SEGLER-VEREINIGUNG ALTONA-OEVELGÖNNE e.V.

SVAOe NACHRICHTEN

5–2021 SEPTEMBER / OKTOBER

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 September / Oktober 2021 Nr. 5

KANN ES IRGENDWO FRIEDLICHER SEIN?

Der alte Störarm – ein Marschenhafen zum Verlieben. Man liegt gegen alle Winde geschützt, sogar gegen Sturmflut, wenn das Sperrwerk schließt. Gegenüber weiden die Schwarzbunten. Wasservögel sind zahlreich unterwegs. Der Sportschipperverein Borsfleth betreibt und pflegt mit viel Eigenarbeit seine Yachthafenanlage und sieht Gäste gern. Man könnte sich richtig wohlfühlen. Wenn nicht die ständig zunehmende Verschlickung wäre. Nun hat der SSVB mit eigenen Mitteln ein Spülgerät gebaut, das Abhilfe schaffen soll. Ende August wurde es unter großer Anteilnahme getauft (Wir berichten in dieser Ausgabe). Wir gratulieren und freuen uns auf angenehme Aufenthalte. (Foto Birgit Güldener)

IN DIESER AUSGABE

3 Editorial

Thema und Meinung

4 Segeln wir weiter?
Wir segeln weiter!

5 Segeln ist Abwaschen
Und weitere Einsichten

6 Orca-Attacken gegen Segelboote an den Küsten Spaniens und Portugals
Eine Hypothese

7 Geschlechtergerechte Sprache und ihre Probleme
Wie verhalten sich die SVAOe Nachrichten in diesem Spannungsfeld?

Vereinsleben

9 Wieder Seglerinnen-Nachwuchs!

10 Neuaufnahmen

10 Hartwig Breuß †

11 Silke Haas †

11 Sommergrillen in Borsfleth
Mit Abstand und Rücksicht, aber schön

Regatten, Sport und Wettkämpfe

13 German Open Inklusion abgesagt

15 J/24 Swedish Open Championship
„Hungriger Wolf" siegte beeindruckend

Jugend

16 Optimale

Fahrtensegeln

18 Eine Segelreise um Europa

20 Eine Atlantiküberquerung mit „Haspa Hamburg"

24 Kurzentschlossen
2. Teil: Von Sao Vicente nach Barbados

Seglergeschichten

30 Unglaublich.
Was noch vor dem Segeln passieren kann

Historisches

34 Die Reise der „Schwalbe V" nach Bornholm 1959
2. Fortsetzung und Schluss

Dies und Das

39 Der kleine unbeugsame Hafen
Frei nach Asterix

40 Moderne Dieselkraftstoffe
– ein Problem?

44 Zu unserem Titelbild

Das Bücherschapp

44 „Das hungrige Meer"
Meine Abenteuer als Kapitänin eines Schwertfischfängers

45 Der Sturm.
Die wahre Geschichte von sechs Fischern in der Gewalt des Ozeans

45 Zum Lesen und Wiederlesen
Adrain Hayter: Weltenwind im Segel

Zu guter Letzt

48 Gleichgültigkeit? Ahnungslosigkeit? Unhöflichkeit?

Umschlagillustration

Aquarell von Marlies Schaper

Beilagen

Einladung Absegeln
Anmeldung Führerscheinkurse
Einladung Herbstfest mit Preisverteilung für Elbe-Ausklang-Regatta und Grünkohlessen

Liebe Mitglieder,
liebe Leserinnen und Leser,
abgesehen von den verheerenden Wetterereignissen in südlicheren Teilen Deutschlands und anderer Katastrophen auf dieser Welt war es aus seglerischer Perspektive ein fast normaler Sommer. Zumindest wurden wir in dieser Saison, im Gegensatz zu den Vorjahren, nicht von Dauerflauten und anhaltend wüstenähnlichen Temperaturen genervt (zumindest der Verfasser hat es so erlebt). Allerdings hat der DWD Ende August festgestellt, dass die Monate Juli und August des Jahres 2021 über ganz Deutschland gesehen erneut zu warm und, wenig verwunderlich, zu feucht waren. Die extremen Regenfälle in einigen Regionen haben laut DWD daran einen entscheidenden Anteil. Es dürfte wohl niemanden überraschen, dass die Temperaturen erneut oberhalb der Referenzperiode (1961–1990) lagen (+ 1,6 ° C). Im Vergleich zu den wärmeren Jahren (1991–2020) lag die Abweichung laut DWD bei +0,3 °C.

Ein echtes Meisterstück auf der Regattabahn gelang der Crew des „Hungriger Wolf" mit acht ersten Plätzen in acht Wettfahrten während der Swedish Open. Chapeau!

Der Sportschipperverein Borsfleth (SSVB) feierte am 27. August die Taufe des „Schwan von Borsfleth". Hinter dem eleganten Namen verbirgt sich ein Wasserinjektionsgerät, welches die Mitglieder des SSVB in Eigenleistung entworfen und in kürzester Zeit gebaut haben. Damit ist sichergestellt, dass der beliebte Hafen künftig in Eigenregie auf Tiefe gehalten werden kann. Aktuelle Peilungen des Störlochs beweisen, dass dies eine weise Entscheidung war. Der Bau des Arbeitsgerätes, nach dem Motto „Hilf dir selbst, sonst hilft dir keiner", ist ein Parade-Beispiel für gemeinschaftliches und ehrenamtliches Engagement.

Wenn diese Ausgabe erscheint, werden bereits wieder die ersten Veranstaltungen im Clubhaus stattgefunden haben.

Die SVAOe hat sich für das sogenannte „2G-Modell" der Stadt Hamburg angemeldet. Das heißt, es entfallen nahezu alle Corona-Auflagen für die Durchführung von Veranstaltungen. Insbesondere die durch die Abstandsregeln bedingte Limitation der Personenzahl etc. sind damit hinfällig. Einzige Voraussetzung: alle Personen über 18 Jahre (ab dem 2. Oktober über 12 Jahre) müssen einen Corona-Impfnachweis oder einen Genesenen-Nachweis vorlegen.

Unter diesen Bedingungen ist davon auszugehen, dass wir endlich wieder das gewohnte Vereinsleben pflegen können und das Clubhaus wieder regelmäßig bevölkert wird. Auch der Ausbildungsbetrieb wird wieder unter annähernd normalen Bedingungen stattfinden können. Im Rahmen des so genannten „3G-Modells" wären insbesondere wegen der dort geforderten Abstandsregeln praktisch keine Veranstaltungen oder Versammlungen im Clubhaus möglich.

Das Ganze steht wie immer unter dem Vorbehalt, dass uns nicht gefährlichere Varianten von Sars-Cov-2 einen Strich durch die Rechnung machen. Bekanntermaßen hilft dagegen unter anderem eine Impfung.

Ich wünsche Ihnen / euch wie immer eine angenehme Lektüre und eine angenehme Restsaison 2021. Ihr / euer Stephan Lunau

THEMA UND MEINUNG

Segeln wir weiter?

WIR SEGELN WEITER!

Von Norbert Suxdorf■ Ich hatte mir vorgenommen, einen uneingeschränkt positiven Beitrag zu schreiben. Da kam mir GAN, Götz-Anders Nietsch, dazwischen. In den vorigen Nachrichten hatte er unter Überschrift „Yachten, Reichtum, Umweltschäden" die steile These aufgestellt, den Besitzern von Megayachten fehle der moralische Kompass. Nun: In meinem Berufsleben und den Jahren darüber hinaus habe ich mit Werbung, Marketing und Public Relations Geld verdient. Da bekommt man einen ziemlich nüchternen Blick auf alles, was irgendwie mit Besitz und Konsum zu tun hat. Ich habe gelernt, dass man mit seinem Auto, mit seinem Outfit, seiner Wohnung ein „Statement" abgibt. Dass wir uns „profilieren" wollen. Selbstverständlich auch mit einer Yacht. „Demonstrativer Konsum" – so heißt es unter Soziologen.

Wer es in die Klasse der Superreichen geschafft hat, sollte es doch gar nicht nötig haben, irgendetwas zu demonstrieren. Aber die Menschen sind manchmal schwer zu verstehen. Auch ergibt sich die Frage, ob die Größe selbst der imposantesten Mega-Mega-Yachten in Relation zum Vermögen ihrer Eigner vielleicht doch angemessen ist. Ich frage mich allerdings auch, wie man sich auf einem solchen Schiff – ständig umgeben von einer Menge „Personal" – überhaupt wohlfühlen kann. Dagegen erinnere ich mich an eine Szene in einer Filmdokumentation über Aristoteles Onassis. Sie zeigt den Superreichen: nicht auf seiner für damalige Begriffe Megayacht, sondern segelnd, allein, in einem Kaiki mit Lateinersegel. Ich hatte den Eindruck, dass er dabei wirklich glücklich war.

Und wie sehr glücklich, wirklich zu Hause, fühlt man sich in einer Mega-Villa mit einem Dutzend Schlaf- und Badezimmern und Mega-Pool? Solche Häuser zeigen uns die Lifestyle-Magazine. Über den Ressourcenverbrauch wird nicht berichtet.

Insgesamt stellt sich die Frage, wer denn überhaupt über den von GAN so benannten „moralischen Kompass" verfügt. Wie muss man sich verhalten, um diesem Anspruch zu genügen?

Also: Wie groß darf eine Yacht überhaupt sein? Wie viele Meter Länge über alles braucht man, um auf der Elbe oder Ostsee herumzusegeln? 13, 14, 15 Meter, vielleicht sogar mehr? Tun es sechs, acht oder neun Meter vielleicht auch? Und ist es „moralisch", am Wochenende mit dem Auto zu einem entfernten Hafen zu fahren und dabei CO_2 zu produzieren? Schließlich ist auch die Herstellung eines Bootes kaum „klimaneutral" zu bewerkstelligen. Es stimmt, dass jeglicher Konsum Arbeitsplätze schafft. Aber die Leute aus der Yachtindustrie könnten ja in anderen Branchen tätig werden. Sie würden aber wahrscheinlich auch dort CO_2 produzieren.

Größer, schöner, schneller, beeindruckender – dazu gibt es den Gegenentwurf: Downsizing. Den Trend zum Tiny-House, zum Urlaub im Schrebergarten. Allerdings, wohl auch auf Dauer, ein Nischen-Phänomen. Zum Besseren wird das die Welt nicht verändern. Das Thema Megayachten hat sich jedoch schon so gut wie erledigt, denn die Supersupersuperreichen haben ihren neuen Spielplatz entdeckt: die Raumfahrt. „Moralisch"?

Die Grundsatzfrage: Warum das alles – vom Ostseetörn bis zum Weltall-Tourismus?

Die Antwort hat schon vor langer Zeit Blaise Pascal geliefert: „Das ganze Unglück der Menschen rührt allein daher, dass sie nicht ruhig in einem Zimmer zu sitzen vermögen."

Segeln wir weiter? Wir segeln weiter!

Segeln ist Abwaschen

UND WEITERE EINSICHTEN

Von Norbert Suxdorf■ Mein Nachbar, passionierter Segler und Eigner einer schon etwas betagteren Yacht, war verzweifelt: Wochen nach Saisonbeginn und das Schiff immer noch nicht im Wasser. In dieses drohte nun der geplante Urlaubstörn zu fallen. Der Grund des Malheurs? Ganz einfach: Die Teakplanken für das neue Deck waren zwar frühzeitig geordert, aber noch nicht geliefert worden. Und das marode alte Deck war schon abgerissen. Die Ostsee musste warten. In einem früheren Beitrag hatte ich als eine der Tugenden des Seglers die Geduld aufgeführt. Mein Nachbar hätte davon nichts hören wollen.

Segeln ist eben nicht nur segeln, das heißt mit geübter Hand an der Pinne oder am Rad das Schiff auf Kurs halten und die Schoten feinfühlig bedienen. Nein, es braucht mehr. Manchmal sogar – Leidensfähigkeit! Nicht nur bei miesem Wetter in der Saison – auch im Winter, in der Halle: Dort verbringen Eignerinnen und Eigner die Wochenenden mit echter Handarbeit. Sie schleifen und polieren die Rümpfe ihrer Schiffe, greifen zu Rollen und Pinseln, verteilen Antifouling und Lack zu schön gleichmäßigen Flächen. Ein perfektes Ergebnis ist ihnen jede

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 Katalogbestellung und Webshop
www.toplicht.de

Anstrengung, krumme Rücken, Schwielen an den Händen wert.

An einem Boot ist immer etwas zu tun. An jedem Boot. An einem werftneuen Boot wird der Eigner alsbald zahlreiche Möglichkeiten weiterer Verbesserungen entdecken, die ihn in den nächsten Jahren immer wieder beschäftigen. Die „Yacht" liefert dazu reichlich Anregungen. Und dann beginnt auch schon der scharfe Hai-Zahn der Zeit zu nagen. Kleine und größere Reparaturen, dem Verfall entgegenarbeiten – das steht fortan auf dem Zettel. Wem erzähle ich das.

Segeln ist auch: Mit Überraschungen leben. Sehr überrascht war ich, als ich beim ersten Törn mit meiner neuen VB-Jolle plötzlich schabende Geräusche hörte und sich das Schwert aus dem Kasten hochschob. Dann standen wir auch schon. Auf Schiet! Bei ablaufendem Wasser! Daraufhin habe ich mir einen Tidenkalender gekauft. Die Einsicht: Segeln heißt vorausdenken, proaktiv handeln. Das bestätigte sich auch, damals, auf einem Ostseetörn. Mitten im Kattegat in einer Totalflaute, auf spiegelglatter See. Auf dem Herd köchelte „Chinesisch süß-sauer", jedenfalls sollte es das werden. Zu spät kam aus dem Cockpit: „Schwell!!!". Da war „Süß-Sauer" schon im Salon verteilt. Der war allerdings am Morgen gründlich geputzt worden. Und so wurde im wahren Sinn des Wortes vom Fußboden gegessen.

Bleiben wir in der Kombüse. Diesmal auf dem Traditionssegler „Lotsenschoner Atalanta". Ich hatte mich, wieder einmal, zum Küchendienst gemeldet. Eigentlich eine entspannende Tätigkeit da unten, während oben die Crew mit dem ganzen Gaffelgeraffel rackert – da bin ich sowieso fehl am Platz. Auf früheren Törns waren wir zu acht an Bord. Aber diesmal, ich hatte es nicht geahnt, sollten wir achtzehn werden. Was das für den Galley Slave an der Spüle bedeutet, habe ich bald erfahren. Es hat mich in meiner Einsicht bestätigt, dass Segeln auch eine haushaltsnahe Tätigkeit ist. Abwaschen, putzen, einkaufen.

Putzen, bereits oben erwähnt: Auf dem Salonboden wie im Cockpit finden sich immer irgendwelche Krümel und Fusseln, besonders wenn im Hafen die Crew ein- und ausgeht. Gibt es heutzutage schon elektrische Bordstaubsauger oder sogar Bord-Saugroboter? Wir krochen damals mit Handfeger (auf Hamburgisch „Handeule") und Kehrschaufel durchs Schiff.

Es heißt, Segeln sei der vielseitigste Sport der Welt. Das stimmt, wenn man alles nimmt, was damit verbunden ist. Die wichtigste – auch meine – Einsicht aber heißt, trotz allem: Segeln ist der schönste Sport der Welt!

Orca-Attacken gegen Segelboote an den Küsten Spaniens und Portugals

EINE HYPOTHESE

Von Wolfgang Mackens■ Als Segler, der auch schon die Küsten von Spanien und Portugal beschippert hat, habe ich die Berichte der Orca-Attacken auf Segelboote mit Spannung und Interesse verfolgt.

Es steht nach den mir vorliegenden Berichten fest, dass nur Segelboote betroffen sind und sich die Orca-Gruppe auf max. sieben „halbstarke" Tiere eingrenzen lässt. Ich habe alle Deutungsversuche von Stress, Nahrungsknappheit bis hin zu Spieltrieb gelesen, die Experten sind aber noch ratlos über die wahren Ursachen der Attacken.

Als ich auf Youtube Bilder verbogene Ruder und Attacken im Kielbereich gesehen habe, ist mir eine Idee gekommen: Wir sollten mal die Vorfälle aus der Sicht der Orcas betrachten.

Wir wissen, dass Orcas gesellig lebende Tiere mit ausgeprägtem Sozialverhalten und umfangreichen Kommunikationsmöglichkeiten sind; sie gelten als hochintelligente Säugetiere. Wieso nennen wir sie auch Killerwale, sie gehen doch nur gemeinsam ihrem natürlichen Nahrungserwerb nach? Von Killerlöwen habe ich noch nie gehört, obwohl die auch an der Spitze der Nahrungskette in ihrem Revier stehen.

Unter den Orcas hat sich herumgesprochen, dass vor den Küsten Spaniens und Portugals, gedrängt bei Kap Finisterre und bei Gibraltar, häufig Artkollegen in Not sind, die ziemlich langsam und über Kopf schwimmen, nämlich mit der Finne nach unten und die Fluke, die waagerecht sein sollte, merkwürdig senkrecht im Wasser. Was die Orcas Kollegen nennen, weil sie ähnlich groß und schwer wie sie selber sind, nennen wir Segelboote mit getrennter Kiel-Ruder-Anordnung. Die Kielflosse wird als verkehrt angewachsene Finne, das Ruder als verdrehte Fluke angesehen.

Da muss man nach Orca-Ansicht helfen, und dazu hat sich eine Gruppe „Halbstarker" zusammengetan. Bei uns Menschen gibt es ja auch Jugendfeuerwehr, Jugendrotkreuz, DRLG usw. usw. und nicht nur Halbstarke, die Zäune ausreißen und Autos demolieren. Nach übereinstimmenden Berichten waren mehrfach anfeuernde Muttertiere in der Nähe, die sich an den Aktivitäten nicht beteiligt haben, auch wie bei uns.

Man stupst den Kollegen in den Bauch (Rumpf) und kräftig gegen die Finne (Kiel) und beißt in die Fluke (freistehendes Ruder), damit der sich wieder berappelt, umdreht und ordentlich Fahrt aufnimmt. Wenn der Kollege sich gar nicht mehr bewegt, ist der tot und die Hilfsgruppe schwimmt traurig weiter. Das stimmt mit den Berichten überein. Empfehlung der Küstenwache ist, Fahrt aus dem Boot nehmen, dann verlieren die Orcas an den „Angriffen" das Interesse.

Ich habe bisher keinen Bericht gefunden, wo ein Langkieler mit angehängtem Ruder betroffen war. Vielleicht tun wir den Orcas unrecht und sie wollen tatsächlich nur einem kranken Kollegen zu Hilfe kommen.

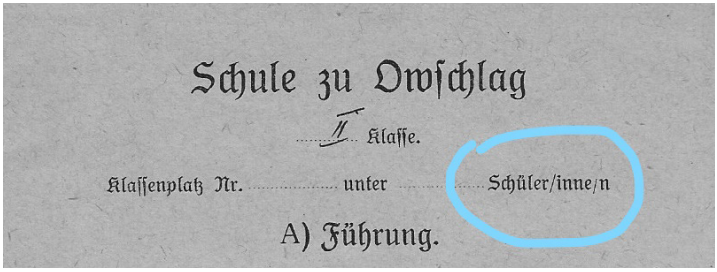
Ich würde mir wünschen, dass die Walexperten bei der Ursachenerforschung des Orca-Verhaltens auch meiner Hypothese Beachtung schenken würden.

Geschlechtergerechte Sprache und ihre Probleme

WIE VERHALTEN SICH DIE SVAOE NACHRICHTEN IN DIESEM SPANNUNGSFELD?

Von Götz-Anders Nietsch ■ Nach dem Grundgesetz darf niemand „wegen seines Geschlechtes … benachteiligt … werden". Diesen Satz stellt kein vernünftiger Mensch infrage. Trotzdem gibt es immer wieder Streit über Verletzungen dieses Grundrechts, z. B. beim Lohn, bei der Wohnungsvergabe, bei der Besetzung von Führungspositionen. Noch viel heftiger ist aber die Debatte darüber, wie denn die Nichtbenachteiligung aus Geschlechtsgründen, und zwar nicht nur die von Mann und Frau, sondern auch die von dritter bis n-ter geschlechtlicher Ausprägung, in mündlicher und schriftlicher Sprache herbeigeführt werden solle. Der „Genderstern" und die Behandlung

seiner Nichtaussprechbarkeit („Schnapplücke", „Hiatus") spielen dabei eine Rolle. Das klingt alles noch nicht ausgereift und stößt bei vielen herkömmlich Denkenden auf wenig Bereitschaft, sich dem zu fügen. Andererseits springen progressivere Medien als diese SVAOe Nachrichten, z.B. das öffentlich-rechtliche Fernsehen mit seinen Nachrichtenredaktionen, auf den anfahrenden, noch ruckelnden Zug. Man weiß nicht, ob aus Überzeugung, ob nicht als gestrig gelten zu wollen oder um öffentlicher Verurteilung („Shitstorm") zu entgehen. Auch der Deutsche Segler-Verband wendet sich – zumindest über seine Kreuzer-Abteilung – an „Wassersportler*innen und Bootsbesitzende".



Vor 100 Jahren: Ein Schulzeugnis, schon recht modern (Foto Nietsch)

Professoren der deutschen Sprache weisen bis ins Letzte nach, dass das althergebrachte generische Maskulinum („der Steuerzahler", der alle Steuerzahlenden gleich welchen Geschlechts einschließt) jede Geschlechtergerechtigkeit bereits erfülle, weil es alle Geschlechtervarianten beinhalte und damit neue Wendungen nicht erforderlich seien. Allerdings haben Professoren noch nie die Sprachgewohnheiten verändert. Ideologen schon, gerade in einer Zeit, die ihnen Unüberhörbarkeit in den Medien ermöglicht. Anders ausgedrückt: Die Wissenschaft wurde von der Politik noch nie sehr ernst genommen. Wie soll sich da der Schriftleiter eines Vereinsblättchens als weder dem einen noch dem anderen zugehörig verhalten? Es scheint ihm am naheliegendsten, bei den maßgeblichen Institutionen nachzuschlagen.

Der Rat für deutsche Rechtschreibung – die zentrale Instanz in Fragen der Rechtschreibung (wie er sich selber nennt), eine zwischenstaatliche Einrichtung, nimmt mit einer Empfehlungen zur geschlechtergerechten Schreibung Stellung:

„Der Rat für deutsche Rechtschreibung bekräftigt in seiner Sitzung am 26.03.2021 seine Auffassung, dass allen Menschen mit geschlechtergerechter Sprache begegnet werden soll und sie sensibel angesprochen werden sollen. Dies ist allerdings eine gesellschaftliche und gesellschaftspolitische Aufgabe, die nicht allein mit orthografischen Regeln und Änderungen der Rechtschreibung gelöst werden kann. Das Amtliche Regelwerk gilt für Schulen sowie für Verwaltung und Rechtspflege. Der Rat hat vor diesem Hintergrund die Aufnahme von Asterisk („Gender-Stern"), Unterstrich („Gender-Gap"), Doppelpunkt oder anderen verkürzten Formen zur Kennzeichnung mehrgeschlechtlicher Bezeichnungen im Wortinnern in das Amtliche Regelwerk der deutschen Rechtschreibung zu diesem Zeitpunkt nicht empfohlen."

Das Weglassen von Genderstern und anderen Hilfskonstruktionen, mit denen dritte Geschlechtsvarianten zusammenfassend aufgezählt

werden sollen, ist demnach keine Rechtsverletzung, denn die dürfte in einem amtlichen Regelwerk nicht vorkommen. Auch eine „Benachteiligung" nach dem Grundgesetz kann es nicht sein. Man könnte es vielleicht als Unhöflichkeit, schlechte Umgangsform oder Ignoranz bezeichnen. Andererseits: Wie fühlen sich wohl Betroffene, wenn sie unter einem Sternchen oder Doppelpunkt, gar durch einen Hiatus „mitgemeint" sein sollen? Vermutlich sind sie empört. Man kann vermuten, dass der Rat die Fortlassung der Sonderzeichen in Wortmitte als das kleinere Übel hinnimmt und die Nichterwähnung einer kleinen Anzahl von Menschen weder männlichen noch weiblichen Geschlechts als verzeihliche Vereinfachung mangels besserer Vorschläge ansieht.

Der Duden, der nicht nur Schulen, Verwaltung und Rechtspflege anspricht, sondern alle Menschen deutscher Sprache, nimmt die Empfehlungen des Rechtschreibrats auf und bevorzugt z.B. die Wendung „Segler und Seglerinnen" bzw. in verkürzter Form „Segler/-innen". Ob das so Bestand hat, wird sich zeigen. Die Veränderung der Sprache geht laufend vor sich und kann viele Überraschungen bringen. Die Schreibung ist im Übrigen nicht neu. Der Verfasser fand beim Stöbern in alten Familiendokumenten ein Zeugnis aus dem Jahr 1921 (siehe Bild; die Noten sind vorsichtshalber ausgeblendet).

Die Weimarer Verfassung sicherte damals Frauen erstmals Grundrechte zu, die sich auch in diesem Zeugnis niederschlugen. Über dritte Geschlechtsausprägungen wurde der Mantel des Schweigens gelegt. Heutzutage schließt das Grundgesetz geschlechtliche Varianten nicht mehr aus (wenn sie auch nicht ausdrücklich benannt sind. Es heißt schlicht: „Männer und Frauen sind gleichberechtigt."). Für Sprache und Schreibung wurde auch 70 Jahre nach Inkraftsetzung noch keine endgültige Regel gefunden. Offen ist, ob und wann und wie das gelingen wird. Die SVAOe Nachrichten fügen sich dem Duden, wenn auch gelegentlich das generische Maskulinum aus Gründen der Lesbarkeit nicht zu vermeiden sein wird. Diese Nachrichten wollen mit ihrer begrenzten Wirkung keine Rolle in der Meinungsbildung spielen.

VEREINSLEBEN

WIEDER SEGLERINNEN-NACHWUCHS!

„Moin, am 28. Juni 2021 ist Marie Elisabeth auf die Welt gekommen und war auch schon segeln. Liebe Grüße, Jan Boldt und Janne Höpken", das schrieben uns die stolzen Eltern. Die SVAOe gratuliert auf das Herzlichste. Wir wünschen gutes Gedeihen, eine glückliche Jugend, und eines Tages, na klar, wird Marie Elisabeth an der Pinne eines Optis sitzen und ihre Konkurrentinnen hinter sich lassen. Viel Glück!

NEUAUFNAHMEN
August 2021

Wir heißen unseren neuen und in die SVAOe aufgenommenen FSJ-ler herzlich willkommen und hoffen, dass er sich in unserem Kreis wohlfühlen wird.

Jugendlicher:
Melvin Bartels, Hamburg

*** 5.1.1936 †31.7.2021**

HARTWIG BREUSS
Träger der goldenen Ehrennadel
Ehemaliger Eigner der SY „Ariadne"

Unser langjähriges Mitglied Hartwig Breuß ist im Alter von 85 Jahren gestorben. Er war Mitglied seit dem 08.08.1962 und Gold-Jubilar. Seinen ersten Kontakt mit dem Segelsport bekam er durch seinen Schwiegervater, Segelmachermeister Günther Bohn, auf dem Dreißiger Jollenkreuzer „Libelle" ca. 1955 auf der Elbe. Sein erstes eigenes Boot war ein „mühsam vom Mund abgesparter" Pirat, den er auf der Alster segelte. Später kaufte er von Horst Vogeler (SVAOe) den Seekreuzer „Ariadne", einen Böhling-Bau, und wurde Mitglied unserer Vereinigung. Diese Yacht segelte er mehr als 40 Jahre mit Leidenschaft, meistens in dänischen Gewässern und auf der Ostsee. Immer war die Familie dabei. Seine beiden Söhne lernten von klein auf das Segeln bei den Eltern. „Das Schiff war ihre Sandkiste", schreibt seine Ehefrau Lisa.

Zweimal unternahm Hartwig Herrentörns auf die Nordsee, davon einen nach Schottland, auf dem es „richtig zur Sache ging".

Foto privat

„Segeln ist ein Virus, man kann ohne Boot einfach nicht sein.", schreibt seine Frau. So empfinden viele, und auch beide Söhne haben eigene Boote. Im hohen Alter nahmen die Krankheiten zu, und das Schiff musste verkauft werden. Es ging an einen ähnlich denkenden Segler aus Helsinki, der es sehr pflegt. Das muss den ehemaligen Eigner gefreut haben.

Wir trauern um eines unserer ältesten, viele Jahre aktiven Mitglieder und danken ihm für seine langjährige Treue. Unser Mitgefühl gilt seiner Ehefrau und seinen Kindern mit deren Familien.

Vorstand, Ältestenrat und Mitglieder der SVAOe

*** 7. September 1973 † 8. Dezember 2017**

SILKE HAAS

Mitglied seit 2009
Eignerin der SY „Ukulele"

Erst jetzt erreichte uns die Nachricht, dass unser Mitglied Silke Haas im Alter von 44 Jahren gestorben ist. Silke war aktive und begeisterte Seglerin. Sie nahm mit großem Interesse an der Ausbildung zum Sportseeschifferschein teil und machte mit ihrem Mann Michael zahlreiche Fahrten mit ihrer gemeinsamen Scalar 28 „Ukulele" in Nord- und Ostsee. Unvergessen ist beider Reise mit diesem relativ kleinen Boot im Jahr 2009 von Cuxhaven durch den Caledonian Canal rund Schottland und zurück durch den Pentland Firth nach Skagen in drei Wochen. Für diese Leistung erhielten sie den Lofoten-Rudi- Wanderpreis der SVAOe. An ihrem schön zu lesenden Bericht merkte man, dass Silke Journalistin war. Es ist sehr traurig, dass sie viel zu früh gestorben ist. Unser Mitgefühl gilt ihrer Familie.

Vorstand, Ältestenrat und Mitglieder der Seglervereinigung Altona-Oevelgönne.

Der schöne Eingang zum Yachthafen des SSVB

Das SVAOe Juniorenboot „Scharhörn" fand auch seinen Weg

Sommergrillen in Borsfleth

MIT ABSTAND UND RÜCKSICHT, ABER SCHÖN

Von Sabine Raschdorf■ Das jährliche Sommergrillen am Störloch galt uns lange als selbstverständlicher Teil des Vereinslebens. „Dank" Corona ist es in diesem Jahr zu etwas ganz Besonderem geworden: ein erstes Vereinsevent nach langer Abstinenz. Bei der nun erforderlichen Voranmeldung bei Dörte waren noch zehn Boote zu erwarten, tatsächlich fanden dann bis Sonn-

Es wurde sogar gebadet!

Platz war reichlich vorhanden

Viel Nahrhaftes wurde auf die Glut gelegt

Und auch an der Steganlage war noch viel Platz (Fotos Birgit Güldener)

abendnachmittag, 21. August, fünf Boote mit 15 Seglern den Weg (und den Mut) zum SSVB. Vielleicht hat der für Sonntag angekündigte Ostwind mit Regen manchen noch abgeschreckt. Am späten Nachmittag kamen noch sieben mit Autos angereiste Vereinsmitglieder dazu. Die früher gerne gepflegte Begrüßung mit kurzer oder längerer Umarmung fiel natürlich aus, das tat der Freude über das Wiedersehen aber keinen Abbruch. Sogar die Sonne lachte dazu vom Himmel, was wir in diesem Sommer auch als nicht selbstverständlich zu schätzen wussten.

Nach ersten Gesprächen von Cockpit zu Seezaun stellten einige der Angereisten Tische und Bänke mit etwas mehr Abstand als gewöhnlich auf dem schönen SSVB-Gelände auf, sodass wir alle mit genügend Raum um uns herum Platz nehmen konnten. Dörte stellte noch eine Flasche Desinfektionsmittel für den allseitigen Gebrauch bereit und dann durfte gegrillt, geschmaust und geklönt werden. Alle haben es sehr genossen und ein Teil fand sich denn auch am nächsten Morgen zum gemeinsamen Frühstück draußen ein, bevor es an den Rücktransport von Tischen und Bänken ging.

Nicht unerwähnt bleiben soll die wie immer nette Gastfreundschaft des SSV Borsfleth. Die Rasenflächen waren am Freitag komplett gemäht worden und der 1.Vorsitzende fand sich zu unserer Begrüßung am Abend ein. Er berichtete von der bevorstehenden Einweihung des neuen Spülers, der in den Wintermonaten zum Einsatz kommen soll, um für den Sommer eine ausreichende Wassertiefe zu gewährleisten. Das wird mit vielen Stunden ehrenamtlicher Arbeitszeit der bzw. einiger Vereinsmitglieder verbunden sein. Dafür können wir Elbesegler, die wir den schönen Hafen gerne ansteuern, dankbar sein.

Am Sonntag ging es dann 2 1/2 Stunden nach Niedrigwasser auch für die Boote mit viel Tiefgang wieder durchs Sperrwerk auf die Elbe. Der Ostwind drehte freundlicherweise so mit, dass wir mit nur einem kleinen Kreuzschlag hoch am Wind Segelspaß bis Wedel hatten. Der leichte Regen – geschenkt, da haben wir in diesem Jahr schon Heftigeres erlebt.

Fazit: Bevor uns die kalte Jahreszeit wieder nach drinnen verbannt und uns womöglich gemeine Corona-Mutationen das Leben schwer machen, hat uns dieses Zusammentreffen mit Vereinskameraden und -kameradinnen gutgetan.

Frischer Wind auf Inklusions-WM. Felix in Grün, Dagmar Hilcken in Rot

REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE

Felix Schnor aktiv in der S\V 14

DIE KLASSE BELEBT SICH

GAN■ Dass die Inklusion auch beim Segeln angekommen ist, wissen wir schon seit Längerem („Jeder Mensch gehört überall dazu", SVAOe Nachrichten 6-2020). In Hamburg ist es der NRV mit seinem Vorsitzenden Tobias König und dem unermüdlichen Sven Jürgensen, die das Inklusionssegeln antreiben. Aber auch der Hamburger Segler-Verband unter Andreas Völker engagiert sich. Ein behindertengerechtes Kielboot vom Typ S\V 14 wurde angeschafft und zur Nutzung für alle Hamburger Vereine in unsere Anlage Am Alsterufer gelegt. Hier ist es besonders unser an einen Rollstuhl gebundenes Mitglied Felix Schnor, der begeistert mit dem Boot segelt. Aber er braucht natürlich immer einen Partner/eine Partnerin. Die finden sich aus mehreren Hamburger Segelvereinen. Jemand muss das Boot aber auch warten, und jemand muss Hilfe leisten und Training anbieten. Das übernimmt Thomas Lyssewski neben seiner Aufgabe für die Gruppe „Erwachsene lernen segeln". Felix freut sich, dass er ständig angeleitet wird und dazulernt. Genauso freut er sich über die stets von den Optikindern wie selbstverständlich angebotene Hilfe beim Auftakeln seines Bootes. Inklusion heißt, jemanden sein Handicap durch Einfügung in die Gemeinschaft vergessen zu lassen. Das klappt hier.

In der Saison 2021 war eine Reihe von Inklusionsveranstaltungen angesetzt worden. Felix nahm an allen teil. Über die beiden Läufe zur Inklusions-Segelbundesliga berichteten wir in Ausgabe 4-2021.

WM Inklusion vom 26. bis 29. August 2021 auf der Alster

War die letztjährige, erste WM noch ein zartes Gewächs, so war sie diesmal schon gut entwickelt. 20 Teilnehmende hatten gemeldet, jedoch nahmen nur 18 teil. Immerhin waren außer den gastgebenden deutschen auch Teilnehmer aus Polen, Schweden, Österreich, Estland und Holland dabei. Es war also wirklich international.

Wenig Wind beim Ü 80 Cup, mit Dagmar Reemtsma (Fotos © Sven Jürgensen)

Felix hatte zur Partnerin das ehemalige SVAOe Mitglied Dagmar Hilcken gewonnen. Er muss sich seine Partner/-innen von Ereignis zu Ereignis suchen. Sie ersegelten bei meist ungemütlichem Wetter einen beachtlichen 10. Platz in dieser stark besetzten WM. Weltmeister wurden Piotr Cichocki und Grzegorz Prokopowicz aus Polen vor Heiko Kröger mit Clemens Kraus und Jens Kroker mit Sabine Kroker-Hohmann. Allen einen herzlichen Glückwunsch!

Ü 80 Cup des NRV

Diese Regatta am Vorabend der WM Inklusion hat eigentlich nichts mit Inklusion zu tun. Sie soll zeigen dass auch alt gewordene Segler/-innen noch Spaß am Segeln haben können, insbesondere, wenn sie mit Jüngeren zusammen segeln. Das wird mit den S\V 14 bewiesen. Eins der beiden Mannschaftsmitglieder muss über 80 Jahre alt sein. Felix nahm seine 87 Jahre alte Tante Dagmar Reemtsma an Bord, nicht ohne sie vorher Mitglied in der SVAOe werden zu lassen, und beide segelten eifrig mit und hatten großen Spaß.

Helgahard Cup Inklusion

Bereits vom 20. bis 22. August fand auf der Alster, veranstaltet vom NRV, der Helgahard Cup Inklusion statt, ein Pendant mit Inklusionsmannschaften zum eigentlichen, bekannten Helgahard Cup, der im September folgt. In diesem mit 12 teilnehmenden Mannschaften stark besetzten Feld belegten Felix mit seiner Partnerin Dagmar Hilcken bei überwiegend gutem Wetter und Wind einen beachtlichen 4. Platz. Sieger wurde Jens Kroker mit seiner Ehefrau.

German Open Inklusion

Vom 13. bis 15. August wollte der Yachtclub Möhnesee die erste Internationale Meisterschaft im Inklusionssegeln ausrichten. Felix hatte mit Peter Bollow gemeldet, einem ehemaligen SVAOe-Mitglied. Die teilnehmenden Zweiercrews bestehen jeweils aus Seglern und Seglerinnen mit und ohne Behinderung. Leider reichte die Meldezahl nicht für eine Deutsche Meisterschaft. Die IDM wurde abgesagt. Innerhalb der IDM war jedoch ein „Tag des offenen Inklusionssegelns" am 14. August angekündigt. Er fand statt und wurde ein voller Erfolg. Ohne Regattastress wurde mit wechselnden Vorschotern, alle erfahrene Regattasegler, gesegelt. Felix schrieb: „Mir hat die ‚abgespeckte Deutsche Meisterschaft am Möhnesee' (das ist sehr wohlwollend ausgedrückt; sie war ja abgesagt.) sehr viel Spaß gemacht und wir konnten uns hervorragend austauschen, um für uns neue Kniffe der S\V 14 zu entdecken und auszuprobieren!"

Man sieht, das Inklusionssegeln hat Fahrt aufgenommen und die vom HSgV zur Verfügung gestellte S\V 14 wird eifrig bewegt. Felix hat sich für seine Verhältnisse in den Regatten gut behaupten können, vor allen Dingen war er mit viel Spaß dabei und hat das Segeln genossen.

J/24 Swedish Open Championship

„HUNGRIGER WOLF“ SIEGTE BEEINDRUCKEND

GAN■ Vom 6. bis 8. August fand in Malmö vor dem Yachthafen Lagunen die offene schwedische Meisterschaft der J/24-Klasse statt. Nach Meldeliste gab es 12 teilnehmende Boote, darunter neun Schweden und drei Deutsche. Erinnern wir uns einmal daran, dass die SVAOe etwa im Jahr 2004 auf Betreiben mehrerer junger Männer, nachdem sie der Jugendabteilung entwachsen waren, ein (erstes) Boot des Typs J/24 angeschafft hatte und es auf den Namen „Hungriger Wolf“ taufen ließ. Vereinsboote werden bei uns traditionsgemäß nach Orten an der Unterelbe benannt; in diesem Fall handelt es sich um eine frühere, tidedurchströmte Rinne quer durch Pagensand, die wie ein gefräßiges Tier ständig Boden wegnahm. Der Erwerb war eine gute Entscheidung, denn die Junioren segelten erfolgreich, woraufhin auch die Juniorinnen um ein eigenes Boot warben; es wurde die gleichermaßen erfolgreich gesegelte „Juelssand“, und schließlich kam noch „Luv“ hinzu, wiederum mit großen Erfolgen. Die Geschichte der J/24-Flotte in der SVAOe wäre es wert, noch geschrieben zu werden.

Zurück zu „Hungriger Wolf“. Trotz vieler sehr guter Ergebnisse auf nationalen und internationalen Regatten (7. von 89 auf der Weltmeisterschaft auf dem Gardasee 2018, 1. der Swedish Open 2018, 14. von 80 und bestes europäisches Boot auf der Weltmeisterschaft in Miami 2019, Berliner Meister 2019, 2. der Swedish Open 2019, 2. der Deutschen Meisterschaft in Timmendorfer Strand 2019, 2. der German Open 2020 in Heiligenhafen) fühlte sich die Mann-

Die Siegermannschaft in Schweden, v.l.: Thorsten, Jannik, Jonas, Fabian, Moritz (Foto Laura Paech)

schaft immer sehr nach Schweden gezogen. Es war zu erwarten, dass sie auch die J/24 Swedish Open 2021 besuchen wollten, und so kam es. Die Stamm-Mannschaft der letzten Jahre, bestehend aus Fabian Damm als Rudergänger, Jannik Dühren, Moritz Böök, Thorsten Paech und Jonas Lyssewski erzielte in allen acht Wettfahrten den 1. Platz und ist damit Internationaler Schwedischer Meister 2021. Wir gratulieren! Zweiter wurde „Front Runner" (Malmö SS), Dritter „Glen" (BSC).

Der Verfasser möchte noch etwas hinzufügen: Erfolge kommen durch langjähriges, immer besser werdendes Segeln. Das hat sich bei unseren Junioren/-innen wieder gezeigt. Aber sie sind auch älter geworden, haben Familien gegründet und sich im Beruf gefestigt. Jüngere müssen jetzt ran. Dafür stehen drei noch immer sehr wettbewerbsfähige Boote zur Verfügung. Jungen Männern und Frauen bietet das tolle Chancen. Nutzt sie!

JUGEND

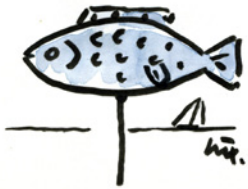
OPTIMALE

Von Daniel Rüter■ Bei guten Wetterbedingungen startete am Sonnabend, dem 14. August 2021, die Optimale auf der Alster mit knapp siebzig Teilnehmern und Teilnehmerinnen. Angenehme Temperaturen und mäßiger Wind sorgten für gute Wettkampfbedingungen. Leider konnte am Sonntag keine Wettfahrt gesegelt werden, weil bei Flaute und leichten, umlaufenden Winden keine Wettkampfbedingungen vorlagen, sodass insgesamt nur drei Wettfahrten gesegelt werden konnten.

Der erste Platz ging bei Opti A an Tristen Ottmann (MSC) und bei Opti B an Nick Lahme (NRV). Die besten Plätze der Teilnehmer der SVAOe waren der Platz 11 (Opti A, Anton Giese) und Platz 9 (Opti B, Nis Daniel).

Da die Optimale unter Corona-Bedingungen durchgeführt wurde, mussten alle Teilnehmer einen aktuellen Corona-Test vorlegen. Alle Helfer mussten genesen, geimpft oder getestet sein. Aus dem gleichen Grund gab es am Steg kein Rahmenprogramm und keine Preisverleihung. Die Preise wurden an die Trainer der jeweiligen Vereine zur Weitergabe übergeben.

Die Regattaleitung hatte Daniel Rüter, ein engagiertes Helferteam sorgte für einen reibungslosen Ablauf der Veranstaltung. Vielen Dank für das Engagement!



Am Alsterufer kommen die Gäste an und werden registriert (Foto Moritz Böök – MB)

Der Startponton wird hinausgeschleppt (Foto MB)

Suche nach der richtigen Startposition (Foto Stefan Schacht – S.S.)

Noch herrscht Ruhe auf dem Startponton (Foto S.S.)

Nicht mehr lange bis zum Start (Foto S.S.)

Begleitboote sind immer dabei (Foto MB)

Weit auseinandergestrecktes Feld (Foto S.S.)

Am Sonntag: Kein Wind – keine Wettfahrt (Foto S.S.)

FAHRTENSEGELN

Wir mit dem Wind

EINE SEGELREISE UM EUROPA

Vorbemerkung der Redaktion: Unser Mitglied Paula Bönte, ehemalige 420er-Seglerin aus der Jugendabteilung, plant mit ein paar Freunden eine große Segelreise, bevor der „Ernst des Lebens" beginnt. Sie wollen uns an ihren noch laufenden Vorbereitungen und später an ihren Erlebnissen teilhaben lassen. Wir sind sehr gespannt und wünschen diesem sympathischen Freundeskreis jetzt schon viel Erfolg!

Von Paula Bönte, 30.8.2021 ■ Unser Ziel ist es, unseren Enkelkindern später nicht im Konjunktiv davon zu erzählen, was hätte sein können, wovon wir geträumt haben und was für Abenteuer unsere Vorstellungskraft überschritten, sondern unser Leben so zu leben, dass wir ihnen voller Freude und in Erinnerungen schwelgend von unseren Reisen und Erlebnissen berichten können.

Durch den NOK März 2021 (Foto Anton Schneider)

„NÓI" in Wendtorf März 2021 (Foto Paula Bönte)

Blogeintrag 1: Wie alles begann

Wir wollen die Welt entdecken, auf unsere eigene Weise und uns dabei unsere Umwelt selbst erschließen, fern von alldem, was bereits um uns herumschwirrt und von allen Seiten ruft. Mit diesem Gedanken haben wir uns an die Planung unserer Zukunft gemacht. Wir haben viel hin und her überlegt, wie wir die Welt auf eigenem Weg bereisen können und gleichzeitig unseren ökologischen Fußabdruck möglichst klein halten können. Im März, mitten in der Abiturzeit, kamen wir auf die Idee, und nun stecken wir mitten drin: Wir wollen Europa auf einem Segelboot entdecken.

Alle vier von uns haben unterschiedliche Segelerfahrungen von kaum Segelerfahrung über Segelausflüge mit Freunden und Freundinnen bis zum Vereinssegeln in der SVAOe. Deshalb sind

sowohl Sportbootführerschein als auch Funkschein noch geplant.

Schon Ende März haben wir uns für einen 9,20 m langen und 2,55 m breiten Langkieler aus Wendtorf entschieden und ihn „NÓI" getauft, was „kleines Boot" auf isländisch bedeutet. „NÓI" ist nach einem Riss der Hamburger Feltz Werft in Berlin 1983 als Eigenbau entstanden. Mit ihr wollen wir Europa bereisen. Über die Elbe und den Mittellandkanal wollen wir in den Rhein, um von dort durch den Rhein-Donau-Kanal in die Donau zu gelangen und entlang dieser ins Schwarze Meer zu fahren. Vom Donaudelta aus wollen wir dann im Schwarzen Meer segeln und anschließend weiter ins Mittelmeer. Aus dem Mittelmeer heraus soll es über den Atlantik und die Nordsee wieder zurück nach Hamburg gehen. Nach aktuellen Planungen werden wir so auf unserer Reise in einem Jahr

Die erste Schicht Antifouling August 2021 (Fotos Paula Bönte)

In Finkenwerder: Anton und Daniel arbeiten an Deck

die unterschiedlichsten Länder Europas sehen.

Nun sind dies aber noch weit entfernte Ziele, denn aktuell liegen wir in Finkenwerder an Land und stecken mitten im Refit. In der letzten Zeit haben wir uns dem Rumpf gewidmet, indem wir ihn erst einmal abgenadelt und angeschliffen haben. Zahlreiche Lackschichten später stehen wir nun vor einem tollen neuen Rumpf, aber noch vor vielen weiteren Baustellen.

Bevor unsere große Reise beginnen kann, gibt es noch einige Besorgungen und Reparaturen zu erledigen, so z.B. das Einbauen eines kleinen Feststoffofens, welcher gegen Anfang unserer Reise in den Wintermonaten nicht nur Wärme spenden muss, sondern auch gegen Schwitzwasser hilft. Des Weiteren müssen wir auch unsere Technik überholen, wollen uns mit Solarpanels austatten und unsere Inneneinrichtung, wie Polster, erneuern. All dies ist in den kommenden Mo-

naten geplant und wird in den sozialen Medien von uns dokumentiert.

Wenn euch unsere Geschichten über unsere bevorstehende Reise gefallen, dann freuen wir uns sehr, wenn ihr uns auf Instagramm oder YouTube unter @wirmitdemwind besuchen kommt. Auch in den SVAOe Nachrichten berichten wir weiterhin. Und wir freuen uns sehr über persönliche Nachrichten von euch mit Anregungen, Tipps oder eigenen Geschichten entweder über die beiden angegebenen Kanäle oder einfach per E-Mail an wirmitdemwind@gmail.com. Auch freuen wir uns, wenn ihr Lust habt, unsere Reise mit einer Spende zu unterstützen. Für eine finanzielle Unterstützung könnt ihr gerne unsere Spendenseite gofund.me/cc4582e5 besuchen und für eine Sachspende uns einfach schreiben. Besonders würden wir uns aber auch über gute Literatur freuen über Reviere, in die wir wollen, die sehr gerne auch Leihgaben sein können.

In diesem Sinne, bleibt alle gesund und bis zum nächsten Blogeintrag, eure Wirmitdemwind Crew

EINE ATLANTIKÜBERQUERUNG MIT „HASPA HAMBURG"

Von Maris Schaper■ Nach intensiver Vorbereitung und Begleitung durch eine Projektgruppe von orts- und sachkundigen Mitgliedern des HVS wurde „Haspa Hamburg" in drei Etappen nach ihrer anderthalbjährigen, Corona-bedingten Zwangspause in Rio de Janeiro zurück nach Hamburg gesegelt *(von der ersten Etappe lesen Sie etwas unter „Unglaublich. Was noch vor dem Segeln passieren kann" in dieser Ausgabe. Red.)*. Wir, die Crew um Skipper Christian Seifert, durften die zweite Etappe von Horta/Azoren nach Cherbourg/Frankreich übernehmen.

„Haspa Hamburg" auf dem Quarantäne-Ankerplatz in Horta

Nachdem alle Crewmitglieder den obligatorischen PCR-Test hinter sich gebracht hatten, stand unserer vielversprechenden Reise nichts mehr im Wege. Euphorisch flog die Hälfte der Crew mit Christian Seifert, Michael Jeltsch, Georg Christiansen und Maris Schaper von Hamburg aus gemeinsam nach Lissabon. Auf den angenehmen Flug folgten noch angenehmere Stunden in der portugiesischen Hauptstadt. Der frühe Abend diente zum näheren Kennenlernen bei Cervezas, Wein und atemberaubendem Ausblick über den Tejo. Es folgte ein ausgiebiger Stadtbummel, den Skipper „Seifi" ortskundig organisierte. Bei Dorade und portugiesischem Flan stillten wir den ersten Hunger in einer urigen Pinte bei Fußball und Neonlicht. Ausklingen ließen wir den Abend gemeinsam mit dem neu hinzugestoßenen Crewmitglied Daniel Nass im

szenigen Viertel „Bairro Alto“ beim „Cornern“ auf der Straße. So herrlich der Abend in Lissabon auch war, so kurz war auch die Nacht. Etwas verschlafen machten wir fünf uns gegen sechs Uhr morgens am Folgetag auf zum Flughafen.

Angekommen auf den Azoren kamen wir in einem gemütlichen Airbnb in Horta unter, unweit des Hafens mit eigener Terrasse und Parkplatz gelegen. Dort konnten wir uns mit zwei Doppelbetten und einem Schlafsofa schon mal auf die kuscheligen Kojen an Bord einstimmen. Da „Haspa“ zwar nahezu gleichzeitig mit uns in Horta eintraf, aufgrund der Quarantäneverordnung allerdings vorerst nur im Hafenbecken ankern und die Mannschaft nicht an Land kommen durfte, versprachen die Tage in Horta für uns nicht nur viel Organisation, sondern auch genügend Zeit, die Insel Faial zu erkunden. Gleich am ersten Tag ging es für uns zum Cabeço Gordo, dem höchsten Punkt der Insel, ein Kraterrand eines Vulkans. Natürlich war unser liebster Besuch aber der im Hafen, verbunden mit dem Einkehren bei Thunfischsteak in „Peters Café Sport“. Zwischendurch erledigten wir alles, was wir von Land aus und mit Schlauchbootunterstützung für die aktuelle „Haspa“-Crew tun konnten – Segel zum Segelmacher bringen, Auffüllen der Gasflaschen und noch viel mehr. Auch den nächsten Tag konnten wir mit einer abenteuerlichen Inselumrundung mit dem Mietwagen, netten Kaffeestopps und typisch portugiesischen Leckereien genießen, bis am Abend der noch fehlende Teil der Crew eintraf. Bei feinstem Abendessen gesellten sich Helmut Kruger, Oliver Reichert und Clemens und Christoph Gottwald zu uns. Am dritten Tag durfte nun endlich die „Haspa“-Crew

Gerrit setzt zur Begrüßung über

um Gerrit Rampendahl portugiesischen Boden betreten, was mit der lang ersehnten Süßwasserdusche und wohlverdienten Gin Tonics im „Café Sport" gefeiert wurde. Für uns wurde es nun auch aufregend, denn wir durften das erste Mal an Bord und konnten somit den Großeinkauf, das

Wale aller Art um uns herum

Einstauen und andere anstehende To-dos erledigen. Mit 15 Leuten, versammelt aus beiden Crews, hieß es am Abend aber erst einmal „Hoch die Tassen" bei feinstem Schwertfischsteak.

Am Abend des 8. Juni waren wir endlich soweit und konnten gemeinsam mit Bernhard Müller, der bereits von Rio aus dabei war, zu zehnt in See stechen. Bei herrlichsten Segelbedingungen, allerdings ziemlicher Dünung, läuteten wir um 21 Uhr die erste Wache ein. Die ersten Tage flitzten wir bei 22 Knoten Wind raumschots, zum Teil unter Gennaker in Richtung Nordost. Bis auf ein „all hands on deck"-Manöver aufgrund drehender Winde und einer darauffolgenden Patenthalse in der zweiten Nacht lief alles unproblematisch. Nur ein Zehntel der Crew (also eine Person) hatte anfänglich mit der Dünung zu kämpfen. Spätestens am dritten Tag waren wir aber alle wohlauf und konnten Wind, Wetter und die köstlichen aufgebackten Mahlzeiten genießen. Auch durch das drei-Leute-drei-Stunden-drei-Wachen-System waren die Crewmitglieder mit erholsamen sechs Stunden Schlaf am Stück tagsüber meist alle gemeinsam fit und munter an Deck.

Leider mussten auch wir uns mit dem bekannten Azorenhoch rumschlagen und hatten ab dem vierten Tag wenig bis zeitweise gar keinen Wind. Doch dank Autopilot, Kartenspielen, Musik und dem ein oder anderen Gennaker- oder Genua-Manöver sowie engagierten, dennoch ergebnislosen Angelversuchen konnten wir es uns insgesamt sehr gutgehen lassen. Auch die Verpflegung mit frischem Obst, Pfannkuchen mit Nutella und leckersten Abendmahlen sowie stets frisch gebackenem Brot von den Smutjes Christoph und Michael hielten uns sehr gut bei Laune und ließen uns sogar die immer wieder genutzte „Dieselfock" vergessen. Die uns nahe-

zu durchgehend begleitenden Delfine inklusive ihrer Kunststücke machten unser Glück perfekt. Sowieso ließ uns die Tierwelt täglich staunen, denn die niedrige Dünung versprach uns stets einen guten Blick. Etliche Wale kreuzten unseren Weg, bis hin zu einem nur zwei Meter entfernten Wal direkt vor unserem Bug. Gerade bei Nacht und sternenklarem Atlantikhimmel boten uns die Delfine eine spektakuläre Privatshow. Bei einem hell funkelnden Meeresleuchten, wie es noch keiner der erfahrenen Atlantiküberquerer je gesehen hatte, sprangen und drehten sich die Tiere wie Torpedos durchs Wasser, durchzogen das Meer wie Sternschnuppen, schlugen bei glitzernden Wellen auf und bliesen sprühende Funken aus ihren Blaslöchern. Gerade weil tagsüber die Sicht zum Teil durch Seenebel begrenzt war und der durch kühle Temperaturen und wenig Sonne begleitet wurde, war dies ein atemberaubendes Ereignis, was sich so schnell sicher nicht vergessen lässt. Trotzdem warteten wir täglich gespannt, stets in der Hoffnung auf Wind, auf die neuen Wetterkarten. Das Hochdruckgebiet verlagerte sich aber nur wenig.

Mit Maschinenleistung oder bei höchstens 12 Knoten Wind machten wir dennoch unseren Weg Richtung französische Küste. Dort hatten wir bei Eintreffen der Dämmerung noch das Glück, zwei sehr nah auftauchende Orcas bestaunen zu können. Abenteuerlich war in der letzten Nacht auch noch die Querung des Verkehrstrennungsgebiets mit mehreren belehrenden Funkrufen der französischen Küstenwache und ihrer Aufforderung, das Gebiet zu verlassen. Widerwillig gehorchten wir, denn nach Studium des Reeds Almanac wussten wir, dass wir im Recht waren*). Nach dem einzigen wirklich wunderschönen Sonnenaufgang der ganzen Tour erreichten wir den Ärmelkanal. Bei 5,7 Knoten Strom gegenan und nur noch wenig Sprit mussten wir einiges an Geduld aufbringen. Doch am Vormittag des 17. Juni nach neun Nächten auf See erreichten wir unser Ziel. Das Einlaufen in die beeindruckenden alten Festungsmauern von Cherbourg als auch das Einklarieren im Hafen war schnell und problemlos gemacht. Nach den ersten Gin Tonics, den dazugehörigen Toasts des Skippers sowie französischer Patisserietörtchen machten wir uns ans Aufklaren, Bunkern und Schrubben für die Folge-

Häufiger Besuch im Peter Café Sport

crew. Ein gebührender Ausklang der Reise war der letzte gemeinsame Abend bei Etageren von frischesten Meeresfrüchten und Wein im „Café Paris". Der Crewwechsel am nächsten Morgen sowie die 15-stündige Autofahrt nach Hause gestalteten sich, man kann es vermuten, aus unterschiedlichen Gründen auf noch recht wackeligen

Gutes Wetter auf dem Atlantik:
Die komplette Mannschaft, nur der Fotograf fehlt

Beinen und ließen uns dennoch glückselig und über alle Maßen schwärmend zuhause eintreffen. Gerne sofort wieder!

Für alle Interessenten ähnlicher Segelreisen steht der Hamburgische Verein Seefahrt e.V. (HVS) mit tollen Möglichkeiten des Hochseesegelns für junge Leute bis Mitte 20 gerne zur Verfügung. www.hvs-hamburg.de

**) Anm. d. Red.: Um bei Lesern und Leserinnen hier keinen falschen Eindruck zu erwecken: Die Kollisionsverhütungsregeln bestimmen, dass ein Fahrzeug soweit wie möglich das Queren von Einbahnwegen vermeiden muss. Ist es jedoch zum Queren gezwungen, so muss dies möglichst mit der Kielrichtung im rechten Winkel zur allgemeinen Verkehrsrichtung erfolgen. Ob „Haspa" in diesem Fall zur Querung gezwungen war, musste der Schiffsführer entscheiden und ggfs. gegenüber der Polizei begründen. In einem solchen Fall gilt ferner, dass ein Fahrzeug von weniger als 20 Meter Länge oder ein Segelfahrzeug die sichere Durchfahrt eines Maschinenfahrzeugs auf dem Einbahnweg nicht behindern darf.*

Ankunft in Cherbourg

Kurzentschlossen:
Mogan – Mindelo – Barbados

EINE REISE ÜBER DEN ATLANTIK

Erzählt von Karsten S. Möller

(Wir setzen hier den Bericht aus dem Jahr 2006 fort, Red.)

2. Teil: Von Sao Vicente nach Barbados

Mittwoch, 15. März, 1935h, 016°32'N 30°18'W, COG 263°, 6,9kn

Dritter Tag nach den Kapverden und Mindelo. Abgelaufene Distanz 302 sm. Der Wind weht mit 16 bis 22 kn und wir laufen zwischen 6,5 und 7,2 kn, bergab auch bis 7,8 und mehr. Inzwischen haben wir die Passatsegel geriggt. Zwei gleichgroße Genuas sind in die Nuten des Vorstages eingeführt, beidseitig ausgebaumt, mit Bullenstander nach vorn gesichert und mit Achterholer dichtgesetzt. Schuhkartonsegeln. Mächtig rollend werden wir über den Atlantik geweht. Die Windsteueranlage hält präzise Kurs, die Pinne werden wir nicht mehr anfassen müssen.

Bordroutine: Sich wiederholende Tagesabläufe. Wachegehen, schlafen, Essen kochen, Backschaft machen, Geschirr spülen (mit Seewasser), kleine Reparaturen ausführen, Reinschiff machen, hin und wieder ein wenig die Segel trimmen, Logbuch führen, Etmale eintragen. Navigieren entfällt, der Wind weht uns genau in die richtige Richtung. Alles hat sich eingespielt. An den Wachrhythmus habe ich mich gewöhnt, schlafe gut, trotz des gewaltigen Seegangs, festgekeilt in der engen Hundekoje.

Die Mahlzeiten nehmen wir im Salon ein. Das ist manchmal etwas abenteuerlich. Bei den Bewegungen, die das Schiff macht, geht schon mal was „über Stag". Aber Franz sieht das alles ganz gelassen, wenn hin und wieder Teller und Tassen in den Polstern landen. „Alcantara! Das wisch' ich einfach weg. Das sieht dann kein Mensch mehr!"

Die Tage vergehen schnell. Stundenlang sitze ich im Cockpit, sehe die Seen heranrollen, wie sie höher und höher werden, sich auftürmen, ihre Tatzen nach uns ausstrecken, und immer wieder vergebens ihr weißes, schaumiges Maul aufreißen, um uns zu verschlingen. Phantastisch dieses Farbenspiel in den Wellen: ein ständiger Wechsel von leuchtendem Blau, über sattes Violett, zu hässlichem Grauschwarz und wieder zurück über schimmerndes Grün und Türkis bis zu dem hellen Blau des Himmels. Schaumbahnen zerfasern. Blasenbahnen, Perlenschnüren gleich, wirbeln in die Tiefe, schleudern wieder hoch und verlieren sich in immerwährenden Wiederholungen im Kielwasser.

Es ist warm, spürbar wärmer als auf den Kapverden; 32° am Tage im Schatten unter der Sprayhood. Heiß brennt die Sonne, keine Wol-

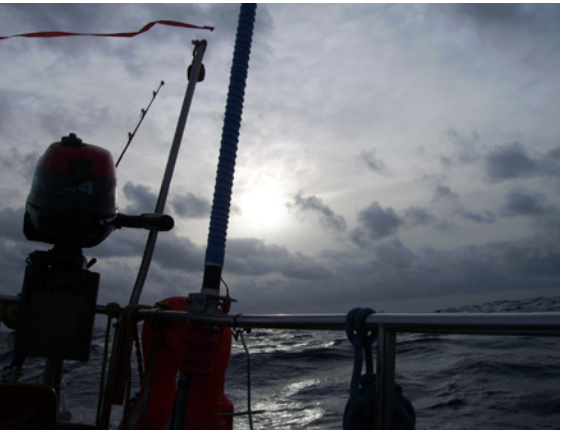
NAUTIC MEDIA

moin@nautic-media.de | tel. 040 - 88 30 51 46

https://print.nautic-media.de | https://social.nautic-media.de

Die Kapverden bleiben zurück

ken am Himmel. Nachts kühlt es ab auf 28° und es wird sehr feucht. Wir tragen Öljacken; vom Achterstag fallen Tropfen ins Cockpit. Die Luft ist salzgeschwängert. Ich schmecke Salz auf meinen Lippen, spüre Salz auf meiner Haut. Dicke Salzkristalle bilden sich auf dem Heckkorb, grob wie aus der Salzmühle. Meine Segelshorts können beinahe stehen. Alles fühlt sich stumpf und klebrig an, die Kleidung feucht. Unglaublich wie salzig der Atlantik ist, 3.7% Salzgehalt.



Morgendämmerung

Donnerstag, 16. März, 2300h, 16°28'N 33°16'W, COG 266°, 450 sm seit Mindelo

Wieder einmal sitze ich auf dem Vorschiff. Wellen rollen von achtern heran, überholen, der Bug steigt hoch und taucht schäumend wieder ein in die Seen. Gischt weht davon. Bläulich schimmernde „Portugiesische Galeeren" segeln über die Wogen. Ich blicke nach Westen, die Sonne will untergehen. Rasch senkt sie sich der Kimm zu, fängt an, Strahlen zu bilden, fächert durch die flachen Wolken, die sich immer abends am Horizont bilden, erst silbrig, dann gelb, golden, über rot zu Purpur. Und dann ist sie weg, die Sonne, ganz plötzlich. Diese Momente sind für mich mit die schönsten des Tages. Das Meer wird zu Blei, grauschwarz, und schnell kommt die Dunkelheit. Dann diese Nächte! Diese dunklen Nächte, ohne Kimm, nur Finsternis, Schwärze. Und über mir der Himmel, der Sternenhimmel! Unglaublich! Keine Beschreibung unserer alten romantischen Poeten ist zu schwülstig, kein noch so kitschiges Klischee übertrieben. Der Himmel ist tiefschwarzer Samt, zum Greifen nah. Und voll, übervoll mit Sternen. Sie leuchten hell und klar aus der Nähe und funkeln kalt, wie Edelsteine aus der Tiefe des unendlichen Raumes in changierenden Farben grün, rot und blau. Die Milchstraße ist wie weißer Dampf, zum Greifen nahe.

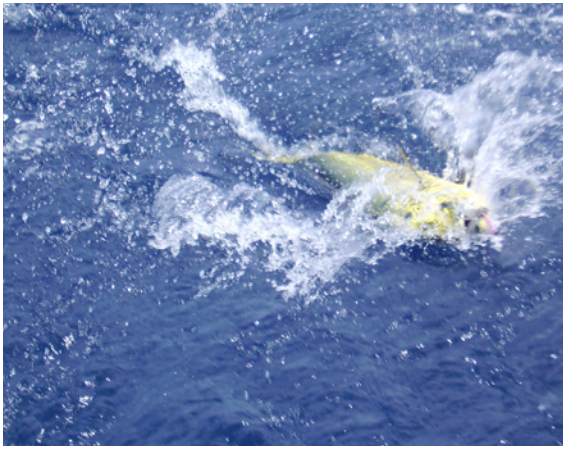
Warum ist hier unten auf der Erde alles vergänglich und oben im All anscheinend ewig? Die Sterne waren schon immer da und werden immer da sein. Wenn ich hier so sitze allein im Cockpit auf dem weiten dunklen Ozean fasziniert von der Schönheit und Ästhetik, der Tiefe des Alls, den Entfernungen, den Zeiträumen, sind Gedanken nahe über unsere Altvorderen, über Mythen, über Götter, über Schöpfungsgeschichten und über die Frage aller Fragen: Wie ist die Welt „auf die

Welt" gekommen? Ich sehe den Großen Bären, wie er seine Pirouetten um den Polarstern dreht, gleichzeitig das Kreuz des Südens und auch den Mond. Wie ein Schiffchen segelt er über das Firmament dem Abgrund entgegen. Er geht früh unter.

Freitag, 17. März, 0000h 16°20'N 35°46'W, Kurs 237°, 16–22 kn Wind, 6,5 bis 7,2 kn Fahrt und mehr

Nachdem wir schon tagelang eine Angel hinter uns hergezogen haben, bestückt mit einem „appetitlichen" Calamari, aus rot-silbernen, glitzernden Plastik, ist uns heute Nachmittag eine Goldmakrele (Coryphaena hippurus) an den Haken gegangen. Ein prächtiger Fisch, mehr als ein Meter lang und unglaublich hübsch. Mit tiefblauem Rücken und rot- bis weißgoldenem Bauch, mit langer grünlicher Rückenflosse vom stumpfen, abgerundeten Kopf bis zur tief gegabelten Schwanzflosse. Es war ein harter Kampf, den Dolphin (so wird er auch genannt) an Bord zu kriegen, denn er gehört mit zu den schnellsten Fischen; bis zu 60 km/h kann er erreichen. Ich musste auf die Badeplattform, um mit unserem Fischhaken hinter die Kiemen greifen zu können, abenteuerlich, und dann sah ich sie: ein ganzer Schwarm dieser wunderhübschen Fische. Zehn, wenn nicht zwanzig schwimmen unter unserem Heck mit uns um die Wette. Tiefblaue Rücken, dicht an dicht. Ein toller Anblick!

Den Dolphin zu schlachten ist mühsam. Wir müssen zur Eisensäge greifen, um den Fisch in Koteletts zu schneiden; dem Rückgrat ist per Messer nicht beizukommen. Mathias, unser selbsternannter tüchtiger und guter Koch serviert uns Goldmakrele à la Atlantik, nur in Butter gebraten. Salz und andere Gewürze sind nicht



Goldmakrele am Haken

nötig. Die Frische macht's. Das Fleisch zergeht auf der Zunge. Fisch bis zum Abwinken.

Sonntag, 19. März, 1530h, 1600h 15°26N 40°19'W, 895 sm auf der Uhr, noch 1.100 sm bis Barbados

Es ist sehr heiß. Die Bananen werden reif. Nachts haben wir Meeresleuchten. Unablässig schießt es gleißend am Rumpf entlang. Winzige Gold- und Silbermünzen verwirbeln im Kielwasser zu

Vor Passatsegeln, relaxen

Abenddämmerung

sich ständig ändernden Strudeln, explodieren zu Sternenstaub, werden als phantastisch funkelnde Kaskaden in die Tiefe gerissen, bis sie sich als unwirklich blauweiß schimmernde Bänder in der Schwärze der See verlieren.

Montag, 20. März, 1100h, Bergfest!
1.009 sm in 6 Tagen und 19 Stunden

Gegen die heiße Sonne haben wir einen Strandsonnenschirm aufgespannt und mit vielen Strippen gegen den harten Wind gesichert. Darunter sitzen wir, lassen wie immer steuern und zur Feier des Tages gibt es wunderbar kühlen Sekt! Stolz stoßen wir auf das bisher schon Erreichte an. Die Stimmung ist ganz prima. Jede Nervosität hat sich inzwischen gelegt, alle Sorgen und Befürchtungen, die doch wohl jeder von uns vor der langen Reise hatte, sind verflogen.

Schiffsbegegnung, Tanker südwärts

Übrigens: Einen Sundowner gibt es natürlich jeden Nachmittag. Mal Caipirinha, Planters Punch oder Gin Tonic oder auch nur ein Glas roten Wein oder profanes Oettinger-Weißbier.

Logbuch: 0400h AIS-Alarm! MV „Desert Voyager" Kurs 295°. Fast Süd, von Steuerbord kommend, kreuzt das große Schiff unseren Kurs in 8 sm Abstand. Speed 11,8 kn. Kein Grund zu Sorge.

Ich habe die Morgenwache. Obgleich es natürlich auch nachts sehr warm ist, habe ich frühmorgens, wenn die erste Dämmerung kommt, immer das Gefühl von Kälte. Es muss an der Stimmung liegen; das Meer aschgrau, farblos, und trotz des Seegangs, der hohen Wellen, wirkt es wie tot. Erst wenn die Sonne anfängt, dem Osten zögerlich Farbe zu geben, wenn schwaches Silber sich langsam in Gold verwandelt und plötzlich die ersten vorsichtigen Strahlen über den Horizont fingern, wenn die fernen tiefliegenden Wolken sanft erröten, sich noch weigern, ihr nächtliches Grau abzulegen, die Venus langsam verblasst, dann fange auch ich an wieder lebendig zu werden. Dann ist die Zeit der Fliegenden Fische. Ihnen zuzuschauen ist faszinierend. Kreuz und quer schwirren sie über die Wellen, segeln weit, sechs, sieben, acht Meter und mehr, fliegen hoch oder auch ganz flach übers Wasser, „ditschen" auf die Wellenkämme und lassen sich neuen Schwung geben, schlagen Haken und Kurven und tauchen ein. Frühstückszeit für ihre Fressfeinde. Manchen dieser Flieger sind wir im Wege. Sie klatschen nachts auf Deck, prallen in die Segel oder ge-

gen die Aufbauten. Morgens sammeln wir die Unglücklichen ein.

Und plötzlich ist die Sonne da. Erst ein kleiner, blanker, leuchtender Streifen, dann ganz, ganz schnell, die ganze Scheibe, gleißend hell, wie geschmolzener Stahl und sofort sind die Strahlen auf der Haut zu spüren, sofort wird es heiß. Alles in zehn Minuten, morgens um sieben.

Donnerstag, 23. März, 1100h, 14°06.02N 29°33.95W, noch 588 sm bis Barbados, 9,99 sm Versatz

32° im Schatten. Gemäß Seekarte haben wir hier 5.358 m Wassertiefe. Tiefblau das Meer, wie immer. Jetzt über Bord springen können, das wäre was! Warum haben wir keine Flaute? Mal schwimmen gehen, bei 5 km Wasser unter dem Bauch, mit Schwarzen Rauchern und unheimlichem Meeresgetier tief auf dem Grund, das muss schon ein tolles Gefühl sein. Vielleicht kommt ja auch ein Delphin vorbei, nur so, zum Streicheln. Mathias gibt einen Laut des Entsetzens von sich, als ich von meinen Träumen erzähle. Nachts 2300h Schiffsbegegnung, lt. AIS. M/V „Eagle Vermont", Peilung 26° geht sehr dicht vorbei.

Freitag, 24. März

Nachts müssen wir reffen, d.h. die beiden Vorsegel einrollen, kein leichtes Manöver bei 22 kn Wind im Nacken und hoher See. Wir laufen über 7 kn. Später kommt noch ein Regenschauer dazu! Die See geht sehr hoch. Manche Roller drücken uns quer und wollen uns umwerfen. Bei Manövern und überhaupt bei alle Bewegungen außerhalb des Cockpits tragen wir Schwimmwesten mit Lifebelt und sind angeleint. Nachts geht keiner allein aufs Vorschiff.

Am nächsten Morgen ist alles wieder wie gewohnt. Heiße Sonne, blauer Himmel, blaues Meer, schattiger Platz unter der Sprayhood, Ich blicke wie immer ins Kielwasser und auf die Angelschnur. Plötzlich, weit achteraus, schießt ein riesiger grauer Schatten aus dem Wasser, Bruchteile von Sekunden nur zu sehen, dann ein lautes Platschen, Wasser spritzt meterhoch und ist weg. Köder und Angelschnur auch. Das muss ein Marlin gewesen sein, mindestens 3 m lang.

Sonntag, 26. März, 1530h

M/V „Silver Moon" auf Kollisionskurs mit 14,5 kn, weicht nicht aus. Ich rufe das Schiff auf Ch. 16. Keine Antwort. Ich rufe „Silver Moon" direkt auf ihrer eignen MMSI-Nummer an, die ich am AIS ablesen kann. Wieder keine Antwort! Das sind Zustände in der Großschifffahrt! Wir haken die Windfahne aus und fallen ab. „Silver Moon" geht ganz dicht vorbei. Ein VLCC, ein Riesentanker, leer, wahrscheinlich auf dem Weg zum Persischen Golf rund Cape of Good Hope. Kein Mensch an Deck oder in der Brückennock. Die Wellen knallen breitseit gegen den hohen Rumpf, Gischt steigt die Bordwand hoch, fliegt bis über das Laufdeck. Deutlich können wir den Namen lesen, so dicht passieren wir sein Heck. 1930h 108 sm bis Barbados. Die ersten Möwen.

Montag, 27. März, 1145h 13°06'N 59°38' W

Das GPS piept, wir haben unseren ersten Wegepunkt erreicht! Noch 14 sm und Land in Sicht! Barbados! Zwar noch grau und unansehnlich im Dunst, aber klar zu erkennen. Wir müssen die Insel umfahren und halten auf die Südspitze zu. Die Hauptstadt Bridgetown, Hafen, Ankerplätze, alles ist in Lee der Insel, also auf der Westseite. Wir kommen näher und können schon den

Unser Mittagessen

Leuchtturm Ragged Point und bald darauf auch South Point sehen, ein hoher weißer Turm. Obgleich es bis dicht an die Küste tief genug ist, müssen wir großen Abstand halten. Wir sehen sehr deutlich die in der Seekarte als Warnung angegebenen Overfalls am Südkap und auch, was der Hinweis Turbulent Seas With Easterly Set bedeutet, da wo die Bank The Shallows liegt und der Meersboden von 300 m auf 80, 70 sogar bis auf nur 50 m ansteigt. Wie ein riesiger Fächer erstrecken sich die weiß schäumenden Stromkanten weit in den Atlantik hinaus, mit meterhohen, sich brechenden Wellen. Steile, fast senkrechte Wasserwände! Die Tide geht ostwärts, gegen den Wind! Ein phantastischer Anblick in der hellen Sonne und dem türkisfarbenen Wasser. We keep wide berth, wie der Seemann so sagt.

Ich fühle mich immer selbst wie ein Entdecker, wenn nach langer Reise über See Land in Sicht kommt, und versuche mich in die Situation und das Leben der Seeleute, die Stimmung, die Umstände an Bord, hinein zu denken. Wie war es damals, 1536, als der Portugiese Pedro Campos Barbados entdeckte und ihr den Namen los barbados (die Bärtigen) gab? Über die Herkunft des Namens ist man sich uneins. Einerseits wird gesagt, die Entdecker haben sich durch die freihängenden Wurzeln der Feigenbäume, die auf der Insel wucherten, an Bärte erinnert; andere sind der Meinung die Ureinwohner, Cariben und Arawaks, hätten Bärte getragen. Die Portugiesen blieben nicht auf Barbados, sondern nahmen nur die Ureinwohner mit auf andere Karibikinseln, um sie dort als Sklaven auf Plantagen einzusetzen. 1625, also fast hundert Jahre später, übernahmen die Briten die bis dahin menschenleere Insel von den Portugiesen. – Fortsetzung folgt

SEGLERGESCHICHTEN

Unglaublich

WAS NOCH VOR DEM SEGELN PASSIEREN KANN

Vorbemerkung: Die „HASPA Hamburg“ des HVS lag nach der Kapstadt-Rio-Regatta wegen Corona ein Jahr lang in Rio. 2021, als es wieder möglich wurde, sollte sie nach Hamburg verbracht werden. Unser Mitglied Gerrit Rampendahl übernahm den ersten Abschnitt als Schiffsführer.(Red.)

Von Gerrit Rampendahl■ Wer schon mal von Ost nach West über den Atlantik gesegelt ist, kennt bestimmt das Problem, dass es in Übersee keine blauen Camping-Gasflaschen gibt. Also was tun? Entweder nimmt man genügend Gas für die Hin- und Rückreise mit, oder man organisiert schon vorher eine technisch nicht ganz astreine aber funktionierende Nachfüllaktion auf der anderen Atlantikseite.

Ich hatte die Aufgabe, „HASPA Hamburg" von Rio auf dem Weg nach Hause bis zu den Azoren zu führen. Das Schiff lag in Niteroi gegenüber von Rio an der Muring. Die Bestandsaufnahme am 3. Mai dieses Jahres ergab einen Vorrat von einer 3/4 vollen und einer 1/4 vollen Gasflasche. Genug für den ersten Kaffee an Bord, zu wenig für die Rücküberführung nach Europa in die Länder der blauen Camping-Gasflaschen. Eine dritte zum Schiff gehörende Gasflasche war nicht an Bord. Aber wir hatten ja Daniel als Kontakt in Rio. Der würde das Problem lösen. Also ging folgende SMS an Daniel: „How about the gas bottles? We have 2 bottles on board that are almost empty. Can you get a third one for us and can you get ours refilled?"

Antwort: „The third gas bottle is with Giovanni. I´ve lost his number. But Jochen has his contact." Jochen, in Deutschland zurückgeblieben, konnte uns tatsächlich mit Giovannis Nummer helfen. Meine nächste SMS an Daniel: „I can´t reach Giovanni, can you help?" Ich leitete dessen Nummer weiter. Er antwortete: „He told me now that one year ago he delivered the gas bottle to the ICB (Yacht Club Brazil) entrance, but he didn´t tell them anything." Das war am Donnerstag dem 6. Mai vormittags. Wir waren dem Grund unseres Gasproblems noch nicht näher gekommen. Ab nun beschlossen wir, dreigleisig der Lösung des Problems Herr zu werden.

Wir fragten Michael Causer aus dem Rio Yacht Club um Rat. Er machte den Vorschlag, bei dem lokalen Gashändler eine Flasche Gas zu erwerben, da viele brasilianische Familien zu Hause mit Gas kochen. Um sicher zu gehen, dass die Systeme zusammenpassen, demontierten wir die Gasarmatur an Bord, und ich stieg damit zu Michael ins Auto. Nun muss man sich den Gashändler in Niteroi allerdings nicht so vorstellen, wie wir das eventuell kennen. Es ist vielmehr eine Klappe in einer Wand an der Straße. Man legt eine leere Gasflasche und Bargeld in die Klappe, die dann nach kurzer Zeit eine volle Gasflasche wieder ausspuckt. Ich bekam es knapp hin, die Armatur durch das Loch zu reichen, und da mein portugiesischer Wortschatz nicht für Fachbegriffe wie Butan, Propan, Links- und Rechtsgewinde ausreicht, hörte ich auf der Rückseite der Wand Worte, die mir Michael auf Englisch so übersetzte, dass man glauben konnte, es hieße „geht schon so". Gegen die Übergabe von 200 R$ (brasilianische Real) wechselte also eine glänzende Aluflasche mit 39 kg Butanfüllung den Besitzer.

An Bord stellten wir fest, dass durch Hinzukaufen einer Druckminderungsarmatur und Erwerb einiger Schlauchschellen und für Gas zugelassener Schläuche die Gasflasche aber immer noch

Die europäische Camping-Gasflasche – Füllung in Brasilien ohne Chance

Das Objekt der Begierde wartet auf uns an der Hafenmauer in Urca Beach

Der Skipper entspannt nach den Beschaffungsaktionen

zu groß, zu schwer und weder korrosions- noch gegen direkte Sonneneinstrahlung geschützt war. Somit beschlossen wir, die mühsam erworbene Gasflasche dem Pächter der Gastronomie, der so hervorragende Caipirinhas machen kann, zu stiften.

Dann fragten wir Daniel, ob es die Möglichkeit gäbe, die beiden vorhandenen Flaschen befüllen zu lassen. Zuständig für das Befüllen der Gasflaschen war scheinbar Giovanni. Aber Daniel hatte leider seine Nummer nicht mehr. Kein Problem, wir konnten helfen. Im Laufe der nun folgenden Konversation stellte sich heraus, dass Daniel glaubte, dass Giovanni eine neue Gasflasche besorgen würde. Dann hätten wir schon mal doppelt so viel Gas wie am Anfang. Wenn wir es dann noch fertig bringen würden, die beiden angebrochenen Flaschen zu befüllen, hätten wir drei volle Flaschen, was auf jeden Fall reichen würde.

Frage an Daniel: „Should I bring both bottles to shore, so that we can fill them, or are you bringing two new bottles to the club? Antwort Daniel: „No". Antwort Daniel eine Minute später: „Giovanni has to take your bottles and fill them." Das würde bis Montag oder Dienstag dauern, und da wir bis dahin komplett ohne Gas wären und wir auch nicht sicher sein konnten, dass das Füllen klappen würde und wir mit Duncan, unserem Agenten, für Montag schon den Ausklarier-Termin vereinbart hatten, machten wir den Vorschlag, die Flaschen irgendwohin zu fahren, wo sie befüllt werden könnten. Aber dann kam die Nachricht, dass Giovanni eine Gasflasche habe, die zwar silbern sei, aber wohl passen würde.

Am Freitagmorgen war das Gasproblem noch nicht gelöst. Da sich bis Mittag noch niemand bei uns gemeldet hatte, um die avisierte Gasflasche zu übergeben, schrieben wir nochmal Daniel an, der prompt antwortete, allerdings mit der Meldung, dass Giovanni zwar die Flasche habe, sie aber nicht nach Niteroi liefern könne. Inzwischen fing es stark an zu regnen, und wir wurden das Gefühl nicht los, dass das der Grund sein könnte. Noch bevor wir es vorschlagen konnten, fragte Daniel uns, ob wir nicht nach Rio fahren könnten, um die Flasche zu holen.

Wir fragten Daniel dann noch, ob wir die angebrochenen Flaschen mitnehmen und sie doch noch füllen lassen sollten. Daniel meinte, dass Giovanni nicht in seinen Diensten stünde, dass er die Flaschen zu Hause befüllen würde, und dass sein Vater doch 2016 einen Adapter für die „HASPA" gebaut hätte, als sie das letzte Mal in Brasilien war. Leider hätte er den Adapter nicht mehr, weil der beim letzten Besuch der „HASPA Hamburg" als Geschenk übergeben worden war. Aber bei uns war er nicht mehr an Bord.

Wir vereinbarten dann noch einen Übergabetermin für die Flasche für 15:00 Uhr. Die Übergabe sollte am Praia da Urca, einem Strand direkt unter dem Zuckerhut an einem Zeitungsstand

stattfinden. Die Reise von der Mooring mit dem Beiboot und dem Leihwagen durch den brasilianischen Verkehr von Niteroi über die große Brücke nach Rio dauerte etwas länger als gedacht, weil die fünfspurige Straße durch den starken Regen in Spur 1, 2, 4 und 5 nur für Enten und Amphibienfahrzeuge passierbar war, aber letztendlich standen wir nach 1,5 Stunden am Zeitungskiosk. Nur Giovanni war nicht da. Auf meine Anfrage bei Daniel kam zunächst nur die lapidare Antwort: „Be calm" und dann „There is a small boat going to the concrete bridge taking a gas bottle for you". Und tatsächlich: Auf der anderen Seite der kleinen Bucht löste sich ein Tuckerboot aus einem Mooringfeld und kam auf uns zu. Ihm entstieg ein Typ mit einer silbernen Gasflasche unter dem Arm und stellte die Flasche auf die Kaimauer neben dem Kiosk. Der Typ sprach allerdings nicht mit uns und blickte auch irgendwie demonstrativ in die andere Richtung. Wir funkten also wieder Daniel an: „there is a guy, who doesn´t speak to us." Daniel: „Giovanni is going to find you".

Tatsächlich dauerte es dann nicht mehr lange und Giovanni tauchte auf, nahm die Flasche von dem Typ, und nachdem ich die von der „HASPA Hamburg" mitgebrachte Armatur eingedreht hatte, tauschte er mit uns 70 R$ (12 €) gegen die volle Gasflasche. Nun hatten wir eine volle, eine 3/4 volle und eine 1/4 volle Gasflasche. Eine Füllung war mangels Adapter nicht möglich. Das würde für 2400 Seemeilen nicht reichen.

Wir mussten also noch das dritte Gleis verfolgen. Wir wollten einen Camping-Kocher kaufen. Wo geht man dafür hin? Zu einem Outdoor-Spezialisten oder in einen Baumarkt mit Gartencenter. Ein Outdoor-Spezialist war so schnell nicht zu finden, aber ein großer, klimatisierter Baumarkt lag am Wegesrand unserer Heimreise. Der Mitarbeiter sprach hervorragend Englisch, schüttelte aber etwas mitleidig den Kopf, als wir ihm erklärten, was wir wollten. In der Gartenabteilung sahen wir riesige Grills. Die waren aber für an Deck viel zu groß und viel zu sperrig. Da machten wir uns auf den Weg in den Rio Yacht Club Sailing, wo wir nach insgesamt sechs Stunden Odyssee ankamen.

Hier fanden wir den hilfsbereiten Michael Causer, dem anscheinend sehr an dem Gelingen unserer Abreise gelegen war. Michael wollte unser Problem lösen und verabredete sich mit mir morgens um acht Uhr am Club. Wir fuhren nach Niteroi in eine Gasse mit diversen Händlern, die mit allem Möglichen handeln, was man so im Haushalt und im Alltag brauchen kann. Im dritten Laden gab es die Lösung. Eine Mitarbeiterin holte mit einer Leiter einen Camping-Kocher von der Empore und erläuterte die Sicherheitsaspekte und Vorteile des Modells. Topfaufnahme herausheben und umdrehen. Gasbehälteraufnahmedeckel aufklappen und Gaspatrone ein-

Sonnenuntergang auf dem Atlantik (Fotos Gerrit Rampendahl)

führen; aber Achtung, dort ist eine Kerbe, daher die Gaspatrone so drehen, bis die Lasche mit der Feder einrastet. Dann den Hebel umlegen und die Gasversorgung an die Gaspatrone andocken. Jetzt noch den Deckel von der Patronenkammer wieder schließen und den Handregler drehen. Dabei wird automatisch das Gas gezündet und der Campingkoch kann seine Arbeit aufnehmen. Sie guckte nur etwas irritiert, als ich für das Gerät zusätzlich zwölf Gaspatronen haben wollte, soviel wie in einer handelsüblichen Camping-Gasflasche. Somit hatten wir endlich das Äquivalent von drei vollen Gasflaschen an Bord. Von uns aus konnte die Reise losgehen!

Nachbemerkung der Redaktion: In fremden Ländern Gasflaschen nachzufüllen, war schon immer ein Problem. Wir erinnern uns an den Bericht von Tobias Haas, der mit „Rode Zora v. Amsterdam" eine Nordatlantik-Rundreise gemacht hatte. Auf einer Karibik-Insel traf er einen Amerikaner, der mit verklärtem Gesicht vor sich hin murmelte: „I managed something great today." Es war ihm gelungen, seine Gasflasche auffüllen zu lassen.

HISTORISCHES

DIE REISE DER „SCHWALBE V" NACH BORNHOLM 1959

Von Jürgen Chr. Schaper †

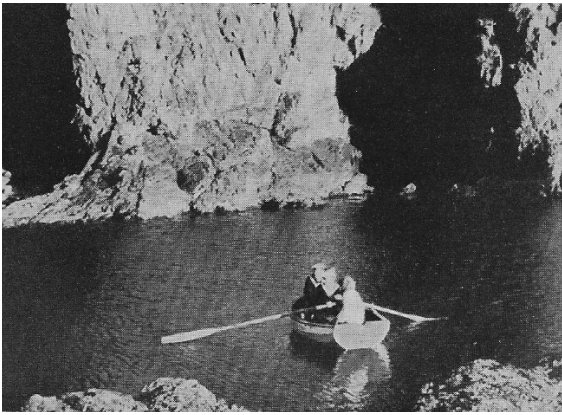
2. Fortsetzung und Schluss

Am Dienstag machen wir seeklar und verlassen um 12 Uhr das gastliche Rönne mit Kurs Nord. Wieder, oder richtiger noch immer, haben wir herrliches Wetter. Beim Auslaufen weht es aus Ostnordost mit ca. drei Windstärken. Zwei hilfreiche Segler treideln uns mit einer Leine aus dem Hafen, da der Wind schräg in die enge Einfahrt steht. Unser Tagesziel, Hammer-Odde, die Nordspitze Bornholms, muss angekreuzt werden, denn der Wind schralt im Laufe des Nachmittags immer mehr. Gegen Abend wird es flauer und kühler; um 18 Uhr runden wir die in die abendliche Sonne getauchte Nordspitze der Insel, und um 18:45 Uhr laufen wir in Allinge ein. Die tote Dünung, welche unterwegs kaum zu spüren war, verursacht an den der Einfahrt vorgelagerten Klippen heftige Brandung. Jetzt haben wir vielleicht Windstärke 2. Wie mag es hier bei 8 aussehen? Der Hafen enttäuscht uns, er ist eng, überfüllt und sehr schmutzig. Rhythmisch donnert die Brandung von außen gegen die Molen, gefolgt von hohlem Rauschen, wenn sie sich zwischen den Felsen wieder verläuft. Mich beschleicht ein eigenartiges Gefühl; wie sollen wir hier wieder herauskommen? Selbst eine frische Brise würde von den hohen Molen abgefangen werden, in der Abdeckung würden wir dann steuerlos in der Einfahrt herumtreiben und bald auf den „Rockies" sitzen. Im Geiste sehe ich schon, wie mein liebes Schiff von alten Fischerfrauen spankorbweise als Anmachholz weggetragen wird.

Wir versuchen dennoch auszulaufen, und zwar sofort, ruhig schlafen würde ich hier doch nicht. Sicherheitshalber wird eine lange Leine am Mast befestigt und an Deck klar aufgeschossen. Dann setzen wir Segel und treiben los. In dem langen Einfahrtsschlauch tritt die befürchtete Abdeckung prompt ein, und die Ausläufer der Brandung bringen Fahrt und Steuer aus dem Schiff. Vergeblich versuche ich durch Paddeln etwas Fahrt aufzunehmen. Auf der Pier hat sich schnell eine neugierige Menge eingefunden, die unsere Mühen mit reger Anteilnahme verfolgt.

Schließlich werfe ich die vorbereitete Leine herüber, die sofort gefangen und sachverständig erst langsam, dann immer schneller angezogen wird. Am Ende der Mole wird sie im richtigen Moment losgeworfen. Die Fahrt reicht gerade aus, um vor dem Hafen in der Dünung über Stag zu gehen, dann reicht auch die leichte Brise aus, und sicher laufen wir nur wenige Meter von den umspülten Klippen entfernt ab. Nun müssen nur noch meine Nerven mit einem großen Dujardin zufriedengestellt werden.

Nach nochmaliger Umsegelung machen wir um 20:30 Uhr in Hammerhafen endgültig fest. Hier ist ein großes, geräumiges Becken, dessen Einfahrt auch zum Kreuzen breit genug ist. Er ist nach Rönne der einzig günstige Hafen auf Bornholm für Schiffe ohne Motor. Da er hauptsächlich der Kiesverladung dient, sind die Liegeplätze beschränkt. Hammerhafen liegt inmitten der zerklüfteten, karg bewachsenen Felsen, direkt unterhalb der Ruine Hammerhus. Schon kurze Wanderungen von hier aus in allen Richtungen erschließen dem Besucher die Schönheit der Landschaft. Schmale Wege führen hinauf und entlang an den schroff zum Meer abfallenden Granitfelsen. Vom Leuchtturm Hammer Odde, der für 50 Öre zu besichtigen ist, hat man einen unbeschreiblich schönen Blick über weite Strecken der kargen Landschaft. An der Ostseite erkennt man, soweit das Auge reicht, einen weißen Strich zwischen den graubraunen Felsen und der blauen See – die Brandung. Im Norden sieht man bei diesem Wetter klar und deutlich die schwedische Küste. Zwischen ihr und Bornholm wickelt sich reger Schiffsverkehr ab. Winzig klein sind Kutter und Dampfer auf diese Entfernung. Einen ganzen Tag verklettern wir in dieser herrlichen Gegend. An einigen Stellen können wir an dem zerklüfteten Gestein bis ans Wasser herunter. In tiefen Einschnitten im Fels hat sich häufig etwas Boden angesammelt, und gelbe und blaue Blumen bedecken wie bunte Teppiche diese Stelle.



Die beiden Marine-Soldaten im „Schwalbe"-Beiboot in Hammerhafen (Foto Jürgen Schaper)

Anderntags besuchen wir die Ruinen der einst mächtigen Feste Hammerhus. Neben der gleichermaßen bekannten Burgruine in Visby ist diese 1260 erbaute Burg die größte Ruine nördlich der Alpen. So steht es jedenfalls in der Beschreibung, der vorübergehend pompejische Zustand Hamburgs, Kiels und Dresdens wird dabei wohl nicht mitgerechnet. Hammerhus liegt 74 Meter über dem Meeresspiegel, auch hier haben wir einen herrlichen Blick über Land und See. Abends machen wir mit zwei jungen dänischen Marinesoldaten eine Küstenpartie in einem Ruderboot. Dicht an den Felsen, zwischen den großen und kleinen Klippen, durch Grotten und Höhlen, rudern wir. Die beiden Mariner sagen nicht nein, als wir sie schließlich noch zu einem Klönsnack und kleinen Umtrunk in unsere Kajüte einladen.

Am Donnerstag, dem 25. Juni, verlassen wir um neun Uhr endgültig Bornholm. Bei immer gleich bleibendem schönem Wetter und einer Damenbrise aus Nordost laufen wir schnell zur

schwedischen Küste hinüber. Ystad ist unser Tagesziel, wir erreichen es gegen Abend mit dem letzten Hauch Wind. Der sonst so eifrige schwedische Zöllner kümmert sich ausnahmsweise überhaupt nicht um uns. Zur gleichen Zeit ist eine dicke amerikanische Yacht eingelaufen, die seine ganze Aufmerksamkeit in Anspruch zu nehmen scheint. Erst nach einer Stunde verlässt er deren Kajüte; an weiteren Amtshandlungen heute anscheinend nicht mehr interessiert, schreitet er mit schwerem Gang über den Steg an Land. Ystad ist langweilig und kommt uns nach Bornholm besonders öde vor. Wir verlassen es am nächsten Tag um 7:30 Uhr. Gemächlich treiben wir bei östlichem Wind, nicht über zwei, kaffeetrinkenderweise an der schwedischen Südküste entlang.

Später nehme ich, bequem auf dem Kajütsdach sitzend, eine Mittagsbreite; anschließend überprüfe ich sie durch eine Kreuzpeilung mit Landmarken. Zur Übung mache ich täglich Beobachtungen, soweit das Wetter es zulässt. Um 17 Uhr setzen wir den Spinnaker, der uns auch eine Zeit lang gut voranbringt. An Falsterboriff Feuerschiff treiben wir in geringem Abstand vorbei. Die Besatzung langweilt sich in der Sonne, angelt, trocknet Wäsche und winkt zu uns herunter. Auch bei uns hängt schon den ganzen Tag – bis jetzt erfolglos – die Schleppangel über Bord. Schließlich fällt endlich ein kleiner – und sicher noch sehr unerfahrener – Dorsch auf unseren Blinker herein und wird zappelnd an Bord geholt. Marlies flüchtet entsetzt aufs Vorschiff, als ich ihn mit einem großen Koffernagel in den Himmel der Fische befördere. Da sie sich auch standhaft weigert, ihn zuzubereiten, bin ich heute für das Abendessen verantwortlich. Das lecker gebratene Filet lässt sie sich dann aber gut schmecken. Von Stevens-Klint treiben wir dann noch gute zwei Stunden, bis wir um 0:15 Uhr in Rödvig festmachen.

Hier begrüßt uns am Sonnabendmorgen der Hafenmeister mit der offenen Hand. Für zwei Kronen erkaufen wir uns sein Wohlwollen und nachträglich die Berechtigung, in dem von ihm regierten Hafen eine Nacht gelegen zu haben. Als er meint, für die zwei Kronen noch etwas tun zu müssen und uns an einen anderen – wesentlich schlechteren – Liegeplatz verweist, reicht es uns und wir laufen aus. Bei Ostsüdost 2–3 und warmem aber dunstigem Wetter überqueren wir die Fakse Bucht mit Kurs auf den Bögeström. Das Barometer ist in vier Tagen um zehn Millimeter von 772 auf 762 gefallen. Ein auf einem Fischkutter abgehörter Wetterbericht prophezeite zunehmende Bewölkung, Schauer nicht ausgeschlossen. Wind drehend auf Süd bis Südwest. Es ist also beruhigend zu wissen, dass wir die nächsten Tage im Smaaland-Fahrwasser mit seinen vielen Häfen und geschützten Plätzen verbringen werden.

In den Bögeström fädeln wir uns mittels einer dänischen Spezialkarte und dem ostzonalen Handbuch für Belte und Sund gut ein. Man muss bekanntlich scharf aufpassen, dass man keines der vielen Seezeichen auslässt. Marlies sitzt am Ruder und ich rufe ihr laufend die zu steuernden Kurse zu. Auffrischender Wind und mitlaufender Strom sorgen für eine schnelle Durchfahrt. Auf Ägholmsand nördlich Nyord tummeln sich Tausende von wilden Schwänen. Der ganze Horizont ist eine wogende weiße Linie. Manchmal erheben sich Schwärme wolkengleich zu kurzem Flug. Gelegentlich gleiten sogar einige mit rauschenden Schwingen dicht übers Schiff.

In Südwest zieht währenddessen eine Gewitterwand auf. Vordingborg wollen wir heute

noch erreichen. Um 19:30 Uhr springt der Wind auf Südwest und wenig später auf West. Zum ersten Mal auf dieser Reise müssen wir kreuzen, aber die kurze Strecke ist schnell geschafft. Leider beginnt es – auch zum ersten Mal – zu regnen. In Vordingborg geraten wir mitten in eine Volksbelustigung auf, am und im Wasser. Es handelt sich um irgendeine „Taufe" junger Segler, so ganz können wir nicht dahintersteigen. Trotzdem macht es uns eine Menge Spaß, diesem Ritus und seinen Begleiterscheinungen bei strömendem Regen zuzusehen. Mit Motorbooten und Wasserski werden allerlei Kunststückchen vorgeführt, Jollen werden zum Kentern gebracht, scheinbar wahllos junge Leute von der Pier in den Bach gestoßen und ähnliche raue Scherze mehr getrieben. Das heidnische Treiben dauert bis in die Nacht. Bei Einsätzen der Dunkelheit werden auf Flößen Scheiterhaufen in Brand gesteckt, und an Land alles festlich beleuchtet. Außerdem findet ein kleines Feuerwerk statt. Im Anschluss daran schießen wir mit unserer Leuchtpistole drei rote Sterne und leisten damit unseren Beitrag zu dem Volksfest. Nach der allgemeinen Anfeuchtung von außen, durch Salzwasser von unten und Süßwasser von oben, folgt nun die übliche Durchspülung der inneren Organe in und vor dem Clubhaus. Nur vereinzelt treiben noch Boote, paarweise besetzt, in der jetzt wieder trockenen und sternklaren Nacht auf der Bucht. Alles in allem war es ein abwechslungsreicher und lustiger Abend, auch für uns, die wir nichts von dem Trubel verstanden.

Heute ist Sonntag. Zur Feier des Tages nehmen wir vor dem Frühstück ein Bad in den warmen Fluten der Vordingborger Bucht. Nach dem Kaffee trocknen wir Segel und Wäsche. Das Wetter ist schwül, der Himmel vollkommen bedeckt. Das Barometer ist mit 757 Millimetern bereits unter die Bodenbretter gefallen. Zudem ist überhaupt kein Wind. Es fällt uns also nicht schwer, einen Ruhetag einzulegen. Bei einem Bummel durch die Stadt werden wir von einem starken Gewitter überrascht. Ein Platzregen überschwemmt die Straßen und treibt uns unter die Markise eines Damenmodengeschäftes. Mit fürchterlichem Krach schlägt plötzlich ein Blitz in ein nahes Haus, und ein faustgroßer Mauerbrocken fliegt einem chromblitzenden Straßenkreuzer auf den Kühler, eine Beule und einen wachsbleichen Fah-

JETZT Hamburger Yachthafen
JENSEN WERFT
Bootsbau 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

rer zurücklassend. Errregt diskutieren die Dänen unter der Markise das Ereignis, einer versucht auch meine Meinung zu erforschen und wundert sich sehr, dass ich nur mit grunzenden Geräuschen und Schulterzucken reagiere.

Später besuchen wir die Anlagen am Valdemarsturm und den kleinen Tierpark mit seinen Rehen und exotischen Vögeln. Auf einem verlassenen Kinderspielplatz erfülle ich mir ein lange im Verborgenen schlummerndes Verlangen und tolle mich auf Luftschaukel und regennassem Karussell. Als die ersten Kinder wiederkommen, trete ich verschämt den Rückzug an.

Abends regnet es wieder. Wir sitzen gemütlich in der Kajüte und nehmen den ersten Grog dieser Reise zu uns. Wenn wir nicht Ärger mit dem Zoll in Laboe bekommen wollen, müssen wir auf dem Rest der Reise noch einen Rekord im Grogtrinken aufstellen. Gemütliche Grogabende mit erheblichem Verbrauch gibt es eigentlich nur bei Männercrews, segelt man mit seiner Frau allein, so bleibt es meist bei einigen Bieren zum Abendbrot.

Früh verlassen wir am nächsten Tag Vordingborg. Es dauert nicht lange und es beginnt zu regnen. Mühsam kreuzen wir gegen starken Strom unter der Storströmbrücke hindurch. Der Strom erinnert an eine recht starke Tide auf der Elbe. Unangenehm macht sich bei dem frischen Wind die Abdeckung der Brückenpfeiler bemerkbar. Im Smaaland-Fahrwasser wird es zeitweilig recht hart, und kurzer, kabbeliger Seegang macht uns unangenehm zu schaffen. Ja, die schönen Tage scheinen vorbei zu sein.

Unser Kurs führt uns nördlich von Femö und Fejö aber südlich von Vejrö vorbei. Um 19 Uhr machen wir in dem netten kleinen Hafen von Onsevig fest. Ein Abendspaziergang durch den Wald an der Bucht beschließt den Tag.

Nach Ergänzung unserer Vorräte laufen wir am nächsten Tag erst mittags aus. Das Wetter ist seit gestern Nachmittag wieder warm und schön. Mit dem Regen hat sich aber auch der Wind in andere Seegebiete verzogen. Vormittags wehte es noch frisch aus Südost, nun dreht der Wind dauernd zwischen Südwest und Nordwest, dabei selten über zwei Stärken kommend. Die Kreuzerei hierbei ist ein mühseliges Geschäft, und die Küste Langelands kommt nur sehr langsam näher. Dort treffen wir zu allem Überfluss auch noch auf nördlichen Strom, sodass wir lange zwischen Tranekjer hier und Spodsberg auf der Stelle treten. Wir vertreiben uns die Zeit mit Angeln, haben aber keinen Erfolg.

Um 17 Uhr erbarmt sich die von achten aufkommende Yacht „Ostertill" aus Bremen unser und nimmt uns bis Spodsberg auf den Haken. An dem warmen Sommerabend setzen wir zusammen mit den Leuten der „Ostertill" unsere Angelversuche von der Pier aus fort. Die Bemühungen der Bremer werden mit drei Miniaturdorschen belohnt, welche sich erstaunlicherweise mit allen möglichen Körperstellen, nur nicht mit dem Maul, an dem Haken verfingen

Unseren letzten Ostseetörn von Langeland nach Kiel treten wir am nächsten Tag um zehn Uhr an. Ein frischer Westnordwest bringt uns rasch nach Keldsnor. Da es im Laufe des Vormittags immer mehr aufbriste, reffen wir unter Landschutz und setzen die Sturmfock. Die Kieler Bucht können wir zunächst gut anliegen, so machen uns Wind und Seegang nicht viel zu schaffen. Später wird der Wind westlicher und wir müssen das letzte Stück doch noch feste knüppeln. Nach Einklarierung am Zollkreuzer vor Laboe bei kabbeligem Wasser – ich möchte das einmal bei glattem Wasser machen! – erreichen

wir um 18 Uhr Holtenau. Nach dem Abendessen erspähen wir mit wachsamen Augen die „Vineta" aus Barnkrug, welche Anstalten macht, in die Schleuse einzulaufen. Schnell setzen wir Segel und gehen längsseit. Nach kurzem Palaver mit dem Schiffer werden wir handelseinig und binden an. Vor Dunkelwerden schleusen wir noch durch und machen dann fest.

Im Kanal wechselt das Wetter ungefähr bei jedem Kilometer. Mit zeitweilig nur fünf Kilometer in der Stunde schaffen wir es bis Brunsbüttel und sind um 20 Uhr wieder auf der Elbe. Mit einer Mischung von Freude und Wehmut durchpflügen wir nun wieder die vertrauten trüben Fluten unserer heimatlichen Elbe. Mit Hochwasser erreichen wir bei dem stürmischen Westwind noch Freiburg. Der letzte Tag bringt uns schnell die Elbe herauf, und um 17 Uhr können wir wieder im Yachthafen festmachen. Hinter uns liegen 18 herrliche, unvergessene Tage, in denen wir insgesamt 510 Seemeilen (gerechnet von Holtenau bis Yachthafen Hamburg) zurücklegten.

„Schwan von Borsfleth" 1

DIES UND DAS

Der kleine unbeugsame Hafen

FREI NACH ASTERIX

Von Axel Sylvester/Andreas Völker ■ Wir befinden uns im Jahre 2020 n.Chr. Die ganze Albis wird von den Interessen reicher Pfeffersäcke aus dem nahen Hammonia beherrscht. Die ganze Albis? Nein! Der von unbeugsamen Seglern und Seglerinnen bevölkerte Hafen Borsfleth im Landkreis Lapis Castrum (Steinburg) hört nicht auf, gegen den Schlick, der ihnen in den Hafen gespült wird, zu kämpfen. Auch wenn sie ihren Widersachern in den befestigten Lagern Hammonia und Berolinum keinen ernsthaften Widerstand entgegen bringen können, sind sie doch pfiffig genug, ihre Ideen in die Praxis umzusetzen.

Doch lassen wir die Geschichte mit ihrem glücklichen Ende beginnen. Wie aus alten gallischen Geschichten bekannt, endete auch dieses Abenteuer mit einem Festmahl an den Ufern der Stör. Am letzten Sonnabend im Augustus A.D. 2021 feierten sie mit Freunden und Freundinnen, zahlreich vertreten waren auch die aus der

„Schwan von Borsfleth" 2
(Fotos Andreas Völker)

Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne und dem Hamburger Segler-Verband, ihren Erfolg.

Anfangs erzählte Ludger Walterbusch, der 1. Vorsitzende der Sportschipper-Vereinigung Borsfleth (SSVB) , die Geschichte vom Bau eines der ungewöhnlichsten Wasserfahrzeuge. Der Bürgermeister kam zu Wort, der Ingenieur Peter berichtete von der Konstruktion, Axel und Olaf wurden stellvertretend für alle anderen Beteiligten erwähnt, weil sie jedes Wochenende an ihrem Fahrzeug werkelten. Und nun die Taufe. Claudia, eine der Taufpatinnen, hielt die Taufrede. Die Sektflasche, Marke St. Pauli-Perle, zerschellte gleich beim ersten Mal – der „Schwan von Borsfleth" war getauft! Ein anschließend vorgeführter Testlauf löste staunenden Respekt aus: So viel Power!

... und weiter mit Ludgers Geschichte:

In den letzten Jahrzehnten, verstärkt durch die Vertiefungen der Elbe, verschlicken die Häfen an der Elbe mehr und mehr. Was alle, die auf der Elbe Wassersport betreiben, verärgert und letztendlich auch vertreibt, weil sie die Häfen nicht mehr anlaufen können.

Also wurde schon einmal eine starke Pumpe besorgt und im Internet ein passender schwimmender Ponton entdeckt. Seine Vereinskameraden und Vereinskameradinnen vom SSVB konnte Ludger schlussendlich vom Bau eines Spülschiffes überzeugen und das Abenteuer nahm seinen Lauf. Im Winter wurde geplant, überlegt, gezeichnet und berechnet und danach gedengelt, geschweißt, gebohrt, gehämmert und gesägt. Nach 1200 Arbeitsstunden war der „Schwan von Borsfleth", ein „Wasserinjektionsbaggergerät", geboren.

Schon in diesem Jahr konnte der „Schwan" auf den allerletzten Drücker mehr Sediment in die Elbe zurückspülen, als die Borsflether es sich selbst erhofft hatten. Das war allerdings erst der Anfang.

Wie geht es weiter? Der Zustand, den die Wassersportler/-innen einst kannten, konnte natürlich noch nicht wieder hergestellt werden, zu groß war der Sedimenteintrag in den letzten Jahren. Das Ziel für Borsfleth ist eine Wassertiefe bei mittlerem Niedrigwasser von ca. 1,20 m bis 1,50 m. Dies im ganzen Hafen zu erreichen, ist vermutlich nicht in einem Winter zu schaffen. Über die zukünftigen Spülergebnisse freuen sich mit dem SSVB auch alle Elbsegler und Elbseglerinnen und wünschen viel Erfolg.

MODERNE DIESEL-KRAFTSTOFFE – EIN PROBLEM?

Von Lutz von Meyerinck■ Wir wurden kürzlich durch eine Nachricht in einer anderen Vereinszeitung aufgeschreckt. Darin wurde berichtet, dass insbesondere Vorkammer-Dieselmotoren durch die Verwendung der „neuen Dieselkraftstoffe" geschädigt werden könnten. Diese Kraftstoffe werden von Bootseignern mittlerweile bevorzugt. Sie gelten als deutlich stabiler gegen den Abbau durch Bakterien in den Tanks als der biokraftstoffhaltige Diesel, der an den Straßentankstellen angeboten wird. Das Problem ist mit dem Begriff „Dieselpest" leider vielen Seglern bekannt. Guckt man in die Statistiken, sind Motorausfälle durch „Dieselpest" mittlerweile der häufigste Grund für Yachten, Hilfeleistung anzufordern.

Über welche Kraftstoffe sprechen wir?

Die „neuen Dieselkraftstoffe" kann man grob in zwei Gruppen einteilen. Zum einen sind es:

- Aral Ultimate Diesel
- Shell VPower Diesel

Bei beiden handelt es sich entweder um hochausraffinierte und damit sehr saubere Produkte aus der Raffinerie oder Mischungen aus regulärem Diesel mit dem u.g. GTL. Beide Kraftstoffe „passen" in die EN 590, die Norm für Straßendiesel. Das ist für die weitere Betrachtung wichtig. Sie haben beide höhere Cetanzahlen (ca. 60 statt 53) als der sonstige, an den Straßentankstellen erhältliche Diesel. Durch die hohe Cetanzahl wird die Zündfähigkeit wesentlich verbessert.

Die anderen beiden „neuen Dieselkraftstoffe" sind:

- C.A.R.E., hydriertes Pflanzenöl, auch HVO genannt, wird von der Firma NESTE OY produziert und wird durch die Firma TOOLFUEL vertrieben. SVAOe-Mitglieder werden sich vielleicht an einen Vortrag eines Vertreters aus diesem Hause bei einer unserer Mitgliederversammlungen erinnern.
- GTL, ein von der Firma Shell hergestelltes und ebenfalls von der Firma TOOLFUEL vertriebenes Produkt. GTL („Gas-to-liquid") wird aus Erdgas mittels Fischer-Tropsch-Verfahren erzeugt. Dieses chemische Verfahren wurde zur Herstellung von Kraftstoffen aus Kohle in Deutschland entwickelt. Man könnte GTL auch als „synthetischen Diesel" bezeichnen.

In diesen beiden Verfahren werden paraffinische, sehr reine Produkte mit sehr hohen Cetanzahlen bis zu 90 erzeugt. Da sich die Produkte auch in anderen Kenngrößen geringfügig von dem Standarddiesel unterscheiden, musste dafür eine eigene Norm (EN 15940) entwickelt werden.

Warum ist die Cetanzahl beim Dieselkraftstoff wichtig?

Die Cetanzahl ist eine Kenngröße für die Zündfähigkeit des Dieselkraftstoffs, wenn er in die komprimierte, heiße Luft im Zylinder eingespritzt wird. Je höher die Cetanzahl, desto gleichmäßiger und kontrollierter die Verbrennung. Ist die Cetanzahl zu niedrig, tritt eine Zündverzögerung auf, der Kraftstoff zündet spät und weniger vollständig, was sich in einem rauhen Lauf und dem typischen „Nageln" äußert. Liefen die Motoren früher mit einer Cetanzahl von ca. 40, benötigen die heutigen, schnell drehenden Dieselmotoren mindestens 53. Aus Sicht der Motorenbauer könnte die Zahl gern höher liegen. Je besser die

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.

Verbrennung, desto eher werden auch einige Grenzwerte im Abgas eingehalten.

Alle vier genannten Kraftstoffe weisen somit Cetanzahlen auf, die weit über denen des normalen Diesels liegen (je nach Produkt 60–90 statt Minimum 53). Alle ihre Hersteller machen neben den hohen Cetanzahlen auch andere Vorteile geltend, die man auf deren Internetseiten nachlesen kann. Der guten Ordnung halber sei nochmals vermerkt, dass in keines der genannten Produkte Biodiesel beigemischt wird.

Was sagen die Motorenbauer?

Die Motorenbauer für Yachten spezifizieren für ihre Motoren in der Regel die gleichen Anforderungen wie für Straßenfahrzeuge, also Kraftstoff nach EN 590. Das sind die Produkte, die auch an Straßentankstellen angeboten werden und die folglich auch für Wassertankstellen zur Verfügung stehen. Unter die Straßenkraftstoffe fallen somit auch Aral Ultimate und Shell VPower Diesel.

Da C.A.R.E. und GTL der Norm für den Straßendiesel nicht entsprechen, hat die Firma TOOLFUEL als Lieferant von GTL und auch C.A.R.E. auf ihrer website https://toolfuel.eu/freigabenfuer-care-diesel/ eine Liste derjenigen Motorenbauer veröffentlicht, für die GTL- und C.A.R.E-Kraftstoffe freigegeben wurden. Die Liste dürfte viele Motoren umfassen, die wir auf Yachten vorfinden. Es fehlen allerdings ältere Motorenmodelle bekannter Hersteller und auch aktuelle, beispielsweise von Mitsubishi (einige Vetus-Diesel haben diese als Basis) und die der Firma Yanmar. Ein Ausschluss nach Bauart des Motors (Saugdiesel-, Turbodiesel, Direkteinspritzer-, Vorkammerdiesel- oder common rail Motoren) ist aus der Liste nicht ersichtlich.

Es ist nicht bekannt, warum die Freigaben nicht für alle Motoren vorliegen. Beispielsweise kann der jeweilige Motorenhersteller die für die Freigabe nötig erachteten Tests unterlassen, weil diese Kraftstoffe nur regional verfügbar sind und dem Hersteller der Aufwand für die Motorentests zu groß erscheint. Es ist kein Fall bekannt, in dem ein Motorenhersteller den Einsatz aufgrund eines Motortests abgelehnt hat, sondern es wird in der Regel lediglich der Einsatz der „regulären" Dieselkraftstoffe nach der oben genannten Norm EN 590 gefordert.

Motorenexperten der Kraftstoffproduzenten haben uns auf Anfrage ebenfalls keinen plausiblen Grund nennen können, warum einer dieser Kraftstoffe in den genannten Vorkammerdieselmotoren Schäden hervorrufen sollte. Im Gegenteil, alle betonen, dass die Dieselkraftstoffe mit hohen Cetanzahlen im Betrieb vorteilhaft seien. Die bisweilen geäußerte Vermutung, hohe Cetanzahlen führten zu einer „heißeren" Verbrennung in der Maschine, ist unrichtig; eher das Gegenteil ist richtig.

Was sollte man tanken?

Der guten Ordnung halber muss darauf hingewiesen werden, dass Eigner zumindest für die Aufrechterhaltung der Garantie/Gewährleistung eines neuen Motors nur die laut Hersteller zulässigen Kraftstoffe und anderen Betriebsstoffe (Motor- und Getriebeöle, Kühlflüssigkeiten) nutzen sollten.

Viele Wassertankstellen bieten mittlerweile GTL und C.A.R.E. an, weil die Bootseigner sich davon einen besseren Schutz gegen Dieselpest erhoffen. Die Betreiber der Wassertankstellen können sich auch mit Diesel ohne Biokraftstoffbeimengung versorgen, wie er auch in

den skandinavischen Nachbarländern in den meisten Fällen angeboten wird. Auch der bietet einen „Schutz" gegen Dieselpest im normalen Rahmen. Außerdem stehen jedem Eigner wirksame, bakterientötende Produkte als Zusatz für den Diesel im Handel im Handel zur Verfügung.

Wie sonst der „Dieselpest" vorbeugen?

Voraussetzung für die Vermeidung der Dieselpest ist und bleibt aber ein sauberer und vor allem wasserfreier Dieseltank. Dafür müssen die Eigner selbst sorgen, auch dann, wenn sie moderne Kraftstoffe nutzen. Man sollte bei Einwinterung nicht nur das Motorenöl wechseln, sondern vor allem auch die Kraftstofffilter ihrer Maschine auf Verunreinigung prüfen; etwaigen Bakterienschlunz auf dem Filter kann man nicht übersehen. Sitzt da Bakterienmatsch, muss der Tank gereinigt werden, alle anderen im Internet vertriebenen „Tipps" sollte man ignorieren. Wir führen sie hier als schlechte Beispiele gar nicht erst auf.

Früher wurde empfohlen, zur Einwinterung den Tank randvoll zu füllen. Das soll vermeiden, dass durch das „Atmen" des Tanks über den Winter Feuchtigkeit in den Kraftstoff eingetragen wird. Das ist zwar immer noch richtig, aber man muss sich im Klaren sein, dass Dieselkraftstoff nicht mehr die Haltbarkeit hat, wie wir es von früher her kennen. Darum sollte man ggfs. den Tank komplett entleeren und dabei ggfs. auch reinigen.

Lagert man den Diesel über Winter ein, kann zur Verbesserung der Stabilität des Dieselkraftstoffs ein Additiv („InSynPro") des Motorenbauers Deutz eingesetzt werden. Deutz liefert viele Motoren zum Einsatz in Bau- und gewerblich genutzten Maschinen, die mangels kontinuierlichen Einsatzes oft lange herumstehen, was dem Diesel im Tank kaum gut tun wird. Man kann es auch für Tanks von Bootsdiesel nutzen. „InSynpro" wird durch die Firma MFT Mikrofiltertechnik in Hamburg vertrieben. https://www.mikrofiltertechnik.de/

Und es ist immer sinnvoll, mal nachzusehen, ob die Dichtung im Tankdeckel sauber und elastisch und der Sitz des Deckels sauber ist. Bei den heute oft im Wassergraben an Deck der Yachten verbauten Tankverschlüssen steht dort auf See gern Wasser über dem Tankverschluss. Dann hängt es nur noch von der Dichtung ab, ob es direkt in den Tank läuft. Am besten sind natürlich die Eigner bedient, deren Boote eine Möglichkeit besitzen, den Tank an seiner tiefsten Stelle abzulassen oder abzupumpen. Das erlaubt eine regelmäßige Entfernung von Wasser, Schmutz und Bakterien.

Mit ein wenig Aufwand kann man sich also die „Dieselpest" vom Leibe halten. Unsere letzte Tankreinigung an Bord war 1997. Damals haben wir den Bakterienmatsch mit einer Kinderschaufel aus dem Tank geholt. Im Tank stand reichlich Wasser am Boden. Wir haben dann eine zusätzliche Saugleitung an der tiefsten Stelle des Tanks eingebaut, über die wir regelmäßig im Herbst den Bodensatz absaugen. Seit der Reinigung kommen wir mit den genannten Maßnahmen und dem Einsatz von biofreiem Diesel gut klar, seien es die genannten Markenprodukte (VPower, Ultimate) oder der in Dänemark, Helgoland und im Yachthafen Cuxhaven gebunkerte, biofreie Diesel, C.A.R.E. oder GTL.

ZU UNSEREM TITELBILD

GAN■ Kenner/-innen sehen es auf den ersten Blick: Hier hat die Malerin und Grafikerin Marlies Schaper, Witwe unseres unvergessenen Kommodore Jürgen Schaper, ein Boot aus der SVAOe-Flotte dargestellt. Es ist „Sunnygirl", ein kleiner, geklinkerter Kajütkreuzer unseres Mitglieds Gustaf Adolf Bursch. Der Eigner, heute hochbetagt, hat ihn viele Jahre mit Leidenschaft und Vergnügen gesegelt. Die Gründe der Entstehung des Bildes sind uns nicht bekannt. Mag sein, dass er bei Marlies eine Auftragsarbeit bestellt hatte, um sein Boot auch zu Hause immer vor Augen zu haben. Ein Bild aus der eigenen Vergangenheit lässt frühere Jahre wieder lebendig werden. Es erinnert den Betrachter auch heute noch an die schönen Zeiten auf dem Wasser. Hier war er in dänischen Gewässern vermutlich mit seiner Familie bei bestem Sommerwetter unterwegs. Ihm fallen Erlebnisse wieder ein, die schon Jahrzehnte zurückliegen. Das Bild ist nur eine Oberfläche, aber dahinter verbergen sich manchmal tiefe Empfindungen, die nur der Eigner haben kann. Für alle anderen gibt es eine heitere, sommerliche Stimmung auf dem Wasser wieder, die uns anspricht und sehnsüchtig macht, vielleicht auch etwas wehmütig, wenn einem bewusst wird, mit wie einfachen und anspruchslosen Mitteln im Vergleich zur Gegenwart früher gesegelt wurde.

DAS BÜCHERSCHAPP

Von Michael Albrecht■ Auf meinen Streifzügen durch die Bücherracks fiel mir ein Paperback auf, das sofort meine Neugier erregte: **Linda Greenlaw, „Das hungrige Meer", Meine Abenteuer als Kapitänin eines Schwertfischfängers. List – Verlag, ISBN 3-612-650084-X.** Beim Blättern im Vorwort des Buches las ich den Brief von Sebastian Junger, dem Autor des Buches „Der Sturm", in dem er allen Buchhändlern das Werk von Linda Greenlaw empfahl. Ich erinnerte mich sofort, dass im Winter 2005/6 der Film zum Buch „Der Sturm" in die Kinos gekommen war und als wahnsinnig spannend und dramatisch beschrieben wurde von Freunden, die ihn gesehen hatten. Ich hatte lange überlegt, ob es nicht kontraproduktiv sein würde, ihn mit meiner Frau anzusehen, weil wir für den Sommer 2006 eine lange Segelreise in die Bretagne planten und meine Frau nur nach dem Kauf einer Rettungsinsel zustimmen wollte. Gesagt, getan: der Film mit George Clooney war erschütternd und sein Geld wert und unsere Segelreise in die Bretagne ein fabelhaftes Erlebnis. Damit war für mich sofort eine Brücke zum Buch geschlagen, denn Sebastian Junger beschrieb Linda Greenlaw als einen der besten Hochseekapitäne an der amerikanischen Ostküste. In der Tat war sie in den 1990ern die erste und einzige Kapitänin eines Schwertfisch-Fängers. In ihrem Buch erzählt sie selbst aus ihrem Leben. Ich zitiere vom Klappentext: „Der Leser erlebt ei-

nen kompletten Fischzug mit, einen Monat auf See voller Gefahren, Stürme, technischer Pannen und härtester Arbeit. Für Überraschungen sorgt auch die fünfköpfige Crew, deren Mitglieder Unmengen von Alkohol konsumieren, schwere Krankheiten durchleiden, während der Nachtwache einschlafen oder in wilden Raufereien übereinander herfallen. Doch sind die rauen Seebären ihrer Kapitänin blind ergeben. Und durch Lindas berufliche Brillanz können sich alle immer wieder über Rekordfänge freuen. – Eine Mischung aus Abenteuerbericht, Biographie und Liebeserklärung an das Meer."

Und für alle, bei denen ich mit meiner Erwähnung von „Der Sturm" Interesse geweckt habe: **Sebastian Junger, „Der Sturm. Die wahre Geschichte von sechs Fischern in der Gewalt des Ozeans". Diana Verlag, ISBN 978-3-8284-5008 0**

Beide Paperbacks sind im Buchhandel erhältlich.

Zum Lesen und Wiederlesen

Adrian Hayter:

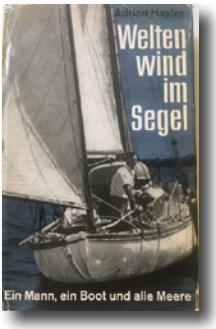
„WELTENWIND IM SEGEL"

Von Norbert Suxdorf■ August 1950: Endlich dürfen deutsche Segler erstmals nach dem Krieg wieder Dänemark und Schweden anlaufen. In Lymington an der Südwestküste Englands hatte der ehemalige Offizier Adrian Hayter größere Pläne. Er ist 35 Jahre alt, in Neuseeland geboren und wollte zurück in seine alte Heimat reisen. Mit einem Segelboot – und allein. Später wird er ein Buch darüber schreiben und ihm den Titel „Sheila in the Wind" geben.

(Die deutsche Ausgabe ist 1960 unter dem Titel „Weltenwind im Segel" im Paul List Verlag erschienen, übersetzt von Dietrich Niebuhr. Aus dieser Ausgabe habe ich zitiert, die Rechtschreibung jedoch den heute gültigen Regeln angepasst.)

Sheila war eine 32-Fuß-Gaffel-Yawl, 1911 in Schottland gebaut. Sie hatte also schon etliche Meilen im Kielwasser, was ihr neuer Eigner nicht von sich sagen konnte: „Ich war vor dieser Reise noch nie in einem Boot außer Sicht von Land gewesen. In England, wo ich vor einem Jahr angekommen war, hatte ich meist im Solent gesegelt, um das aus Lehrbüchern Gelernte praktisch anzuwenden; und vorher hatte ich nur ein einziges Mal das Deck einer Yacht betreten, als uns in meinem Elternhaus auf der Insel d'Durville in Neuseeland zu Weihnachten Bekannte besuchten. Wir jungen Leute waren damals an Bord gegangen, um uns die Inneneinrichtung anzusehen – darüber und über einige kurze Ausflüge in Segeldingis hinaus waren meine Yachterfahrungen gleich Null."

Nicht die besten Voraussetzungen für einen Solotörn um die halbe Welt. Zumal Hayter seine Navigationskenntnisse teilweise einem Fernkurs verdankte; aber: Wer wagt, gewinnt. „Am 12. August 1950 legte ich still und ohne Aufsehen von meinem Festmacheplatz ab, fuhr mit Motorkraft am Königlichen Yacht-Club von Lymington vorbei – sehr zu meiner Erleichterung unbemerkt –, stellte den Motor ab und setzte Segel, nachdem ich vorsichtshalber zwei Reffs eingesteckt hatte. Aber erst als „Sheila" vor der Flussmündung in der Dünung den Bug hob und sich beim ersten Böengruß auf die Seite legte,



kam mir mit freundlichem Erschrecken zum Bewusstsein, dass die große Fahrt begonnen hatte. Die 1400 Seemeilen bis Gibraltar kamen mir wie eine Reise zum Mond vor."

Es blieb nicht beim ersten Böengruß. „Den Tag und die ganze Nacht segelte ich gegen einen böigen Südwester den Kanal entlang. Alle Augenblicke kam eine Regenbö, und zweimal wäre ich fast von Dampfern überrannt worden, die von achtern aufkamen. Am nächsten Tag schlief ich etwa eine Stunde lang, blieb aber die ganze Nacht über am Ruder; denn der Schiffsverkehr ringsum war zu stark, als dass ich mich ruhig hätte schlafen legen können. Außerdem dauert es einige Zeit, bis man sich daran gewöhnt, allein auf hoher See zu schlafen und ein Schiff sich selbst zu überlassen."

Auch Unglück schläft nicht: „In dieser Nacht brach in einer Bö die Saling des Besanmastes, und am nächsten Morgen war ich so müde, dass ich beschloss, in Teignmouth einzulaufen, wo ich Bekannte hatte." Dort war Hayter nicht mehr überzeugt, dass er allein weitermachen sollte. Ein Freund bot an mitzusegeln, wollte sogar sein Geschäft dafür aufgeben. „Das war ein allzu großzügiges Angebot, daher schrieb ich ihm zurück, selbstverständlich könne ich auch allein fahren – und erst jetzt war ich innerlich überzeugt, dass ich es tatsächlich konnte."

Seine Entschlussfreudigkeit wurde alsbald auf die Probe gestellt: „Das Barometer fiel langsam aber stetig, und als es am 23. Abend wurde, war mir klar, dass ich in Kürze meinen ersten richtigen Sturm erleben würde. Am nächsten Morgen war es dann soweit – ich drehte bei und setzte zum ersten Mal Sturmsegel. Ich hatte es im Hafen geübt, aber auf See war es plötzlich viel schwieriger. Ehe ich damit anfing, las ich noch einmal den Abschnitt im Lehrbuch für Seemannschaft durch, doch leider hatte der Verfasser vergessen, das Schwierigste an dem ganzen Manöver zu beschreiben – nämlich, wie man sich dabei an Bord festhalten soll. Man klammert sich bei solchen Arbeiten, bei denen man beide Hände braucht, mit den Beinen an, hakt sich mit einer Armbeuge fest, presst die Schulter irgendwo gegen und benutzt häufig sogar die Zähne als dritte Hand." Wieder etwas gelernt! Noch eine Erfahrung, die wohl auch andere Segler schon gewonnen haben: „Ich hatte immer inbrünstig gehofft, einen Sturm erst zu erleben, wenn ich schon etwas Erfahrung auf See gesammelt hatte, aber dieses direkte Hineinrennen in einen war das Beste, was mir passieren konnte."

Dieser Optimismus wich bald dem körperlichen und psychischen Elend, Hayter ist fertig mit Jack und Büx: „Mein Inneres war vollkommen bloßgelegt, und die ganze Welt schien mit der fahlen Sonne auf mich herabzublicken. Ich kroch daher hinunter in die Kajüte wie ein verwundetes Tier in seine Höhle und warf mich dort auf die Koje, weil ich glaubte, es gehe mit mir zu Ende."

Warum hatte Adrian Hayter sich überhaupt auf dieses Abenteuer eingelassen? Nach seinen Kriegserlebnissen in Malaysia litt er an einer – heute würden wir sagen – posttraumatischen Belastungsstörung. „Man braucht Zeit, zu vergessen, was man gesehen hat, Zeit, bis die Erinnerung abgestumpft ist, und das nennt man dann Zeit des ‚Sichwiedereinlebens'. Ja so ist es." Diese Zeit wird er sich nun auf See geben,

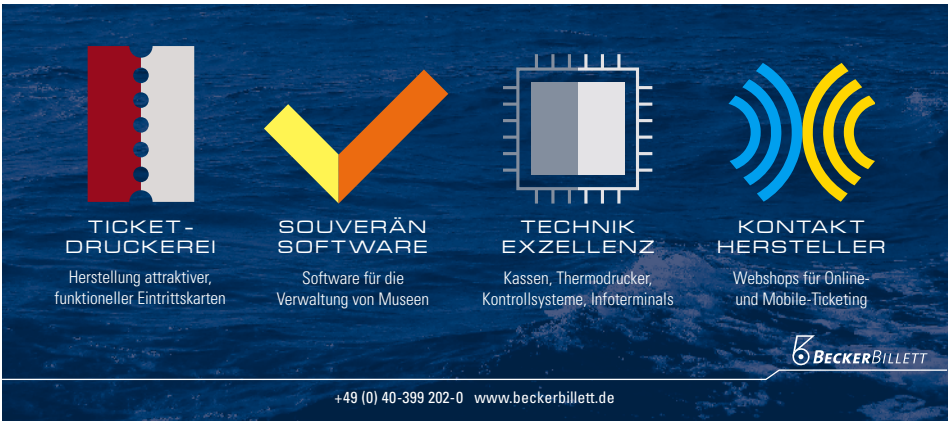
viel Zeit. Seine Reise wird sechs Jahre dauern, zwischen den Seestrecken lagen zahlreiche Landaufenthalte, manchmal Monate lang. Er lebte manchmal bei neuen Freunden, manchmal unter kümmerlichen Umständen. Mit einer Blinddarmentzündung lag er in einem indischen Krankenhaus. Das Geld war immer mehr als knapp. Der hoch dekorierte Ex-Offizier nahm jede Arbeit an, die er kriegen konnte.

Von Gibraltar segelte „Sheila" die nordafrikanische Küste entlang nach Ägypten, passierte den Suez-Kanal. Das Rote Meer mit seinen Stürmen, Riffen und gefährlichen Küsten wurde zur besonderen Herausforderung. Dschibuti, Bombay, Goa, Colombo, die Nikobaren, Malakka waren weitere Stationen. Von Singapur aus, vorbei an Java und Bali, führte der Kurs nach Australien.

Einhundert Tage seit Singapur war Hayter unterwegs, bis er Geralton an der australischen Westküste erreichte, von widrigen Strömungen und Winden immer wieder zurückgeworfen, halb verhungert und verdurstet, erschöpft und entmutigt. Er dachte daran aufzugeben und „Sheila" zu verkaufen. Aber er wollte nach Hause, verdiente wieder Geld mit Farmarbeit, segelte schließlich ums Kap Leuwien nach Melbourne, durch die Bass-Straße und stand schließlich vor Westport, Neuseeland. Noch einmal musste „Sheila" hohen Seegang und heftige Strömung überstehen: „Von dem wundervollen Bild, durch das wir brüllend hindurchstoben, sah ich kaum etwas – riesige durcheinanderwirbelnde Wassermassen, dann wieder ein kurzer Blick auf eine glatte Stelle, wo ein Strudel alles um sich her in die Tiefe sog, dazu ein ohrenbetäubendes Brüllen und Rauschen, und durch die nackten Fußsohlen fühlte ich, wie „Sheilas" Planken vibrierten. Niemals zuvor habe ich mich so ganz eins mit ihr gefühlt…".

Manches von dem, was Adrian Hayter vor sieben Jahrzehnten über Land und Leute, über Politik, Philosophie und auch Frauen schrieb, passt nicht mehr in die heutige Zeit. Da muss man einfach einiges überlesen.

Mit seiner Reise hatte Adrian Hayter eine Erstleistung vollbracht: Er war der Erste, der einhand von England nach Neuseeland segelte. Und er bedankte sich bei „Sheila": „Ich weiß besser als



alle anderen, wem in Wirklichkeit das Verdienst für meine wohlbehaltene Heimkehr gebührt; dies mir selbst zuzuschreiben, würde ich nie wagen."

Interessierte finden das Buch in der Clubhausbibliothek.

Zu guter Letzt

GLEICHGÜLTIGKEIT? AHNUNGSLOSIGKEIT? UNHÖFLICHKEIT?

GAN■ Der Club der Kreuzer-Abteilung (CKA), ein vom DSV gegründeter Verein für die, die keinem Verein angehören wollen, lud am 14. August zum CKA-Safety Day (für diejenigen, die des modernen Deutsch nicht so mächtig sind: Sicherheits-Tag) in den Yachthafen Wedel bei Hamburg. Ja, Sie haben richtig gelesen. So wird der Hamburger Yachthafen, der größte in Deutschland, in der Ankündigung des CKA genannt. Schon richtig, er ist in Wedel gelegen, aber er ist und bleibt der Hamburger Yachthafen, entstanden, nachdem der mit staatlichen Mitteln 1914 fertiggestellte Vorgänger 1961 aus dem Köhlfleet verschwinden musste und die Stadt Hamburg ihren in zahlreichen Vereinen organisierten Seglern und Seglerinnen einen Nachfolge-Standort auf einem zur Stadt Wedel gehörenden Gelände anbot. Sie gründeten zur Selbstverwaltung die Hamburger Yachthafengemeinschaft (HYG), die bis heute vorbildhaft und zu aller Zufriedenheit funktioniert. Die HYG führt auch einen eigenen, rechteckigen Stander, der das hamburgische Wappen auf rotem Grund zeigt. Er weht vom Hauptflaggenmast im Hamburger Yachthafen und ist auf allen Druckschriften und der Homepage der HYG nicht zu übersehen. Trotzdem gelang es dem CKA, diesen Stander zu einer rot-weiß waagerecht geteilten Flagge mit links oben eingefügtem hamburgischen Wappen umzuändern. Was soll man dazu sagen? Gleichgültigkeit? Ahnungslosigkeit? Unhöflichkeit?

Der Rechteck-Stander der HYG

Die Fantasieflagge des „Yachthafens Wedel bei Hamburg"

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 HASPDEHHXXX
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.

An alle Mitglieder, Freunde und Interessierte

EINLADUNG ZUR SVAOE-HAUSMESSE

Am Sonnabend, den 23. Oktober 2021 im SVAOe-Clubhaus, Neumühlen 21 stellt sich die Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne im Rahmen eines „Offenen Hauses" mit ihren Vereinsaktivitäten und -angeboten vor.

10 Uhr: Beginn der Veranstaltung

Im Außenbereich und im Foyer: Ausstellung von Vereinsbooten

- Alle Boote werden fachkundig erklärt

Im Clubhaus stellen die einzelnen Abteilungen ihre Arbeit dar:

- Kinder- und Jugendausbildung
- Leistungssegeln der Junioren/-innen
- Wie lerne ich als Erwachsene/-r das Segeln in der SVAOe?
- Von der SVAOe veranstaltete Regatten
- Ausbildung und Prüfungsvorbereitung für alle Bootsführerscheine
- Die Häfen und wasserseitigen Anlagen der SVAOe
- Die SVAOe-Homepage und die SVAOe-Nachrichten

Für Fragen und Gespräche stehen die Obleute bereit.

Von 13 bis 16 Uhr werden fachbezogene Kurzvorträge im Sitzungssaal gehalten, zu denen aufgerufen wird. Im großen Saal findet ein ständiges „get together" statt, während dessen sich Mitglieder, Gäste und Interessierte austauschen können.

An einzelnen Stationen werden Getränke und kleine Gerichte angeboten.

Die SVAOe wendet das „2G-Modell" der Freien und Hansestadt Hamburg an:

Der Zutritt zum Clubhaus ist nur Geimpften und Genesenen mit Nachweis sowie ungeimpften Personen unter 12 Jahren möglich. Nachweis & Lichtbildausweis, (Kinderausweis für Personen unter 12 Jahre) sind beim Einlass vorzuweisen.

Ab 18 Uhr gibt es im großen Saal Live-Musik. Ein Ende der Veranstaltung haben wir nicht geplant.