



# SVAOe NACHRICHTEN

3—2021 MAI / JUNI



## 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](http://www.hansa-flex.com)

**HANSA/FLEX**



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

99. Jahrgang

Mai / Juni 2021

Nr. 3

### SAISONBEGINN ZUM ABHÄRTEN



*Dass uns „Corona“ noch lange gefährden und behindern würde, sahen wir schon im Winter kommen. Ein ständiges Ansteigen der Infektionszahlen ließ für die Segelsaison nichts Gutes erwarten. An den Booten konnte unter Wahrung der Hygieneregeln gearbeitet werden, zu Wasser kamen sie auch. Im Hamburger Yachthafen blieben die meisten Boote an ihrem Platz liegen. Das Wetter verlockte nicht zum Segeln, die verordnete Ungastlichkeit in den Häfen auch nicht. Nicht so an der Alster. Es wurde – im Rahmen des Erlaubten – trainiert, auch wenn Graupel- und Hagelschauer über das Feld zogen. Mal eben abwarten und unterstellen ging nicht. Segeln lernen, heißt auch, mit dem Wetter umgehen lernen. (Foto Aaron Barnitzke)*

## IN DIESER AUSGABE

### 3 Editorial

#### Thema und Meinung

- 4 Sind alle Bootseigner wohlhabend?
- 5 Mein Segel  
*Einige Erfahrungen mit Segeln und Segelmachern*
- 9 Nautisches Jahrbuch eingestellt  
*Ein Zeichen der Zeit, aber mit un schönen Begleiterscheinungen*

#### Vereinsleben

- 10 Neuaufnahmen
- 10 Gerhard Paasch †
- 11 Friedrich Hanno Philippi †
- 11 Nachtrag zur Jahreshauptversammlung  
*Keiner hat den Fehler gemerkt*
- 12 Neues aus dem Vorstand
- 12 Bootsmotorenlehrgang ohne schmutzige Hände
- 13 Ein besonders schöner Tag mit dem „Falken“
- 15 Wechsel in der Optigruppe

#### Jugend

- 15 Nur die Harten kommen  
in den Garten  
*Training bei Hagelschauern*
- 17 Herbsttourbericht  
*„Teufelsbrück“ 2020*



#### Fahrtsegeln

- 19 Frankreichs Küste  
*Eine Reise im Corona-„Wellental“*
- 27 Winter im Wasser  
*Uns kam eine Pandemie dazwischen*



## Urlaub der Geschäftsstelle

Die SVAOe-Geschäftsstelle ist wegen Urlaub von Frau Jule Lyssewski in der Zeit vom 05.07. – 26.07.2021 nicht besetzt.

#### Seglergeschichten

- 33 Suomen Rajavartiolaitos  
*Finska Gränsbevakningsväsendet/Finnish Border Guard*

#### Aus Behörden und Verbänden

- 37 Sperrgebiete aufgehoben

#### Dies und Das

- 37 Drohnen drohen  
*Einfach nur ein nettes Spielzeug?*
- 38 Die Freiheit der Meere  
*Gilt nur mit Einschränkungen*
- 41 Aktives AIS ist wichtig  
*Aber richtig damit umgehen!*
- 45 Zu unserem Titelbild

#### Das Bücherschapp

- 46 Ich bin auf See  
*Wilfried Erdmann blickt zurück*
- 46 Einfach segeln  
*Rückkehr zum Wesentlichen*

#### Zu guter Letzt

- 47 Ein Dank des Redakteurs

#### Umschlagillustration

„Licht am Horizont“  
Aquarell von Prof. Jan Backhaus

## **Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,**

es gibt sie tatsächlich, die Themen, die etwas mit dem Segelsport zu tun haben und nichts mit irgendwelchen Viren.

Im Bereich des inklusiven Segelsports sind wir mit der Bereitstellung eines geeigneten Bootes vom Typ SV 14 auf der Alster einen großen Schritt weitergekommen. Das Boot wurde vom Hamburger Segler-Verband angeschafft und der SVAOe zur Verfügung gestellt. Die Nutzung wird auch für die Mitglieder anderer Vereine wie SC Rhe und YCM möglich sein. Nun geht es darum, dieses Angebot zu nutzen. Für einen barrierefreien Zugang zur Anlage der Jollenhafengemeinschaft Alsterufer wird dank entsprechender Unterstützung der Stadt Hamburg, des Hamburger Sportbundes und der Politik zeitnah gesorgt werden.

Die für den Trainings- und Regattabetrieb auf der Alster erforderlichen Begleitboote werden spätestens ab dem Jahr 2030 emissionsfrei zu betreiben sein. Ab dem Jahr 2025 wird es keine Fahrerlaubnisse für Fahrzeuge geben, die mit Verbrennungsmotoren angetrieben werden. Bestehende Fahrerlaubnisse für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren werden im Jahr 2030 auslaufen. Es ist also nicht die Frage ob, sondern wann und wie die E-Mobilität in den Wassersport auf der Alster Einzug halten wird. Sowohl seitens der Stadt Hamburg, als auch seitens der Bundesregierung sind Fördermittel angekündigt, die die zu erwartenden Mehrkosten bei der Beschaffung entsprechender Boote und den Aufwand zur Installation der notwendigen Ladeinfrastruktur verkraftbar erscheinen lassen. Die Vorteile liegen auf der Hand: Neben der Netto-Einsparung von CO<sub>2</sub>-Emissionen entfallen Umweltbelastungen durch Benzin, Schmieröl und Lärm.

Viele werden es bemerkt haben: Der Hamburger Yachthafen wurde während des Winters entgegen vertraglicher Vereinbarungen seitens der HPA nicht ausreichend auf Tiefe gebracht. Unter anderem wurde das dort eingesetzte Arbeitsschiff „Akke“ früher als zugesagt abgezogen, sodass die Spülarbeiten offensichtlich unzureichend durchgeführt wurden. Die Hamburger Yachthafen-Gemeinschaft wurde bereits tätig, um die Mindertiefen zu beseitigen; dies kann jedoch sicher nicht die Lösung für die Zukunft sein.

Zum guten Schluss: Der Sportschipperverein Borsfleth (SSVB) hat in Eigeninitiative ein Spülgerät entwickelt und gebaut, das bereits im Einsatz ist. Hoffentlich wird es gelingen, noch rechtzeitig ausreichend Schlick aus dem beliebten Hafen herauszuspülen, sodass der Hafen wieder ohne längere Sitzungen anzulaufen sein wird.

Die beiden letztgenannten Punkte lassen zumindest bei mir erhebliche Zweifel an der Rechtsauffassung zuständiger Behörden aufkommen. Verträge werden nicht eingehalten; durch Wasserbaumaßnahmen des Landes bzw. des Bundes verursachte Schäden an der Infrastruktur von Sportboothäfen werden nicht wie üblich vom Verursacher auf dessen Kosten beseitigt. Stattdessen werden die Betroffenen genötigt, auf eigene Kosten die fremdverursachten Schäden zu beseitigen.

Ich wünsche Ihnen/euch wie immer eine angenehme Lektüre dieser Ausgabe der SVAOe Nachrichten. In der Hoffnung, dass sich die Segelsaison 2021 positiv entwickeln wird: Bleibt gesund!  
Ihr/euer Stephan Lunau



## THEMA UND MEINUNG

**SIND ALLE BOOTSEIGNER  
WOHLHABEND?**

Von Götz-Anders Nietsch ■ Als der Vorstand auf der Video-Jahreshauptversammlung den Vorschlag einbrachte, den Jahresmitgliedsbeitrag um geringe zehn Euro zu erhöhen, entspann sich wie immer bei diesem Thema eine lebhaftige Diskussion. Die meisten unterstützten den Vorschlag, aber mindestens eine Stimme argumentierte dagegen. Diese Stimme bekam von den Befürwortern unter anderem zu hören: „Wer sich eine Segelyacht leisten kann, wird sich auch eine kleine Beitragserhöhung leisten können.“ Diese Behauptung regt zum Nachdenken an.

Gewiss, Segeln ist offensichtlich kein Sport für Arme, und öffentlich gefördert wird er kaum, sogar torpediert, wenn die Yachthäfen und Nebenflüsse an der Elbe aufgrund der Baggerarbeiten im Fahrwasser zunehmend verschlickten, ohne dass Hilfe in Gang kommt. Wenn man sieht, dass die Hersteller von Booten (früher nannte man sie Werften, heute sind es Industriebetriebe) für eine nach Materialaufwand und Verarbeitung doch recht schlichte Sieben-Meter-Kieljolle vom Typ J/70 ca. 50 000 € und für ein Internationales Folkeboot (dahinter versteckt sich der anfangs aus gutem Grund gewählte, jedoch heute wohl zu bescheiden klingende Name Volksboot) mit 7,64 Metern Länge ca. 75 000 € segelfertig verlangen – das nur als Beispiel für die untere Grenze dessen, was unter den Begriff Yacht fällt – dann kommt man schnell zu dem Ergebnis, dass Segeln ein teurer Spaß ist. Zu den Anschaffungskosten kommen schließlich noch – sich jährlich wiederholend – Unterhaltung, Sommer- wie Winterliegeplatz und Versicherungen hinzu. Wer weiß, wie

Segler ticken, weiß auch, dass sie stets etwas verändern wollen – neue Segel, neue Beschläge, neue Instrumente – und wieder kostet alles viel Geld. Dann werfe man noch einen Blick in die Yachthäfen oder, wenn sie wieder öffnen, in die Bootsausstellungen, und schon wird einem überdeutlich klar, dass die Preisskala nach oben offen ist. Einen mittleren Verkaufswert aller neu angeschafften Yachten findet man vorsichtshalber in keiner Statistik. In der Tat: Segeln können sich nur Wohlhabende leisten.

Wirklich? Sehen wir uns einmal die andere Seite an. Viele wunderschöne, gut gepflegte Boote werden nach jahrzehntelanger Nutzung im Familienbesitz an die Kinder weitergegeben oder an Liebhaber weiterverkauft. Sie kosten zwar Unterhalt, Liegeplatz und gelegentlich ein neues Segel, aber bei langjähriger Freude wird das gerne „aus dem Laufenden“ bezahlt, häufig auf Kosten neuer Vorhänge oder einer neuen Polstergarnitur zu Hause. Es gibt aber, besonders unter den Küstenbewohnern, noch andere Bootsbesitzer. Sie stammen aus Familien, in denen seit Generationen gesegelt wird oder in denen Seefahrt Tradition ist. Sie wohnen in Wassernähe, haben schon als Kinder am Wasser gespielt und ihr größter Wunsch war ein erstes eigenes Boot. Geld war vielleicht gar nicht vorhanden, aber ein Boot musste her. Dafür wurde alles geopfert. Der Weg war nicht, erst ein gesichertes Leben einzurichten, Ersparnisse anzusammeln und wenn davon hinreichend vorhanden waren, als Krönung eine schicke Segelyacht anzuschaffen. Nein, bei vielen ging es umgekehrt. Ein Boot war der erste Erwerb, meist noch mit geringen Mitteln und viel Eigenarbeit. Die Familie wurde hineingepackt, und jedes Wochenende ging es los. Nie war Geld übrig. Aber ein Leben ohne Segeln war unvorstellbar.

Ich habe etliche solcher Menschen kennengelernt. Wohlhabend, gar reich sind sie nicht gewesen. Ob sie nun eine geringe Beitragserhöhung nicht hätten bezahlen können, ist zwar unwahrscheinlich, aber hier ohne Belang. Mir kommt es darauf an zu zeigen, dass der Besitz eines Bootes nicht aus einem Überfluss kommen muss, sondern bei manchen auch Vorrang vor vielen anderen Gütern hat. Es sollte nicht heißen „Wer eine Segelyacht hat, sollte sich auch vieles andere leisten können“, sondern „Wer eine Segelyacht hat, hat vielleicht auf vieles andere verzichtet“.



## Mein Segel

### EINIGE ERFAHRUNGEN MIT SEGELN UND SEGELMACHERN

Von Klaus Pollähn ■ Die Gedanken fast jedes Regattaseglers kreisen immer wieder um seine Garderobe, um die Effizienz seiner Segel. Merkwürdigerweise geht seine Suche nach einem noch schnelleren Segel fast nach jeder Saison wieder weiter. Aber führt das auch zu etwas? Denn was sich da zunächst mal summiert, ist sein Lehrgeld, das er auf diesem Gebiet laufend bezahlt.

Erst ganz allmählich erkennt er, dass er zu wenig Einfluss, Erfahrung oder Wissen besitzt, um das erhoffte Produkt in seinem Sinne zu beeinflussen. Denn er trifft auf jene Akteure, die seinen Ehrgeiz kitzeln und ihn immer wieder animieren

# TOPLICHT

Schiffsausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten • Werftausrüstung

Notkestraße 97  
22607 Hamburg

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

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



„Der kleine Braune“

Kostenlose Katalog-  
bestellung und Webshop  
[www.toplicht.de](http://www.toplicht.de)

wollen: Bestelle doch jetzt den neuen Satz Segel bei uns. Mit dem kannst du bestimmt noch schneller werden, und ja, Herbst-Rabatt gibt es auch für dich!

Mir stellte sich die Frage: Können Segelmacher-Firmen den Regattasegler mit ihrer Werbung und den Listen ihrer Regattaerfolge, d.h. den Erfolgen, die andere mit ihren Segelerfahrungen haben, noch erreichen? Wieso bleibt manch bisher erfolgreicher Nutzer einer Segelmachermarke ausgerechnet jetzt deutlich hinter anderen zurück?

Denn wenn er es recht bedenkt, besteht seine Macht nur darin, die Wahl zwischen den Produkten von X, Y und Z zu treffen – nun ja, immerhin. Aber was ihm zum klaren Urteil fehlt, ist genügend Kenntnis und Erfahrung, um Stand, Haltbarkeit, Qualität oder Preiswürdigkeit richtig zu beurteilen. Es sei denn, siehe oben, er hat in langen Jahren ausreichend Lehrgeld auf genau diesem Gebiet bezahlt und weiß deshalb genau, was er jetzt will.

Darf ich hier mal zusammenzählen, wieviel „Lehrgeld“ das in der Familie Pollähn auf deren sechs Folkebooten in 55 Jahren ungefähr war?

Unsere Folkebootsegel-Erkenntnisse, auf denen ich hier fuße, beruhen auf folgenden Erfahrungen: Unsere „Gardinen“ kamen aus fünf verschiedenen Ländern. Aus den USA benutzten wir Segel von De Witt (San Francisco), Hood (Marblehead), Mitchchell (San Francisco), aus Dänemark von Carlsen, Elvström, GP Covers (ex MP), Hamlet, MP, Ullman, aus England von Hood, aus Österreich von Raudaschl (später Doyle), aus Deutschland von Brüder, Diekow, Nöhden, North, Schultz, Thomsen. Es könnten zusammen mehr als 30 Sätze gewesen sein. Wen diese Herkunft heute verwundert, dem sei gesagt, dass die Tü-

cher aus den USA in den 60er-Jahren deutlich raffinierter und haltbarer waren als die aus anderen Ländern. Ebenso war die Handarbeit mit Segelnadel, Twine (Mammutgarn) und Leder von deutlich höherem Standard („benchwork“). Alles war eine Klasse besser als hierzulande bei ähnlich großen Segeln, denn ein Folkebootsegel aus San Francisco orientierte sich an Seekreuzern, bei uns jedoch länger an Segeln von ähnlich großen, verbreiteten Jollen/Jollenkreuzern. Erst später glichen sich die Standards deutlich weiter an. Auch die Tücher der europäischen Weber brauchten geraume Zeit, um konkurrenzfähig zu werden. Gleichzeitig wurde die Herstellung von Segeln rationalisiert. Im Laufe der Zeit wurde die zeitaufwendige Handarbeit an Segeln immer weiter eliminiert, sichtbar geworden an Kauschen, Kopfbrettern oder Lattentaschen.

Worauf also kann der Segler bei seiner Entscheidung am Ende denn wirklich bauen? In erster Linie nur auf seine eigene lange Erfahrung, gewonnen in all den Stunden, während derer er in das Profil seines Segels gestarrt, die Trimmlinien, Windfäden und Liekbändsel beobachtet und sich am Ende gefragt hat: Wie wirksam war das Segel und warum?

Der radikale Umbruch des alten Handwerks geschah aber nicht auf dem Segelboden. Es war der Tüftler mit seiner Idee zur Umsetzung von Segelfigurationen mit Hilfe rechnergestützter Programme. Das verhalf Segelmachern später zu einem neuen Niveau der seriellen Wiederholung und Verlässlichkeit. Das geschah im selben Zeitabschnitt, wie sie auch ihre Ideen mit Hilfe sehr formstabiler Tücher verwirklichen konnten. Das Ergebnis bewunderten wir erstmals 1966 beim hundertjährigen Jubiläum des KDY in Kopenhagen, dem bedeutendsten Seglertreffen im 20. Jahrhundert.

Wer waren diese hellen Köpfe, die den mathematischen Denkprozess in die Wege leiteten? Einer der Pioniere, der das zuerst in den USA umsetzte, war Prof. Jerome Milgram vom Massachusetts Institute of Technology (MIT), der bekannten TH und Uni in Boston. Natürlich war er zugleich passionierter Segler (auch Captain des MIT-Teams), aber im Grunde noch sehr viel mehr, nämlich ein veritables Multitalent als Mathematiker, Ingenieur, Ozeanograf, Naval Architekt, Ölbekämpfer, Patentinhaber und Autor von 100 Publikationen. Er beriet u.a. acht America's Cup-Syndikate bei ihren Kampagnen ab 1992 bis hin zu „Alinghi“ 2003.

Als sich Milgram der mathematischen Grundlagen und Methoden zur Berechnung der Profile sicher war, tat er sich zu dessen Anwendung mit einem Praktiker zusammen und gründete die Segelmacherei Milgram & Hopkins. Sie nutzte gleichzeitig die neue Möglichkeit, mit starken, geharzten Tüchern sehr haltbare Profile zu verwirklichen.

Wer diese neuen Segel 1966 sah, (wir segelten mit den schmalbahnigen, ungeharzten Tüchern von Hood), der konnte die Überzeugung gewinnen, dass dies ein Durchbruch war und damit womöglich ein anderes Zeitalter im Segelmachen anbrechen könnte. Auch die amerikanische Konkurrenz in der Segelmacher-Zunft an der Ostküste war alarmiert. Bereits im Dezember 1966 kaufte Wally Ross von Hard Sails den Laden von Milgram und Hopkins samt dessen Rechner-Knowhow. Darum begann das Zeitalter des „scientific sailmaking“ auch etwas schleichend. Für uns als europäische Beobachter hatte die Ausrüstung in dieser Sparte jeweils eine neue Runde erreicht, wenn die amerikanischen Cup-Verteidiger-Syndikate mit den neuesten Produkten von

Hood und North gegeneinander fochten. Am Ende war es eine massive Verschleiß-Orgie. „It's not just a sailing competition“, sagte Milgram.

Optimierung: Wer etliche Segel aus X-verschiedenen Quellen ausprobiert hat, der erkennt gewisse Unterschiede und träumt dann von einem optimalen Segel, das zu ihm passt – das er gerne mal besitzen möchte. Ich indes begann zuvor jedoch irgendwann, jene Segel zu optimieren, die wir damals besaßen – schlicht mit Bordmitteln. Mir war der Gedanke suspekt, ein bestimmtes Profil könne für alle Windstärken brauchbar oder sogar ideal sein. Vorsegel zumal (im Gegensatz zum Groß) lassen sich durch Trimmen kaum verändern. Während ich bei wenig Wind und kabelaigem Wasser segelte (auf der Elbe ganz normal, wenn da Wind gegen Tide steht), wünschte ich mir mehr Power, als die Standard-Fock von Raudaschl im Radial-Design hergab. Also fasste ich mir ein Herz und trennte einige Nähte auf, um das Profil zu vertiefen und studierte dann ausgiebig das noch etwas ungewohnte Ergebnis.

Jedoch für mehr Wind wünschte ich mir ein Segel mit weniger Krallen im gesamten Achterliek-Bereich. Also öffnete ich die Nähte bei einer anderen, schwereren Fock und flachte dabei das Profil insgesamt entsprechend ab.

Erst als mich die Ergebnisse bei Yardstick-Regatten auf langen Kursen befriedigten, entschied ich mich, diese Focks in Glückstadt nachbauen zu lassen. Im Rechner optimiert machte mich das Ergebnis auf dem Bildschirm ziemlich zuversichtlich. Das fertige Segel bestätigte meine Überlegungen auch auf der Regattabahn.

Darum folgen hier einige meiner Gedanken zum Bereich Rückmeldung über die zuweilen doch etwas schwierige Kommunikation von mir als Nutzer mit dem Segelmacher. Meine weni-

gen Beispiele können vielleicht etwas von diesem Verhältnis spiegeln.

Einige Zeit, nachdem ich meine Experimente mit drei Focks gemacht hatte, brachte ich einen Brief nach Österreich an den Wolfgangsee zu Papier. Aber dieser Brief wurde nie abgeschickt, denn ich grübelte, was würde Hubert Raudaschl damit machen? In den Papierkorb werfen? Meine Vorschläge kollidierten sicherlich mit seinen kommerziellen Interessen, denn er glaubte an ein Standard-Segelprofil. Ich aber nicht mehr. Ich vertraue seitdem auf unterschiedliche Profile.

In den frühen 60er-Jahren machte Gustav Diekow seine Segelmacherei in Altona auf. Ihn anzusprechen war für uns einfach, denn zuvor hatte er uns zu erfolgreichen Experimenten an unseren Modellsegeln animiert. Bei unserer nächsten Folkeboot-Fock wollten wir die schweren, mit Mammutgarn angenähten Stagreiter aus Messing/Bronze ersetzen, denn deren Achillesferse waren die unsichtbaren Stahlfedern. Aus unseren Überlegungen wurde eine Art dünner Segeltuch-Schal rund um das Vorstag mit Reißverschluss dahinter von oben bis unten – richtig windschnittig. Beim Goldpokal in Kopenhagen hat uns niemand darauf angesprochen, lagen wir doch hinten. Nach dem Winter 1966/67 rieben wir uns aber verduzt die Augen. Der skandinavische Seglerverband hatte diese elegante Methode bereits beim Folkeboot verboten.

Wie einfach dagegen war mein Austausch mit den Segelmachern noch vor dem Computer-Zeitalter. Für eine Deutsche Meisterschaft auf dem Bodensee hatte Fa. Brüder für ihren damaligen Gesellen und Steuermann von „Benny“, Thorsten Dmoch, eine spezielle Leichtwetterfock geschneidert. Die haben später wir weitergefahren. Irgendwann schien dann eine neue angebracht.

Meine Änderungswünsche am erprobten Modell hatte ich aufgeschrieben. Helmut Platzöder machte sich mit Rechenschieber, Bleistift und Kurvenlineal an die Planung. Das Ergebnis leistet uns noch heute, mehr als 20 Jahre später, bei zwei Windstärken ideale Dienste. Ich habe inzwischen an den Profilen gespielt, um das Segel up to date zu halten. Auch das Schothorn ist nun ordentlich verstärkt, falls uns doch mal eine giftige Regenbö auf der Bahn erwischt.

Leicht verwirrend für uns Nutzer ist heute auf den ersten Blick die Ähnlichkeit der Produkte aus den großen Segelmacher-Unternehmen. Es muss einen Grund dafür geben. Ich sehe ihn in den Parametern der Computer-Programme, die sie inzwischen alle nutzen. Gerade darum spielt womöglich in Zukunft die Rückmeldung einzelner Segler bei der Fortentwicklung dann eine größere Rolle, wenn der Segelmacher damit auch etwas anfangen kann und sofern er sich davon etwas verspricht, z.B. mit einem besseren Produkt seinen Marktanteil zu vergrößern. Allerdings rechne ich damit, dass er die Erkenntnisse eines einzelnen kritischen Nutzers niedriger hängt, als die jener Werksfahrer, die jahrelang z.B. in unserer Klasse die Hoheit als Experten für Trimmfragen beansprucht haben.

Seit kurzem weiß ich, wie ich sogar Opfer eines nicht optimalen (oder nicht optimal gefütterten) Programms geworden bin. Auf dem Monitor sah das Profil noch völlig überzeugend aus. Profillinien strakten herrlich glatt aus dem Maximum bis ins Achterliek. Am Ende konnte das danach gefertigte Segel meine Wünsche für den dafür bestimmten Windbereich nicht erfüllen. Umso wichtiger kann jetzt meine Rückmeldung als Beitrag zur Fortentwicklung dieses Segels werden. Es bleibt aber doch ein schwieriger Weg bis zur

Erfüllung individueller Wünsche eines Regattaseglers. In der Folkeboot-Klasse gab es dazu eine geraume Zeit den Ehrgeiz, die exakte Biegekurve von Holzmasten zu ermitteln. Das war mit großem Aufwand des Eigners verbunden und unterblieb entsprechend schnell. Die Rolle jedes Nutzers wird sich dennoch weiter ändern, u.a. mit seinem gewonnenen Wissen. Ich möchte die Zeit erleben, wo er dem Macher gut erklären kann, was er eigentlich braucht und wozu. Denn unser Sport tritt nicht auf der Stelle. Er wird mindestens so komplex bleiben, aber durch Wissensvermittlung für alle noch ein wenig transparenter werden.

## Nautisches Jahrbuch eingestellt

### EIN ZEICHEN DER ZEIT, ABER MIT UNSCHÖNEN BEGLEITERSCHEINUNGEN

Von Götz-Anders Nietsch ■ Das Nautische Jahrbuch, ein amtliches nautisches Hilfsmittel wie Seekarten, Leuchtfeuerverzeichnisse, Gezeiten tafeln und Handbücher, jährlich herausgegeben vom BSH, wird nicht mehr vertrieben. Was steht eigentlich drin und wer hat es überhaupt gebraucht? Ist es überflüssig geworden wie Papierseekarten (Entschuldigung, das war jetzt nicht ganz ernst gemeint, wenn die Praxis es auch fast so aussehen lässt.)?

Ganz so einfach ist die Antwort nicht. Das Nautische Jahrbuch hat den Untertitel „Ephemeriden und Tafeln“. Ephemeriden sind die Laufbahndaten der Gestirne (Greenwich Stundenwinkel und Deklination) für jede volle Stunde des Jahres. Sie dienen zur astronomischen Ortsbestimmung. Auch die enthaltenen Tafeln stehen in diesem Zusammenhang, sind teilweise aber auch

sonst zu gebrauchen (z.B. die Mondphasen, die Sichtbarkeiten der Planeten und ihre Bahnen, die Sonnen- und Mondauf- und -untergänge). Nun gehört Astronomische Navigation (noch immer) weltweit zum Lehrrumfang für nautische Offiziere, wie er von der IMO festgelegt ist, jedoch gehen Bestrebungen dahin, dieses Fach abzuschaffen. Eine Ortsbestimmung mit elektronischen Mitteln ist einfacher, schneller und genauer. Ist sie auch immer verfügbar? Für die Berufsschiffahrt kann man das bejahen, denn solche Mittel sind nach SOLAS Kap. V, Regel 19.2 gefordert, die jederzeitige Stromversorgung ist technisch gesichert und auch die Geräte sind doppelt vorhanden. Auch für die Sportschiffahrt kann man das bejahen, denn obwohl die jederzeitige Stromversorgung über das Bordnetz nicht gesichert ist (z. B. Blitzschlag), so ist doch eine Satellitennavigationseinrichtung (GPS und vergleichbare Verfahren) als Backup mit eigenen Batteriezellen kein Problem.

SOLAS verlangte übrigens schon seit Jahrzehnten keinen Sextanten als Pflichtausrüstung für die Schiffahrt, um gegebenenfalls eine astronomische Ortsbestimmung vornehmen zu können, so groß war das Vertrauen in die moderne Technik (man verlangt ja auch keine Hilfsbesegelung für die maschinengetriebene Schiffahrt). Einzig Segelyachten, die auf weltweiter Fahrt sind, führen gelegentlich noch Sextant und Nautisches Jahrbuch mit, einerseits, weil das „antiquierte“ Segeln nach einem traditionellen Navigationsverfahren zu verlangen scheint und ein Foto des mit Sextant bewaffneten Skippers Eindruck erweckt, andererseits, weil die Navigation mit Gestirnen auch Spaß macht und Befriedigung verschafft. Eine solche Entscheidung ist aber freiwillig und wird auch nicht von allen Hochsee-Skippern geteilt.

Das Einstellen des Nautischen Jahrbuchs erscheint daher folgerichtig. Aber warum erst jetzt? Die Meldung wurde vom BSH am 11.8.2020 veröffentlicht. Ein aktueller Anlass scheint nicht erkennbar. SOLAS ist diesbezüglich nicht geändert worden. Die Frage schien eine Rückfrage beim BSH wert. Es gelang dem Verfasser, einen sehr kenntnisreichen und freundlichen Mitarbeiter ans Telefon zu bekommen. Er erklärte, dass zwar ein Sextant nicht zur Ausrüstungspflicht gehöre, aber mithilfe des Nautischen Jahrbuchs eine astronomische Kompasskontrolle vorgenommen werden könne. (Ein Magnetkompass gehört zur Pflichtausrüstung.) Dafür sei das Jahrbuch noch gedruckt worden. Ob dieser Aufwand ein solches Verfahren rechtfertige und warum die für eine Kompasskontrolle nicht erforderlichen Ephemeriden von Mond, Fixsternen und Planeten noch veröffentlicht wurden, wurde dann nicht mehr erörtert.

Es bleiben also schon Fragen offen. Für Hochseesegler, die gerne mal astronomisch navigieren, entfällt ein liebgewonnenes Jahrbuch. Sie können sich allerdings behelfen, denn die British Admiralty bleibt gewohnt konservativ und gibt ihren Nautical Almanac weiterhin heraus, und es gibt noch weitere Alternativen. An Inhalt, Anordnung und Layout muss man sich zwar gewöhnen, aber das ist zu schaffen. Unverständlich dagegen ist, dass der DSV mit seiner „Zentralen Verwaltungsstelle“, in der die Prüfungsinhalte für den Sporthochseeschifferschein zusammen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) festgelegt werden, noch immer keinen Ersatz für das bisherige Nautische Jahrbuch geschaffen, ja noch nicht einmal die ausbildenden Vereine in Kenntnis gesetzt hat. Ausgebildet und geprüft wird mit Methoden von

2020 und den Jahrzehnten davor. Man hat den Verdacht, dass der DSV-Verlag, der die Unterrichts- und Prüfungsmaterialien herausgibt, erst noch seine Altbestände verkaufen soll. Das wäre unredlich.

## VEREINSLEBEN

### NEUAUFNAHMEN

#### März/April 2021

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

#### Vollmitglieder:

Peter Ide, 45472 Mülheim a.d. Ruhr  
 Detlef Koch, 22589 Hamburg  
 Christian Gröning, 22607 Hamburg  
 Stefan Lutz, 22765 Hamburg

#### Lebenspartner:

Dr. Britta Schacht, 22453 Hamburg

#### \* 23. Juli 1949 † 18. März 2021

### GERHARD PAASCH

Mitglied seit 22.4.2020

Eigner der MY „Vinland“

Gerhard Paasch ist zwar erst 2020 in die SVAOe eingetreten, war aber vielen Mitgliedern schon als Eigentümer des Boots- und Yachtzubehörgroßhandels Herman Gotthardt in Hamburg und als aktiver Segler bekannt.

Erste Berührungen mit dem Wasser hatte Gerhard im jugendlichen Alter in Schlauchboot und Kanu auf den Alsterkanälen. Eine Ausbildung

als Bootbauer bei A&R legte den Grundstein zur Kombination von Hobby und Beruf. In seinem über 50-jährigen Seglerleben war er Eigner von einer Reihe von Segelbooten. Mit dem Bau der One-Off-Segelyacht „Vinland“ bei der Jachtwerft Wegener erfüllte er sich einen Lebenstraum. Mit Ehefrau Beate und den beiden Söhnen unternahm er viele ausgedehnte Törns nach Skandinavien.

Ab 2019 sollte mit dem Kauf einer holländischen Linsen-Motoryacht, ebenfalls mit Namen „Vinland“, eine andere wassersportliche Herausforderung auf den europäischen Kanälen und Wasserstraßen folgen. Corona und eine plötzliche Krankheit ließen die Umsetzung nicht mehr zu. Unser Mitgefühl gilt seiner Familie. Vorstand, Ältestenrat und Mitglieder der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne e.V.

**\* 8. Oktober 1934 † 4. März 2021**

## **FRIEDRICH HANNO PHILIPPI**

**Mitglied seit 1949**

**Träger der goldenen Ehrennadel**

**Eigner der SY „Seegurke“**

Unser langjähriges Mitglied Friedrich Hanno Philippi ist im Alter von 86 Jahren gestorben. Es war in der letzten Zeit still um ihn geworden. Gleichaltrige erinnern sich, dass er in den Fünfzigerjahren mit großem Freundeskreis „locker aktiv“ auf Jollen und Kuttern gesegelt ist. Eine geliebte J-Jolle hat er eifrig bewegt. Immer hat fröhlicher Umgang geherrscht. So ist er vielen in Erinnerung geblieben. Der SVAOe hat er bis zum Schluss die Treue gehalten. Dafür danken wir ihm. Unser Mitgefühl gilt seiner Ehefrau. Vorstand, Ältestenrat und Mitglieder der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne.

## **Nachtrag zur Jahreshauptversammlung**

### **KEINER HAT DEN FEHLER BEMERKT**

GAN ■ Manches darf nicht passieren und passiert doch. Die Ausgabe 2 (März/April) der SVAOe Nachrichten ist in jedem Jahr der Berichterstattung über die Jahreshauptversammlung gewidmet. In Ausgabe 2-2021 klafft diesbezüglich aber eine Lücke, und keiner hat es gemerkt. Zwar ist der Jahresbericht des Vorsitzenden für das Jahr 2020 abgedruckt, aber der redaktionelle Bericht über den Ablauf der Veranstaltung – in diesem Jahr bisher einmalig als Video-Konferenz und daher besonders spannend – mit dem Beitrag der Schatzmeisterin, dem Jahresergebnis, dem Kostenvoranschlag für 2021 und nicht zuletzt mit dem Wahlergebnis fehlt. Der Redakteur bekennt sich schuldig und wirft sich vor Vorstand und Mitgliedern in den Staub. Da nützt auch nichts, dass der Bericht fix und fertig geschrieben und in der Vorlage für das Layout enthalten war. Im druckreifen Layout fehlte er unerklärlicherweise. Das Heft war mit 48 Seiten so voll wie immer. Beim Korrekturlesen ist keinem die Lücke aufgefallen. Von den Lesern des versandten Heftes übrigens auch keinem, zumindest kam keine Rückfrage. Man könnte Fragen zur Aufmerksamkeit stellen, die den SVAOe Nachrichten gewidmet wird. Ihren Redakteur dürfen Sie aber beschimpfen. (An dieser Stelle möchte ich den Redakteur in Schutz nehmen, da ein Großteil der Asche auf mein Haupt gehört. Der Artikel wurde ordnungsgemäß geliefert und leider von mir beim Importieren der Texte übersehen. Die dafür vorgesehenen Bilder wurden dem vorherigen Artikel zugeordnet, zu dem sie auch passten. Daher hat vermutlich niemand gemerkt,

dass etwas fehlte. Tatsächlich ein grober Faux Pas angesichts der Wichtigkeit des Themas. Ich bitte vielmals um Entschuldigung, SH)

Um nun nicht den etwas längeren – aber natürlich sehr lesenswerten – Bericht über die JHV hier verspätet abzudrucken, sei auf die SVAOe Homepage verwiesen. Dort ist alles archiviert. Das Wichtigste, das Ergebnis der Vorstandswahlen, wird hier wiederholt:

„Die anschließenden Neuwahlen des Vorsitzenden, des Vorstandes, des Ältestenrats und eine/-s/-er Rechnungsprüfer/-s/-in liefen mit der angewendeten Technik problemlos und mit fast vollständiger Zustimmung für alle Kandidat/-en/-innen ab. Zwei Mitglieder konnten allerdings aus nicht so schnell erfindlichen Gründen nicht abstimmen. Ihre Stimmen wurden als ungültig gewertet. Der Moderator teilte mit, dass die Gewählten mit der angewendeten Technik die Annahme ihrer Wahl nicht äußern könnten. Aber sie seien vorher schriftlich gefragt worden, ob sie eine evtl. Wahl annehmen würden, und alle hätten dies bestätigt. Stephan Lunau und allen, die sich zur Wahl gestellt hatten, wurde großer Dank, sowohl mündlich als auch im Chat, ausgesprochen.“

## NEUES AUS DEM VORSTAND

### Liebe Mitglieder,

da aus bekannten Gründen derzeit keine Präsenz-Veranstaltungen stattfinden, erfolgt die Bekanntgabe der Obleute gem. unserer Satzung (dort heißt es unter 8.3 „Die Besetzung der Ausschüsse auf Vorschlag der Obleute wird auf der der Jahreshauptversammlung folgenden Mitgliederversammlung durch den Vorstand bekanntgegeben.“) ersatzweise auf diesem Wege:

Die Besetzung der Ausschüsse bleibt unverändert.

Dennoch gibt es zwei wichtige Änderungen:

- Stützpunkt Eckernförde: neuer Obmann ist Holger Duwe, der damit die Nachfolge von Thomas Schaper antritt.
- Jüngstenabteilung: Wiebke Kaiser hat sich zu unserem Bedauern entschlossen, ihre Tätigkeit als Obfrau der Jüngstenabteilung aus persönlichen Gründen zu beenden. Stefan Schacht ist seit April Obmann der Jüngstenabteilung. Da die Wahl zu diesem Amt gem. der aktuellen Satzung üblicherweise während einer Jahreshauptversammlung erfolgt, wird Stefan Schacht seine neue Funktion bis zur nächsten Jahreshauptversammlung zunächst kommissarisch wahrnehmen. Diese Formalie wird die Aktivitäten der Jüngstenabteilung sicherlich in keiner Weise beeinträchtigen.

Im Namen der Mitglieder danken wir Thomas und Wiebke seitens des Vorstandes sehr herzlich für ihr langjähriges Engagement für die SVAOe.  
Dr. Stephan Lunau, Vorsitzender

## BOOTSMOTORENLEHRGANG OHNE SCHMUTZIGE HÄNDE

Von Gerrit Rampendahl ■ Bei einem Motorenlehrgang muss man üblicherweise verschiedene Filter ab- und wieder anschrauben, die Dieselleitung entlüften, Keilriemen spannen, die Wasserpumpe demontieren und verschiedene andere Dinge machen, die an Bord vorkommen und ihre Spuren an den Händen hinterlassen. Die Corona-Verordnung wendete das Verfahren zu einer „white collar“-Veranstaltung. Lehr-

gangsleiter Robert Möckel machte daraus ein online-Seminar. Es fand am 28. März statt und 13 Interessierte nahmen teil. Wie zu erwarten waren es überwiegend Yachteigner und überwiegend Männer.

Es sollte um Auswinterung, Pflege, Fehlersuche und Fehlerbehebung am klassischen Schiffsdiesel mit Einkreis- oder Zweikreiskühlung gehen und war gedacht als Auffrischung für erfahrene oder als Anlernseminar für neue Eigner. Zunächst wurden viel theoretisches Wissen und viele praktische Herangehensweisen vermittelt. Aufgrund der zahlreichen interessierten Rückfragen konnte man ablesen, dass das oben Angedeutete auch dort angekommen ist, wo es hin sollte. Nun habe ich kein Boot und auch keine eigene Maschine, aber ich bin oft in der Situation, dass ich mir schnell einen Überblick über eine fremde Maschine verschaffen will und gegebenenfalls mit plötzlich auftretenden Fehlern umgehen muss. So waren es auch nicht die Behandlung von speziellen Fehlern, sondern die vermittelten sog. Softskills, die einen bleibenden Eindruck hinterlassen haben.

So sagte Robert Möckel z.B. Sätze wie: „Das Wichtigste, wenn ein Problem auftaucht, ist zunächst mal: Keine Panik!“ Bevor man in blinden Aktionismus verfällt, sollte man erst mal Pause machen, einen Tee aufsetzen und diesen in Ruhe trinken.

Erst dann soll man ans Werk gehen, aber nicht blind darauflos schrauben, sondern erstmal die möglichen Fehlerquellen identifizieren und dann von der wahrscheinlichsten zur unwahrscheinlichsten Ursache vorarbeiten. Aber Achtung: Alles, was man abschraubt, soll man zunächst von außen reinigen, bevor die Teile bearbeitet werden.

Wenn man Teile aus- oder abbaut, suche man sich einen sauberen, leeren Eimer oder eine Schüssel, in die man alle Dinge legen kann. Defekte Teile können so identifiziert, ersetzt und wieder montiert werden. Wenn kein Teil mehr in der Schüssel liegt, ist man fertig. Logisch.

Oder: „Nimm nur passende Werkzeuge und hantiere nicht mit Provisorien.“ Das spart Zeit und Nerven und am Ende auch Geld.

Das gesamte Seminar war sehr lohnend für Leute, die schon gewisse Vorkenntnisse hatten. Ich würde mir wünschen, dass mehr Leute angesprochen werden, die noch vor dem learning by doing stehen. Denen sollten grundlegende Inhalte zu Motoren vermittelt werden.

Übrigens Dieselpest. Dieselpest entsteht nach Robert Möckel überwiegend durch überlagerten Diesel, also ab ungefähr drei Monaten. Sein Tipp: zum Winter den Tank leer machen und im Auto verbrauchen, im nächsten Frühjahr je nach durchschnittlichem Jahresverbrauch nur halbvoll tanken und lieber öfter im Jahr nachtanken.

## EIN BESONDERS SCHÖNER TAG MIT DEM „FALKEN“

Von Ole und Lutz Wittenberg ■ Am 26. Juni 2020 hatte unser Vater und Großvater seinen 96. Geburtstag. Auf die Frage, wie und wo er am liebsten diesen Tag verbringen möchte, war die Antwort auch in diesem Jahr: „Am liebsten aufs Wasser, auf die Elbe, mit euch und Ole.“

Auf unserer „Nora“, einer HR 40, hatten wir seinen 90sten gefeiert und mit Opa am Ruder eine Runde auf der Geltinger Bucht gesegelt. Nun fehlen ihm für das Anbordsteigen und Segeln bei Lage doch die Kräfte. Eine Fahrt mit den



*Ein Prosit zum Sechundneunzigsten!*

Hafenfähren kam wegen Corona nicht infrage. Was also tun? Der „Falke“, das kleine Vereins-Motorboot, das auch zur Benutzung durch die Mitglieder vorgesehen ist, war der rettende Gedanke. Eine Einweisung hatten wir schon erhalten und der „Falke“ wurde gebucht.

Und dann war es soweit. Wir packten eine große Kühltasche und das Geburtstagskind nach einer Gesangseinlage morgens ein und machten



*Ole badet, die Eltern und der Jubilar an Bord  
(Fotos Lutz Wittenberg)*

in Wedel bei herrlichem Wetter den „Falken“ klar zum Auslaufen. Alles war bestens verstaut und das kleine Sprayhood versprach sogar etwas Schatten an diesem heißen Tag. Opa setzte sich neben Ole an die Pinne und die Geburtstagstour konnte beginnen.

Noch im Yachthafen wurde auf die 96 und die Gesundheit mit Sekt angestoßen, dann ging es elbauf Richtung Schulauer Hafen. Dort wurde kurz angelegt, um Proviant zu bunkern in Form von Fischbrötchen. Weiter ging die Fahrt in Richtung Blankenese bei strahlendem Sonnenschein, wenig Wind und guten 28 Grad. Es musste ein Platz zum Baden für Ole angelaufen werden. Vor dem Neßsand lagen schon einige Boote vor Anker und zur Freude seines Großvaters war Ole schnell über Bord gesprungen und genoss das Baden im Elbwasser.

Jetzt war es höchste Zeit zur Stärkung mit den Fischbrötchen. Matjes und Co. waren schnell verspeist; ach, ging es uns gut hier auf dem „Falken“. Auf der Elbe war gut was los. Viele Pötte gingen seewärts, und auch wir tuckerten Richtung Hafen zurück. Unser Großvater lebt seit zehn Jahren in Blankenese und fast jeden Tag war er auf dem Bullen zum Kaffeetrinken mit seiner Frau, entweder zu Fuß oder mit der Bergziege. Oft war er auch mit den Hafenfähren unterwegs. Seine Liebe zur See und zum Segeln hatte in der Jugendzeit auf dem Stettiner Haff begonnen. Nun ist er glücklich über die Passion seines Sohnes und Enkels.

Als wir zurückmotorten, fragte ich ihn, ob es ihm gefalle, da war die Antwort: „Ja sehr schön, aber segeln wäre doch noch schöner gewesen.“ Ein Lächeln ging über das Gesicht.

Wir danken der SVAOe und dem „Falken“ für diesen tollen Tag!

## Wiebke Kaiser gibt ihr Amt ab

### WECHSEL IN DER OPTIGRUPPE

Nach fünf Jahren gibt es wieder neuen Schwung in der Optigruppe! Heute gibt es keinen Bericht über aufregende Ausfahrten oder Regattateilnahmen, sondern eine Verabschiedung. Ich habe den Vorstand verlassen und in Stefan Schacht einen motivierten Nachfolger gefunden. Dafür können wir alle dankbar sein. Ich bin es jedenfalls sehr und unterstütze ihn nun, so dass er sich gut in alles einfinden kann.

Fünf Jahre sind eine lange Zeit. Es ist viel passiert, es wurde viel beibehalten und doch viel verändert. Das letzte Jahr war durch die besondere Herausforderung der Pandemie geprägt. Doch immer haben wir es hinbekommen, den Kindern, sobald es möglich wurde, das Segeln zu ermöglichen. Wenn ich von mir spreche, spreche ich von unserem Trainerteam, das mit viel Elan, Zeit und Verlässlichkeit Woche für Woche für unsere jüngsten und neusten Mitglieder da ist. Sie kennen alle die Abläufe und haben in der Coronazeit zunehmend viel von der „Feinorga“ übernommen, da wir nur noch in Kleinstgruppen trainiert haben. Viele von Ihnen haben sich dafür in den letzten Jahren fort- und weitergebildet, so dass inzwischen vieles von „alleine“ läuft. Für mich hat sich das sehr gut angefühlt und so kann ich mich nun ruhigen Gewissens zurückziehen. Stefan ist einer dieser Trainer und weiß somit, auf was er sich eingelassen hat – denn: Es ist nicht immer einfach. Oft wurde in den letzten Monaten der Pandemiefrust bei den Verantwortlichen abgeladen. Dabei wird oft vergessen, dass alle, die in der SVAOe ein Training planen und veranstalten, dieses ehrenamtlich, d.h. freiwillig und unentgeltlich tun und mit großem Idealismus. Da

ist es immer schade, wenn man sich gegenseitig Steine in den Weg legt.

Als ich vor sechs Jahren die Optigruppe kennenlernte, war mir nicht klar, dass ich ein halbes Jahr später selbst die Zügel in der Hand halten würde. Dank Thomas' Unterstützung in der ersten Zeit war das aber gut möglich, wenn auch mit sehr viel Zeit und Engagement. Doch man lernte auch viele nette Leute der Optiszene kennen, traf sich auf Regatten und auf der Alster oder plante gemeinsame Aktionen. Der Dank war immer das Leuchten in den Augen der Kinder und das war auch gut so.

Ich finde es gut, dass es nun einen Wechsel gibt. Nach fünf Jahren ist vieles eingespielt und so gibt es jetzt wieder neuen Schwung! Die Jugendordnung und Satzung sind überarbeitet und warten auf die Absegnung durch euch Mitglieder. Änderungen stehen an ... doch die Optigruppe bleibt, mit immerhin mehr als 40 Kindern und 30 Optis.

Stefan, ich wünsche Dir ein gutes Ankommen, viel Unterstützung und immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel!

Damit sage ich Tschüß – wir sehen uns im Hafen! Eure / deine Wiebke Kaiser

## JUGEND

### Nur die Harten kommen in den Garten

### TRAINING BEI HAGELSCHAUERN

Von Aaron Barnitzke ■ Nach einigen Trainertreffen, häufigem Umplanen und immer wieder neuem Planen war es am Dienstag dem 6. April endlich soweit und wir konnten das erste Training der Saison abhalten. Aufgrund von Corona und geplanten Reparaturarbeiten am Steg war



*Erstes Training – Luft und Wasser kühl*

lang gnädig und schickte uns schöne Winde und ab und zu sogar einen Sonnenstrahl. Die Freude, ihre Zimmer und Bildschirme für eine Weile hinter sich lassen zu können, stand allen ins Gesicht geschrieben, als wir, ganz allein auf der Alster, mit einigen Manöverübungen und Wettfahrten den Rost der Winterpause aus den Gelenken zu vertreiben suchten.

Zum Schluss wurde es noch einmal spannend, denn gerade als der letzte Schäkel der letzten Schleppleine zuschnappte, platzte ein heftiger Hagelschauer über uns herein. Das ist Timing. Mit Sichtweiten unter 50 Metern und kilowise Eis im Boot ging es mit einem dicken Grinsen im



*Es zieht dunkel auf*

ein früherer Start nicht möglich und leider auch nicht nötig, da alle Regatten im März kurzfristig doch noch abgesagt wurden.

Bei einladenden vier Grad Luft- und fünf Grad Wassertemperatur versammelten sich acht hochmotivierte Regatta-Optisegler/-innen am Alsterufer. In den Tagen zuvor hatte jeder und jede von ihnen, um konform mit den Corona-Regeln zu handeln, die Optis mit Hilfe der Eltern einzeln zur Alster gebracht, gewachst, poliert und getaped. Nachdem ich im Schneeregen mein Motorboot bereitgemacht hatte, war uns Neptun eine Zeit



*... und nix wie nach Hause! (Fotos Aaron Barnitzke)*

Gesicht in den Hafen, und ich wette, meins war am breitesten.

Ab nächster Woche kommen auch die anderen Gruppen hinzu, auch wenn wir uns durch die versetzten Anfangszeiten und ohne gemeinsame Besprechungen und Essen gar nicht mehr sehen, aber das ist ja leider auch der Sinn hinter dem Ganzen.

## Herbsttourbericht

### „TEUFELSBRÜCK“ 2020

Von Mieke Kaiser ■ Ja, ich weiß, der Bericht kommt etwas spät (immerhin nur sechs Monate her und fast vor der nächsten Saison), aber persönlich finde ich, dass es vor allem gerade in dieser Zeit wichtig ist, an schöne Dinge zu denken, die einen glücklich(er) machen. Die Umstände machen einen ja gerade fertig...

Deshalb beschreibt dieser Bericht auch eine wunderschöne, gelungene Herbsttour der „Teufelsbrück“ zusammen mit anderen Jugendwanderkuttern. Die Tour war ein toller Ausklang der letzten Saison. Wir gingen am 3. Oktober in



Hauptsache man hat Spaß



Hafentag ist auch mal super!



Segeln in den Morgen



*Treue Begleitung der Northwest*

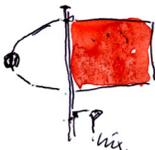


*Vor dem Regen wegsegeln (Fotos Mieke Kaiser)*

Wedel an Bord, wo wir die „Möwe vom Köhl-fleet“ trafen, die mit uns los wollte. Geplant war, am 4. Oktober ganz früh loszugehen und so weit zu segeln, dass es die „Finkenwerder“ noch schaffte, uns aus Finkenwerder zu folgen. Im Ruthenstrom, wo wir die „Nordwest“ mit Paul und Jasper trafen, blieben wir zunächst. Auf die „Finke“ konnten wir allerdings lange warten, da die Besatzung spontan beschlossen hatte auszuschlafen und mit der späten Tide und deutlich weniger Wind zu folgen. Getroffen haben wir sie erst am Tag danach, als wir in die Oste segelten und einen angebotenen Schlepp der „Nordwest“ nutzten. Hochkreuzen mit Strom gegenan funktioniert eben doch nicht soo gut... Mit allen Kuttern zusammen war das Ganze noch lustiger. Früh am nächsten Morgen verließ uns „Nordwest“, da Paul und Jasper zurück nach Hamburg mussten. Wir aber segelten weiter. Ziel war Cuxhaven, damit ich endlich wieder neue Schuhe kaufen könnte (ich wusste gar nicht, dass Jungs so gerne shoppen gehen – muss wohl an den vielen Segelläden liegen), allerdings hatte die „Finke“ ein viel größeres Problem als kaputte Schuhe: Beim Auslaufen aus der Oste brach deren Vorstag-Bolzen, sodass sie kurzerhand das Fockfall nehmen mussten. Uns verschlug es also wieder zurück elbauf in den altbekannten Hafen Glückstadt. Da war zum Glück die Brücke am Sperrwerk wieder heil, sodass man bequem zu den warmen (und trockenen) Toiletten kam. Dass die Brücke dann aufmachte und wir trotzdem außen herum laufen mussten, konnte ja keiner ahnen... Leider wollte das Wetter nicht so mitspielen, wie wir das gerne gehabt hätten. Deshalb sollte der nächste Hafen, Hetlingen, unser letzter sein. Zum Glück bekamen wir als „Teufelsbrück“ es so hin, dass wir vor dem Re-

gen unsere Persenning gebaut hatten und dann im Trockenen saßen. Wahrscheinlich wäre es am klügsten gewesen, wenn wir direkt nach Wedel gefahren wären, aber ein Tag mehr ist ja auch schön. Am nächsten Tag war nämlich von morgens acht Uhr bis abends neun Uhr Dauerregen angesagt – sehr unangenehm! „Möwe“ und „Finke“ beschlossen daher, kurzfristig morgens vor dem Regen loszusegeln, doch wir wollten lieber einen Hafentag in Hetlingen machen. In Ruhe drei ??? hören, Sandwiches machen und die Einzigen im Hafen sein war auch mal ganz schön. Ein Erlebnis dritter Art hatten wir, als es abends gegen sieben komisch zischte. Wir waren gerade am Kochen und waren uns nicht ganz sicher, ob es nicht die Gasflasche sein könnte, bis Peter rauschaute und die aufgegangene Kentertüte oben im Mast sah. Seitdem weiß ich, dass man nicht unbedingt kentern muss, um sie losgehen zu lassen, wenn sie einwandfrei funktionieren. Am letzten Tag schafften wir die drei Meilen zurück nach Wedel schließlich ohne Probleme und konnten danach den Kutter ausräumen und kranfertig machen, weil er schon am nächsten Wochenende aus dem Wasser kommen sollte.

Ich fand es eine super Herbsttour trotz vielem Regen (den waren wir schon von der Sommertour gewöhnt...) und freue mich jetzt total, wenn wir wieder aufs Wasser können! Man vermisst das Segeln im Winter doch sehr. Jetzt sind die Kutter schon im Wasser (Danke an alle helfenden Hände – Sven, Isabel, Lars & Lea und Peter & Paul!!!) und warten nur noch auf das erste Segeln!



## Frankreichs Küste

### EINE REISE IM CORONA-„WELLENTAL“

Von Christopher von Bar ■ Vier herrliche Sommer lagen wir mit unserer „Cassiopeia“ im Bojenfeld der SVAOe in Eckernförde, bis wir sie 2018 verkauften. Nun war Zeit, sich anderen Segelrevieren zuzuwenden. So planten Maria und ich schon 2019 eine Segeltour auf dem Atlantik vor der französischen Küste mit Erik und seinem Schiff „Kire“ für den Sommer 2020. Frankreich aber hatte seit dem Frühjahr, der ersten Corona-Welle, seine Grenzen während eines Lockdowns geschlossen; eine Reise durch das Nachbarland rückte in weite Ferne und damit auch unser Törn. Aber dann, Anfang Juli, gab es ein „Wellental“ mit den ersten Nachrichten, die eine Lockerung in Aussicht stellten. Am 1. August konnten wir dann im Zug von Hamburg über Paris und La Rochelle nach Rochefort reisen, wo wir erschöpft kurz vor Mitternacht eintrafen.

Am Sonntag (2. August) erledigten wir letzte Arbeiten an „Kire“, die zwei Jahre an Land gestanden hatte. Erik war schon eine Woche früher



„Kire“ (hier in Les Sables d’Olonne)

angereist, um das Schiff startklar zu machen. Erik! Erik ist ein recht junger Freund von uns, allerdings im hohen Alter von 83 Jahren. (Übrigens, Jürgen Schaper und Erik kannten sich bereits seit den 50er Jahren gut und Erik verkaufte eins seiner Boote an Jürgen.) Seine „Kire“ ist eine nach seinen Ideen gebaute Aluminium-Slup mit 11,80 m Länge, in Hamburg von Feltz geschweißt und von seiner Frau und ihm selbst ausgebaut. Erik segelt seit seiner Kindheit und hat schon mehrere Weltumseglungen hinter sich, die erste

in den 70er Jahren, da war eine Weltumsegelung wirklich noch ein echtes Abenteuer! Erik hat einen riesigen Fundus an unterhaltsamen, selbst erlebten Geschichten auf Lager, die Grenze zwischen Seemannsgarn und Tatsachenbericht war uns allerdings nie ganz klar, jede Story war begleitet von einem ernsten Augenzwinkern. Nachdem wir das Boot aufgeklärt hatten, war noch Zeit für eine Besichtigung der Stadt. Besonders die königliche Seilerei, ein stattliches, langgestrecktes Gebäude von 370 m Länge und der Nachbau der stolzen Fregatte „L. Hermione“ beeindruckten uns in der schachbrettartig angelegten Stadt mit einem kleinen Triumphbogen. Rochefort ist eine alte Marine-Garnisonsstadt, von Ludwig XIV. am Reißbrett geplant. Durch sie wollte er seine maritime Vormachtstellung an der Atlantikküste ausbauen.

Am Montag (3. August) ging es dann wegen der Tide gleich früh am Morgen um sechs Uhr los, zunächst mit Motor auf der Charente, die Rochefort mit dem Atlantik verbindet. Nach etwa 20 km Flussfahrt ist das Meer erreicht und wir setzten endlich das Großsegel und rollten die Genua aus. So kreuzten wir unter Vollzeug bei drei bis fünf Bft Richtung La Rochelle. Mir wurde schon auf den ersten Schlägen schnell klar, wie schnell „Kire“ ist, leicht übertakelt und mit einem Tiefgang von 2,10 m hat sie guten Vortrieb und wenig Abdrift. Leider regnete es fast die ganze Zeit. Erst kurz vor unserem Zielort klarte es auf.

Vor La Rochelle blieben wir, da Niedrigwasser, im Schlick des Fahrwassers stecken, mussten den Anker ausbringen und warteten, bis die Tide stieg. Blöderweise war das Fahrwasser mit flachgehenden Motorbooten übervoll, die entweder meinten, wir hätten ein Problem und sie müssten



*Nachbau der Fregatte „L.Hermione“ in Rochefort*



*Die Wehrtürme am Hafen von La Rochelle*

Hilfe leisten oder sie empörten sich, dass wir im Fahrwasser ein Hindernis wären. Wir nutzten die Zeit, um einen Tee zu kochen. Der Hafen von La Rochelle ist mit 4000 Liegeplätzen der größte Sportboothafen Europas. Er ist gut organisiert, sodass wir schnell unseren Liegeplatz zugewiesen bekamen. La Rochelle ist eine beeindruckende Stadt mit alten Festungsmauern und Türmen sowie mit vielen schönen Geschäften und Restaurants in den Arkadengängen der Altstadt. Zu unserem Erstaunen fanden wir auch sehr schöne und kunstvolle Fachwerkhäuser. Allerdings ist man auf ein e-Shuttle-Boot angewiesen, um vom Hafen in die Altstadt zu kommen. Leider fuhr dann am Abend aus unerfindlichen Gründen die Fähre nicht mehr, und wir durften die etwa 5 km zu Fuß zum Liegeplatz zurücklegen.

Am nächsten Tag (4. August) machten wir uns auf zur Ile de Ré. Kurz nachdem wir La Rochelle verlassen hatten, hauchte der Motor sein Leben aus und schwieg. Startversuche scheiterten kläglich. Nun, nach kurzer Zeit war das Problem erst einmal vergessen, denn bei herrlichem Sonnenschein und drei Bft kamen wir gut voran und freuten uns am Segelspaß. Kurz vor der Hafeneinfahrt nach St. Martin de Ré versuchte ich per Funk Schlepperhilfe zu erbitten. Möglicherweise konnten die Besitzer der etwa 30 Wassersportfahrzeuge im Umkreis kein Englisch oder hatten die Funke ausgestellt, jedenfalls blieben wir ohne jede Antwort. Ich stellte mich auf das Vorderdeck und wedelte mit der Schlepptrasse, rief lautstark andere Schiffe in der Nähe an, ohne Reaktion. Was nun? Erik, der alte Seebär, verfolgte unterdessen eine andere Taktik. Er ließ sich einfach, glücklicherweise war es nur schwachwindig, in die Hafeneinfahrt treiben, sodass niemand raus noch rein konnte, und kaum hatten wir uns umgese-



*Yachthafen von La Rochelle (der größte Europas)*



*Reiches Fischangebot auf der Île de Ré*



*Erik (li.) und Oliver auf Belle Isle*

hen, war schon der Hafenermeister zur Stelle – mit Funke in der Hand –, der uns mit seinem Viermeter-Dingi und sechs PS sicher in die Box bugsierte.

Die Festmacherleinen übernahm ein Schiffsmechaniker, der wohl – über Funk? – informiert worden war, dass wir ein Motorproblem hatten. Etwas erleichtert ob seiner in Aussicht gestellten Hilfe tranken wir unseren Pastis und beobachteten das Hafenerleben. St. Martin ist ein lebendiger Ort, der von Touristen nur so wimmelt. Durch eine Brücke ist die Insel mit dem Festland verbunden. Früher haben die Menschen hier Salz gewonnen, heute sind Tourismus und Landwirtschaft die Haupteinkommensquellen der Bevölkerung. Beeindruckend ist die Markthalle, die alle nur erdenklichen Leckereien bereithält. Im sehr malerischen Ort war Maskenpflicht angesagt, bei 35°C nicht so prickelnd ... Am Abend, nach



*Der Skipper genießt in Camaret*

einem Bilderbuch-Sonnenuntergang, saßen wir noch lange bei einem Glas kühlen Vin blanc am Hafen und zelebrierten den Sommer!

Am nächsten Tag warteten wir also auf den Mechaniker, der aber nicht mehr kam. Inzwischen fingen wir auch selbst an, den Fehler zu suchen. Da das Schiff zwei Jahre still gestanden hatte und das letzte Mal auf einer Insel im Atlantik aus einem zweifelhaften Tank gebunkert worden war, war also unsere Prognose: Dieselpest. Ein Blick durch die Revisionsöffnung in den Tank wurde notwendig. Also wurden die vierzig Schrauben auf dem Tank unter dem Cockpitboden halb liegend, halb hängend gelöst. Dann wurde mit dem Handy in den Tank fotografiert. Leider spiegelte der Diesel und wir konnten nicht wirklich sehen, ob der Grund verschlammte oder verharzt war. Mit einem Stab rührten wir auf dem Boden des Tanks, aber er blieb ohne verdächtige Anhaftungen. Also zogen wir vierzig Schrauben, halb liegend und halb hängend, wieder fest. Parallel hatten wir den Hauptfilter und Vorfilter abgeschraubt und gesehen, dass dort sehr viel Dreck gefangen war. Nachdem wir nach einigen Mühen und langen Fußmärschen die Filter in einem Geschäft gefunden, gekauft und eingesetzt hatten, lief der Motor zwar wieder, aber immer nur drei bis vier Minuten. Was nun? Nach langem Überlegen kam Erik auf die Idee, dass es am Rückflussventil direkt hinter dem Tank liegen könnte. Und in der Tat, dieses Ventil war vollgestopft mit Dreck! Nach dieser Reinigung lief der Motor wieder ohne jegliche Probleme. So konnten wir endlich ein Bad im Atlantik nehmen und die Festungen vor der Stadt, die heute ein Gefängnis beherbergen, durchschreiten.

Freitag (7. August) Mit wenig Wind ging es locker nach Les Sables-d'Olonne. Inzwischen kennt

ja nun jeder diese Stadt, denn um ein Haar hätte Boris Herrmann seine großartige Leistung bei der Vendée Globe auf dem Treppchen feiern können. Für uns aber schief der Wind zeitweilig ganz ein und das Motörli tat nun seinen verlässlichen Dienst. Les Sables hat einen großen Industrie- und Fischereihafen und ist auf den ersten Blick nicht sehr einladend, insbesondere, wenn man von den beschaulichen Inseln kommt. Beim Manövrieren in die Box kam der Schock: der Motor geht schon wieder aus! Die Ursache ist nun aber schnell gefunden, es war eine herrenlose Plastikleine im Hafenbecken! Ein Franzose, mit einer Leine um den Bauch gebunden, sprang kurzerhand in das Hafenbecken, schwamm zu unserem Schiff, übergab die Leine und wir konnten uns in die Box ziehen. Ich bewaffnete mich daraufhin mit einem Brotmesser und ging auf Tauchstation, leider mit einer Taucherbrille, die schon bessere Tage gesehen hatte. Mit jedem Tauchgang lief Wasser in Brille, Augen und Nase. Die blöde Leine erwies sich als ernstzunehmender Gegner und es brauchte einige Zeit, bis der Kampf ausgefochten war. Ich war blau vom Weichantifouling und machte mich erst mal auf in die Dusche. Les



*Straßenbild in Concarneau*



*Steinsetzungen in Camaret*

Sables ist eine große Stadt mit einigen imposanten Häusern. Ansonsten gibt es eine schöne Altstadt und lange Sandstrände.



**Die besten Tipps  
für Ihren Landgang  
haben wir!**

**Jetzt portofrei bestellen!  
Beide Magazine erhalten  
Sie direkt vom**

**LAND & MEER-Verlag  
Tel.: 040/390 76 81**

**mail@landundmeer.de  
www.landundmeer.de**



*Schwierige Stromverhältnisse: Leuchtturm Roscoff*



*Einfahrt verweigert in Guernsey*

Am nächsten Tag, Sonnabend der 8. August, konnten wir bei wenig Wind aber viel Sonnenschein die nächste Insel anlaufen, die Ile d'Yeu. Auf der Insel wechseln sich wilde Steilküsten und sanfte Sandstrände ab. In alten Zeiten gab es hier einen sehr bedeutenden Hafen für die Thunfischerei. Heute gibt es viele Wanderwege und Naturschutzgebiete. Es ist zwar eine kleine Insel, aber sie hat einen relativ großen Hafen. Es ist anscheinend der Ort der alten R4 und „Enten“. Es gibt einige originelle kleine Läden und Cafés und die Kneipe „Navigateur“ in Hafennähe, in welcher das französische Bier nach einem heißen Tag besonders gut perlt.

Am nächsten Tag ging es nach Pornichet. Es war sehr heiß und es herrschte nur wenig

Wind. Zeit für ein Bad im Atlantik vom Schiff aus, wunderbar! Dann sahen wir noch Delfine! Immer wieder begegneten uns in den zwei Wochen diese besonderen Wesen, die uns immer wieder elektrisierten und begeisterten. Pornichet ist eine endlose Bucht mit hunderten von Hotels und tausenden von Touristen. Der große und moderne Hafen fasst 1000 Boote, hat aber wenig Charme. Es gefiel uns hier überhaupt nicht.

Am nächsten Tag (10. August) war es wieder sehr heiß und der Wind wehte mit drei Bft nur mäßig. Wir liefen Belle Ile an, die größte Insel der Bretagne. In Quiberon, von wo die Fähre zur Belle Isle geht, weilte Romy Schneider noch kurz vor ihrem Tod 1982. Eine wirklich schöne..., also Romy und die Insel. Wir ankerten vor dem Hafen und landeten mit dem Schlauchboot an. Eine quirlige Hafenstadt mit beeindruckender Stadtmauer, Festungsanlagen und Vauban-Zitadelle, von welcher wir einen großartigen Blick auf den Hafen und die Stadt hatten. Wir irrten umher und suchten noch einen Platz in einem Restaurant, aber fast alle waren bis auf den letzten Platz besetzt. Dann wurden wir aber doch noch fündig und bekamen ein herrliches Essen serviert, Hafenblick und Abendstimmung inklusive.

Die nächste Etappe führte uns nach Lorient in die Marina Kernevel. Die Überfahrt war wieder bei mäßigem Wind, der immer wieder drehte. Dem Hafen gegenüber stehen noch die riesig-hässlichen deutschen U-Bootbunker aus dem zweiten Weltkrieg, diesseits die ehemalige Villa von Karl Dönitz. Überhaupt verschandeln die Überreste der deutschen Wehrmacht immer wieder die französische Küste. Bis auf die Villen direkt am Wasser ist nicht viel Schönes zu sehen. Wir nutzten die Zeit, um unsere Wäsche zu waschen und kochten an Bord!

Am nächsten Tag, 12. August, ging es weiter nach Westen, nach Concarneau. Hier wurde uns schnell klar, dass wir endgültig den Süden verlassen hatten und uns in der Bretagne befanden. Unter anderem fing es erst einmal an zu regnen! Die Temperatur fiel auf unter 20°C, während wir aus Hamburg von einer Hitzewelle hörten. Die Häuser sind hier aus Granit gebaut und es gibt einen kleinen aber feinen Bauernmarkt mit Spezialitäten aus der Region, unter anderem wunderbaren Ziegenkäse. Die Menschen sind hier irgendwie bodenständiger. In einem Biomarkt kauften wir Proviant für die nächsten Tage ein. Am Abend gingen wir wieder einmal schön Meeresfrüchte essen, ein Genuss! Überhaupt kommt hier auf seine Kosten, wer Meeresgetier mag, in allen Variationen und besten Qualitäten! Dann streiften wir durch die historische Altstadt, die wirklich beeindruckend ist. Mittelalterliche Häuser reihen sich auf der Stadtinsel auf engstem Raum aneinander, eingefasst durch eine gewaltige Stadtmauer.

Als wir am nächsten Tag (13. August) Concarneau verließen, lag dicker Nebel über dem Wasser und wir konnten uns nur dank Navi-Programm, Radar und Ausguck auf den Atlantik zu bewegen. Wie gut, dass wir Erik überzeugen konnten, dass ein Navi-Programm auf dem Handy eine brauchbare Ergänzung zur guten alten Seekarte ist. Der Nebel lichtete sich langsam, aber es blieb bewölkt mit wechselnden Winden und kalten Regenschauern. Später frischte der Wind von drei auf fünf Bft auf. Es wurde auch wieder diesiger. Immer wieder ragten mächtige Felsen aus dem Wasser auf. Genaue Navigation war jetzt wichtig. Beim Point Pen Hir wurde uns klar, dass auch präzise Gezeitenberechnungen notwendig waren. Schon bei moderaten Wind-

verhältnissen und mitlaufendem Strom brodelt das Wasser bedenklich und flöbte uns Respekt ein. Abends um 20 Uhr liefen wir etwas erschöpft in den Hafen Camaret ein.

In Camaret machten wir einen Tag Pause (14. August), zum einen, weil kein Lüftchen sich regte, zum anderen, weil es hier wirklich viel zu sehen gibt. Im Städtchen gibt es viele Künstler, kleine Galerien und Läden, um die Stadt sind Wanderwege, die einen tollen Blick auf die Bucht ermöglichen. Dann gibt es noch die Steinsetzungen von Lagatjar, die wir natürlich besichtigten. Bis heute ist nicht ganz klar, welchem Zweck diese Setzungen hatten. Wir vermuteten, dass es sich um kultische Orte handelte.

Am 15. August ging es dann weiter nach Roscof. Auch auf dieser Etappe ist sorgfältige Navigation notwendig. Erik war aber sehr souverän in allen seinen Planungen und so kam keine Un-



*Zum Abschied nochmal Meeresfrüchte satt  
(Fotos Christopher v. Bar)*

sicherheit auf. In dem riesigen neuen Hafen von Roscof war kaum ein Platz zu finden, denn eine Regatta mit mehreren hundert Booten machte hier Station. Wir mussten neidlos anerkennen, dass die Franzosen, was den Regattabootsbau anbelangt, uns mindestens ein Jahrzehnt voraus sind. Rennziegen in Form von „Eisbrechern“ mit einem runden Bug erschließen sich uns im ersten Augenblick nicht als besonders schnelle „Yardstick-Kings“. Aber die Experimentierfreude scheint in Frankreich keine Grenzen zu kennen, so sahen wir auch etliche Boote mit Foils. Der Weg in das Zentrum ging erst einmal zwei Kilometer durch einen schönen Vorort, bis wir durch die lebendige Altstadt mit vielen Restaurants und kleinen Läden bummeln konnten. Die große Kirche war am Abend leider verschlossen. Auch hier waren fast alle Restaurants bis auf den letzten Platz besetzt. Als wir dann doch gesättigt zurückliefen, zog ein mächtiges Gewitter auf. Glücklicherweise wanderte es in einem großen Bogen um uns herum nach Plymouth ab und wir blieben trocken. Am nächsten Tag fuhren wir mit dem kostenfreien Bus zum Supermarkt. Ausnahmsweise war dieser etwas heruntergekommen.

Treburden, unsere nächste Station (16. August) wirkte auf uns, als sei die Saison schon lange zu Ende. Das kleine Städtchen schien menschenleer, nur am Hafen waren ein paar Kneipen geöffnet. Allerdings entschädigte uns ein grandioser Sonnenuntergang für die Tristesse. Für die Törnplanung des nächsten Tages bedarf es immer eines genauen Blicks in die Gezeitentafeln und den Strömungsatlas. Der Tidenhub kann bis etwa 8 Meter betragen und Stromgeschwindigkeiten von vier und mehr Knoten sind keine Seltenheit.

Am Montag (18. August) machten wir uns nach Guernsey auf. Bei herrlichem Wetter und

halbem Wind von vier Bft konnten wir direkt auf die Kanalinseln zuhalten. Vorbei an bizarren Felsen mit Leuchttürmen verging der Tag auf dem Wasser wie im Fluge. Kurz vor Sonnenuntergang erreichten wir den Hafen der Insel und freuten uns auf einen schönen Landgang. Allerdings wurden wir schon eine Seemeile vor der Hafeneinfahrt von zwei freundlichen Wasserschutzpolizisten abgefangen, die uns baten, unsere Reise doch fortzusetzen! Ob wir nicht wüssten, dass wir Guernsey nicht betreten dürften. Wir wussten natürlich „von nichts“ und seien total erschöpft, unfähig noch eine einzige weitere Meile zu segeln. So wurde uns großzügig gestattet in der Bucht zu ankern und die herzlichen Beamten wünschten uns auf Deutsch eine „gute Nacht“ und baten uns, gerne einmal wiederkommen, wenn die Quarantänebeschränkungen vorbei sind. Ein gigantischer Sonnenuntergang über der Insel entschädigte uns ein wenig, denn die beleuchteten Häuser, Kneipen und Restaurants zogen uns magisch an ...

Am Dienstag (19. August) ging es um sechs Uhr schon weiter Richtung Cherbourg. Bei bewölktem Wetter und ab und zu einem Schauer konnten wir unseren Kurs gut anliegen und liefen mit sechs bis acht Knoten gen Nordosten. Schon von weitem sahen wir die Atomwiederaufbereitungsanlage von La Hague. Um das gleichnamige Kap wurde es wieder kabbelig und unser 8-Tonnenschiff wurde durch die Strömung hin- und hergerissen. Der Rudergänger hatte alle Hände voll zu tun, das Schiff auf Kurs zu halten. Auch bei den nächsten sieben Seemeilen mit achterlichem Wind hatte Maria viel Arbeit, das Schiff in der Strömung zu bändigen.

Aber wir flogen nur so dahin, und schon kamen wir in diesem besonderen Hafen an, in dem

früher die gigantischen Ozeanliner angelegt hatten. Schon allein die Vormauer des Hafens ist total beeindruckend. Direkt neben dem Anleger für die damaligen Passagierschiffe ist der ehemalige Bahnhof, heute ein Museum. In der Einfahrt blockierte die Schaltung des Motors. Für Erik und uns als eingespieltes Team kein Problem, denn wir segelten in den Hafen und kamen punktgenau am Steg zum Stopp. Die Reparatur war auch fix erledigt, sodass wir die große Stadt erkunden konnten. Am Abend gab es natürlich ein Essen im Restaurant. Ein letztes Mal Meeresfrüchte, denn in Cherbourg endete für Maria und mich die Segeltour. Erik segelte unter extremen Bedingungen mit einem Freund anschließend bis Hamburg weiter. Während wir uns meistens mit schwachen Winden begnügen mussten und über jeden Wind freuten, der über vier Bft lag, gab es für die folgende Etappe mit dem sowieso schon herausfordernden Kanal Windstärken jenseits von acht Bft. Wir aber saßen im Zug und ließen uns Richtung Heimat fahren, glücklich träumend von einem wirklich großartigen Törn.

## Winter im Wasser

### UNS KAM EINE PANDEMIE DAZWISCHEN

Von Susanne Nürnberg ■ Die Windanzeige zeigt in Böen bis zu 40kn. „Qivittoc“ zerrt ablandig an den Leinen, so als ob sie nach dem langen Winter endlich los will. Doch noch ist es nicht so weit. Es ist der 13. März 2021, draußen herrschen gefühlte Minustemperaturen. Tief „Luis“ zieht über uns hinweg und beschert vielen Teilen Deutschlands noch einmal Schnee und umgestürzte Bäume.



*Der Winterliegeplatz – geschützt und direkt in den Havenwelten von Bremerhaven*



*Winterarbeiten bei Weihnachtsplätzchen – an Deck ...*



*... und unter Deck*



3. Advent – gemütlich und kuschelig warm



Winterliche Nebelstimmung im Januar



30. Januar 2021 – „Qivittoc“ ist eingeschneit

Unter Deck ist es kuschelig warm. Die Heizung wummert wohligh vor sich hin, während der Wind am Rigg rüttelt und die Wellen unter den Aluminiumrumpf klatschen. Die Petroleumlampe verbreitet Gemütlichkeit, ein Schuss Rotwein „versüßt“ den Tee. In der Pantry wartet frischer Skrei aus dem Nordatlantik darauf, in ein Festessen verwandelt zu werden. Welch ein Hochgenuss!

Am 1. November 2020 sind wir nach einer schnellen Reise von Borkum durch die Wesermündung in Bremerhaven angekommen. Im geschützten und tidefreien Binnenhafen hinter der „Neuen Schleuse“ soll unsere „Qivittoc“ ihren ersten Winter verbringen – im Wasser! Auch für uns ein Novum.

„Qivittoc“ kommt aus dem Grönländischen und bedeutet im weitesten Sinne Aussteiger oder Auswanderer – versehen mit Mut und ein wenig magischen Kräften. Das Auswandererhaus können wir, quer über das Hafenbecken hinweg, vom Cockpit aus sehen – wie passend! Genau das haben wir vor: Hinaus in die Welt, auch abseits der üblichen Routen weite Strecken segeln. Nach vielen Seemeilen auf Ost- und Nordsee zusammen mit unseren vier Kindern auf der geliebten „Likedeeler“, jedoch immer durch Ferien- und Urlaubszeiten limitiert, möchten wir nun endlich ohne Zeitlimit unsere Sehnsuchtsziele erobern.

Die „Qivittoc“ ist eine 53 Fuß One-Off Konstruktion aus Aluminium. In sie sind, gemeinsam mit dem Bremer Konstruktionsbüro, alle unsere Ideen und lebenslangen Segelerfahrungen eingeflossen. Von den ersten Planungen unseres Traumes bis zur Übergabe sind mehr als fünf Jahre vergangen. In dieser Zeit haben wir geplant und entwickelt, uns gefreut und gelitten, mit Bootsbauern gerungen, über jeden Baufortschritt gejubelt – oder geflucht, waren häufig

der Verzweiflung nahe und haben immer wieder Überraschungen und Katastrophen – bis hin zur Insolvenz der Werft – erlebt! Endlich, im Mai 2020 ist unsere „Qivittoc“ dann – angeblich! – fertig. Doch das ist eine andere Geschichte!!

Seitdem liegt – trotz Corona – eine wirklich schöne, aber auch sehr arbeitsreiche und durch Werft- und Reparaturtermine diktierte Saison hinter uns – natürlich wieder auf Nord- und Ostsee. Und anstatt nun, während des nördlichen Winters, in der Wärme des Südens unterwegs zu sein, finden wir Zuflucht in der Marina „Im Jaich“ in Bremerhaven.

Wir sind nicht die Einzigen. Circa 30 Boote verschiedener Größe überwintern hier im Wasser. Die meisten sind „unbewohnt“, aber einige Eigner leben auch den Winter über an Bord. Eine von ihnen ist Susanne Huber-Curphey auf ihrer „Nehaj“, die gerade den OCC-Seamanship-Award für ihre 35.000 sm lange anderthalbfache Einhand-Non-Stop-Weltumseglung erhalten hat. Aber es gibt auch einen jungen „Lebenskünstler“ auf einer heruntergekommenen Warship und ein französisches Paar, das mit ihrer Grandbanks coronabedingt hier gestrandet ist.

Wir verbringen fast jedes Wochenende an Bord. Im November machen wir die „Qivittoc“ winterfest. Die Segel werden abgeschlagen, nicht benötigte Leinen, Fallen und Schoten sind gezogen und die beiden Ruderräder abgebaut. An Bord nähe ich eine Persenning, die später das Cockpit schützen wird. Außerdem eine Art Vorhang, der die herabfallende Kälte aus dem Pilotenhaus fern hält. Die Maschine und der Generator bekommen Frostschutzmittel und wir nehmen noch einmal Frischwasser. Ab Mitte November ist das Wasser am Steg abgestellt. Dafür bekommen wir einen eigenen Stromanschluss.



*Der Eisbär aus dem Zoo am Meer*



*Ungewohnte Arbeiten an Deck*



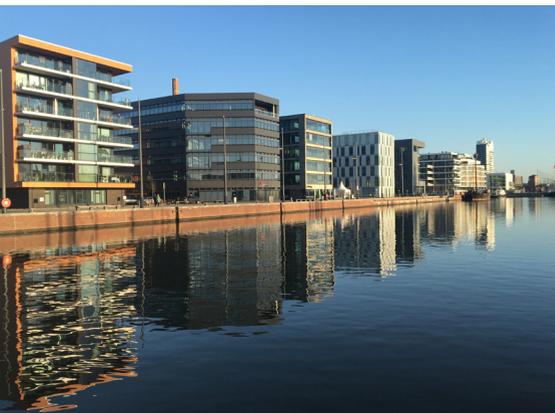
*Eiskristalle überall!*



13. Februar 2021 – Qivittoc“ im Eis



Draußen bitterkalt! Unter Deck Grünkohl mit Kochwurst, Kassler und Pinkel...“



21. Februar 2021, Frühlingsstimmung im Hafen

Immer noch gibt es reichlich zu tun. Das versenkbare Steckschott hat sich durch Feuchtigkeit und Temperaturunterschiede im Herbst verkeilt. Bis wir das Prinzip verstanden haben, vergeht viel Zeit, dann wird es modifiziert. Bei ruhigem Wetter wechseln wir zwei leckende Decksluken aus. Unglaublich viele Nirobolzen an Genuaschienen, Blöcken und diversen Wichard-Augen müssen gegen V4A-Bolzen getauscht, gegen Korrosion geschützt und erneut eingeschraubt werden, da sie von der Werft falsch montiert wurden. Mit kalten Fingern ein mühsamer Job! Die Steuerung der Diesel-Tagestankpumpe arbeitet nicht zuverlässig und muss geändert werden. Undichtigkeiten an der Frischwasseranlage gilt es zu finden und zu reparieren und eine unserer beiden Wasserpumpen spinnt. Die Deckenverkleidung kommt von oben, dafür klemmen unten die Bodenbretter. Die Reparaturliste reißt ab. Besonders viel Zeit verbringt besonders Jan damit, sehr tief in unser innovatives Navigationssystem einzusteigen. (Wen es interessiert: Wir haben an Bord eine Kombination aus NKE, B&G, sowie einen marinisierten PC mit Adrena-Navigationsprogramm ... und noch ein bisschen mehr).

Beim Glucksen der Wellen lassen wir aber auch immer wieder die Seele baumeln, genießen ein Glas Wein in unserer „Observer Lounge“ (dem Pilothouse mit dem tollen Rundum-Blick), hören Musik und lesen ein gutes Buch – oder Bedienungsanleitungen.

Die Adventsstimmung im Hafen ist einzigartig. Rund um das Hafenbecken strahlen an den Laternenmasten weihnachtliche Motive, gekrönt von blauen Lichtpunkten. Die Traditionssegler im südlichen Hafenbecken haben die Masten über die Toppen mit Lichterketten geschmückt,

in jedem Bug leuchtet eine Tanne. Bei uns duftet es am dritten. Advent nach Glühwein und Weihnachtsplätzchen. Ein kleines Tannenbäumchen gibt es auch.

Im Januar kommt der Winter. Zunächst mit stillen, schwer-grauen Nebeltagen. Dann, am 30. Januar, stapfen wir durch tiefen Schnee über den Steg zur „Qivittoc“. Bald hat ein Eisbär das Vorschiff erklommen. Ist er aus dem benachbarten Zoo am Meer entwichen? Überall, an Leinen, Wanten und Reelingszügen haben sich Eiskristalle gebildet. Ein wunderschönes Bild!

Am nächsten Morgen wachen wir etwas erschrocken auf: Es gibt zwei Süßwasserzapfstellen an Deck, eine für die Dusche am Heck und eine weitere auf dem Vorschiff. Was, wenn es Dauerfrost gibt und sie platzen? Noch ist nichts passiert. Jan baut zwei weitere Absperrhähne ein, nun können wir die Außen-Zapfstellen entwässern. Um die übrige Wasseranlage brauchen wir uns keine Sorgen zu machen. Unsere Wasserheizung lässt sich auch für Abwesenheitszeiten programmieren. Die Heizungsrohre laufen parallel zu den Wasserleitungen und schützen diese so vor Frost.

Am 14. Februar ist es dann soweit. Eis umgibt die „Qivittoc“! Seit zehn Jahren sei das nicht mehr vorgekommen, versichert man uns! Ein Schlepper fährt regelmäßig durch den Hafen und hält die Fahrinne frei, sodass an Backbord kleine Schollen am Rumpf entlang schaben. Doch dafür ist der Aluminiumrumpf der „Qivittoc“ gemacht. Ein guter Test! Passend zu den frostigen Temperaturen bis Minus 10° Celsius lassen wir es uns – nachdem wir die Schlösser enteist haben, um überhaupt ins Schiff zu kommen – unter Deck so richtig gut gehen: Es gibt Grünkohl mit Kohl, Kassler und Pinkel (bremisch) und dazu



*Arbeiten im Rigg unter SVAOe Stander – Kalte Finger!*

süß-kandierte, kleine Pellkartoffeln (schleswig-holsteinisch).

Nachts arbeitet die Heizung nun durch. Wir schlafen unter den kuscheligen Decken wie in Abrahams Schoß, werden vom Knistern des Eises und vom Möwengeschrei geweckt. Morgens sind die Aluminiumrahmen der Decksluken von innen mit einer Eisschicht vom Schwitzwasser überzogen. Überhaupt ist Kondenswasser ein Thema. Dieses bildet sich reichlich, wenn wir an Bord sind und heizen. Es setzt sich an Fenstern, Alurahmen und den wenigen nicht isolierten Stellen der Decksschale ab, genauso wie an den nackten Aluminiumflächen unter der Wasserlinie. So tropft es regelmäßig von oben, von den Fenster- und Lukenrahmen, durch die Ritzen der Deckenverkleidung und entlang des durchgesteckten Mastes. In der Bilge sammelt sich ein kleiner Süßwassersee. Da hilft nur, jeden



*Doch das Wasser hat nur 2,1°C !!*

Morgen das Schiff von innen abzutrocknen und die Bilge zu lenzen. Bevor es nach Hause geht, läuft die Heizung auf Volldampf und pustet die Feuchtigkeit durch die offenen Luken ins Freie.



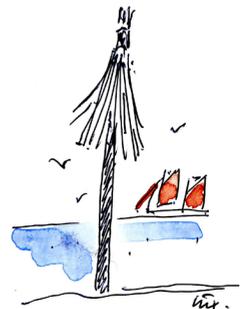
*Glückliche Wintergäste in Bremerhaven  
Jan-Hendrik und Susanne Nürnberg (mit SVAOe-Mützen!)  
(Fotos Susanne Nürnberg)*

Vielleicht sollten wir das Atmen unter Deck im Winter einstellen?!

Eine Woche später ist der Spuk vorbei. Bei strahlend blauem Himmel und Flaute spiegeln sich die Häuser rund um das Hafenbecken im glitzernden Wasser. Das Thermometer zeigt frühlingshafte 19°C Lufttemperatur, das Wasser hat jedoch noch frische 2°C. Das hält einige Jugendliche nicht davon ab, am 21. Februar im Hafenbecken anzubaden. Wir nutzen das gute Wetter, um die Rollen, Beschläge und Fallen im Mast aus luftiger Höhe zu inspizieren.

Anfang März testen wir die Maschine. Sie springt auf Anhieb an. Nun fehlen nur noch die Segel, die wir an einem der nächsten Wochenenden anschlagen werden. Dann könnte die Saison eigentlich losgehen. Eigentlich! Doch bis jetzt dürfen wir noch nicht einmal nach Helgoland. Und eigentlich wollten wir uns im Herbst auf die Reise über den Atlantik machen. Werden wir im kommenden Sommer wenigstens eine große Nordsee-Runde segeln können?

Noch hält Corona uns, wie auch euch alle, fest im Griff. Wie lange noch? Niemand wagt eine ernsthafte Prognose. So haben wir die „Qivittoc“ vorsichtshalber schon einmal für einen Wasserliegeplatz im nächsten Winter in Bremerhaven vormerken lassen. Sollte es also nicht klappen mit „Weihnachten in der Welt“, dann freuen wir uns schon jetzt auf den nächsten „Winter im Wasser“.



## SEGLERGESCHICHTEN

## SUOMEN RAJAVARTIOLAITOS

Finska Gränsbevakningsväsendet  
Finnish Border Guard

Von Karsten Sönke Möller ■ 1990, im Jahr nach dem Mauerfall, waren es ja nicht nur Trabis und Wartburgs, die gen Westen strömten und deren Zwei-Takt-Motoren in unseren Städten blaugraue Abgaswolken hinterließen, deren Geruch mich nicht nur an die in Dänemark weit verbreiteten Puch-Knallertkoersel erinnerten, sondern auch an meine Kindheit, als noch der dreirädrige Tempo Hanseat als Lieferwagen und die Luxuskarosse DKW 3=6 in unseren Straßen dominierten, nein, es kamen auch Segler aus der, im damaligen Sommer noch existierenden, DDR zu uns. So lernte ich Rainer kennen. Rainer aus Rostock.

Sie fiel allen auf im Hafen von Maasholm, die Yacht die dort einlief. Schon das blubbernde, unmelodische Motorengeräusch des Zweitakters erweckte die Aufmerksamkeit der Lieger und dann die Flagge, Schwarz/Rot/Gold, eingelegt das Wappen der DDR, Hammer und Zirkel im aufsteigendem goldenen Ährenkranz. Spalterflagge wurde sie von der Springerpresse genannt. Die mit dem Werkzeugwappen, ätzten manche.

Ich half Rainer beim Anlegen. Rainer in weißer Latzhose, wie ich später lernte war dies die übliche Kleidung ‚ostzonaler‘ Segler, war redselig, an seinen Dialekt musste ich mich gewöhnen, hatte ich doch zuvor so gut wie keinen Kontakt zu Menschen in Ostdeutschland und er lud mich gleich ein, seine Yacht zu besichtigen. Ein schönes Schiff, Stahlrumpf, klare Linien, kein zusammengelahener Selbstbau, obgleich, so Rainer, er alles selbstgebaut hatte. Na ja, der Rumpf kam von VEB „Neptun“, wie er mir an-

vertraute, obgleich diese 1890 gegründete Werft bis heute nie Yachten gebaut hat. Und nicht nur der Rumpf, auch vieles mehr, eigentlich alles an Technik, Beschlägen, Winschen ist wohl so nebenbei an den Werkbänken des volkeigenen Betriebes gefertigt worden. Namen wie Lewmar, Harken, Ronstan, waren unerfüllbare Träume für ostzonale Segler. Der Motor, ein marinisierter Wartburg Dreizylinder.

Ich war noch niemals in – Helsinki! Jedenfalls bis dahin nicht und da wollte ich in diesem Jahr hin, und das möglichst schnell, um mehr Zeit für die Aalands und die schwedische Ostküste zu haben. Nonstop. Crew? Mein Sohn Oomke, auf meiner Yacht groß geworden, mit dem Schiff vertraut, ein exzellenter Segler, und ich. Das sollte genügen für die 630 sm.

Dann fiel mir Rainer ein. Rainer, der durch die strikte Abschottung der DDR-Küste und strenge Kontrolle der ‚Seegrenze‘ durch die NVA nie aus den Boddengewässern herausgekommen war. Seine weiteste Tour war eine Geschwaderfahrt unter strenger Bewachung nach ‚Kleinpeter‘, wie er Klaipeda nannte. Ich fragte Rainer, ob er mitkommen wollte. Er war begeistert.

Nonstop, nicht nur um schnell nach Finnland zu kommen, sondern auch um langwierige, komplizierte und zeitbrauchende Zoll- und Grenzkontrollen in den Baltischen Staaten zu vermeiden. Litauen, Lettland und Estland waren zwar keine Sowjetrepubliken mehr, aber man weiß ja nie. So fiel mir ein, wir waren schon mitten im Fehmarn Belt querab Puttgarden, Rainer zu fragen, ob er denn auch ein Ausweispapier bei sich hätte für die Einreise in Finnland und Schweden. „Ja, selbstverständlich. Das erste was ich getan habe nach der Grenzöffnung im letzten Jahr war, mir einen Pass zu besorgen. Einen Reisepass zu

haben, mein Traum seit Jahren! Immer nur zwischen Swinoujscie (er sagte nicht Swinemünde) und der Wismarer Bucht umher kreuzen zu müssen, immer dicht an der Küste lang, immer die grauen Schiffe im Nacken, immer unter Aufsicht, das war bedrückend.“

Es sollte ein schneller Törn werden, nach Helsinki. Nach einer recht langweiligen Fahrt durch den Fehmarnbelt setzte sich hinter Gedser Rev ein kräftiger Westwind durch, der langsam bis auf 5–6 Bft zunahm und bis Hiiimaa (Dagö) durchstehen sollte.

Mit Vollzeug und Backstagsbrise ging es Richtung Bornholm, südlich daran vorbei und dann auf Kurs 30°, den wir bis zum Eingang des Finnischen Meerbusens halten konnten. Es waren wunderschöne Segeltage bei klarem, blauem Himmel und Nächten mit hellem Mondlicht, aber auch kräftige Regenschauer verschonten uns nicht. Wir hatten eigentlich zu viel Segel stehen, aber bei raumen Wind kann meine ‚Bottle Imp‘ viel vertragen und so pflügten wir mit nahezu Rumpfgeschwindigkeit durch die immer höher werdenden Wellen. Querab Gotlands Leuchtfeuer Östergarn, wo die Ostsee 249 m tief ist, war der Seegang wie auf dem Atlantik. Langgezogene, riesige Wellenberge türmen sich auf, brechende Schaumkronen heben uns an und werfen uns in tiefe Wellentäler. Wir schießen die Hänge herab und fahren gegen Wasserwände. Es kommt viel Wasser über und das Steuern an der Pinne ist Schwerstarbeit.

Land kommt in Sicht. Saaremaa (Ösel), nur ein ganz schmaler Streifen am Horizont. Wenig später ist der Leuchtturm Vilsandi auszumachen, trotz 40 m Höhe ist er über dem flachen Land nur schwach zu erkennen. Man ist gut beraten, an diesen Küsten Abstand zu halten; vorgelagerte

Sandbänke und Steinriffe erstrecken sich weit in die See hinaus. Das Wetter hat sich beruhigt und in der folgenden Nacht stehen wir vor Hiimaa, der Taginsel, wie Dagö aus dem Schwedischen wörtlich übersetzt heißt. 480 sm haben wir hinter uns, noch ca. 150 vor uns.

Sehr deutlich ist der Blitz vom Köpu tuletorn (FI(2)10s 102m 26M) zu sehen, der auf dem 68 m hohen Tornimägi steht, der einzigen nennenswerten Erhebung auf der sonst flachen Insel und mit seinen 36 m dadurch auf eine Gesamthöhe des Feuerträgers von 102,6 m kommt, was seine große Tragweite von 26 sm erklärt. Der Köpu Leuchtturm soll der drittälteste der sich noch in Betrieb befindlichen Leuchttürme der Welt sein, schon im Jahr 1531 errichtet, zur Blütezeit der Hanse. Älter sind nur der von den Römern erbaute Torre de Hercules bei A Coruna, /Spanien und Hook Head/Wexford, Irland, der auf Mönche zurückgeht, die dort im 13. Jh. siedelten. Köpu war der erste dieser drei Uralt-Leuchttürme, die ich unter Segeln passierte, Hook Head und der Torre sollten später folgen.

Der sich stetig wiederholende Schein vom Köpu Leuchtfeuer verliert sich in der Dunkelheit der Nacht. Wir fallen ab auf 34°, Kurs Helsinki.

Zwei Tage später. Der Turm scheint in der Luft zu schweben, seine Konturen sind verschwommen, nur der obere rote Teil gibt uns Sicherheit, dass es sich um den Helsingin Matala, den Helsinki Leuchtturm handelt und bestätigt unsere Position 59°56,55'N, 24°55,25'E. Ein feiner, Seenebel liegt über dem Wasser, keine Kimm, nur unwirkliches Nichts. Gleißende Helligkeit umgibt uns, die Sonne strahlt vom blassblauen Himmel durch das blendende Weiß, die Augen tränen. Plötzlich sehen wir einen grauen Schatten querab. Durch die wabernden Nebelschwaden erah-

nen wir das Schiff mehr, als dass wir es als Küstenwachboot erkennen. Suomen Rajarvatiolaitos, Finnish Border Control. Vier Ferngläser sind auf uns gerichtet. So plötzlich wie das Wachboot gekommen war, ist es wieder in den Gazeschleiern verschwunden.

Der Wind ist nahezu eingeschlafen. Es ist mal wieder so ein Moment, wo man vor die Frage gestellt wird, weitersegeln oder den Motor anstellen. Die Entscheidung wird uns abgenommen. Wir hören ein helles Motorengeräusch schnell lauter werdend, schnell näher kommend. Da sehen wir auch schon ein funkelndes Blaulicht über dem auf dem Wasser liegenden Dunst. Und dann ist auch schon das Zodiac da, umkreist uns, wirft hohe Wellen. Vier vermummte Schwarzuniformierte halten Maschinenpistolen auf uns gerichtet, „You have to follow!“ wird gerufen. Dann setzt sich das Boot vor uns; der Leuchtkasten auf dem Heckbügel sagt uns was zu tun ist: ‚Please follow‘, schwarze Schrift auf gelben Grund, wie man es von Flughäfen kennt.

Wir packen die Segel ein, stellen die Maschine an und folgen der Schwarzen Gang die 12 sm bis zur Inselfestung Suomenlinna. Die vier

Bewaffneten springen an Land, umringen sofort unser Schiff, bevor wir überhaupt am Steg der Grenzstation festgemacht haben. Zwei kommen an Bord, einer postiert sich auf dem Vorschiff, Maschinenpistole im Anschlag, der andere steigt ins Cockpit, fragt nach dem Captain, stellt sich vor und erklärt „I have to inspect your vessel“. Seine Aussage war so barsch, dass ich nicht wagte nach weiteren Erklärungen zu fragen. Dann durchsuchte er das Schiff von vorn nach achtern, von Steuerbord nach Backbord, in jede Backskiste wurde geguckt, jeder Schrank, jedes Schapp wurde geöffnet, jede Schublade herausgezogen, in den Motorraum geschaut, die Bodenbretter angehoben. Was mich sehr überraschte, unsere reichlich vorhandenen Bier, Wein und sonstige hochprozentigen Alkoholvorräte schienen ihn nicht sonderlich zu interessieren, obgleich ich den Eindruck hatte, dass er doch wohl eine Augenbraue hob.

Der Grenzwächter hatte seine Durchsuchung beendet und wir wurden aufgefordert ihm zu folgen, Schiffsdokumente und persönliche Ausweispapier wären mitzunehmen. Eine Steintreppe führte uns hinauf in die Grenzstation. Die Be-



**JENSEN**  
Bootsbau **WERFT**  
aus  
Meisterhand

**JETZT**  
Hamburger  
Yachthafen

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

grüßung durch die dortigen, normal dunkelblau uniformierten, Beamten war erheblich höflicher, als wir es bisher erlebt hatten und ich hatte endlich Gelegenheit zu fragen, was denn das ganze Theater zu bedeuten hätte, das Aufbringen meiner Yacht, Drohungen mit Maschinenpistolen usw. „Illicit human traffic“ war die Antwort, also Menschenschmuggel, der hätte nach dem Zerfall der Sowjetunion erheblich zugenommen, vor allem aus Estland.

Die Einklarierung war schnell erledigt. Pässe und Flaggenzertifikat vorlegen, Entry Permit und Crew List ausfüllen, Proviantliste schreiben, Angaben zu Spirituosen, Kaffee, Tee, Zigaretten, Drogen usw. machen; alles verlief zügig, routiniert und in inzwischen geradezu freundlicher Atmosphäre.

Dann kam aber doch noch eine Frage, mit der ich nicht gerechnet hatte: Wohin denn unsere Weiterreise gehen sollte. Nach Schweden natürlich, aber das wollte ich den finnischen Zöllnern nicht so gerne auf die Nase binden, wusste ich doch aus beruflicher Erfahrung, dass sich Zollbehörden gerne über Grenzen hinweg austauschen, wenn sie meinen, ein Schiff hat zu viel Konterbande an Bord. Also wohin? Was sage ich, so auf die Schnelle? Viel Zeit zum Nachdenken hatte ich nicht. Warum, ich weiß es nicht, sagte ich spontan und völlig unüberlegt: „To Russia“.

Unsere Pässe lagen noch aufgereiht auf dem Tresen. Zwei EU-Pässe, oxsenblutrot und dazu ein weiterer Pass, himmelblau, brandneu, mit goldenem Aufdruck „Reisepass Deutsche Demokratische Republik“ dazu das Staatswappen, Hammer und Zirkel im Ährenkranz. Einer der Beamten nahm einen der EU-Pässe in die Hand, blätterte, legte ihn wieder hin, blätterte die anderen durch und meinte dann, dass wir ja gar

kein Einreisevisum für Russland hätten, wie das denn gehen sollte? Verdammt, daran hatte ich natürlich nicht gedacht. Warum kontrolliert der auch unsere Pässe? Was sagen?

Da fällt mein Blick auf den jungfräulichen, leuchtendblauen DDR-Pass und auf Rainer und ich antwortete, dass das mit der Einreise nach Russland kein Problem wäre. Die DDR und die Sowjetunion waren doch sozialistische Bruderstaaten und mein Freund Rainer hätte im Vorwege alles geklärt. Zwischen Brüdern und Schwestern sozusagen.

Diese Geschichte erschien den finnischen Grenzbeamten als absolut glaubhaft, man händigte uns Pässe und Schiffsdokumente aus, wünschten uns eine gute Weiterreise und als Rainer sich dann noch auf Russisch verabschiedete, waren alle von unserem erfundenen Reiseziel überzeugt.

Wir verholten zum innerstädtischen Yachthafen Pohjoisranta, bunkerten Treibstoff und Wasser, versorgten uns auf dem nahegelegenen Markt Kauppatori mit Lebensmitteln und machten uns auf Schleichwegen durch die inneren Schären davon. Die Weiterfahrt durch die Aalands bis Stockholm verlief ereignislos

Nein, nicht ganz. Unser erster Hafen nach Helsinki war Trunso, eine kleines, nur 1,2 qkm großes Inselchen in den Aalands, mit winzigem Hafen und nur einer Handvoll Einwohnern. Wir beschlossen, nach dem Abendessen einen Spaziergang zu machen und dabei einen kleinen Hügel zu besteigen, der zwar bewaldet war, aber eine kahle, felsige Kuppe hatte, von der wir uns einen schönen Blick über die im Abendlicht liegende Inselwelt erhofften. Es war nur ein Trampelpfad, der durch urwaldähnliches Gestrüpp, Büsche und kurzstämmige Kiefern hügelwärts führte, als wir plötzlich Laub rascheln

und brechende Zweige hörten und unverhofft ein Elch vor uns stand, keine fünf Meter entfernt, seinen Kopf mit dem mächtigen Schaufelgeweih bedrohlich hin und her wiegte und keinerlei Anstalten machte uns weitergehen zu lassen.

Wir traten vorsichtig den Rückzug an. Elche sind verdammt groß.

## AUS BEHÖRDEN UND VERBÄNDEN

### SPERRGEBIETE AUFGEHOBEN

Von Hartmut Pflughaupt ■ **Medemrinne:** Das Sperrgebiet um den Steindamm der Medemrinne wurde aufgehoben. Ein Befahren der ca. 300 m breiten Durchfahrt am südwestlichen Ende des Steindamms ist mit guten Ortskenntnissen möglich. In der Durchfahrt besteht eine Tiefe von ca. 1,8 m unter SKN. Die Anker- und Fischverbotszone unmittelbar am Steindamm besteht weiterhin. Die am linken Bildrand noch eingezeichnete Süd-Kardinaltonne wurde ersatzlos eingezogen und die Nord-Kardinaltonne um ca. 300 m in nordwestlicher Richtung verlegt.

**Neufeld Reede:** Die Arbeiten am Steindamm sind beendet und das Sperrgebiet wurde aufgehoben. Die ursprüngliche Betonung und Form des Reedegebiets wird wieder hergestellt. Zusätzliche Sperrgebiets-Tonnen, die noch in der

Karte eingetragen sind, werden eingezogen. Die Oberkante des Steindamms befindet sich auf einer Tiefe von ca. 2,0 m unter SKN. Zur Wattkante nimmt die Tiefe ab. Der Damm ist nicht weiter gekennzeichnet.

Informationen und Kartendarstellung mit freundlicher Genehmigung des NV-Verlages.

## HISTORISCHES

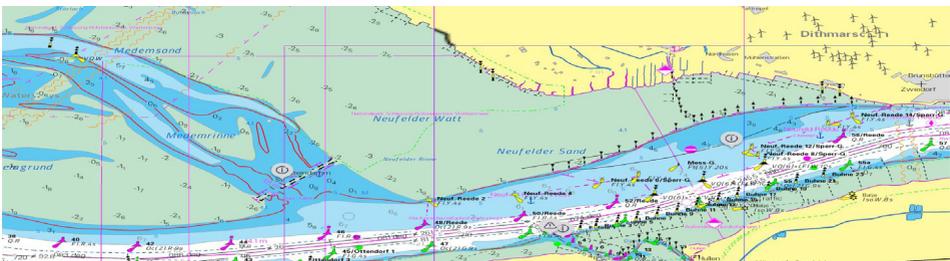
Wer an dieser Stelle die Fortsetzung des historischen Fahrtenberichts von Jürgen Schaper (1959 nach Bornholm) vermisst, dem/der sei gesagt, dass Aktuelleres den Vorrang hatte. Freuen Sie sich schon auf Ausgabe 4-2021!

## DIES UND DAS

### Drohnen drohen

## EINFACH NUR EIN NETTES SPIELZEUG?

Von Hartmut Pflughaupt ■ Für die einen ein nettes Spielzeug – für die anderen einfach nur lästig. Aber das Thema ist komplizierter. Drohnen, insbesondere solche mit einer eingebauten Kamera, erfreuen sich immer größerer Beliebtheit. Vor dem Hintergrund erschwinglicher Kosten hat sich in den vergangenen Jahren auch so mancher



Kein Sperrgebiet mehr vor der Medemrinne! (Foto mit Genehmigung vom NV Verlag)

Segler oder Motorbootfahrer entsprechend ausgerüstet und lässt daran über die einschlägigen Portale wie Facebook, YouTube oder Vimeo Dritte an seinen zum Teil wunderschönen Luftaufnahmen von Inseln und Buchten dieser Erde teilhaben. Wie aber sieht eigentlich die rechtliche Seite solchen Tuns aus?

Seit dem 1. Januar 2021 regelt eine neue EU-Verordnung die rechtlichen Voraussetzungen. Dabei werden die Drohnen in fünf Risikoklassen unterteilt, die sich auf das Gewicht und den Flugmodus beziehen. Außerdem werden drei Anwendungsszenarien unterschieden. Für uns Wassersportler trifft im Allgemeinen das Szenario „Open“ zu – Flüge mit geringem Risiko und für typische und alltägliche Anwendungen. Dabei darf die Flughöhe maximal 120 m betragen, und der Flug nur in Sichtweite erfolgen.

So weit, so einfach. Der Teufel steckt wie immer aber im Detail der zusätzlichen Bestimmungen:

- **Flugverbotszonen**

Über Menschenansammlungen, in Naturschutzgebieten, in der Nähe von Polizeistationen und Unfallorten, in einer Entfernung von 1,5 km von Flugplätzen, im Abstand von 100 m von Autobahnen, Bundeswasserstraßen (also auch der Elbe mit ihren Nebenflüssen und dem NOK!), Bahnanlagen, Oberleitungen, Kraftwerken und vielem mehr.

- **Befähigungsnachweis**

Mittels eines Online-Tests im Internet muss man einen Drohnen-Führerschein ablegen, der bei der Nutzung einer Drohne mitgeführt werden muss.

- **Registrierung**

Der Betreiber der Drohne – auch Pilot genannt – muss sich beim Luftfahrtbundesamt

registrieren. Dabei erhält er eine sogenannte e-ID. Diese Nummer muss an der Drohne angebracht werden.

- **Haftpflichtversicherung**

Ein Nachweis über das Bestehen einer Haftpflichtversicherung muss beim Betrieb der Drohne mitgeführt werden.

Übrigens: Im Hamburger Yachthafen ist der Betrieb von Drohnen nicht zulässig (unabhängig von der o.g. 100 m-Abstandsregelung für Bundeswasserstraßen).

Auf rechtliche Fragen zum Thema Datenschutz beim Betrieb von Drohnen wurde hier bewusst nicht eingegangen. Man kann sich denken, dass das auch noch ein heikles Thema ist.

## Die Freiheit der Meere

### GILT NUR MIT EINSCHRÄNKUNGEN

Von Hartmut Pflughaupt ■ Das Wort von der Freiheit der Meere geht zurück auf die 1609 in Leiden erschienene Schrift „Mare liberum“ des Rechtsgelehrten Hugo Grotius. Grotius verfocht in seiner Schrift die Ansprüche der Holländer auf freie Schifffahrt und freien Handel in Indien gegen die Portugiesen, die diese seit Vasco da Gamas Entdeckungsfahrt als Alleinrecht beanspruchten.

1604/05 verfasste Grotius mit „De jure praedae“ (Über das Prisenrecht) ein Rechtsgutachten für die Niederländische Ostindien-Kompanie. Es enthält bereits die Grundgedanken seines späteren Hauptwerkes, blieb aber bis 1868 unveröffentlicht. Lediglich ein Kapitel daraus wurde 1609 zunächst anonym unter dem Titel „Mare Liberum“ (Das freie Meer) veröffentlicht. Die katholische Kirche indizierte „Mare liberum“

umgehend, da es die päpstliche Weltordnung untergrub. Grotius formulierte hier einen revolutionären neuen Grundsatz, indem er erklärte, die Meere seien internationale Gewässer und alle Nationen hätten das Recht, sie zur Handelsschifffahrt zu nutzen. England widersetzte sich dieser Idee und behauptete eine weiträumige Gewässerhoheit um die Britischen Inseln. Cornelis van Bynkershoek bejahte das Eigentum am Meer nur für die Reichweite der damaligen Geschütze. Mit dieser Einschränkung, der Dreimeilenzone, setzte sich die Freiheit der Meere schließlich als Grundlage des modernen Seerechts durch (aus Wikipedia).

Als Segler oder Motorbootfahrer ist uns natürlich bewusst, dass die Freiheit des Meeres eben doch nicht grenzenlos ist. Aber welchen Einschränkungen des Seerechts unterliegen wir denn?

Zum Saisonbeginn hier (noch) einmal eine Auflistung der wesentlichen Bestimmungen.

**KVR – Kollisionsverhütungsrichtlinien:** Gelten weltweit und sind Bestandteil von entsprechenden Führerscheinkursen, genauso wie die in deutschen Gewässern gültigen **See- und Binnenschifffahrtstraßenordnungen**.

Aber darüber hinaus gibt es noch weitere Sonderbestimmungen, die vielen nicht geläufig und auch gerne „übersehen“ werden.

**Schiffssicherheitsverordnung (SchSV)**

**Seekarten:** Die für die jeweilige Seereise erforderlichen aktuellen amtlichen Ausgaben von Seekarten und Seebüchern müssen an Bord sein. Bei Sportbooten im Sinne der Sportbootführerscheinverordnung-See genügt es, wenn an Bord nichtamtliche aktuelle Ausgaben mitgeführt werden (§13 Absatz 1 Satz 2).

DIREKT  
AM HAMBURGER  
YACHTHAFEN!



# YACHTPROFI.DE

**Gute Teile, guter Service.**

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

**P&K**  
products

Hochwertige  
Produkte für  
die Pflege  
Ihrer Yacht:

**Reiniger**  
**Polituren**  
**Winschenfett**  
**Frostschutz**

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

**AIS:** Auf Schiffen, die mit einem automatischen Schiffsidentifizierungssystem ausgerüstet sind, muss dieses zu jeder Zeit in Betrieb gehalten werden. (§13 Absatz 1 Satz 4a). Mit anderen Worten: Die in den meisten AIS-Transpondern vorhandene Möglichkeit der „Stummschaltung“ darf nicht genutzt werden!

**Logbücher:** Es müssen Seetagebücher mitgeführt werden. In ihnen sind alle Vorkommnisse an Bord, die für die Sicherheit in der Seefahrt einschließlich des Umweltschutzes auf See und des Arbeitsschutzes von besonderer Bedeutung sind, einzutragen (§13 Absatz 2 Satz 11).

### **Schiffssicherheitsgesetz (SchSG)**

**Logbücher:** Der Schiffsführer hat – falls nicht anders vorgeschrieben, im Schiffstagebuch – unverzüglich durch geeignete Eintragungen über alle Vorkommnisse an Bord zu berichten, die für die Sicherheit in der Seefahrt einschließlich des Umweltschutzes auf See und des Arbeitsschutzes von besonderer Bedeutung sind. Bei Schiffsunfällen hat der Schiffsführer, soweit erforderlich und möglich, für die Sicherstellung der Eintragungsunterlagen zu sorgen (§6).

**Funk Benutzungsspflicht:** Mit der Ausrüstung geht eine Funkbenutzungsspflicht einher. Ein entsprechender Befähigungsnachweis ist dann erforderlich. Ein an Bord betriebenes Funkgerät muss für den jeweiligen Bereich zugelassen und genehmigt sein.

**GRUNDSATZ:** Wenn ein UKW-Seefunkgerät an Bord eingebaut ist, dann muss es eingeschaltet sein.

**Funk Abhörpflicht:** Für mit UKW-Sprechfunk ausgerüstete Fahrzeuge besteht eine Abhörpflicht bezüglich der von einer Verkehrszentrale abgegebenen Verkehrsinformationen, z.B. für die Elbe Revierzentrale Brunsbüttel Kanal 68 und Revierzentrale Cuxhaven Kanal 71.

### **SOLAS Kapitel V – Regel 19 – Absatz 2**

**Magnetkompass:** Es muss ein ordnungsgemäß kompensierter Magnetkompass an Bord sein.

**Peileinrichtung:** Es muss ein Peildiopter für den Magnetkompass oder ein (Hand-)Peilkompass vorhanden sein.

**Deviationstabelle:** Für den Magnetkompass muss eine Deviationstabelle vorhanden sein.

**Nautische Unterlagen:** Es müssen Seekarten und nautische Veröffentlichungen für die gesamte Reise an Bord sein.

**GPS:** Das Boot muss über ein weltweites Satelliten-Navigationssystem verfügen.

### **Alkohol an Bord**

Für den Schiffsführer gilt – wie im Straßenverkehr – eine 0,5% Promille Grenze. Diese gilt im Übrigen auch für diejenigen Besatzungsmitglieder, die außer dem Schiffsführer für den sicheren Betrieb des Bootes benötigt werden. Auch gilt die Promillegrenze für Skipper/Besatzung eines ankernden Fahrzeugs.

### **Zusammenfassung**

Eine informative Zusammenfassung der deutschen Bestimmungen gibt es in der Broschüre „Sicherheit auf dem Wasser!“ (Stand Januar 2021) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Gute Informationen gibt es auch im „Info-Pool“ auf der Homepage der Kreuzer-Abteilung des DSV (z.T. nur für Mitglieder der Kreuzer-Abteilung) und im „Skipper-Portal“ des ADAC.

### **Im Ausland**

Und wie sieht das bei unseren Nachbarn an der Ostsee aus? Nun, zunächst einmal muss darauf hingewiesen werden, dass die Fahrwasser im Ausland als „enge Fahrwasser“ im Sinne der KVR anzusehen sind – mit den entsprechenden Auswirkungen zum Thema Ausweichpflicht.

## Dänemark

In Dänemark gibt es keine der deutschen Seeschiffahrtsstraßenordnung vergleichbaren Bestimmungen. Es gelten die KVR.

Für Fahrzeuge über 15m Länge gilt ebenfalls eine 0,5 Promillegrenze. Für kleinere Fahrzeuge gilt ein Fahrverbot, wenn der alkoholbedingte Zustand von Skipper/Crew keinen sicheren Betrieb des Bootes zulässt. Die Polizei ist befugt, die Einhaltung dieser Vorschriften zu kontrollieren.

Es gibt in Dänemark schon seit 1992 eine Ausrüstungsvorschrift für die Ausrüstung mit Schwimmwesten. Diese müssen typgeprüft sein (SOLAS, CE oder DNV) und in ausreichender Anzahl entsprechend der Besatzung an Bord sein.

## Schweden

Auch in Schweden gibt es, bis auf wenige Ausnahmen keine der deutschen Seeschiffahrtsstraßenordnung vergleichbaren Bestimmungen. Es gelten die KVR.

Seit dem 1. Juni 2010 gibt es eine 0,2-Promillegrenze. Sowohl die Polizei als auch Zoll und Küstenwache haben das Recht, Alkoholkontrollen durchzuführen. Die Strafen sind, wie auch im Straßenverkehr in Schweden, deutlich höher als in Deutschland (bei mehr als 0,2 Promille Geldstrafe oder Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten, bei mehr als 1 Promille Freiheitsstrafe bis zu 2 Jahren).

Alle Angaben nach bestem Wissen und ohne Gewähr.

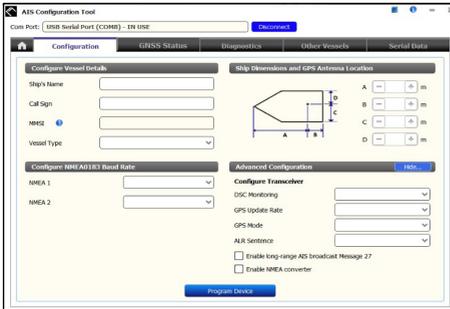


## Aktives AIS ist wichtig

### ABER RICHTIG DAMIT UMGEHEN!

Von Lutz von Meyerinck ■ Angeregt durch den nachdrücklichen Hinweis in der Ausgabe der „Nachrichten“ vom März/April dieses Jahres, Segelyachten mit aktivem AIS auszurüsten, hatte ich mich kurzerhand entschlossen, unseren vorhandenen AIS-Empfänger durch einen AIS-Transceiver auszutauschen. Der Markt ist gut mit solchen Geräten bestückt, diverse Modelle sind baugleich unter verschiedenen Markennamen zu erhalten. So fanden wir schnell ein Gerät, das in die sowieso schon volle Navi-Ecke unseres Bootes und zu der vorhandenen Elektronik an Bord passt. Für den Text hier nutzen wir den Begriff ‚Transceiver‘. Im Markt werden die Geräte auch als ‚Transponder‘ angeboten, was technisch zwar einen Unterschied macht, für diesen Beitrag aber keine Rolle spielt.

Blieb noch eine Reihe von Entscheidungen zu treffen. Welches Sendeverfahren soll das neue Gerät der Klasse B haben? Die neueren und auch teureren Geräte arbeiten mit dem Standard SOTDMA (Self Organizing Time Division Multiple Access) mit 5 W Sendeleistung. Bisherige Geräte, die sich aber weiter im Markt halten, arbeiten nach CSTDMA (Carrier Sense Time Division Multiple Access) mit 2 W. Erstere sind in der Lage, sich die jeweils nächste „Zeitscheibe“ für ihre folgende Aussendung zu „reservieren“. So machen das die Klasse A-Geräte der Berufsschiffahrt. Für die Synchronisierung der genauen Zeit benötigen sie daher zwingend das eingebaute GPS. CSTDMA-Geräte versuchen, ihre Aussendung nach den Regeln in dem passenden nächsten freien Zeitfenster zu platzieren. Dazu später noch mehr. Weiter sollte man sich anschauen, welche Schnittstellen



Programmieroberfläche für den verwendeten AIS-Transceiver (AMEC B6005)

das gewünschte Gerät haben soll, um mit der vorhandenen Ausrüstung kommunizieren zu können. In der „Yacht“ gab es dazu eine Übersicht der Geräte am Markt im Heft 23/2018.

Nachdem der Einbau vollbracht, das Antennensignal vom Funkgerät durch den eingebauten Splitter des Gerätes durchgeleitet, die GPS-Antenne des Gerätes angeschlossen war, wurde noch ein Ein-/Ausschalter für die Sendefunktion eingebaut. Ach ja, und dann benötigt es noch eine neue Zuteilungsurkunde der Bundesnetzagentur.

Danach konnte das Gerät per PC mit den Schiffsdaten (Name, MMSI, Rufzeichen, LüA und Platzierung der GPS-Antenne, Schiffstyp) programmiert werden. Ohne Programmierung vorab und ohne angeschlossene GPS-Antenne lässt sich der Sendemodus nicht aktivieren. Bei der Programmierung blieb ich gleich bei der Frage hängen, welchem Schiffstyp wir nun entsprechen. Der ist nämlich in den Regeln vorgegeben: Sind wir Type 36 „Sailing“ (nicht „sailing vessel“) oder Type 37 („Pleasure Vessel“). Da eine Segelyacht nun nicht immer segelt, sondern auch unter Maschine läuft, wurde es Type 36, also „Pleasure vessel“.

Die Frage SOTDMA oder nicht wird von Händlern zumeist als eine von höherer Sicherheit vermarktet. Das ist richtig, denn diese Geräte stellen bei hohem Verkehrsaufkommen auf alle

Fälle sicher, dass sich ein einmal in den Datenfluss eingeklinktes Schiff in der Folge weiter Gehör verschaffen kann. Es blockiert mit seiner ersten Sendung von ca. 20 – 30 Millisekunden Dauer die (in der Regel bei unseren Yachten) benötigten folgenden Zeitschlitze alle 30 Sekunden später. Die Geräte anderer Schiffe werden dann nicht in diese für sie als benutzt gemeldeten Zeitschlitze funken. Ob das wirklich von Bedeutung ist, kann man fürs erste dahingestellt sein lassen, denn das AIS-System „schafft“ ca. 4.500 Teilnehmer zur gleichen Zeit. Und da es sich um eine UKW-Aussendung handelt, ist deren Verbreitung räumlich stark begrenzt, die Aussendungen in der Deutschen Bucht sollten also die im Hamburger Hafen nicht einschränken.

Die Signale der Klasse A-Geräte der Großschifffahrt mit ihren 12,5 W Sendeleistung, aber auch die Klasse B-Geräte mit SOTDMA Technik, werden auch von verschiedenen Satelliten weltweit empfangen. So hat sich die Rolle des AIS Systems verändert. Es dient nicht mehr nur der Darstellung von Positionen für die im Seegebiet operierenden Schiffe, zur Überwachung des Fischereibetriebs und der Übersicht für die Verkehrslenkung in einem Revier. Es erfüllt vielmehr die Funktion eines modernen Schiffsmeldedienstes.

SPOT, Skymate, Spire, ExactEarth sind kommerzielle, satellitenbasierte Anbieter von Dienstleistungen, die die AIS-Aussendung von Schiffen verfolgen („tracken“), analysieren und Betreibern von Schiffen entsprechend aufbereitete Daten zur Verfügung stellen. Sie gestatten gegen Entgelt auch, die Position eines Schiffes aktiv abzufragen. Wie die Süddeutsche Zeitung am 4.1.2019 (<https://www.sueddeutsche.de/wissen/digitale-suche-piraten-1.4274342-0>) berichtete, analysieren längst auch Geheimdiensten nahestehende

Organisationen diese Daten. Sie verfolgen mit Algorithmen Auffälligkeiten, ob Seeschiffe sich absonderlich verhalten, ihre Identität während einer Reise ändern, ob diese ihre AIS-Sender abschalten und unvermittelt wieder einschalten oder möglicherweise ship-to-ship operations durchführen, um beispielsweise Sanktionen zu umgehen. Alles das werten Algorithmen aus.

Viele von uns nutzen diese Dienste ebenfalls, in der Regel kostenlos mit Apps wie Marine Traffic oder Vessel Tracker auf Tablets oder Smart Phones. Für off-shore-Reisen mit unseren Schiffen ist daher zu überlegen, ob man nicht ein zeitlich begrenztes Abo bei einem der Dienste, beispielsweise Marine Traffic, bestellt. Damit kann man die Familie zu Hause über den sicheren Verlauf der Reise informieren. Dafür sind die SOTDMA-fähigen Geräte ideal, sind sie doch ausreichend sendestark, man braucht also kein professionelles Klasse A-Gerät an Bord installieren. Darüber hinaus verfügen SOTDMA-fähige Geräte über eine spezielle Option zur Einstellung für off-shore Seereisen (AIS-Message 27: „long range automatic identification system broad cast message for Class A and Class B „SO“). Dann wird die zu versendende Information vom Gerät komprimiert und so weniger störanfällig bei der Übertragung,

sie bekommt vom Gerät keinen Zeitstempel, erst der Empfänger, zB ein Satellit, fügt die Zeitinformation dazu. Aber Vorsicht, das muss für die Revierfahrt wieder abgeschaltet werden, sonst sind die ausgesendete AIS Informationen falsch, weil die verspätet. Das ist eine der möglichen Fehlerquellen, die deutlich machen, dass Kollisionsverhütung allein auf Basis von AIS fahrlässig ist.

AIS erzeugt also zusätzlich Transparenz. Im Einzelfall mag das nicht jedermann lieb sein. So kam uns auf einer Überführungsreise nach Schweden eine Yacht entgegen (das rote Dreieck in Abb.: 2), die sich von Osten kommend anschickte, quer und gegen die Fahrtrichtung in das VTG Falsterborev einzulaufen. Wir (dargestellt durch den Indikator mit Kreisen und Kreuz in der Mitte) hatten das VTG bewusst nördlich liegen gelassen, um dann östlich seines Ausgangs unter die schwedische Küste zu gehen. Das Bild mussten wir einfach für die Nachwelt per Foto des Bildschirms festhalten. Ein paar Minuten später war das Signal verschwunden, die Yacht lief, nicht weit von uns entfernt, munter weiter, gegen die Richtung ins VTG, nur ohne AIS-Signal.

Trotz der von dem AIS System bereit gestellten Transparenz ist es erstaunlich, wie viel mangelhafte und falsche Information in dem System

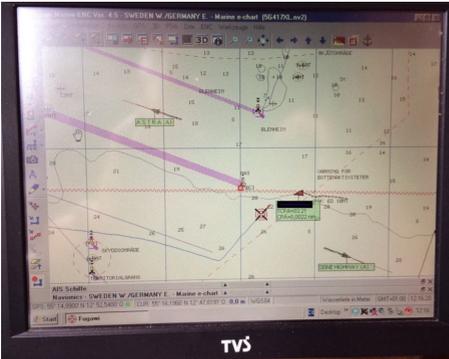


**Seemann  
& Söhne**

**Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG** [www.seemannsoehne.de](http://www.seemannsoehne.de)

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

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



Bildschirmfoto mit AIS-Signalen (Fotos Lutz v. Meyerinck)

dennoch verbreitet wird. Das Abschalten der AIS-Sendefunktion auf Schiffen, die in von Piraten heimgesuchten Gewässern manövrieren, ist nachvollziehbar. Die Schiffe bald aller Seestreitkräfte laufen auch im Routinebetrieb nicht durchgängig mit aktivem AIS. Bei den beiden großen Kollisionen der US Navy im Jahr 2017 in Asien wurden die AIS-Geräte an Bord selbst in Gewässern mit hoher Verkehrsdichte nur im Empfangsmodus betrieben. Beim Unfall der norwegischen Fregatte „Helge Ingstad“ (<https://esut.de/2019/11/meldungen/see/16662/helge-ingstad-untersuchungsbericht-teil-1-nautische-wuerdigung/> und SVAOe Nachrichten 3-2020) am 8.11.2018 war dies einer der Gründe für die Kollision und den resultierenden Totalverlust des Schiffes. Das Schiff hatte sich zwar beim Einlaufen in den Fjord bei der Verkehrszentrale angemeldet, da der AIS-Sender aber abgestellt war, hätte die Verkehrszentrale das Schiff dann manuell plotten müssen, was unterblieb. So wurde die Fregatte vom Operator auf der Verkehrszentrale einfach „vergessen“ und für die Vermeidung der Kollision zu spät über Funk angesprochen.

Das größere Problem für die Sicherheit aber bleiben falsch eingestellte AIS-Transceiver. Was sind die Gründe? Auf die richtige Auswahl des

Schiffstyps weiter oben schon hingewiesen. Nicht so sehr für Yachten, aber beispielsweise für Schleppverbände: Type 52 ist ein einzelfahrender Schlepper („Tug“), Type 31 ist die Bezeichnung für „Towing“ (schleppend), Type 32 steht für „Towing: Length exceeds 200 m or breadth exceeds 25 m“ (Schleppverband LÜA > 200 m, Breite > 25m). Eine Fehleintragung kann fatale Folgen haben, die unterbliebene Anpassung an den richtigen Typ im Gerät eines der Beteiligten in den USA war Grund für eine Kollision mit tödlichen Folgen.

Wir als Segler müssen die Typen der Schiffe mit ihrer Codierung im AIS nicht im Detail kennen, der Empfänger decodiert dies für uns im Klartext. An Bord dürfte es aber von wesentlichem Interesse sein, was da gerade über die Kimm kommt. Die Schiffstypen erkennen wir aus der Lichterführung sowieso.

Kollisionsverhütung nur mit AIS zu betreiben ist fahrlässig. Das System hat im Einzelfall einen unbekanntem Zeitverzug. Ein Ankerlieger mit seinem Senderhythmus von 3 min kann in dieser Zeit um einiges schwojen. In engen oder gewundenen Fahrwassern liefert AIS eben aber mehr Informationen, als es Radar unter Umständen vermag. Dieses kann hilfreich sein.

Aber auch die Betreiber selbst verschlechtern die Qualität des Systems. Die US Coast Guard hat kürzlich eine Untersuchung über die Korrektheit von AIS Aussendungen vorgestellt. 50 % der Aussendung von Berufsschiffen enthielten Fehler, diese umfassten falsche Angaben zur Identität (Name, MMSI, IMO Nummer) und die schon genannten falschen Angaben zum Schiffstyp. Es gab aber auch fehlende Angaben zur LÜA (= 0 m!) oder zum Tiefgang (= 0 m!), beides wichtige Informationen für die anderen Teilnehmer in der Revierfahrt. Die Fehlerrate bei Sportbooten zeigte

sich in der Untersuchung fast so hoch (46 %), obwohl (oder weil?) in den USA die Geräte nur von Händlern programmiert werden dürfen.

Für uns heißt es nun in der kommenden Saison mit dem neuen Gerät umzugehen. Denn der Erfolg von AIS ist auch sein Fluch: Schon heute findet man in manchen Sportboothäfen auf der elektronischen Seekarte im Plotter aufgrund der vielen Signale von Yachten nicht mal die Molenköpfe eines kleinen Hafens auf Anhieb. Oder man muss sehr weit reinzoomen, weil viel zu viele Yachten ihr AIS im Hafen weitersenden lassen. Die von den Hafendienstleistern erzeugten Symbole pflastern dann die elektronische Seekarte beziehungsweise den Hafenplan zu und sind somit sehr störend. Die Schiffssicherheitsverordnung (§ 13, 4a) schreibt vor, dass ein Schiff mit AIS-Sendeanlage diese „zu jeder Zeit“ betreiben muss. Trotzdem hält es der Autor für sinnvoll, den Transceiver mit einem separaten Abschaltknopf für die Sendefunktion auszurüsten und die Sendefunktion im Hafen abzuschalten. Das allein aus Höflichkeit gegenüber anderen, denn die sollen sich auch noch zurechtfinden. Allerdings der deutliche Hinweis, der Gesetzgeber fordert den dauerhaften Betrieb.

Man kann das Problem von nicht relevanten Signalen selbst versuchen zu reduzieren. Dazu muss man sich mit seinem Plotter bzw. dessen Seekartensoftware vertraut machen. Dort findet man in den Systemen unter Umständen Einstellungen zum Ausblenden solcher Schiffe im Display, die aufgrund von Kurs und Geschwindigkeit keine Gefahr für das eigene Schiff darstellen können. Man sollte aber seine Crew über die Einstellung informieren, sonst verliert sie schnell das Vertrauen in das System, weil sie Schiffe und Schiffsbewegungen ausmacht, die im System nicht abgebildet sind.

AIS wird uns zunehmend begleiten, weil nun auch AIS-Sender für Rettungswesten immer mehr Verbreitung finden. Eine über Bord gefallene Person mit AIS „PLB“ (Personal Locator Beacon) ist damit deutlich schneller auszumachen als eine, die eine auf 406 KHz sendende PLB-Boje an der Kleidung trägt. Deren Signal geht, vom Satellit kommend, erst einmal zum MRC und nützt der Crew an Bord zu Beginn wenig. Weiter werden in den nächsten Jahren AtoN (Aids to Navigation) eingesetzt, AIS-Transceiver, die fest mit Seezeichen oder anderen Einrichtungen verbunden sind und deren Signal sich dann in der Seekarte wiederfindet.

AIS wird uns also weiter begleiten, schön wäre, wenn alle Teilnehmer die Grenzen des Systems hinsichtlich Grenzen der Kollisionsverhütung kennen und die vorhandenen Geräte richtig genutzt werden.

## ZU UNSEREM TITELBILD

GAN ■ „Licht am Horizont“ hat der Maler, unser Mitglied Prof. Jan Backhaus, das Aquarell genannt, das die Titelseite unserer Nachrichten schmückt, „weil ich denke, es könnte dieser Tage in symbolischer Weise vielleicht unser Cluborgan zieren.“ Das kommt dem Redakteur sehr entgegen. Immer verlegen um ein neues Titelbild fand er hiermit unverhofft eins, das nicht nur unser Element, das Wasser, mit unserem Revier, der Küste verbindet, sondern es strahlt Zuversicht und Hoffnung aus. Für Segler ist die Hoffnung nicht grün, sondern ein lichtiges, strahlendes Sonnengelb, das sich sogar auf dem Wasser widerspiegelt. Davor erhebt sich aus flachem

Vorland ein etwas schief geratener roter Leuchtturm. Macht nichts, er passt gut in die Landschaft und konzentriert den Blick. „Lütt beten scheef hett Gott leev.“ Das Symbol, das aus dem Bild spricht, ist die Hoffnung, dass die Niedergeschlagenheit während der Pandemie, die unsere Leidenschaft bedrückt, ein Ende finden möge. Endlich wieder segeln, die Leinen lösen, den Bug nach See richten und die Schoten einstellen. So einfach sind wir zufriedenzustellen.

#### AUS UNSEREM BÜCHERSCHAPP

## WILFRIED ERDMANN BLICKT ZURÜCK

Von Michael Albrecht ■ Jedes neue Buch von Wilfried Erdmann zieht unweigerlich viel Aufmerksamkeit unter uns Seglern auf sich. Denn er war es, der in besonderem Maße das Langstreckensegeln bei uns populär machte. Dazu trug auch bei, dass er seine ersten Fahrten aus Geldmangel in kleinen, einfach ausgerüsteten

Booten unternahm. Diese Not machte er zu einer Tugend. Auch dadurch wurde er zum Helden für die vielen Eigner von ähnlich kleinen Booten. Geradezu legendären Ruhm erlangte er mit seiner Einhand-Weltumsegelung gegen den

Wind mit seiner für das Vorhaben recht kleinen, spartanisch ausgestatteten „Kathena nui“ vor 20 Jahren. Während heutzutage Weltumsegler mit Iridium-Telefon und Instrumentenvielfalt gute Computertechniker sein müssen, war Wilfrieds



Motto immer: „Keep it simple“.

Sein neuestes Buch ist eine Zusammenfassung aller bisherigen Fahrten. Eine Weltkarte zeigt mit vielen Linien die enorme Vielfalt seiner Törns. Dazu kommen wunderschöne, bisher nicht veröffentlichte Fotos seiner Reisen. Am 15. April wurde Wilfried 81 Jahre alt, und alle seine Fans können fröhlich im Cockpit oder zuhause auf seine Gesundheit trinken! **Delius-Klasing, Wilfried Erdmann, „Ich bin auf See“ € 45,-**

## „EINFACH SEGELN“

Von Norbert Suxdorf ■ „Nach einer kritischen Analyse der Entwicklung des Segelsports wird in diesem Buch sehr konkret und pragmatisch dargestellt, wie der Segler mit weniger moderner Technik und auch weniger finanzieller Belastung, dafür aber mit mehr Unabhängigkeit, mehr Naturnähe und mehr Nachhaltigkeit seinen Segelgenuss steigern kann.“

Nach dieser Ankündigung im Vorwort war ich gespannt. „Einfach segeln“? Weniger Technik? Und mit weniger Geld? Alternative Riggs? Kleine Seekreuzer? Mit dem Folke ohne Motor um die Ostsee? Oder mit der Jolle auf der Alster, wo man überhaupt keine Technik braucht, Küste und Hafen immer in Sicht sind? Nein— das ist nicht gemeint. Es geht darum „mit geschickter Planung, sinnvoller Wahl des Bootes und der Ausrüstung ... mehr Freude am Segeln zu erzielen, ohne dabei an Bord einen kultivierten Lebensstil aufgeben zu müssen.“ Also schon mal keine Ravioli aus der Dose! Obwohl auch das so einfach ist.

Zu einzelnen Kapiteln des Buches: „Unsere moderne Segelwelt“ analysiert und hinterfragt die Entwicklungen in Yachtbau, Ausrüstung und Infrastruktur. „Warum segeln wir eigentlich?“



Da gibt der Autor Wilfried Krusekopf Antworten wie „Die Suche nach Unabhängigkeit“ oder „Segeln als Herausforderung“. Jeder Segler wird seine persönliche Sicht haben.

Rumpf- und Kielkonstruktionen, Ruderanlagen, Rigg, Segel, Ankerschirr, Elektrik und Elektronik und die weitere Ausrüstung werden auf Sinnhaftigkeit und Verbesserungsmöglichkeiten abgeklopft. Dabei ergeben sich viele Tipps und Hinweise für die Praxis. Aber es zeigt sich auch, dass zur Segelei auch eine Menge Know How gehört. Schließlich noch die Frage „Wie viel Öko ist realistisch machbar?“ Da können wir Segler uns nicht damit herausreden, dass wir ja nur den Wind nutzen. Auch wir müssen versuchen, unseren „Fußabdruck“ so klein wie möglich zu halten. Auch dazu gibt „Einfach segeln“ Hinweise. **„Einfach segeln – Rückkehr zum Wesentlichen“ hat 188 Seiten mit vielen Abbildungen, ist im Delius Klasing Verlag erschienen und kostet 16,90 Euro.**

## ZU GUTER LETZT

### EIN DANK DES REDAKTEURS

An dieser Stelle lesen Sie normalerweise kleine Glossen heiteren oder nachdenklichen Inhalts, mit denen man die Lektüre der SVAOe Nachrichten beschließt und sich auf die nächste Ausgabe freut. Heute soll es einmal anders sein.

Der Schriftleiter dieses Blattes, wie er sich noch altmodisch nennt, hat in normalen Zeiten üblicherweise ausreichend Stoff für jede Ausgabe, da in der SVAOe immer sehr viel geschieht und – zugegeben manchmal mit etwas Druck – von den Akteuren auch darüber berichtet wird. So entsteht alle zwei Monate ein munteres Heft, das das Leben in der SVAOe widerspiegelt und auch Informationen und Meinungen über „das Segeln als Solches“ enthält. Immer mal wieder gelangen auch zustimmende, gar lobende Rückmeldungen in die Redaktion. Das freut und bestätigt die, die daran arbeiten.

Nun hat alle Welt seit über einem Jahr mit der Corona-Pandemie zu kämpfen. Das Leben auf den Einkaufsmeilen, in Theatern, Konzertsälen, Stadien, Restaurants, Kneipen und auch auf dem



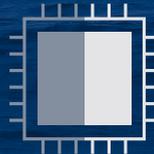
#### TICKET-DRUCKEREI

Herstellung attraktiver, funktioneller Eintrittskarten



#### SOUVERÄN SOFTWARE

Software für die Verwaltung von Museen



#### TECHNIK EXZELLENZ

Kassen, Thermodrucker, Kontrollsysteme, Infoterminals



#### KONTAKT HERSTELLER

Webshops für Online- und Mobile-Ticketing

 **BECKERBILLETT**

+49 (0) 40-399 202-0 [www.beckerbillett.de](http://www.beckerbillett.de)

Wasser ist extrem eingeschränkt. Nichts ist mehr so wie früher. Regatten werden abgesagt, Tourensegeln ist kaum noch möglich, Versammlungen finden nicht statt, der Vorstand tagt per Videokonferenz, Führerscheinausbildung und Seminare finden online statt, Sport wird, wenn überhaupt, im Wohnzimmer getrieben.

Aber jetzt ist eine überraschende neue Solidarität der SVAOe-Mitglieder entstanden. Sie zeigt sich in E-Mails etwa folgenden Inhalts: „Ich schicke dir hiermit mal ein Erlebnis, das vielleicht in das Nachrichtenblatt passen würde, denn ich vermute, dass es dir in dieser Zeit an Stoff mangeln könnte.“ Angehängt ist ein kürzerer oder längerer Text mit oder ohne Bilder. Toll! Der Schriftleiter ist begeistert, denn so ist es tatsächlich. Ihm beginnt mangels Aktivitäten der Stoff auszugehen. Der Griff in die historische Mottenkiste wird häufiger. Da sind unverhoffte Beiträge aus dem Mitgliederkreis hochwillkommen, und es zeigt sich, dass sie keineswegs schon mottenzerfressen sind und muffig riechen. Es kann gar nicht genug kommen.

Der Schriftleiter bedankt sich für das Mitdenken und -arbeiten und findet es großartig, wie unsere Vereinsgemeinschaft in schwierigen Zeiten ihre Lebenskraft zeigt. Ihr/euer motivierter Götz-Anders Nietsch

## Gesucht:

### OBFRAU/OBMANN FÜR DIE ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Liebe Mitglieder, vermutlich sind Sie über unsere Angebote informiert und wissen auch, warum Sie Mitglied in der SVAOe sind. Es fragt sich, wie wir diese Aspekte auch für potentielle neue Mitglieder sichtbar machen können, sodass diese auf die SVAOe aufmerksam werden. In diesem Sinne möchten wir unsere Außen- darstellung zur Gewinnung neuer Mitglieder verbessern und suchen daher eine Obfrau/ einen Obmann für die Öffentlichkeitsarbeit. Interessierte wenden sich bitte an die Geschäftsstelle. Der Vorstand der Segler-Ver- einigung Altona-Oevelgönne e.V.

### UNSERE J24 „JUESSAND“ sucht eine neue Crew!

Wenn ihr zwischen 18 und 30 Jahre alt seid und Lust habt, auf einem aktiven Regat- taschiff zu segeln, meldet euch bei [j24@svaoe.de](mailto:j24@svaoe.de).

#### 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](mailto:info@svaoe.de) Internet: [www.svaoe.de](http://www.svaoe.de)

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

**Bankverbindung:** Hamburger Sparkasse, IBAN DE60200505501265103992 / BIC HASPDE33

**Redaktion:** Michael Albrecht, Marcus Boehlich, Stefanie Holke (Layout), Götz-Anders Nietsch, Norbert Suxdorf, Andreas Völker  
E-Mail: [redaktion@svaoe.de](mailto: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](mailto:info@bertheau-druck.de)

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

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

Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier.



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

Ihr Spezialist für Neu-, Aus- und Umbau

Deichstraße 23-27 · 22880 Wedel · [wegenerjachtwerft.de](http://wegenerjachtwerft.de)



WEGENER JACHTWERFT

