalitäten

Theoretisch braucht man viel Papier, um eine solche Yacht von einem Ort zum anderen zu bringen. Unsere Erfahrung ist aber, dass das mit Hilfe von Sevenstar alles recht einfach ist. Im Vorwege werden alle Formalitäten erledigt. Man bekommt auch klare Anweisungen, wie man sein Schiff für den Transport vorbereiten muss. Bei der Ankunft wird dort alles vom Sevenstar-Agenten erledigt. Man muss nur vor Ort erscheinen und das Boot entgegennehmen.

In Canada war dies für uns auf Grund von Corona etwas schwierig. Zum Glück hatten wir Freunde in der Nähe von Vancouver, die nach Vancouver Island, dem Bestimmungshafen, gefahren sind und sich liebevoll um „Gunvør“ ge-

kümmert haben. Leider konnten wir dann nicht 2020 wie geplant nach Alaska segeln, vertrauen aber auf Einsicht bei der Politik und eine rechtzeitige Impfung, sodass wir das in diesem Jahr nachholen können.

Saisonbericht 2020

DAS JUNIORENBOOT „SCHARHÖRN“ WAR GUT UNTERWEGS

Von Lars Hauschildt ■ Dieses Jahr starteten wir zu unser Sommertour wie jedes Jahr in Wedel, allerdings nicht Richtung Ostsee, sondern, da wir Corona-bedingt nur zwei Wochen Zeit hatten, Richtung Helgoland.

Los ging es am Montag dem 15. September mit einem Großeinkauf und Einstauen aller Sachen für drei Personen. Dann segelten wir, d.h. Arne, Lea und Lars, bei besten Segelbedingungen nach Glückstadt und kamen dort mit einsetzender Dämmerung an. Mitte September wird es ja leider schon langsam früher dunkel. Überraschend trafen wir die beiden SVAOe-Kutter „N“ und „T“, die auf dem Weg nach Wedel waren, um die ehemalige Kutterführerin „Harri“ von ihrer beendeten Gesellinnen-Walz nach Hause zu bringen. Die Mannschaften beider Kutter bestanden aus Wandergesellen, die Harri auf ihrer Tour kennengelernt hatte.

Nach einem netten Abend ging es am nächsten Morgen für uns los Richtung Cuxhaven. Gegen das letzte auflaufende Wasser kamen wir bei guten Bedingungen bis Brunsbüttel, wo es dann, wie nicht anders zu erwarten, bei westlichen Winden aufbriste und wir zwei Reffs einbinden mussten. Vor der Medemrinne



Bei einsetzender Dämmerung kurz vor Helgoland

hatten wir noch eine interessante Begegnung mit einem Schlepper, der uns zwar auswich (wir waren nicht im Sperrgebiet und auch nicht im Fahrwasser), jedoch auf kuscheligem Kurs eigenartige Manöver absolvierte.

Am nächsten Morgen starteten wir nach einem ausgiebigen Frühstück nach Helgoland. Raumschots ging es bei guten 4–5 Bft die Elbe raus, kurzzeitig mit Spi und anschließend halbwind Richtung rote Insel. Nach einem relativ anstrengenden Segeltag genossen wir den Sonnenuntergang an der Mole und backschafteten in Ruhe.

Der nächste Tag war der obligatorische Hafttag auf Helgoland wie man ihn kennt, mit Spaziergang über die Insel, Einkaufen und abends lecker gegrillten Spareribs. Nachmittags kam „Sekt oder Selter“ in den Hafen, bei denen wir einen netten Abend an Bord verbrachten.



Lars, Lea, Arne auf Helgoland (Fotos Lars Hauschildt)



Senatspreis (Foto Arne Güldener)

Am nächsten Morgen nach einem spartanischen Frühstück ging es zurück Richtung Cuxhaven, anfangs hoch am Wind bis zur Elbmündung und dann kreuzend bis zum Ziel. Eigentlich hatten wir nach Büsum gewollt, aber das wäre zeitlich eng geworden und der Wetterbericht sagte nichts Gutes für die Woche voraus.

Am nächsten Tag legten wir nochmals einen Hafentag ein, begleiteten Arne zum Bahnhof, weil er leider wieder arbeiten musste, und an-

schließend machten wir einen Spaziergang auf dem Deich.

Wegen der schlechten Wettervorhersage für die nächste Woche beschlossen wir, entspannt, d.h. in Abschnitten, die Elbe hoch zu segeln, zunächst von Cuxhaven in die Oste, wo wir den netten Ort Neuhaus erkundeten. Am nächsten Morgen segelten wir die Oste abwärts und gingen an der Mündung vor Anker, um einem Segler zu helfen, der an einem Seezeichen hängen geblieben war und sein Rigg überprüfen musste.

Nach anschließendem Sonnenbaden in der Ostemündung ging es nach Brunsbüttel in den alten Hafen bei diesmal flauen Winden, anders als wir es auf der Nordsee erlebt hatten.

Von Brunsbüttel ging es schnell nach Glückstadt. Am nächsten Tag segelten wir in die Haseldorfer Binnenelbe und blieben dort über Nacht vor Anker liegen. Nach einem schönen Frühstück in der Natur mussten wir leider zurück in den Heimathafen nach Wedel, da wir am Wochenende Senatspreis und Elbe-Ausklang-Regatta segeln wollten.

Zum Senatspreis kam Arne wieder dazu und wir schlugen die neuen Regattasegel an. Der Sonnabend begann bei wenig Wind mit Startverschiebung im Hafen, was uns sehr ärgerte, da wir die neuen Segel fahren wollten. Mittags ging es dann endlich hinter den Sand zum Start, der auch beim ersten Mal klappte. Wir kreuzten Richtung Lühe, wobei die neuen Segel bei dem wenigen Wind super zogen und es echten Spaß machte. Leider war der Wind unstetig und wir kamen nicht so gut wie erhofft bei der ersten Bahnmarke raus. Allerdings konnten wir über den restlichen Kurs langsam aber sicher wieder Plätze gutmachen und wurden berechnet über alles Neunte von gesamt 48 Teilnehmern.

Coronabedingt war an dem Abend leider kein richtiges Feiern möglich, weswegen wir zeitig ins Bett gegangen sind, um fit für den nächsten Tag zu sein.

Die Elbe-Ausklang-Regatta startete leider mit Regen aber immerhin mit ein bisschen mehr Wind als am Vortag. Vor dem Yachthafen hatten wir einen guten Start und rundeten auch die erste Bahnmarke an vorderer Stelle. Da die meisten Kurse halbwind waren, konnten wir taktisch nicht viel machen, aber unsere Position konnten wir halten. Die zweite Wettfahrt an dem Tag wurde nach Startverschiebung angesprochen, wir kamen sehr gut aus dem Start heraus und hatten freien Wind bis zur ersten Tonne, wo das Begleitschiff Bahnverkürzung anzeigte und es direkt ins Ziel ging. Bei der Wettfahrt wurden wir Vierte nach berechneter Zeit und insgesamt belegten wir den 8. Platz von 29 Booten.

Trotz Corona und einem späten Saisonstart, wobei die „Scharhörn“ schon lange segelklar im Wasser gelegen hatte, war es eine zwar kurze, aber sehr schöne Saison mit mehreren Wochenendtouren, intensivem Segeln und einer Menge Spaß.

AUS BEHÖRDEN UND VERBÄNDEN

NOK AUCH 2021 KOSTENFREI ZU BEFAHREN

HP ■ Das WSA Kiel-Holtenau gab die Aussetzung der Befahrungsabgaben am Nord-Ostsee-Kanal bekannt, die somit nach dem 31.12.2020 bis zum 31.12.2021 verlängert ist. Begründet wird die Maßnahme als staatliche Entlastung für die wirtschaftlichen Erschwernisse in der Schifffahrt infolge der Corona-Krise.



Keine Kanalgebühren 2021 (Grafik WSA Kiel-Holtenau)

Das ist endlich mal eine erfreuliche Nachricht. Auch in diesem Jahr sind wir Sportbootfahrer Nutznießer der Aussetzung der Befahrungsabgaben für die Schifffahrt und müssen keine Kanalgebühren bezahlen.

Wer will, kann natürlich eine Aufrechnung seiner eingesparten Kanalgebühren gegen die Freizügigkeiten in einem Nicht-Corona-Jahr versuchen. Das wird nicht zu einem Ergebnis in Geld führen. Wohl jeder hätte lieber eine Corona-freie Zeit.

Sportbootschlepp im NOK

DIE WASSERSCHUTZPOLIZEI HAT SICH EINEN ÄRGERLICHEN FEHLER ERLAUBT

In SVAOe Nachrichten 5-2020 hatte Georg Pulver von einem überraschenden Ereignis im Nord-Ostsee-Kanal berichtet. Er ließ sich, alleine an Bord und schwach motorisiert, mit seinem Folkeboot schleppen. Die WSP stoppte das Unternehmen und ver-



*Ein geschlepptes Sportboot – ein alltägliches Bild im NOK
(Foto Hartmut Pflughaupt)*

langte die getrennte Weiterfahrt mit Verweis auf die SeeSchStrO, nach der bei Schleppverbänden im NOK sichergestellt sein muss, dass sich auf jedem Anhang mindestens zwei schiffahrtskundige Personen befinden müssen. Unser Beitrag ließ Leser Ulrich Körner an der Begründung zweifeln, da die SeeSchStrO für Sportboote eine eigene, anderslautende Regelung vorsieht. SVAOe-Vorsitzender Dr. Stephan Lunau bat daraufhin die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt in Kiel in einem Brief um Klärung. In der Antwort wurde Ulrichs Auffassung eindeutig bestätigt. Hier sein zusammenfassender Bericht (Red.)

Von Ulrich Körner ■ Bei der Lektüre von Schorsch Pulvers Erlebnissen im Nord-Ostsee-Kanal stellen sich – nachdem das erste Schmunzeln gewichen ist – doch einige Fragen. Schließlich berühren die Geschehnisse eine des Sommers alltägliche Praxis. Steht doch der Eigner manch schwächer motorisierten Sportgerätes vor der Frage, ob die Kanalpassage allein mittels des kleinen als Flautenschieber gedachten Außenborders am Heck zu bewältigen sein wird, oder ob nicht doch eine

Optimierung durch einen zugkräftigen Schlepp möglich sein könnte. Und wäre in einem solchen Fall die Passage auch single-hand möglich?

Zur Erinnerung: Schorsch Pulver war allein an Bord und wollte sein Folkeboot auf die Ostsee überführen. Mit einem befreundeten Sportkameraden war Schlepphilfe verabredet, um die Fahrt, die sich ansonsten am Rande der vorgeschriebenen Mindestgeschwindigkeit bewegt hätte, zu beschleunigen. Die Reise wurde auf Anweisung der Wasserschutzpolizei unter Androhung empfindlicher Sanktionen beendet, weil das Boot – nur mit dem Schiffer bemannt – eine zu geringe Besatzungsstärke aufgewiesen hätte. Nach dem Lösen der Schleppleine stand bei unveränderter Besatzungszahl der Weiterreise (jetzt nur mit Außenborder) in den Augen der Ordnungshüter nichts im Wege.

In dem Beitrag wurde auf § 42 SeeSchStrO verwiesen, wonach bei Schleppverbänden im NOK sichergestellt sein muss, dass sich auf dem Anhang mindestens zwei schiffahrtskundige Personen befinden.

Was nun ist ein Schleppverband? Es hilft ein Blick in § 2 (Begriffsbestimmungen) Abs. 1 Nr. 7. Danach ist dies die Zusammenstellung von einem schleppenden Maschinenfahrzeug (Schlepper) und einem dahinter geschleppten Anhang, der keine oder keine betriebsbereite Antriebsanlage besitzt. Das Folkeboot verfügte aber über eine Antriebsanlage, die auch noch betriebsbereit war. Es kann sich also bei dem Boot, das sich allein zum Zweck des schnelleren Fortkommens eines anderen schleppenden Maschinenfahrzeuges bedient und den eigenen (schwächeren) Antrieb nicht benutzt, gar nicht um einen Schleppverband im Sinne der SeeSchStrO gehandelt haben. Somit erübrigt

sich auch von vornherein die mögliche Frage der Mindestbesatzung.

Im Weiteren stellt sich uns aber die Frage, ob es sich um einen Schleppverband gehandelt hätte, wenn auf dem Folkeboot keine – oder keine betriebsbereite – Antriebsanlage vorhanden gewesen wäre und ob bei einer solchen Konstellation die Bemannungsvorschrift gegriffen hätte? Auch diese Frage ist zu verneinen, da allein die „Ergänzenden Vorschriften für den NOK“ nach dem 7. Abschnitt der SeeSchStrO einschlägig sind. § 51 benennt hier die Fahrregeln für Sportfahrzeuge. Nach Abs. 6 darf ein motorgetriebenes Sportfahrzeug nur ein (weitere) Sportfahrzeug schleppen und die Mindestgeschwindigkeit muss 9 Kilometer (4,9 sm) in der Stunde betragen. Eine Mindestbesatzung ist für Sportfahrzeuge nicht vorgeschrieben.

Nach Sinn und Zweck der Regelung, nämlich die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten, bedarf es auch keiner weiteren Vorgaben, da ein kleines Sportboot ggf. auch von nur einer Person – z. B. bei einer Fahrtunterbrechung in einer Weiche – sicher gehandhabt werden könnte.

Interessanterweise wird auch in dem vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau herausgegebenen „Merkblatt für Sportbootfahrer Nord-Ostsee-Kanal“ die Mindestgeschwindigkeit beim Schlepp durch ein anderes Sportboot, nicht jedoch die Mindestbesatzung erwähnt.

Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt in Kiel bestätigte auf Nachfrage der SVAOe inzwischen unsere Rechtsauffassung. Es kann nur vermutet werden, dass den Beamten der Wasserschutzpolizei eine ärgerliche Verwechslung mit den Anforderungen an die

„große“ Schifffahrt unterlaufen ist, wird doch nach § 42 SeeSchStrO für andere als Sportfahrzeuge die zweite Person sehr wohl gefordert. Die gegenüber unserem Mitglied angeordnete Beendigung der Reise als Anhang und Weiterfahrt ohne Schleppunterstützung war mangels einer Rechtsgrundlage schlicht rechtswidrig. Ein Schelm ist, wer sich Schlechtes dabei denkt.

HISTORISCHES

Die Reise der „Schwalbe V“ nach Bornholm 1959

EINE AUCH HEUTE NOCH BEACHTLICHE SOMMERTOUR IN KLEINEM BOOT OHNE MASCHINE

Diesen ausführlichen 60 Jahre alten Reisebericht, der schon damals in den SVAOe Nachrichten veröffentlicht worden war, bringen wir nun in der Rubrik „Historisches“ erneut, und zwar in zwei Teilen. Er ist es wert, da es nie schaden, sogar lehrreich sein kann, nachzulesen, wie damals mit durchweg kleineren Booten aus Holz und ohne Motor gesegelt wurde. Die Häfen waren kleiner und hatten teilweise ihre Tücken. Hilfe und Gastfreundschaft, übrigens beides Dinge, die Gegenseitigkeit erfordern, waren an der Tagesordnung. (Red.)

Von Jürgen Chr. Schaper † Die „Schwalbe V“ ist ein kleiner Kielkreuzer ohne Motor der 5,5 KR-Klasse. 1950 in Flensburg gebaut, von Gruber konstruiert, ist sie dem nordischen Volksboot „stark nachempfunden“. Mit 8,00 Meter Länge ü.a., 6,45 Meter in der WL, 2,15 Meter Breite und 1,30 Meter Tiefgang ist sie jedoch etwas größer als ihre skandinavischen Paten. Der Freibord ist



5,5 KR-Yacht „Schwalbe V“

etwas geringer. Die Segelfläche mit 25,5 Quadratmetern am Wind ist auch etwas größer. Dieser Typ hat sich auf der Ostsee gut bewährt und wird seit einigen Jahren in verschiedenen Variationen gebaut. Stehhöhe haben wir, da ein Deckshaus fehlt, nur im Cockpit und Kajütsniedergang bei offenem Luk. In der Kajüte ist das auf längeren Reisen erforderliche Minimum an Bequemlichkeit für zwei, höchstens drei Personen gegeben, es sind nur zwei feste Kojen vorhanden.

Die Seetüchtigkeit des kleinen, mit selbstlenzender Pflicht ausgestatteten Fahrzeugs ist relativ groß. Es ist sehr steif, behält im Seegang an der Kreuz gut Fahrt und segelt auch bei hartem Wetter und Seegang überraschend trocken. Die Besatzung bestand auf der nachstehend geschilderten Fahrt nur aus zwei Personen, meiner Frau und mir. Wir hatten uns die während der Reise anfallende Beschäftigung redlich zu teilen, und da es bei einer so kleinen Crew übergenug zu teilen gab, kam niemand zu kurz. Seit der Nord-

seewoche lag die „Schwalbe“ in Eckernförde. Am 14. Juni segelten wir nach Holtenau, wo wir am 16. von der DESAG mit den auf längerer Fahrt unentbehrlichen Köstlichkeiten versorgt wurden. Dass diese Sachen plombiert an Bord kommen und sogleich verstaubt werden, erhöht noch die Vorfreude auf die zu erwartenden Genüsse.

Ich treffe am späten Nachmittag mit der Bahn aus Hamburg kommend an Bord ein, von der bereits vollzählig versammelten Crew sehlichst erwartet und herzlich begrüßt. Mein erster Blick gilt dem aushängenden Seewetterbericht. Er verkündet auffrischende Winde W-NW, 6–8, stark wolkig, einzelne Schauer, und es ist leider festzustellen, dass sich das Wetter auch an diesem Bericht hält. Zwar weht es hier in der Kieler Förde nur mit ca. sechs Windstärken, aber tief hängende dicke „Nimbus“ jagen über uns ostwärts, und ein programmmäßiger Regenschauer treibt mich aus dem Reiseanzug direkt ins Ölzeug. Gegen die begründeten und wohlgemeinten Bedenken aller Segler und des bärtigen Hafenwartes beschließen wir, dennoch auszulaufen. Wir wollen die knapp bemessenen Urlaubstage nicht im ersten Hafen auf besseres Wetter lauernd verbringen. 18 Tage stehen uns nur zur Verfügung, nicht viel für ein kleines Schiff und eine lange Reise. Außerdem haben wir den angekündigten Wind auf unserem beabsichtigten Weg achterlich, was wollen wir mehr. Wir schlagen die kleine Sturmbesegelung, bestehend aus einem festen Trysegel und winziger Fock an und zurren alles seefest. Die von hilfsbereiter Hand losgeworfenen Leinen klatschen ins Wasser, und eilig lassen wir den Steg und viele skeptische Gesichter zurück. Wie die meisten Segelreisen steht auch diese unter dem Motto: „Klappt es, ist es Können, klappt es nicht, ist es Leichtsinn!“

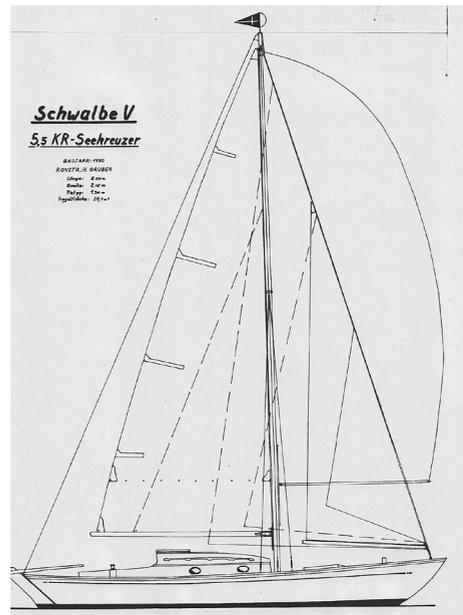
Schnell laufen wir aus der Förde und zu dem vor Laboe stationierten Zollboot. Es ist nicht einfach, das Schiff in der kabbeligen Dünung von der wesentlich robusteren Bordwand des Zollbootes freizuhalten. Irgendwie fehlt der „Dritte Mann“, wir werden ihn noch gelegentlich auf dieser Reise vermissen.

Vor Tonne „Kiel 1“ setze ich Kurs auf Fehmarn Belt-Feuerschiff ab. Unsere Reiseroute sollte bei westlichen Winden erträglicher Stärke durch den Fehmarnsund über Gjedser zunächst nach Mön führen. Die Dünung ist hier draußen für unser kleines Fahrzeug schon recht beachtlich. Gleichmäßig stampft das Kiel-Feuerschiff in den aus der Eckernförder Bucht herausrollenden Seen. Weiß leuchten die Schaumköpfe im abendlichen Dunkel. Der Wind entspricht nicht ganz der Speisekarte der Wettermacher, sondern weht aus WSW. Das Schiff rollt platt vor dem Wind bei nun genau achterlicher See wie der berühmte Käse zum Bahnhof. Diverse Gegenstände machen sich selbstständig und kullern im Schiff und auf unsere Nerven herum. Jeden Moment muss mit einer Halse gerechnet werden, hieran ändert sich auch eine schnell gesetzte Bullentalje nicht viel. Dies Vergnügen ist uns auf die Dauer zu anstrengend, und so wird, auch im Hinblick auf die zu erwartende Seekrankheit meiner Frau, umdisponiert und die Route nach dem Großen Belt gewählt. Auf diesem raumen Kurs sind Bewegungen des Schiffes angenehmer, und das Kurshalten macht keine Schwierigkeiten mehr.

Mit hoher Fahrt rauschen wir von Tonne zu Tonne nordwärts, zeitweilig über sechs Seemeilen/ Stunde errechnend, für das kleine Schiff unter Sturmsegeln eine recht beachtliche Geschwindigkeit. Schnell ist es dunkel geworden, nicht einmal der Mond scheint durch die Wolkendecke. Gegen Mitternacht passieren wir Keldsnor, doch unse-

re Hoffnung auf ruhiges Wasser im Großen Belt erfüllt sich nicht. Die See ist hier genau achterlich, es muss ein erheblicher Gegenstrom laufen, bestätigt durch das langsame Auswandern der Tonnen und Feuer. Erst im Morgengrauen erreichen wir Tonne 8 und laufen in das Smaalands-Fahrwasser ein. Nachträglich errechne ich unsere Durchschnittsgeschwindigkeit im Großen Belt mit vier Seemeilen/Stunde. Der Südstrom lief demnach mit ca. zwei Seemeilen/Stunde gegenan.

Smaalands-Fahrwasser wird nördlich der Inseln Vejrö, Femö und Fejö durchlaufen. In der langen Dämmerung sind hier die unbeleuchteten Tonnen schlecht und sehr spät auszumachen, und gerade hier ist die Einhaltung des Fahrwassers äußerst wichtig. Meine Frau hat die Nacht ohne Seekrankheit überstanden und löst mich um sechs Uhr nach kurzer Ruhe am Ruder ab. Einen festen



Segelriss „Schwalbe V“



Die Kreideklippen von Mön (Fotos Archiv Schaper)

Wachtörn haben wir nicht eingeführt, da dies bei nur zwei Personen kaum möglich ist. Beide werden ständig gebraucht, jedes Manöver nimmt die ganze Crew in Anspruch, Marlies wird außerdem gelegentlich in der Kombüse und ich am Kartentisch verlangt.

Um 9:15 Uhr passieren wir das imposante Bauwerk der Storströmbrücke, gleichzeitig dringt ein erster Sonnenstrahl durch die Wolken und in unsere klammen Gebeine. Eine Stunde später laufen wir bei herrlichem Sonnenschein in Stubbekjöbing ein. Beim „Peter von Danzig“ gehen wir längsseits. Dieses große see- und sturmgeprüfte Schiff wartete schon zwei Tage auf das Abflauen des Windes, um nach Kiel zu segeln. Ein letzter Versuch, gegenan zu knüppeln, war gerade aufgegeben worden, und an Deck wurden Segel und Zeug getrocknet. Man sieht wieder: Beim Segeln kommt es weniger auf die Windstärke als auf die

Windrichtung an. Wir haben unser erstes Ziel erreicht, nichts zu trocknen, und schlafen nach einem guten Essen erst einmal gründlich aus.

Stubbekjöbing besteht, wie alle dänischen Häfen, zum größten Teil aus aufgehängten Netzen, Fischkästen und Kaischuppen. Das obligate Autofährschiff und ein Getreidesilo vervollständigen die Einrichtung. Alles ist umlagert von dem unvermeidlichen Geruch von Teer, Fisch, Tauwerk, trockenem Holz. Nachmittags sieht man uns im kalten Wasser in der Nähe des Hafens planschen und anschließend auf dem ersten Urlaubseinkaufsbummel durch die Stadt. Ein sechsteiliges modernes und sehr buntes Kaffeeservice wird billig eingehandelt und an Bord seefest verstaut. Abends schiebt sich die riesige Yacht eines sehr freundlichen Engländers in der Schuhgröße der „Ashanti IV“ zwischen uns und den „Peter“, von welchem bis spät in die Nacht dezenter Gitarrenklang und Gesang in die Nacht schallt.

Am folgenden Tag werden wir durch das Ablegen des britischen Sportsfreundes schon um sechs Uhr wach. Zwei original englische Bilderbuch-Yachtmatrosen in bestickten Pullovern sind von ihrem Skipper beauftragt worden, uns leise zu verholen. Verschlafen steige ich im Pyjama an Deck und helfe ihnen. Der Wind hat abgeflaut und es steht nur noch eine frische südwestliche Brise. Ich schlage das Sturmsegel ab und das Großsegel an, während Marlies schnell einige Einkäufe erledigt. Vollzeug mit Kreuzballon rauschen wir um sieben Uhr aus dem Hafen, hinein in einen herrlichen Sommer- und Segeltag. Das Barometer ist weiter gestiegen und keine Wolke zeigt sich am Himmel. Beim Durchlaufen des Grönsundes trinken wir im Cockpit Kaffee. Draußen in der Hjelm Bucht wird es unruhiger. Es steht noch viel tote See von den stürmischen Vortagen.

Schnell muss der Kaffeetisch abgebackt werden, wenn es nicht durch das Rollen des Bootes von selbst besorgt werden soll.

Der Kurs nach Klintholm wird zu einer dümmeligen Angelegenheit. Wir müssen eine Bullentalje fahren, um das Übergehen des Baumes zu verhindern. Die Sicht ist recht mäßig, Möns Südküste liegt vollkommen im Dunst und ist kaum zu sehen, obwohl wir nur wenige Seemeilen abstehen. Um 11 Uhr laufen wir in Klintholm ein und finden ein gutes Plätzchen im Fischereihafen. Kaum fest, machen wir mit Badezeug bewaffnet einen Spaziergang und baden in der Brandung. Das Mittagessen an Bord schmeckt darauf doppelt so gut. Nach dem Essen ergänzen wir beim Schiffshändler unsere Vorräte. Im Laufe des Tages füllt sich der Hafen mit deutschen Fischkuttern. Die Fischer fluchen über mageren Fang und flicken ihre von riesigen Quallenschwärmen zerrissenen Netze. Ich nehme die Gelegenheit wahr und höre auf den Kuttern jede erreichbare Wettermeldung, da wir kein Radio an Bord haben.

Nachmittags wandern wir, ausgerüstet mit Kamera und Fernglas, zu den Kreidefelsen. Es ist warm und uns wird schnell noch wärmer, unseren „Seebeinen“ fallen die sieben Kilometer Fußmarsch durch hügeliges, staubiges Land recht

schwer. Ein freundlicher Däne erbarmt sich unser und nimmt uns in seinem Wagen eine Strecke mit. Bis in den Abend kraxeln wir dann in den Felsen und Hängen von Möns Klint herum. Die schneeweiße schroffe Küste ist immer wieder ein Erlebnis. Weit schweift der Blick über das unendliche Blau der See.

Bei dem schönen Wetter – es ist wieder klarer geworden und gut sichtbar – können wir schwach die vom Abendsonnenschein angestrahlte 30 Seemeilen entfernte Kreideküste von Rügen erkennen. Für uns westdeutsche Segler ist Mön ja so eine Art Ersatz für das zwar deutsche, aber doch unerreichbare Rügen geworden. Auf der Rückkehr gelingt es uns wieder, von freundlichen Dänen auf der Landstraße aufgesammelt zu werden. Bis auf die Hafemole werden wir gefahren und können direkt vom Auto ins Schiff umsteigen. Die beiden Dänen – ein sehr freundliches älteres Ehepaar – trinken noch ein Gläschen mit uns in der Kajüte. Seitens der Gäste erfolgt daraufhin eine Gegenladung zu einer Besichtigung ihres Hofes in Elmelunde, ca. 15 Kilometer von Klintholm entfernt. Gern nehmen wir sie an und sausen wieder los. Der Däne macht einige Umwege, um uns in der Abenddämmerung einen Teil der Insel Mön zu zeigen. Wir Segler beschränken unsere Besu-



**Seemann
& Söhne**

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

Schenefeld Dannenkamp 20 22869 Schenefeld Tel.: 8660610	Blankenese Dormienstraße 9 22587 Hamburg Tel.: 866 06 10	Rissen Ole Kohdrift 4 22559 Hamburg Tel.: 81 40 10	Groß Flottbek Stiller Weg 2 22607 Hamburg Tel.: 82 17 62	Bestattungen aller Art und Bestattungsvorsorge
---	--	--	--	---

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

che fremder Länder meist ausschließlich auf die Küstengebiete. Unsere Kenntnis Skandinaviens erstreckt sich daher oft nur auf Häfen und günstigenfalls deren nächster Umgebung. Ins Binnenland, selbst wenn es so klein ist wie das dänische, dringen wir selten vor. „Was braucht der Seemann an Land zu gehen, er kann das Land ja vom Schiff aus sehen“, heißt es nur allzu häufig. Umso mehr begrüßen wir daher diese Gelegenheit, einige Kilometer kreuz und quer ins Land einzudringen. Es dunkelt schon, als wir den Hof erreichen, im verschwindenden Tageslicht werden uns auf der sehr alten Anlage das saubere und gesunde Vieh und die modernen Einrichtungen gezeigt. Inzwischen bereitet die Hausfrau einen Imbiss.

Vor dem Haus proben Dänen im Alter zwischen 18 und 25 Jahren ein Theaterstück. Sie reden viel und laut und begleiten ihr Spiel mit überschwänglichen Pantomimen. Alle sind sehr eifrig und nehmen die Sache furchtbar ernst. Wir verstehen natürlich kein Wort, noch sagen uns die Gesten der Spieler etwas. Trotzdem oder gerade deswegen finden wir es sehr komisch. Die jungen Leute lassen sich durch unsere Anwesenheit aber keineswegs irritieren. Mit der Familie unseres Gastgebers sitzen wir dann bis in den späten Abend und klönen, so gut es bei den verschiedenen Sprachen eben geht. Beiden „Parteien“ macht die von heftigem Gestikulieren begleitete Konversation viel Spaß. Es ist bald kein Unterschied mehr zu sehen zwischen unserer Unterhaltung und dem Spiel vor dem Fenster. Spät nachts fahren uns die netten Leute mit dem Wagen zurück an Bord bis vor unser Cockpit.

Am Vormittag des nächsten Tages bereiten wir uns auf den langen Trip nach Bornholm vor. Nach dem Mittagessen wird etwas auf Vorrat geschlafen. In bewährter Weise wollen wir wieder

am späten Nachmittag starten und die Nacht durchsegeln. Dies hat auf längeren Strecken seinen guten Grund. Da unsere „Schwalbe“ keinen Motor hat, ist es nicht möglich, einen genauen Ankunftsstermin festzulegen. Bei einem reinen Segelfahrzeug bringen die Launen des Wettergottes immer wieder den schönsten Fahrplan durcheinander. Ich habe es mir deshalb zum Grundsatz gemacht, überhaupt keinen aufzustellen. „Nimm di nix vör, denn sleit di nix fehl“, sagt der Hamburger treffend. Segeln wir also bei frischer Brise morgens los, so können wir, wenn der Wind bleibt, sehr gut nachmittags oder abends, jedenfalls bei Tageslicht, das gesteckte Ziel erreichen. Meistens bleibt er aber nicht, und dann ist die schönste Kalkulation im Wasser. Wir müssen dann nach Dunkelwerden den – häufig unbekanntenen – Hafen ansteuern, einlaufen und darin unter Segel zwischen Schrottfischern, Rammen und anderen Verkehrshindernissen manövrieren. Auf längeren Strecken haben wir es daher immer so gehalten, dass wir abends absegelten. blieb günstiger Wind, erreichten wir unser Ziel morgens nach Tagesanbruch, wurde es flau, hatten wir noch den ganzen Tag zur Verfügung, auf jeden Fall kamen wir immer bei Tageslicht an.

Um 16:30 Uhr verlassen wir Klintholm. Sicherheitshalber haben wir in das Großsegel ein Bindeiff eingesteckt, um nicht bei einem Auffrischen des Windes während der Nacht reffen zu müssen. Es weht mit etwa 3–4 Windstärken aus West. Den ganzen Tag war das Wetter warm und schön und auch am Abend zeigt sich keine Wolke am Himmel. Das Barometer steht unverändert hoch. Ich setze geraden Kurs auf die Ansteuerungstonne von Rönne ab, während Mön langsam achteraus kommt. Um 18 Uhr bestimme ich unter gleichzeitiger Kompasspeilung den Abstand von Mön

Feuer mit dem Sextanten, um noch einen letzten möglichst genauen Schiffsort zu erhalten. Wir loggen eine Geschwindigkeit von vier Knoten. Noch Stunden sehen wir die hohe Küste Möns, hinter der jetzt die Sonne untergeht, dann sind wir allein in der uns ringsum umgebenden Stille, die nur ab und zu durch eine an den dahingleitenden Rumpf klatschende Welle unterbrochen wird. Kurz vor der Sommersonnenwende und bei Vollmond wird die Nacht klar und hell, der Schein des Tages wandert mit den Stunden langsam vor Nordwest über Nord nach Nordost.

Wind und achterliche See nehmen nach Sonnenuntergang etwas zu, zur Sicherheit bringe ich am Baum wieder eine Bullentalje aus. Der fast volle Mond über den ruhig dahinziehenden Wellen, in deren Rhythmus sich unser Schiff gleichmäßig hebt und senkt, ist immer wieder ein wunderbarer Anblick. Der Mond über Feldern und Hügeln, über Bergen und Wäldern kann nicht annähernd mit dem Mond über dem Wasser und den Wellen verglichen werden. Der Zauber dieser Nacht nimmt uns ganz gefangen, still sitzen wir im Cockpit und hängen unseren Gedanken nach. Fortsetzung folgt

DIES UND DAS

HELGOLAND

Interessantes, Nachdenkliches und Amüsantes zur Inselentwicklung

Helgolands Bürgermeister Jörg Singer hat den Mitgliedern der Gemeinde Helgoland einen Neujahrsbrief geschrieben, in dem neben aktuellen auch historische Informationen in lockerer Weise dargestellt werden. Dafür dürften sich auch SVAOe-er interessieren. Helgoland ist schließlich auch „unsere“

Insel. Wir haben einige Auszüge aus dem Brief zusammengestellt, die in Jahrhundertschritten die Veränderungen zeigen. (Red.)

EIN RÜCK- UND WEITBLICK ZUR INSELENTWICKLUNG

Von Jörg Singer ■ **1720** gab es bereits einen Nord- und einen Südhafen, der allerdings nicht befestigt war. Die Inseln waren bis zum 31.12.1720 verbunden mit dem Woal, dem Überbleibsel der über Jahre abgebauten Kreidefelsen. Die Insel war dänisch regiert, damals sorgte das für Aufschwung. Aus einer damaligen primitiven Fischeransiedlung wuchs ein kleines Städtchen heran. 35 000 Helgoländer Hummer wurden nach London verkauft. Die Bevölkerung wuchs und verdoppelte sich von 1 000 auf 2000 Einwohner. Der Fischfang und das Lotswesen waren die zwei Hauptstandbeine und boomten.

1820 markierte eine Epoche großer Umbrüche. Helgoland war britisch, und die Zeit des Schmuggels und der Spionage während der Kontinentalsperre war vorüber. Die Insulaner litten Hunger. Unter den 2000 Einwohnern lebten noch 400 Lotsen auf der Insel. Den Lotsendienst hatten zunehmend Festländer übernommen. Der Fischfang war in der Ausstattung veraltet und litt daher unter großen Absatzschwierigkeiten. Bei passierenden Schiffen stritt man um das Lotsengeld, Neuerungen wie Tourismus galten noch als Hirngespinnste. Die negative Krönung dieser Misere war die neue Landesverordnung. Sie setzte fest, dass fortan Waren und Erlöse aus Strandbergungen, die damals immens wichtig waren, abgeführt werden mussten.

1920 war der erste Weltkrieg vorbei – Helgoland war deutsch. 1919 durften die Helgo-

länder nach fünf Jahren Evakuierung wieder in die Heimat zurück. Helgoland stand vor der Entmilitarisierung, wurde ein eigener Landkreis. Viele waren sehr unglücklich mit der preußischen Obrigkeit und schickten sich an, wieder zurück in dänische oder britische Regentschaft zurückzukehren. Alle Versuche scheiterten. Schon damals war der Unterhalt der Insel an den Küstenlinien eine kostspielige Angelegenheit. Keiner wollte Helgoland haben. Weimar beruhigte die Gemüter mit Sonderregeln: ein Festhalten an den Zollbestimmungen, der Entfall der Einkommensteuer und ein besonderes Wahlrecht, auf das die ersten Inselpolitiker, die mit zehn Köpfen erstmals am 13.2.1921 im Rat zusammenkamen, später pochten. Wahlberechtigt war nur derjenige, der bereits seit fünf Jahren auf Helgoland lebte. Mit 25 000 Inselgästen 1921 wollten die Helgoländer zurück zu einem mondänen Seebad und planten ein Casino. Helgoland war hipper als Sylt. Helgoland war Großbaustelle mit vielen Gastarbeitern aus aller Herren Länder. Das Unterland hatte sich durch die Bauten in den Häfen vervierfacht.

2020 war Helgoland mit den drei Standbeinen Tourismus, Forschung und Offshorewind besser aufgestellt denn je. Den Wirtschaftszweig Fischerei gab es schon lange nicht mehr, umso mehr erfreuten sich die Insulaner und Gäste beim Wachstum von Hummern und Austern. Mit der Strategie der kleinen Schritte wurden 2020 über 40 Millionen Euro in die Modernisierung der Insel investiert. Immer noch zugehörig zu Deutschland wurden wir bis zur ersten Jahreshälfte dänisch regiert, allerdings nicht durch eine Königin, sondern den SSW. Insgesamt schwanden durch die Bevölkerungsentwicklung der friesisch-helgoländische Identitätskern und die Sprache

weiter. Neben den vielen schönen Neuerungen aus Holz, Beton und Stahl stellten sich viele die Frage nach dem Sinn und der heutigen Identität der Inselbewohner. Ab spätestens dem 1. März änderte Corona das Inselleben mit Blick auf die Lebens-, Arbeits- und Erwerbsgewohnheiten schlagartig. Auch finanziell war es ein besonderes Jahr. Die Gemeinde hatte ein Haushaltsjahr mit drei Nachträgen. Viele Projekte wurden auf Eis gelegt. Neben dem harterkämpften Nachschuss des Bundes zum Binnenhafen stabilisierte sich letztendlich die Haushaltslage. Neben dem Hilfspaket für die Inselwirtschaft in Höhe von rund einer Million Euro wurden Finanzmittel für die Modernisierung von Trink- und Abwasser in Höhe von rund 6,7 Millionen Euro bereitgestellt. Wir sind als Inselgemeinschaft in 2020 jünger und internationaler geworden. 1491 Menschen mit 37 Nationalitäten leben heute auf Helgoland. Wie bereits vor 100 und 200 Jahren sind wir eine europäische Insel.

2120 strapazierte keine Pandemie die Insel, wie in den zurückliegenden hundert Jahren. „Helgoland – die Insel, die atmet“ war touristisch eine „echte“ Gesundheitsinsel geworden. Die Helgoländer profitierten von dem großen medizinischen Angebot. Die durchschnittliche Lebenserwartung stieg auf 117 Jahre an. Darum beneideten uns die Festländer. 2080 wurde der legendäre HUMMERKORB nach 100 Jahren wiedereröffnet. Bundeskanzlerin Angela Merkel brachte als letzte Amtshandlung 2025 einen europäischen Finanzrahmen auf den Weg. Der Bund hatte sich 2025 von seinen Häfen und Wasserbauwerken getrennt und zahlte fortan jährliche Unterhaltszahlungen. Helgoland nutzte diese Chance und entwickelte sich in der Deutschen Bucht zum Windwasserstoff-Mekka. Unsere

einstige Bunkerstation betrieb nun die weltweit größte Offshore-Wasserstoff-Tankstelle an der Tonne E3. Der ewige Streit der Festlandshäfen, wer nun Im- oder Exportterminal für Wasserstoff wird, war damit beendet.



Spätestens jetzt brauchen Sie einen neuen Stander ...

EIN NEUER STANDER UND VIELES ANDERE

Wie die Saison auch wird, die Boote kommen auf jeden Fall ins Wasser und sollen bis in den Herbst gut aussehen. Die Segler/-innen übrigens auch (nicht ins Wasser, aber gut aussehen). Wie sagte der verstorbene Kommodore Jürgen Schaper? „Segeln ist keine Gelegenheit, um alte Sachen aufzutragen.“ Das beginnt mit einem neuen Stander für Ihr Boot. Wenn Sie einen Vorgarten haben, können Sie auch dort mit einem Gartenstander entsprechender Größe Ihre Zugehörigkeit zur SVAOe zeigen. Für das Auto, den Trailer oder Ihre Werkzeugkiste gibt es Aufkleber.

Für sich selbst finden Sie eine große Auswahl an Anstecknadeln, Mützenabzeichen, Blazerknöpfen, Stickabzeichen und Krawatten, aber auch Kleidungsstücke wie Caps, Poloshirts, Sweatshirts, Fleecepullis und -jacksen, Westen, Blusen und Hemden sowie die wirklich praktischen, warmen und wetterdichten Segeljacken. Auch für Kinder ist allerlei dabei.

Gucken Sie mal auf unsere Homepage unter www.svaoe.de in der Rubrik „Shop“! Es lohnt sich. Für Sie und Ihr Boot gilt: Zeigen Sie Flagge!



... und mit Weste, ...



... Segeljacke, ...



*... und Mütze sehen Sie immer gut aus!
(Fotos SVAOe)*

„Woge“ und „Peking“

EIN NACHTRAG ZU DENKWÜRDIGEM EREIGNIS

GAN ■ In Ausgabe 5-2020 hatten wir mit einem Bild auf Seite 1 von der Überführung der restaurierten Viermastbark „Peking“ in den Hamburger Hafen berichtet. Im Vordergrund war „Luise“ zu



„Woge“ neben „Peking“, Gemälde von Gerd Breitbart

sehen, die Yacht unseres Vereinsvorsitzenden Stephan Lunau. Es war ein großes Ereignis mit vielen Zuschauern und begleitenden Booten. Das Hamburger Abendblatt berichtete mit einem Foto auf der Titelseite. Darauf war – man musste schon Insider sein, um das herauszufinden – in Höhe des Besanmasts der „Peking“ auch die J-Jolle „Woge“ unseres Mitglieds Manfred Jacob zu sehen, der sich in das Getümmel der Empfangsparade gestürzt hatte. „Woge“ ist mit Baujahr 1922 noch nicht ganz so alt wie „Peking“, die 1911 erbaut wurde, aber auch schon fast 100 Jahre. Mitsegler Gerd Breitbart hat die Situation in einem Gemälde verarbeitet und Manfred geschenkt. Hier zeigen wir es.



ZU UNSEREM TITELBILD

GAN ■ Szene auf einer Pagensandregatta, aufgenommen von einem Fotografen auf einem Begleitboot: Ein Folkeboot, es ist die SVAOe-Yacht „Fun“, liegt knapp vor zwei modernen Kielyachten. Das Foto ist eigentlich unspektakulär. Aber Klaus Pollähn, der Steuermann und Eigner von „Fun“, sah es sich später an, erinnerte sich, wie sich die Situation verschob, griff zu seinen Farbstiften und skizzierte, wie es 45 Sekunden später aussah. Daraus zog er segeltechnische Schlüsse, die zu seinen Gunsten ausgingen. Das muss man erstmal können. Das Segeln ohnehin, aber auch das Skizzieren. Hier ist ihm, ganz ohne den Trimm seiner Segel zu beurteilen, ein Bild gelungen, das rundherum stimmt. Der Himmel ist ein wenig düster (er war es nach dem Foto auch in Wirklichkeit), jedoch mit blauen und roten Streifen durchzogen. Die drei Yachten im Vordergrund beherrschen die Situation, und der Antennenturm rechts schließt das Bild ab, ohne den Blick abzulenken. Der Fachmann erkennt einen Wettkampf an der Kreuz. Der unkundige Betrachter erfreut sich an der Komposition aus Himmel, Ufer, Wasser und Booten. Dass ein erbitterter Kampf ausgetragen wird, erkennt er nicht. Segeln ist ein friedlicher Sport in und mit der Natur. Auch das kommt gut zum Ausdruck.

Das Bild wurde entnommen aus dem im Folgenden beschriebenen Buch „Segeln gegen die Uhr“ von Klaus Pollähn.

DAS BÜCHERSCHAPP

Segeln gegen die Uhr

RÜSTZEUG FÜR
YARDSTICK-REGATTEN

GAN ■ „Regatten zu gewinnen ist ganz einfach,“ sagt Nathan Outteridge, der außergewöhnlich fachkundige Kommentator der diesjährigen America's Cup-Serie, „du musst stets schneller sein als alle anderen und den kürzesten Weg fahren.“ Dass diese einfache Wahrheit nicht so leicht umzusetzen ist, wissen wir alle. Klaus Pol-lähn, einer der langjährig erfolgreichsten Regattasegler der SVAOe, weiß das am besten, aber er hat auch Mittel und Wege gefunden, die zum Ziel führen. Wenn er auf 55 Jahre an der Pinne und auf 25 Jahre mit Modellyachten zurückblickt und seine Erkenntnisse und Ratschläge Interessierten zur Verfügung stellt, dann heißt es, alle Sinne auf Empfang zu stellen. Man kann nur lernen und findet überzeugenden Anschauungsunterricht.

Bücher über das Regattasegeln, über Technik, Taktik, Trimm und Tricks, über Aero- und Hydrodynamik, über Planung, Psyche, Physis und Physik gibt es zuhauf. Manfred Curry veröffent-

lichte seine Erkenntnisse über Theorie und Praxis schon vor 95 Jahren, wobei er schon damals wissenschaftliche Unterstützung bei Prandtl und Junkers fand. Danach ist unendlich viel dazugekommen. Nicht zuletzt war es Marchaj, der 1962 seine wissenschaftliche Analyse veröffentlichte, in der er aero- und hydrodynamische Faktoren zum Verhalten von Yachten untersuchte. Das sind große Namen, die sich noch leicht ergänzen ließen. Mit der Entwicklung des IMS-Systems in den Achtzigerjahren hielt die numerische Modellbildung Einzug in die Erkenntnisgewinnung vom Zusammenwirken von Rumpf, Rigg, Segeln und Umwelt bei Yachten. In neuerer Zeit betrachte man nur den Wettkampf der Konstrukteure mit ihrem gigantischen datentechnischen Aufwand für den America's Cup oder die Vendée Globe. Man könnte meinen, Regatten können nur noch gewonnen werden, wenn das Neueste an Sensoren und computerbasierten Entscheidungshilfen an Bord ist. Der Mensch stört eigentlich nur.

Aber das täuscht. Ohne den Sportler mit seinem Einsatz ist alles nichts. Für die Mehrheit der Segler, für alle wie du und ich, gilt, was schon immer galt: Wir geben alles und orientieren uns an den

TICKET-DRUCKEREI
Herstellung attraktiver, funktioneller Eintrittskarten

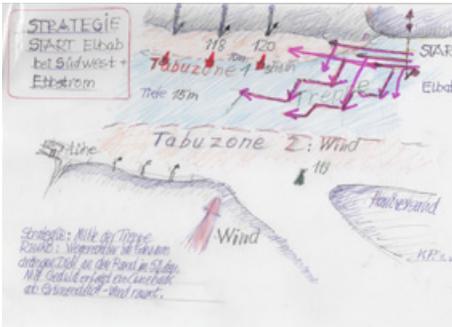
SOUVERÄN SOFTWARE
Software für die Verwaltung von Museen

TECHNIK EXZELLEZ
Kassen, Thermodrucker, Kontrollsysteme, Infoterminals

KONTAKT HERSTELLER
Webshops für Online- und Mobile-Ticketing

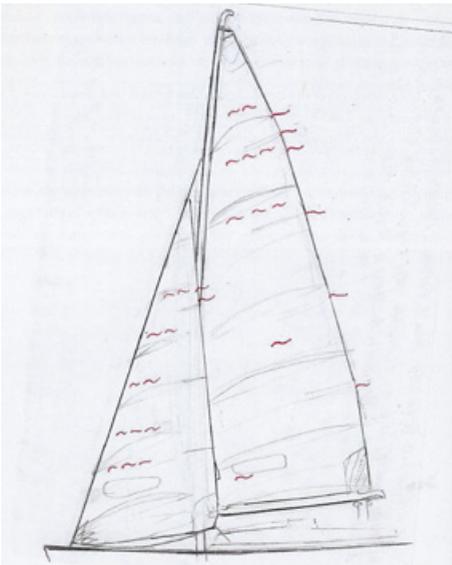
BECKERBILLETT

+49 (0) 40-399 202-0 www.beckerbillett.de



Strategieskizze für die Nachstart-Phase

Besseren. Was also kann uns Klaus mit seinen auf der Vergangenheit basierenden persönlichen Erfahrungen sagen? Die Antwort ist einfach. Es ist der denkende Mensch, der vor, während und nach den Regatten die einzelnen Situationen kritisch analysiert, die Konkurrenz beobachtet und anhand der Ergebnisse seine Schlüsse für künftige Entscheidungen trifft. Beobachten, nachdenken, verbessern, das sind die klassischen Schritte zum Erfolg. Klaus ist sie seit 55 Jahren gegangen.



Viele Windfäden! (Zeichnungen Klaus Pollähm)

Der Titel des Buchs sagt bereits aus, dass sich der Verfasser auf ein einziges Thema beschränkt: Wie mache ich mein Boot so schnell, dass ich in kürzest möglicher Zeit von der Startlinie bis ins Ziel komme? Die Gegner spielen für ihn in diesem Bezug eigentlich keine Rolle. Infolgedessen behandelt er taktische Fragen nicht, sondern strategische und viele, viele praktische Details. Er zeigt sie in einer Reihe von Aufsätzen mit zahlreichen Fotos von Elbregatten mit seinem Folkeboot „Fun“ und aus internationalen, meist anglo-amerikanischen Zeitschriften und Büchern. Wie bereite ich mich auf eine Wettfahrt richtig vor? Wie finde ich unter welchen Bedingungen das wirksamste Segelprofil? Wieviel Durchhang im Vorstag ist angemessen? Wo und wie sind die Windfäden richtig angeordnet? Wozu dient der Twist? Wie segele ich im See-gang? Dort, wo Fotos nicht zur Hand waren, hat Klaus eigene Skizzen angefertigt. Es ist erstaunlich, wie treffend, geradezu künstlerisch sie gelungen sind. Ein Beispiel findet man auf der Titelseite dieses Hefts.

Man merkt, dass die Aufsätze zu unterschiedlichen Zeiten entstanden sind, nämlich immer dann, wenn sich Klaus mit einem Thema vertieft beschäftigt hat. Das dient nicht unbedingt der Logik im Aufbau des Buches, denn es gibt parallele Stränge in verschiedenen Abschnitten. Das ist wie im wirklichen Leben: Lernen ist kein systematischer, kontinuierlicher Vorgang, sondern geht in erratischen Sprüngen vor sich.

Die Segler/-innen, für die das Buch gedacht ist, verzichten weitgehend auf spezielle elektronische Sensoren, Computer und Entscheidungshilfen an Bord. Sie nutzen ihre eigenen Sinne, sie „segeln mit dem Arsch“, wie ein derber Ausdruck sagt. Das ist das eigentliche Segeln für Amateure,

also für alle von uns. Im Erfolgsfall schafft es Befriedigung, sonst Anreiz zum Bessermachen.

Dieses Buch beschreibt nur, welche Mittel man anwenden muss, um wirklich schnell zu segeln. Alle diese Mittel hat Klaus in einem großzügig aufgemachten, limitierten Privatdruck zusammengestellt und kommentiert. Freunde und Interessenten können ihn bei ihm gegen Kostenerstattung erwerben. Anreiz und Lust, seine Erkenntnisse anzuwenden, kommen bei der Lektüre. Erfolge werden bei konsequenter Anwendung nicht ausbleiben.

SEEFAHRT MIT HUHN

Von Michael Albrecht ■ Aus Frankreich, das schon so viele herausragende Segler hervorgebracht hat, kommt ein neuer junger Fahrtensegler, der in mehrfacher Hinsicht ganz ungewöhnlich ist: mit 21 Jahren gibt Guirec Soudée in der nördlichen Bretagne sein ganzes bisheriges Leben auf, um ein Stahlsegelboot zu kaufen und die Welt zu bereisen. Vier Atlantik-Überquerungen, ein Winter im west-grönländischen Eis, die Durchquerung der Nordwest-Passage, den Pazifik von Alaska bis Feuerland durchsegelt, ein Abstecher in die Antarktis, vom Kap Hoorn zum Kap der Guten Hoffnung und von dort nach St. Helena, um Napoleon zu besuchen – allein die Aufzählung seiner Reisesstationen ist beeindruckend. Wirklich außergewöhnlich wird Guirecs Weltreise mit seiner „Yvinec“ durch seine spezielle Reisebegleitung: Monique ist jung, brünett – und ein Huhn!

Monique sorgt während der 5 Jahre langen Reise nicht nur regelmäßig für frischen Proviant an Bord: über 1000 Eier! Sie balanciert auch gekonnt auf dem Sprayhood, spaziert über Eisschollen, lernt Surfen und sogar Schwimmen. In

„Segeln mit Huhn“ erzählt ihr Herrchen von der abenteuerlichen Reise zu zweit.

In seiner Heimat ist Guirec Soudée längst eine Kultfigur und seine Hochseehenne Monique sowieso. Sein Buch ist daher viel mehr als ein Segelreisebericht. Es ist die Geschichte einer Sinnsuche, eine Lektion in Mut und Menschlichkeit. Vor allem aber ist es die Geschichte einer wunderbaren Freundschaft zwischen Mensch und einem Tier während eines langen, schweren Segeltörns. Ein sehr unterhaltsam geschriebenes Segelbuch mit Übersichtskarten und ca. 280 sehenswerten Bildern. **Guirec Soudée, „Segeln mit Huhn“, 208 Seiten, Delius Klasing Verlag € 29,90 ISBN 978-3-667-11885-1**



BÜCHER UND KALENDER ZU GEWINNEN!

Unserem Rezensenten gehen viele Bücher zu, von denen er etliche, aber nicht alle hier vorstellen kann. Da ist es eine gute Idee, wenn er die Bücher, die er „verarbeitet“ hat, den Vereinskolleg/enl-innen schenken möchte. Aber er baut eine Hürde auf: Man muss eine Quizfrage beantworten (Red.)

Von Michael Albrecht ■ Ein Kalender ist zu vergeben, der alle Liebhaber von Drachen, Schärenkreuzern, Asso 99 und älteren Klassen wie 4m R begeistern wird. Es sind wunderschöne Fotos von Yachten auf Ammersee, Chiemsee, Mälaren, Attersee und Wolfgangsee. Sonnenbeschienene Berge und Wälder runden die Szenerie im Hintergrund wunderbar ab. Delius-Klasing „Schönheit des Segelns“ 2021.

Außerdem sind folgende lesenswerte Bücher zu verschenken:

Detlef Jens, **Gefährliche Gezeiten** (Krimi)
 Detlef Jens, **Black Jack** (Krimi)
 Greepeace, **Mut** (Dokumentation)
 M. u. M. Heyl, **Ostseeschleife** (Ein Segelsommer)
 Rod Heikell, **Paradiesische Segelreviere**
 (Charterziele weltweit)
 Guirec Soudee, **Segeln mit Huhn**
 (Umseglung Amerikas, siehe Rezension)
 Yann Martel, **Schiffbruch mit Tiger** (Roman)

Wenn Sie eine der folgenden Fragen beantworten können, rufen Sie die Geschäftsstelle an und lassen sich meine Telefonnummer geben.

Quizfrage 1: „Sein Blick ist vom Vorübergehn der Stäbe so müd geworden ...“ Wie heißt dieser Text und wer hat ihn verfasst?

Quizfrage 2: Im ersten Film einer berühmten Reihe, die noch folgen sollte, entstieg eine Schweizer Schönheit im Bikini den karibischen Fluten. Jetzt soll derselbe versteigert werden. Als Ersatz für den verstorbenen Hauptdarsteller planen die Filmemacher eine erstaunliche, inkonsequente Veränderung. Welche?

ZU GUTER LETZT

DER BESTIRNTE HIMMEL ÜBER MIR

GAN ■ „Der Sternenhimmel sieht aus wie ein Feuerwerk, nur dass man es kurz nach seiner Explosion angehalten hat.“ (aus einem Bericht von Sophie Duysen über eine Überführung von den Azoren nach Lissabon in FSC-Mitteilungen 11/2016). Ein schönes Bild, das die Autorin gefunden hat, offenbar beeindruckt von der Wirkung des nächtlichen Himmels über dem Atlantik. Das wird jedem so gehen, der nachts einen wolkenlosen Himmel über sich hat und von Kimm zu Kimm sehen kann, auch auf Nord- oder Ostsee. Schon Kant, obwohl in Königsberg nur am Strand des Frischen Haffs stehend und aus seiner Heimatstadt nie herausgekommen, sprach von Ehrfurcht erfüllt die Worte: „Zwei Dinge erfüllen das Gemüt mit immer neuer und zunehmender Bewunderung und Ehrfurcht, je öfter und anhaltender sich das Nachdenken damit beschäftigt: Der bestirnte Himmel über mir und das moralische Gesetz in mir.“

Moderne Menschen können es sich einfacher machen. Sie laden eine entsprechende App auf ihr mobiles Endgerät und betrachten den Sternenhimmel virtuell, kein Ersatz, schon gar nicht für das moralische Gesetz, aber dennoch hilfreich.

Herausgegeben im eigenen Verlag der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne e.V.

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

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

Bankverbindung: Hamburger Sparkasse, IBAN DE60200505501265103992 / BIC HASPDE33

Redaktion: Michael Albrecht, Marcus Boehlich, Stefanie Holke (Layout), Götz-Anders Nietsch, Norbert Suxdorf, Andreas Völker
 E-Mail: redaktion@svaoe.de. Die Redaktion behält sich vor, Beiträge zu kürzen und zu redigieren.

Druck: bertheau druck GmbH, Marie-Curie-Straße 10, 24537 Neumünster, Tel. 04321/51061, Fax 04321/51970,
 E-Mail: info@bertheau-druck.de

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

Die Bezugsgebühr ist im Mitgliedspreis enthalten. Die Clubnachrichten erscheinen sechs Mal im Jahr.

Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier.



MIT
SACH-
VERSTAND,
ABSTAND
UND
MASKE.
SCHON
IMMER.

Ihr Spezialist für Neu-, Aus- und Umbau

Deichstraße 23-27 · 22880 Wedel · wegenerjachtwerft.de



WEGENER JACHTWERFT

