



SVAOe NACHRICHTEN

3—2022 MAI / JUNI



Segelimpressionen Elbe-Auftakt-Regatta (Fotos Kay Rothenburg)



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

100. Jahrgang

Mai / Juni 2022

Nr. 3

VON DER ENERGIEKRISE NICHT BETROFFEN



In der vorigen Ausgabe dieser Nachrichten berichtete Ulrich Körner von der hundert Jahre alt gewordenen J-Jolle „Woge“ unseres Mitglieds Manfred Jacob. Bilder waren nicht dabei. Aber hier bringen wir das wunderbare, stimmungsvolle Foto von Sönke Hucho, das „Woge“ bei einer „Elbe-Klassik“-Regatta auf der Untereibe zeigt. Ein Bild wie gemalt, für das keine Worte nötig sind.

IN DIESER AUSGABE

3 Editorial

Thema und Meinung

- 4 Die Kunst der Navigation
Die Technik eilt dem Können voraus
- 6 Ja, Segeln ist eine tolle Sache!
Eine Replik

Vereinsleben

- 7 Aktuelle Corona-Regeln im Bereich der SVAOe
Weil man ja nicht mehr durchblickt...
- 8 Neuaufnahmen
- 8 Elimar Heinz „Heiner“ Beilcke †
- 10 Die Mitgliederversammlung im April
Warum so wenig Zuspruch?
- 11 Gründungsfest und Fahrtenpreise
Klein, fein, erlesen
- 14 Norbert Anbergen
75 Jahre Mitgliedschaft in der SVAOe
- 16 Programm „Erwachsene lernen Segeln (ELS) I“
Kleiner Appetitmacher
- 18 Programm „Erwachsene lernen Segeln (ELS) II“
Slippen der C55-Jollen auf der Alster
- 20 Müllsammeln im Hamburger Yachthafen



Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 21 Elbe-Auftakt-Regatta 2022
Was für ein Saisonstart!
- 24 German Offshore Award

Jugend

- 25 Sport- und Theorie
Ein Wochenende in Scharbeutz



Fahrtensegeln

- 27 Die 100. Nord-Ostsee-Kanal-Passage
- 29 Wir mit dem Wind – Blogeintrag 3
Eine Segelreise um Europa

Segelgeschichten

- 32 „Wie mitten im Krieg“ im Jahr 2000
Segeln in die Ukraine

Aus Behörden und Verbänden

- 34 Schwedische Seekarten
Kritik wurde aufgegriffen
- 34 JHV des Hamburger Segel-Verbandes
Andreas Völker und Marcus Boehlich mit Ehren ausgeschieden



Historisches

- 37 Winterreise 1932
Ludwig Dinklage: „Wir segeln dem Teufel ein Ohr ab“
- 41 Vor 60 Jahren
„Ondo“ und „Fides“ stranden auf dem Vogelsand

Dies und Das

- 42 Zu unserem Titelbild

Das Bücherschapp

- 42 Holland mit dem Boot bereisen
- 43 Praxisguide: Fahrtensegeln
Vom Traum zum Törn

Zu guter Letzt

- 44 Heine als Schiffer

Umschlagillustration

Aquarell von Marlies Schaper

Urlaub der Geschäftsstelle

Die SVAOe-Geschäftsstelle ist wegen Urlaub von Jule Lyssewski in der Zeit vom 04.07. – 25.07.2022 nicht besetzt.

Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

während dieses Editorial entsteht, ist seit drei Jahren die erste von „Corona“ nahezu unbeeinträchtigte Segelsaison in vollem Gange. Regatten wurden endlich wieder wie gewohnt durchgeführt, einige Yachten sind bereits zu längeren Törns aufgebrochen und die ersten Wochenendtörns ermöglichen die gerade in diesen Zeiten noch mehr zu schätzenden Fluchten aus dem Alltag. Der Verfasser bezeichnet letztere auch als „therapeutische Wochenenden“; das erhöht die Akzeptanz im familiären Umfeld allgemein.

Die ersten Veranstaltungen dieses Jahres in unserem Clubhaus, das Gründungsfest im März und die Mitgliederversammlung im April, fanden dagegen aus bekannten Gründen noch im Rahmen unseres Corona-Schutzkonzepts statt. Die Anzahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer bewegte sich aus Sicht des Verfassers und des Festausschusses in bescheidenem Rahmen. Offenbar hielt das Virus immer noch etliche Mitglieder davon ab, sich ins Clubhaus zu begeben. Falls es andere Gründe für die Nicht-Teilnahme geben sollte, wäre es interessant diese zu erfahren. Im Übrigen sind Vorschläge oder, noch besser, eigene Beiträge zur Gestaltung unserer Mitgliederversammlungen jederzeit willkommen; der Verfasser hofft inständig, dass das Interesse an Veranstaltungen im realen Leben und der Austausch im Gespräch mit echten Menschen nicht dem Virus zum Opfer gefallen ist.

Mit der jüngsten Verordnung der Freien und Hansestadt Hamburg, gültig seit dem 30. April 2022, ist zumindest vorerst kein Schutzkonzept für unsere Veranstaltungen im Clubhaus mehr erforderlich, leider zu spät für die oben genannten Veranstaltungen. Wie lange dies so sein wird,

werden wir im Herbst erleben, wenn die nächsten Versammlungen und Festivitäten anstehen. Sars-CoV 2 und seine Mutanten werden aller Voraussicht nach auch dann wieder das letzte Wort haben.



Im Folgenden sei auf zwei Möglichkeiten zur aktiven Mitarbeit in der SVAOe verwiesen:

- Redaktion für die SVAOe Nachrichten und -Homepage: Beide Organe unserer Öffentlichkeitsarbeit und Mitglieder-Information möchten wir in gewohnter Inhaltsfülle, Qualität und Aktualität erhalten. Bei Frische und Lebendigkeit kann sich auch gerne etwas verändern. Zurzeit arbeiten Götz-Anders Nietsch (GAN), Hartmut Pflughaupt (Hapf) und neuerdings Christiane Krieger-Boden (CKB) in dem Team. GAN möchte sich nach etlichen Jahren gerne zurückziehen. Verstärkung ist erwünscht, auch wenn nur für Teilbereiche wie z.B. Jugend, Junioren, Regatten, Fahrtensegeln.

- Obfrau / Obmann inklusives Segeln: Wie bereits berichtet, bereedert die SVAOe das vom Hamburger Segel-Verband zur Verfügung gestellte Inklusions-Boot „Kaddie“ (Typ SIV 14). Um die Betreuung dieses Projekts auch in Zukunft sicherzustellen, suchen wir eine Obfrau / einen Obmann für den Bereich „Inklusives Segeln“.

Interessenten/-innen für die o.g. Tätigkeiten wenden sich bitte an die Geschäftsstelle.

Ich wünsche Ihnen / euch eine angenehme Lektüre und trotz allem schöne Auszeiten auf dem Wasser; carpe diem! Vergesst auch nicht, über die Erlebnisse zu berichten; denn darüber freuen wir uns alle. Ihr / euer Stephan Lunau

THEMA UND MEINUNG

Die Kunst der Navigation**DIE TECHNIK ILT
DEM KÖNNEN VORAU**

Von Götz-Anders Nietsch ■ Natürlich ist die Navigation schon lange keine Kunst mehr. Dafür hat man heute elektronische Geräte, die nicht nur die beiden Grundfragen „Wo sind wir?“ und „Wie kommen wir an unser Ziel?“ zu jeder Sekunde mit ungeheurer Präzision beantworten, sondern auch zahllose andere Auskünfte geben: Abweichung vom Sollkurs, Warnungen vor Hindernissen, Ankunftszeit, Distanz und Richtung zum Ziel, Fahrzeuge der Umgebung, Uferkonturen, Seezeichen, gegenwärtige Wassertiefe, Gezeitenstrom, Wetterentwicklung und Vieles mehr, sogar das nächste Restaurant und Sehenswürdigkeiten. Informationen über Informationen. Wenn man die alle verarbeiten will, hat man eigentlich keine Zeit zum Segeln mehr. Man wird zum Manager.

Andererseits ist es noch kein Menschenleben her, als es üblich war, zu Bordmittag mit dem Sextanten die Sonnenhöhe zu nehmen, um auf einfache Weise die geografische Breite zu bestimmen. Es wurde bei Fahrten über See ein Chronometer mitgeführt und sorgfältig behandelt. Man nutzte jede Möglichkeit zur Kontrolle der Position, z.B. durch Peilungen oder indem man bei In-Sicht-Kommen einer Tonne an sie heranfuhr und die Aufschrift las. Ständiges Mitkoppeln auf der Papierseekarte oder, wo es die nicht gibt, auf Leerkarten war selbstverständlich. Alle zwei Stunden wurde ein Koppelort eingetragen. Manchmal, besonders wenn es länger kräftig geweht hatte, war man sich dessen Genauigkeit nicht sicher. Ich selber habe noch auf dem Atlantik ein in der Nähe passierendes Frachtschiff

angerufen und um den Standort gebeten, was sofort gerne beantwortet wurde. Das war selbstverständliche Hilfe untereinander. Einmal sahen wir in größerer Entfernung ein Schiff. Es musste auch uns gesehen haben, denn es verließ seinen Kurs, kam bis auf Rufweite an uns heran, und der Kapitän gab uns von der Brückennock mit dem Megafon den Standort und die genaue Zeit durch, denn er vermutete zu recht, dass wir das Zeitzeichen über Radio nicht empfangen hätten.

Auch Seehandbücher waren ständiges Arbeitsmittel. Unter anderem waren darin charakteristische Küstenansichten, vorzugsweise mit Kirchtürmen oder Windmühlen, geradezu künstlerisch zeichnerisch dargestellt. Einmal hatten wir die Lofoten hinter uns gelassen und wollten nach Tromsø. Ein scharfer Nordost blies uns über Backbord weit hinaus außer Landsicht. Am nächsten Tag hatten wir bei dem Gebolze keinen sicheren Standort mehr. Wir gingen über Stag Richtung Land und fragten uns, wie wir wohl den recht schmalen Eingang zum Malangen Fjord finden könnten, an dem Tromsø liegt. Dann kam die Küstenlinie in Sicht, konturlos, unbewohnt und ohne Auffälligkeiten. In vier bis fünf Seemeilen Entfernung nahmen wir das Seehandbuch zur Hand und suchten die entsprechende gezeichnete Ansicht. Beim Näherkommen schälten sich die beiden Felsen Håja und Hillesøy heraus, auf die wir ohne die zeichnerische Darstellung nicht aufmerksam geworden wären, und zwischen denen wir hindurchmussten. Wir hatten die Einfahrt getroffen. Waren das noch Zeiten!

Wenn damals von der Kunst der Navigation gesprochen wurde, war das vielleicht berechtigt, aber auch schon etwas übertrieben. Sauberes Steuern, regelmäßiges Koppeln und richtige Einschätzung von Strom, Seegang und Wind,

ja manchmal sogar der Wasserfärbung waren mehr Handwerk als Kunst. Aber es gibt eben gute und weniger gute Handwerker. Auch muss man zugeben, dass Unglücke trotz aller Sorgfalt passieren. Zahlreiche Strandungen und Wracks in den Seekarten zeugen davon. Böse Zungen behaupten, dass Sylt nur besiedelt worden sei, weil das reiche Strandgut das Überleben sicherte, und noch bössere sagen, dass die Sylter falsche Feuer errichteten, um Opfer in die Falle zu locken. Das gehört aber wohl in das Reich der Sagen.

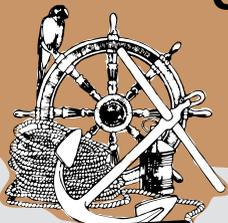
Tatsache dagegen ist, dass die elektronische Navigation wegen ihrer scheinbaren Einfachheit und ständigen Verfügbarkeit die klassische fast gänzlich verdrängt hat. Man kann heute ohne jegliches Seezeichen, ohne Seekarte und ohne Ausguck sein Ziel erreichen. Das Dock-to-Dock-Autorouting erlaubt es, nur nach Geräten von

seinem Liegeplatz abzulegen und im Zielhafen in die reservierte Box einzufahren. Jeder Blick nach draußen ist überflüssig. Wer so zur See fährt, hat dort allerdings nichts verloren, hat nichts begriffen, wird vielleicht auch scheitern und macht sich strafbar.

Wer aber noch Leidenschaft für Segeln und Seefahrt besitzt, nutzt die Vorzüge der elektronischen Navigation und nutzt daneben die Kunst der klassischen Navigation, hat sozusagen auf jedes ein Auge und vergleicht beides kritisch. Die Elektronik lässt uns glauben, dass das, was sie mit fünf Nachkommastellen anzeigt, die absolute Wahrheit ist, exakt und unbezweifelbar. Genau das ist der Irrtum. Jede Seekarte, auch die elektronische, beruht auf älteren, häufig sehr alten Vermessungen, teils noch mit Handloten. Aber auch jedes elektronische Gerät muss in Kenntnis

TOPLICHT

... alles, was das
Segler-Herz
begehrt.



www.toplicht.de

TOPLICHT
Schiffsausrüstung | Werftausrüstung
Notkestraße 97, 22607 Hamburg

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

Mach dein Hobby
zum Beruf ...



und heuere bei
TOPLICHT an!
Mehr findest
du unter



www.toplicht.de/anheuern

einflussnehmender Wirkungen richtig installiert und regelmäßig kalibriert werden, und jeder/jede Anwender/-in muss das wissen und berücksichtigen. Je mehr Geräte, desto mehr Aufwand ist erforderlich. Die Kunst der elektronischen Navigation liegt beim Programmierer, die richtige Anwendung aus Wissen, Sorgfalt und Handwerk beim Eigner.

Erschreckende Beispiele zeugen von falscher Anwendung. Ein Kapitän ließ seinen Ersten die Reiseplanung für die Fahrt von Pago-Pago über 3000 Seemeilen nach Südkorea machen. Der legte einen geradlinigen Kurs auf das Display des Plotters in einem Maßstab, der beide Orte erfasste. Eine dazwischenliegende kleine Insel war in dieser Darstellung nicht sichtbar. Der Frachter traf sie genau. An die Strandung des Volvo-Ocean-Racers „Vestas“ vor Mauritius erinnern wir uns noch alle. Auf der angezeigten Ebene der Vektorkarte waren die Riffgründe ausgeblendet. Es gibt Beispiele zuhauf. In Ausgabe 2-2022 dieser Nachrichten hat Lutz von Meyerinck eine beeindruckende Liste erstellt, was alles bei der Nutzung der Elektronik zu beachten ist. Das wird hoffentlich noch in einen Vortrag bei uns münden. So intuitiv einfach die Handhabung der Geräte scheint, so fehlerträchtig können die Ergebnisse sein, denn der Umgang mit ihnen erfordert die Erkenntnis, nicht alles ungeprüft glauben zu dürfen.

Diese Erkenntnis ist aber noch lange nicht bei jedem/-er angekommen. Ein neues elektronisches Gerät kauft sich schnell, ist schnell eingebaut, empfängt und sendet seine Daten schnell, tauscht sie auch mit anderen Geräten aus, und alles sieht gut aus. Weg mit dem Handbuch und vergiss alles, was du früher mal über Navigation gelernt hast! Irrtum. Die Elektronik nimmt ein- nem das Rechnen, Zeichnen und Nachschlagen

in Handbüchern ab. Aber die Zusammenhänge und Abhängigkeiten zu kennen, ist heute wichtiger als früher. Sonst eilt die Technik dem Können voraus, und die Folgen können drastisch sein.

Ja,

SEGELN IST EINE TOLLE SACHE!

Von Norbert Suxdorf ■ „Es gibt kein hilfloseres und beklagenswerteres Wesen in der Welt als eine Landratte, die ins Seemannsleben tritt.“ So der junge Richard Henry Dana in seinem Klassiker „Zwei Jahre vor dem Mast“. Ein Gefühl, das auch jeder kennt, der zum ersten Mal das Deck einer Yacht betritt. Und so manchen Segler verlässt dieses Gefühl selbst dann nicht, wenn er zwar schon einige Erfahrung hat, aber sich vor einer unerwartet schwierigen Situation sieht. Zum Beispiel beim missglückten Anlegemanöver.

In unseren Nachrichten März/April schrieb GAN unter der Headline „Segeln muss eine tolle Sache sein“ über die weiter gestiegene Attraktivität des Segelns. Er wies aber auch auf die zunehmende „Ahnungslosigkeit offenbar überforderter Bootseigner“ hin: „Dass neuerdings Boote gekauft werden, deren neue Besitzer nicht über ausreichende Erfahrung verfügen, ist auffällig.“

Ausreichende Erfahrung? Wo soll sie herkommen? Für viele SVAOe-Mitglieder ist das Segeln eine Familientradition, oft über mehrere Generationen. Da sind ihnen schon als kleine Kinder Seebeine gewachsen, sie haben den Eltern und Großeltern zugesehen bei den Segel- und Hafenmanövern, haben ganz früh gelernt, mit anzupacken an Bord. Das Glück haben aber nicht alle, die aufs Wasser gehen wollen und sich ein Boot kaufen. (Übrigens: Deutschlands

erster Einhand-Weltumsegler Wilfried Erdmann hatte überhaupt keine Erfahrung als er seine erste „Kathena“ kaufte und lossegelte – von der „Fachwelt“ heftig kritisiert.)

Auch als Crewmitglied bei erfahrenen Skippern/Skipperinnen mitzufahren ist ein guter Weg zum/zur sicheren Segler/-in. Vorausgesetzt, sie sind bereit, ihr Wissen und Können zu teilen. Dazu sind die meisten bereit – und freuen sich, wenn sie auf diese Weise dazu beitragen können, unserem schönen Sport neue Freunde zu gewinnen. Ich bin – zum Beispiel – erst mit dreißig Jahren zum ersten Mal auf See gesegelt, aber ich hatte Freunde, die das von Kindesbeinen an getan hatten. Von ihnen konnte ich lernen, sie haben mir gezeigt, wie man es richtig macht, sie haben mir meine Fehler nachgesehen. Und wenn ich ratlos einer Situation gegenüberstand, dann hieß es: „Nun denk doch mal nach!“

Lehrgänge für Theorie und Praxis besuchen, Scheine machen – das wird nicht selten im Schnelldurchlauf absolviert. Aber Erfahrung kommt von Fahren, oft dauert es, bis man sie hat. Das wiederum heißt: Aus Fehlern lernen. Sogar berühmte Segler – von Joshua Slocum bis Boris Herrmann – berichten in ihren Büchern mit großer Offenheit von ihren Fehlern. Wenn andere zugucken, während man das Anlegemanöver verweigert – egal. Die besten Kapitäne stehen sowieso auf der Pier!

Ja, Segeln ist eine tolle Sache! Freuen wir uns, dass so viele unseren Sport für sich entdecken, sich ein Boot kaufen. Und wenn du siehst, dass ein offensichtlicher Anfänger nicht zurechtkommt – beim Hafenmanöver, beim Maststellen oder bei sonst einer kniffligen Sache – dann heißt es: Nicht schadenfroh zugucken, sondern beide Augen zudrücken oder besser noch – helfen!

VEREINSLEBEN

Aktuelle Corona-Regeln im Bereich der SVAOe

WEIL MAN JA NICHT MEHR DURCHBLICKT...

Von CKB und Hapf ■ Die scharfen Hygiene- und Schutzregeln gegen die Corona-Covid19-Pandemie sind ja weitgehend Vergangenheit. Umso unübersichtlicher ist, was jetzt noch gilt – hier daher mal ein Überblick.

Vereinshaus Neumühlen:

Im Einklang mit den Hamburger Corona-Regeln werden für SVAOe-Veranstaltungen und SVAOe-Lehrgänge in unserem Clubhaus ab sofort alle coronabedingten Einschränkungen aufgehoben und das bisherige Schutzkonzept zumindest vorerst außer Kraft gesetzt. So wurde es am 02. Mai 2022 vom Vorstand der SVAOe bekanntgegeben. Jede/r Besucher/in einer Veranstaltung im Clubhaus mag nun selbst entscheiden, ob er / sie eine Maske zum Selbst- / Fremdschutz tragen möchte.

Jollenhafen Alsterufer:

Seit Sonnabend, 30. April 2022, gelten laut der Hamburger Eindämmungsverordnung in Sportstätten keine Einschränkungen, keine Maskenpflicht, mehr, auch nicht in den (wenigen) Innenräumen des Jollenhafens. Für Sportanlagen im Außenbereich, wie der Steganlage des Jollenhafens, ist die Maskenpflicht schon länger aufgehoben. Die Jollenhafengemeinschaft (JHG) hat keine eigenen Schutzregeln mehr erlassen.

Hamburger Yachthafen Wedel und Yachthafen Eckernförde:

Entsprechend der aktuellen Landesverordnung zur Bekämpfung des Coronavirus des Landes Schleswig-Holstein vom 03. April 2022 gilt:

- Besucherinnen und Besucher sowie Beschäftigte, Teilnehmerinnen und Teilnehmer halten die allgemeinen Regeln zur Husten- und Niesetikette ein;
- in geschlossenen Räumen bestehen für Besucherinnen und Besucher, Teilnehmerinnen und Teilnehmer Möglichkeiten zum Waschen oder Desinfizieren der Hände;
- Oberflächen, die häufig von Besucherinnen und Besuchern, Teilnehmerinnen und Teilnehmern berührt werden, sowie Sanitäreinrichtungen werden regelmäßig gereinigt;
- Innenräume werden regelmäßig gelüftet.

Außerdem wird das Tragen eines Mund-Nasenschutzes in Innenräumen empfohlen, und es wird gebeten, beim persönlichen Besuch der Hafemeister- und des Yachthafenbüros einen Mund-Nasenschutz zu tragen.

Allgemein:

Wenn gesetzliche Pflichten aufgehoben sind, rückt der verantwortungsbewusste Umgang jedes Einzelnen mit Risiko und Vorsicht in den Vordergrund. Eine vollständige Impfung bleibt der beste Schutz vor einer schweren Erkrankung. Dort wo es räumlich eng ist oder sehr viele Menschen zusammenkommen, wie auf engen Stegen oder bei Veranstaltungen im Clubhaus, kann das Tragen einer Maske helfen, das Ansteckungsrisiko für sich selbst und andere zu senken. Für vorerkrankte oder nicht geimpfte Personen bleibt das Tragen einer Maske in vielen Situationen empfehlenswert. Und: Personen mit typischen Corona-Symptomen sollten von Veranstaltungsbesuchen absehen und auch nähere Kontakte auf Außenanlagen vermeiden.



März/April 2022

NEUAUFNAHMEN

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:

Tilmann Hanssen, 22047 Hamburg

Carl Prien, 20354 Hamburg

Jens Kühl, 22763 Hamburg

Probemitgliedschaft:

Ben Onnen, 22763 Hamburg

Lars Großterlinden, 22763 Hamburg

Lebenspartner:

Thorsten Menk, 22391 Hamburg

Wiedereintritt:

Gunnar Baum, 22607 Hamburg

* 1. August 1936 † 21. März 2022

ELIMAR HEINZ „HEINER“ BEILCKE

Ehrenmitglied

Träger der Goldenen Ehrennadel

Von Andreas Völker ■ Dass sein langes Seglerleben eine Vielzahl von ganz besonderen Reisen aufweist, zeigt, wie breit gefächert seine Interessen auch neben dem Segeln waren. Dies wurde besonders deutlich nach dem Verkauf seiner letzten Yacht, der „Ylva“, die er 2005 an unseren unvergessenen Ehrevorsitzenden, Kommodore und seinen engen Freund Jürgen Chr. „Fifi“ Schaper übergab (die dann natürlich in „Schwalbe“ umbenannt wurde). Doch lassen Sie uns von vorne beginnen.

Zum Wasser zog es ihn schon als Jugendlichen auf bremischen Gewässern mit Faltboot und Kanu, gemeinsam mit seinem Freund Günter Buschmann (der später ebenfalls in die Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne eintrat und ihr bis zu seinem Tod im vergangenen Jahr mit seinen Segel- und Motoryachten namens „Monsun“ treu blieb).

1965 kaufte Heiner sich seine erste Yacht, die „Aldebaran“. Er überführte sie zusammen mit seinem Freund Rolf Soltau von Bremerhaven nach Wedel und traf dort auf Jonny Wegener. Der warf einen Blick auf die Yacht und meinte lakonisch: „Den smit man gliccks wech“. Helmut Wacker, der zufällig anwesend war, fügte hinzu: „Nun treten Sie erst mal in einen anständigen Verein ein“. Das wurde dann die SVAOe, und auch die vernichtende Bewertung seiner „Aldebaran“ nahm er sich zu Herzen und kaufte das 6,5 KR-Schiff „Dinah“, auf dem er zusammen mit seiner Familie auf Elbe und Ostsee segelte, bis er 1972 die A&R-Yacht „Cartouche“ erwarb. Dann legte Heiner richtig los:

Als Mitsegler überführte er die SVAOe-Yacht „Saturn“ (Peter Himstedt) von Deutschland nach La Coruña. Mit „Cartouche“ und Familie segelte er über Bornholm und Götakanal zurück nach Hamburg. Dies war auch die Zeit, in der er den Sporthochseeschifferschein und auch den C-Schein an der Seefahrtsschule Hamburg machte. Im Vorstand seines Vereins übernahm er den Posten des Obmanns für Navigation und Fahrtensegeln von Dr. Erich Pollähn. Mit seiner Familie besegelte er in diesen Jahren alle skandinavischen Länder, nahm an vielen Vereinsregatten teil und segelte mit Fifi Schaper und dessen „Schwalbe“ 1976 nach Danzig.

In den 80er-Jahren erfand er zusammen mit Elke und Peter Mahlstedt die SVAOe-Rallye, die im ersten Jahr nach Stubbekøbing führte.



Heiner Beilke und Jürgen Schaper (Foto privat)

In diese Zeit fällt auch seine erste Reise an der Ostküste der USA von Florida bis zur Chesapeake-Bay. Dafür charterte er von Hajü Vorbau die „Caribe“, die jener dorthin gesegelt hatte, und diese Reise gefiel ihm offensichtlich so gut, dass er sie 1991 und 1997 (mit „Iskareen“) wiederholte. Aber auch in diesen Jahren unternahm er jährliche Ostseereisen mit seiner Familie.

Für seine Arbeit im Ehrenamt wurde Heiner 2001 mit der Ehrenmitgliedschaft in der SVAOe geehrt. 1998 übernahm er von Wolf Boehlich das Amt des Schatzmeisters unserer Vereinigung, der ihm ins Stammbuch schrieb: „Ein Schatzmeister muss eigentlich nur zwei Dinge beachten: den Unterschied zwischen Soll und Haben – und Mein und Dein“ ... wie wahr! In Heiners Amtszeit fiel dann auch der Bau des Clubhauses.

Nach dem Verkauf seiner „Ylva“ waren Heiner und Ilse Mitsegler, meistens auf der Buschmannschen „Monsun“. Damit schließt sich dann auch der Kreis seines Seglerlebens. Wer aber Heiner

lediglich als Segler kennengelernt hat, der hat – wie ich finde – doch manches verpasst.

Oder wussten Sie schon, dass er sich als Schriftsteller in der Hamburger Autorenvereinigung engagierte? Kennen Sie seine historischen Romane, für die er auf seinen Segelreisen akribisch recherchiert hat? Oder seine hintersinnigen Anekdotchen, die er zusammen mit Fifi Schaper erdacht und mit Marlies Schaper als Illustratorin veröffentlicht hat? Ja, seinen Witz und seinen Humor, den musste man einfach lieben!

Oder wussten Sie, dass Heiner ein ausgesprochener Opern-Experte gewesen ist? Seien es die italienische, die französische Oper oder das Gesamtwerk von Wagner – er kannte alles, reiste kreuz und quer mit Ilse durch die Lande, um immer wieder gerne besondere Inszenierungen zu hören und zu sehen. Ich selbst erinnere mich an einen gemeinsamen Besuch in der Metropolitan Opera in New York im Jahre 1983, als wir während eines Segeltörns mit Rollo Gebhardt im Long Island Sound und im Hudson River segelten.

Überhaupt die Musik: Seit Gründung des Schleswig-Holstein-Musikfestivals war er dabei. Ob bei Regen oder Sonnenschein, zusammen mit den Beilckes erlebten wir Jahr für Jahr bei den „Musikfesten auf dem Lande“ wunderbare musikalische Sonntage in dieser einzigartigen Atmosphäre.

Viel mehr noch könnte ich erzählen, zum Beispiel von seiner Leidenschaft fürs Theater. Eines aber muss unbedingt noch erwähnt werden: Heiner war Familienmensch. Er nahm großen Anteil am Leben seiner Kinder und Enkelkinder – und er war ein Freund! Unvergessen die Sonntag-Nachmittage bei Tee, Kaffee und anderen Getränken, die Ilse und Heiner in der Adventszeit für ihre Freunde zelebrierten und die sich nach dem

Genuss der Pute meist bis in den späten Abend hineinzogen. Diese Feste waren ihm so wichtig wie die monatliche Frühstücksrunde am Mittwoch oder auch die „Nudel“, ein unverzichtbarer Ausklang nach Theater- oder Konzertbesuchen.

Wir vermissen Heiner schon jetzt. Dabei kann es trösten, ihn sich auf seiner Wolke mit gespitzten Lippen vorzustellen, fröhlich lächelnd eine Opernarie vor sich hin pfeifend.

Die Mitgliederversammlung im April

WARUM SO WENIG ZUSPRUCH?

GAN ■ Wer am 19.4.2022 um 18 Uhr in das Clubhaus kam, um bei Bier, Brötchen und lockerem Schnack am Tresen den offiziellen Beginn der Versammlung zu erwarten, sah sich ziemlich enttäuscht. Nur wenige Mitglieder trafen ein. Dafür hatten sie bei den köstlichen Platten, die Sabine vorbereitet hatte, freie Auswahl. Gegen 19:30 Uhr waren erst etwa 20 Personen eingetroffen. So etwas hatte es noch nie gegeben. Warum? Man kann nur spekulieren. An den angekündigten Vortragsthemen konnte es nicht gelegen haben. Andreas Gustafsson wollte die angebotenen Segelmöglichkeiten auf Seekreuzern darstellen, was für die nicht ganz kleine Zahl von Mitgliedern ohne eigenes Boot interessant sein müsste und Marcus Boehlich wollte auf Grundlage seiner Kenntnisse über die Tidedynamik der Elbe zur Frage beitragen, wie man am schnellsten von Cuxhaven nach Wedel segeln könne. Das sollte unbedingt jeden interessieren.

Es kam anders. Vorsitzender Stephan Lunau wollte diese wichtigen Vorträge einem größeren Kreis vorbehalten. Die Versammlung fand daher ohne Tagesordnung und nur in Gruppengespräch-

chen statt. Dazu findet sich immer reichlich Stoff. Auf der Leinwand lief das einigen bekannte, aber immer wieder eindrucksvolle Video ab, wie der legendäre Cassen Eils das Fahrgastschiff „Funny Girl“ bei acht bis neun Windstärken mit geschicktem Manöver in den Helgoländer Südhafen brachte. Die anlandenden Fahrgäste wurden zum Glück nicht gezeigt.

Diejenigen, die den Weg ins Clubhaus nicht gescheut hatten, machten das Beste aus der Situation und klönten ausgiebig nach langer Corona-Abstinenz. Die Segelsaison kann kommen.

Gründungsfest und Fahrtenpreise

KLEIN, FEIN, ERLESEN

GAN ■ Es war einmal im Jahr 2019, als die SVAOe ihr letztes Gründungsfest beging, bevor ein unfreundliches Virus die Welt eroberte und den Menschen alle schönen Dinge verdarb. Das Virus blieb hartnäckig, die Menschen blieben zuhause, die SVAOe stellte ihre gesellschaftlichen Aktivitäten weitgehend ein.

Nach drei Jahren siegte der Lebenswille der Seglerinnen und Segler. Nachdem noch die Jahreshauptversammlung 2022 ganz behutsam als Videokonferenz stattgefunden hatte, begann der April und mit dem fünften dieses Monats jährt sich die Gründung der SVAOe zum 117. Mal. Zeitgleich zeigten die Infektionszahlen eine leichte Abwärtstendenz, die Auswirkungen der Infektionen wurden schwächer, und die Politiker im Bundestag kriegten sich in die Wolle, ob eine Impfpflicht notwendig sei. Also lauter gute Zeichen. Eine erste Zusammenkunft unter Menschen konnte riskiert werden. Die Zugangsbedingungen zum Clubhaus, neueste Version, waren auf der Homepage nachzulesen und für die meisten Mitglieder leicht zu erfüllen. Der Einladung zum Gründungsfest stand nichts mehr im Weg.

Aber halt. Es hatte sich noch ein Wurm eingeschlichen, der nichts mit dem Virus zu tun hat. Einladungen zu Veranstaltungen, Regatten und Festen wurden bislang mit Beilagen in den SVAOe Nachrichten veröffentlicht. Man konnte sie herausnehmen und an die Pinnwand heften, damit sie nicht vergessen wurden. Ein bequemes,



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

altmodisches und zuverlässiges Verfahren. Diese Art der Einladungs-Überbringung ist verloren gegangen. Macht ja nichts, dachte der Vorstand, wir haben ja eine Homepage. Dort wurde, wie übrigens auch zusätzlich schon bisher immer, die Einladung mit allen Informationen veröffentlicht: Datum, Uhrzeit, Zugangsbedingungen, Kosten, Speisenfolge, Anmeldeschluss. Als weitere Erinnerung wurde eine „SVAOe-Kurznachricht“ per E-Mail verschickt. Alles schien sicher vorbereitet, und der Festausschuss konnte dem Ansturm der Anmeldungen gelassen entgegensehen.

Es kam anders. Am Tag des Meldeschlusses lagen 16 Anmeldungen vor. Der Caterer, der das Menü liefern sollte, winkte ab. Zu wenige. Was tun?, fragte sich Festlotsin Dörte Stryi. Absagen kam nicht infrage. Da fasste sie einen mutigen Entschluss. „Wir kochen selbst“, erklärte sie ihrem Partner Ralph Rainsborough. Ihre Nichte Luise Boehlich, seit kurzem 2. Vorsitzende der SVAOe, gesellte sich dazu. Der Menüvorschlag des Caterers wurde übernommen, und man legte los. Elske Pflughaupt beteiligte sich an der Nachtschichtbereitung. Wundersamerweise trudelten kurzfristig noch weitere Anmeldungen ein, sodass eine Zahl von 36 erreicht wurde. Mehr war für die Küchencrew nicht zu schaffen. Aber das, was geschafft wurde, war erstklassig. Netter kleiner Nebeneffekt: Alle, die sich angemeldet und den Essenspreis bereits bezahlt hatten, bekamen als Willkommensgruß 10 Euro bar erstattet. Das war wohl der ausgefallene Verdienst des Caterers. Neben erfreuter Überraschung gab es aber auch leises Gegrummel, der Preis des Caterers sei deutlich zu hoch gewesen, gerade für junge Leute, und das sei vielleicht auch ein Grund für die geringen Anmeldungen gewesen...

Am Abend des Fests war der Saal im Clubhaus

festlich geschmückt mit locker verteilten Sechserstischen und bunten Tischtüchern. Die Eingangskontrollen machten keine Probleme. Abstand war leicht zu halten. Man freute sich auf ein Wiedersehen. Es roch appetitanregend. Luise erklärte die als warmes Büfett angebotenen Speisen. Man war gespannt und wurde nicht enttäuscht. Im Gegenteil, die Erwartungen wurden übertroffen. Nach einem sehr aromatischem Vorab-Dipp trat Stephan Lunau vor die Gesellschaft und richtete eine kurze Begrüßung an die Anwesenden. Er erläuterte die Umstände, fand keine Erklärung für die ungewöhnlich geringe Meldezahl, außer dass nach langer Abstinenz das gewohnte Verhalten noch nicht wieder in Gang gekommen sei. Er wünschte umso mehr eine gute Stimmung. Die trat ein und hob sich noch beim Essen und Trinken.

Man konnte die Teller aus diversen Schüsseln und Pfannen in beliebiger Wahl füllen. Alles passte zusammen, selbst Veganerinnen fanden das Ihrige. Alles war reichlich und perfekt abgestimmt. Höchstes Lob von allen Seiten! Die Gruppen an den Tischen unterhielten sich lebhaft.

Noch einmal trat Stephan vor die Teilnehmenden, diesmal um die Fahrtenpreise zu verleihen. Seit 2019 bot sich dazu die erste Gelegenheit. Die seitdem eingegangenen Bewerbungen summierten sich also über drei Jahre, was zu der merkwürdigen Erscheinung führte, dass dieselben Wanderpreise an diesem Abend mehrfach vergeben wurden. Die jeweils ersten Gewinner und Gewinnerinnen durften ihren Preis gerade mal zwei Minuten in der Hand halten, nahmen das aber mit Humor. Allerdings waren die Auszeichnungen wegen der gezügelten Segelaktivitäten nicht sehr zahlreich und zeugten auch nicht von sensationellen Taten. Aus verständlichen Gründen waren die Reiseziele eingeschränkt gesteckt worden.



Der Festausschuss kocht



Dörte Stryi in voller Aktion



Blick in den Saal



Gutes Gespann: Tochter und Vater Pulver



Stephan Lunau überreicht Segelpreise



Erbsenpreis für Hartmut und Elske Pflughaupt



Thomas und Jule Lyssewski



*Ehrenmitgliedschaft für Andreas Völker
(Alle Fotos: Götz Nietsch und Christiane Krieger-Boden)*

Für 2019 wurden vergeben:

Fahrtenpreise:

- „Agoria“, Kirsten und Andreas Boldt, „Nicht bis nach Oslo“, 900 sm
- „Eule“, Rainer Mackens und Familie, „Mit vier wilden Kerlen in die westlichen Schären“
- „Ratokker III“, Elske und Hartmut Pflughaupt „Midsommar auf Rödlöga und weiter bis Norrtälje“, 1505 sm
- „Spanvogel“, Georg Pulver, „nach Anholt und durch den Sund retour“, 675 sm
- „Wikinger“, Wolfgang Mackens und Birke Hartl, „Seeland links herum“, 549 sm

Wanderpreise:

- Der „Niederelbe-Preis“ für die längste Reise mit einem Boot < 8 m LüA unter dem Stander der SVAOe ging an „Spanvogel“
- Der „Lofoten-Rudi-Preis“ für die längste Reise unter dem Stander der SVAOe in einem normalen Urlaub von max. 7 Wochen ging an „Agoria“.

Für 2020 wurde als einziges vergeben:

Fahrtenpreis für „Ratokker III“, Elske & Hartmut Pflughaupt, „In Zeiten von Corona bis nach Endelave“, 378 sm

Für 2021 wurden vergeben:

Fahrtenpreise:

- „Ratokker III“, Elske und Hartmut Pflughaupt, „Kurze Sommertour nochmals bis Endelave“, 430 sm
- „Spanvogel“, Georg Pulver, „Dänische Südsee“, 514 sm
- „Thyra“, Annette und Henrik Homann, „Åland statt Lofoten“, 1310 sm

Wanderpreise:

- Der „Lofoten-Rudi-Preis“ ging an „Thyra“,
- der „Niederelbe-Preis“ an „Spanvogel“

Der beste unter all den Preisen bestand natürlich in einer Riesenkonservendose Erbsen für Elske und Hartmut Pflughaupt, die für große Mengen Erbseneintopf an Bord reichen dürfte.

Zum Schluss verkündete Stephan noch eine besondere Ehrung. Andreas Völker, der stets wie selbstverständlich zur Übernahme von Ehrenämtern offen war, war von 2009 bis 2017 Vorsitzender der SVAOe, seit 2012 stellvertretender Vorsitzender und von 2014 – 2022 Vorsitzender des Hamburger Segel-Verbandes. Weiterhin war er Mitglied in folgenden Ausschüssen des Sports:

- Seglerats-Mitglied im DSV
- Mitglied der Wassersportkommission
- Mitglied des City Sportboothafens
- Mitglied im HSB Hauptausschuss
- Mitglied im Stiftungsgremium des German Offshore Owner Award

Damit war Andreas 23 Jahre ununterbrochen in wichtigen Ämtern für den Segelsport aktiv. Der Vorstand hat daher beschlossen, ihn zum Ehrenmitglied der SVAOe zu ernennen. Es gab großen Applaus.

Damit endete der „offizielle“ Teil des Gründungsfests. Der „inoffizielle“ hielt noch eine ganze Weile an. Alle, die diese Veranstaltung versäumt haben, sollen wissen, „dass es wieder losgeht“.

75 Jahre Mitgliedschaft in der SVAOe

NORBERT ANBERGEN

Von Peter Mendt ■ Wer kennt ihn nicht, den Norbert Anbergen? In diesem Jahr 2022 vollendet er sein 93stes Lebensjahr. Ich durfte ihn in einem großzügigen Appartement in der „Senioren-Residenz an der Elbe“ in Wedel besuchen. Anlass war das Überreichen eines Silbertellers als

Dank für die 75-jährige Mitgliedschaft in der SVAOe und als Dank für viele, viele hochwertige handwerkliche Spuren, die er in seiner SVAOe hinterlassen hat. Ich habe Norbert bemerkenswert fit angetroffen, und wir haben natürlich über Vergangenes geplaudert.

Norbert ist in Othmarschen aufgewachsen. In seiner Familie waren sie 14 Sprösslinge, zwei Mädchen und zwölf Jungs. Norbert war der Jüngste. Die Jugend genoss er in Oevelgönne bei Lührs und Jonny Boll. Das Segeln wurde natürlich eine Leidenschaft. Norbert segelte zunächst eine Elbjolle und dann H 809 „Raudi“, gebaut auf der Werft von Hacht auf Altenwerder. In der Familie waren weiterhin zu sehen der 35er Jollenkreuzer F 9 und ein kleines Kielschiff, ein Spitzgatter.

Einschneidend war, dass viele Boote in der Zeit des Krieges bei Jonny Boll abbrannten. Die Familie wurde ausgebombt, die Wohnstatt nach dem Krieg wieder aufgebaut. Norbert war als Meister des Tischlereibetriebes Mohrmann ein von Kunden umworbener Mitarbeiter. Als der auch aus dem Hamburger Yachthafen Waltershof bekannte Hafenmeister Klaus Kröger, inzwischen

in der HYG Wedel beschäftigt, im April 1969 in Rente gehen sollte, wurde Norbert von unserem ehemaligen Vorsitzenden Rudolf Mager und auch von Fritz Heise massiv bearbeitet, die Nachfolge zu übernehmen. Norbert mochte nicht ablehnen, sagt aber heute, dass er die Entscheidung nicht bereut. Er habe so viele interessante und gute Segler kennenlernen können, dass er sich an die Zeit sehr gern erinnere.

Seine Frau, genannt „Martino“, hat ihn mit dem Betreiben der Tankstelle tatkräftig und erfolgreich bis zum gemeinsamen Ausscheiden 1990 unterstützen können. Ein besonderes Erlebnis war in jener Zeit die Sturmflut 1976. Norbert und seine Frau verloren zunächst ihr Zuhause im Hamburger Yachthafen. Norbert erinnert jedoch eine beispiellose Unterstützung, die ihm aus seinem Bekannten- und Freundeskreis zuteil wurde.

Seglerisch war Norbert auf vielen Schiffen der damaligen Zeit als begehrter Mitsegler zu sehen. Zu nennen sind z.B. „Germania“ von Kurt Wagner, „Troll“ von Fritz Stein, „Kiitos“ von Heini Freudenthal, „Orplid“ von Hans Meier.

In den letzten Jahren wurde Norbert gern bei den Alt-Junioren gesehen. Er beteiligte sich immer wieder mit dem Vorlesen kleiner, amüsanter Geschichten aus seinem großen Familienkreis. So war auch mein Besuch bei Norbert eine Zeitreise, die ich sehr genossen habe. Lieber Norbert, vielen Dank von mir dafür auf diesem Wege.



Die 93 sieht man ihm nicht an: Norbert Anbergen in seinem Appartement (Foto: Peter Mendt)



Programm „Erwachsene lernen Segeln (ELS)“ (I) KLEINER APPETITMACHER

CKB ■ Das Programm „Erwachsene lernen Segeln“ steht allen SVAOe-Mitgliedern jenseits der „Opti“- und „Jugendlichen“-Jahre offen; man kann das Segeln dabei auch im Rahmen einer SVAOe-Probemitgliedschaft für sich entdecken. Dafür stehen zwei C55-Kieljollen „Schwanenwik“ und „Fontenay“ zur Verfügung, ferner bei Bedarf zwei Laser-Jollen. Alle haben ihre Lie-



Hoch am Wind



Die Steganlage an der Außenalster



Einladung zum Segeln

geplätze an der Steganlage der Jollenhafengemeinschaft Alsterufer (JHG) an der Außenalster, nahe der Kennedy-Brücke. Von Anfang April bis Ende November, jeweils dienstags, mittwochs und donnerstags ab 17:30 Uhr, findet das Segeltraining statt, also zu arbeitnehmerfreundlichen Zeiten, außerdem am Freitagvormittag. Jede C55-Jolle kann mit zwei bis maximal vier Segelbegeisterten besetzt werden.

Koordiniert wird das Training von Obmann Thomas Lysewski und betreut von weiteren erfahrenen Segeltrainern und -trainerinnen. Das Trainerteam kann auch ein Motorboot zur Begleitung einsetzen.

Beim ELS-Programm kann man das Segeln von Grund auf nach den Regeln guter Seemannschaft erlernen: die Teile des Bootes richtig bezeichnen und ihre Funktionen verstehen, Knoten knüpfen und richtig verwenden, Pinne mit Ruderblatt und Kielschwert einsetzen, Segel anschlagen und setzen, vom/am Steg ab- und anlegen, Wenden und Halsen fahren (dabei kämpft fast jeder/jede zunächst mal mit dem langen Pinnenausleger und den magischen drei Schritten für Steuermann/frau beim Wechsel der Sitzposition), Wind und Wellen einschätzen und darauf bezogen Kurse und Segelstellungen ausrichten, Vorfahrtsregeln

Trainingstag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag
Uhrzeit	17:30–19:30	17:30–19:30	17:30–19:30	11–13
Kurs	Anfänger / Fortgeschrittene	Fortgeschrittene / Regatta	Anfänger / Fortgeschrittene	Fortgeschrittene
Trainer/in	Thomas Lyssewski	Rolf Stünitz Thomas Lyssewski	Moritz Böök	Ellen Adler

üben, mit Spinnaker fahren; schließlich Regeln, Techniken und Strategien für Regatten üben. Das Training eignet sich auch hervorragend als Vorbereitung auf die Prüfung für den „Sportsegelschein des Deutschen Segel-Verbandes (SPOSS)“, den man vor SVAOe-eigenen Prüferinnen oder Prüfern ablegen kann. Der Schein ist wie eine Eintrittskarte in die Welt des Segelns und nützlich, wenn man mal irgendwo ein Boot ausleihen will.

Die Alster ist bei alldem ein durchaus anspruchsvolles Segelrevier, berüchtigt für die oft



Wieder zusammenpacken



Vorm Wind mit Spinnaker

stark schralenden Winde und plötzlichen Böen und anstrengend bei Überfüllung an schönen Sommertagen, wo man es nicht nur mit anderen Jollen, sondern auch mit Alsterschiffen, Ruderbooten, Tretbooten und Stand-Up-Paddlern zu tun hat (und nicht alle kennen die Vorfahrtsregeln!). Nebenbei kann man seine Ortskenntnisse von Hamburg verbessern, z.B. hinsichtlich der verschiedenen Zuflüsse, Kanäle, Seitenarme und Buchten der Außenalster, der mehr oder weniger elitären Segel- und Ruderclubs am Ufer oder auch all der Kirchtürme ringsum. Im Hintergrund immer auch erkennbar die Elbphilharmonie, und wo die ist, ist auf jeden Fall Süden, das hilft bei der Orientierung. Am Ende des Segeltrainings wird alles wieder sauber aufgeräumt, die Segel abgeschlagen und zusammengerollt und die Boote unter der Persenning verwahrt. Sehr wichtig dabei: der sorgsame und verantwortungsbewusste Umgang mit dem Material –



Alles gesichert (Alle Fotos: privat „ELS“-Programm)

sollte selbstverständlich sein, sonst wird einem das mit Deutlichkeit beigebracht.

Wieder haben wir einiges dazugelernt. Vor allem aber: Wir haben jede Menge Spaß gehabt! Wie die Fotos beweisen.

Programm „Erwachsene lernen Segeln (ELS)“ (II)

SLIPPEN DER C55-JOLLEN AUF DER ALSTER

CKB ■ Den Winter über lagen die beiden C55-Kieljollen der SVAOe wie immer im Schuppen am Schulgartenweg, nahe dem Altonaer Volkspark. An mehreren Wochenenden hatten wir ELS-Seglerinnen und -Segler an den Booten gearbeitet, sie ausgebessert, gereinigt und poliert, Leinen und Lenzklappen ausgetauscht, das Unterwasserschiff gestrichen. Beide Jollen bekamen neue

Mastfüße, eine außerdem noch eine neue, strahlend-weiße Fock und einen neuen, knallgelben Spinnaker.

Nun, am ersten April-Sonnabend, sollten die Boote wieder auf der Alster zu Wasser gelassen werden. Zwei Tage zuvor hatte es heftig geschneit, und so stand uns vor Augen, das Slippen bei Nässe und Schneematsch über die Bühne bringen zu müssen, aber stattdessen schien die Sonne. Thomas Lyssewski mit seinem uralten Jeep und Klaus Wernicke mit seinem neuen Wohnmobil nahmen die Hänger mit den Booten auf den Haken und fuhren sie zur Alster, auf eine baumbestandene Wiese neben der Jollenhafengemeinschaft Alsterufer (JHG). Dort warteten bereits 5–6 Helferinnen und Helfer. Zunächst sortierten wir die vertörnten Wanten und Stage, fädelten Fallen und Schoten in die jeweils zugehörigen Blöcke ein, auch die für den Spinnaker, befestigten die neuen Verklicker in Vereinsfarben an den Mastspitzen. Dann wurden die Masten mit Hilfe des Fockfalls langsam aufgerichtet, nicht ohne einige Mühe in die Mastspur gesetzt, Stag und Wanten ausgerichtet. Sorgfältig wurden die Boote auf den Hängern mit den aufgerichteten Masten dann durch das Geäst der umstehenden Bäume gezirkelt und zur Slipanlage gebracht. Dabei mussten wir den Fuß- und Radweg queren, und zwei mussten die Passanten davon abhalten, über die Boote oder das Schleppseil zu stürzen. Ein Passant blieb stehen und beobachtete uns. „Das ist ja wie in Namibia, wie ihr das hier macht,“ sagte er. „Interessant. Wie ich das in Namibia gesehen habe.“ Er schien sehr amüsiert. Das eigentliche Slippen wurde durch den heftigen Nordwind mit 4–5 Windstärken erschwert, und ein Loch in der Slipanlage, in dem die Räder der Hänger versan-



Ankunft der C55-Jollen aus dem Winterlager



Sortieren der Wanten, Stage, Falle



Claus befestigt den Verklücker



Neuer Mastfuß



An der Slipanlage



„Schwanenwik“ schwimmt!



Am Liegeplatz



Beide Jollen sicher vertäut (Alle Fotos: Christiane Krieger-Boden)

ken, machte die Sache auch nicht gerade leichter, aber schließlich schwammen die Boote auf.

Das Schwierigste stand aber noch bevor: das Verholen der Boote an ihre Liegeplätze. Leider war nämlich nur ein einziges Paddel aus dem Winterlager mitgekommen, und die Segel waren auch noch nicht richtig einsatzbereit. Das Längshangeln von Pfahl zu Pfahl wurde durch Wind und Wellen erschwert, die die Boote immer wieder abtrieben. Um die Boote teilweise vom Steg aus zu schleppen, wurden Leinen hinüber und herüber geworfen, die aber leider wegen unserer mangelnden Treffsicherheit mehrfach ihr Ziel verfehlten. Naja, am Ende lagen beide Boote dennoch sicher vertäut an ihren Plätzen. Und wir konnten zwei 420er-Boote beobachten, die versuchten, gegen den Wind aus dem Hafen herauszukreuzen, aber auf der steinbewehrten Böschung des Hafens strandeten und aufgaben.

Ab Dienstag wird nun wieder auf der Alster gesegelt ... sofern es nicht schneit ...

Hamburger Yachthafen in Wedel

MÜLLSAMMELN AM 19.03.2022

Von Michael Albrecht ■ Der scheidende Geschäftsführer des Hamburger Yachthafens, Herr Hansen, hatte in seiner Abschiedsbotschaft die Vermüllung des Yachthafengeländes angesprochen und die Gelegenheit genutzt, alle Seglerinnen und Segler und Besucher um mehr Aufmerksamkeit und Müllvermeidung zu bitten. Aus unserem Verein folgt bereits seit Jahren eine kleine, in ihrer Zusammensetzung fast immer identische Gruppe diesem Gedanken: 2x Mackens, 2x Zeiher, 2x Krause, 2x Albrecht und dieses Mal als Gast Jürgen Ossenbrück machen sich regelmäßig



*Die Müllsammler erholen sich nach vollbrachter Arbeit
(Foto: privat)*

ans Aufräumen und Müllsammeln in und um den Yachthafen. Infolge der heftigen Stürme Anfang März war diesmal im Auwald viel Bruch entstanden, der sogar das Dach einer Bootslagerhalle der Yachtwerft schwer beschädigte. Auch am westlichen Dach der Halle 2 waren drei durchsichtige Dachpaneele beschädigt, die jedoch sofort erneuert wurden. Da wegen der Sturmschäden das Betreten des Auwalds zu gefährlich war, beschränkten wir uns auf das Hafengelände und die Böschungen. Eine angenehme Überraschung war, dass am selben Vormittag bereits ein Vater mit seinen vier kleinen Kindern den Spielplatz gesäubert hatte. Das war eine nette Bestätigung unserer Arbeit! Wie immer trafen wir uns anschließend im Regattaraum bei Tee, Rotwein und Keksen. Es war das erste gesellige Beisammensein nach zwei Jahren Corona-bedingter Isolation – und daher umso angenehmer!

P.S.: Die Wasserliegeplätze sind wohl (hoffentlich!) alle auf Solltiefe gebracht worden. Die Bootstankstelle ist jedoch wegen zu geringer Tiefe für Kielyachten von 2½ Stunden vor bis 2½ Stunden nach NW nicht erreichbar – bei NW liegt der Tankstellen-Ponton schräg op Schiet!!!

REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE

Elbe-Auftakt-Regatta 2022

WAS FÜR EIN SAISONSTART!

CKB ■ Saisonauftakt auf der Elbe vor dem Hamburger Yachthafen in Wedel und die Bedingungen für die auch dieses Jahr von der SVAOe organisierten Regatta konnten besser nicht sein: strahlender Sonnenschein, der Wind angenehm stetig aus Ost mit Stärke 4 (Sonnabend) und Nord mit Stärke 5 (Sonntag), sowie ein motiviertes und engagiertes Organisationsteam rund um Ulrich Dahm, Jürgen Raddatz und Marcus Boehlich. Leider aber blieb die Zahl der teilnehmenden Boote und Besatzungen hinter früheren Jahren zurück, gerade mal 20 Boote waren am Start. Vielleicht war der erste Start am Sonnabend für einige einfach zu früh? Oder hatten zu viele Eigner es nach Corona-Infektionen nicht geschafft, ihre Boote rechtzeitig aufs Wasser zu bringen?

Den Start dirigierte Gesche Boehlich zuverlässig und genau; die Signale dazu gab Ulrich (Lui) am Typhon. Der erste Start erfolgte in zwei Gruppen um 9 Uhr. Die Boote fuhren unter Spinnaker Richtung Stade und kehrten unter Kreuzen zurück. Ein wenig Dramatik brachte der Hapag-Lloyd-Containerfrachter „Ain Snan Express“ (386 m lang, 48 m breit, 13.296 TEU) in das Geschehen. Dreimal tutete der Riese, während er auf das Regattafeld zuhielt, das sich gerade in der Fahrrinne oder dicht dabei befand. Ulrich als Wettfahrtleiter versuchte, die Brücke von „Ain Snan Express“ zu erreichen, doch die blieb stumm. Das Aufeinandertreffen verlief dann aber recht entspannt; der Frachter hielt seinen Kurs stabil und versuchte nicht weiter, die Segler nervös zu machen, und die Segler enthielten sich der Verlockung, den Frachter knapp vor dem Bug



Startvorbereitungen (Foto: Christiane Krieger-Boden)



Startkontrolle auf dem Wasser (Foto: Kay Rothenburg)



1. Wettfahrt, Start der 1. Gruppe (Foto: Christiane Krieger-Boden)



„Albis“ (Till Pomarius) an der Bahnmarke



„Swift“ (Andreas Gustafsson)



„Kalea“ (Dirk Selter) (Fotos: Kay Rothenburg)

zu kreuzen. Nach einer knappen Stunde wurde die Ziellinie als Erstes von „Toni Express“ überquert, gefolgt von „Planlos“ und „Swift“ – was angesichts unterschiedlicher Startzeiten und Yardsticks natürlich noch nichts über die Sieger aussagte.

Der zweite Regattastart führte auf einen etwas komplizierteren Kurs: erst ein Stück Richtung Stade, dann zurück auf die Höhe des Yachthafens, wieder elbab zur Tonne 119, bis an die Landesgrenze nach Hamburg und zurück unter Spinnaker zum Zieleinlauf. „Christel“ gab im Laufe dieser Wettfahrt auf. „Edelweiß“ präsentierte auf der Rückfahrt den auffälligen leuchtend-gelben Gennaker – bis der plötzlich dramatisch zerriss. Zum Glück hatte die Mannschaft noch Ersatz an Bord. Beim Zieleinlauf nach beinahe zwei Stunden war dieses Mal „Pax“ an der Spitze, dicht gefolgt von „Edelweiß“.

Die dritte Wettfahrt am Sonntag verlief insofern entspannter, als alle vorher in Ruhe ihr Sonntagsfrühstück genießen konnten, denn der Start war erst um 14 Uhr. „Ghost“ war nicht mehr dabei. Ich hatte das Glück, die Wettfahrt aus der Nähe vom Begleit-Schlauchboot aus beobachten zu dürfen. Bedingt durch die östlichen Winde der vergangenen Tage und die mittlerweile nur noch halbe Tide war es auf der Landseite der Startlinie sehr flach. Daher fungierte das Schlauchboot mit aufgeschnallter Tonne als südliche Begrenzung der Startlinie. Diesmal ging der Kurs bis Stade elbabwärts und wieder zurück. Der Kurs musste wegen Niedrigwassers verkürzt werden – an der vorgesehenen Bahnmarke hinter Lühesand wären manche Boote womöglich nicht vorbeigekommen. Zwei Teilnehmer kümmerten sich jedoch zunächst nicht um das auf dem Begleitboot gesetzte Flaggensignal „K“ und mussten erst



Koexistenz mit „Ain Snan Express“ (Foto: Christiane Krieger-Boden)



„Ballerina“ (Berend Beilken) dicht unter Land am Start



„Scharhörn“ (Lars Hauschildt) nach dem Start



„Azurra“ (Andreas Ibel) (vorn) und „Albis“ (Till Pomarius)



„Panda“ (Axel Godefroy)



„Scharhörn“ (Lars Hauschildt) klariert den Spi



„Fun“ (Klaus Polläh) perfekt getrimmt



„Azurra“ (Andreas Ibel) mit Gerrit Rampendahl an der Pinne
(Fotos: Kay Rothenburg)



Marcus Boehlich und die Trophäen
(Foto: Christiane Krieger-Boden)

durch persönliche Ansprache auf den richtigen Kurs gebracht werden. Sowohl auf der Hin- wie Rückfahrt fuhren die Boote Halbwindkurse – die Mannschaften hatten nicht viel zu tun. Als erstes Boot erreichte „Pax“ nach etwa 1 ½ Stunden die Ziellinie, gefolgt von „Edelweiß“ und „Swift“.

Etwa 1 ½ Stunden danach fand die Siegerehrung im Grillzelt der Westanlage im Hamburger Yachthafen statt – dazu gab es Grillwürstchen, Bier und sonstige Getränke. Marcus Boehlich hatte in Windeseile schon die notwendigen Berechnungen angestellt und trug nun die Ergebnisse der Wettfahrten vor. Die Gewinner der verschiedenen Yardstick-Gruppen wurden geehrt und erhielten kleine Trophäen. Entsprechend der Yardstick-bereinigten Zeiten für die drei Wettfahrten wurde „Pax“ von Klaus-Uwe Stryi Gesamtsieger (Regattaver einigung Elbe RVE, gesteuert von Tom Stryi), auf dem zweiten Platz landete „Edelweiß“ von Thomas Reinecke (Segel-Club Oevelgönne SCOe), auf dem dritten „Chosi 6“ von Michael Wunderlich (Blankeneser Segel-Club BSC). Die Plätze 4–6 wurden von den SVAOe-Booten „Panda“, „Swift“ und

„Albis“ belegt. Alle Ergebnisse auf der SVAOe-Homepage.

Die Sonne war inzwischen hinter Wolken verschwunden, der Wind wehte kühl, und das Zelt bot nur wenig Schutz davor. Die Stimmung war trotzdem gut, aber ich fuhr nach Hause, um mich aufzuwärmen.

GERMAN OFFSHORE AWARD

GAN ■ Anfang April wurde im Hamburger Rathaus wieder der Wanderpreis „German Offshore Award“ für die deutsche Yacht mit der bedeutendsten Leistung des Jahres im Hochseesegeln vergeben. 2021 wurden viele hervorragende Erfolge bzw. Leistungen erzielt. Wettbewerb war also durchaus da. Aber wer auch nur ein wenig die Ereignisse verfolgt hat, und nichts ist heutzutage einfacher als das, ahnte, was kommen würde, und so kam es. Boris Herrmann segelte in der Einhand-um-die-Welt-Regatta „Vendeé Globe“ in starker Konkurrenz mit der IMOCA 60 „sea explorer“ auf einen sehr guten 5. Platz von 13. Es wäre noch besser gelaufen, wenn nicht auf den letzten paar Meilen vor dem Ziel Les Sables d’Olonne die unglückliche Kollision mit einem Fischdampfer passiert wäre. Für einen Deutschen auf der von Franzosen dominierten Extremregatta war das dennoch ein hervorragender Erfolg, der die höchste Würdigung verdient.

Im Wettbewerb für diesen Preis standen auch Melwin Fink, der Zwanzigjährige, der mit seinem 3. Platz im Mini-Transat 2021 Aufsehen erregte, das in der Vorbereitung zum America’s Cup stehende Offshore Team Germany und Katrina Westphal, die mit „Störtebeker“ (HVS) auf dem Fastnet Race 2021 ein ausgezeichnetes Ergebnis erzielte.

Auch weitere Auszeichnungen wurden vergeben. So erhielt Kirsten Harmstorf-Schönwitz den Life Time Award. Sie war elf Jahre lang Skipperin des Damenteam der Rennyacht „Tutima“.

Von den deutschen Hochsee-Regattaseglern/-innen wird noch viel zu erwarten sein.

JUGEND

SPORT- UND THEORIE- WOCHELENDE DER SVAOE VOM 18–20. FEBRUAR 2022

Von Ole Griem ■ Mit der gesamten SVAOe-U18-Abteilung sollte endlich wieder ein Sport- und Theoriewochenende in Scharbeutz stattfinden. Dank Corona war dieses in den vergangenen zwei Jahren ausgefallen...

Das Programm sollte bunt gemischt sein, von Sport und Theorie bis hin zu Teambuilding-Spielen und Schwimmen. Für die Anreise am Freitag hatte uns aber Sturmtief Zeynep einen Strich durch die Rechnung gemacht.

So trafen wir uns am nächsten Morgen um 9:00 Uhr vor dem Bahnhof Altona und verteilten uns auf die Autos. Dann ging es los.

In Scharbeutz angekommen verteilten wir uns auf die Zimmer, und kurz danach begann auch schon die erste Einheit in der Sporthalle. Aaron und die anderen Trainer/Begleitpersonen setzten hauptsächlich Teambuilding-Spiele und leider kein Fußball an. Das sorgte zwar für Unmut, aber am Ende hat es, glaube ich, doch allen Spaß gemacht. Später gab es auch noch eine Theorieeinheit und am Abend waren wir im Schwimmbad. Am nächsten Tag folgten noch eine Einheit in der

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



Vertrauensübung



Zusammenarbeit



Menschenpyramide



Menschenpyramide



Seilspringen...



... gemeinsam...



... im gleichen Takt



Kalt an der Ostsee (Fotos: Aaron Barnitzke)

Sporthalle und das große Aufräumen. Dann ging es auch irgendwann wieder zurück.

Danke an alle, die durch Organisation, Begleitung etc. die Fahrt ermöglicht haben.

FAHRTENSEGELN

DIE 100. NORD-OSTEEKANAL-PASSAGE

Von Hartmut Pflughaupt ■ Als Elbesegler kommt man im Rahmen der alljährlichen Sommertour natürlich meistens in den Genuss, den Nord-Ostsee-Kanal befahren zu dürfen.

Nach den zwei vergangenen coronabeschränkten Jahren wollen wir dieses Jahr mit „Ratokker“ wieder an die schwedische Ostküste. Und weil uns der NOK mit seinen beiden Schleusen noch nicht langt, soll es vermutlich zum siebten Mal durch den Göta-Kanal mit seinen 64 Schleusen von Ost nach West gehen.

Aber zurück zum NOK. Ich bin in der glücklichen Lage, über alle Logbücher meines Segellebens seit 1965 zu verfügen. Da habe ich einfach mal angefangen nachzurechnen, wie viele Schleusen ich bislang „bezungen“ habe, und wie oft ich schon durch den Kanal gefahren bin (nicht immer auf eigenem Kiel und auch beim Bundesgrenzschutz See). Am letzten Wochenende nun das Jubiläum: 100mal NOK-Kanalpassage.

Einerseits ist der Kanal ja etwas langweilig – wir haben uns seit vielen Jahren angewöhnt, uns im 10–15km-Turnus mit dem Steuern abzuwechseln. Gerne gesehen sind auch Gäste, die sooooo gerne mal durch den NOK fahren möchten und begeistert pinnieren – andererseits gibt es auch nach 57 Jahren immer wieder etwas Neues zu



Vor den Schleusen Brunsbüttel



Festmachen in der Schleuse mit nur einer Leine an der Mittelklampe



Die neue Schwebefähre unter der Hochbrücke Rendsburg ist wieder im Einsatz



Arbeiten zur Kanalerweiterung der Oststrecke
(Fotos Pflughaupt)

entdecken: dieses Jahr sowohl den Fortschritt an der Schleusenbaustelle in Brunsbüttel als auch den an der Kanalerweiterung der Oststrecke, und auch die wieder intakte, im alten Stil nachgebauete Schwebefähre unter der Eisenbahnhochbrücke in Rendsburg. In Kiel-Holtenau finden doch auch tatsächlich schon vorbereitende Arbeiten für den Neubau der Alten Schleusen statt.

Wir motorten am Sonnabendvormittag elb- abwärts und schon von Weitem war ein weißes Licht am Signalmast der alten Schleusen zu sehen – hoffentlich nimmt der uns noch mit! Vorsichtshalber ein Anruf auf Kanal 13 (Kiel Kanal I). „Ja, fahren Sie mal weiter“. Erst hundert Meter vor den Schleusentoren habe ich dann unsere Fahrt reduziert. Es war nur ein weiteres Segelboot mit uns in der Schleuse, und nach kurzer Zeit schlossen sich die Schleusentore zur Elbe. Wenig später konnten wir in den Kanal auslaufen. So dürfte das gern immer funktionieren!

Vor drei Jahren haben wir es uns im Übrigen angewöhnt, in den Schleusen nur noch mit einer Leine auf unserer Mittelklampe an den Schlenkeln festzumachen. Der unzweideutige Vorteil ist, dass man mit kleiner Besatzung eben nicht

mehr Vor- und Achterleine braucht und das Boot nicht mehr komplett abklappt. Etwas abklappen tut es natürlich schon, aber das ist sehr gut beherrschbar.

Unsere Kanalfahrt verlief völlig unspektakulär mit einem Stopp beim Regatta-Verein Rendsburg (RVR). Da gibt es übrigens im Klublokal eine neue Bewirtung, und das Lokal heißt jetzt „Yachthafen-Meisterei“.

In Holtenau war uns das Schleusenglück nicht ganz so hold. Kurz nachdem wir bei der Knierim-Werft um die Ecke kamen, wurde die Nordschleuse geschlossen.

Wir haben dann zunächst am Warteschlengel mit der Kassenbox festgemacht. In diesem Jahr „dürfen“ wir nämlich wieder bezahlen (für die Behörden ist Corona wohl vorbei). Leider war dann die Kommunikation über Kanal 12 nicht ganz so fruchtbar wie in Brunsbüttel. Meine Frage nach der Wartezeit wurde mit „Achten sie mal auf das weiße Signal“ beantwortet. Das hätte ich bei der 100. Kanalpassage auch schon selbst gewusst! Auf die erneute Nachfrage, wie lange es denn so dauern könnte, kam dann „Da kommt noch einer und danach können sie dann rein“. Damit war ich immer noch nicht schlauer, aber im Endeffekt wurden es dann nur gut 20 Minuten Wartezeit, und wir wurden zusammen mit einem Arbeitsprahm und zwei weiteren Seglern geschleust. Sollte Politiker werden, der Mann. Tatsächlich kam sogar jemand vorbei und fragte, ob wir denn bezahlt hätten. Eine Quittung wollte er aber gar nicht sehen – ist von oben von der Schleuse wohl auch ziemlich schwierig.



Wir mit dem Wind

EINE SEGELREISE UM EUROPA

Vorbemerkung der Redaktion: Vier Freunde planen eine große Reise um Europa mit ihrer 9,20 m langen „Nöi“, bevor der „Ernst des Lebens“ beginnt. Den Blogeintrag 2 brachten wir in Ausgabe 1-2022 dieser Nachrichten.

Blogeintrag 3: Kurz vor dem Aufbruch, bald soll es nun wirklich losgehen!

Der letzte Blogeintrag ist wieder einmal vor etwas längerer Zeit erschienen, das hängt mit vielen Faktoren zusammen. Wie ihr wisst, hatten wir unsere Abreise vor einiger Zeit geplant, mussten aber inzwischen schon insgesamt viermal unseren Start verschieben. Somit sind wir immer noch in Hamburg und hoffen immer noch, dass es endlich bald losgeht. Zum einen hat uns Corona einige Male einen fetten Strich durch die Rechnung gemacht, und zum anderen kamen auch noch ein paar technische Probleme dazu. Drei von uns sitzen aktuell in Quarantäne und kümmern sich viel um organisatorische Dinge, für die wir sonst immer schwer Zeit gefunden hatten.

Jetzt aber erstmal ein kleiner Rückblick, um euch alle wieder abzuholen und zu erzählen, was in letzter Zeit passiert ist. Nachdem die Ofenecke fertiggestellt war, beschäftigten wir uns als nächstes mit den anderen großen To-Do's auf unserer Liste, wie zum Beispiel nach wie vor der Elektrik und dem Außenborder.

Zum Projekt Außenborder: Eine lange Geschichte. Zuerst hatten wir uns für den Kauf eines Außenborders entschieden, um unseren 9-PS-Innenbordmotor auf dem Weg über den Rhein mit seinen bis zu 12 km/h, gegen die Strömung zu unterstützen. Wir haben uns dabei für einen



*Im City-Sportboothafen Hamburg, März 2022
(Foto: Paula Bönnte)*

20-PS-Evinrude-Motor entschieden, der sich aber leider nicht als zuverlässig und somit als Fehlkauf herausstellte. Doch so ganz aufgeben wollten wir noch nicht und machten uns erst einmal daran, die Zündkerzen zu kontrollieren und anschließend eine von beiden auszutauschen. Dafür verbrachten Paula und Anton ganze 45 Minuten im



*Die Halterung des Outboarders wird vorbereitet,
März 2022 (Foto: Anton Schneider)*



*Es sieht noch lange nicht fertig aus, Februar 2022
(Foto: Paula Bönnte)*

Autohaus, auf dem Fußboden sitzend, und verglichen alle Zündkerzen, die es nur gibt. Leider war aber auch das kein Erfolg. Kurzerhand fanden wir uns mit unserem Schicksal ab und entschieden aufgrund unserer baldig geplanten Abfahrt, uns von diesem Projekt zu verabschieden. Doch ohne Außenborder konnten wir auch nicht los: Nach ein bisschen Recherche fanden wir zwei interessante Angebote für Außenbordmotoren, beide im Umkreis von Berlin. Also fuhren wir eines Morgens mit Sack und Pack zu viert los nach Berlin, mit Paula als Fahrerin, die einzige mit Führerschein (gerade mal seit zwei Wochen). Beim ersten Stopp angekommen war es schon später Nachmittag, und wir waren alle sichtlich müde; wir ließen uns aber alles genau erklären und schauten dieses Mal ganz genau hin. Nach ein bisschen Bedenkzeit, um die wir gebeten hatten, entschieden wir uns am Ende des Tages für den 30-PS-Johnson-Motor. Die Hin- und Rückfahrt nach Berlin hatten wir wohl alle echt um einiges unterschätzt. Doch am Ende des Abends hatten wir das gute Stück sicher zu uns nach Hamburg gebracht.

So weit, so gut. Doch jetzt fehlte noch der andere wichtige Teil: die Halterung. Auf diesen

Moment hatten wir alle lange gewartet, denn das Wetter musste dafür mitspielen: Für die Halterung mussten wir insgesamt vier große Löcher hinten in unser Heck bohren, diese anschließend fest verschrauben und gut abdichten. Dann fehlte noch die Montage der eigentlichen Halterung, an der der Motor später befestigt werden sollte. Doch auch das schafften wir, unter Verlust von ein, zwei Werkzeugen, die jetzt auf dem Grund der Elbe ruhen.

Als nächstes die Elektrik, ein Thema, das uns, wie ihr schon feststellen durftet, schon sehr lange begleitet. Allerdings kamen wir trotz einiger Corona-Erkrankungen letzten Endes sehr gut voran. Doch natürlich lief auch da nicht alles rund, wir mussten Kabel durch den Mast verlegen, was wesentlich mehr Zeit in Anspruch nahm, als wir gedacht hatten, und wir mussten alle möglichen Kabel, zum Beispiel von unserer



*Träumen wird man schon mal dürfen, März 2022
(Foto: Anton Schneider)*

Funkantenne, dem Funkgerät, unserer Solaranlage, der Beleuchtung, der Kühlbox und weiteren Geräten zu unserem Schaltpanel, verlegen. Das war – zwar mit Hilfe, aber ansonsten fast ohne Vorerfahrung – natürlich wieder eine sehr zeitintensive Angelegenheit.

Das Wassersystem an Bord darf natürlich auch nicht zu kurz kommen, und auch das, wer hätte es gedacht, nahm mehr Zeit in Anspruch als erwartet. Erst einmal einen passenden, bezahlbaren Tank für unser Boot zu finden, war schon ein Akt; denn wir mussten schon öfter beim Refit feststellen: Eigenbau ist zwar was Schönes, hat jedoch leider, gerade was Installation und Besorgung von Teilen betrifft, auch viele Nachteile, besonders wenn man das Boot nicht selbst gebaut hat und noch nicht wie seine Westentasche kennt. Insbesondere die Wasserpumpe zu installieren war eine riesige Aktion, bei der wir alle mal das Vergnügen hatten, in unseren kleinen Küchenschrank zu kriechen, um dort einen Platz für die Pumpe zu suchen und anschließend zu versuchen, diese dort zu installieren. Nun ist der Wassertank jedoch sicher befestigt, Schläuche sind verlegt, die Wasserpumpe, sowie der Wasserhahn sind installiert und verkabelt.

Jetzt scheint doch alles gut gelaufen zu sein, richtig? --- Fast!

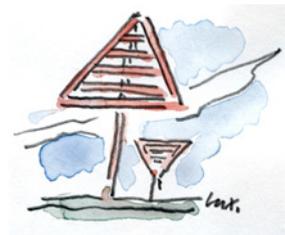
Es fehlt jetzt noch die Testfahrt für die Elektrik, um alle elektrischen Geräte einmal zu messen und zu testen. Außerdem werden wir noch einmal unseren Motor checken lassen müssen, um ihn auf der Reise auch verlässlich fahren zu können. Und natürlich bleiben Reparaturarbeiten und neue To-Do's nicht aus, davon kann bestimmt jede/r Bootseigner/in oder ehemalige/r Bootsbesitzer/in ein Lied singen. Zuletzt haben wir es noch geschafft einen Großteil unserer Din-



Februar 2022 (Foto: Tara Wolff)

ge im Boot zu verstauen und den ersten großen Einkauf zu machen, also ist alles so weit vorbereitet. Bald können wir aufs Boot ziehen, und die eigentliche Reise kann beginnen.

Jetzt heißt es also: Raus aus der Quarantäne, viel Recherchearbeit zur Route und konkrete Planung zum Verlauf der Reise. Bis zum nächsten Eintrag halten wir euch sowohl hier als auch auf Instagram und seit neuestem auf unserer eigenen Website (www.wirmitdemwind.com) auf dem Laufenden. In diesem Sinne, bleibt alle gesund und bis zum nächsten Blogeintrag. Eure Wir-mit-dem-Wind-Crew :)



SEGLERGESCHICHTEN

„Wie mitten im Krieg“ im Jahr 2000

SEGELN IN DIE UKRAINE

Vorbemerkung der Red.: Die schrecklichen Ereignisse in der Ukraine haben die Redaktion veranlasst nachzudenken, ob ein SVAOe-Mitglied wohl schon mal in jenen Gewässern gesegelt ist, natürlich vor Ausbruch des russischen Eroberungskriegs. In der Tat hat es eine solche Reise gegeben. Rudolf Neumann, „Lofoten-Rudi“, mit einer unglaublichen Anzahl von Seemeilen im Kielwasser, nach dem Ausscheiden aus der Marine auf Mallorca lebender Charter-Skipper, war auch ins Schwarze Meer vorgedrungen. Er hatte die Krim besucht, die umstrittene, zur Zeit von Rudis Reise zur Ukraine gehörende und seit 2014 von Russland annektierte Halbinsel mit dem bekannten Marinehafen Sewastopol, der damals sowohl Hauptstützpunkt der russischen Schwarzmeerflotte als auch Basis der ukrainischen Marine war. Aus welchem Grund Rudi gerade dieses Ziel aufsuchte, ist uns unbekannt, aber er hatte offenbar einen einheimischen Bekannten. Er hinterließ einen spannenden Bericht.

Von Rudolf Neumann (†) ■ Auf einer im Jahr 2000 zwölf Wochen dauernden Rundtour mit



Rudolf Neumann

„Ventolera“, einer 48-Fuß-Segelyacht, von Mallorca durch das Mittel- und Schwarze Meer, waren wir, eine Besatzung von neun Leuten, in Konstanz (Rumänien) angekommen. In Catania und Istanbul hatten wir jeweils Crew-Wechsel gemacht und waren nun auf dem Weg zur Halbinsel Krim. Auf der Krim sollten wir (*hatte uns eine Vertrauensperson gesagt, Red.*) zunächst Balaklawa ansteuern und auf einer Position fünf Meilen vor der Hafeneinfahrt von einem russischen Zweimaster zu vereinbarter Zeit erwartet werden.

Nach Erreichen der Position, es war inzwischen Nebel aufgekommen, war niemand dort. Auch im Radar war nichts auszumachen. Anrufe auf UKW-Kanal 16 verhallten einfach. Nach geraumer Zeit klingelte plötzlich mein Handy, und eine Frauenstimme sagte in sehr hartem Deutsch: „Herr Rudolf (mein Vorname), russische Yacht kommt nicht, liegt in Nikolajewsk in der Werft. Laufen Sie nach Sewastopol und warten dort auf weißes Motorboot zur Einklarierung. Vorher aber bei Küstenfunkstelle Lebet Seven melden.“ „OK. Alles klar. Auf geht's. Zwölf Meilen bis Sewastopol.“

Vorher aber rief ich auf Kanal 16: „Lebet seven, Lebet seven, this is German sailing yacht 'Ventolera', how do you read? Over.“ Keine Antwort. Erneuter Anruf. Antwort in merkwürdigem Englisch: „Which flag do you fly?“ Antwort: „German flag and we are bound for Sewastopol.“ Antwort: „OK. Go ahead. Out.“

Zwei Meilen vor dem Hafen kam uns ein Schiff entgegen in der Größe einer Fregatte und auch entsprechend bewaffnet, aber mit weißem Rumpf und der Aufschrift „Ukrainean Coastguard“. Es fuhr einmal um uns herum, spracht uns aber nicht an und verschwand nach See zu.

Vor dem Hafen angekommen, herrschte starker Schwell. Ich fuhr also durch die Außenmolen

und ging außerhalb des grünen Tonnenstrichs aus dem Fahrwasser, um auf besagtes Motorboot zu warten. Plötzlich kamen aus dem inneren Hafen zwei Minensucher mit ausgebrachtem Gerät das Fahrwasser heraus, zunächst gefolgt von einem großen Landungsboot.

Auf unserer Höhe angekommen, schrie uns aus der Brückennock eines der Minensucher ein Offizier etwas auf Russisch zu, was wir nicht verstanden. Danach krachte es auch schon. Man schoss „Windows“ (das sind große Wolken aus Stanniolstreifen, die Flugkörper ablenken sollen), und die leeren großen Hülsen schlugen fünf oder sechs Meter neben unserem Schiff ins Wasser. Das Landungsboot öffnete seine Klappe, heraus kamen viele Schwimmpanzer, aus allen Rohren feuernd. Auf der Mole waren T 72-Panzer aufgefahren und feuerten nach See. Im Tiefflug sausten MiGs über uns hinweg. Es war wie mitten im Krieg.

Ein Ruderboot erschien mit einem Jungen darin, hielt aber auf Abstand, und der Junge schrie: „Captain, Captain, You are running into danger! Follow me!“

Langsam folgten wir dem Jungen aufs flache Wasser. Im Fahrwasser ging der Krieg weiter. Kreuzer schossen Raketen nach See, Fregatten folgten, den Schluss bildete ein Atom-U-Boot. Darüber flogen ständig Bomber, Jäger und ein Kampfhubschrauber. Es war ein gewaltiges Spektakel.

Nach eineinhalb Stunden war der Spuk vorbei, und wir wagten es, uns wieder dem Fahrwasser zu nähern. Dann erschien das angekündigte Motorboot mit sieben Mann und einer Dolmetscherin an Bord. Wir mussten in ein speziell abgeschirmtes Hafenbecken folgen, festmachen, und dann kamen alle zu uns an Bord. Der Chef der uniformierten Truppe begann mit dem Verhör:

„Captain, wie kommen Sie dazu, in einen

gesperrten Kriegshafen einzulaufen?“ Ich erklärte es ihm und legte mein Logbuch vor. Er machte sich genaue Notizen. Der arme Mann in der Küstenfunkstelle! Danach kam der Veterinär an die Reihe. „Captain, wo ist Ihr Rattenzertifikat?“ „Wir sind eine Segel-

yacht, haben keine Ratten an Bord und deshalb auch kein Zertifikat!“ „Captain, jedes Schiff hat Ratten an Bord. Wenn Sie sagen nicht, brauchen Sie ein anderes Formular.“

Gut dann. Erste Frage im neuen Formular: „Welche gesundheitlichen Folgen haben Sie im Verlauf der Reise an den Ratten festgestellt?“ Meine Antwort: „Das ist Unsinn und braucht wohl nicht beantwortet zu werden.“ Er sagte höflich, aber bestimmt: „Captain, please, you have to fill in.“

So ging es über drei Stunden der Reihe nach weiter. Wie viele Kanonen, wie viel Schießpulver, wie viel Gold – ich dachte an Barren, nein, auch Schmuck und Eheringe -, wie viel Geld? Ich schätzte die Summe und sagte: „So um die 2000 Dollar“. Aber nein, das reichte als Antwort natürlich nicht! Ich war durch viele Länder gefahren und hatte die verschiedenen Währungen, und auch die Crew hatte unterschiedliches Geld in den Taschen. Also Häufchen machen, zählen, in Liste eintragen und erneut die Mahnung: „Captain, please you have to fill in!“



*Die Geschichten vom
Lofoten-Rudi*

Dann wurde alles mit dem Schiffsstempel besiegelt und quittiert, dass wir alles inhaltlich verstanden hätten. Zusätzlich mussten wir bestätigen, dass wir 24 Stunden Hörwache sicherstellen würden usw. Schließlich war der Spuk vorbei.

Die Hörwache haben wir uns geschenkt. Mit dem Torposten waren wir uns bald einig: Das Tor war immer einen Spalt offen, und so hatten wir eine herrliche Zeit im besten Restaurant mit vorzüglichen Speisen und Getränken zu äußerst günstigen Preisen bei hervorragender Aussicht über den gesamten Kriegshafen. Es folgten Ausflüge und Museumsbesuche, bevor wir nach drei Tagen Richtung Jalta weitersegelten.

AUS BEHÖRDEN UND VERBÄNDEN

Schwedische Seekarten

KRITIK WURDE AUFGEGRIFFEN

Von Hartmut Pflughaupt ■ Im Heft 2 der SVAOe Nachrichten hat Michael Albrecht über die neuen schwedischen Seekarten berichtet, die vom Sjöfartsverket ganz wesentlich überarbeitet wurden.

Nach den vielen Beschwerden über Fehler in den Karten und der unverständlichen Einordnung vieler Gewässer in den Bereich zwischen 0 und 3 Metern (dunkelblau eingefärbt), obwohl Nachmessungen erheblich größere Wassertiefen ergeben haben, und der Darstellung vieler (nicht vorhandener) Steine scheint jetzt Bewegung in die Angelegenheit zu kommen.

So vermeldet der SXX (die schwedische Kreuzerabteilung), dass das schwedische Sjöfartsverket die Kritik der Bootsverbände aufgegriffen hat und Nachmessungen in flacheren Gewässern in Erwägung gezogen werden.

Die Swedish Maritime Administration teilt in ihrer Pressemitteilung vom 28. April mit, dass sie zusammen mit der National Land Survey und der Geologic Survey of Sweden die Regierung um mehr Geld für die Vermessung gebeten hat. Es bleibt zu hoffen, dass die Regierung dem Wunsch der Behörden von 100 Millionen SEK zustimmt, damit sowohl die Freizeitsegler als auch die Kleinschiffahrt moderne und gleichzeitig sichere Karten bekommen.

Bis dahin bleibt eigentlich nur der Rat, sich keinesfalls von älteren schwedischen Seekarten zu trennen – auch wenn es dem Credo, stets aktuelle Seekarten zu benutzen, zuwiderläuft.

JHV des Hamburger Segel-Verbandes

ANDREAS VÖLKER UND MARCUS BOEHLICH MIT EHREN AUSGESCHIEDEN

GAN ■ Am 23.3.2022 fand die Jahreshauptversammlung des Hamburger Segel-Verbandes (HSgV) im Clubhaus der gastgebenden SVAOe statt, also dort, wo auch dessen Geschäftsstelle unter der Leitung von Cathrin Schaper ansässig ist. Gut 50 Teilnehmende waren gekommen, vorwiegend die Vorsitzenden der ca. 60 Mitgliedsvereine, aber auch eine Anzahl von Gästen, darunter der Berichterstatter. Der Vorsitzende des HSgV, unser früherer Vorsitzender Andreas Völker, begrüßte die Anwesenden, darunter Thorsten Satz, neuer Vorsitzender des Blankenese Segel-Clubs (BSC), Mona Küppers, Präsidentin des Deutschen Segler-Verbandes (DSV), die Vorsitzenden der benachbarten Seglerverbände von Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Schleswig-Holstein und des Fachverbands Segeln

der Freien Hansestadt Bremen sowie Nikolas Woeckner und Hermann Hell von der Segler-Zeitung und schließlich Dr. Stephan Lunau, Vorsitzender der gastgebenden SVAOe.

Mona Küppers hielt zu Beginn eine für Hamburger Ohren sehr sympathische Rede. Der HSgV sei zwar einer der nach Zahl seiner Mitgliedsvereine kleineren Landes-Segel-Verbände, aber er repräsentiere eine der bedeutendsten Ballungen von Segelvereinen auf kleinem Raum. Diese bewegten außerdem gesellschaftlich sehr viel. Besonders genannt wurden BSC und Mühlenberger Segel-Club (MSC), die ihre Clubhäuser für ukrainische Flüchtlinge zur Verfügung gestellt haben, und der Norddeutsche Regatta Verein (NRV) mit seinem neuen Alster-Hafen für das Inklusionssegeln.

Diese Jahreshauptversammlung war für den Verband, die Mitgliedsvereine, die Gäste und die SVAOe von besonderer Bedeutung, da Andreas Völker als Vorsitzender und Marcus Boehlich als Obmann für Wettsegeln und Regatten (beide SVAOe) ausscheiden wollten, bei gleichzeitiger Neuwahl entsprechender Kandidierender. Andreas stellte die Beschlussfähigkeit fest und übernahm die Versammlungsleitung. Auf die Jahresberichte des Vorsitzenden, seines Stellvertreters, der Beisitzer, des Jugendobmanns und des Kassenwarts soll hier nicht im Einzelnen eingegangen werden. Interessant vielleicht: Der HSgV unterstützt das Baggern in den Sportboothäfen und ihren Zufahrten an der Elbe finanziell. Der Baggerfonds macht etwa ein Drittel seiner Bilanz aus.

Sodann wurden die gewürdigt, die nun aus ihren Ämtern im HSgV ausschieden: Hans-Hermann Hoffmann, der über mehrere Jahrzehnte verschiedene Funktionen innehatte, zuletzt im



Gastgeber Dr. Stephan Lunau begrüßt die Anwesenden



DSV-Präsidentin hält eine sympathische Ansprache



Verbandssekretärin Cathrin Schaper freut sich über Blumen



*Marcus Boehlich (li.) und Andreas Völker
scheiden aus dem Vorstand aus*



Mona Küppers überreicht Andreas die Ehrenurkunde



*Oliver Kosanke (li.) überreicht seinem Vorgänger
Blumen und Trinkbares*

Vorstand; Gode Sevecke mit 28 Jahren Zugehörigkeit; Marcus Boehlich, der 20 Jahre für den HSgV tätig war und nun in den Seglerrat des DSV wechselt, spöttisch „Rat der Weisen“ genannt, obwohl Weisheit nicht Marcus' hervorstechendste Eigenschaft sei, wie Andreas ironisch meinte. Schließlich wurde der scheidende Vorsitzende Andreas Völker selbst geehrt, dessen Wirkungen und Erfolge Mona Küppers hervorhob. Er habe den nach Zahl der organisierten Segler/-innen größten Verband Deutschlands geführt, der gleichzeitig über die geringste Wasserfläche verfüge. Diese Wasserfläche sei zudem mit vielen Problemen beladen, wie z.B. die Verschlickung der Häfen, die Baggerungen, die Fahrrinnenanpassung, der Umgang mit der Berufsschiffahrt auf der Elbe und das Zusammenleben mit vielen anderen Wassersport-Treibenden auf der Alster. Mona überreichte Andreas eine Urkunde zu seinem Ausscheiden und als Abschiedsgeschenk zwei „Wünsche“ für Pfeffer und Salz mit der Bemerkung „Das Segeln würzt unser Leben“. Außerdem überreichte Bodo Bartmann, Vorsitzender des Segler-Verbands Mecklenburg-Vorpommern, Andreas im Namen aller norddeutschen Segler-Verbände einen Silberteller und fand ehrende Worte. Die Anerkennungen gab Andreas an seine Vorstandskollegen weiter. Diese hätten ihm die Arbeit leichtgemacht. Er schloss mit einem Wort von Theo Sommer: „Nicht glänzen, wirken.“

Es folgten die Wahlen. Zum neuen 1. Vorsitzenden wurde als einziger Kandidierender Oliver Kosanke gewählt, bekannt als ehemaliger langjähriger Vorsitzender des MSC. Als seine Ziele gab er an, einen hauptberuflichen Landestrainer einzustellen und eine Nachwuchswerbung in den Schulen zu starten. Stellvertretender Vorsitzender wurde Martin Borkmann (NRV), der daneben sein

bisheriges Amt als Beisitzer für Öffentlichkeitsarbeit behält. Kathrin Offen-Klößner (Segelclub Tümmler Oevelgönne – SCTOe) wurde neue Protokollführerin. Axel Sylvester (Segel-Club Oevelgönne – SCOe) bleibt Beisitzer für Revierfragen. Ralf Weidner (NRV) folgt Marcus Boehlich als Obmann für Wettsegeln und Regatten nach. Neuer Obmann des Schlichtungsausschusses – Peter Ohlinger schied aus – wurde Thees Fock (Hanse SC). Da niemand gegen ihn kandidieren wollte, wurde en bloc abgestimmt, und alle Kandidierenden wurden einstimmig bei eigener Enthaltung gewählt.

In einem weiteren Tagesordnungspunkt trug Inken Lippek, Syndica des HsgV, vier Anträge des Vorstands zur Satzungsänderung vor.

1. Änderung des Namens in Hamburger Segel-Verband (vorher Hamburger Segler-Verband).
2. Alle Verbandsämter sollen mit männlichen und weiblichen Bezeichnungen benannt werden.
3. Es wird ein Absatz gegen Gewalt im Segelsport eingefügt, ähnlich wie er vom Deutschen Olympischen Sportbund (DOSB) vorgeschlagen sein und auch in der neuen Fassung der SVAOe-Satzung enthalten sein wird.
4. Online-Versammlungen und -Abstimmungen sollen ermöglicht werden.

Es gab einen Einwand „gegen den Zeitgeist des Genderns“. Außerdem wurde als Quorum bei online-Abstimmungen festgelegt, dass mindestens 1/3 der Verbandsmitglieder an Abstimmungen teilnehmen müssen. Alle Anträge wurden mit wenigen Enthaltungen angenommen. Für die SVAOe liegt daher nahe zu prüfen, ob auch sie ihren Namen in eine geschlechtsunabhängige Form ändern sollte.

Unter „Verschiedenes“ trat Hermann Hell an, der als Chefredakteur der Segler-Zeitung (hier ist die Absicht auf Umbenennung in „Segel-Zeitung“



Andreas mehrfach hochgehrt, hier mit einem Silberteller der norddeutschen „Schwesterverbände“ (li. Bodo Bartmann) (Alle Fotos: Hans-Hermann Hoffmann/HsgV)

noch nicht bekannt geworden) nicht nur dem Segeln insgesamt, sondern auch den Landesseglerverbänden Platz und Stimme gibt. Er beginne in Hamburg seine Abschiedstour, da er aus Altersgründen als Chef ausscheide, als Herausgeber jedoch bleibe. Er bezeichnete sich als „größter Unterstützer des Ehrenamts“. Nikolas Woeckner stellte sich als Nachfolger vor. Die Anwesenden zeigten durch ihren Applaus, wie sehr sie das Engagement der Segler-Zeitung schätzen.

HISTORISCHES

Winterreise 1932

LUDWIG DINKLAGE: „WIR SEGELN DEM TEUFEL EIN OHR AB“

Von Norbert Suxdorf ■ Ein Beitrag über den Hamburger Segler, Yachtkonstrukteur und Schriftsteller erschien bereits vor längerer Zeit in unseren Nachrichten. Aber nicht alle Mitglieder, zumal nicht unsere neuen, werden ihn damals gelesen haben. Also hier noch einmal: Ludwig Dinklage und sein berühmtestes Buch.



Ludwig Dinklage mit seiner „Romanfabrik“ an Bord der „Hamburg“ (Foto aus dem vorgestellten Buch)

„Wir segeln dem Teufel ein Ohr ab“. Dies und weitere Dinklage-Bücher stehen in der Bibliothek des SVAOe-Clubhauses. Sie stammen aus dem Besitz unseres verstorbenen Kommodore Jürgen Christian Schaper, dessen Onkel Hans Schaper mit dem Schriftsteller befreundet war.

„Los, an Deck! Segel bergen! Wir müssen bei-drehen! Draußen ist die Hölle los! Es pfeift und orgelt und braust im Takelwerk. Die See ist grau-weiß von den Brechern. Bergehoch kommen sie auf uns zugerollt. Flach fliegt in feinen, weißen Flocken der Gischt von den Kämmen ab, schneidet uns nadelscharf in die Haut. An den Strecktauen arbeiten wir uns zum Großmast hin ...“

Diese Zeilen aus dem Bericht über eine Biskaya-Sturmfahrt schrieb Ludwig Dinklage in „Wir segeln dem Teufel ein Ohr ab“. „Die deutsche Yacht Hamburg segelt durch Winterstürme ins

Mittelmeer“ heißt der Untertitel dieses maritimen Klassikers. Diese deutsche Yacht war die große Ketsch „Hamburg“ (Länge über alles 24,60 Meter, Segelfläche 330 Quadratmeter). Ursprünglich 1921 auf der Werft von Max Oertz in Hamburg als Fischkutter „Holstentor“ gebaut, ging das Schiff 1925 in den Besitz von Kapitän Carl Kircheiß über, der es als „Hamburg“ 1926/27 um die Welt segelte. Er wollte damit für Deutschland werben. Ein Schiff also, das seine Seetüchtigkeit ausreichend bewiesen hatte und dem man sich anvertrauen konnte.

Die Reise der „Hamburg“ durch die Winterstürme begann am 4. Dezember 1932 in Neustadt an der Ostsee, also zu einer Jahreszeit, in der man in unseren Breiten normalerweise keinen Törn segelt. Aber die Hanseatische Yachtschule des Deutschen Hochseesportverbands HANSA (DHH), der die „Hamburg“ seit 1931 gehörte, wollte das Schiff in der Saison 1933 für Ausbildungsfahrten in der Adria einsetzen, und so musste es sich eben rechtzeitig auf den Weg machen. Zielhafen war Triest.

Die Crew, insgesamt 17 Mann, bestand größtenteils aus gestandenen Seeleuten und Seglern. Der Skipper und die beiden Wachführer waren ehemalige Marineoffiziere und nun Segellehrer an der HYS. An Bord war auch Arndt-Georg Nissen, der sich als Marinemaler und Illustrator einen Namen machte. Ludwig Dinklage stand als Zimmermann auf der Crewliste.

Wie bei diesem Wintertörn nicht anders zu erwarten, kam die „Hamburg“ schon im Englischen Kanal in schweres Wetter: „In der Nacht frisch es erheblich auf. Kaum können wir unsere Lappen noch tragen. Klüver und Großsegel werden geborgen, bald auch der Besan. Nur die Fock steht noch. Vor diesen kleinen Flickern lenzen wir

die Nacht hindurch.“ (Dabei war die „Hamburg“ für diesen Törn schon auf eine wesentlich verkleinerte Segelfläche umgetakelt worden.)

Es kam aber noch dicker, die Seen „wälzen sich bergehoch heran“, es wurde „eklig kalt“, schließlich musste der Kurs geändert werden: „Gelingt es uns nicht, in die Bigbury-Bucht hineinzukommen und so den schützenden Plymouth-Sund zu erreichen, so gondeln wir auf den freien Atlantik hinaus, immer weiter, wer weiß, wie lange.“ Erst nach mehreren Versuchen, schließlich mit Hilfe des 50-PS-Glühkopfmotors, gelang eine Wende und die „Hamburg“ konnte den Hafen erreichen. „88 Stunden haben wir gebraucht von Cuxhaven bis Plymouth, nicht schlecht für unser Schiff.“

Nach einem weiteren Zwischenstopp in Fal-mouth ging es am 24. Dezember in die Biscaya, die prompt ihrem üblen Ruf gerecht wurde. Die „Hamburg“ musste beidrehen. „Draußen ist die Hölle los! Es pfeift und orgelt und braust im Takelwerk. Die See ist grauweiß von den Brechern. Bergehoch kommen sie auf uns zugerollt. Flach fliegt in feinen weißen Flocken der Gischt von den Kämmen ab, schneidet uns nadscharf in die Haut.“ Mehr als fünf Tage heißt es im Logbuch „Beigedreht gelegen“.

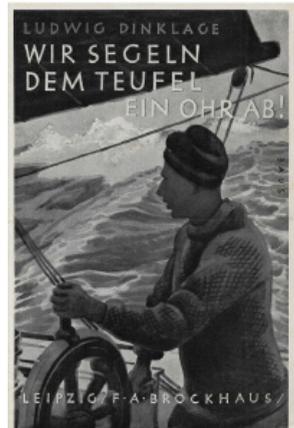
Aber schließlich konnte die „Hamburg“ ihren Weg nach Süden fortsetzen. Über Ria de Vive-ro, Lissabon, Cabo Sao Vicente und Gibraltar erreichte sie das Mittelmeer. Algier, La Valetta, Korfu, Dubrovnik, Ancona waren Zwischenstationen, und am 24. Februar 1933 hieß es: „Um 20 Uhr fest in Triest.“

Kurz nach seinem Erscheinen 1938 im Verlag Brockhaus stellte „Yacht“ das Buch vor; es sei von Dinklage in seiner „liebenswürdigen, flüssigen Art“ geschrieben. Dieses Schreibtalent nutz-

te Ludwig Dinklage gut, und er kannte die Welt, die er in seinen Büchern darstellte. Das bescheinigte ihm „Yacht“ schon 1927, als sie „Und es wird doch gesegelt“ als ein „echtes Seglerbuch“ empfahl: „Dinklage schöpft seine Motive aus der Praxis. Er kennt seine Leute genau, den Schipper auf dem kleinen Frachtsegler, den Regattasteuermann einer schnellen Rennyacht und die bunt zusammengewürfelte Gesellschaft im Klubhaus eines Segelvereins.“

Seefahrt und Schreiben lagen ihm wohl im Blut: Sein Vater war Segelschiffskapitän und Autor von Seefahrtsbüchern. In Hamburg wurde Ludwig Dinklage am 7. Dezember 1892 geboren. Als Dreikäsehoch schipperte er mit einem selbstgebastelten Boot auf dem Isebekkanal, und schon als Schüler gründete er mit Klassenkameraden den Segelclub Norderelbe. 1911 wurde er Schiffbaulehrling bei Blohm & Voß. Kaum hatte er ausgelernt, begann der Zweite Weltkrieg; Ludwig Dinklage kam zur Kaiserlichen Marine.

Nach dem Krieg, als Schiffbauingenieur, war er Leiter einer Yachtwerft und eines Konstruktionsbüros. Segel- und Motorboote ebenso wie Nutzfahrzeuge entstanden auf seinem Reißbrett. Aber auch ein Kanu stammte von ihm – der erste deutsche Mannschafts-Kanadier; so wurde er zum Vater einer neuen internationalen Bootsklasse.



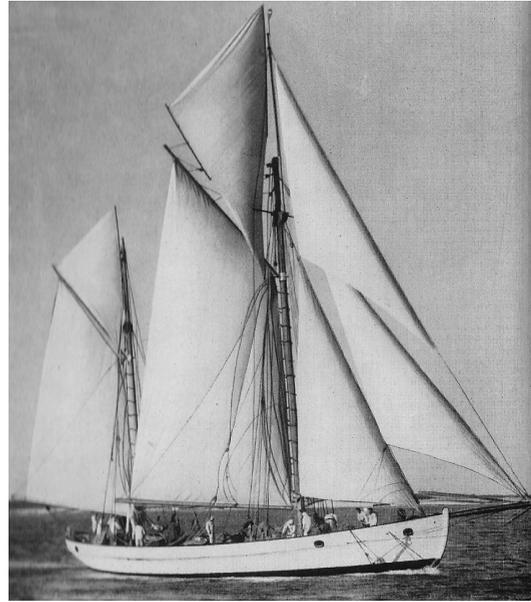
Buchtitel

Im Online-Archiv der „Yacht“ finden sich schon aus den zwanziger Jahren zahlreiche Berichte über Dinklage-Entwürfe, vom Yachtbeiboot bis zum Motorkreuzer. Eine seiner bekanntesten Konstruktionen wurde die Elf-Meter-Ketsch „Störtebeker 5“ aus dem Jahre 1938, gebaut für Deutschlands Segellegende Ludwig Schlimbach. Insgesamt über 500 Konstruktionspläne verbrannten zusammen mit seiner großen Sammlung von Seefahrtsliteratur, als Dinklages Wohnung 1943 in Hamburg ausgebombt wurde.

Seine Karriere als Autor startete Ludwig Dinklage mit Fachbeiträgen. Dann entdeckte er sein Erzähltalent. Reiseschilderungen, Kurzgeschichten für Zeitschriften und Zeitungen entstanden in rascher Folge, sogar einige Bühnenstücke. Bald schon erschien das erste Buch „Lustkutter und dicke Dampfer“. Auf Reisen mit Yachten, Frachtern und Fischdampfern sammelte er immer wieder neue Stoffe und wandte sich schließlich ganz dem Schreiben zu.

Fünfundzwanzig Bücher verfasste Ludwig Dinklage im Laufe seines Lebens. Sie erreichten eine Gesamtauflage von rund eineinhalb Millionen. Er schrieb auch für Zeitschriften und Tageszeitungen. 1939 startete er eine eigene Segelzeitschrift mit dem Titel „Kurs liegt an“, es blieb aber wohl bei der ersten Ausgabe. Außerdem machte er sich als Übersetzer von Seefahrtsliteratur aus dem Englischen, Französischen und Spanischen einen Namen.

Im Zweiten Weltkrieg war Ludwig Dinklage Mitarbeiter der Kriegsgeschichtlichen Abteilung im Oberkommando der Kriegsmarine. Das Kriegsende erlebte er in Freiburg an der Niederelbe, wohin er seine Habe an Bord eines Ewers gebracht hatte. Er wohnte dort im heutigen Rathaus und machte sich um die Wiederbelebung des von der britischen Militärverwaltung zunächst stark



Ketsch „Hamburg“

eingeschränkten Segelsports verdient.

1948 wurde Ludwig Dinklage Leiter des DHH-Stützpunktes Alster in Hamburg. Daraus ging die heutige Seglerkameradschaft „Hansa“ e. V. hervor.

Ludwig Dinklage starb am 15. März 1966 im Alter von 74 in Hamburg, seine Asche wurde bei Helgoland dem Meer übergeben. „Yacht“ würdigte ihn mit einem ausführlichen Nachruf, in dem es hieß: „Jeder Hamburger Segler kannte ihn ... er gehörte den Regatta-Ausschüssen auf Elbe und Alster, auf Nord- und Ostsee an. Elbewettfahrten, Travemünder Woche (er wohnte dann immer im Leuchtturm) und Kieler Woche ohne Ludwig Dinklage sind kaum denkbar. Er wird uns allen fehlen!“

Obwohl er Kap Horn nie gesehen hatte, wurde Ludwig Dinklage Ehrenmitglied der Cap Horniers, jener berühmten Vereinigung von Kapitänen, die auf frachttragenden Segelschiffen das Kap umrunden hatten.

Dinklages Buch über die „Hamburg“-Reise nach Triest ist nicht nur deshalb lesenswert (die deutschnationalen Töne hier und da kann man überlesen), weil wirklich dem Teufel ein Ohr abgesegelt wurde, sondern auch, weil er uns die Häfen und Städte unterwegs zu einer Zeit erleben lässt, als Fahrtensegler dort ganz seltene Gäste waren.

Das Vorwort zur deutschen Erstausgabe schrieb übrigens Ludwig Schlimbach. Darin heißt es, heute unverändert gültig: „Der Hochseesport erfordert den vollen Einsatz – er kennt keine Halbheiten.“

Das Buch ist auch antiquarisch im Internet zu finden, ich besitze ein Exemplar, das A.G Nissen gehört hatte und mir von seiner Tochter Marianne geschenkt wurde.

Vor 60 Jahren

„ONDO“ UND „FIDES“ STRANDEN AUF DEM VOGELSAND

GAN ■ Wer bis noch vor wenigen Jahren auf der nördlichen Seite der Außenelbe mit dem Ziel Helgoland segelte, wird den Anblick in Erinnerung haben: Dicht westnordwestlich des

Leuchtturms Großer Vogelsand ragte ein Mast mit Verstagung aus dem Wasser. „Das ist der sichtbare Rest der 'Fides'“, sagte man sich dann, „ein Wunder, dass Mast und Draht so lange dem Rost standgehalten haben.“ Noch ein paar Jahre früher waren etwas westlich der „Fides“ außerdem weitere, schwarz aufragende Wrackreste zu sehen. Sie stammten von der „Ondo“. Beides waren Mahn- und Wahrzeichen der Gefahren der Seefahrt. Küstenbewohner und Elbsegler wussten Bescheid. Manche fragten sich allerdings, warum der Staat sie nicht beseitigte; denn für Fremde wirkte das Entree nicht als Zierde für die Haustür nach Hamburg, sondern geradezu unordentlich und abschreckend. Aber als Warnung war es wirkungsvoll.

Am 6. Dezember 1961 strandete der 130 Meter lange Frachter „Ondo“ im Wintersturm auf dem Großen Vogelsand. Der Seenotrettungskreuzer „Ruhrstahl“ rettete unter schwierigsten Bedingungen die Besatzung. Für das Schiff war eine Bergung auch lange nach dem Abziehen des Sturmiefs unmöglich. Es wurde vom Treibsand festgehalten und langsam verschlungen, aber die Reste blieben lange sichtbar.

Wenige Wochen später, am 20. Januar 1962, zog der verheerende, unvergessliche Sturm von



**Seemann
& Söhne**

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

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

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

der Nordsee heran, der schwerste Schäden an der deutschen Nordseeküste erzeugte, und dessen von ihm erzeugte Flut 340 Menschen zum Opfer fielen, davon viele in Hamburg. Ausgerechnet zu dieser Zeit lief der 148 Meter lange Erzfrachter „Fides“ in die Elbe ein. Auch er wurde auf den Großen Vogelsand versetzt, kam nicht wieder frei und brach auseinander.

Heute sieht man nichts mehr von den beiden Wracks. Alle, die sie gesehen haben, werden sie aber nicht mehr vergessen. (Quelle: seenotretter.de/ondo-fides)

DIES UND DAS

ZU UNSEREM TITELBILD

GAN ■ Bei mäßigem Wind und mit leicht geschrickten Schoten segelt ein Fahrtenkreuzer mit Vollzeug vor Helgoland, etwa bei Nathurn. Für den Mann am Ruder ist es ein Vergnügen, für die Betrachter ebenfalls. Von den hunderten oder tausenden von Yachten, die jedes Jahr den roten Felsen, Wahrzeichen der Deutschen Bucht, anlaufen, ist es hier gerade eine aus der SVAOe, die ins Bild geraten ist. Der gelbschwarze Stander hängt unter der Steuerbord-Saling; nicht ganz korrekt, denn er gehört nach Backbord, damit an Steuerbord Platz für die Gastlandflagge ist, aber auf der „richtigen“ Seite würde man ihn aus diesem Blickwinkel nicht sehen. Das entschuldigt die kleine Freizügigkeit. Ältere wissen, es ist „Caribe“ von Hans-Jürgen („Hajü“) und Barbara Vorbau, ein Schiff, das viel erlebt hat und sein Eigner auch. Hajü ist mit „Caribe“ einhand über den Atlantik in die Karibik ge-

segelt, hat dort mit Barbara schöne Wochen erlebt, dann ist er an der Ostküste der USA bis zum Long Island Sound gesegelt und von dort wiederum einhand über den Atlantik zurück nach Deutschland. Kein Wunder, dass er dieses Schiff in guter Erinnerung behalten möchte und ein Bild davon in Auftrag gegeben hat. Bei wem wohl? Na klar, bei Marlies Schaper, Malerin, Grafikerin, Illustratorin sowie Ehefrau des verstorbenen Kommodore Jürgen Schaper. Ihr „Strich“ ist unverkennbar. Als Aquarell auf Karton hängt das Ergebnis bei den Vorbaus im Hauseingang, sodass sie sich jeden Tag darüber freuen können. Wir freuen uns mit.

DAS BÜCHERSCHAPP

Von Michael Albrecht ■ Holland mit dem Boot bereisen – das ist die beste und erholsamste Art, das Land kennenzulernen. Auf dem Wasser kann man in den Niederlanden alles erreichen, die größten Städte und das kleinste Dorf. Nur die Masthöhe und die Wassertiefe setzen uns Wasserreisenden gewisse Grenzen. Dazu ist es auch ein Naturerlebnis der besonderen Art, denn es ist das Wassersportland par excellence. Im Vergleich mit Holland ist bei uns in Norddeutschland geradezu kümmerlich wenig für Bootsreisende getan worden.

In der 7. Auflage des fast unentbehrlichen Törnführers „Holland 2“ von Jan Werner werden das Ijsselmeer und die nördlichen Provinzen beschrieben. Es ist gegliedert in Törnvor schläge: Ijsselmeer, Friesland, den nördlichen Teil der Staande Mastroute, die Moorlandschaft von Overijssel und Nordholland von Amsterdam



bis Den Helder. Der Leser erhält alle relevanten Informationen: nautische Unterlagen, Brückenöffnungs- und Schleusenzeiten, Brückenhöhen, Service- und Versorgungseinrichtungen, Hafен- und

Marina-Pläne, Liegestellen und Ankerplätze. Auch Museen und Sehenswürdigkeiten sind vermerkt. Ich werde nie vergessen, wie wir im Veerseer Meer an einem Inselsteg lagen und an Land eine Herde – leider etwas scheue – Rehe beobachten konnten. Natürlich macht es Freude, etwas selbst zu entdecken, aber die Gefahr besteht, dass einem ohne Info doch etwas Sehenswertes entgeht.

Jan Werner, „Törnführer Holland 2“ Das IJsselmeer und die nördlichen Provinzen. 7. Auflage 2022 Delius-Klasing ISBN 978-3-667-12063-2 € 39,90

Praxisguide: Fahrtensegeln.

VOM TRAUM ZUM TÖRN

Von Michael Albrecht ■ Das ist der Titel einer Neuerscheinung von Delius-Klasing, die ich jedem Anfänger und auch fortgeschrittenen Fahrtenseglern als Lektüre sehr empfehlen kann. Dieser Ratgeber enthält alles, was Fahrtensegler können und wissen müssen, bevor sie eine Segelreise antreten. Der Inhalt bietet:

- Eine Übersicht über die verschiedenen europäischen Segelreviere mit ihren Vor- und Nachteilen.
- Grundsätzliche Vor- und Nachteile der verschiedenen Fahrtenschiffstypen hinsichtlich Konstruktion, Ausbau und Innenausstattung, Sicherheit / Gebrauchsboot-Ratgeber.
- Sicherheits- und Notfallhinweise z.B. für: Eigene Kompetenz / Ausrüstung, Rettungsweste und -insel, Notsender / Blitzeinschlag, Feuer und Gas / Wartung, Pflege und Zustand
- Vor dem Ablegen: Der Bootscheck mit Motor und Planung / Der Crewcheck mit Kleidung, Seekrankheit, Wachen und Aufgaben / Der Wettercheck mit globalem Wetter, Mittelmeerwetter, Atlantische Küste, Ost- und Nordseewetter,

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

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

Wellen, Nebel, Wetter Apps und Wetterplanung / Der Navigationscheck mit Gefahren und Funkfrequenzen, Gezeitenhöhen und -strömungen, Steuerkurse, geschätzte Position und Passage-Plan.

- Der Törn: Hafenmanöver mit An- und Ablegen / Segelsetzen, Trimmen und Reffen / Navigieren und Kollisionsverhütungsregeln (KVR) / Nachtsegeln, Nebel und Radar / Aufstoppen und Mensch-über-Bord-Manöver (MOB) / Ankern.



Das Buch ist sehr aktuell, was sich beispielsweise an der Facette erkennen lässt, dass die Gefahr für Yachten durch Schwertwale vor der galicischen Küste und im Bereich der Straße von Gibraltar angesprochen wird.

Nicht erwähnt wird leider die notwendige Kalibrierung der elektronischen Navigationsgeräte, wie sie in diesen Nachrichten in Ausgabe 2-2022 beschrieben wurde. Trotzdem, mein abschließendes Urteil: sehr empfehlenswert!

Leon Schulz, „Praxisguide Fahrtensegeln“, Delius-Klasing, € 24,90, ISBN 978-3-667-12224-7

Zu guter Letzt

HEINE ALS SCHIFFER

Anlässlich des Todes von Heiner Beilcke, seinen Nachruf lese man in dieser Ausgabe, erinnern wir auch mit diesem von ihm verfassten Gedicht an seine vielseitige Persönlichkeit:

Der Dichter Heinrich Heine
beobachtet am Rheine
wie von der Loreley Gesang
ein Schiff soff ab zum Untergang
Drauf hatt' er nur die Flucht im Sinn:
Ich schiffe mich nach London hin!
Stromab ging's erst nach Niederlanden
er schiffet' Segel, bis sie standen
Dann über den Kanal, den breiten
er musste noch ein Stündchen reiten
zum Königshof, das war sein Ziel
dort lieh er sich ein Wohnmobil
und fuhr geschwind gen Notting Hiel
doch als ihm dieser Weg zuviel
da trat er auf die Bremse
und schiffte in die Themse

(aus: Seesäcke, Geschichten für Segler und Freunde des Meeres, mit Illustrationen von Marlies Schaper, elbaol verlag hamburg)

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

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

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

Bankverbindung: Hamburger Sparkasse, IBAN DE60200505501265103992 / BIC HASPDE33

Redaktion: Michael Albrecht, Marcus Boehlich, Stefanie Holke (Layout), Christiane Krieger-Boden, Götz-Anders Nietsch, Norbert Suxdorf, Andreas Völker

E-Mail: redaktion@svaoe.de. Die Redaktion behält sich vor, Beiträge zu kürzen und zu redigieren.

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

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

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

Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier.



Segelimpressionen Elbe-Auftakt-Regatta (Fotos Kay Rothenburg)

