



SVAOe NACHRICHTEN

5-2024 SEPTEMBER / OKTOBER

Yachtfestival-Impressionen

Von der Eröffnung über Vorführungen,
Veranstaltungen, Ausstellungen,
Flohmärkte, Schnuppersegeln,
Modellboot-Segeln
bis zu abendlichen Feiern
(Fotos © A. Sylvester, GAN, CKB)



NACHRICHTEN SEGEL-VEREIN ALTONA-OEVELGÖNNE E.V.

102. Jahrgang

September / Oktober 2024

Nr. 5

ZUSAMMENTREFFEN



Ist das eine exotische Blume? Nein, es ist die Yacht „Nordwest“, flankiert von vier Jugendwanderkuttern: „Elmsfuer“ (SVN), „Möwe von Köhlfleet“ (SCOe), „Kersten Miles“ (SKH), „Teufelsbrück“ (SVAOe), fotografiert aus ungewöhnlicher Perspektive. (Foto Familie Körner)

IN DIESER AUSGABE

3 Editorial

Vereinsleben

- 4 Neuaufnahmen
- 4 100. Geburtstag
Besuch bei Adje
- 5 Sommergrillen in Borsfleth
vom 17. bis 18. August 2024
- 7 „Nordwest“ 100 Jahre alt!
Feier im Hamburger Yachthafen



Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 10 J/24-Crew
„Hungrier Wolf“
*Zweiter Kieler-Woche-Sieg
in Folge!*
- 12 Felix Schnor und Heiko Martens
German Open Sieger



Jugend

- 14 Opti-Training auf der
Binnenalster – *Karla segelt
durch die Fontäne*
- 15 Der Hamburger Team Cup
2024 für Opti-Teams
*Bericht von unserer
letzten Opti-Regatta*
- 17 Hamburger-Jugend-
Segeltreffen
Auf der „Teufelsbrück“



Fahrtsegeln

- 19 Binnenschiffcruisen
Unterwegs mit „Eva“



- 23 Erste Hilfe auf See
Lebensrettendes Wissen
- 25 „Qivittoq“: *Herzliche Grüße aus Kinsale in SW-Irland!*

Aus Behörden und Verbänden

- 26 „Aktionsplan Ostseeschutz 2030“ statt
„Nationalpark Ostsee“
- 26 Kurz berichtet

Dies und Das

- 27 Eine Nachricht vom _____
Stützpunkt Eckernförde
Oder: Hier liegt man gut
- 30 Mit Käpt'n Nemo unterwegs –
eine kleine Bordkatzensgeschichte
- 34 Norbert Hanßen und seine
Modellyachten
*Die Verbindung des SVAOe
in den Allgäu*
- 36 Zu unserem Titelbild



Das Bücherschapp

- 37 Zum Lesen und Wiederlesen
Alan Villiers: „Tausend bunte Segel“

Zu guter Letzt

- 39 Die fehlenden Nachrichten aus
olympischen Gewässern

Umschlagillustration

Skanör Hamn, Südwestschweden,
Aquarell von Lutz Kesseling

Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

der Herbst naht, die Segelsaison neigt sich dem Ende zu. Nach 2023 fand das „Hamburg Yachtfestival“ vom 6. bis 8. September 2024 zum zweiten Mal im Hamburger Yachthafen statt. Aus Sicht des SVAOe war auch die zweite Auflage des Festivals ein voller Erfolg. Der Zuspruch zum Schnuppersegeln war wie bereits im letzten Jahr groß, ebenso das Interesse an unseren Ausbildungsangeboten sowie an einer Mitgliedschaft. Auffällig war, dass der SVAOe erneut der einzige Verein war, der mit einem eigenen Stand auf dem Festival präsent war. Allen Mitwirkenden sei an dieser Stelle für ihr großartiges Engagement gedankt.

Etwas dünn besucht war leider die Podiumsdiskussion im Rahmen der „3. Hamburger Wassersportgespräche“, die vom Hamburger Segel-Verband (HSgV) und dem Segler-Verband Schleswig-Holstein (SVSH) ausgerichtet wurden. Die Podiumsdiskussion fokussierte auf die aktuelle *„Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung der Sedimentbeseitigung in gewerblichen Häfen und Sportboothäfen im schleswig-holsteinischen Bereich der Nordsee“* des Landes Schleswig-Holstein (Amtsblatt für Schleswig-Holstein; Ausgabe vom 19. August 2024, Nr. 34). Der Bereich der Nordsee erstreckt sich laut Richtlinie ausdrücklich *„von List auf Sylt / Kreis Nordfriesland bis Wedel / Kreis Pinneberg“*. *„Zuwendungsfähig sind Hafengebiete bzw. Sportboothafenbetreiber mit Sitz in Schleswig-Holstein.“* Der Hamburger Yachthafen liegt bekanntlich in Wedel / Holstein (seit „Corona“ besonders bewusst geworden). Die Hamburger Yachthafengemeinschaft hat laut Satzung ihren Sitz jedoch in Hamburg und ist gemäß der vorliegenden Version der Förderrichtlinie nicht zuwendungsfähig.

Ebenso ausgeschlossen ist die sogenannte Doppelförderung mit öffentlichen Mitteln aus verschiedenen Programmen, was insbesondere Vereinen, die auf vielfältige Zuwendungen angewiesen sind, massiv schadet. Angesichts der hohen Kosten für die Tiefenhaltung des Hafens könnte der Verdacht aufkommen, dass der Hamburger Yachthafen durch die Beschränkung auf Zuwendungsempfänger mit Sitz in Schleswig-Holstein von der Förderung bewusst ausgeschlossen werden soll. Auch erhält die HYG keinerlei Förderung aus der „Stiftung Elbefonds“; hier unter dem Vorwand einer angeblichen Doppelförderung. Die Verbände HSgV und SVSH haben vereinbart, die Mängel der schleswig-holsteinischen Förderrichtlinie gemeinsam bei den Landesregierungen von Schleswig-Holstein und Hamburg vorzubringen, um diesen Missstand hoffentlich auszuräumen. Soweit es dazu öffentliche Sitzungen / Veranstaltungen geben wird, ist es dringend notwendig, dass möglichst viele der betroffenen Seglerinnen und Segler daran (Termine und Orte sind noch nicht bekannt) teilnehmen und der Politik in sachlicher Form verdeutlichen, dass bedeutend mehr Menschen von der Problematik betroffen sind, als HSgV und SVSH allein vermitteln können. Demokratie erfordert den persönlichen Einsatz aller Bürgerinnen und Bürger, sonst funktioniert sie nicht.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen / Euch eine angenehme Lektüre der vorliegenden Ausgabe und wünsche einen guten Rest (der Saison).

Ihr / Euer Stephan Lunau



VEREINSLEBEN

Juli/August 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:

Hans Körner, 22609 Hamburg

Wiedereintritte:

Dr. Alexander Brück, 25421 Pinneberg

Jugendliche:

Jannes Dammann, 20259 Hamburg

100. Geburtstag

BESUCH BEI ADJE

Von Peter Mendt ■ Die Familie von Adje Hauschildt hatte die Freunde gebeten, die Besuche anlässlich seines hundertsten Geburtstages et- was gestaffelt zu terminieren. So machte nun am Dienstag, den 6. August, eine kleine Delegation des Ältestenrates des SVAOe seine Aufwartung



Ein Hundertjähriger?! (Fotos Peter Mendt)

mit einem kleinen Präsent.

Wir durften sehr schöne 1½ Stunden bei Adje auf der Terrasse erleben. Adje war gut drauf und brachte uns viele Geschichten aus seiner Jugend am Oevelgönner Strand näher. Neben vielen anderen Sprüchen prägte er auch diesen Spruch: „Auch eine alte Geige hat einen guten Klang, nur nicht so oft.“

In Anlehnung an diesen Spruch brachten wir die Hoffnung zum Ausdruck, dass Adjes Geige noch oft und auch weiter so gut klingen möge.



Gratulationsbesuch bei Adje



17. bis 18. August 2024

SOMMERGRILLEN IN BORSFLETH

Von Birgit und Hermann Güldener ■ Petrus meinte es gut mit uns; er hatte wohl doch ein schlechtes Gewissen. Nachdem die Ausfahrt im Juni nach Otterndorf wettermäßig unter „kann man haben, muss man aber nicht“ lief, war das Wetter in Borsfleth zum traditionellen Sommergrillen allerliebste. Folgende 11 Boote waren dabei: „Luise“, „Aeolus“, „Azurra“, „Fierboos“, „Havkarlen“, „Nalu“, „Liv“, „Sirkka“, „Sophie“, „Swift“ und „Tomte Tummetott“. Zusätzlich kamen noch einige SVAOe-er mit dem Auto angereist.

Kaum im Hafen angekommen, nutzten viele das schöne Sommerwetter zum Schwimmen im Störloch. Manch einer sprang – inspiriert durch die gerade beendeten olympischen Sommer-

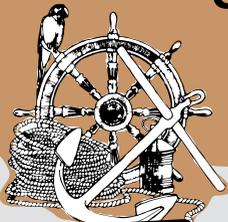
sporte in Paris – im hohen Bogen von Bord ins Wasser.

Bis zum Grillen am Abend verblieb noch viel Zeit zum Klönen mit SVAOe-Freunden oder zum Ausruhen. Wir mussten uns nach der Bootsübergabe erstmal wieder neu einrichten. Arne kam von seinem Sommertörn in der Ostsee mit „Aeolus“ über den NOK und wir mit dem Auto nach Borsfleth.

Ein Special-Event waren diesmal die gegrillten Wildschweinkeulen, die Jörn auf dem eigens mitgebrachten Gasgrill-Ofen hervorragend zuzubereiten wusste. Aber auch anderes Grillgut fand sich auf einem klassischen Holzkohle-Grill wieder. Selbstgemachte Salate und Brote rundeten das Grillfest kulinarisch perfekt ab. Ein wunderschöner Sonnenuntergang tauchte den Hafen in ein ganz besonderes Licht. Aber der Abend

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



SVAOe-Flotte in Borsfleth ...



... im Abendlicht



Baden im Störloch



Entschlossen: Jörn Groth am Grill



Wunderbare Wildschweinkeulen



Man sieht, ...



... dass es schmeckt!



Beste Stimmung



Kenner



Moorgeist muss brennen



Nein, wird nicht verraten, wer das ist!



Bis spät in der Nacht

(Fotos © Tomas Krause, Hermann und Birgit Güldener)

sollte noch lange nicht vorbei sein. Er zog sich mit vielen Gesprächen bei geistigen Getränken bis in die frühen Morgenstunden hin.

Da am nächsten Morgen erst gegen neun Uhr Niedrigwasser war, konnten alle mit bestem Gewissen ausschlafen. Petrus schien allerdings sein Pulver schon verschossen zu haben. Bei Regen und Wind aus SW mit lediglich 1–2 Bft wurde die Heimreise angetreten. Wir aber blieben noch. Am Nachmittag kam wieder die Sonne heraus, und wir konnten bei Hochwasser wieder schön im Hafen schwimmen. Montagmittag verließen auch wir Borsfleth und kehrten bei fast null Wind, aber schönem Wetter zurück nach Wedel.

Fazit: Es war eine wunderschöne Veranstaltung. Mit etwa 50 Teilnehmern war sie auch außergewöhnlich gut besucht. Vielen Dank an die Organisatoren des Festausschusses, die das möglich gemacht haben.

„Nordwest“ 100 Jahre alt!

FEIER IM HAMBURGER YACHTHAFEN

CKB ■ Am 7. Juli 2024 hatte Familie Körner zur Feier des hundertjährigen Bestehens ihrer Segelyacht „Nordwest“ eingeladen. An die 100 Leute waren gekommen, Freunde und Bekannte der Familie sowie SVAOe-Mitglieder. Alle hatten etwas Mühe mit der Anfahrt, denn die A7 war dicht und in Wedel waren wegen eines Volksfestes am Schulauer Hafen und Strand fast alle Zufahrten auch zum Hamburger Yachthafen gesperrt. Doch nun hatten sich alle bei strahlendem Sommerwetter am Ponton der Westanlage des Hamburger Yachthafens versammelt. „Nordwest“ war über die Toppen geflaggt und unter der



Versammlung am Ponton der Westanlage



„Nordwest“ über die Toppen geflaggt



Thomas Körner erzählt die Geschichte von „Nordwest“

Steuerbord-Saling waren die Gastlands-Flaggen aller Länder gesetzt, in denen das Schiff schon mal zu Besuch war – jüngst kamen die Flaggen der baltischen Länder und Finnlands dazu. Und natürlich durfte auch ein großer SVAOe-Stander nicht fehlen. Der weiße Rumpf von „Nordwest“ glänzte, nachdem die Yacht vor Kurzem gründlich überholt worden war. Alle Holzteile am Kajütaufbau sowie der hölzerne Mast und Baum waren ebenfalls komplett abgezogen und mit acht Schichten Lack neu aufgebaut worden.

Thomas Körner stand auf dem Schiff am Mast und erzählte locker und humorvoll die Geschichte von „Nordwest“. Entworfen und erbaut wurde „Nordwest“ von der Werft Heidtmann auf der Uhlenhorst nach den Vorgaben von Johannes Schulz, Thomas' Urgroßvater. Das Boot war schmal und schnell, aber es war arg rank und luvgerig und so wurde der Kiel zweimal bis auf 1,75 m vertieft. Auch später wurde das Boot immer wieder nachgebessert: das überstehende Heck wurde um 30 cm verkürzt, zuletzt wurden auch moderne Navigationsinstrumente eingebaut.

Seit fünf Generationen ist das Schiff nun im Familienbesitz, und jede Generation brach-



Altes Schiff Im neuen Glanz

te etwas Neues ein, nicht nur in Hinsicht auf konstruktive Details und seemännische Ausstattung. Thomas, vierte Generation, ließ seine Söhne Paul, Peter und Hans auf dem Schiff aufwachsen – damals sammelten sich völlig neue Gerätschaften im Schiff, wie Buggy, Laufrad und viele Pixi-Bücher ... Inzwischen segelt auch die fünfte Generation eigenständig mit „Nordwest“ und geht auf große Törns.

An Land gab es Brez'n sowie Limonade, Bier und Wein zum Anstoßen. Natürlich wollten auch fast alle mal an Bord klettern und sich



Mieke erklärt ...



Sven Becker überreicht im Auftrag des Vorstands ein Geschenk des SVAOe

das Innenleben der Yacht anschauen, das mit dem schönen Holzinnenausbau die hundertjährige Geschichte noch atmet. Man genoss den sonnigen Nachmittag mit dem schönen Schiff.

Auf die nächsten hundert Jahre der „Nordwest“ !



... das Innenleben (Fotos GAN und CKB)

REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE

J/24-Crew „Hungriiger Wolf“

ZWEITER KIELER-WOCHE-SIEG
IN FOLGE!

Vorbemerkung der Redaktion: Der SVAOe war auch in diesem Jahr bei der Kieler Woche gut vertreten. Neben den J/24-Booten (dazu der nachfolgende Bericht) nahmen auch Filippa Nugent und Henry Bruns in der 420er-Jolle und Jannis Holthusen, Volker Riechers und Michael Matzke mit ihren Yachten „Bento“, „Pacemaker“ und „Show“ an verschiedenen Wettbewerben teil.

Von Jonas Lysewski ■ Mit der Vereins-J/24 „Hungriiger Wolf“ konnten wir in diesem Jahr zum zweiten Mal in Folge und zum dritten Mal insgesamt die J/24-Regatta der Kieler Woche gewinnen! Wir segelten bei sehr wechselhaften Winden zehn Wettfahrten an vier Tagen vom 27. bis 30. Juni vor Schwedeneck, Strande und Schilksee. Für unseren Steuermann Fritz Meyer war es in diesem Jahr das erste Event, nachdem



Spaß ist immer dabei

Till Pomarius ihn im ersten Halbjahr (auch recht erfolgreich) ersetzt hatte. Weitere Crewmitglieder waren Thorsten Paech, Jannik Dühren, Moritz Böök und ich. Auch nachdem wir uns im Team wieder eingespielt hatten, konnten wir noch viel aus kleinen Fehlern lernen – und es besteht noch Potenzial für weitere Verbesserungen.

Insgesamt hatten 21 Boote gemeldet. Den zweiten Platz belegte „Schwere Jungs“ unter



Höchste Anspannung



Beim Setzen des Spinnakers

Stefan Karsunke vom SCOe (mit Luise Boehlich in der Crew) und den dritten „Vitesse“ unter Manfred König vom HSC. Auch die neue SVAOe-Frauencrew auf J/24 „Juelssand“ unter Steuerfrau Maike Hass nahm an den Wettfahrten teil und erreichte den 14. Platz.



Die Gewinner-Crew von „Hungriger Wolf“ (Fotos © Sascha Klahn, © Christian Beeck, Crew)



Siegerehrung

Wir vom „Hungrigen Wolf“ danken dem SVAOe für die jahrelange Unterstützung und freuen uns auf das nächste Event, die German-Open in Berlin.

Die Redaktion gratuliert der Crew vom „Hungrigen Wolf“ zu diesem großartigen Erfolg!

**Felix Schnor und
Heiko Martens**

GERMAN OPEN SIEGER

Am 7. und 8. September wurde die German Open der SV 14-Inklusionsboote bei strahlendem Sonnenschein mit spätsommerlicher Hitze und wechselnden Winden auf der Außenalster ausgetragen, organisiert vom Norddeutschen Regatta Verein (NRV). Dabei haben SVAOe- und HSC-Mitglied Felix Schnor und sein Vorschoter Heiko Martens die German Open im SV 14 gewonnen!



Team „Pippi Lotta“ auf einer SV 14

Von Felix Schnor ■ Boah, war das ein ungeeignetes Wochenende zum Regattasegeln! Wir haben an den beiden Tagen gerade mal 6 von 23 angesetzten Wettfahrten von Start bis zum Ziel zu Ende bringen können. Der Wind kam von

nirgends und überall. Manchmal brachte er im Startvorgang mehr als vier Knoten zustande. Häufig hatte der Wind aber auch weniger als vier Knoten und drehte sich dann auch mal um 90°. So musste die Regatta häufig schon im Startvor-



Vorm-Wind-Kurs

gang abgebrochen und dann erneut gestartet werden. Oder der Wind blieb längere Zeit weg und wir wurden Richtung Hafen geschleppt. Auf der halben Strecke nach Hause wurde dann auf dem Startschiff entschieden, es doch noch mal mit einem Start zu versuchen, also alles wieder zurück auf Anfang.

Gemeldet waren elf Zweier-Teams (jeweils mit einem Crewmitglied mit Einschränkungen), teilweise auch aus südlicheren Landesteilen und aus Tschechien. Die Teams, darunter unser Team „Pippi Lotta“, segelten mit vom Veranstalter selbst gestellt gestellten Booten.

Temperatur und Windverhältnisse waren einfach anstrengend, alstermäßig eben. Beim Flautensegeln zeigen sich die wahren Meister, sagt man, und, wir kennen unsere Alster ziemlich gut. Vielleicht ist das der Grund dafür, dass es uns in allen Wettfahrten gelang, erste Plätze zu



*German Open Sieger Heiko Martens und Felix Schnor
(Fotos © NRV/Sven Jürgensen, Felix Schnor)*

ersegeln und uns so auch den Gesamtsieg zu sichern!

Die Redaktion gratuliert ganz herzlich zu diesem schönen Erfolg!

FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN

So **EINFACH**
IST DAS!
firmenich-yacht.de



JUGEND

Opti-Training auf der Binnenalster

KARLA SEGELT DURCH DIE FONTÄNE

Von Jens Holscher ■ Mitte Juli, die Schulferien sind nah. Letztes Opti-Training vor der großen Sommerpause, ausnahmsweise auf der Binnenalster. Karla Schäfer segelt rund um die große Fontäne, ein nasses Vergnügen! Auch für den Fotografen.



Der Hamburger Team Cup 2024 für Opti-Teams

BERICHT VON UNSERER LETZTEN OPTI-REGATTA

Der Hamburger Team Cup für Opti-Teams fand am 29. bis 30. Juni auf der Binnenalster statt. Er wurde vom Mühlenberger Segel-Club ausgerichtet, dieses Jahr zum ersten Mal auch unterstützt vom SVAOe.

Von John Umbhau ■ Wir, Nis, Mo und ich, kennen uns schon seit vielen Jahren und haben zusammen so viel beim Segeln erlebt. Das Team Race sollte unsere letzte Opti-Regatta und etwas ganz Besonderes werden. Gemeinsam mit Leander und Elisa sowie unserem Maskottchen „Lotte“ bildeten wir das „Team SVAOe“. Beim Team Race segeln vier Boote gegen vier Boote. Ein Team-Mitglied kann während der Serie ausgetauscht werden. Das Team mit der niedrigeren Gesamtpunktzahl gewinnt die Wettfahrt. Gutes taktisches Segeln zählt hier noch viel mehr als sonst. Echt spannend!

Am Freitag vor dem Team Race brachten wir unsere Optis, den Startponton und das gesamte Equipment zum HSC. Das war ein riesiger Spaß. Es war eine Mischung aus Abenteuer und Vorfreude auf die kommenden Rennen. Am Sonnabend ging dann alles los. Die ersten Rennen starteten und die Aufregung war spürbar. Leider haben wir an diesem Tag nicht so gut abgeschnitten wie erhofft. Am Sonntag gelang uns ein hauchdünner Sieg in einem sehr wichtigen Rennen und



Die Wettfahrtleitung



Transport der Boote



Transport ...



... der Crews



Ausgelassen



10. Platz für „Team Race“

so belegten wir insgesamt noch den 10. Platz. Genau diesen Sieg feierten wir wie verrückt! Enger und knapper ging es nicht!!

Aber es ging uns nicht nur um die Platzierung, sondern um das gemeinsame Erlebnis. Da war das Team Race genau das Richtige. Wir haben zusammen gekämpft, gelacht und uns gegenseitig motiviert. Team Race segeln ist eben was ganz Besonderes!

Es war nicht nur die Regatta, die uns in Erinnerung bleiben wird, sondern die gesamte Opti-Zeit, die wir zusammen auf dem Wasser verbracht haben. Wir wollen uns bei Jens bedanken, unserem Trainer, der uns immer unterstützt hat. Ohne ihn wären wir nicht die Segler geworden, die wir heute sind. Jens, danke für deine Geduld, deine Ratschläge und die vielen tollen Stunden auf dem Wasser.

Zusammenfassend war diese letzte Opti-Regatta ein perfekter Abschluss unserer gemeinsamen Zeit als Opti-Segler. Wir haben so viel gelernt, erlebt und sind als Team zusammengewachsen. Die Erinnerungen, die wir gesammelt haben, werden uns ein Leben lang begleiten. Danke an den SVAOe und alle, die uns unterstützt und unsere Opti-Zeit unvergesslich gemacht haben!

Lieber John, Nis und Mo! Vielen Dank für das tolle Lob! Hätt' ich gar nicht von euch erwartet! – Quatsch beiseite – ihr drei seid schon coole Jungs und ich freue mich wirklich sehr, dass der Opti Team Cup ein so toller Abschluss für euch war! Das enge letzte Rennen und die explodierende Freude im Team werde ich nie vergessen! Das war schon stark!!

Ich wünsche euch weiterhin eine super Zeit im Segelsport – es gibt noch so viel zu entdecken!! Ach, und übrigens, die Ausbildung zum Traineras-

sistenten könnt ihr bereits ab 14 Jahren machen, die zum Trainer C schon ab 16! Gute Leute braucht der SVAOe immer!! Euer Jens

Hamburger-Jugend-Segeltreffen AUF DER „TEUFELSBRÜCK“

Von Tobias Hauschildt ■ Am Wochenende 1. bis 2. Juni fand auf der Alster das Hamburger Jugend-Segeltreffen statt. Dieses Jahr waren außer uns leider nur die „Kersten Miles“ als weiterer Kutter in unserer Klasse dabei. Trotzdem hatten wir gemeinsam viel Spaß an den Regatten. Wir bewiesen unser Können, indem wir sechs von sechs gesegelten Wettfahrten für uns entscheiden konnten. Auch der Wind und das Wetter



„Teufelsbrück“ an der Kreuz

spielten mit und somit war es ein höchst erfolgreiches Wochenende für uns. Es war für uns eine aufregende Erfahrung zwischen Lasern, Piraten,

WEGENER JACHTWERFT

NEUBAU

REPARATUR

RESTAURIERUNG

WINTERLAGER

Deichstr. 23-27, 22880 Wedel · Tel. 04103/3344 · wegenerjachtwerft.de



An der Luvtonne



Konzentrierte Blicke

420ern, etc. zu segeln und trotzdem ruhig und konzentriert zu bleiben.

Schlussendlich gingen wir zufrieden und mit Pokal im Gepäck nach Hause.



Die „Kersten Miles“ kommt näher



Schiffen der Spieren in der Wende
(Fotos Mieke Kaiser)

FAHRTENSEGELN

Binnenschiffcruisen

UNTERWEGS MIT „EVA“

Von Peter König ■ Die SVAOe Nachrichten 3-2024 und ihr Titelbild sind verantwortlich für meinen Versuch, ein wenig vom Leben und Cruisen an Bord eines Binnenschiffes zu berichten. Die Nachrichten über meine Segelei auf der Hansa Jolle „True Love“ in meinem Heimatrevier Seychellen habe ich zuletzt zugegebenermaßen vernachlässigt – es gab halt recht wenig Aufregendes zu berichten. In dem letzten Artikel (2-2019) war aber bereits die Rede von unserer „Eva“.

Vorgeschichte: Tja, Jenny wird seekrank und somit musste die längere Segelei an den Haken. Die europäischen Wasserstraßen sind die Alternative, um Leben auf dem Wasser ohne Schaukeln zu erleben. Nur, wenn man sich beeilt, kann man in etwa dreißig Jahren ganz Europa von den Kanälen aus sehen. Tausende von Kilometern. Packen wir's an, noch sind wir jung genug ...

Zum Testen mieteten wir uns 2016 an Bord des Luxe-Motors „Johanna“ für acht Tage bei John (verst) als Gäste ein – vom Winterliegeplatz Veurne/Nordbelgien ging es nach Namur/Südbelgien – sieben stramme 8–10-Stunden-Fahrtage. Jenny loved it! Erziehung zur Langsamkeit. 'Runterfahren. Entspannen. Vorbeiziehende Landschaften – seien es grüne Wiesen oder Industrie oder Fluss-/Kanalufer ...

Die Suche nach dem eigenem Schiff begann. Das Internet machte es möglich: mehr als ein Jahr unzähliger, unbefriedigender virtueller Besichtigungen.

Ende 2017 verkaufte ich meine Wohnung in St. Georg. Eine neue Basis in Europa musste her – auf dem Wasser. Wir schmiedeten Neu-



„Eva“ in der Werft



Salon auf „Eva“



„Eva“ in Groningen



Fahrt durch Friesland

baupläne – aber zwei bis drei Jahre warten? Nein, besser erstmal einen Kompromiss finden und anfangen. Gesagt getan – eine Kandidatin gab es in den Niederlanden. „Wenn sie der Beschreibung des Maklers entspricht, kaufe ich sie,“ sagte ich zu Jenny auf dem Weg nach Terherne/Friesland im Juni 2018. Dann war der Name am Bug auch noch „Eva“ – der Name meiner Mutter... Nach kurzer, kalter Besichtigung wechselten wir 16 Stunden lang kein Wort. Bedeutete es ja nicht nur ein Schiff zu kaufen,



Schleusen gehört dazu

sondern auch eine neue Lebensart zu beginnen; neue Verpflichtungen einzugehen. Zwei Mittag später hatten wir verhandelt, bezahlt und den Kauf beim Notar besiegelt.

Wir waren die neuen Bewahrer/Hüter der MS „Eva“! Sie war zuvor fünfzig Jahre im Besitz der gleichen Familie, war bereits 1968 aus der Frachtschiffahrt gekauft und erst vor drei oder vier Jahren zur jetzigen internen Konfiguration umgebaut worden. Frühere Fotos zeigen die geöffnete Ladeluke, den freistehenden Gasherd und Etagenbetten, eine große Back im Laderaum, und immer drei Generationen an Bord, die Ferien machen. Ein happy ship also! Zusammengenietet wurde es 1906 in Katwijk als typischer Frachter, ein sogenannter Katwijker/Beurtskip, der bis 1968 auf Flüssen und Kanälen im Einsatz war. „Eva“ ist 24 m lang, 4 m breit und hat z.Zt. 1,1 m Tiefgang und 3,4 m Durchfahrts Höhe. Der Rumpf ist wunderschön mit übersteilem Steven, scharfem Vorschiff, unverkennbar rundem/elliptischem Heck und recht ordentlichem Sprung (nur die echten alten Linien hinterlassen kaum eine Heckwelle). Von außen erscheint sie dem Original noch sehr ähnlich. Das feste, geschlossene Ruderhaus kam irgendwann, schätzungsweise in den 50ern, dazu. Die originale Ladeluke ist noch zur Hälfte erhalten – mit einer Plane geschalkt und so, dass der Lukendeckel im Salon zu sehen ist. Der hintere Teil des Schiffs wurde mit einem Stahldeck versehen, um ein nutzbares großes „Veranda-Deck“ zu kreieren. Das Dach über dem Vorschiff ist Gold wert – das frühere Nordseeluk zum Vorschiff habe ich zu einem rustikalen Tisch umgebaut. Die große Achterpiek, der voll begehbare Maschinenraum, die Stauräume an Deck und das Vorschiff, das heute den Ballast, die Wassertanks, eine Duschkabine, die Wasch-

maschine und eine Toilette aufnimmt – das alles lässt achtern genug Platz für ein großes Schlafzimmer mit reichlichen Hängeschränken, Borden, und einem Badezimmer. Eine Tür führt von dort zum Salonbereich mit Küche und offener Büronische (das Leben geht an Bord ja weiter). Es hat Fußbodenheizung und zusätzliche Heizkörper. Gekocht wird auf Gas. Es gibt eine kleine E-Ofenkombination, einen geräumigen Haushaltskühlschrank, normale Küchengeräte und – eine Speiseeismaschine. Der Geschirrspüler wird noch ausgemustert und in Schrankraum umgewandelt. Die Waschmaschine kann während des Fahrens laufen oder aber wir stöpseln dafür mal irgendwo in Landstrom ein (Solarzellen haben wir auch, auf dem Ruderhaus). Das Schiff ist nicht in vier winzige Kammern verschachtelt – alles ist wunderbar offen und hell. Wenn wir Gäste haben,



Auf dem Lauwersmeer

müssen sie im Salon auf dem großen Ausziehsofa schlafen, ihre Zähne im Küchenabwaschbecken putzen und dürfen den Luxus der Dusche und der eigenen Toilette im Vorschiff genießen. Der Niedergang geht vom Vorschiff aus. Eigentlich

**DIREKT
AM HAMBURGER
YACHTHAFEN!**



Gute Teile, guter Service.

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

P&K
products

Hochwertige
Produkte für
die Pflege
Ihrer Yacht:

**Reiniger
Polituren
Winschenfett
Frostschutz**

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



„Eva“ in Utrecht (Fotos Peter König)

ist „Eva“ das genaue Gegenteil dessen, was uns vorschwebte – aber tauschen wollen wir mittlerweile keinesfalls.

Das Schiff fasst 1000 l Wasser und 400 l Diesel. 2020 habe ich einen kernigen neuen 6-Zylinder-John Deere eingebaut – eine gute Investition! Außerdem gibt es ein 2,5 kW-Denkbar-Benzinnotaggregat. Und – ja – „Eva“ hatte bereits ein 24PS-24V-Bugstrahlruder – selten genutzt, aber sehr angenehm zu haben!! Das Ruderhaus wird nur beim Fahren genutzt und stört das Leben an Bord nicht. „Eva“ fährt sich besonders gut, ist klein und agil – „handig“ wie man so schön sagt.

Wir haben bestens begehbare Seitendecks, gute Außenflächen, auch eine schöne Bank achtern vom Ruderhaus. An Deck gibt es Stühle auf dem Vorschiff, und ein großes Sofa, Sonnenschirm und einen beheizbaren Whirlpool auf dem Verandadeck.

Mein altes Automobil reist an Land mit, so dass wir auch Landausflüge bequem machen können. Für zusätzliche Mobilität gibt es zwei alte solide Fahrräder und ein altes Dinghy. Das wurde allerdings noch nie wirklich genutzt, au-

ßer zum Malen oder dazu, einem Angler zu helfen, mitten im Fluss seinen Haken von Treibgut zu befreien. Dafür gab es immerhin eine gute Flasche Wein und ein paar neue Freunde.

So leben wir auf einem noch sehr traditionellen, nicht ganz gewöhnlichen Unikum – sehr „understated“ und im wunderbar offenen, schlichten Interieur mit gut sichtbaren Elementen der damaligen Schiffbaukunst. Wie zuhause halt. Von der Insel auf die fahrende Insel. Was braucht man mehr? Unser mobiles Haus für Europa. Ein Tagtraum zur Wirklichkeit der Langsamkeit. Schön hier? Bleiben! Nachbarn nerven? Weiterfahren! Unabhängige Freiheit, und um die Ecke ist alles anders.

Im September 2018 überführte ich „Eva“ mit zwei Freunden vom Liegeplatz in Terherne (am Sneeker Meer) zur Werft nach Harlingen. Dann hastete ich nach Kiel, um – nach vielen Wochen des Heimstudiums – bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes das Sportpatent (Sportschifferschein E für Boote kleiner 25 m) mit fliegenden Fahnen zu bestehen. Im wunderschönen frühwinterlichen Oktober/November startete ich dann „legal“ mit Jenny in unseren ersten Vier-Wochen-Törn mit vielen Fahrstunden auf der Uhr: Von Harlingen übers Lauwersmeer nach Groningen, übers IJsselmeer nach Amsterdam und unten herum durch kleinste Kanäle zurück nach Terherne.

Bis 2022 blieb „Eva“ in den Niederlanden mit seiner erstklassigen Binnenwasser-Infrastruktur, mit der unendlichen Weitsicht und wenig seemännischen Herausforderungen. Wir waren jeweils ein bis drei Monate im Jahr an Bord und unterwegs – auch während der Pandemie (nur 2020 blieben wir lieber auf den Seychellen). Idyllische Reisen, auf die ich hier jetzt nicht im Detail eingehen will.

2022 ging es dann, nach schnellem Wertgang mit einigen letzten Modifikationen hinsichtlich der Durchfahrthöhe, Richtung Frankreich – ein neuer Abschnitt – vielleicht einen weiteren Bericht wert? Zumindest ist hier schon mal ein Anfang gemacht und für eventuelle Fragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Erste Hilfe auf See

LEBENSRETTENDES WISSEN

CKB ■ Dass Kenntnisse in Erster Hilfe auf See noch wichtiger sind als an Land, leuchtet unmittelbar ein. Für See-Regatten sind solche Kenntnisse laut Regularien von World Sailing für mindestens zwei Crew-Mitglieder sogar vorgeschrieben und müssen alle fünf Jahre aufgefrischt werden; entsprechende Kurse (zu finden z.B. unter seadoc.de, sailpartner.de, FireSafety.de) sollten vom Deutschen Segler-Verband zertifiziert sein. In einem Beitrag in der Zeitschrift „Palstek“ beschreibt Autor Ralf Weise, was man dort lernen kann.

Bei Verletzungen an Bord sollte zunächst die **Art der Beeinträchtigung** nach dem Notfallmedizin-Schema cABCDE ermittelt werden:

- **c**ritical bleeding: kritische Blutungen auch an verdeckten Stellen finden und Blutung stillen (Druckverband)
- **A**irway: Atemwege prüfen, wenn sie blockiert sind, freiräumen
- **B**reathing: Atmung prüfen, bei Frequenz von weniger als 12–15 Zügen/Minute Wiederbelebung starten
- **C**irculation: zur Kreislaufstabilität Hautfarbe, Puls (60–80 Schläge/Minute) und Blutdruck

(120/180 mm/Hg) prüfen, wenn möglich, auch Sauerstoffsättigung des Blutes (96–100%)

- **D**isability: Bewusstseinsstand feststellen, Reaktionen prüfen, z.B. Pupillenreaktionen auf Bewegungen einer Taschenlampe; bei Bewusstlosigkeit, aber vorhandener Atmung, in stabile Seitenlage bringen, so dass der Kopf auch bei Schiffsbewegungen nicht rollt und leicht nach unten geneigt ist, damit Erbrochenes auslaufen kann
- **E**nvironment: gute Umgebung schaffen, möglichst geschützten ruhigen Ort finden, nasse Kleidung ausziehen, mit Decken wärmen

Die **Wiederbelebung durch Herzdruckmassage** hat jeder schon mal für Führerscheinkurse gelernt, aber es ist immer gut, dies wieder einmal zu üben: Brustkorb des Verletzten freimachen, mit beiden übereinander gelegten Händen, gestreckten Armen und vollem Körpereinsatz kräftig den Brustkorb in der Mitte des Brustbeins 5–6 cm tief eindrücken, und dies mit einer Frequenz von 100–120mal pro Minute wiederholen (z.B. im Rhythmus des Pop-Hits „Stayin’ Alive“ der Bee Gees). Nach 30mal Drücken Kopf des Verletzten überstrecken, seine Nase zuhalten und zweimal Mund-zu-Mund beatmen, dann so abwechselnd mit Herzdruckmassage und Beatmung fortfahren, bis der Verletzte wieder selbst atmet oder weitergehende Hilfe eintrifft. Das ist sehr anstrengend, wenn irgend möglich, sollte man sich abwechseln. Die Herzdruckmassage soll übrigens nicht nur den Anstoß für eine Wiederbelebung geben, sie sorgt auch dafür, dass weiterhin Blut durch den gesamten Körper gepumpt und der damit am Leben gehalten wird. Also nicht aufgeben! Wenn an Bord vorhanden, sollte man auch einen automatischen Defibrillator einsetzen, der einem genau sagt, was man zu tun und wie man mit ihm umzugehen hat.



Die **Wundversorgung** geschieht im Allgemeinen durch Abdecken mit sterilem Material und Verbinden. Bei klaffenden Wunden sollte man Klammerpflaster oder spezielle Tacker einsetzen, bei stark klaffenden Wunden muss steril genäht werden, was allerdings für Laien ohnehin und unter den Bedingungen eines stark schwankenden Schiffs erst recht sehr schwierig bis unmöglich ist.

Bei **Unterkühlung** kann schon die Bergung einer im Wasser treibenden Person lebensgefährlich sein, sie darf bei starker Unterkühlung nur horizontal liegend geborgen werden. Bei schwacher Unterkühlung (Kerntemperatur 33–36°C) zeigen sich Verwirrtheit, Erregung, beschleunigte Atmung, schneller Puls, bläulich-blasser Haut, Kältezittern und Zähneklappern, die Person sollte warm gelagert und mit heißen Getränken versorgt werden. Bei stärkerer Unterkühlung (30–33°C) wirkt die Person erschöpft und teilnahmslos, sie sollte sich nicht bewegen, flach gelagert und in warme Decken eingewickelt werden und *keine* Getränke bekommen. Bei noch stärkerer Unterkühlung (unter 30°C) treten Lähmungserscheinungen und Bewusstlosigkeit auf, weitere Aufwärmversuche durch Laien können in diesem Fall die Situation verschlimmern, daher wird die verletzte Person lediglich in stabile Seitenlage gebracht und mit einer Decke vor weiterer Auskühlung geschützt; gegebenenfalls muss eine Wiederbelebung eingeleitet werden.

Es gibt leider auch gefährliche Vorfälle, die an Bord einer normalen Yacht unmöglich behandelt werden können, dazu zählen vor allem **Herzinfarkte, Schlaganfälle** und **Blinddarmentzündungen**. Wenn starke Beschwerden oder Symptome auftreten, die auf solche Krankheiten hindeuten, dann sollte man unverzüglich

funkärztliche Beratung anfordern, z.B. den „Telemaritime Assistance Service Germany“ (TMAS Germany), der am Krankenhaus Cuxhaven angesiedelt und über Satellit oder landgestütztes GSM-Netz erreichbar ist (Tel. +49 471 785), oder ein Medico-Gespräch, via Dringlichkeitsmeldung auf Kanal 16 oder DSC. Hilfreich für ein solches funkärztliches Gespräch ist, wenn man sich bereits vor Antritt der Reise Diagnosebögen heruntergeladen und vor dem Anruf ausgefüllt hat (zu finden unter www.deutsche-flagge.de/de/antraege-und-dokument/dokumente).

In dem vom Autor Weise beschriebenen Kurs gab es auch Übungen zur Bergung von Verletzten in eine Rettungsinsel im Schwimmbad bei bewegtem Wasser sowie ihrer Behandlung in der Insel. Das erwies sich wegen der Enge, der schlechten Beleuchtung und dem allgegenwärtigen Wasser als außerordentlich schwierig.

Besprochen wurden auch die Möglichkeiten der Ersten Hilfe bei kleinen Crews, z.B. im nicht-untypischen Fall eines (Ehe-)Paares, bei dem ein Partner verletzt wird oder erkrankt. Im Prinzip sollte auch hier nach cABCDE verfahren werden, dann Hilfe gesucht und die Schiffsführung wieder aufgenommen werden. Aber im konkreten Einzelfall kann es sehr schwierig sein zu entscheiden, was man zuerst und was dann als Nächstes tun sollte, z.B. Wiederbelebung unterbrechen, um Hilfe zu rufen? Oder erstmal das Schiff in eine stabile Position bringen, um sein Kentern zu verhindern, und dann den Verletzten betreuen?

Notfallsituationen immer wieder zu üben, hilft jedenfalls. Auch unsere SVAOe-Winterakademie wird wieder einen Kurs „Notfallmedizin an Bord“ anbieten (Termin wird noch bekannt gegeben).
Quelle: Ralf Weise, Erste Hilfe auf See. „Palstek“ 4/24, S. 52 ff.

„Qivittoq“:

HERZLICHE GRÜSSE AUS KINSALE IN SW-IRLAND!

Von Susanne und Jan-Hendrik Nürnberg Im Kinsale Yacht Club (KYC) fehlte noch der „richtige“ Stander! Wir haben getauscht. Fairwinds von der – wirklich – grünen Insel!

Hier kommt der SVAOe-Stander für den KYC



Im Gegenzug der KYC-Stander für uns (Fotos Familie Nürnberg)



Clubraum des Kinsale Yacht Clubs (KYC)



JETZT
Hamburger
Yachthafen

JENSEN
Bootsbau **WERFT**
aus Meisterhand



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

AUS BEHÖRDEN UND VERBÄNDEN

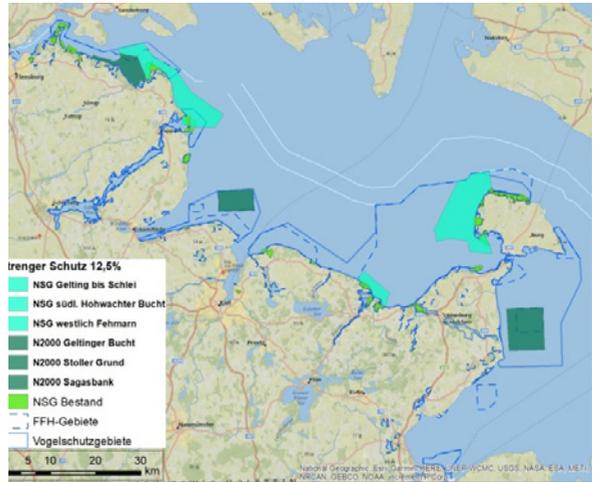
„AKTIONSPLAN OSTSEESCHUTZ 2030“ STATT „NATIONALPARK OSTSEE“

CKB ■ Die Landesregierung Schleswig-Holstein hat ihre Pläne für einen „Nationalpark Ostsee“ praktisch begraben und stattdessen im März einen „Aktionsplan Ostseeschutz 2030“ vorgestellt.

Wichtigste Maßnahme ist die Ausweisung von 12,5 % der schleswig-holsteinischen Ostseeküste als streng geschützte Gebiete (vgl. Schaubild). Für sie soll u.a. eine Befahrensverordnung (beim Bundesverkehrsministerium beantragt) erlassen werden, die Geschwindigkeitsbeschränkungen für motorisierte Wasserfahrzeuge (z.B. von Speedbooten) sowie Befahrensregelungen von November bis Ende März für Wasserfahrzeuge bzw. Wassersportgeräte aller Art zum Schutz von Rastvögeln außerhalb der für Wassersport vorgesehenen Zonen vorsieht. Alle Häfen sollen ganzjährig wasserseitig erreichbar bleiben.

Weitere Maßnahmen für den gesamten schleswig-holsteinischen Ostseeraum betreffen die Wiederherstellung von Riffstrukturen und naturnahen Küstenabschnitten, Einschränkungen für die Fischerei, Reduzierung der Nährstoffeinträge, Bergung von Munitions-Altlasten und von Müll (z.B. „Geisternetze“).

Quelle: https://www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/themen/kueste-wasser-meer/aktionsplan-ostseeschutz/konsultationsprozess-ostsee_node



Aktionsplan Ostseeschutz 2030:
Rund 12,5 Prozent der schleswig-holsteinischen Ostseefläche sollen künftig besonders geschützt werden
(Quelle: Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur Schleswig-Holstein)

Kurz berichtet

NEUES EINHEITLICHES SEE- KARTENNULL FÜR DIE OSTSEE

CKB ■ Bisher verwendete jeder Ostseeanrainer ein eigenes, lokales Seekartennull. Die Hydrographische Kommission für die Ostsee (BSHC) hat eine Arbeitsgruppe beauftragt, ein einheitliches Seekartennull für die gesamte Ostsee zu entwickeln. Nun haben sich die Ostseeanrainer erstmals auf einen einheitlichen Höhenbezug für Seekarten geeinigt: das Baltic Sea Chart Datum 2000. Im November 2023 veröffentlichte die Internationale Hydrographische Organisation (IHO) auf der Basis hochpräziser Messungen der Erdanziehungskraft ein neues Modell für den gesamten Ostseeraum, um die Höhenbezugsfläche grenzübergreifend zu definieren. Das Modell legt gleichzeitig das neue Seekartennull fest, welches Deutschland bereits seit 2022 ver-

wendet. Die Wassertiefen in den Seekarten des BSH ändern sich daher nicht.

Quelle: https://www.bkg.bund.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/BKG/DE/PM_2023/231215-seekartennull.html

AUTONOMES „SMART & GREEN SHIP“

CKB ■ Die Universität Duisburg-Essen und das Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme (DST) entwickeln in einem gemeinsamen Forschungsprojekt eine Forschungsplattform für emissionsfreies und vollständig autonomes Fahren auf Binnengewässern. Das katamaranähnliche Schiff soll sogar An- und Ablegemanöver sowie Schleusendurchfahrten allein bewältigen können.

Quelle: https://www.uni-due.de/IST/ismt_sngs.php

ABSCHIED VOM ANTIFOULING?

CKB ■ Antifouling sind giftig, das weiß man; durch sie geraten jedes Jahr laut Umweltbundesamt 70.000 kg Kupfer ins Wasser. Als Alternativen sind Silikat-Folien und -Beschichtungen entwickelt worden, die den biologischen Bewuchs nicht durch Biozide vergraulen, sondern ihm die Anhaftung physikalisch unmöglich machen sollen. Die Erfahrungen damit sind bislang gemischt: so freuen sich die einen, dass entstandener Bewuchs schon „während des Auslaufens in Fladen abfiel, wir waren nicht einmal schnell“, während andere klagen, die Folie sei „zumindest in der nördlichen Adria ... eher bewuchsfördernd als -hemmend“. Das mag damit zusammenhängen, dass die Aufbringung der Folie selbst für

geschulte Fachleute kompliziert und fehlerträchtig ist und für Laien gar nicht zu empfehlen ist. Aus dem gleichen Grund ist ein solcher Auftrag sehr teuer, so dass er einstweilen überwiegend in der Berufsschifffahrt Anwendung findet. Die beste Vorsorge gegen Bewuchs sei immer noch, das Schiff in Bewegung zu halten. Vgl. Schack, Hans-Harald, *Glatt statt giftig*, „Palstek“ 39, 2/24, S. 82–85.

DIES UND DAS

Eine Nachricht vom Stützpunkt Eckernförde

ODER: HIER LIEGT MAN GUT

„Das Meer ist nur ein Behälter für alle die ungeheuren, übernatürlichen Dinge, die darin existieren; es ist nicht nur Bewegung und Liebe; es ist die lebende Unendlichkeit“

Jules Verne

Von Cathrin Schaper ■ Dass man im Eckernförder Bojenfeld gut mit dem Boot liegen kann, ist mittlerweile hinlänglich bekannt. Für die begehrten Liegeplätze dort besteht bereits eine Warteliste, über die auch langjährigen Lieger auf eine „feste Boje“ hoffen. Dass die Eckernförder Bucht aber auch einen schönen Liegeplatz für die Asche der verstorbenen SVAOe-Lieger bietet, konnten wir jetzt wieder feststellen.

Am Sonntag, den 1. September 2024 haben wir die Asche unseres langjährigen Obmannes, meines Ehemanns und unseres Bootes Käpt'n, Thomas Schaper, vor Karlsminde in die See versenkt. Thomas hat dort als Knirps auf dem Campingplatz die Förde entdeckt, schwimmen und segeln gelernt. Wie wir jetzt erfahren durften,



Abschiednehmen der Familie und Freunde

ist er dort sogar gezeugt worden. So schließt sich der Kreis.

Außerdem habe ich Thomas dort kennen und lieben gelernt und wir haben praktisch so gut wie jedes Sommerwochenende auf unserer wun-



Abschiednehmen Andrea Weichert und Martin Sommer



Ein geeigneter Platz

derbaren Anlage verbracht und dort auch unsere Töchter Nike und Filia ans Wasser und die Segelei herangeführt.

Dieser nun endgültige Abschied wurde von acht SVAOe-Booten, davon sieben aus dem Bojenfeld, und einem frischen Wind aus Ost begleitet, in die Bucht hinein, weshalb sich Ecke-Lieger mit kleineren Yachten auf die größeren Boote verteilen, die zusätzlich auch noch einige Trauergäste aufnehmen. Bei Regatten spricht man bei so viel bunter Crew schon mal von sogenannten „Affenfelsen“. Herrlich anzusehen, wie die Boote dann fleißig zum Ziel- und Urnenboot, welches durch einen großen SVAOe-Stander gekennzeichnet war, aufkreuzten. Feierliches Glasenschlagen im Wachwechseltakt 4/8 Glockenschläge, Unmengen von Papierschiffchen, Begleitmusik (vom Band) „Die weißen Vögel“, ein Lied von Ingrid Caven in einer wunderschönen Interpretation der „Hafennacht“-Sängerin und SVAOe-Mitglied Ursula Wittich: so ging die schöne blaue Seewasserurne mit Eckernförder Seekartenbordüre bei Position 54°29,4'N 9°56,7'E in die leicht aufgewühlte See – und wollte zuerst gar nicht untergehen. Unter strahlend blauem Himmel, vor dem Wind und wie eine SVAOe-Geschwaderfahrt, liefen die Boote danach ab, zurück in unseren „Heimathafen“ Bojenfeld Eckerförde, wo wir

mit Butterkuchen, Kaffee und Flensburger Rum Thomas noch einmal aufleben ließen.

Vielen tausend Dank an die Teilnehmer dieser bewegenden Veranstaltung, ganz besonders natürlich an die Crew des Bestattungsbootes.

Übrigens: In der Ostsee von Wendtorf über Stollergrund bis nun auch weiter in die Förde hinein, ruht mittlerweile die Asche so einiger unserer Vereinsmitglieder oder deren Angehöriger, ebenso im Begräbniswald am gegenüberliegenden Ufer.



Übergabe ans Meer



Letzter Gruß an Thomas (Fotos Cathrin Schaper, Astrid Rampendahl, Ulrike Jensen)

Mit Käpt'n Nemo unterwegs –

EINE KLEINE BORDKATZEN- GESCHICHTE

Von Cathrin Schaper ■ **Einmal Hölle und zurück.** Nachdem Thomas nach fast zweijähriger Krankheit den Kampf gegen den bösartigen Tumor in seinem Kopf im Februar 2022 verloren hatte und gehen durfte und nachdem, mit viel Hilfe von Freunden, Bekannten und Familie, unser Aluminium-Blauwassertraum, die YBG Outborn 42 „Triton“ fertiggestellt, gewässert und im Herbst 2023 verkauft werden konnte, das Ingenieurbüro von den Mitarbeitern Jonas und Jannik übernommen wurde, kam, trotz aller Unterstützung von außen ein Gefühl des Ausgebranntseins und der Leere in mir auf. Dieser atemlose Run zwischen Pflege, Tod und Nachlass, wäre, ohne die Hilfe von Familie und so vielen lieben Menschen, nicht zu bewältigen



Nemo und Boje



Nemo in Rettungsweste

gewesen. Hierfür meinen herzlichen Dank an all die, die mitgeföhlt und mitgeholfen haben, darunter so viele SVAOe-Mitglieder – ich versuche dies an anderer Stelle zurückzugeben.

Jedenfalls, Anfang November schauten Mutter Marlies und ich, wir beiden frischen Witwen, eine Doku über ein kleines Polizeirevier irgendwo in Mittelholstein an. Dort hatte die Feuerwehr ein mutterloses Katzenkitten abgeliefert, welches dann von der Wachtmeisterin adoptiert wurde und nun täglich mit auf der Wache Dienst schob. Davon beröhrt, fiel der Entschluss, ein Katzenkitten zu adoptieren. Außerdem sollte ein passendes Boot her, auf dem das Tier, es sollte ein Kater mit Namen Nemo werden, anheuern sollte. Bordkatzenenerfahrung hatte ich als Kind und als junge Frau schon mal sammeln dürfen.

Also nix wie ran, Tierheime abtelefonieren, die „Adoptions-Hürden“ sind hoch, mit pädagogischen Kennenlernwochenenden, baulichen Veränderungen, wie Garten- und Balkoneinzäunungen, Tierhaltung nur im Doppelpack oder Altersbeschränkungen für die Adoptiveltern. Zudem sollten zuerst die alten, gebrechlichen oder gebrauchten Tiere vermittelt werden.

Für mein Vorhaben kam das nicht infrage, denn mein zukünftiger Reisegefährtin sollte von

Anfang an an die Seefahrt gewöhnt werden und weder Senior noch Pflegefall sein, sonst hätte ich mir ja auch einen Mann suchen können.

In kniffligen Fällen frage Dr. Google und du wirst Antwort erhalten. Und tatsächlich fanden sich abgabereife Kitten für 150,- €/ Stück, ohne Impfung, Wurmkur und Tralala. Egal, Hauptsache ab jetzt jeden Morgen mit einem Kater aufwachen, und so wählte ich den scheuesten kleinen Tiger aus der munteren Kittentruppe und vertraute blind der Aussage der geschäftstüchtigen Verkäuferin, dass es sich um ein männliches Tier handelt.

Es bekam den Namen Nemo, nach Käpt'n Niemand (Nemo) aus Jules Vernes Utopie „2.000 Meilen unter dem Meer“.

Ein Boot, fast wie die „Nautilus“ war bald gefunden, die „Caribe“ unseres Vereinsmitgliedes Hajü Vorbau. Hajü musste sich davon nach langer gemeinsamer Zeit trennen und übergab mir schweren Herzens seine liebevoll gepflegte, technisch einwandfreie Sagitta 20 im Januar 2024. Obwohl als Dickschiffseglerin nach etwas Größerem für Nemo und mich suchend, überzeigte das 6,14 m kurze Sagittchen, immerhin aus der Feder von Olin Stephens von S & S. Es ist zwar keine schöne Swan, aber eine sweet duck



Nemo auf der Koje

schon. Die Kleine überzeugt durch ein tolles Raumgefühl, solide Bauqualität und gute Ausstattung. Das jedenfalls ließ sich schon in der Winterlagerhalle in Wedel feststellen.

Katz oder Kater. Nun begab es sich zu der Zeit, dass in den verlassenem Kinderzimmern meiner für eine Einzelperson recht großen Wohnung in Övelgönne ein Medizinstudent für die Zeit seines Doktorandums einzog. Bei einem netten Küchenplausch, bei dem auch Kater Nemo mit am, bzw. auf dem Küchentisch saß, bemerkte der angehende Gynäkologe ganz nebenbei, dass



Seemann
& Söhne

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

es sich bei Käpt'n Nemo möglicherweise um eine Kapiteuse handelt. Weil bei den Kleinstkitten die biologischen Eigenheiten oft nicht sichtbar ausgestaltet sind, wird das Geschlecht laut Dr. Google oft zunächst über die Faustformel „der Kater hat hinten Doppelpunkt und die Katze hat Ausrufungszeichen“ bestimmt. Ein Blick unter den hochgestellten Schwanz des Tieres machte jedenfalls stutzig.

Der sowieso wegen der Impfungen geplante Tierarztgang brachte Erhellung: „Hoden? nein nicht vorhanden, das ist kein Nemo, das ist eine Nema!“ Oha! was für ein Schreck. Nie wieder mit einem Kater aufwachen! Und wieder ein Mädchen, davon habe ich doch schon zwei – ist das der Fluch des Frauenhauses? Gebrauchte Tiere sind vom Umtausch ausgeschlossen. Der Tierarzt tröstete mich, einer seiner Patientenhun-



Nemo beäugt die Segelstellung

de heiße Paula und sei ein Rüde – sowas komme dann schon mal vor.

Obwohl Nemo mittlerweile eine feine Katzen-dame ist, wird sie von einigen, mit denen sie zusammenlebt im Haus oder in der Familie und letzters sogar bei ihrer Sterilisation von ihrem Tierarzt, wegen ihres Namens als Kater bezeichnet. Männliche Namen werden automatisch mit männlichem Geschlecht assoziiert, das passiert einfach und lässt sich eigentlich fast nur durch Gendern vermeiden. Das Thema hatten wir ja bereits mit unserem Vereinsnamen, der daraufhin versachlicht wurde.

Anbaden. Ob Nema oder Nemo, die kleine Fellnase schiffte sich nun auf S.Y. „Caribe“ ein, welche mittlerweile in Wedel im Wasser lag. Hier inspizierte sie gründlich ihr neues Revier und schien sich als Bordkatze einzuleben. Zunächst entdeckte sie die gemütliche Kajüte für sich mit all den kleinen Verstecken. Danach wagte sie sich an Deck, worauf sie eine Katzen-Schwimmweste erhielt. Die stand ihr ausgezeichnet und das Kätzchen hatte auch keine weiteren Einwände. Feststoffwesten haben bekanntlich den Nachteil, dass sie die Beweglichkeit einschränken und dies bei Katzen mit ihrer gut entwickelten Motorik ganz besonders. Nach einigen vorsichtigen Schritten auf dem rutschfesteren Laufdeck sprang Nemo übermütig auf das glatte Gelcoat-Süß im Cockpit. Es kam, wie es kommen musste, sie glitt an dem polierten Kunststoff ab und ohne gegensteuern zu können, glitt sie ins Wasser, welches Anfang Mai ja noch recht frisch ist. Die hübsche Schwimmweste ploppte über den nassen, glitschigen Fell-Leib und flog in hohem Bogen davon. Nemo hingegen fing, ohne zu zögern, an zu schwimmen und steuerte zügig die Badeleiter an. Respekt: Nemo



Nemo an Deck von „Caribe“ (Fotos Cathrin Schaper)

hatte keine Sicherheitseinweisung erhalten und trotzdem richtig gehandelt! Da sie jedoch dort mit ihren Krallen am glatten Niro kein Halt fand und ich vor Staunen paralytisch und unentschlössen war, ob erst die in der Elbe davontreibende Schwimmweste oder das aktiv schwimmende Kätzchen gerettet werden sollte, wartete die kleine Schwimmerin nicht auf fremde Hilfe, sondern steuerte zielstrebig den Schwimmsteg an. Hier krallte sie sich im Holz fest und wurde von dem in einem Schwatz mit der Ex-Eignerstochter Britta vertieften Einhandsegler Marcus Wolfson herzlich angepackt und herausgezogen. Als patschnasser Fellschwamm bei Marcus auf dem Arm blieb ihr Retter ebenfalls nicht trocken, worauf er das Tierchen auf Deck absetzte. Nemo verzog sich undankbar und beleidigt zitternd vor Kälte und Unbehagen unter Deck ins Vorschiff in die kuscheligen, bis dato warmen und trockenen,

Decken des Schlafgemaches und ließ sich weder trockenreiben noch föhnen.

Erstaunlicherweise war dieser Unfall am nächsten Tag aus dem Katzenkopf verschwunden, denn als es nach Hause gehen sollte, bog sie nach 200 bewältigten Schlangel Metern einfach wieder um und lief zum Boot zurück, was sie trotz der Vielzahl der anderen Boote problemlos wieder fand.

Nun, wo Nemo jetzt bald 1 Jahr alt wird, haben wir schon einiges Schöne und manchmal Herausfordernde erlebt, sodass ich sie nicht mehr missen möchte. Manchmal, wenn der kleine Tiger mir auf Schritt und Tritt folgt, sich nachts als Fußfessel um meine Beine legt oder mich morgens mit Küsschen weckt, glaube ich, dass sie mich auch ein bisschen mag.

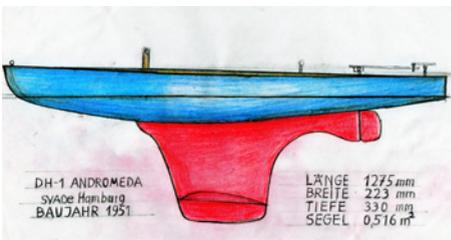
Katzen haben sich über die Seefahrt auf der ganzen Welt verteilt. Sie wurden auf den Schiffen nicht nur zum Schutz von Mannschaft und Ladung vor Ungeziefer gerne mitgenommen, sondern boten den Seeleuten auch liebevolle Geselligkeit in den einsamen Zeiten auf dem Meer. Auch wenn meine Nemo nicht jedes Mal mitmuss – sie hasst die Autofahrerei nach Eckernförde, wo das „Caribchen“ mittlerweile im Sommer liegt – so bin ich sicher, dass wir noch manches Seeabenteuer gemeinsam meistern werden.



Norbert Hanßen und seine Modelljachten

DIE VERBINDUNG DES SVAOE IN DEN ALLGÄU

Vorbemerkung: Obwohl Norbert Hanßen seit langem als Zimmermann/Baumeister fern von Hamburg im Allgäu lebt, hält er bis heute Kontakt zum SVAOe und erfreut uns immer wieder einmal mit Nachrichten über seine vielen, meist selbst gebauten Modellboote. So hat er kürzlich wieder eine Modelljacht gebaut (J-Klasse, 162 cm lang, 12,5 kg Verdrängung), er hat ein Modell eines kombinierten Segel- und Dampfschiffes, das bei der Verfilmung von „Buddenbrooks“ mitgewirkt hat, bei „Bares für Rares“ verkauft (<https://www.zdf.de/show/bares-fuer-rares/bares-fuer-rares-vom-8-maerz-2024-100.html>, ab Minute 07:00), und er hat ein Video der 72-Jahre alten Modelljacht „Andromeda“, ein Boot der Marblehead-Klasse, ins Netz gestellt (<https://www.youtube.com/watch?v=wHYURnhDQ08>). Gerade dieses Boot begründet die besondere Beziehung zwischen dem Ex-Hamburger und dem SVAOe. Norbert Hanßen kam – als angehender Bootsbauer – durch den Besuch der Gewerbeschule „Kai und Hafen“ auf St. Pauli zu seiner Verbindung mit der Modellboot-Sparte des SVAOe. Frühzeitig beeinflusst unter anderem von den Gebrüdern Pollähn, wurde der Bau qualitätsvoller Modelljachten zu seinem lebenslangen Hobby. Seine Yachten, ausgerüstet mit tiefen,



„Irmgard“/„Andromeda“ Profil

modernen Torpedokielen, die abgesenkt werden, um die Stabilität zu erhöhen, segeln hervorragend. Die Marblehead-Modelljacht wurde ihm in den 1960ern von den Pollähns vermacht; sie ist seither in seinem Besitz, er furnierte sie neu und rüstete sie auf RC (Remote Control = Fernsteuerung) um, wie sein Video von dem segelnden Boot uns heute zeigt. Diese Modelljacht hat Geschichte geschrieben; ein Wunder, dass es sie überhaupt noch gibt und das in diesem Top-Zustand!

Von Klaus Pollähn ■ Ich habe das Marblehead-Boot von Norbert Hanßen natürlich sofort erkannt, obwohl es völlig neu aufgeplankt oder furniert worden ist. Nicht nur das Baujahr 1952 hat mich darauf gebracht; wir, die Brüder Klaus und Rolf Pollähn, kannten das Boot genau, wir haben es etliche Jahre gesegelt. Indes waren mein Bruder und ich die einzigen Junioren, die diese Klasse aufgemischt haben. Mit solchen tollen Booten segelten ansonsten nur die Alten Herren.

Wie kam das bestehende Verhältnis eigentlich zustande? Zunächst begannen mein Bruder und ich 1950 bei Modellregatten in Oevelgönne als Anfänger so richtig klein: Mit einem winzigen Boot der S-Klasse (65 cm), dann mit zweien, danach auch mit einem G-Boot (75 cm) – alle gebaut von Adolf de Bruycker. Das populäre SVAOe-Ereignis: An vier Sonntagen im Jahr segelten wir eine große Bahn ab, von der Süd am Bubendeyufer – am Eingang des Parkhafens – über bis an den Oevelgönner Strand, ca. 500 m.

Ex-Kapitän Emil Lohmann rüstete 1951 seine beiden Neffen für solche Regatten bereits mit zwei F-Booten (1 m Länge) aus. Die baute er als hübsche Rundspanter nach einem Riss von Artur Tiller. Dann traute er sich an ein Marblehead (1,27 m) namens „Irmgard“, Segelzeichen DH-1.

Denn in dieser Klasse versammelte sich damals die segelnde Oevelgönner Prominenz, angefangen bei Wilhelm Siemssen aus Oevelgönne, über D. Nordmann und K.H. Groth bis zu Adolf de Bruycker.

Aber leider kam Emil Lohmann mit seinem Neubau in dieser wichtigen, internationalen Klasse nicht zum gewünschten Erfolg. Unser Verdacht war: Die noch nicht weit verbreitete Windfahnensteuerung funktionierte auf dem Boot nicht, vermutlich war sie falsch gekoppelt mit dem Ruder, das den Kurs halten, bzw. korrigieren sollte. Das Gegenteil passierte. Kurz: Enttäuscht trennte sich Emil Lohmann von dem Boot, gab es an uns, die Gebrüder Pollähn, weiter – für 40 DM. Wir verzichteten darauf diese Steuerung, gewannen prompt als Junioren den Saisonpreis der Oevelgönner Elbregatten und gegen größere Konkurrenz auf der Kieler Woche den Ehrenpreis der Stadt Kiel. Genau diese „Irmgard“ wurde zur heutigen „Andromeda“.

Aber auf der Rückfahrt von Kiel nach Hamburg mit der Bahn zeigte sich leider ein überraschendes Problem: Aus dem Gepäcknetz über uns tropfte es aus dem Boot ständig auf uns herun-



Zwei Yachten der Marblehead-Klasse, rechts „Irmgard“

ter: Geleimte Plankennähte hatten sich im heißen Sand am Friedrichsorter Leuchtturm zwischen den vielen Ausscheidungsläufen geöffnet. Das eingedrungene Ostseewasser wollte nun wieder raus. Eine Luke zum Lüften und Entwässern hatte das Marblehead-Boot aber nicht.

Darum klagten wir anschließend dem Erbauer Emil Lohmann unser Leid. Als vorläufige „Notlösung“ sahen wir für unseren Champion nur ein ungewohntes Mittel: Das Bekleben des Rumpfes mit drei Lagen Papier! Hatten sie im KYC nicht sogar Modelljachten ganz aus Papier gebaut? Nun folgten Spachtel und etliche Anstriche mit Ducolux-Lack. Das Ergebnis war bestechend gut.

Unterdessen überlegte auch Emil Lohmann, was sich denn noch zur Unterstützung von uns beiden, offenbar talentierten Brüdern tun ließe. Als Mann der Tat beschloss er heimlich einen Neubau. Eines schönen Tages lud er unsere Familie zum Kaffee ein. Danach öffnete er die Tür zum Nebenzimmer: Er präsentierte dort ein aufgeta-



Emil Lohmann (2. v.l.) bei Kieler Woche



Rolf Pollähn und Emil Lohmann

keltes, neues Marblehead mit den Worten: „Das könnt ihr haben, wenn ihr wollt.“ Wir wollten – auf zwei Beinen steht man ja besser. Daraus folgte in der SVAOe, in der Marbleheadklasse, eine längere Erfolgsgeschichte, befeuert zudem noch durch drei weitere, modernere Marblehead-Yachten nach englischen Rissen.

Dennoch: Unsere internationalen Erfolge kamen erst um einiges später zustande – nach ganz erbarmungslosen Nackenschlägen, sprich, nach zwei total frustrierenden „Lehrjahren“ in der A-Klasse mit Charterbooten von Fritz Jacobsen, samt allen denkbaren Havarien und Katastro-



Marblehead-Boot „Andromeda“, renoviert von Norbert Hanßen (Fotos Klaus Pollähn)

phen. Erst danach wussten wir haargenau, welcher Anstrengungen und penibler Vorbereitung es bedurfte, um die uns deutlich überlegenen Engländer auf ihren eigenen Revieren in Gosport, Fleetwood und Birkenhead zu bezwingen: nur mit einem absoluten Topboot, einem optimal getrimmten Rigg und eigens dafür konzipierten Segeln. Wir experimentierten auf Anraten von Segelmacher Gustav Diekow mit Segeln, die mein Bruder Rolf auf Mutters Singer-Nähmaschine zusammennähte, passend für jede Windstärke und Richtung. Inklusive all der noch umfangreicheren Spinnaker- und Raumwind-Tüten kamen wir auf ca. 20 Segel.

Wem kommt dieses gesammelte Wissen über Optimierung heute zugute? Es sind die in ihrer Vorbereitung auf Yardstickregatten nahezu ebenbürtigen Hamburger Folkeboote, die auf der Elbe – auch als kleinste Teilnehmer – um den Gesamtsieg segeln können.

ZU UNSEREM TITELBILD

CKB ■ Mit unserem Titelbild nehmen wir Abschied vom Sommer. Segelschiff, Hafen, Leuchtturm – das hat sicher viele Sommermörs geprägt. In diesem Fall handelt es sich um den Leuchtturm auf der Mole des schwedischen Hafens Skanörs Hamn, auf einer Halbinsel südlich von Malmö, den Lutz Kessler für uns skizziert hat. Das abgebildete Schiff hat außerhalb des Hafenbeckens an der verlängerten Westmole festgemacht, denn Skanör mit angrenzendem Badestrand, Café, Restaurant, Fischräucherei und verschiedenen Veranstaltungen ist ein beliebter Liegeplatz, der jedoch nur wenigen Gästen Liegeplätze

bietet. Die ruhige Abendstimmung verspricht dennoch eine ruhige Nacht.

In diesem Sommer gab es in unseren bevorzugten Revieren Elbe, Ostsee, Nordsee viele schöne sonnige Tage, und es war nur selten zu heiß. Alles in allem eine gute Saison. Und während man noch Fotos sortiert und Bordbücher schreibt, beginnen bereits die Überlegungen und Planungen für die nächste Saison.

Übrigens: Die Redaktion ist immer auf der Suche nach schönen Titelbildern. Falls Du / Sie gern Erlebnisse und Eindrücke in Zeichnungen oder Gemälden festhältst / festhalten, könnten diese schon bald unser Nachrichtenblatt zieren ...

DAS BÜCHERSCHAPP

Zum Lesen und Wiederlesen

ALAN VILLIERS: „TAUSEND BUNTE SEGEL“

Von Norbert Suxdorf ■ „Wenn der Dorymann endlich an Deck kam, trampelte er in seinen schweren Seestiefeln herum wie ein in Ölzeug eingewickelter ungefügter Riese. Er mochte wohl ungeschickt aussehen, aber er war einer der besten Kleinbootsegler der Welt.“ Alan Villiers über die Männer, die auf Schonern von Portugal nach Neufundland und Westgrönland fuhren, dort ihre kleinen besegelten Boote zu Wasser ließen und bei fast jedem Wetter auf Kabeljaufang gingen.

Der in Australien geborene Alan Villiers (1903–1982) war ein Chronist der Segelschiffahrt. Er schrieb über die Windjammer, die Salpeter, Kohle, Weizen und alles mögliche Stückgut

auf den Weltmeeren transportierten, über Seefahrer und Entdecker, über die frachttragenden Dhaus an den Küsten Arabiens und Ostafrikas. Und er schrieb aus eigener Erfahrung, die er auf See gesammelt hatte. So ging er auch in Lissabon an Bord eines Fischereischoners, segelte mit über den Atlantik und tauchte ein in das harte Leben der Doryfischer.

„Gegen Mittag gingen wir vor Anker. Der Schiffsort war 44°43' Nord und 49°29' West, ungefähr eine Tagesreise südöstlich von Saint-Johns. Kein anderes Schiff war in Sicht, aber auch kein Fisch. Noch immer stand bei wenig Wind eine hohe See. Die ‚Argus‘ stampfte und rollte. Nur im äußersten Notfall hätte ich ein Rettungsboot aussetzen mögen. Die Männer aber setzten mehr als fünfzig Dorries aus. Dreißig Jahre war ich schon an Bord, aber dies war eine ganz neue Art der Seefahrt für mich. War man einmal weg vom Hafen, blieb man auf dem Schiff. Aber dieser Schoner ging auf den Bänken mitten auf See unbeschwert vor Anker, meilenweit vom Land entfernt. Es gab keinerlei Möglichkeit, irgendwo Schutz zu suchen. Und dann schickte man noch die Besatzung in kleinen zerbrechlichen Booten los.“

Skandinavier und Portugiesen gingen schon vor Jahrhunderten auf Kabeljaufang im Atlantik. Der gezalzene und getrocknete Fisch – Bacalhau, Stockfisch – war ein Grundnahrungsmittel. Die portugiesische Kabeljaufischerei wurde ab den 1930er Jahren unter



dem Diktator Salazar besonders gefördert, eine Fangflotte zusammengestellt. Portugal wurde zum größten Produzenten von Bacalhau.

Die rund 50 Meter lange „Argus“ war einer dieser rund dreißig Segelschoner, mit denen die traditionelle Fischerei betrieben wurde. Das Schiff „war eigentlich nichts anderes als ein Schlafsaal für die dreiundfünfzig Doryleute, ein Stauraum für die Dories und die Fische und eine Zentrale, von der aus der Fang geleitet wurde.“ Die Crew und die Dory-Männer stammten aus portugiesischen Häfen und von den Azoren. Die nur etwa vier Meter kleinen Dories wurden an Deck gefahren, immer sechs wie Suppenteller ineinander gestapelt.

Alan Villiers war ein aufmerksamer Reporter, und so erfahren wir genau, wie damals „auf den Bänken“ gefischt wurde. „Als erste Arbeit losten die Doryleute unter sich die Dories aus. Nach altem Brauch griff jeder in einen Segeltuchbeutel und zog ein Holzklötzchen mit der Nummer eines Dories heraus. Der Steuermann trug die gezogenen Nummern in eine Liste ein. Dann wurden die Dories auseinandergesetzt... Während die Dories klar gemacht wurden, ging die sonstige Arbeit weiter.“ Vor allem mussten



die Langleinen vorbereitet werden: „Das Anfertigen einer Langleine mit fünfhundert scharfen Kabeljauhaken war nicht einfach. Es erforderte viele Geschick, sollte sie sich nicht hoffnungslos vertündern.“ Als Köder diente gefrorener Hering, den der Steuermann an die in einer Schlange wartenden Dorymänner ausgab. „Sofort begann jeder Dorymann, die Fische zu Ködern zu zerschneiden und an den Haken zu befestigen. Sobald alle ihren Köder erhalten hatten, sollten die Dories ausgesetzt werden.“

Work-Life-Balance auf See? „Ein Dorymann fischte wenigstens zwölf Stunden am Tag, und dann hatte er noch den Fisch zu säubern und einzusalzen. Den Rest der Zeit schlief er, ging Wache oder machte seine Leinen klar. Er war glücklich, wenn er innerhalb von vierundzwanzig Stunden vier Stunden Schlaf bekam.“ Und gefährlich war es auch, in ein Dory zu steigen: „Seit altersher schwebt der Dorymann immer in der gleichen Lebensgefahr. Immer wieder besteht die Gefahr, dass das Boot vollschlägt, von einer See überlaufen wird oder durch ein Schiff überrannt wird... Keiner weiß, ob er, wenn er morgens sein Schiff verlässt, abends wieder sicher zurückkommt.“ Die größte Gefahr war unerwartet aufkommender Nebel. Viele Dorymänner verloren auf See ihr Leben.

Das alles ist lange her. Mit dem Ende des Salazar-Regimes 1974 endete die Zeit der portugiesischen Doryfischer. Der Kabeljaufang, einst ein wichtiger Weltwirtschaftsfaktor, ist weitgehend zum Erliegen gekommen. Die Fanggründe sind erschöpft. Getrockneter Salz-Kabeljau ist heute eher eine gastronomische Spezialität. Im „Portugiesenviertel“ an der Hamburger Hafenkante werden noch traditionelle Bacalhau-Gerichte serviert. „Tausend bunte Segel“ und weitere Bücher



von Alan Villiers stehen in unserer Clubhaus-Bibliothek. Noch eine Empfehlung zu diesem Thema. Eine ausführliche Geschichte der Kabeljaufischerei und ihrer wirtschaftlichen Bedeutung im Laufe von Jahrhunderten schrieb der amerikanische Autor Mark Kurlansky: „Kabeljau – Der Fisch, der die Welt veränderte“. 2000 im List Taschenbuch-Verlag erschienen und gebraucht günstig im Internet zu finden.

Alain Villiers: „Tausend bunte Segel – Die Doryfischer vom Schoner Argus“. Originaltitel: „The Quest of the Schooner Argus“. Deutsche Übersetzung von Ludwig Dinklage. 175 Seiten. Mit Fotos des Verfassers. Erschienen 1952 im Verlag Eberhard Brockhaus Wiesbaden.

Zu guter Letzt

DIE FEHLENDEN NACHRICHTEN AUS OLYMPISCHEN GEWÄSSERN

GAN ■ Die Olympischen Spiele sind beendet. Wer am Segelsport interessiert ist und nur die staatlichen Fernsehkanäle zur Information und Unterhaltung nutzte, wurde in dieser Hinsicht aber schlecht bedient, obwohl Deutschland in allen Bootsklassen einschließlich Kiten und Surfen

gut vertreten war. Wer mehr wissen wollte, musste auf die Spezialseiten im Internet ausweichen mit allen dort typischen Behinderungen durch Werbung und andauerndes Zustimmen oder Ablehnen von Cookies.

Und die gute alte „Zeitung auf Papier“? Als Hamburger liest man das „Abendblatt“, und da im Hamburger Segel-Verband über 70 Segelvereine mit mindestens 7.000 Seglerinnen und Seglern organisiert sind und zwei Hamburger Vereine, der NRV und der MSC, Aktive nach Marseille geschickt hatten, und da es sonst noch viele Interessierte an Hamburgs Wassersport gibt, dürfte ein großes Mitfiebern an „Nachrichten aus olympischen Gewässern“ zu erwarten gewesen sein. Was aber berichtete das „Hamburger Abendblatt“ über die Segel-Wettkämpfe? Nichts. In Zahlen: Null. Die „Frankfurter Allgemeine“, eine Zeitung aus dem Binnenland, die vorwiegend für Berichterstattung über Politik, Wirtschaft und Kultur bekannt ist, ein Blatt für „Führungskräfte“, brachte immerhin zwei ausführliche, gut recherchierte und fachlich kompetente Artikel über das olympische Segeln und konnte das enttäuschende Abschneiden der deutschen Athleten erklären. Selbst die „Risserner Rundschau“, ein durch Werbung finanziertes Vorortblatt, veröffentlichte ein ganzseitiges Interview mit Marla Bergmann und Hanna Wille vom MSC, die mit ihrem 49er FX einen höchst beachtlichen 6. Platz ersegelt hatten. Auch wir gratulieren ihnen sehr herzlich.

Das „Abendblatt“ hatte dagegen reichlich Platz für Kreuzworträtsel und Sudokus. Es ist „Ein Titel der Funke Mediengruppe“, wie es auf der Frontseite wichtig-tuerisch, aber belanglos heißt. Wie schön wäre es, wenn dort stünde: „Alles, was Hamburger interessiert“.

30ER-JOLLENKREUZER „FOR SAIL“ ZU VERKAUFEN

- Werft: GD-Boote Dauelsberg, Deichhausen
- Baujahr: 1995 Länge: 9,00 m
- Breite: 3,00 m Tiefgang: 0,3 / 1,9 m
- Leergewicht: 2,7 to

Wir, Anja und Yves Wild, trennen uns schweren Herzens von unserer „For Sail“, einem von nur zehn von Günther Dauelsberg gebauten 30er-Jollenkreuzern. Sehr gepflegter und sehr gut ausgestatteter 30er-Jollenkreuzer von Dauelsberg, dem Mercedes unter den Jollenkreuzern. Ideales Boot für flache Gewässer wie das norddeutsche Wattenmeer und flache Seen. Trockenfallen problemlos möglich. Trotzdem viel Platz und hoher Komfort. Unter Deck bis etwa 1,7 m Stehhöhe.

Gemütlicher Salon mit Pantry, Kuchenbude zur Nutzung des Cockpits im Hafen bei schlechtem Wetter, Bad und elektrisches WC, Doppelkoje im Bug, Doppelkoje im Salon und komfortable Hundekoje.

Detaillierte Beschreibung:

<https://onedrive.live.com/?authkey=%21AMNl0gnQr3YIWis&id=EAB858C42F1BDB20%215445&cid=EAB858C42F1BDB20>

Verkaufsangebot:

<https://www.boat24.com/en/sailingboats/werft-guenther-dauelsberg/werft-guenther-dauelsberg-30er-jollenkreuzer-dauelsberg/detail/564776/>



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

zur Preisverleihung der Elbe-Ausklang-Regatta

29. November 2024, 19:00 Uhr

Clubhaus des SVAOe Neumühlen 21

Wir laden Sie herzlich ein zur Preisverleihung der

ELBE-AUSKLANG-REGATTA

auf unserem diesjährigen

HERBSTFEST

mit dem traditionellen

GRÜNKOHLESSEN

Zur Anmeldung überweisen Erwachsene bitte 21,00 Euro,
Jugendliche 14,00 Euro pro Person **bis zum 22. November**
auf das Konto des SVAOe bei der Hamburger Sparkasse
IBAN: DE60 2005 0550 1265 1039 92 – Stichwort **„Herbstfest“**

Wer das traditionelle Gericht nicht mag, ist selbstverständlich
auch herzlich willkommen. Wir bieten alternativ zwei
Gemüsebratlinge mit einer herzhaften Gemüsepfanne zum Preis
von € 15,00 an. Anmeldung und Überweisung wie oben.

Wir freuen uns auf euer Kommen –
bringt bitte Appetit und gute Laune mit!
Ihr/Euer Festausschuss

PREISVERLEIHUNG UND HERBSTFEST

