

SVAOe NACHRICHTEN

4-2024 JULI / AUGUST



Sommergrillen im Störloch

Einladung

zum Sommergrillen des SVAOe

Am Sonnabend, den 17. August 2024

**veranstalten wir das alljährliche Grillfest
für unsere Mitglieder und Freunde ab 17:00 Uhr
auf der Wiese im Störloch (SSV Borsfleth)**

Gezeiten für Sonnabend, 17.8.: HW Hamburg: 15:11 h

NW Glückstadt: 20:47 h

Gezeiten für Sonntag, 20.8.: NW Glückstadt: 09:14 h

HW Hamburg: 16:17 h

Wir haben dort für € 7,- p. P. gegrillte Wildschweinkeule für alle geplant.

Salatbeilagen und Getränke bringt jeder selbst mit.

(Wer Eigenes grillen will, muss für Holzkohle etc. selbst sorgen.)

Anmeldung bis zum 1. August 2024

bei Jörn Groth 0172 7137492 oder joern.groth@svaoe.de

Wir hoffen auf gutes Sommerwetter und freuen uns über viele Teilnehmer.

Euer Festausschuss

SVAOe e.V., Neumühlen 21, 22763 Hamburg,
Tel. 040-8811440, Fax 040-8807341, www.svaoe.de



**NACHRICHTEN
SEGEL-VEREIN ALTONA-OEVELGÖNNE E.V.**

102. Jahrgang

Juli / August 2024

Nr. 4

URLAUBSZEIT = FAHRTENZEIT!



Wohin soll die Reise dieses Mal gehen? Norwegische Fjordlandschaft, friesische Inselwelt, dänische Südsee, vorpommersche Boddenlandschaft oder doch wieder mal schwedische Schären, wie auf diesem Bild?

(Foto Paul Körner und Mieke Kaiser)

IN DIESER AUSGABE

3 Editorial

Thema und Meinung

- 4 Ein Segelunfall –
und was wir daraus lernen

Vereinsleben

- 7 Neuaufnahmen
- 8 Hannes Selig † 7. Juni 2024
Träger der goldenen Ehrennadel
- 8 Otterndorf-Ausfahrt 2024
*Wind, Regen, Kälte
und viel Spaß*
- 12 Vorschau über SVAOe
Führerscheinkurse
und Winterakademie im Winter 2024/2025
- 14 Erster SKS-Ausbildungstörn auf „Lone Star“
im Jahr 2024 – Erfolgreich abgeschlossen
- 15 SPOSS-Prüfung Mai 2024
Alle haben bestanden!
- 16 Motorboot „Falke“



Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 16 Der neue SVAOe-Elbe-Cup –
Ein großer Erfolg
- 21 Der Elbe-Cup:
*Vom ELS-Programm zur
ersten Regatta*
- 22 Der neue Elbe-Cup –
und sonstige Elbe-Regatten
- 24 Nordseewoche 2024:
Garmin-Cup
Hamburg–Cuxhaven
Aus der Sicht der „Kalea“
- 25 Nordseewoche 2024:
Starten vor dem Wind ist Mist
Ein Eindruck von der Mole aus



- 27 Nordseewoche 2024:
SVAOe organisierte IDM Offshore
Lob von allen Teilnehmern
- 28 SCU-Regatta – Auftakt der Elbe-
Super Sailing Tour 2024 – Die
Dreieckskurse bei Pagensand und
die Erfolge der „langsameren“ Boote
- 30 Die Pagensand-Regatta
2023 – *Das eigene
Konzept des SCOe*



Fahrtensegeln

- 33 Sturmflut in Schleimünde
Die Wiedereröffnung
- 36 Stationsmeldung von
Trimaran „Pegasus“



Seglergeschichten

- 36 Als Zweiter Steuermann auf der
Brigg „Roald Amundsen“
Von Cherbourg nach Amsterdam



Dies und Das

- 41 Zu unserem Titelbild

Das Bücherschapp

- 41 Sir Francis Chichster:
*„Held der Sieben Meere“ –
„Gipsy Moth Circles the World“*

Zu guter Letzt

- 44 Die Erfindung des Segelns 5000 v.Chr.

Umschlagillustration

Ei-Tempera auf Leinwand, von Marie-Luise Hinkelmann

Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

wie den Berichten zu entnehmen ist, tut sich Einiges auf den Regatta-Bahnen. Der neu ins Leben gerufene „Elbe-Cup“ wird offensichtlich gut angenommen und er wird in Zukunft die Regatta-Szene auf der Elbe hoffentlich dauerhaft beleben. Hier gilt einmal mehr das alte Wort: „Neue Besen kehren gut!“ In diesem Fall war der Besen unser immer noch neue Wettfahrtleiter Andreas Sasse, der die ausgetretenen Pfade der SVAOe Regatten verlassen hat und nun nicht nur segeln lässt, sondern im Anschluss daran auch noch ein Get-Together mit Speisen und Getränken veranstaltet. Wer jemals so etwas veranstaltet hat, weiß, dass dieser Teil sehr viel aufwändiger und schwieriger ist, als der Teil des Regattasegelns. Andreas und seinen Mitstreitern sei auf jeden Fall bereits jetzt gedankt, dass sie dieses neue Veranstaltungsformat auf die Beine gestellt haben.

Von den meisten sicher unbemerkt, hat während der Nordseewoche die IDM Seesegeln, Teil Offshore, unter dem Stander der SVAOe stattgefunden. Nun wollen wir uns hier nicht mit fremden Federn schmücken, denn für die Seglerinnen und Segler war nach außen hin wie gewohnt das Team der Nordseewoche tätig. Diese seltsame Konstruktion ist notwendig, da die Regattagemeinschaft Nordseewoche kein DSV-Verein ist und Meisterschaften nur von DSV-Vereinen ausgerichtet werden dürfen. Trotzdem, ohne die SVAOe-Mitglieder wäre die IDM sicher nicht so gut gewesen, wie sie war. Mit dabei waren: Gesche und Luise Boehlich (Start + Ziel), Marcus Boehlich (Organisation, Ergebnisse), Ole Breckwoltdt (Start + Ziel) und Hinrich Franck (Photos).

Ende Juni teilte die Hamburger Yachthafengemeinschaft mit, dass die Kranbrücke wegen man-

gelhafter Statik vorläufig für den weiteren Betrieb gesperrt sei. Hier zeigt sich, dass die Nörgelei wegen zu hoher Kosten und eventueller Beitragserhöhungen, die einsetzt, sobald es um Investitionen in den Erhalt der eigenen (!) Infrastruktur geht, letztlich dazu führt, dass notwendige Maßnahmen unterbleiben bzw. zu spät begonnen werden. Dann steigen die Kosten erst recht unnötig und im schlimmsten Fall werden Ersatzbauten erforderlich. So jedenfalls wird unser Hafen kaputtgespart. Um den Bestand zu sichern, ist zu erwarten, dass die Beiträge entsprechend steigen werden.

Ich wünsche allen eine weiterhin gute Segelsaison und einen hoffentlich nicht zu heißen Sommer. Ihr/Euer Stephan Lunau (z.Zt. an Bord)



Start zum neuen SVAOe-Elbe-Cup: Signalgeber auf der Mole (Foto Krieger-Boden)

THEMA UND MEINUNG

Ein Segelunfall –**UND WAS WIR DARAUS LERNEN**

Von Christiane Krieger-Boden und Gerrit Rampendahl ■ Es war ein Wochenende (7. bis 9. Juni) mit viel Wind, Schafskälte und auch Regen, dennoch sehr vergnügt – unsere diesjährige Otterndorf-Ausfahrt (mehr dazu in diesem Heft). Doch die Rückfahrt am Sonntag wurde überschattet von unserem Segelunfall auf der „Azurra“.

Der Unfall:

Christiane berichtet: Wir segelten mit einsetzen der Flut bei 5–6 Bft nordwestlichen Winden von Otterndorf mit bis zu 10 kn durchs Wasser elb-aufwärts Richtung Wedel. Wir flogen geradezu über die Wellen! Dabei hatten wir nur die Fock – auf der J/80 eine sehr kurze Rollfock – gesetzt. Der Baum mit dem aufgetuchten Groß lag im Cockpit, war allerdings bei den Manövern immer mal im Weg. Etwas nördlich von Kollmar geschah es: Ich, die eher Unerfahrene, war an der Pinne, Skipper Gerrit machte sich auf der tiefhängenden Leeseite am Boot zu schaffen. In einer Sekunde

Unaufmerksamkeit rutschte er plötzlich unter der (einzügigen) Reling hindurch ins Wasser.

Gerrit berichtet: Ich versuchte mich festzuhalten, was misslang. Meine Rettungsweste löste aus, das Boot entfernte sich. Christiane war allein auf dem Boot!

Christiane: Ein Alptraum! Ohne viel zu überlegen, nur mit dem Gedanken, dass ich ihn unbedingt wieder einfangen musste, fiel ich sofort ab, ließ die Fock stehen, wie sie war (die Fock hatte durch den Vorm-Wind-Kurs Spiel, beim Halsen auf die andere Seite zu wechseln), fuhr einen Kreis, um zu Gerrit zurückzukommen, versuchte einen Aufschieber zu ihm zu machen, war mal zu weit weg, mal zu schnell, drehte eine neue Runde, ich weiß nicht, wie viele.

Ein Problem war, dass ich beim Aufschieber die Fockschoten hätte loswerfen müssen, diese aber bei dem sehr langen Cockpit der J/80 nicht erreichen konnte, ohne die Pinne loszulassen, die man wiederum nicht fixieren konnte. Außerdem war Gerrit beim Annähern nicht mehr zu sehen, weil er unter der Krümmung des Bootsrumpfes verschwand. Es war also nicht zu erkennen, ob ich dicht genug dran war oder ihn sogar überfuhr. *Gerrit:* Nach ungefähr drei Anläufen, gelang es ihr. Ich konnte das Boot zu fassen bekommen und hangelte mich zum Heck durch. Ich konnte mit Christiane kommunizieren, und Christiane konnte die Fock einrollen und somit die Fahrt aus dem Schiff nehmen.

Das nächste Problem war, ins Boot zu kommen. Einfach hochklettern ging nicht und Christiane konnte mich auch nicht hochziehen. Ich konnte ihr beschreiben, dass unter dem Cockpit eine Badeleiter – eine Strickleiter – liegt.

Christiane: Ich habe die Strickleiter erst höher, dann tiefer aufgehängt, erst am Heck, dann an



„Azurra“ von Rettungsbooten umringt

der Seite. Es half nichts, die Badeleiter tauchte unter dem Boot weg, wenn Gerrit versuchte, sich auf eine untere Sprosse zu stellen. Immerhin konnte Gerrit mich nun anweisen, über die auf Kanal 16 eingestellte Handfunke ein „Mayday, Mayday, Mayday“ zu senden. Nach einem Weilchen kam die Antwort von Bremen Rescue; sie wollten unsere Position wissen. Doch die konnte ich nur sehr ungefähr angeben, da wir mittlerweile mit der Tide weiter elbauf getrieben waren. *Gerrit:* Ich hatte Christiane bei der Sicherheitseinweisung die Handfackeln gezeigt und ihr erklärt, wo sie lagern und wie sie funktionieren.

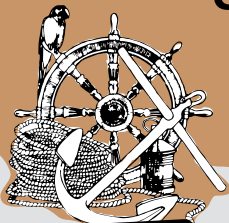
Christiane: Gerrit wies mich an, eine der Handfackeln zu zünden. Daraufhin steuerten uns zwei Segelyachten an, „vive la vie“ und „Beluga“, ebenfalls auf dem Heimweg von Otterndorf – was für ein gutes Gefühl, sie sich nähern zu sehen!

Gerrit: „vive la vie“ verfügt über eine fest eingebaute stabile Badeleiter; über diese konnte ich aus dem Wasser steigen. Nachdem ich bei „vive la vie“ an Deck stand, konnte ich zu „Azurra“ übersteigen. Dank an Patrick Salchow und Crew! *Christiane:* Inzwischen war unser Boot mit der Flut weiter elbauf getrieben, wir befanden uns in der Pagensander Nebelnelbe zwischen Kollmar Oberfeuer und dem Pagensand-Nord-Leuchtturm auf seiner kleinen Insel, wie wir nun allmählich realisierten.

Gerrit: Ich war immer noch in meinen nassen Klammotten und dem Wind ausgesetzt, wollte aber unbedingt nördlich an dem Leuchtturm vorbei ins Hauptwasser zurückkreuzen (Frachter waren weit und breit nicht zu sehen), um dann auf ungefährlichem Kurs unter Deck gehen und mich umziehen zu können. Aber wir kamen nicht vor-

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



Am Hafen Kollmar warten Rettungsfahrzeuge (Fotos © Jürgen Kewitz mit freundlicher Genehmigung, vgl. shz-Bericht <https://www.shz.de/lokales/glueckstadt/artikel/mann-ueber-bord-segler-aus-der-elbe-vor-kollmar-gerettet-47176088>)

an, landeten immer wieder kurz vor dem Leuchtturm und mussten wieder zurückwenden. Durch die vergangene Zeit und meine verlorene Brille war ich inzwischen auch nicht mehr besonders schnell und sicher in meinen Entscheidungen. *Christiane:* Inzwischen war eine Riesen-Rettungsaktion angelaufen, mehrere Boote von Feuerwehr und DLRG kamen auf dem Wasser auf uns



„Azurra“ wird nach Wedel abgeschleppt (Foto Krieger-Boden)

zu; zwei Rettungswagen und etliche weitere Fahrzeuge von Feuerwehr, DLRG und Polizei bauten sich an Land, am Hafen Kollmar, auf; über allem flog ein Hubschrauber, der alarmiert worden war, um die ungenaue Position mithilfe einer Wärmebildkamera aufzuklären.

Die Boote hinderten uns an neuerlichen Manövern, kamen längsseits, DLRG-Leute kamen an Bord und erklärten entschieden, sie würden uns jetzt an Land bringen und Gerrit müsse sich dort untersuchen lassen. So geschah es, und es war gut so, denn Gerrit war bereits stark unterkühlt. Er wurde mit dem Rettungswagen ins Krankenhaus gefahren, wo er behandelt wurde und glücklicherweise einige Stunden später wieder entlassen werden konnte.

Gerrit erinnert sich später: Es wurde überlegt, was mit dem Boot, das außer zwei Rissen in der Fock keinen Schaden davongetragen hatte, geschehen sollte. Ich erinnerte mich, dass der Hafen Kollmar einen sehr harten Untergrund hat, fast vollständig trockenfällt und gegen den Dampferschwell von der Elbe nahezu ungeschützt ist. Glücklicherweise konnte ich die DLRG noch im Krankenwagen überzeugen, „Azurra“ nach Hause in den Hamburger Yachthafen in Wedel zu schleppen (meine Versicherung bedankt sich.)

Christiane: Ich durfte mitfahren. Am Steg wurden wir von einem besorgten Stephan Lunau erwartet, der mir dann beim Festmachen und Aufklaren des Bootes half.

Was wir daraus gelernt haben:

- Die Sicherheitseinweisung aller Crewmitglieder vor Törntritt in die vorhandenen Rettungs- und sonstigen Bordmittel wie Funkgerät (bei uns Handfunke), Signalfackeln, Datendisplay (Echolot), Kompass, Kegel, Ankerball,

Topplicht, Bootsleiter und die Erläuterung von deren Funktion und Bedienung sollte immer gewissenhaft erfolgen (war bei uns der Fall).

- Alle Crew-Mitglieder sollten während des Törns stets Rettungswesten tragen (traf auf uns zu).
- Nicht dem Skipper allein, sondern jedem Crewmitglied sollte stets klar sein, wo das Schiff sich gerade befindet, wie weitergesegelt werden soll und wo eventuell Gefahrenstellen im Wasser drohen können (war bei uns nicht durchgehend der Fall).
- Strickleitern taugen nichts als Einstieghilfen; besser sind festmontierte oder einhängbare Klapp- und Ausziehleitern („Azurra“ hat jetzt eine feste Alubadeleiter, die unproblematisch benutzt werden kann).
- Unterkühlung ist nicht zu unterschätzen. Sie schwächt sehr schnell die Kräfte, trübt möglicherweise das klare Bewusstsein ein und ist ohne Hilfe kaum zu beheben.
- Für den Rettungseinsatz sind Rechnungen eingetrudelt – ausreichende private und Boots-Haftpflichtversicherungen sind dringend empfohlen.

Bei Christiane bleiben offene Fragen:

- Mensch-über-Bord-Manöver werden zwar geübt, aber meist mit voller Mannschaft: dem Verunglückten eine Rettungsboje hinterherwerfen, die Unfall-GPS-Position am Plotter festhalten, die MOB-Taste am Funkgerät drücken und eventuell weitere Notsignale abgeben, den Verunglückten ständig im Blick behalten und ihn beim Annähern mit Hilfsmitteln einfangen, den Motor anwerfen, die MOB-Manöver steuern, die Schoten bedienen oder Segel einholen – was davon kann ein einzelnes verbliebenes Crew-Mitglied wann bewerkstelligen? Zumal, wenn das Boot nicht auf Einhand-Betrieb eingerichtet ist. Gibt es dazu Strategien / Empfehlungen / Übungen?

- Generell wird das Abbergen aus dem Wasser viel zu wenig geübt. Die „Yacht“ hat 2023 einen nützlichen Artikel dazu veröffentlicht (<https://www.yacht.de/segelwissen/manoever/seemannschaft-mob-manoever-nur-mit-bordmitteln-die-anleitung/>), wo es unter anderem um Bergung mit Hilfe eines Falls und über eine Winsch geht, aber auch da wird klar, dass es schwierig ist und Kraft braucht.

Was gut war:

- Wir haben nach dem Unfall von vielen Seiten, gerade auch aus dem Verein, Anteilnahme und Zuspruch erfahren, was außerordentlich gutgegan hat. Danke!

VEREINSLEBEN

Mai/Juni 2024

NEUAUFNAHMEN

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

Ordentliche Mitglieder:

Thea Harksen, 22589 Hamburg

Wiedereintritte:

Michael Römling, 21224 Rosengarten

Lebenspartner:

Jannis Holthusen, 24340 Eckernförde

Jugendliche:

Hanne Madita Ramm, 14169 Berlin

Jüngste:

Erik Holthusen, 24340 Eckernförde

Lina Holthusen, 24340 Eckernförde

* 4. März 1948 † 7. Juni 2024

HANNES SELIG

**Träger der goldenen Ehrennadel
Eigner des Seggerlings „Ipho“ und
des Seggerix „Atta“**

Als Johannes Selig mit 17 Jahren nach Hamburg zog, war dies für ihn Anlass, in den Segelsport einzusteigen. Er segelte in der sogenannten „sechsten“ Mannschaft der damals fünf SVAOe-Kutter, mal auf „Helgoland“, mal auf „Teufelsbrück“, und trat am 1. Januar 1966 in den SVAOe ein. Die auf dem Kutter erfahrene gründliche Ausbildung in Theorie und Praxis des Segelns und besonders in Seemannschaft lobte er noch Jahrzehnte später. 1966 bis 1968 segelte er außer auf dem Kutter „Helgoland“ auf Elbe, Alster und Ostsee parallel auch im Piraten, teils allein, teils mit Michael Leser und Jens Mohr, ebenfalls auf Alster und Elbe. Im Winter 1968/1969 machte er seinen B-Schein.

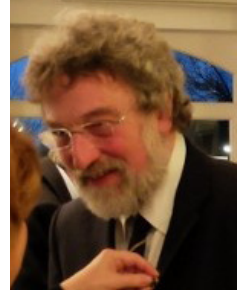
Ein besonderes Erlebnis war für ihn 1969 die Rückführung des Mohrschen Kimmkielers vom Ijsselmeer durch Holland via Norderney und Helgoland bis nach Hamburg. Ansonsten segelte er Pirat, sowohl auf Regatten als auch auf Touren. Weil er dann beruflich zur See fuhr, reduzierte sich die Zeit für das Segeln. Aber ab 1971 segelte er Touren und Regatten auf verschiedenen kleinen Kielschiffen. 1976/1977 baute er zusammen mit Jens Mohr sein eigenes Boot, ein Waarschip 570. Im Winter 1977/1978 legte er die Prüfung zum SHS-Zeugnis ab. Es folgten viele Fahrten mit dem eigenen Schiff, außerdem Regatten, Überführungen und Testfahrten auf verschiedenen Schiffen bis 65 Fuß.

2006 gab es noch einmal eine neue Herausforderung: Hannes Selig kaufte eine Seggerling-

Jolle und stellte fest, dass er mit 58 Jahren das Segeln wegen des Lattengroßsegels der Jolle und wegen der Möglichkeit des Kenterns noch einmal neu lernen musste.

Hannes Selig hatte ein stets ausgeglichenes, freundliches Wesen und war immer auf unaufdringliche Weise bereit, zu helfen, wann immer Arbeiten zu verrichten waren und Manpower im SVAOe benötigt wurde. So reparierte er im Winter eigenhändig ungezählte Optimisten. 2016 wurde er mit der goldenen Ehrennadel des Vereins ausgezeichnet. Nun ist Hannes Selig im Alter von 76 Jahren gestorben. Unser Mitgefühl gilt seinen Angehörigen und Freunden.

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



(Foto Wolfgang Mackens)

Otterndorf-Ausfahrt 2024

WIND, REGEN, KÄLTE UND VIEL SPASS

Von Christiane Krieger-Boden ■ Am 7. bis 9. Juni fand die diesjährige Otterndorf-Ausfahrt bei viel Wind, Schafskälte und auch Regen statt. Gerrit Rampendahl hatte mich eingeladen, die Ausfahrt auf der J/80 „Azurra“ sozusagen als „rasende Reporterin“ mitzuerleben. Trotz des schlechten Wetters war die Beteiligung an der Ausfahrt ganz gut (mit dabei u.a.: „Luise“, „Aeolus“, „Azurra“, „Beluga“, „Caribe“, „Elsbe-Oltmann“, „Eule“, „Havkarlen“, „Nordwest“, „Sirkka“, „vive la vie“). Unter den Crews dominierte die mittelalte

bis ältere Generation, doch auch drei jugendliche Segler mischten sich mutig darunter. Die Stimmung war gut.

Unser (der „Azurra“-Crew) Plan für den Freitag war eigentlich, um 17:00 Uhr, eine Stunde vor Hochwasser, von Wedel auszulaufen, um dann nach drei Stunden Segeln in Glückstadt in einem Restaurant zu Abend essen zu können. Aber mit Einkaufen, Einräumen und Einweisen (in die Bord- und Sicherheitseinrichtungen) wurde es dann doch sechs Uhr, bis wir den Hamburger Yachthafen verließen. Und wenn wir auch gut vorankamen, bei 3–4 Bft nordwestlichen Winden, so hatten die Glückstädter Restaurants nach unserem Einlaufen und Klariern doch schon die Küche geschlossen und es blieben uns nur Butterbrote aus Bordmitteln. Immerhin, auf der „Luise“ von Stephan Lunau hatte sich ein lustiges Völkchen von SVAOe-ern und SVAOe-erinnen mit Bier, Wein und Hochprozentigem eingefunden; man saß etwas beengt im Cockpit, aber das wärmte an diesem kühlen Vorsommerabend.

Am Sonnabend liefen die meisten Yachten um zehn Uhr aus dem Glückstädter Hafen aus, wir mit unserer schnellen J/80 natürlich(!) erst eine halbe Stunde später. Der Wind hatte im Vergleich

zum Vortag aufgebrist auf 4–5 Bft und kam direkt von vorne, zunehmend baute sich auch eine kurze steile Welle auf, die unser Boot auf seinem Am-Wind-Kurs immer wieder stampfend in die Wellentäler klatschen ließ. Wir kamen rechtzeitig vor der Einfahrt zur Medem* und dem Otterndorfer Hafen an (der Einfahrtspriel ist nur bei ausreichend hohem Wasserstand befahrbar) – mehrere SVAOe-Boote fuhren dort bereits unter Motor Wartekreise und formierten sich dann, um unter Führung der „Luise“ als Geschwader im Hafen einzulaufen. Dort wurden wir vom Festausschuss – zwar nicht von Jörn Groth persönlich, aber gut organisiert von seinen Mitstreitern/innen – mit Sekt empfangen!

* Die Medem sieht aus wie ein Fluss, ist jedoch ein künstlich angelegter Kanal zur Entwässerung des Hadelner Landes, das unter dem Meeresspiegel liegt. Die Medem hat daher weder eine Quelle noch eigene Strömung; die Strömung wird vielmehr durch das 100 Jahre alte Schöpfwerk am Otterndorfer Hafen und das Stufenschöpfwerk Ihlienworth südlich von Otterndorf künstlich erzeugt.

Bis zum Grillen am Abend war dann noch viel Zeit, die man sich mit Spazierengehen, Besuch



Seemann

& Söhne

Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG					www.seemannsoehne.de
Schenefeld	Blankenese	Rissen	Groß Flottbek		Bestattungen
Dannenkamp 20	Dormienstraße 9	Ole Kohdrift 1	Stiller Weg 2		aller Art und
22869 Schenefeld	22587 Hamburg	22559 Hamburg	22607 Hamburg		Bestattungsvorsorge
Tel.: 8660610	Tel.: 866 06 10	Tel.: 81 40 10	Tel.: 82 17 62		

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



„Luise“ fährt in Glückstadter Hafen ein



Abendtreff auf „Luise“



Im Geschwader entlang der Pricken zum Otterndorfer Hafen



Hafen kommt in Sicht



Sektempfang im Hafen (Barbara und Haju)



Viel SVAOe-Präsenz



Am Grill

auf anderen Booten oder einem Nickerchen vertrieb. Schließlich wurde es Zeit, an Land neben dem Steg den großen Grill anzuschmeißen. Es regnete immer mal wieder ein wenig, war windig und kalt, und dem waren die Bedauernswerten, die jeweils ihre Würstchen, Holzhackersteaks oder Gemüse grillten, ausgesetzt. Aber in dem mit Holzlamellen verstärkten Pavillon daneben saßen wir auf langen Holzbänken und -tischen vor dem Wetter geschützt. Das Fertiggegrillte und verschiedene mitgebrachte Salate wurden herumgereicht, Getränke von Bier und Wein bis Rum verteilt, wobei sich das Schwergewicht mit fortschreitendem Abend zunehmend zum Rum verlagerte. Alles in allem ein gelungener Abend!

Am Sonntagmorgen konnten alle ausschlafen und gemütlich frühstücken – Niedrigwasser um elf Uhr, Auslaufen frühestens eine Stunde nachher möglich. Wir warteten, bis sich die ersten Yachten hinaustrauten, fuhren dann hinterher. Der Wind hatte weiter aufgefrischt auf nunmehr 5–6 Bft, aber auf unserem Rückweg nach Wedel kam er nun ja von achtern, zusammen mit der Flutströmung. Auf der „Azurra“ setzten wir nur die Fock, und waren doch schneller als die Wellen, kamen mit bis zu 10 kn durchs Wasser teilweise ins Surfen! Störende Frachter oder sonstige Hindernisse gab es kaum, entspanntes schnelles Segeln nahezu allein auf der Elbe, vorbei an Brunsbüttel, vorbei an den Fährschiffen zwischen Glückstadt und Wischhafen, vorbei an Rhinplate ... Tja, und dann überschattete der Segelunfall der „Azurra“, über den wir vorne in diesem Heft berichten, dieses ansonsten so gelungene Wochenende.



Im Pavillon: Gute Laune, ...



... gutes Essen, ...



... gute Getränke (Fotos Güldener, Krieger-Boden)

Vorschau über

SVAOE FÜHRERSCHEINKURSE UND WINTERAKADEMIE IM WINTER 2024/2025

Von Andreas Gustafsson ■ Im Winter 2024/2025 bietet der SVAOe seinen Mitgliedern und denen befreundeter Segelvereine wieder prüfungsvorbereitende Kurse für Führerscheine und Funk-scheine an. Das derzeit vorgesehene Programm finden Sie nachstehend. Wir leiten die Führerscheinkurse wie üblich mit einem gemeinsamen Informationsabend am **Mittwoch, den 16.10. ab 19:00 Uhr im Vereinshaus** ein (Achtung: in einer ersten Ankündigung war zunächst Montag 14.10. genannt – dieser Termin musste leider verlegt werden).

Alternativ wird auch eine Online-Teilnahme via Zoom möglich sein. Ferner finden Sie nachstehend auch bereits eine Vorschau für die Themen der kommenden Winterakademie. Über die endgültigen Termine und Themen informieren wir Sie im Oktober auf der Homepage und via E-Mail. Alle Kurse und Seminare werden als Präsenzveranstaltungen durchgeführt. Bei einzelnen Seminaren könnte im Ermessen der Referenten auch eine parallele Online-Teilnahme möglich sein; dies werden wir dann in der Ankündigung kenntlich machen.

Anmeldeformulare stehen ab zweiter Septemberhälfte auf der Homepage bereit bzw. folgen per Mail.

Nachstehend unsere geplanten Führerschein- und Funkkurse:

- **Sportsegelschein SPOSS** des DSV ab 14 Jahren. Der SPOSS ist kein amtlicher Führerschein, sondern ein sportlicher Leistungsnach-

weis. Er bescheinigt seinen Inhabern, ein kleineres Segelboot auf einem Binnenrevier führen oder als qualifizierte Crewmitglieder auf einer Yacht oder z. B. auf einem unserer Jugendkutter mitsegeln zu können. Der SPOSS ist Voraussetzung, um SVAOe-Jollen auf der Alster oder anderen Binnenrevieren eigenverantwortlich zu bewegen oder um an Verbandsregatten auf Binnenrevieren teilzunehmen. Wir empfehlen ihn allen Segeleinsteigern ab 14 Jahren im Anschluss an die erste Segelsaison. **Kurszeit voraussichtlich: donnerstags 19:00–20:30 Uhr + ein Blocktag im Januar von 10:00–17:00 Uhr im Vereinshaus.** Für Mitglieder der Jugendabteilung kann der Blocktag in ein zeitgleich stattfindendes Seminarwochenende der Jugendabteilung eingegliedert werden.

Erster Kurstag voraussichtlich Donnerstags 9. Januar 2025, Dauer ca. bis Anfang März 2025, Abschluss durch interne Theorieprüfung vor SVAOe Prüfungskommission vor den Osterferien 2025. Für Teilnehmende mit ausreichender Praxiserfahrung (in 2024 bereits ausreichend gesegelt) folgt ein gesonderter Praxisteil mit Prüfung im Frühjahr 2025 auf der Alster. Für Einsteiger ohne ausreichende Vorerfahrung ist eine Praxisprüfung im Herbst 2025 vorgesehen.

- **SBFSee Sportbootführerschein Geltungsbereich Seeschiffahrtstraßen** ab 16 Jahren als amtlicher Standardführerschein zum Führen von Yachten auf deutschen Seeschiffahrtsstraßen innerhalb der 3sm-Zone und vorgeschrieben ab einer Motorleistung von 15 PS. Dieser Schein enthält keine spezifischen Segelthemen und ist zwar für die meisten Yachtskipper notwendig, jedoch für den Einstieg in das Segeln wenig geeignet – hierfür empfehlen wir den SPOSS!

sowie

- **SKS Sportküstenschifferschein** ab 16 Jahren, aufbauend auf dem SBFSee + nachgewiesenen 300 sm in Küstengewässern. Weiterführender amtlich anerkannter und empfohlener Führerschein für Yachten in deutschen und internationalen Küstengewässern bis 12 sm von der Küstenlinie.

SBFSee und SKS werden im 1. Teil gemeinsam unterrichtet. Insbesondere wer bereits Vorkenntnisse und Erfahrungen aus dem SPOSS oder in vergleichbarem Umfang einbringen kann, kann beide Kurse deshalb durchaus auch gemeinsam belegen und in zeitlichem Abstand zueinander zuerst die SBFSee- und anschließend die SKS-Prüfung ablegen. Hinsichtlich des Hintergrundes insbesondere zu Navigation und Gezeiten empfehlen wir den SKS als „Grundausrüstung“ für das Führen einer Yacht in Küstengewässern.

Kurszeit SBFSee/SKS: montags 19:00–21:00 Uhr, dazu ein Blocksonntag für SKS-Navigation im Frühjahr 2025.

Erster Kurstag voraussichtlich Montag 4. November 2024. Kursdauer ca. bis März (SBFSee) und April 2025 (SKS), Abschluss durch Theorie-/ Praxisprüfungen vor DSV-Prüfungskommission.

- **SSS Sportseeschifferschein:** Dieser Kurs wird alle 2 Jahre abwechselnd mit dem SHS Sporthochseeschifferschein angeboten und wird im Winter 2025/2026 wieder auf unserem Programm stehen.

- **SHS Sporthochseeschifferschein:** Der SHS ist der amtliche, empfohlene Führerschein zum Führen von Yachten in der weltweiten Fahrt und vermittelt umfangreiche Funk- und vertiefte Kenntnisse u.a. der terrestrischen und astronomischen Navigation, des internationalen Seerechts

und tropischer Wettererscheinungen. **Kurszeit: mittwochs 19:00–21:00 Uhr, dazu ein Blocktag an einem Sonnabend für Navigation.**

Erster Kurstag voraussichtlich Mittwoch 6. November 2024, Dauer ca. bis April 2025, Abschluss durch Theorie-/ Praxisprüfung. Die Prüfung vor einem Prüfungsausschuss der Zentralen Verwaltungsstelle (im Hause des DSV) erfolgt schriftlich und mündlich.

Prüfungsvoraussetzung sind ein Mindestalter von 18 Jahren, der Besitz des Sportseeschifferscheins SSS sowie ein Nachweis von 1000 Seemeilen auf Yachten.

Der SHS findet wie alle Kurse nur bei ausreichender Nachfrage statt. Für ausreichende Planungssicherheit bitten wir alle Interessenten herzlich, ihr Interesse an einer Kursteilnahme (noch unverbindlich!) bereits so früh wie möglich an die Geschäftsstelle zu übermitteln.

- Weiterhin planen wir einen Wochenendkurs Freitagabend bis Sonntag zum **UKW-Sprechfunkzeugnis SRC Short Range Certificate**, sowie bei genügend Nachfrage an einem darauffolgenden Wochenende auch zum weiterführenden **LRC Long Range Certificate für Satelliten- und Kurzwellenfunk**. Das SRC ist verpflichtend erforderlich für Skipper einer Segelyacht auf deutschen Seegewässern, welche mit einem UKW-Seefunkgerät ausgestattet ist. Es ist international anerkannt und kann ab 15 Jahren abgelegt werden. Der Kurstermin im Frühjahr 2025 wird noch bekanntgegeben. Die Prüfung soll nach Möglichkeit wie gehabt am Sonntag direkt im Anschluss an den Kurs bei uns im Vereinshaus abgenommen werden.

SVAOe-Winterakademie 2024/2025:

Wir planen im November und Dezember ein



SKS-Kurs 2024

einführendes Abendseminar zu Grundlagen der **Yachtelektrik** sowie vertiefend ein Tagesseminar insbesondere für diejenigen, die ihre vorhandene Installation besser nutzen oder die diese ganz oder teilweise ergänzen oder erneuern wollen.

Ferner stehen nach dem Jahreswechsel Abendseminare für **Wettfahrtregeln** (wie in jedem Winter), zu neueren **Akkusystemen** an Bord sowie zur **Planung längerer Seetörns** auf dem Programm. Das krankheitsbedingt im Frühjahr 2024 ausgefallene Tagesseminar zu **Notfallmedizin** an Bord soll erneut angeboten werden. Weitere Themen können noch folgen.

Erster SKS-Ausbildungstörn auf „Lone Star“ im Jahr 2024

ERFOLGREICH ABGESCHLOSSEN

Von Andreas Gustafsson ■ Seit 2022 besteht eine Kooperation zwischen dem SVAOe und dem Yacht-Club Nürnberg (YCN), um das YCN-eigene Boot „Lone Star“ im Rahmen des SVAOe-Ausbildungsganges zum SKS-Schein für die praktische

Ausbildung und die Abnahme der praktischen Prüfung nutzen zu können. „Lone Star“, vormals „Suca“, ist ein Admiralscupper aus Mahagoni von 1968 mit entsprechender Atmosphäre auf und unter Deck, aber auch mit moderner Navigationselektronik an Bord. Ihr Heimathafen ist Heiligenhafen.

Nun fand im Rahmen dieser Kooperation vom 4. bis 11. Mai vor Heiligenhafen der erste Ausbildungstörn in diesem Jahr statt. Unter der routinierten und versierten Anleitung von Skipper Willy Behnke (seit 1960 im SVAOe und seit 2006 im YCN) sowie Co-Skipper Bernhard Schlögel (YCN) konnten die beiden (externen) Teilnehmenden unseres SKS-Kurses, Alison Thiel und Uwe Dehmel, die praktische Prüfung zum SKS-Schein erfolgreich ablegen. Weitere Kandidaten und Kandidatinnen, auch vom SVAOe, werden sicher bald folgen. Ihnen wünschen wir eine erfolgreiche Saison. Gute Ausbildungsbedingungen sind damit jedenfalls gesichert.



Törncrew, darunter die erfolgreichen Probanden Uwe (2vr) und Alison (2vr) sowie Skipper Willy Behnke (1vr)
(Foto Andreas Gustafsson)

SPOSS-Prüfung Mai 2024

ALLE HABEN BESTANDEN!

Von Thomas Lyssewski, SVAOe-Obmann ELS ■ Am Freitagabend, 17. Mai, stand die praktische Prüfung für den DSV-Sportsegelschein (SPOSS) an, durchgeführt von den Prüfern Ulli Jensen, Momo Böök und Thomas Lyssewski. Die fünf Prüflinge, Stefan L., Franziska W., Mathias W., Fabian R. und der Jugendliche Anton R., absolvierten im Winter den theoretischen SPOSS-Kurs im Rahmen der SVAOe-Führerscheinausbildung und haben die theoretische Prüfung bereits bestanden. Sie trainierten im Rahmen des Programms „Erwachsene lernen Segeln (ELS)“ das Segeln auf der Alster.

Am Prüfungstag stellte das Wetter uns alle vor eine kleine Herausforderung, denn es war bedeckt und der Wind wehte mit ca. 4 Bft aus N bis NE. Dabei ist die Prüfung selbst schon ziemlich anspruchsvoll: Es fängt mit dem Aufbau der Kieljolle C55 und dem Klarmachen zum Segeln an und hört mit dem Aufklaren der C55 nach dem Segeln auf. Dazwischen müssen viele Manöver gefahren werden, wie eine Wende um nicht mehr als 90° und eine Halse, bei der die Segel korrekt gefiert werden, rechtzeitig Gegenruder gelegt wird und Sonnenschüsse vermieden werden. Aufschießer und sauberes An- und Ablegen an/von der Takelboje müssen gezeigt werden. Beim „Mensch-über-Bord“-Manöver kommen dann alle Manöver zusammen, so dass hier das Augenmerk besonders bei dem Orientierungsvermögen auf dem Wasser liegt.

Bei allen diesen Manövern schauen die Prüfer auf die Ausführungen: ob der Pinnenausleger sauber hinter dem Rücken gewechselt wird, ob die Segelstellung zum Kurs passt und ob das



SPOSS-Prüfung bestanden: Anton, Fabian, Franziska, Stefan und Mathias (v.l.n.r.) (Foto Thomas Lyssewski)

Boot in Längs- wie Quer-Richtung gut getrimmt ist. Wir wollen bei der Prüfung sehen, dass die Segler das Boot im Griff haben und nicht umgekehrt.

Parallel zum Segeln werden die vielen Knoten wie Stopperstek, Webeleinstek, Rundtörn mit zwei halben Schlägen, Palstek, Kopfschlag auf Klampe usw. geprüft. Hierbei gibt es auch praktische Tipps, z.B. dass sich ein Palstek unter Zug nicht öffnen lässt, wohl aber ein Rundtörn mit zwei halben Schlägen, der daher manchmal angebrachter ist.

Trotz des herausfordernden Wetters meisterten alle fünf Prüflinge diese Aufgaben. Glückwunsch zur bestandenen SPOSS-Prüfung und „Mast- und Schotbruch“! Weitere vier Prüflinge werden dann im Herbst an einem Sonnabend geprüft werden.



Motorboot „Falke“

WIEDER FÜR TÖRNS DER MITGLIEDER VERFÜGBAR

Von Andreas Gustafsson, Obmann des Ausschusses für Navigation ■ Unser vereinseigenes Motorboot „Falke“ erhielt im vergangenen Jahr eine Grundüberholung und steht, sofern es nicht gerade für Vereinszwecke benötigt wird, auch für Ausfahrten unserer Mitglieder auf der Unterelbe zur Verfügung.

Der „Falke“ ist ein offener Verdränger für Tagestörns; er eignet sich nicht für Offshore-Bedingungen und Nachtfahrten. Er ist mit einem Zweizylinder-Einbaudiesel mit 15 PS ausgerüstet. Er ist geeignet für eine Crewgröße von eins bis fünf Personen. Eine Sprayhood bietet begrenzten Schutz vor Regen und überkommendem Wasser.

Nutzungsgebühr: je angefangener Tag 40 EUR + Diesel. Erstnutzer hinterlegen zudem eine Kaution von 100 EUR und erhalten vor der ersten Fahrt eine Einweisung von unserem Obmann Jens Mohr. Voraussetzung für die Ausleihe ist der Besitz eines SBFSee.

Terminanfragen richten Sie bitte an unsere Geschäftsstelle.



„Falke“ trockenengefallen vor Schweinesand
(Foto Andreas Gustafsson)

REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE

Der neue SVAOe-Elbe-Cup

EIN GROSSER ERFOLG

Wegen der geringen Meldezahlen in vergangenen Jahren bei der traditionellen Elbe-Auftakt-Regatta hat sich der SVAOe zu einem neuen Format unter dem Namen Elbe-Cup und zu einem neuen Termin, organisiert und maßgeblich geprägt von dem neuen Wettfahrtsleiter der Elbe-Regatten, Andreas Sasse entschlossen. Das neue Format stieß bei allen Teilnehmern, die sich dazu geäußert haben, auf große Begeisterung, mit nur kleinen Einschränkungen und ein paar bedenkenswerten Anregungen.

Von Andreas Sasse und Teilnehmern ■ Mit den ausnahmslos positiven Rückmeldungen von Teilnehmern und Sponsoren fühlt sich der neue Elbe-Cup nach dem gelungenen Debut einer Veranstaltung an, die zukünftig immer um das erste Juni-Wochenende auf der Elbe stattfinden soll, sofern der Termin nicht mit der Nordseewoche kollidiert.

Vorbereitung: Ein neues Format zu etablieren ist ja dann doch einfacher gesagt als umgesetzt. Eine neue Choreografie musste nicht nur erdacht, sondern auch mit allen Details geplant und umgesetzt werden. Der Termin wurde verlegt: Statt im oft noch kalten April nun im Frühsommer am 1. Juni. Der SVAOe Elbe-Cup wurde in die Elbe Super Sail Tour, eine Gesamtwertung aller sieben Elbe-Regatten dieses Jahres, integriert (vgl. www.elbregatten.de). Entscheidungen mussten getroffen werden: Welche Sponsoren kann man akquirieren? Wie teilt man die Yardstick-Gruppen ein? Welche Bahnen für die Wettfahrten? Am Abend lieber eine große Party mit DJ oder eher eine wertige Abendveranstaltung im La Vela, dem italienischen Restaurant im Yachthafen?

Wettfahrten: 23 Crews hatten sich gemeldet, um das neue Format zu testen, darunter drei Double-Hand-Meldungen mit begünstigten Yardstickwerten. Zwei Wettfahrten waren angesetzt, zunächst um 11:00 Uhr eine kurze 4,5 sm-Wettfahrt zum Warmsegeln und direkt im Anschluss die zweite Wettfahrt auf der großen Bahn mit 14 sm Länge vom Yachthafen zur Tonne 104 bei Bützfleth und von dort – bei gerade noch ausreichendem Wind – zurück, um sich gegen die Strömung zwischen den Stacks hindurchzutricksen.

Insgesamt gab es fünf Gruppen (vier Yardstick-Gruppen plus die Folkeboote mit zusätzlicher Einheitswertung), die in zwei Starts aufgeteilt wurden, wie immer die langsameren Boote im ersten Start. Die Starts verliefen sauber, Frühstarter im zweiten Start der zweiten Wettfahrt wurden benachrichtigt und haben bereinigt. Proteste gab es nicht und, soweit bekannt, auch keine Rammings. Das letzte Schiff ging um kurz vor 17:00 Uhr über die Ziellinie.

Abendveranstaltung: Die Seglerinnen und Segler wurden sogleich mit kaltem Molenbier, gespendet von der Segelwerkstatt-Stade, und mit stimmungsvollen Gitarrensongs am großen Mastenkran empfangen. Bei bestem Wetter – spanish nights! – wurden anschließend italienische Grillwürste und Pasta auf der Terrasse des La Vela gereicht. Die Gin-Sul-Bar war gut besetzt und besucht.

Nachdem Durst und Hunger gestillt waren, wurde zur unterhaltsamen Preisverteilung in den Emporenraum des La Vela gebeten. Mit launigen Worten dankte der Wettfahrtsleiter den Helfern und Sponsoren der Veranstaltung. Neben den Punktpreisen gab es Sachpreise für besondere Leistungen, so freute sich z.B. die Jugendcrew



Das Starter-Team (Foto Krieger-Boden)



Regatta-Begleitboot



Start (im Vordergrund „Swift“)



„Panda“

der „Unterelbe Express“ über Crewjacken für das beste Vereinsboot. Als Wanderpreis für den Gewinner über alles war ein Gemälde der Künstlerin Ulrike Waalkes ausgeschrieben und wurde von dieser bei der Preisverteilung enthüllt und mit dem Namen der siegenden Crew versehen. Auch hier war die Idee, ein neues Format zu kreieren: weg von den Staubfängern und polierbedürftigen Silberschalen und mal etwas anders machen... (Andreas Gustafsson schlägt

übrigens vor, Sachpreise zu verlosen und nicht an die Siege zu koppeln. So hätte jeder gleiche Chancen, für Newbies wäre das möglicherweise eine zusätzliche Motivation).

Die Feier zog sich hin: Die letzten Gäste gingen Gin-beseelt um halb zwei Uhr morgens.

Ergebnisse: Die Ergebnisse sehen aus SVAOe-Sicht ganz erfreulich aus: drei erste Plätze bei fünf Gruppen: „Kalea“, „Ballerina 2“, „Fun“. „Kalea“ und „Ballerina 2“ errangen außerdem in der Gesamtwertung Platz 3 und 4. Platz 1 und 2 gingen an „Ghost“ (MSC) und „Chosi VI“ (BSC).

Lob: Die Teilnehmer äußerten sich ausnahmslos begeistert: „Große Klasse, die Regatta, die Orga, das Event...und natürlich das Wetter. Mit neuer Crew ein neues, mutiges Format, es gab am Abend sehr viel Lob dafür (zum Beispiel das Fazit von Ghost/ Robert Neumann).“ (Dirk Selter). „Mir hat es gefallen und die Crew ist auch angefixt. Alles in allem eine schöne Premiere.“ (Andreas Gustafsson).



Auf dem Rückweg: Spinnaker-Kurs

Gut gefiel die Terminverschiebung: „Juni statt April: schon was anderes als früher zuweilen der waagerechte Graupel bei 5–10°C Lufttemperatur. Keine Frage, die Verlegung ist witterungsmäßig ein Vorteil. Viel später hätte der Termin aber auch nicht sein dürfen, denn viele verholen ihre Boote dann an die Ostsee. Fällt der Elbe-Cup später in den Juni, um einem späten Pfingsten auszuweichen, dann sind viele Boote schon weg. Das ist ein Vabanque-Spiel.“ (Andreas Gustafsson).

Auch die Abendveranstaltung kam sehr gut an: „Das Come-Together nach dem Segeln war super. Hierbei war das tolle Wetter natürlich ein wichtiger Faktor. Ob es das kühle Bier beim Mastenkran oder das schöne Essen danach war, es war perfekt organisiert. Hierfür von mir und meiner Crew ein herzliches Dankeschön“ (Axel Godefroy).

Kleine Kritikpunkte: „Die Kurse waren etwas zu einfach, da hätte mehr hinter Hans-Kalb-Sand oder hinter Lühe-Sand passieren können.“ (Gerrit Rampendahl). „Die Bahn könnte flexibler werden, wenn man einige Blechtonnen meiden könnte: Geht bei Tonne 118 im Flachwasser, aber schlecht bei Tonne 119.“ (Klaus Pollähn). „Wir fahren immer noch um die Blechtonnen mitten im Strom. Vielleicht gelingt es ja, unsere Ressourcen etwas zusammenzuwerfen und Bubbles im Flachwasserbereich auszubringen.“ (Andreas Gustafsson).

„Die zwei Wettfahrten waren spannend. Man könnte sie anders werten: Die kurze mit Faktor zwei, die lange mit Faktor drei.“ (Klaus Pollähn). „Die lange Wettfahrt hätte man auch übergeben können.“ (Andreas Gustafsson).

Missfallen hat die frühe Steuerleutebesprechung: „Seit 99 Jahren kommen wir eine Stunde vor Start an Bord und es hat immer gepasst. Jetzt habe ich am Vortag vor der Regatta en passant



„Ballerina 2“



„Fun“ (2vr)



„Azurra“



An der Wendemarke Tonne 104



„Pacemaker“

im Programm gelesen, dass am nächsten Morgen um 8:30 Uhr noch Check-In und Steuerleutebesprechung angesetzt war. Das hätte gern in der Ausschreibung stehen dürfen. Wir mussten am Vortag-Nachmittag noch schnell umdisponieren.“ (Andreas Gustafsson). „Ich muss das frühe Treffen zur Abholung der Regattaunterlagen usw. ansprechen. Ich glaube, dass man sich diesen Termin schenken kann. Zum einem sind die Unterlagen online zu bekommen, zum anderen ist es schwierig, jemanden aus der Crew zu finden, der in der Nähe wohnt, um Stunden

vor der Regatta dort präsent zu sein.“ (Axel Godefroy). „Eine Steuermannbesprechung ist vielleicht verzichtbar.“ (Klaus Pollähn).

Aussichten: „Zu den Teilnehmerzahlen: mein Gefühl ist, da geht noch viel mehr. Die Ausschreibung kam spät per Mailing. Auch auf unserer Homepage war das neue Ereignis lange geheim, nur auf manage2sail war es eingestellt. Neues Format, neuer Termin, neuer Name: ich kann mir vorstellen, mit ein bisschen mehr Vorlauf wären noch 50–100 % mehr drin gewesen. Aber für das nächste Mal haben wir jetzt sicher einiges an Empfehlungen, das ist mindestens ebenso gut.“ (Andreas Gustafsson). „Ja, wenn der SVAOe die Absichten in Bezug auf Format und Bahnen frühzeitig der gesamten Öffentlichkeit kundtun würde, damit könnte man deutlich mehr interessierte Teilnehmer anlocken, insbesondere in der Konkurrenz zu anderen Vereinen, die schon lange mit traditionellen Bahnen punkten. Solche Informationen gehören dann auf die eigene Webseite und nicht nur versteckt und unzugänglich auf manage2sail.“ (Klaus Pollähn).

„Ich wünsche dem SVAOe und der Organisationscrew viel Erfolg bei der Ausrichtung dieser neuen Regatta. Mögen die Teilnehmer zahlreich sein und die Sponsoren ihr Portemonnaie öffnen.“ (Axel Godefroy)

Besten Dank an die Partner des SVAOe

Elbe-Cup: Gin Sul / La Vela / Malte Kwiatkowski Gartengestaltung / Peter Wrede Yacht Refit / Gotthardt Yacht / Crazy4sailing / Seldis Polysteen / Weinhaus Röhr / Segelwerkstatt Stade / Iversen Getränkehandel – und natürlich an die Hamburger Sparkasse, die ein großzügiges Budget zur Unterstützung aller Elbregatten ausrichtenden Segel-Vereine zur Verfügung stellt.

Der Elbe-Cup:

VOM ELS-PROGRAMM ZUR ERSTEN REGATTA

Von Stefan Lospichl ■ Meine erste Erfahrung mit dem Regattasport liegt ca. dreißig Jahre zurück: Bei sonnigem, leicht windigem Wetter saß ich damals wieder einmal an der Alster und schaute dem Treiben auf dem Wasser zu. Einem neben mir sitzendem Mann gegenüber machte ich die unbedachte Bemerkung, dass die Fahrten der Segelboote sehr gemütlich aussähen. Er widersprach mir entschieden und sagte, die würden bis aufs Blut kämpfen. Das war meine erste Erfahrung mit Regatta. Noch sehr naiv!

Dreißig Jahre dauerte es, bis ich den Sprung aufs Boot schaffte, um meinen SPOSS-Schein zu erwerben. Hätte ich gewusst, dass die Möglichkeit, so einen Schein auf der Alster zu machen, so unkompliziert ist, hätte ich es schon früher getan. Letztes Jahr segelte ich meine ersten Fahrten auf der Alster mit Thomas Lysewski beim Dienstagstraining des „Erwachsene-lernen-Segeln (ELS)“-Programms. Der Beginn war für mich sehr aufregend und ich hatte schnell Respekt vor dem Mitspieler Wind. Vor allem, als ich mir den Pinnenausleger abfahren ließ. Das war ganz großes Kino!

Die Theorie- und Praxisprüfung bestand ich besser als erwartet und dann stellte sich die Frage, was nun? In der neuen AG Zukunft des SVAOe, der ich beigetreten war, zeigte sich, dass gerade dieses Thema auch für den Verein sehr wichtig ist. Was können unsere Mitglieder nach dem SPOSS tun? Wie und wo können sie segeln? Zum Glück traf ich in dieser AG Gerrit Rampendahl, der mich nach einem kurzen Gespräch in die WhatsApp-Gruppe für das Mittwochsregat-

tasegeln auf der Elbe aufnahm. Das fand ich schon mal super und als ich dann sogar noch beim SVAOe Elbe-Cup am 1. Juni auf „Azurra“ mitsegeln durfte, war ich echt begeistert.

Die Veranstaltung war für mich gänzlich neu. Meine drei Mitsegler gaben mir aber nicht das Gefühl, hier fehl am Platz zu sein. Ganz im Gegenteil. Meine Teilnahme wurde sogar als mutig und genau richtig angesehen. Von A wie Ablegen bis Z wie Ziel war es ein tolles Erlebnis. Das Segeln in der Strömung der Elbe war nochmal etwas ganz anderes als das Segeln auf der Al-



In Aktion (Regattafotos © Kay Rothenburg)



Empfang mit Molenbier, ...



... Sonne und Gitarrenmusik

ter. Einfach nur wunderbar! Unsere Platzierung war zweitrangig, das gemeinsame Erlebnis war das Entscheidende. Na ja, ehrlicherweise war die Gin-Sul-Party im Anschluss auch nicht schlecht.

Zusammenfassend möchte ich sagen, dass ich sehr froh bin über das bisher Erlebte und dass ich auf noch viele weitere Segelerlebnisse hoffe, auch ohne eigenes Boot. Seglerischen Gruß!

Der neue Elbe-Cup – UND SONSTIGE ELBE-REGATTEN

Von Berend Beilken ■ Der neue SVAOe Elbe-Cup – das waren zwei wunderbare Wettfahrten und eine gut konzipierte Veranstaltung, die noch etwas gehen lernen kann, aber auch so bereits hoch erfreulich war.

Zu den Wettfahrten muss ich sagen: wenn mir auf dem Rückweg nach Wedel am kleinen Kohn jemand gesagt hätte: „So mein Lieber, nun fährst Du mal bei Gegenstrom voll in die Mitte der Tiefenrinne und hängst so das ganze Feld ab“, dann hätte ich denjenigen wohl gefragt, ob's ihm denn wirklich gut geht im Kopf. Doch wieder mal hat die Elbe bewiesen, was für ein

schwer kalkulierbares Revier sie doch ist. Just da, in der Mitte des Gegenstroms war so viel Wind, dass der daraus resultierende Vorteil ausnahmsweise auch für unser Boot (31 Fuß, keine ausgesprochene Rennsemmel) deutlich größer war als der voll ausgeprägte Gegenstrom. Was ein Glück, dass wir sozusagen aus Not, nämlich um, auf der Nordseite segelnd, von einem gut befreundeten, aber wie wir auch hauteng segelnden Wettbewerber nach Lee freizukommen, etwas in den Gegenstrom gezogen waren. Auf einmal lief das, dann blieb es eben dabei. Irre, Elbe eben.

Eins noch (mit Dank an meinen Mittäter Arne Lüders): Doublehand ist ja noch mal eine ganz andere Nummer. Meine Güte, wir waren nach jeder Wettfahrt wirklich klatschnass. Das ist echter Sport und gewiss sehr gesund. Ja, und da hängt auch mal eine Schot im Bach. Für 'n Augenblick. Dann muss natürlich der Fotograf abdrücken, ist vollkommen klar. Dabei danke für die tollen Bilder.

Der Abend mit den Mitseglern von den anderen Booten war sehr nett, nicht zu laut und nicht zu leise, sehr angenehm. Anlegebier, Preisverteilung und danach gute Gin Tonics nicht zu knapp, das hilft immer. Wenn man dazu als 31-ft-Cruisersegler dann mal Sprüche klopfen kann wie: „Na ja, wenn man ein wirklich schnelles Boot hat, braucht man auf die Strömung nicht so zu achten“, ist es natürlich besonders lustig. Andreas Sasse ist offenbar ein Mann mit Verbindungen; echt super, wie er die Entscheider der Sponsoren dazu bringt, Einen springen zu lassen. Wir werden alle Ihren Gin saufen und Ihre Segel kaufen, versprochen. Das Buffet fand ich gut, solide Sache, es könnte evtl. sein, dass der Hunger der Segler vielleicht noch ein wenig unterschätzt wird. Aber auch die junge Pflanze La Vela wächst super.

Rückenwind hat im Moment die gesamte Regattaszene auf der Elbe:

- Das Konzept dieser SVAOe-Veranstaltung war klasse, haut voll hin, braucht nur noch wenig Feinschliff.
- Tolle Beteiligungen bei der SCU-Pagensand-Regatta im April (neuer Rekord).
- Die Mittwochsregatten des BSC und SVWS hinter Hanskalbsand setzen ihre Erfolgsstory in beeindruckender Weise fort, letzten Mittwoch mit weit über 30 Booten, danach eine tolle kleine Bratwurst-Sause mit Bierchen und Musik drüben in Neuenschleuse beim AYC im Hafen Neuenschleuse. Der war voll bis obenhin! Der Hafen.

Und: Ich ahne nur, wie viele von uns regelmäßig auf www.elbregatten.de nachschauen, wie es mit ihrer Elbe-Super-Sailing-Tour-Platzierung aussieht. Bei mir hat es diese Seite jedenfalls in die Lesezeichen-Symboleiste geschafft. Dort sind nun 47 Boote gelistet, alles Elbregattierer. Sie kämpfen bei den in Wedel startenden Elbregatten um Punkte und wer möchte sich da schon hinten sehen? Ja, das Elbregatten-Heftchen – so schön es war – ist nun Historie und durch diese Initiative ersetzt, die knallmodern daherkommt, nicht nur als Webseite, sondern auch als Idee. Das wächst gerade erst heran, aber dank sehr engagierter und fähiger Ehrenamtler und der Hilfe von Sponsoren geht das sehr zügig voran. Die Zusammenfassung dieser Elbregatten schafft eine neue und zusätzliche Motivation für die Skipper und Crews. Wer weiß was noch kommt.

Die Entwicklung geht auch in Richtung **ein-fach, modern und umstandslos**. Mit der bereits fast fertigen App „RegattaHero“ kann man Wettsegeln künftig mal ganz schlank performen: Das Handy wird zum Tracker; Tonnen und Start-



Später im „Vela“

zeitfenster oder Startzeit kannst Du vorgeben (also die Regatta einrichten) und dann wird gesegelt. Start und Ziel kontrolliert die App über GPS, und weil's so schön ist, rechnet sie am Ende womöglich noch den richtigen Sieger aus. Bei der Mittwochsregatta hat mir die App meine persönliche Känguru-Startzeit angezeigt und mir den 5-Minuten-Schuss aufs Handy geschickt (Huup), aber natürlich nur meinen! Andere haben ja beim Känguru-Start einen anderen. Offenbar wurde mein Yardstick-Wert mit eingetragen (ach ja, habe ich ja selbst gemacht...) und daraus wurde



*Preisverleihung mit gestiftetem Gemälde
(Fotos Dirk Selter, Andreas Sasse, Cathrin Schaper)*

meine Startzeit richtig ermittelt. Das ist Zukunftsmusik, die heute schon spielt. Ich finde es unkonventionell, leicht handhabbar und großartig. Eventuell können uns solch eleganten Lösungen aus der Klemme helfen. Es ist ja bekannt, dass die Ansprüche und Zeiten immer schneller drehen. Bedrohlich stechen die Hinderungsgründe hervor. Der ehrenamtliche Helfer ist nicht mehr überall so leicht und zahlreich an den Start zu bekommen, wie es wohl einmal war.

Man sollte diese Modernitäten nicht im Widerspruch zu „internationalen Normen“ oder zu schon seit Kaisers Zeiten üblich gewesenen, eventuell auch lieb gewordenen Gepflogenheiten sehen. Denn wer im sogenannten Alltag viel Spaß und Erfahrung bei einfachen, modernen und leicht zu handhabenden Regattaevents wie z.B. der total entspannten Mittwochsregatta sammelt, der wird es auch bei den komplizierteren Geschehen hinbekommen. Weil er es will. Oder sie, natürlich. Im Endeffekt lässt sich's auf zwei Dinge verkürzen:

- Die Woche mit (Mittwochs-)Regatta ist die bessere Woche.
- Wer's auf der Elbe kann, kann es wohl überall.

Nordseewoche 2024: Garmin-Cup Hamburg–Cuxhaven

AUS DER SICHT DER „KALEA“

Von Dirk Selter ■ Donnerstagabend, 16. Mai, die Vorbereitungen für unsere „Kalea“ (eine Winner 10.20) und der benachbarten „Road Warrior“ (eine J/41) von Lukas Langenbein laufen, es wird Unnötiges ausgeräumt, Proviant und Crew-Ausrüstung eingeräumt. Beide Schiffe liegen jetzt zusammen an Schlengele O im Yachthafen in



Erster Preis für „Kalea“ (Foto „Kalea“-Crew)

Wedel, letztes Material und Bier wird hin und her gereicht. Zum Abschluss am Donnerstag gibt es beim Come-Together Bier, Brötchen, Begrüßungsworte von Nordseewoche-Teamleiter Marcus Boehlich und einen launigen Austausch mit den anderen Crews.

Freitag, 17. Mai, 8:00 Uhr, endlich mal kein tidebedingter Start schon zwischen 6:00 und 7:00 Uhr früh. Stattdessen haben wir Zeit für ein gutes Frühstück, Katzenwäsche. Die Crew der „Road Warrior“ nimmt noch ein Sonnencreme-Bad.

Morgens um 10:00 Uhr wird die Wettfahrt von Wedel nach Cuxhaven bei frischem Ostwind und sonnigem Wetter gestartet. Wir starten mit „Kalea“ in der Wertungsgruppe ORC C + D (ORC-Club), zusammen mit den beiden anderen SVAOe-Booten „Road Warrior“ von Lukas und „Panda“ (eine DB 36) von Axel Godefroy, bei insgesamt elf Booten in der Gruppe. Wir kommen im spannenden Vorwindstart mit „Kalea“ gut über die Linie und können uns von der Konkurrenz freihalten (mehr dazu im Artikel von Götz Nietsch in diesem Heft).

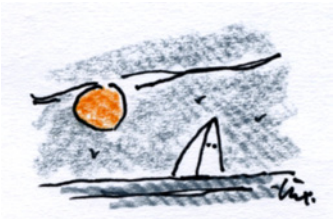
Der Garmin-Cup bietet an diesem Tag allen Yachten bei der Navigation im Tidengewässer und einigen engen Schiffsbegegnungen einen konstanten, frischen Ostwind, den die meisten

Teilnehmer komplett unter Spi absegeln können – einfach ist das aber nicht. So sorgt der frische Ostwind auf der Bahn für einige Sonnenschüsse unter Spi und Gennaker, dazu gibt es einige spannende Bilder in der Mediathek der Nordseewoche (<https://nordseewoche.org/w1-nordseewoche-2024/>).

Für uns läuft dieser Auftakt zur Nordseewoche trotz kleinerer Probleme sehr gut, wir werden Gruppensieger (nach berechneter Zeit) und Axel belegt mit „Panda“ einen starken dritten Platz. Zwischen uns, auf Platz 2 (berechnet), hat sich die Comfortina 35 „Tinkerbell“ geschoben, zwar nicht aus der SVAOe, aber mit starker SVAOe-Unterstützung durch Andreas Sasse, unserem neuen SVAOe-Wettfahrtsleiter. Auch Lukas macht im zweiten Jahr seiner Teilnahme mit seiner J/41 einen Sprung nach vorne und erreicht Platz 2 nach gesegeelter Zeit (Platz 8 nach berechneter Zeit).

Bei der Preisverleihung gibt es dann für uns noch eine Überraschung: Wir werden mit „Kalea“ Gewinner des Garmin-Cups! Erster über alle Yachten / Gruppen nach berechneter Zeit (4:52:37), mit knappen 67 Sekunden vor Tom Stryi mit der IMX40 „Pax“ und 72 Sekunden vor Jörg Zieron mit der Tripp 40 „Amuse Bouche“.

Ein großes Dankeschön geht an meine beiden Crewmitglieder Dagmar Hilken und Ole Basteck, die es bei dem frischen Ostwind an Spi und Groß nicht immer leicht hatten, beide haben toll gekämpft. Auch einen großen Dank an Garmin für das Sponsoring und die Überreichung des Preises auf Helgoland.



Nordseewoche 2024: Starten vor dem Wind ist Mist

EIN EINDRUCK VON DER MOLE AUS

Von Götz-Anders Nietsch ■ Die 89. Nordseewoche fing am Freitag, 17.5.2024, mit der Zubringerwettfahrt „Garmin-Cup Hamburg-Cuxhaven“ vielversprechend an. Die Sonne schien, es war sommerlich warm und es herrschte frischer, konstanter Ostwind. Am Abend zuvor hatte der Veranstalter am westlichen Grillplatz des Hamburger Yachthafens ein Get-Together mit Bier und Würstchen arrangiert, sodass alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer am nächsten Morgen gutgelaunt und mit Vorfreude an den Start gehen konnten, zumal der erste Start erst für 10:00 Uhr angesetzt war und nicht schon in aller Morgenfrühe, wie es der Tidenkalender in der Vergangenheit hässlicherweise häufig verlangt hatte. Der Wind ließ eine schnelle Wettfahrt erwarten, und man konnte sich schon auf das erste Bier auf der Festwiese im Zielhafen freuen.

Soweit also alles bestens. Wirklich? Nein, denn es hatte einen nachdenklich machenden Vorfall beim Start gegeben. Der Grund lag beim Ostwind. Ihm kann man ja keine Schuld geben, er hält sich nun mal nicht an die Wünsche der Segler, aber er war trotzdem die Ursache für das, was passierte. Die Startlinie lag in Richtung 10°/190° vor der Westmole des Hamburger Yachthafens, nördlich begrenzt durch die Uferböschung der Elbe, südlich durch die Motoryacht „Helene“, die sich dicht nördlich des roten Tonnenstrichs und grob in der Startlinienpeilung aufhielt. Die Startlinie war also etwa 130 Meter lang, vielleicht 150 Meter, da die Regattaleitung „Helene“ kurz vorher angewiesen hatte, sich ein wenig in die Fahrinne hinein zu verlegen und damit die Startlinie zu verlängern,



Die Minute vor dem Start: Alle laufen zur Linie, Boot A (schwarzes Groß) luvt Boot B hoch (Foto Jochen Meister)

da gerade kein Berufsschiff in der Nähe war. Für etwa 12 Boote in einem Start war der Platz somit ausreichend, sogar komfortabel. Der Wind kam ziemlich genau aus 90° . Die startenden Boote, rechtwinklig auf die Startlinie zuhaltend, hatten den wahren Wind also etwa 10° von Steuerbord achtern einkommend, sie segelten somit auf Steuerbord Schlag (für Altmodische: mit Wind von Steuerbord, für noch Altmodischere: auf Backbord-Bug). Der Tidenstrom stand noch auf letzte Flut. Die Boote hatten die Aufgabe, ihre Fahrt durchs Wasser mit den Segeln so einzustellen, dass sie gegen den Flutstrom möglichst genau zum Startschuss bei guter Fahrt mit dem Vorsteven die Startlinie überqueren würden. Leicht gesagt und ein völlig normaler Vorgang bei einem Standard-Regattakurs mit Am-Wind-Start, allerdings kann man sich verschätzen. Bei einem Vor-dem-Wind-Start wird die Sache noch heikler. Mit einer Verstellung der Schoten kann ich meine Fahrt durchs Wasser kaum noch verändern. Die Startlinie nähert sich schneller als der Sekundenzeiger dem Startzeitpunkt. Da hilft nur noch ein Gewaltmanöver: Ruder hart zu Luv legen, dass die Segel flattern, bis Zeit gewonnen

ist, um zum Nullstart auf die Linie abzufallen. Und die Konkurrenz zu Luv? Muss ja ausweichen. Die sollen sehen, wie sie klarkommen.

Einen solchen Vorgang konnte man beim Start Hamburg–Cuxhaven beobachten. Boot A, das in der Nähe von „Helene“ schon eine Weile vor dem Start nervös auf- und abgesegelt war, segelte in der letzten Vorstart-Minute ziemlich weit an der südlichen Startlinienbegrenzung mit hoher Fahrt auf die Linie zu und hatte sich verschätzt. Ihm drohte ein Frühstart. Boot B lag auf gutem Kurs Steuerbord von A, etwa eine knappe Bootslänge zurück, mit einem Abstand von ebenfalls einer Bootslänge zu A. A überlappte B und musste, da zu schnell, Fahrt herausnehmen. Dazu luvte A plötzlich scharf um etwa 70° – 90° an und verlangte Raum von B. B hatte das nicht erwartet und war nicht vorbereitet, war aber als luvwärtiges Boot ausweichpflichtig. B luvte etwas verspätet mit flatternden Segeln folgerichtig ebenfalls kräftig an. Beide Boote lagen nun mit wenig Fahrt ungefähr parallel zur Startlinie und damit quer zu den anderen Startern und näherten sich einander bedenklich. Ihr Abstand voneinander schien von der Mole aus gesehen nicht größer

zu sein, als eine Knäckebrotpackung breit ist. Chaos! Das Gebrüll von beiden Booten addierte sich und wurde wohl bis nach Cuxhaven gehört.

Dem Augenschein von der Mole nach ging aber alles gut. A fiel schließlich ab, B folgte und machte immer noch einen hinreichend guten Start bei guter Geschwindigkeit, während A durch die scharfen Manöver an Fahrt verloren hatte und etwas zurückfiel. Alles in Allem ein Vorgang, der zwar eng aussah, aber bei Wettfahrten nicht unnormal und durch die Wettfahrtsregeln erlaubt ist. Was aber, wenn es geknallt hätte? Was, wenn weitere Boote dicht zu Luv von B gelegen und das von A erzwungene Manöver in Kettenreaktion hätten mitmachen müssen? Proteste und Disqualifikationen wären noch das Geringste. Verletzungen von Personen und Schäden an den Booten könnten viel schlimmere Folgen haben. Wäre das die Teilnahme zum Auftakt einer schönen und wichtigen Regatta wert gewesen? Da muss man fragen, ob die Wettfahrtleitung zur Vermeidung solcher Folgen nicht eine entschärfende Regelung in den Segelanweisungen hätte vorschreiben sollen. Eine Zeitstrafe von einer Minute pro Bootslänge

bei einem Frühstart eines Vorwindstarts könnte beispielsweise angemessen sein. Das wäre fair, entzerrt Gefahrensituationen und käme risikoscheuen Seglern entgegen, die sonst nicht melden würden. Auch die sollten wir mitnehmen.

Starten vor dem Wind ist Mist. Wenn nicht vermeidbar, sollte die Wettfahrtleitung mit einer Sonderregelung für Entspannung sorgen.

Nordseewoche 2024:

SVAOe organisierte IDM Offshore

LOB VON ALLEN TEILNEHMERN

CKB ■ Im Auftrag des Deutschen Segler-Verbandes (DSV) organisierte der SVAOe in diesem Jahr die Internationale Deutsche Meisterschaft (IDM) im Offshore-Segeln, mit Hilfe der Regattagemeinschaft Nordseewoche e.V. und mit unserem Mitglied Marcus Boehlich als treibende Kraft bei dieser Organisation. Wie in Heft 2-2024 der SVAOe Nachrichten beschrieben, wurde der Wettbewerb in zwei Einzelrennen aus dem Programm der Nordseewoche ausgetragen, dem „Capitell-Cup Rund Helgoland“ am 19. Mai und der „Pantaenius Rund Skagen“ Regatta am



JENSEN
Bootsbau **WERFT**
aus
Meisterhand

Am Hamburger Yachthafen
Deichstraße 29 - 22880 Wedel
Telefon: 0 41 03 - 905 35 60
Fax: 0 41 03 - 905 35 61
info@jensen-werft.de
www.jensen-werft.de

20. bis 26. Mai. Vom SVAOe nahm „Galahad“ mit Skipper Jens Kühl teil, musste aber leider beim zweiten Rennen aufgeben. Auf gleichem Kurs befand sich übrigens auch die SVAOe-Yacht „Show“ mit Skipper Michael Matzke, die in der parallel zum IDM-Wettbewerb laufenden „Doublehand Pantaenius Rund Skagen“ Regatta gestartet war. Auch „Show“ musste leider in Höhe Thyborøn an der jütländischen Westküste aufgeben und segelte gemeinsam mit „Galahad“ durch den Limfjord Richtung Ostsee.

First Ship Home von der IDM „Pantaenius Rund Skagen“ nach nur 47 Stunden, 44 Minuten, 8 Sekunden und damit überragender Gesamtsieger in der Gruppe der großen Yachten wurde „Rafale“ (Norddeutscher Regattaverein NRV). SVAOe-er Fritz Meyer verstärkte die Crew der „Haspa Hamburg“ (NRV), die den neunten Platz in der Gruppe der großen Yachten erreichte. Sieger in der Gruppe der kleineren Yachten wurde „Hinden“ (Kieler Yacht-Club KYC), mit SVAOe-er Jannis Holthusen als Crewmitglied. Thea Harksen vom SVAOe führte die Yacht „Solidix“ (Wassersport-Vereinigung Mönkeberg WVM) auf den siebten Platz unter den kleineren Yachten.

Insgesamt war diese Meisterschaft ein großer Erfolg. Das Wetterszenario war für die großen, modernen Yachten nahezu perfekt, die kleineren hatten allerdings mit Flautenlöchern zu kämpfen. Es gab viel Lob für die Organisatoren. Auszüge aus einem DSV-Bericht:

„DSV-Vizepräsidentin Katrin Adloff war als Mitglied des Schiedsgerichts auf Helgoland und Kiel dabei. ‚Das Pantaenius Rund Skagen Rennen ist die maßgebliche deutsche Offshore-Regatta‘ sagte sie. ‚Ich freue mich, dass es gelungen ist, dieses ikonische Rennen in das Programm der Deutschen Meisterschaft der Seesegler zu integrieren.“

„Die Kombination der beiden Regatten Rund Helgoland und Rund Skagen für die IDM, ausgerichtet vom Segel-Verein Altona-Oevelgönne, wurde ebenfalls von allen Teilnehmenden sehr gelobt. ‚Für die Meisterschaft war die Kombination aus Capitell Cup Rund Helgoland und Pantaenius Rund Skagen gut, beide Rennen haben stark davon profitiert‘, sagte Jonas Hallberg [‚Hinden‘]. ‚Man konnte nicht mit einem Glücksgriff deutscher Meister werden, sondern musste sich unter verschiedenen Bedingungen beweisen und so sein ganzes seglerisches Spektrum abrufen.“

„Vom Mittwochabend bis Samstagnacht – vom Zieleinlauf des ersten bis zum letzten Schiff – besetzten Marcus Boehlich und sein Team die Ziellinie vor Kiel-Schilksee, um alle Yachten korrekt zu zeiten. Die ankommenden Crews wurden in den Räumen des DSV in Schilksee von Pantaenius mit einer warmen Suppe, Brötchen und einem Getränk begrüßt.“

Das kam gewiss gut an.

SCU-Regatta – Auftakt der Elbe-Super Sailing Tour 2024

DIE DREIECKSKURSE BEI PAGENSAND UND DIE ERFOLGE DER „LANGSAMEREN“ BOOTE

Von Klaus Pollähn ■ Überraschung: Seit 2024 ist auch bei einer bekannten, traditionellen Elbregatta manches anders oder ganz neu: So der Tausch der Reihenfolge zwischen SCU- und SVAOe-Regatta – erstere am 27. April, letztere neuerdings erst Anfang Juni. Die SCU-Regatta (Segel-Club Unterelbe) als diesjährige Auftaktregatta konnte recht erfreuliche Meldezahlen (32) verzeichnen. Die Folge war allerdings: Ich kann mich nicht erinnern, dass wir jemals mit

den Folkebooten in einer so großen und diversen Yardstickgruppe an den Start gegangen wären. Darum sahen sich die Folkes (YS 114) einer deutlich schnelleren Truppe gegenüber, die von „Brown Sugar“ (YS 105) über „Ballerina 2“ (YS 103) bis zu der X-79 „Toni Express“ (YS 100) reichte. Das verlangte nach einer eigenen Start-Strategie gegen diese schnellen Hirsche, die uns noch auf der Startlinie mit ihren großen Spinnakern vollständig einwickeln würden. Aber mein verzweifelter Versuch, das zu verhindern, war völlig vergebens! Immerhin, solange der Wind direkt von achtern wehte, konnten die kleineren Boote mit ausgebaumten Vorsegeln erstaunlich gut mithalten – sofern sie endlich freien Wind erreicht hatten.

Im Gegensatz zum „Aufzug“ der Pagensand-Regatta des Segelclubs Oevelgönne (SCOe; vgl. meinen Beitrag in diesem Heft) bildet das angekündigte zweimal zu passierende Dreieck südlich Pagensand bei der SCU-Regatta gewöhnlich keine deutlich sichtbare Zäsur im Regattaverlauf. Es ist zwar nur ein recht schmales, langgezogenes Dreieck außerhalb des Fahrwassers (nur dort kann der Veranstalter einen solchen „Spielplatz“ anlegen, vgl. Skizze) – aber anders als beim Aufzug findet hier selten eine Ballung oder Sammlung der Flotte statt. Hier hält man die Boote eher auseinander statt beieinander. Man sieht sich, aber man vergleicht sich nicht. Bei genügend Wind gibt es an den Wendemarken keine Verzögerung, kein Innehalten. Es geht „weiter im Text“, d. h. es folgt eine Neuausrichtung der Strategie nach der jetzigen Zwischenphase. Darum begann diesmal an der Tonne 100, auf dem Rückweg, zügig eine lange währende Kreuz direkt gegen den aus Südost wehenden Wind, die erst im Ziel in Wedel ein Ende fand. Der Ablauf



Die SCU-Dreieckskurse (Klaus Pollähne)

der recht kurzen Kreuzschläge auf dem Dreieck wurden von der noch länger laufenden starken Ebbe diktiert: Schläge bis an den Steinwall am südlichen Pagenuferzipfel, dann weiter bis nah an die nördliche Sandkante, die die Zufahrt zum Nebenfahrwasser bildet; weiter bis an den Au-berg, wo die Wracktonnen das noch befahrbare Areal bei Ebbe recht gut markieren. Aber Schläge aus Bequemlichkeit weit ins Haupt-Fahrwasser auszudehnen, machte sich nicht bezahlt, wie unser Konkurrent „die Olle“ zu ihrem Leidwesen feststellen musste. Was blieb uns als Orientierungshilfe über das sehnlich erwartete Stauwasser? Man musste im eigenartig krausen Wellenbild unter den Uferkanten Ausschau halten nach den ersten Anzeichen eines beginnenden Flutstroms.

Indes profitierten die drei gestarteten Folkeboote in dieser Regatta schon hier deutlich von

ihrem fortwährendem Vergleich: Welcher Schlag nutzt jetzt, welcher Trimm macht sich besser bezahlt? Ja, das dort begonnene enge Matchrace zwischen unserer „Fun“ und „Beluga“ sollte entsprechend positive Folgen haben und entschied am Ende sogar über den Gesamtsieg!

Dazu ein paar nachträgliche Überlegungen von mir: Ich nahm leider die Einschätzung der Windfinder-App für voll, die uns drei Windstärken versprach. In Böen dagegen wurden es vier plus – zu erkennen daran, dass unsere Reling zu Wasser kam. Also wusste ich auch ziemlich bald, dass wir das falsche Vorsegel gewählt hatten. „Beluga“ hatte die flachere North-Fock gesetzt – das zahlte sich auf die Dauer durch etwas mehr Höhe aus und kompensierte sichtbar den ganz leichten Fahrtüberschuss von „Fun“.

Jene gut bekannten Einzelgänger, die wir beobachteten, und die lange sehr gut aussahen in meinen Augen – wie etwa der Vierteltonner „Brown Sugar“, oder „Ballerina 2“, die kennen solchen exakten Vergleich mit ebenbürtigen Konkurrenten nicht. Aber dank ihrer größeren Geschwindigkeit hatten sie die Dreiecke eilends hinter sich gelassen. Ich mutmaße hier: Wahrscheinlich profitierten die größten und schnellsten Teilnehmer um einiges später vom einsetzenden Stauwasser und dem beginnenden Tidenwechsel als wir. Wir beobachteten das volle Einsetzen des stark wirbelnden, vollen Flutstroms zuerst an den kurzen Stacks östlich vom Dwarsloch. Fazit: Da es 2024 keinen ganz leichten Wind und damit keinen entsprechenden Stau an den Wendemarken gab, hatten m.E. die angezeigten zwei Dreiecke keinen Einfluss auf den Ausgang dieser SCU-Regatta.

Mein Kommentar zum Ergebnis: Ein englischer Schnack lautet: Regattasegeln lernt man über

die Methode „trial and error“. Schneller geht es nach meinen Erfahrungen über einen ständigen Vergleich mit direkten Konkurrenten. In einer Einheitsklasse optimiert man seinen Trimm bei jeder Windstärke neu. Das zählt entsprechend mehr am Anfang einer Saison, wenn man neue Tüten ausprobiert. Dagegen kann dich der Weg über „trial and error“ auf der Elbe Jahre kosten. Bedenke dabei: Du hast eben nur fünf oder sechs Gelegenheiten dazu im Jahr! Eine besondere Lektion war das Kentern von zwei Jollen unter Spinnaker, die sofort ausschieden.

Wer jetzt die Sieger der einzelnen Gruppen betrachtet, dem wird auffallen, dass die kleineren Boote mit den geringsten Rennwerten weit oben stehen:

YS-Gruppe 1: „Beluga“ – Nils Hansen

YS-Gruppe 2: „Unterelbe Express“ – Liam Tubach

YS-Gruppe 3: „Fast Punch“ – Dirk Wullboda.

YS-Gruppe 4: „Nellie“ – Jürgen Hauert.

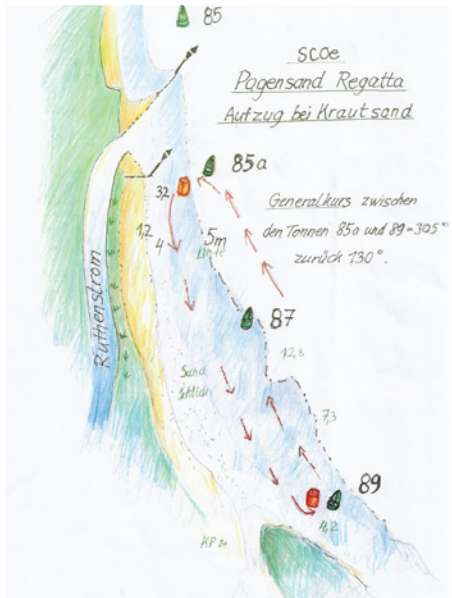
Beim Segeln ist es wie beim Fußball, der Formel 1 oder der Musik; „Wer richtig gut werden will, muss verdammt viel üben,“ schreibt Autor Alex Capus. Das haben diese Protagonisten auch beherzigt, seit etlichen Jahrzehnten. Kein Wunder also, dass die Gesamtsieger lauter ganz alte Bekannte sind (darunter Platz 3 für „Fun“ und Klaus Pollähn, vgl. die Ergebnisse unter <https://www.manage2sail.com/de-DE/event/scu2024#!/>).



Die Pagensand-Regatta 2023

DAS EIGENE KONZEPT DES SCOE

Vorbemerkung der Redaktion: Die Pagensand-Regatta 2023 des Segelclubs Oevelgönne (SCOe) fand am 16. September statt; 2024 ist sie für den 21. September geplant. Sie führt regelmäßig vom Hamburger Yachthafen in Wedel elbabwärts im Hauptfahrwasser bis zur Tonne 92/PN 1 nordwestlich der Spitze des Pagensand und weiter zu einer Wendemarke bei Tonne 85a querab der Mündung des



Der Aufzug zwischen Tonne 85a und 89

Ruthenstroms bei Drochtersen, dann elbabwärts bis zu einer Wendemarke bei Tonne 89 querab der Spitze des Schwarztonnensands, darauf noch einmal elbabwärts zurück zur Wendemarke bei Tonne 85a (der „Aufzug“) und von dort elbabwärts zum Ziel vor dem Hamburger Yachthafen in Wedel.

Von Klaus Pollähn ■ Im Rahmen der traditionel-



Spinnaker vor dem Wind

len Langstrecken-Regatta des SCOe ist der sog. „Aufzug“ bei Krautsand eine ganz eigene, zusätzliche, gewollte Herausforderung. Allerdings kann sie ein oder mehr Dreiecke an dieser Stelle nicht vollständig ersetzen, aber dergleichen lässt sich bei Krautsand – trotz der Breite des Fahrwassers – kaum realisieren: Es sei denn, man nimmt eine Wendemarke wie Tonne 92/PN 1 als Ausgangspunkt einer ganz anders konzipierten, neuen größeren Dreiecksgeschichte (vgl. dazu meinen Bericht über die Regatta 2024 des Segelclubs Unterelbe, SCU, in diesem Heft).

Gleichwohl kann der SCOe als Veranstalter für sich in Anspruch nehmen, die Kategorie der



„Kalea“ und „Magier“ an der Ansteuerntonne 92/PN1 zur Pagennebenelbe



„Fun“ mit Klaus Pollähn

Langstrecken-Regatten durch eine andere Maßnahme bereichert zu haben: Die Fairness dieser Veranstaltung wird nachhaltig gesteigert durch die großzügige Entzerrung der (vier) Startgruppen mit einer Karenzzeit zwischen den Starts von 15 Minuten. Das ist „Segeln gegen die Uhr“, d.h. der Vergleich berechneter Zeiten, ohne Behinderung durch Konkurrenten, die kleinere Boote überholen müssen und dadurch stören. Dieses alte Problem ist damit wohl optimal gelöst.

Eine nächste, zukünftige Überlegung könnte sein, diese Startzeiten-Entzerrung weiter zu einem Känguru-Startverfahren zu entwickeln – das wäre ein weiterer Schritt in Richtung mehr Fair-

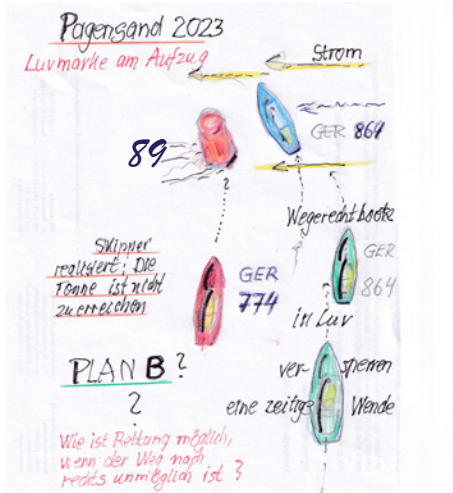
ness / der fairen Beurteilung einer seglerischen Leistung, wo vor dem Ziel alle Boote im echten Wettbewerb zueinander stehen. Alle Einheitsklassen behielten dabei einen leichten Vorteil, weil sie zu mehreren gleichzeitig starten würden und ihnen somit der ständige Vergleich weitgehend erhalten bliebe, der vermutlich das Niveau – auf dem alle segeln – erhöht. Denn nur über einen ständigen Vergleich untereinander wird ein guter Trimm weiter und genauer optimiert und das Boot noch schneller. Ganz selten erreicht dasselbe Niveau ein Einzelgänger, der sich ein sog. „schnelles“ Schiff kauft (weil es kein anderer hat), um damit auf der Elbe Regatten zu segeln.

Der „Aufzug“ bietet einem Teilnehmer mehr als nur eine Unterbrechung durch das Runden dreier zusätzlicher Wendemarken: Der Aufzug bildet eine neue, eigene Segelphase: Ein Ausweichen ist hier nicht möglich – alle Konkurrenten treffen sich, sehen sich, stehen im Vergleich. Hier entsteht eine Zäsur, quasi eine Art Zwischenprüfung.

Der knifflige Teil der jetzigen Aufgabe besteht im Abtasten der Sandkante am Ruthenstrom – weit außerhalb des Fahrwassers. Meine Zeichnung (sie hängt während der Wettfahrt am Schott) zeigt diese Veränderung im Verlauf des Aufzugs auf dem Weg zur Wendemarke bei Tonne 89 – diese liegt innerhalb der 5 m-Linie. Wer sie auf dem Rückweg glücklich passiert hat, kommt einem scharfen Sandhaken dahinter bedrohlich nahe. Das Vorankommen während des Aufzugs wird wesentlich bestimmt von der Windstärke und der Dauer des allmählich nachlassenden Stroms. Zumeist liegt der Vorteil der größeren Yachten bei leichtem Wind in ihrer relativ größeren Geschwindigkeit, um bessere Fortschritte über Grund zu erzielen. Man kann dabei sehr gut beobachten, wie die Flotte sich wieder weiter auseinanderzieht.



Dritter Preis für Klaus Pollähn (Fotos ©Sabine Billerbeck und Marcus Reckermann, mit freundlicher Genehmigung des SCOe <https://www.scoe.de/index.php?id=346>)



Plan B an der Wendemarke (Klaus Pollähm)

Noch lässt sich aber nicht ausmachen, welcher von den vier Starts den Aufzug absolvieren kann, ohne auch Nachteile durch die Tidenkenterung zu erleiden. Aber die Teilnehmer können beobachten: Hier wird für die folgende längere und entscheidende Endphase der Pagensand-Regatta eine neue Ausgangsposition ermittelt.

Bekannt tricky ist die Ansteuerung und Rundung der Tonne 89, während die Ebbe noch in normaler Stärke läuft (so 2023). Wer sich ihr – quer zum Strom – aus der Flachwasserzone nähert und nicht genügend Vorhalt, d.h. Überhöhe einkalkuliert hat, der gerät leicht in eine unangenehme taktische Falle, weil in Luv stehende Boote eine gebotene Wende schlicht verhindern können. Ein Steuermann, der seine missliche Lage zu spät erkennt, wird sichtbar nervös und nach meiner Beobachtung auch unfähig, optimal zu segeln. Ein Fehlversuch von Peter Hosie (2023) kostete ihn einen Rückstand von 500 Metern. Das aufzuholen kostete nochmal Nerven. Weil ihm das aber gelang, brachte diese große Anstrengung sogar den Gesamtsieg.

Wie sah sein Plan „B“ zur Befreiung aus? Die Notlösung war eine Halse – weg nach Lee – kurz vor der Tonne. Ein Heber war nicht in Sicht. Nach dieser ungewöhnlichen Befreiung konnten sogar die restlichen Folkeboote wieder eingeholt und besiegt werden.

Diese finale Entscheidung spielt sich in der Regel erst in der letzten Stunde ab. Sichtbar wird das am leichtesten innerhalb der Einheitsklassen: Etwa an den guten Positionen, die zwischen Stadersand und Lühesand ersegelt werden. Die letzte, allmähliche Kursänderung zwischen der Lühemündung und dem Ziel am Jachthafen kann das i-Tüpfelchen der Regatta werden, wenn sie in eine entscheidende Kreuz mündet.

Das geschilderte Format des SCOe nutzt einen Vorteil für sich: Der Kurs ist seit Jahren der gleiche und darum fast allen Teilnehmern gut bekannt. Er ist – je nach Windrichtung – vorher völlig berechenbar: Welche Segel können benutzt werden und welche können zusätzlich auf dem raumen Gang zwischen den Wendemarken bei Tonnen 85a und 89 eingesetzt werden?

FAHRTENSEGELN

Sturmflut in Schleimünde

DIE WIEDERERÖFFNUNG

Von Hermann Güldener ■ Die meisten von uns erinnern sich sicherlich daran, wie eine Rekordsturmflut an der schleswig-holsteinischen und dänischen Ostseeküste am 20. und 21. Oktober 2023 katastrophale Schäden angerichtet hatte. Deiche brachen, Promenaden und Häuser wurden völlig zerstört, zahlreiche Boote sanken oder erlitten Totalschäden. Am Beispiel von Schleimünde auf der Lotseninsel soll hier gezeigt werden,



Noch ist der Hafen leer



Der schwer beschädigte große Anleger



Der Weg zum Leuchtturm ist gesperrt

welche Auswirkungen der Sturm hinterlassen hat und wie weit der Wiederaufbau fortgeschritten ist. Es folgen ausgewählte Zitate aus Artikeln des Fördervereins naturnaher Wasserwanderplatz Schleimünde und der NDR-Nachrichten, die der Arniser Segelclub (ASC) in seiner Vereinszeitschrift „Leuchtturm“ zusammengestellt hatte, und des Hamburger Abendblatts.

Die Schäden: „... auf der Hinfahrt konnte man das Ausmaß schon erahnen. Auf der Insel sah es aus wie auf einem Trümmerfeld. Stege weggebrochen / hochgeklappt / verdreht. In den Gebäuden (Hafenmeister / Sanitär / Giftbude / Lotsenhaus) stand das Wasser bis zu 1,2 m hoch! Schutzmauern / Mole weggebrochen. Küchencontainer 50 m verschoben, aus dem Fundament gerissen inkl. Versorgung (Kühlschrank wurde in Rabelsund am Strand gefunden). Neue Sandaufspülungen im Hafenbereich verschwunden, Holzwikingerschiff (Spielplatz) weggeschwommen, Freilegung sämtlicher Rohr- und Stromleitungen.“ (Aus: Jahresbericht des Fördervereins naturnaher Wasserwanderplatz Schleimünde vom 19. März 2024, Besichtigung vor Ort am Sonntag des 23.10.23 mit Vorstandskollegen, gefunden im ASC „Leuchtturm“, Ausgabe 76, März 2024)

„Der Küchentrakt der Giftbude wurde komplett weggespült, wie Ambsdorf von der Lighthouse Foundation berichtet. ‚Alle Geräte sind kaputt, alles wurde zerstört‘, sagt er. Die Renovierung des kleinen Gebäudes würde zwischen 250.000 Euro und 300.000 Euro kosten. Geld, das die Stiftung nicht hat – und auch nicht aufbringen will.“ (Aus: „Hamburger Abendblatt“ vom 10.06.2024).

„Die Flut hat aber auch im Naturschutzgebiet starke Schäden verursacht. Die charakteristischen Bäume, nach denen sich viele Segler bei der Ansteuerung der Schlei richten, stehen nicht mehr – oder nur noch

zum Teil. ‚Auch das Naturschutzgebiet ist deutlich beschädigt worden‘, sagt Ambsdorf. ‚Zum Glück,‘ so der Vorstand der Lighthouse Foundation, ‚erhole sich die Natur schnell. Wir hoffen, dass bis zur nächsten Flut eine Weile vergeht und die Natur Zeit bekommt.‘

Zudem ist die Kaimauer stark beschädigt, der Weg zum Leuchtturm deshalb aus Sicherheitsgründen gesperrt. Auch die Hafenanlage des kleinen, romantischen Naturhafens wurde in Mitleidenschaft gezogen. Lange Zeit gab es keine Kanalisation, kein Wasser und keinen Strom.“ (Aus: „Hamburger Abendblatt“ vom 10.06.2024).

„Viel schlimmere Schäden hat allerdings der große Anleger, der vorn in die Schlei hineinragt. Hier legen die Ausflugsdampfer an, die die Schlei hinauf und hinunter fahren.“ (Aus: „Hamburger Abendblatt“ vom 10.06.2024).

Der Wiederaufbau: „Wie früher wird die Lotseninsel nicht mehr aussehen“, teilt die Lighthouse Foundation mit, „den ursprünglichen Zustand wiederherzustellen, wäre zu teuer gewesen.““ (Aus: NDR-Nachrichten vom 17.04.2024, <https://www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Nach-Sturmflut-Arbeiten-an-Lotseninsel-Schleimuedengehen-weiter,regionflensburgnews350.html>)

Der Förderverein naturnaher Wasserwanderplatz Schleimünde sperrte zunächst Hafen und Insel, nahm die Schäden auf und engagierte frühzeitig Wasserbaufirmen und Zimmereien. Eine Initiative „Gemeinsam Schleimünde retten!“ wurde ins Leben gerufen und verbreitete sich über Social Media. Die Lighthouse Foundation und der Förderverein koordinierten Arbeitseinsätze von Freiwilligen für „Brückenrückbau / Abbau Stromsäulen / Ausräumen des Hafenmeisterbüros und diverse andere vorbereitende Tätigkeiten für die Zimmerei ... Unterzüge / Querzüge / Bohlen erneuert etc. ... Im Januar [wurde] ein Pegelboot vom NV Verlag



Die „Giftbude“ ist außer Betrieb

organisiert, um eine evtl. Versandung des Hafens zu analysieren (Auswertung war positiv, keine grundlegenden Auffälligkeiten).“ (Aus: Jahresbericht des Fördervereins naturnaher Wasserwanderplatz Schleimünde vom 19. März 2024, siehe oben).

„Die Steganlage [für die Ausflugsdampfer] gehört der Stadt Kappeln, die zuständigen Gremien haben vor wenigen Wochen die Reparatur in Höhe von rund 240.000 Euro freigegeben. ... Der Bürgermeister der Stadt ... hoffe, dass im Juli die Bauarbeiten beginnen können. ‚Dann sollte die Steganlage Ende der Saison wieder nutzbar sein.‘“ (Aus: „Hamburger Abendblatt“ vom 10.06.2024).



Die Hafenmeisterei mit Kiosk und ...



... die sanitären Anlagen sind erneuert
(Fotos Birgit Güldener)

Wiedereröffnung des Hafens seit 15. Mai:

„Mittlerweile konnten die Schäden [der Hafenanlage] behoben werden, Segler und Motorbootfahrer können Schleimünde wieder anlaufen. ... ‚Wir haben die Giftbude so wieder hergerichtet, dass sie als Aufenthaltsort genutzt werden kann, mehr werden wir nicht machen‘, sagt Ambsdorf. ‚Zudem soll hier eine Ausstellung zur Lotseninsel einziehen. Die Giftbude für viel Geld wieder komplett herzustellen, damit einige Wochen im Jahr hier gekocht werden kann, steht in keinem Verhältnis. Schließlich sei die Saison auf der Insel extrem kurz.‘“ (Aus: „Hamburger Abendblatt“ vom 10.06.2024).

Aussichten: „Klar sei, Schleimünde und die Lotseninsel seien auf lange Sicht nicht zu halten. Die Klimakatastrophe wird dazu führen, dass sie dauerhaft überspült werden wird. Und das nicht allein wegen eines gestiegenen Meeresspiegels, sondern vor allem wegen der Extremwetterlagen, die in Zukunft noch häufiger zu erwarten seien. ‚Wann das passieren wird, wissen wir nicht, aber bis dahin das Beste daraus zu machen, ist unser Ziel. Wir müssen uns also Gedanken machen, was wir noch erhalten können – und wie lange‘, sagt er.“ (Aus: „Hamburger Abendblatt“ vom 10.06.2024)

Fazit: Auch wir haben uns ein Bild über den augenblicklichen Zustand in Schleimünde während unseres Sommertörns am 26. und 27. Juni 2024 gemacht. Vieles wurde erneuert, manches fehlt noch. Aber eines bleibt: Es lohnt sich allemal, Schleimünde (wieder) anzulaufen. Und mit unserem Hafengeld tragen wir auch zu einem schnelleren Wiederaufbau bei.

Stationsmeldung von Trimaran „Pegasus“

JÖRG UND FINN BÄCKER AUF WELTUMRUNDUNG

Der Trimaran „Pegasus“ ist mit seinen Eignern Jörg und Finn Bäcker seit September 2023 auf Weltumsegelung und hat sich nach Passieren des Panama-Kanals Mitte Mai nun am 26. Juni von der Insel Tahuata (Französisch-Polynesien) gemeldet. „Pegasus“ ankert dort in der westlichen Hanamoenoa-Bucht. Man kann die Reise verfolgen: AIS Tracker MMSI 211633110, www.tri-pegasus.de und <https://www.youtube.com/@Tri.pegasus>



Der Trimaran Pegasus (Foto © Britt Bäcker)

SEGLERGESCHICHTEN

Als Zweiter Steuermann auf der Brigg „Roald Amundsen“

VON CHERBOURG NACH AMSTERDAM

Von Jan Hauschildt ■ Seit einigen Jahre fahren meine Frau und ich auf der „Roald“. Zuerst als Trainees, seit 6 Jahren fahre ich als Steuermann.

Die Brigg ist ein Traditionssegler, der von einem Verein und dessen Mitgliedern rund ums Jahr betrieben wird. Mit Ausnahme von zwei ca. dreiwöchigen Werft-/Überholungszeiten ist das Schiff immer in Betrieb, im Sommer hauptsächlich auf der Ostsee, bei Hafenfesten und bei den Tall-Ship-Races auch auf der Nordsee. Im Herbst geht es dann auf die Kanaren oder auch in die Karibik, danach im Frühjahr retour. Die einzelnen Törns dauern wenige Tage bis drei Wochen.

Für den Betrieb des Schiffes braucht es 15 Stammcrewmitglieder. Es können bis zu 30 Trainees mitfahren, die für den jeweiligen Törn Vereinsmitglieder werden und voll in den Bordbetrieb eingegliedert werden. Besonders wichtig ist die Sicherheit der Personen und des Schiffes und die fortlaufende Ausbildung aller.

Mein letzter Törn ging von Cherbourg nach Amsterdam. Am 3. April kam die Stammcrew in Cherbourg an Bord und das war auch der Tag der Abreise der Trainees vom Vortörn. Einige Crewmitglieder bleiben meist für mehrere (oder viele) Törns an Bord und es gibt eine förmliche Übergabe der Aufgaben an Bord. Auch für die Verproviantierung des neuen Törns wird an diesem Tag gesorgt. Ich war mit drei weiteren Crewmitgliedern per Bahn (Nachtzug Hamburg – Offenburg und weiter über Paris) angereist. Bei der Ankunft an Bord trifft man typischerweise

 <p>DIREKT AM HAMBURGER YACHTHAFEN!</p> <h1>YACHTPROFI.DE</h1> <p>Gute Teile, guter Service.</p> <p>Ausrüstung von A–Z • Farben • Drahtverarbeitung Beschlüge • VA-Schrauben • Sanitär • Elektrik</p>	 <p>Hochwertige Produkte für die Pflege Ihrer Yacht:</p> <p>Reiniger Polituren Winschenfett Frostschutz</p>
<p>DEICHSTRASSE 1 • 22880 WEDEL • TEL.: + 49 (0) 4103 - 884 92 e-mail: info@yachtprofi.de</p>	

einige Bekannte und das Wiedersehen bereitet Freude. Es erfolgt dann die Wacheinteilung der neuen Stammcrew (Drei-Wachen-System) und die Einteilung in die Sicherheitsrolle.

Am Folgetag, dem 4. April, reisen die alten Stammcrewmitglieder ab und die neuen Trainees treffen ein. Auf unserem Schiff sind jetzt mit 43



Auspacken der Grobbermars vorm Segelsetzen

Personen fast alle Kojen belegt. Untergebracht sind wir in Vier- bis Sechs-Personen-Kammern. Nach ersten Führungen über das Schiff ist es Zeit für die Allgemeine Sicherheitsanweisung inkl. Generalalarmübung. Die Trainees werden für die Wachen eingeteilt. Oft ist der Run auf die 4–8-Wache groß, aber diesmal gibt es zunächst zu viele Freiwillige für die 0–4-Wache.

Der nächste Tag (5. April) gibt neben dem weiteren Kennenlernen in den Wachen Zeit für die erste Rigg-Einweisung. Nach Ausgabe der Sicherheitsgurte wird das Anlegen derselben geübt, und es wird im Hafen aufgeentert, alle in ihrem Tempo und bis in ihre individuelle Höhe. Gegen 14:00 Uhr laufen wir unter dem Kommando des Dritten Steuerhans (der braucht noch Einträge

in seinem Traditionschiffererfahrungsnachweis) aus, im „All-Hands“-Manöver, Wache 1 auf dem Vorschiff, Wache 2 am Achterschiff und Wache 3 für Gangway und – die diesmal nicht vorhandene – Mittelleine. Nach dem Passieren der äußeren Molen übernehme ich die Wache, als Zweiter Steuerhans ist die 12–16-Wache schließlich meine. Mit Voruntermars, Fock, Vorstengestagssegel und der Grobuntermars machen wir aus der „Roald“ schnell ein Segelschiff und der süd-südwestliche Wind von 4 Bft bringt uns in die Baie de la Seine. Jetzt beginnt der Wachbetrieb. Der Rest meiner Wache ist schnell vorbei.

In Cherbourg hatten wir vorab gemeinsam eine Reiseplanung durchgeführt: Konsens war, nicht schnell in 2 ½ Tagen nach Amsterdam zu segeln, was bei der SW-Wetterlage möglich gewesen wäre, sondern uns und der ganzen Crew möglichst viel Segelspaß zu bieten. Zur Mitte des Törns ist der Durchgang eines Trogs zu erwarten, der eine Windstärke bis zu 9 Bft aus SW bringen soll. Da möchten wir freien Seeraum haben, um das abzuwettern. Beim Blick auf die Seekarten ist klar, dass die Kontinentküste dafür mit Untiefen, Hafenzufahrten, Reeden, Plattformen und Verkehrstrennungsgebieten nicht geeignet ist. Ziel ist also das Gebiet zwischen der Höhe von Harwich und der Smith Knoll Tonne vor der Ostküste von England.

Am 6. April segeln wir mit Backstagsbrise (wir haben aber keine Backstagen, sondern Wanten und Pardunen) vor Frankreich in der Baie de Seine. Wir haben mehr Segel am Vortopp stehen, der das Schiff vor dem Wind zieht, als am Großtopp. Der Tag wird für die weitere Ausbildung der Trainees benutzt, Aufentern auf See, Knoten, Tampenjagd (die Roald hat 138 Belegnägel), Manövererklärung (wie geht eine Halse auf einem

Rahsegler) und das obligatorische tägliche Rein-schiff. Wir passieren den Null-Meridian.

Auf meiner nächsten 0–4-Wache am 7. April nähern wir uns der Dover Strait. In der mondlosen Dunkelheit sind keine Kreidefelsen in Sicht, stattdessen eine große Zahl von kleinen und großen Schiffen im Verkehrstrennungsgebiet (VTG). Ein französisches Küstenwachschiff liegt genau auf der Höhe der Tonne ZC1 in der Inshore Traffic Zone. Bei mitlaufender Tide mit jeweils drei Kabel Abstand wird dazwischen durchgezirkelt, ein Moment, für den ich doch den Kapitän aus seiner Nachtruhe auf die Brücke rufe.

Ab dem Wachwechsel um vier Uhr soll es quer durch das VTG auf die englische Seite gehen. Wir fädeln uns in den Verkehr ein und kommen nach jedem Schiff, das uns in der ostgehenden Bahn überholt, dichter an die Trennlinie. Der 3. Steuermann ist auch interessiert und gemeinsam beraten wir aus der Navigation (drinnen) mit Radar- und AIS-Daten den Chieffmate (draußen). Mit Wind und gegenlaufendem Strom (und der Maschine im Standby) bekommen wir eine schöne Passage (Heading 90° zur Verkehrsrichtung des VTG) durch die weitgehende Bahn hin. Die entgegenkommenden Schiffe sind deutlich unterschiedlich schnell, von 6 bis 19 kn, wir passieren alle schön hinter ihren Hecks mit mindestens 0,5 sm Distanz. Um sechs Uhr geht es dann ab in die Kojen, die nächste Wache ruft ja schon mit der Weckzeit um 11 Uhr zum Mittagessen. Auf meiner 12–16 Uhr Wache segeln wir bei schönstem Sonnenschein östlich der VTGs vor der Themse nordwärts zu unserer Spielwiese.

Am nächsten Tag, dem 8. April, haben wir schönsten Segelwetter mit 3–5 Bft aus SSW, unsere Kurse sehen nach vielen Halsen aus wie hingeworfene Mikadostäbe; wir fahren viele Ma-



In Cherbourg



Vorbram und Vorroyal klar zum Setzen



Vorm Wind in der Baie de la Seine (Fotos Jan Hauschildt)

növer mit den stehenden Wachen, es läuft wie geschmiert und auch die Trainees stehen schon bald fast unaufgefordert an den richtigen Stellen zum Holen und Fieren. Nachmittags gibt es ein Boje-über-Bord-Manöver unter Segel. Mit Kreuzbrassen wird das Schiff gestoppt, die Boje ist keine halbe Meile achteraus, das Bereitschaftsboot wird mit dem Ladebaum ausgesetzt und nach wenig als einer Viertelstunde ist die Boje wieder an Bord. Chapeau! Der Seegang ist so gering, dass alle die möchten, nacheinander in Gruppen im Dinghi eine Fotorunde um das Schiff kreisen können.

Nun kommt am 9. April aber wirklich der angesagte Wind, auf meiner Nachtwache schon aufbrisend, dann weiter zunehmend. Während meiner Freiwache, um 09:13 Uhr, zeigt der Windmesser 68 kn, d.h. Windstärke 12 in der härtesten Böe. Selbst für den Blick von der Brücke aus gehen die Wellen deutlich über den Horizont, sie

sind ca. 6–8 m hoch, berichtet später der Dritte Steuermann. Alle Segel sind geborgen und beige-fangen und es geht mit der Maschine gegenan. Aber bei meiner nächsten Wache ab mittags um 12 Uhr ist die größte Windstärke schon vorbei.

Als ich am 10. April um Mitternacht auf Wache komme, liegen wir kreuzgebrast bei. Der Wind hat abgeflaut auf nur noch 5 Bft. Die 4–8-Wache setzt Segel und wir machen uns mit SW-Wind auf den Weg nach Holland. Nacheinander werden insgesamt sieben Rah- und drei Vorsegel gesetzt. Um 21 Uhr fällt auf der Ijmuiden-Reede der Anker. Land in Sicht, aber kein Internet. Nachts brist es wieder auf und wir haben eine wackelige Nacht am Anker.

Am Mittwoch, dem 11. April, gehen wir gegen acht Uhr ankerauf und sind um 11:30 Uhr in der Zuiderluis von Ijmuiden. Die Fahrt durch den Noordzeekanaal ist erstmal unaufregend, doch je näher wir Amsterdam kommen, desto dichter ist der Verkehr. Um 14 Uhr legen wir in Amsterdam an der Anlage „Kaap de groene Hoop“, schräg gegenüber dem Hauptbahnhof, an. Traditionell findet an dem Abend der Ankunft ein „Captain’s Dinner“ statt. Besondere Leckereien werden vorbereitet, gekocht und angerichtet und es ist eine große Schlemmerei an Bord in Gang. Kapitän und Steuerleute erledigen danach den Abwasch und das „Reisende-Großbreinmachen“ in der Kombüse.

Der nächste Tag (12. April) ist der Abreisetag der Trainees und der Anreisetag der neuen Stammcrewmitglieder. Auch wieder traditionell ist das von den Toppsis (Toppsgasten) zubereitete Frühstück mit Unmengen von Pfannkuchen und gebratenem Speck. Viele Trainees haben das Schiff und die Crew lieb gewonnen und der Abschied fällt schwer. Schnell werden noch ein paar

Fotos von der gesamten Crew und den einzelnen Wachen gemacht und schon kommt der Abschied. Die neuen Besatzungsmitglieder trudeln ein, es gibt immer ein freudiges Wiedersehen mit einigen, die von vorherigen Törns bekannt sind. Für die Abmusternden geht es noch auf ein paar Drinks per kostenloser (!) Fähre in die Amsterdamer Altstadt.

Am nächsten Tag fahren wir nach Hause. Alle Züge über den direkten Weg (Bentheim) fallen aus, also geht es erstmal Kurs Duisburg, um dann mit dem nächsten ICE nach Hamburg zu halsen.

Auf der „Roald“ heißt es „WsadR“ als Abkürzung „Wir sehen uns auf der Roald“. Vielleicht hat ja auch einer von euch mal Interesse auf einem Tallship eine Reise zu machen.

Infos unter www.sailtraining.de

DIES UND DAS

ZU UNSEREM TITELBILD

CKB ■ Unser Titelbild, das wir Marie-Luise Hinkelmann verdanken, führt uns dieses Mal auf die Außenalster. Man sieht jede Menge Boote (mit etwas unbestimmten Segelstellungen) bei strahlendem Wetter. Man sieht im Hintergrund den Michel und, natürlich, einen hohen Baukran.

Die Alster ist für den SVAOe ein beliebtes und vielgenutztes Segelrevier: Ausgehend von dem Anleger der „Jollenhafengemeinschaft Alsterufer“ machen hier unsere Opti-Kinder ihre ersten selbstständigen Segelschritte, trainiert die „Erwachsene-lernen-Segeln“-Gruppe (ELS) Anfänger und Fortgeschrittene an fünf Tagen der Woche, trainieren auch Re-

gattasegler/innen verschiedener Bootsklassen ihre Fertigkeiten. Jeden Mittwoch wird auch hier, wie auf der Elbe, eine Mittwochsregatta veranstaltet (vom Hamburger Segel-Club, die HSC-„Känguruh-Regatta“ für alle Einrumpf-Bootsklassen, die nach Yardstick eingestuft werden können, bei kurzfristiger Anmeldung).

Die Alster kann dabei ein tückisches Revier sein: Winddreher um 180° sind auf der Alster keine Seltenheit, ebenso wenig wie plötzliche heftige Böen, und kurz dahinter wieder Nahezu-Flaute ... Insbesondere an schönen Sommertagen ist es außerdem sehr voll; zu den vielen Segelbooten gesellen sich noch Ruderboote, die schnell und fast lautlos herankommen, und Tretboote und manchmal sogar wagemutige SUPs ohne jede Ahnung von Vorfahrtsregeln; dazu die Alsterschiffchen, die immer und unbedingt Vorfahrt haben. Konzentration und Aufmerksamkeit sind also stets gefordert, auf unserem geliebten Hamburger Binnenmeer.

DAS BÜCHERSCHAPP

Zum Lesen und Wiederlesen

SIR FRANCIS CHICHESTER: „HELD DER SIEBEN MEERE“

Von Norbert Suxdorf ■ „Wann war Ihre Stimmung auf dem Tiefpunkt?“ – „Als der Gin alle war.“ Dabei hatte Francis Chichester auf seiner „Gipsy Moth IV“ genügend andere Gründe verzweifelt zu sein. Am 27. August 1966 war er in Plymouth zur ersten Solo-Weltumsegelung „um die großen Kaps“ gestartet, am 28. Mai 1967 machte er wieder in Plymouth fest. In 226 Tagen Segelzeit einhand mit nur einem Zwischenstopp

– damit sicherten sich Francis Chichester und seine „Gipsy Moth IV“ ihren Platz in der Hall of Fame des Segelsports. Das ist jetzt mehr als fünf Jahrzehnte her.

Als junger Mann hatte Francis Chichester mit dem Fliegen begonnen. 1929 erwarb er den Pilotenschein und flog von England nach Australien. Der Versuch eines Flugs rund um die Welt endete nach der Überquerung des Pazifiks in Japan an einem Strommast. Sein Flugzeug war eine Haviland Gipsy Moth.

Als schon älterer Herr unternahm er einen neuen Versuch, die Welt allein zu umrunden – diesmal zu Wasser und wieder mit einer „Gipsy Moth“. So nannte er alle seine Yachten, nachdem er 1953 mit dem Segeln begonnen hatte – und zwar mit Ambitionen. 1960 gewann er das erste OSTAR Single-handed Trans-Atlantik-Race. Beim Transatlantik-Race 1964 wurde er Zweiter hinter Eric Tabarly. Aber er hatte noch mehr vor.

Bereits 1962 hatte er den Versuch unternommen, auf einer Alleinfahrt über den Nordatlantik einen neuen Geschwindigkeitsrekord aufzustellen. „Und dann kam ich auf den Gedanken, es müsse doch auch möglich sein, allein die ganze Erde zu umsegeln.“

Chichester will die Route ums Kap Hoorn wählen. Das hatten bis dahin nur acht Yachten gewagt. Er liest alle Erfahrungsberichte. „Und so kam ich zu dem Schluss, dass ich in der Lage sein müsse, mit einem entsprechend ausgerüsteten

Boot und mit kluger Taktik Kap Hoorn und die Erde zu umsegeln.“

Er hat sich ein weiteres Ziel gesteckt: „Interessant war das Projekt auch deshalb, weil ich eine Möglichkeit sah, die schnellste Weltumsegelung zu bewerkstelligen, die je in einem kleinen Boot geglückt war. Und zwar plante ich eine Umsegelung in zwei Etappen, wobei Sydney als einziger Zwischenhafen angelaufen werden sollte.“

Dabei will er einen weiteren Rekord brechen: Die schnellsten der legendären Klipper hatten die Strecke Plymouth–Sydney in 100 Tagen zurückgelegt. Chichester will diese Marke knacken.

Dafür lässt er sich die 16-Meter-Yawl „Gipsy Moth IV“ bauen – das Vorhaben ist mit vielen Problemen und Enttäuschungen verbunden. Dazu kommen finanzielle Balanceakte. Manch

anderer hätte schon in dieser Phase kapituliert. „Mit all den geschäftlichen Dingen, die ich zu erledigen hatte, plagte ich mich nicht nur unsagbar herum – sie hinderten mich auch daran, die Versuchsfahrten auf hoher See und die dringend notwendigen Segelübungen

durchzuführen, die ich mir vorgenommen hatte. Infolgedessen entdeckte ich erst auf dem Meer die drei schlimmsten Fehler an der ‚Gipsy Moth IV‘ – Fehler, die meine ursprünglichen Pläne über den Haufen warfen und beinahe die ganze Reise zu Scheitern gebracht hätten.“

Tatsächlich wird die Reise ein Kampf gegen die Unzulänglichkeiten der Yacht. Vor allem wird



Chichester darunter zu leiden haben, dass sie luvigierig ist, unter Selbststeueranlage nicht Kurs hält. Er muss immer wieder eingreifen. Durch ständigen Segelwechsel bei Tag und auch nachts versucht er, jeden Wind optimal zu nutzen. Oft ist er am Rand seiner Kräfte. „Am Nachmittag riggte ich das Trysegel auf und setzte es – angesichts meiner Schwäche und Lethargie eine harte Arbeit, und zudem konnte ich mich nur mühsam auf den Beinen und im Gleichgewicht halten...“

Am 17. September 1966 feiert Chichester seinen 65. Geburtstag. „Ich genehmigte mir zur Feier des Anlasses eine gründliche Wäsche mit Frischwasser und öffnete danach das Päckchen mit Sheilas Geburtstagsgeschenk, einem prächtigen und höchst praktischen Schlafanzug aus Seide.... Meine Geburtstagsfeier leitete ich damit ein, dass ich eine Flasche Wein trank...“ Dem Wein lässt er eine Flasche Sekt folgen – in angemessenem Outfit: „Ich bin voll getakelt: Smoking, schmucke Hosen, schwarze Schuhe usw. Das einzige Versehen: Ich habe meine Smokingschleife vergessen und muss mich deshalb mit einer gewöhnlichen schwarzen Krawatte begnügen...“

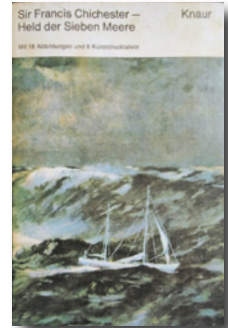
Mehr als dies macht ihm seine Yacht bei stürmischer See zu schaffen: „Nun zeigte sich die dritte Schwäche der ‚Gipsy Moth‘. Auf der Stirnfläche einer Woge konnte sie ihren Kurs nicht halten, sondern drehte sich so, dass sie dem Wind und den Wogen die Breitseite zuwandte.“ Immer wieder muss Chichester fürchten querschlagen. Er gibt der Konstruktion seiner Yacht die Schuld: „... dass ihre Tendenz, sich sofort quertzulegen, dadurch bedingt war, dass sie ein zu flaches Vorschiff hatte.“ Außerdem: „Überall waren Lecks.“. Zu all dem bricht ihm ein Stück eines Zahns ab. Am 12. Dezember 1966 passiert Chichester Sydney Heads. „Ich hatte also 107 Tage und 5 ½ Stun-

den nach dem Kalender gebraucht oder 106 Tage und 20 ½ Stunden tatsächlicher Fahrtzeit (wenn man die geographische Längenverschiebung berücksichtigt). Zurückgelegt hatte ich dabei 14.100 Meilen.“

In Sydney warten Ehefrau Sheila und Sohn Giles – und warnende Stimmen, die ihm von einer Fortsetzung der Reise abraten. Aber Chichester ist entschlossen. „Und dann war da doch der Augenblick gekommen, an dem ich den Termin des Auslaufens ankündigen konnte: Sonntag, 29. Januar, 11:00 Uhr.“

Der zweite Teil der Weltumsegelung wird keineswegs leichter. In der Tasmansee übersteht „Gipsy Moth“ eine Kenterung. „Ich glaube, ich war bereits wach, als das Boot überlegte. Fall nicht, war ich sofort wach, als es damit begann. Vielleicht bin ich aber auch wach geworden, als die Welle das Boot traf. Es war stockfinster. Als die ‚Gipsy Moth‘ weiter und immer weiter überrollte, sagte ich mir: ‚Jetzt ist es soweit!‘ Angst hatte ich keine, wohl aber war ich äußerst gespannt, was nun passieren würde. Jetzt begann ein lautes Knarren und Krachen; mein Kopf und meine Schultern wurden mit Geschirr, Messern, Gabeln und Flaschen bombardiert. Ich hatte das erdrückende Gefühl, dass das Boot auf mir lag... Aber ‚Gipsy Moth‘ richtete sich doch wieder auf.“

Auch die Überquerung des Pazifik verläuft unter zahlreichen Problemen mit dem leckenden Schiff, bei häufigen Segelmanövern und auch wieder mit der Selbststeueranlage. Chichester lässt sich nicht beirren, geht weiter seiner „Arbeit“ nach, wie er die Segelei nennt, arbeitet einen langen „Dienstplan“ ab – von „Wassertank-



leitung prüfen“ bis „Taklinge aller Signalleinen erneuern“ – und auch Stürme sind abzuwettern.

Beim Runden des Kap Hoorn schlägt „Gipsy Moth“ wieder einmal quer, am 21. März 1967 hat Chichester das Kap passiert, nachdem er einem Schiff der Royal Navy begegnet war.

Nun liegt „nur noch“ der Atlantik vor ihm, bis er am 28. Mai 1967 den Heimathafen erreicht: „Um 20:56 Uhr passierte ich die Mole... Die ganze Reise über 29.630 Meilen von Plymouth nach Plymouth hatte genau 9 Monate und 1 Tag gedauert, davon 226 Tage reine Segelzeit.“

Seitdem wurde auf riesigen Mehrrümpfern die Welt in einem Fünftel dieser Zeit umrundet. Aber keine Rekordfahrt hat einem Segler soviel ewigen Ruhm eingebracht, wie die Fahrt des von der Queen zum Ritter geschlagenen Sir Francis.

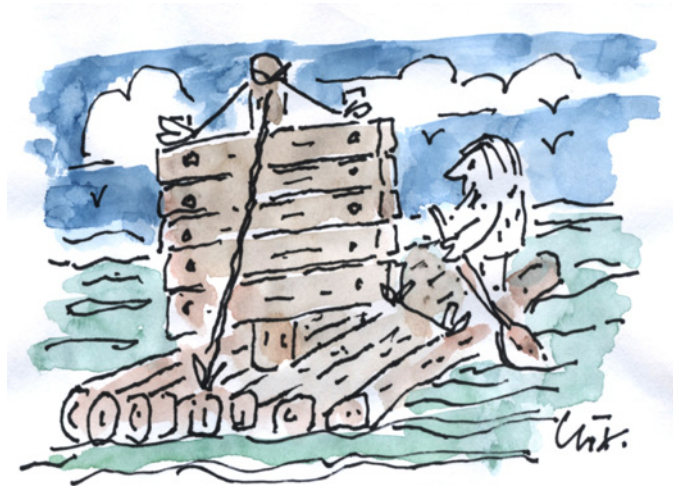
Das „Gin-Zitat“ sowie vieles weitere über Francis Chichester und das lange Leben seiner legendären Yacht,

die heute in Bestform restauriert unterwegs ist, kann man auf gipsymothiv.com finden.

Sir Francis Chichester, Held der Sieben Meere. Droemersche Verlagsanstalt Th. Knaur, Nachf., München / Zürich, September 1967, ISBN: 342604403X

ZU GUTER LETZT

DIE ERFINDUNG DES SEGELNS 5000 V.CHR.



Herausgegeben im eigenen Verlag des Segel-Vereins Altona-Oevelgönne e.V.

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

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

Bankverbindung: Hamburger Sparkasse, IBAN DE60200505501265103992 / BIC HASPDEHHXXX

Redaktion: Michael Albrecht, Marcus Boehlich, Birgit und Hermann Güldener, 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 für die Nachrichten ist im Mitgliedspreis enthalten. Die Clubnachrichten erscheinen sechs Mal im Jahr. Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier.

Alle Fotos, Bilder, Graphiken und Texte unterliegen dem Copyright und dürfen ohne Genehmigung nicht weiterverwendet werden.



Einladung

zum Absegeln des SVAOe

Absegeln in Glückstadt

Sonnabend, 21. September 2024

**Unser Absegeln geht in diesem Jahr
auch wieder nach Glückstadt.**

Hamburg HW 07:31 Uhr, Glückstadt NW 12:59 Uhr

**Bei dieser guten Tide gibt es keinen Grund
nicht am Absegeln teilzunehmen!!!**

Zum Abendessen treffen wir uns um **18:00 Uhr** im

Ratskeller Glückstadt

Am Markt 4, 25348 Glückstadt, Tel. 04124 9809065

Als Speise bieten wir euch ein Bratkartoffelbüfett –
Matjesfilet mit Hausfrauensoße und Sauerfleisch mit Remoulade
zum Preis von € 24,00 an.

Die Speisen und Getränke werden von jedem selbst bezahlt!

Verbindliche Anmeldung bis zum 12. September 2024

an Jörn Groth 0172 7137492 oder joern.groth@svaoe.de

Wir hoffen auf schönes Wetter und freuen uns über eine rege Beteiligung.
Ihr/euer Festausschuss

SVAOe e.V., Neumühlen 21, 22763 Hamburg,
Tel. 040-8811440, Fax 040-8807341, www.svaoe.de



Ausschreibung der SVAOe Elbe-Ausklang-Regatta 2024!

Termin: Am 29. September 2024, ab 12 Uhr, vgl. SVAOe-Webseite

Meldungen: nur online über <https://www.manage2sail.com/>

Meldeschluss: Freitag, 15. September 2024

