



SVAOe NACHRICHTEN

6–2015 NOVEMBER / DEZEMBER



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

93. Jahrgang

November / Dezember 2015

Nr. 6

Die SVAOe – Verein des Jahres 2015



Auf der „hanseboot“ wurde uns dieses Prädikat verliehen. Wir bedanken uns und freuen uns. Mehr in diesem Heft. Das Bild von der Preisverleihung zeigt Preis-Stifter, Sponsoren des Optis, SVAOe-Vorsitzenden, Jüngsten- und Jugendobmann (nicht alle sind gut zu sehen) sowie eine fröhliche Gruppe der Jugendabteilung. (Foto: Marcus Boehlich)

***Allen Mitgliedern und Freunden wünschen wir ein schönes Weihnachtsfest
und ein gesundes, erfolgreiches Neues Jahr!***

In dieser Ausgabe

Editorial

- 3** Verein des Jahres – *Andreas Völker freut sich und wir alle mit.*

Thema und Meinung

- 4** Wie geht es weiter?
Neuer Kurs am Alsterufer

Vereinsleben

- 6** Geburtstage im Januar/Februar
6 Neuaufnahmen September/Oktober
7 Spendenaufruf. *Der Kommodore bittet um mehr Spenden.*
8 Absegeln. *Gelungenes Fest bei schönstem Wetter.*
10 Mitgliederversammlung im Oktober. *Der ASV Berlin brachte Kap Hoorn ins Clubhaus.*
13 Die „Altjunioren“ erneut museal auf Tour
14 Jüngstenschein
14 Unser Stand auf der „hanseboot“
16 Weißt du noch? *Ehemalige probieren es nochmal im Kutter.*



Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 17** Qualifikations-Wochenende zur 2. Segel-Bundesliga
18 Pagensand-Wettfahrt. *Der Hund beißt häufig die Langsamsten.*
20 Senatspreis. *Klaus Pollähm kommentiert.*
22 Elbe-Ausklang. *Wenig Wind, Verwirrung, Frühstarts, aber alles gut gemeistert.*
24 Opti-Pokal. *75 Teilnehmer bei schönstem Herbstwetter.*



Fahrtensegeln in der SVAOe

- 26** Rund Ostsee 2016. *„Land in Sicht“ will nach Haparanda.*
27 Nordseerunde. *Nach Schottland und Norwegen mit sieben Crews.*
34 Dritter Frühling. *Die „Luv“ segelt früh in Nova Scotia.*

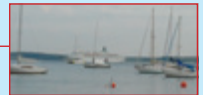


Aus dem DSV

- 36** Deutsche Segel-Bundesliga.
Vereine wählen neuen Vorstand.

Dies und Das

- 36** Da lacht das Petermännchen. *Kleiner Fisch mit großer Wirkung.*
39 Hüchenspiele und Partnertausch.
Norbert Schlöbhorn wirbt für die Gymnastikgruppe.
42 Eckernförde wie immer.
...und ein bisschen große, weite Welt.
43 Probleme im Tank.
Ein Nachtrag zu aktuellem Thema.
44 Grüße von den Seychellen.
Peter König gewinnt wie gewohnt.
44 SOS – Schlips, Oberhemd, Socken.
Kleine Geschenke erhalten die Freundschaft.
45 Zu unserem Titelbild.
Sabine Raschdorf sah, was nicht alle sahen.
46 **Neue Bücher.** *Norbert Suxdorf stellt vor.*
47 **Zu guter Letzt.** *Götz-Anders Nietsch denkt zum Jahresende an das Elend der Flucht.*



Beilagen:

- Einladung Eisbein/Entenessen
Termine 1. Halbjahr 2016
Einladung Film-Matinee
Satzungsänderung

Umschlagillustration:

Aquarell von Sabine Raschdorf.

SVAOe – Verein des Jahres

Am 4. November 2015 wurde die Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne im Rahmen der diesjährigen „hanseboot“ für ihre jahrzehntelange Ausbildungsarbeit mit dem Prädikat „Segel-Verein des Jahres 2015“ geehrt. Eine Jury, bestehend aus dem Hamburg-Messe-Geschäftsführer Bernd Aufderheide, dem Präsidenten des Deutschen Boots- und Schiffbauerverbandes, Torsten Conradi, dem Vorsitzenden des DMYV, Winfried Röcker, DSV-Präsident Dr. Andreas Lochbrunner und Hermann Hell, Verleger und Chefredakteur des SVG-Verlages, würdigte damit die Leistung unserer vielen ehrenamtlichen Mitglieder, die sich Woche für Woche um die Ausbildung unserer Kinder und Jugendlichen verdient gemacht haben und machen.

Alle diejenigen, die unser Vereinsgeschehen seit Jahren mit Interesse verfolgen, werden über diese Nachricht kaum überrascht sein – im Gegenteil, manch einer hat diese Auszeichnung möglicherweise schon früher erwartet. Das klingt vielleicht ein wenig vermessen, ist es aber nicht. Schon immer war es ein Hauptanliegen der SVAOe, jungen Menschen aus allen sozialen Schichten das Segeln zu ermöglichen. Lassen Sie mich an dieser Stelle nur zwei Stationen aus der SVAOe-Geschichte nennen, die in diesem Sinne wegweisend waren. Seit 1925 erlernen Jugendliche auf unseren Jugendwanderkuttern, beginnend mit der ersten „Oevelgönne“, die praktische Seemannschaft.

Dann wurden in den frühen siebziger Jahren die Optimisten-Jollen erfunden, kurz Opti genannt. Die Eignung dieser bunten Kisten für die Ausbildung wurde schnell erkannt, und

so entwickelte sich bis heute eine sehenswerte Flotte von Optimisten-Jollen. Passt es da nicht bestens ins Bild, dass die Verleihung des Titels „Verein des Jahres“ mit der Übergabe eines bestens ausgestatteten Optis an die SVAOe verbunden war?

Nach diesem kleinen Rückblick liegt es nahe, auch einen Blick in die Zukunft zu werfen. Im Editorial zu Heft 4 dieses Jahres konnten Sie lesen, welche wichtigen personellen Änderungen im Bereich der Ausbildung unserer Jüngsten bevorstehen und welche strukturellen Änderungen dies mit sich bringt. Jüngsten- und Jugendarbeit sind die Basis der Weiterentwicklung unserer Vereinigung. Wir setzen alles daran, diese Tradition fortzusetzen! Wie sich nun der Vorstand die Zukunft unserer Ausbildungsarbeit vorstellt, lesen Sie auf den folgenden Seiten.

In diesen Zusammenhang gehört auch ein großes Dankeschön an die Haspa, die uns wieder einmal mit einer großzügigen Zuwendung von 1.000 € aus dem Zweckertrag des Lotteriesparens bedacht hat. Damit unterstützt sie die Restaurierung unseres Jugendwanderkutters „Teufelsbrück“, der im kommenden Jahr in alter Schönheit wieder auf Elbe und Ostsee segeln wird.

Ihr Andreas Völker





*Der gespendete Opti für den „Verein des Jahres“.
(Foto: Wolfgang K. Reich)*

Wie geht es weiter? Neuer Kurs am Alsterufer

Diesen Titel erhalten zu haben – und mit ihm einen nagelneuen Opti – macht stolz und ist gleichermaßen eine Herausforderung. Alle Beteiligten, die Trainer, Betreuer und auch die Eltern unserer Kinder und Jugendlichen haben maßgeblichen Anteil daran – und natürlich auch Sie, unsere Mitglieder, die Sie mit Ihren Beiträgen und immer wieder großzügigen Spenden die finanzielle Basis für das Engagement des Vereines gelegt und damit überhaupt erst ermöglicht haben.

Seit Jahrzehnten nun hat sich unsere Jugendarbeit, wie es die Satzung der SVAOe vorsieht, auf ehrenamtlicher Basis vollzogen. Allerdings, schon seit 500 Jahren gilt das Sprichwort: „Tempora mutantur– die Zeiten ändern sich“, und es heißt

weiter: „und wir uns in ihnen“. So ist es. Die Zeiten haben sich geändert. Das zeigt sich besonders darin, dass sich insbesondere Vereine und Verbände zunehmend schwer damit tun, Menschen für das Ehrenamt zu motivieren – und, auch das sollte nicht unerwähnt bleiben, es haben sich in allen Vereinen die Ansprüche der Jugend (oder ihrer Eltern?) an ihre Betreuung geändert. Viele Segelclubs honorieren heute ihre Jugendtrainer, haben damit Erfolge, setzen Maßstäbe und sind attraktiv. Leider wird dies mehr und mehr auch für unsere Vereinigung im Bereich der Jugendarbeit gelten müssen. Darüber zu klagen und sich an die „guten alten Zeiten“ zu erinnern, ist wenig zielführend. Was also ist zu tun?

Nach reiflicher Überlegungen ist sich der Vorstand einig darin, dass auch wir nicht mehr darum herumkommen, in Teilbereichen der Jugendarbeit auf die Unterstützung unserer ehrenamtlich arbeitenden Mitglieder durch bezahlte Kräfte zu setzen. Um ein sinnvolles und für den Verein in organisatorischer und finanzieller Hinsicht schlüssiges Konzept zu finden, haben wir innerhalb des Vorstandes ein Team gebildet, das an einem solchen Konzept intensiv arbeitet. Wenn auch noch nicht alle Einzelheiten – insbesondere in personeller Hinsicht – geklärt sind, so bin ich doch sicher, dass dieses Konzept bis zum Jahresende „steht“.

Angesichts der Bedeutung dieser Neuordnung unserer Jugendarbeit laden wir Sie zu einer Mitgliederversammlung am 9. Februar 2016 – also zwei Wochen vor unserer Hauptversammlung ein, um darüber zu sprechen und die notwendigen satzungsmäßigen Änderungen zu beschließen. Die entsprechenden Satzungsänderungen finden Sie als Beilage zu dieser Ausgabe unserer Nachrichten.

Vielleicht habe ich sie jetzt ein wenig neugierig gemacht? Darum möchte ich Sie, wenn auch noch nicht im Detail, über die Grundzüge unserer Planungen informieren. Ausgangspunkt unserer Überlegungen war, dass die vielfältigen Aufgaben unserer Obleute im Jüngsten- und Jugendbereich von diesen auf Dauer allein ehrenamtlich nicht mehr zu bewältigen sind. Es muss daher sichergestellt werden, dass sie sich in Zukunft in erster Linie um ihre Kernaufgaben kümmern können, nämlich die Betreuung unserer Kinder und Jugendlichen, die Einbindung ihrer Eltern und die Aufsicht darüber, dass „der ganze Laden läuft“. Die Organisation und Koordination der Trainer und Trainingseinheiten sowie der Regattabegleitung sollte hingegen von jeweils einer „sportlich-fachlichen Kraft“ durchgeführt werden. Diese und eine „organisatorisch-technische Kraft“, wel-

che sich unter anderem um die Jahresplanung der Trainingstermine, die Instandhaltung der Boote und Begleitboote kümmert, stellen wir uns als bezahlte Kräfte vor. Keine Sorge, das werden keine Vollzeitkräfte sein. Ebenso wird es erforderlich sein, Trainer mit einer angemessenen jährlichen Aufwandsentschädigung zu entlohnen. Die Entwicklung dieses Organisationsschemas, das so einfach klingt, ist uns nicht leicht gefallen. Einfach deshalb nicht, weil die über Jahre, ja Jahrzehnte geübte (und bewährte!) Praxis sich heute als nicht mehr ausreichend erwiesen hat. Bitte kommen Sie zur Mitgliederversammlung am 9. Februar! Seien Sie sicher, dass wir Ihnen ein neues und hoffentlich zukunftsträchtiges Konzept für die erfolgreiche Weiterführung unserer Jugendarbeit präsentieren werden.

Andreas Völker

Hat er wirklich alles?

Jetzt kommt die Zeit, wo gefragt wird, was wünscht Du Dir? Und so wie das Speedometer oder der Plotter ersetzt werden (weil die Zahlen zu schwach oder zu klein geworden sind), so sollte auch das Bordfernglas ersetzt werden. Bis zu 40 % heller sind unseren modernen Nachtgläser z.B. von ZEISS, LEICA, SWAROVSKI, KOWA und STEINER. Die Brillanz und Schärfe der neuen Generation Ferngläser ist wirklich beeindruckend und denken Sie daran: **Sehen ist unser wichtigstes Gut!!** Auch beliebt für Reisen sind Taschenferngläser, das immer dabei Fernglas. Wir haben für jeden Geldbeutel das Richtige! Beginnt bei 99,- Euro! Oder aus der Oberklasse: ZEISS Victory 8x20T (statt 655,- Euro) für nur 489,- Euro!!

Aber wir verkaufen nicht nur, sondern reparieren auch in eigener Werkstatt Ferngläser, Kameras und Projektoren. Besuchen Sie uns in der Neanderstrasse und vergleichen Sie Ihr Fernglas (mit Blick auf den Hamburger Michel) mit den aktuellen Modellen. Sie werden sich wundern über das große Sehfeld und die Brillanz.

Kostenlos senden wir Ihnen gern unsere kleine Broschüre „Die Merkmale guter Ferngläser“ und aktuelle Prospekte. Auch modernste Digital-Technik von NIKON – LEICA – PANASONIC – CANON und andere finden Sie bei uns.



FOTO-WANNACK

Neanderstraße 27 · 20459 Hamburg (seit 1931)

Montag bis Freitag von 9 bis 18 Uhr · Tel. 040 / 340182

Info unter foto-wannack.de · Anfragen: E-Mail d.wannack@hamburg.de

Herzliche Glückwünsche!

Unsere Grüße und Glückwünsche gehen an alle Mitglieder, die zu Jahresbeginn ihren Geburtstag feiern können. Besondere Grüße gehen an diejenigen, die einen runden Geburtstag haben, und die wir hier besonders nennen. Allen aber wünschen wir ein gesundes neues Lebens- und Segeljahr und weiterhin Verbundenheit mit unserer SVAOe.

Geburtstage Januar / Februar 2016

05.01.	Hartwig Breuss	80 Jahre
05.01.	Michael Hampe	60 Jahre
07.01.	Hannelore Niederbracht	60 Jahre
07.01.	Marvin Greiner	20 Jahre
11.01.	Norbert Suxdorf	80 Jahre
19.01.	Heinz Albert	80 Jahre
23.01.	Helmut Blunck	75 Jahre
23.01.	Bernhard Kolbe	75 Jahre
25.01.	Eric Huber	55 Jahre
28.01.	Peter Kaphammel	75 Jahre
31.01.	Michael Albrecht	75 Jahre
04.02.	Jochen Schmidt-Petersen	70 Jahre
07.02.	Rüdiger Dartsch	50 Jahre
09.02.	Andreas Gienapp	80 Jahre
09.02.	Marianne Holthusen	30 Jahre
10.02.	Dana Ebers	10 Jahre
13.02.	Norbert Ahrens	70 Jahre
15.02.	Gerhardt Fricke	85 Jahre
16.02.	Thomas Rehder	60 Jahre
18.02.	Klemens Berktold	50 Jahre
18.02.	Maris Schaper	20 Jahre
23.02.	Peter Stamp	65 Jahre
27.02.	Kikan Eleonore Nelle	20 Jahre

„Über Geld redet man nicht...“

„Wer kein Geld hat, dem hilft auch nicht, dass er fromm ist“. Über das Geld, meistens über das, was man nicht hat, gibt es unzählige Aussagen. So wie diese unseres Reformators Martin Luther (1483–1546). Ich kann nicht beurteilen, ob und inwieweit die Angehörigen unseres Vorstandsteams, denen die Führung der Schiffes „SVAOe“ anvertraut ist, fromm sind. Ich weiß nur, dass sie sich bemühen, dessen richtigen Kurs zu verfolgen.

Dazu gehören nicht nur Intelligenz, Fleiß und guter Wille, sondern auch das nötige Geld. Ob das nun von den Phöniziern oder Chinesen erfunden ist, auf jeden Fall wird seitdem von allen zu Recht bemängelt, dass es immer zu wenig ist. Das gilt auch für die SVAOe. Deshalb ruft sie zum Spenden auf, mit denen sie besondere Ausgaben finanzieren kann.

Wie ein Vergleich mit den Zahlen der Vorjahre zeigt, ist leider deren bisheriges Ergebnis in diesem Jahr (bis Mitte November) mit knapp € 22.000 ziemlich eingeknickt. (2012: € 35.225, 2013: € 25.609, 2014: € 40.191). Woran mag das liegen? Sicher wird viel für die Flüchtlingshilfe gestiftet werden. Aber auch Unzufriedenheit mit den Aktivitäten und Leistungen unserer Nachkommen war zu vernehmen. Die Berechtigung dieser Argumente ist gerade für das zu Ende gehende Jahr unbegründet.

Ich richte deshalb an alle Zweifler die Bitte, sich noch einmal die vorigen SVAOe-Nachrichten (Nr. 5/2015) durchzusehen. Sie berichten über zahlreiche Erfolge und positive Veranstaltungen SVAOe-Jugendlicher und -Junioren. Lesen Sie das Editorial unseres Vorsitzenden und die einzelnen Berichte. Positives, wohin man sieht.

Und es sind längst nicht alle, sonst würde das Heft zu einem Buch entarten!

Ich beschränke mich hier nur auf die Zuwendungen für Kinder, Jugendliche und Junioren, da unsere Spender an ihren Erfolgen einen nicht unerheblichen Anteil haben. Die Restaurierung des Jugendkutters „Teufelsbrück“ ist auch noch nicht abgerechnet! Mit der Segel-Bundesliga tut sich die SVAOe noch ein wenig schwer. Mal sehen, was daraus wird.

Am Ende fand gerade unsere Jugend- und Ausbildungsarbeit durch die Auszeichnung der SVAOe zum „Verein des Jahres“ ihre verdiente Würdigung.

Ergo: Über Geld muss hin und wieder doch geredet werden. Wir alle würden uns freuen, wenn diesem Appell an die Großzügigkeit unserer Mitglieder und Freunde ein Erfolg beschieden sein würde. Wie formulierte es Wolfgang Schäuble: „Zukunftsfähigkeit wird begründet durch den Willen zur Gemeinschaft.“

Ich wünsche Euch/Ihnen eine schöne Weihnachtszeit und Gesundheit im neuen Jahr.

Euer/Ihr
Jürgen Schaper,
Kommodore



Absegeln bei allerbestem Wetter

Sonnabend, 26. September, fünf (!) SVAOe Boote in Cuxhaven: „Kommt ihr nächstes Wochenende nach Glückstadt zum Absegeln?“ „Klar, machen wir doch jedes Jahr.“ „Habt ihr euch angemeldet?“ „Ähm...nein“. Anmeldeschluss war natürlich gestern, aber Dörte macht's möglich, dass wir noch auf die Essensliste gesetzt werden.

Nun soll an dem Wochenende in Glückstadt auch noch ein Gaffelseglertreffen stattfinden. Bekommen wir da noch einen Liegeplatz? Na, das wird wohl, sagen wir uns und fahren schon am Freitag, weil wir das schöne Wetter zum Saisonabschluss ausgiebig genießen wollen. In Glückstadt liegen bereits ein paar „Gaffler“,

auch der 12er „Heti“ ist dabei. Im Laufe des Nachmittags füllen sich Hafen und Vorhafen mit Holz- und Stahlschiffen aller Größen. Es riecht nach Holz und nach Bollerofen. Aus dem Schornstein der verwunschen aussehenden „Dark Princess“ vis-a-vis steigen kleine Rauchwölkchen. Die Segler der Boote mit Geschichte genießen entspannt ihr Treffen, und dazu strahlt die Sonne von wolkenlosem Himmel. Viele Glückstädter Segler verlassen den Hafen für einen Wochenendtörn, und als „Ratokker“ und „Ran“ einlaufen, haben auch sie freie Platzwahl. Wir nehmen bei Elske und Hartmut einen Drink und genießen den Ausblick. Bei Sonnenuntergang heben sich die unzähligen Holzmasten im Gegenlicht fast schwarz vor einem orangeroten Himmel ab.



Hafen voll -- Jugendwanderkutter mittendrin.

Am Sonnabendvormittag laufen die Gaffelsegler zu einer Regatta aus, und so finden auch die zahlreichen SVAOe-Yachten, die nun kommen, alle einen guten Platz. Am Ende sind es 17 Boote unter SVAOe-Stander. Der Jugendwanderkutter „Neumühlen“ ist mit dabei, was den Altersdurchschnitt schon mal erfreulich senkt, und an Bord von „Now“ und „Tamam“ sind etliche neue und fortgeschrittene Segelschüler von der Alster. Der Tag vergeht mit Schnacken, Gaffelsegler gucken, Deichlaufen und in der Sonne dösen – herrlich! Abends trudeln dann alle, die zu Wasser und auch diejenigen, die mit dem Auto gekommen sind, im „Sunset“ ein. Sogar Andreas Völker ist am Vorabend seines 70. Geburtstages mit von der Partie. Das Grillbüffet ist reichhaltig und gut, das Bier süffig und die Gespräche zunehmend angeregt – auch mit Vereinsmitgliedern,



Glückstadt Außenhafen: Mehr Gäste als Einheimische.

TOPLICHT

Schiffsausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten • Werftausrüstung

Unsere neue Adresse:

**Notkestraße 97
22607 Hamburg**

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

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



„Der kleine Braune“

Kostenlose Katalog-
bestellung und Webshop
www.toplicht.de



Glückstadt Außenhafen: Schönes Wetter, viel Betrieb.

die wir bisher kaum oder gar nicht kannten. Die Aussicht auf die Elbe von oben ist wunderbar, der Platz im geheizten Raum etwas knapp. Aber ein Seemann lässt sich ja bekanntlich nicht so leicht erschüttern, und so sitzen viele auf der Terrasse – auch dann noch, als es drinnen schon wieder genug freie Plätze gibt.

Am Sonntag kann ausgeschlafen werden, da erst mittags Hochwasser ist. Es ist schwachwindig

und diesig, aber es soll besser werden. Einige mögen es nicht abwarten und fahren schon gegen die Tide los. Wir segeln erst mal elbabwärts, wollen unseren letzten Segeltag in dieser Saison noch einmal richtig genießen. Bei dem schwachen Wind drehen wir den Bug dann aber doch bald Richtung Wedel, damit wir am Ende nicht noch motoren müssen. Die Elbe ist voller Segel und unterwegs treffen wir auf die J 80 „Heja“ und auf „Now“. Wie immer, wenn zwei etwa gleich schnelle Boote aufeinandertreffen, entspinnt sich eine kleine Privatregatta und würzt den Segelspaß. Auch die Sonne lässt sich nun nicht mehr lumpen, der Strom schiebt kräftig mit, und so machen wir am frühen Abend nach einem wunderschönen Absegelwochenende wieder in Wedel fest.

Sabine Raschdorf

Die Mitgliederversammlung im Oktober

Kap Hoorn im Clubhaus

Im gedruckten Halbjahresterminkalender, der den Nachrichten beiliegt, kann naturgemäß noch nicht das Hauptthema jeder Mitgliederversammlung weit im Voraus angegeben sein. Das liegt meistens erst kurz vor dem jeweiligen Termin fest. Dann wird es in die Veranstaltungs-Rubrik auf der Homepage übernommen, die stets aktuell gehalten wird. Außerdem versendet die Geschäftsstelle rechtzeitig vor dem Versammlungstermin zur Erinnerung und zur Bekanntgabe des Themas eine Rund-Mail an alle Mitglieder, die sich in die Liste eingetragen haben. Es ist also schon sinnvoll und auch



Kuttermannschaft der „Neumühlen“ im Cockpit von „Havkarlen“. (Fotos: Dörte Stryi)

einfach, sich vor einer Versammlung zu informieren, was ansteht. Man möchte ja schließlich wissen, was geboten wird. Langweiliges ist übrigens nie darunter.

Dieses Mal sollte über eine Kap-Hoorn-Umrandung mit der „Walross IV“ berichtet werden. Das zog zunächst vorwiegend Ältere an. Sie standen in Gruppen und Grüppchen, klönten und verzehrten belegte Brötchen, die Barfrau Sabine vorbereitet hatte. Alles schien wie immer.

Dann, nachdem alle gut Platz gefunden hatten, ergriff als erster Peter Mendt, der Sprecher des Ältestenrats, das Wort. Er gratulierte dem Vorsitzenden, Andreas Völker, zum 70. Geburtstag und wünschte ihm noch eine lange, tatkräftige Amtszeit. Andreas bedankte sich und eröffnete dann die Versammlung. Aus dem Clubgeschehen gab es Einiges zu berichten. Er verwies auf die bevorstehende „hanseboot“. Die SVAOe wird wie im letzten Jahr auf einem Gemeinschaftsstand norddeutscher Segelvereine unter dem Namen „Willkommen im Club“ vertreten sein. Den Mitgliedern wurde empfohlen, am Stand vorbei zu kommen und den Gedankenaustausch zu suchen.



Mitglieder des HVS zu Gast.



Claus Schäfer berichtet vom Pazifik.

Weiter berichtete Andreas, dass sich eine SVAOe-Regattamannschaft gefunden hat, die gemeinsam trainiert und am Aufstiegswettkampf zur 2. Segelbundesliga teilgenommen hat. Das Ergebnis vom 9. bis 11. Oktober war ein 28. Platz von 58 Teilnehmern, was für die zur Vergabe anstehenden wenigen Aufstiegs- und Relegationsplätze natürlich nicht reichte, aber für einen ersten Versuch immerhin ganz respektabel war und auf mehr Erfolg späterhin hoffen lässt. Dann wurde es spannend. Fast unbemerkt war eine größere Anzahl neuer Gesichter, auch jüngere, hinzugekommen. Andreas stellte Caspar Stubenrauch vor, den Vorsitzenden des Hamburgischen Vereins Seefahrt (HVS) mit der Segelgruppe Störtebecker, die die Mannschaften der Vereins-Hochseejachten „Haspa Hamburg“ und „Broader View Hamburg“ stellt. Caspar erläuterte kurz die Ziele des HVS und das anstehende Vorhaben „Hamburg Süd Southern Ocean Challenge“, das die „Haspa Hamburg“ im Winter 2015/16 von Sydney im sagenumwobenen „Sydney-Hobart Race“ über Hobart und weiter nach Auckland führen wird. Im Frühjahr 2016 folgt die Überquerung des Southern



Georg Christiansen, bekannter Skipper des HVS, stellt Fragen. (Fotos: Nietsch)

Oceans nach Kap Hoorn. Von dort geht es im März weiter nach Buenos Aires, bevor die „Haspa Hamburg“ zu den Olympischen Sommerspielen in Rio de Janeiro sein wird. Anschließend ist eine Rückregatta nach Hamburg mit einem Zwischenstopp auf den Azoren geplant. Z.Zt. steht sie sicher auf ihrem Cradle in Bremerhaven an Land und wird dort bald verladen.

Caspar übergab dann das Wort an Claus Schäfer vom Akademischen Segler-Verein Berlin. Claus berichtete zunächst vom Bau der „Walross IV“, dem 56' langen, formverleimten, schnellen Tourenschiff des Vereins, das 2007 in Dienst gestellt und aus Zeitgründen ohne Probefahrten unmittelbar auf eine große Reise über den Panama-Kanal nach Los Angeles und Hawaii nach Qingdao, dem Austragungsort der Olympischen Spiele, geschickt worden war. Von dort ging es über Tokio, Hongkong, und Australien nach Auckland/Neuseeland. Zahlreiche kleinere

und größere Reparaturen und Umkonstruktionen wurden dabei bewältigt. Claus berichtete freimütig von den Erfahrungen.

Dann kam Claus zum eigentlichen Thema seines Vortrags, dem Bericht über den Reiseabschnitt von Auckland durch den berühmten „Southern Ocean“ um Kap Hoorn nach Ushuaia an der Südspitze Argentiniens. Wegen seines Berichts waren auch Mitglieder des HVS gekommen, die im nächsten Jahr denselben Weg nehmen wollen. Eindrucksvolle Bilder unterstützten Claus' Vortrag, der von hoher, schwerer See, aber auch vom Alltagsleben an Bord handelte. Einmal wurde ein Orkan mit Spitzenböen von 79 Knoten abgeritten (die Beaufort-Skala definiert 12 Windstärken ab 63 Knoten Windgeschwindigkeit). Haften bleibt, wie sich ein Crew-Mitglied ein Augenlid abgerissen hatte, das dann, aufgesammelt vom Fußboden, von einem Mannschaftskameraden, einem Chirurgen, unter Bordbedingungen wieder angenäht wurde. Von Fachärzten in Buenos Aires wurde dieser Leistung später größter Respekt bekundet.

Die Reise, die nicht unter Regattabedingungen abließ, war voller schöner aber auch risikoreicher Erlebnisse und Erfahrungen. Claus Schäfer erhielt von den Anwesenden großen Applaus, nicht zuletzt wegen seines ruhigen und sympathischen Vortrags ohne Effekthascherei. Aus dem Publikum gab es dann noch eine Reihe von Fragen zu Einzelheiten des Segelns, der Verpflegung, der Schäden und der Reparaturen. Sie alle wurden ausführlich beantwortet.

Anschließend stand man noch lange bei einem Bier an der Bar. Es gab viel zu erörtern. Dem Vortragenden aber auch dem HVS, der die Einladung ermöglicht hatte, durfte man für diesen Abend dankbar sein. GAN

Die „Altjunioren“ erneut museal on tour!

Am Mittwoch, dem 23. September, trafen sich 31 „Altjunioren“ und Gäste auf der Brücke 10 der St. Pauli-Landungsbrücken zum Start zu einer musealen Rundreise. Ziel war es, die Ballin-Stadt und das Hafenumuseum zu besuchen. Die Tour organisiert hatte dieses Mal Peter Kaphammel. Er führte die Teilnehmer souverän und launig durch das Programm. Die Reise wurde angetreten mit einer Barkasse der Maritimen Circle-Line, die drei Museen im Hafengebiet anläuft. Das Wetter spielte großartig mit. Auch deswegen wurde die Barkassenrundreise zu einem Erlebnis. Die Erläuterungen des Barkassenkapitäns kamen allerdings zunächst nicht so ganz bei den Teilnehmern an. Es war so ein

bisschen wie „He lücht“. Dennoch gab es im Verlauf der Tour einige informative und auch lustige Passagen zu hören.

Erste Station war die Ballin-Stadt. Hier gab es zunächst einen Vortrag zur Einstimmung. Der Vortragende gab einen umfassenden Überblick über die Ausstellung. Er vermochte es jedoch nicht, die Teilnehmer im Vorwege zu begeistern. Ein Funke sprang nicht über. Die Ausstellung danach war dann jedoch sehr erlebenswert.

Nach dem Rundgang wurde in dem Museumsrestaurant je nach Bedürfnis eine Kleinigkeit verzehrt oder getrunken. Und dann ging es auch schon weiter. Die Barkasse war pünktlich. Der nächste Anlaufpunkt war das Hafenumuseum.

Hier erwarteten uns zwei Hafen-Oldies. Die Beiden hatten viel zu erzählen. Auch auf Bemerkungen aus der Gruppe gingen sie ein und



„Altjunioren“ zum Abschluss auf den Landungsbrücken. (Foto: W. Mackens)

konterten launig. Es machte wirklich Freude, ihnen zuzuhören. Die alte Lagerhalle steht voller Hochregale mit Ausstellungsstücken aus der vergangenen Zeit des Hafенbetriebs, und das alles nur begrenzt sortiert und nicht museal aufbereitet. Deswegen war es schon bemerkenswert, wie die Beiden hoch motiviert und begeistert sich Themen herauspiketen und dazu immer wieder plastisch kleine Geschichten zu erzählen wussten. Und dann gab es zum Abschluss noch einen Kaffee. Das Gehörte und Gesehene konnte bis zur Ankunft der Barkasse verarbeitet werden. Die Barkassenfahrt führte uns nun in die Speicherstadt, vorbei am Internationalen Maritimen Museum und an der ewigen Baustelle Hamburgs, der Elbphilharmonie. Um 16:35 Uhr machte die Barkasse wieder längsseits fest an der Brücke 10. Dann brachte ein Gruppenfoto die Gruppe noch einmal zu einer gemeinsamen Aufstellung zusammen. Peter Kaphammel gab bei dieser Gelegenheit seiner Hoffnung Ausdruck, dass der Ausflug allen gefallen habe. Die Zufriedenheit ob des interessanten, schönen Tages war auf allen Gesichtern abzulesen. Es hatte gefallen! Das veranlasste mich, mit einem Augenzwinkern, zu dem Ausspruch: „Sooo kannst Du weitermachen, lieber Peter!“

Peter Mendt

Jüngstenschein

Die Jüngstenschein-Prüfung haben dieses Jahr Theodor Bublitz, Martha Dingeldein, Mansa Doumbouya, Dana Ebers, Mieke Kaiser, Ben Erik Krüger, Ben und Jan Rapelius, Freya und Simon Storbeck, Max Stridde, Nils Wittich und Noah Ziermann bestanden. Herzlichen Glückwunsch!

Thomas Lyssewski

„Unser Stand auf der „hanseboot““

„Willkommen im Club“ – unter diesem Motto stellte sich nun schon zum dritten Mal eine Anzahl norddeutscher Segelvereine in einer Gemeinschaftsaktion auf der hanseboot dar und wirbt damit für die Bedeutung des in Vereinen organisierten Segelns. Die Messeleitung hatte dafür eine ausreichend bemessene Fläche im Obergeschoss der Halle B3 zur Verfügung gestellt. Die teilnehmenden Clubs hatten jeder einen eigenen Stand aufgebaut, jedoch machte das Ensemble einen geschlossenen Eindruck. Andreas Völker bat in Heft 5 unserer Nachrichten die Mitglieder, beim Standdienst mitzumachen. Schließlich sollen Ansprechpartner da sein, wenn interessierte Messebesucher vorbeikommen und Fragen zu unseren Angeboten stellen.

Das hat durchaus gewirkt. Der Stand war an den meisten Messetagen mit zwei Personen besetzt. Fragen zu unseren Ausbildungskursen,



Der SVAOe-Stand im Rahmen der Aktion „Willkommen im Club“.

zum Jüngsten- und Erwachsenen-Segeln und zu anderen Vereinsaktivitäten konnten kompetent beantwortet werden. Vielen Dank an die Helferinnen und Helfer!

Besonderer Blickfang waren natürlich der von der hanseboot und von der Segler-Zeitung gemeinsam mit weiteren Sponsoren gestiftete Opti und das vom Vorstand eiligst beschaffte Plakat zur Verleihung des Titels „Verein des Jahres“. Das Resümee fällt also sehr positiv aus. Dennoch – sollten wir uns dafür entscheiden, uns auch im nächsten Jahr wieder am Gemeinschaftsstand zu beteiligen, können wir uns eine stärkere Präsenz unserer Mitglieder – gerade auch der jüngeren – sehr gut vorstellen.

Die Sponsoren des Opti, die ihre Embleme im Segel zeigen, sind: hanseboot, Sailcloth Techno-



Gaben kompetente Auskünfte:
Sabine Lyssewski (li.) und Iris Lunau.
(Fotos: Wolfgang K. Reich)

logy dp, Nautic-Bauhaus, Musto, Harken, zhik, JESSegelsport und IMMAC.

ES KOMMT AUF JEDES DETAIL AN.

 Individuelle Yacht- Neu- und Ausbauten

 Osmose-, Maler- und Lackarbeiten

 Teakdecks, Holzmasten, Reparaturen

 Rundum-Service und Winterlager

Deichstr. 23-27
22880 Wedel
Tel. 04103/3344
info@wegenerjachtwerft.de
www.wegenerjachtwerft.de

Weißt Du noch?

„Vor 50 Jahren haben wir zusammen Kutter gesegelt. Du, als mein ehemaliger Kutterführer, Du solltest Dir etwas einfallen lassen.“ So oder ähnlich kam die Aufforderung bei Claus-Wilhelm Behnke per Telefon an.

Der Aufforderung sollten Taten folgen! Zunächst wurde eine Einladung formuliert und der Rahmen abgesteckt.

So war es zu lesen: Wer? Es treffen sich die Mannschaften von „SH“ und „N“ der Segelsommer 1964, 65 und 66. Wann? Am Freitag dem 04. September um 11.00 Uhr. Wo? In der „Tonne 122“ im Hamburger Yachthafen. Was gibt es da? Ein zweites Frühstück für alle Teilnehmer mit viel Klönschnack, ...und danach: Segeln und/oder pullen wir auf zwei Kuttern, ...und wer länger bleiben mag, besucht am Abend das Yachthafenfest.

Und das wurde daraus: Es kamen 17 Ehemalige zusammen, um das erweiterte Frühstück bei Herrn Heese in der „Tonne 122“ einzunehmen.



Kutterpullen geht noch.



Jörg Schildt begleitet im Tuckerboot.

(Fotos: Werner Plaumann)

Nach den ersten Wiedererkennungunsicherheiten war die Stimmung gut, und der Schnack lief in entsprechender Lautstärke hin und her. Eine kurze Vorstellungsrunde mit den seglerischen Lebensläufen ergänzte das Bild untereinander. Übereinstimmend war in allen Beiträgen zu hören, dass das Kuttersegeln wesentliche Bausteine für das spätere Leben liefern konnte.

Das Angebot, auf dem Kutter „Neumühlen“ am Nachmittag zu segeln, fand bei den Oldies so gut wie keine Resonanz. Aber den am Schlenkel L liegenden Kutter wolle man schon besichtigen und natürlich eine Wegstrecke pullen. Auch das Angebot, auf zwei Tuckerbooten durch den Yachthafen zu schippern, fand Anklang. Die Hafenerundfahrt war dann für alle ein Spaß! Der pullende Kutter wurde ob der Gleichmäßigkeit des Pullens mehrfach von Seglern auf den Schlenkeln gelobt. Blasen an den Händen gab es gratis. Das Tuckerboot von Jörg Schildt nahm den Kommodore Jürgen Chr. Schaper nebst Gattin Marlies auf. Die Beiden waren mit Freude dabei. Nach dem allgemeinen Aufklaren gab es dann noch einen Kaffee und auch Kuchen in der „Tonne“. Alte Fotoalben

transportierten früher Erlebtes wieder in die Gegenwart. Ein „tränenreicher“ Abschied und der Wunsch der Teilnehmer auf ein Wiedersehen in zwei Jahren war dann aber ausreichend Lob für den Initiator. Ausdrücklich bedanken möchten sich die Oldies bei dem Jugendleiter der SVAOe, Sven Becker, für die Möglichkeit, die „Neumühlen“ zu nutzen, bei den beiden Tuckerboot-Fahrern Werner Plaumann („Falke“) und Jørg Schildt („Lumme“) und natürlich bei Petrus für den zumindest regenfreien Nachmittag.

Peter Mendt

Qualifikations-Wochenende zur 2. Segel-Bundesliga

Parforce-Jagd um die Plätze in Glücksburg

Die Regeln zum Aufstieg in die Segel-Bundesliga sind unglaublich herausfordernd. 59 Clubs bewarben sich um einen der sechs zu vergebenen Plätze in der 2. Liga, davon 53 bisher nicht vertretene und 6 im Rahmen der Relegation. Gesegelt wurde auf Einheitsbooten der Typen J/70 und Bavaria B/one. Die Wettkämpfe fanden vom 9. bis 11. Oktober in Glücksburg statt. Man stelle sich vor: 82 Rennen in knapp 3 Tagen! Das erfordert nicht nur eine Meisterleistung an Organisation, sondern auch außergewöhnliche Leistungen der Segler. Wer zu den Siegern gehört, muss bestens vorbereitet sein, exzellent und gleichbleibend an der Spitze segeln, Stressbewältigung beherrschen und schließlich auch noch Glück haben.

Wie in Heft 5 der SVAOe-Nachrichten berichtet, hatten wir uns im September auf den Auf-

stiegswettkampf zur Segelbundesliga vorbereitet. Das Team war nominiert und gemeldet, alles soweit OK.

Aufgrund einer kurzfristigen Absage von Tom Stryi fehlte uns plötzlich der Steuermann für die Qualifikationsregatta. Dies führte natürlich nicht nur zu organisatorischen Problemen, sondern auch zu einigem Unverständnis. Aber Probleme sind dazu da, überwunden zu werden. Zum Glück schaffte es Daniel Rüter noch, Jan-Eike Schulz zu überzeugen, mitzumachen. Leider war die Zeit für weitere Trainings nun doch sehr knapp bis nicht vorhanden, sodass wir erst 4 Stunden vor dem ersten Start das erste Mal für wenige Minuten gemeinsam segeln konnten. Wir sind: Jan-Eike als Steuermann, Niklas Lange als Trimmer Lisa Raschdorf am Mast und Jörg Posny.

Wenig Vorbereitung kann scheinbar auch mal gut sein, denn das 1. Rennen haben wir prompt gewonnen. In den nächsten Rennen haben wir uns dann um Konstanz bemüht. Leider sind da nicht konstant erste, sondern dritte und vierte Plätze herausgekommen. Interessant war dabei, dass wir nach meistens schwierigen Starts es immer wieder geschafft haben, nach vorne zu kommen. Dies lag sicherlich auch an den trotz der geringen Trainingsmöglichkeiten im großen Ganzen reibungslosen Manövern.

Insgesamt war die Zeit in Flensburg zum größten Teil von Warten geprägt, auch wenn die Organisation nichts zu wünschen übrig ließ. Insbesondere der Shuttle-Service, der die Teilnehmer kurz vor den Starts zu den Booten brachte, verlief tadellos. Auch die Unterkunft beim DHH war gut. Das morgendliche Flaggenhissen mit Schlägen der Glocke war allerdings gewöhnungsbedürftig.

Am dritten Segeltag wurde dann die Spreu vom Weizen getrennt, und die bis dahin besten 18 Teams wurden für das Halbfinale ermittelt. Leider erreichten wir bis dahin nur den 28. Platz (von 59), sodass das erste Bundesliga-Abenteuer für unseren Verein damit beendet war.

Aber zumindest mehr als die Hälfte der Teilnehmer konnten wir hinter uns lassen. Darunter auch mehrere Absteiger aus der 2. Liga, die deutlich mehr Erfahrung in diesem Format aufweisen konnten.

Wir waren alle der Meinung, dass mit einer intensiveren Vorbereitung und einem größeren Crew-Pool die Qualifikation für die 2. Bundesliga machbar ist. Ich denke, wir haben aber die SVAOe in dieser doch viel beachteten Veranstaltung ganz gut vertreten. Für die weitere Zukunft wünschen wir uns, dass die SVAOe sich weiter anstrengt und bald den Sprung in die Liga schafft. Das Ereignis ist es wert, das Potential ist da und ein Erfolg möglich.

Jörg Posny

Pagensand-Wettfahrt 2015 – der Hund beißt häufig die Langsamsten

Beobachtungen aus dem hintersten Feld

Man staune: Auch für SVAOe-er entwickelt sich die Pagensand-Wettfahrt zur beliebtesten Niederelbe-Regatta-Veranstaltung. Von den 66 Meldungen aus 25 Vereinen stellten die SVAOe und der veranstaltende SCOe mehr als ein Drittel. Die Meldezahlen bleiben stabil – im Gegensatz zu anderen Veranstaltungen, die man zwar bewusst bewarb, die aber 2015 dennoch

deutlich weniger Boote am Start hatten: So z.B. geschehen auf den Glückstadt-Wettfahrten in diesem Jahr: Dort hatte man mal eben 20 Yachten eingebüßt. Aber auch die anderen Veranstalter, wie BSC, SCU und SVAOe, sahen 2015 keine Besserung, eher im Gegenteil. Was also macht der SCOe besser oder anders? Nichts, aus meiner Sicht. Er hält einfach an einem simplen, bekannten Format fest, das jeder Elbsegler kennt und einordnen kann: Die 34 ¼ Seemeilen kann man absegeln, ohne jedes Jahr neue Bahnkarten zu zeichnen. Am Start sind Jung und Alt, die Boote auch, solide oder neu – was immer man besitzt und segelt. Eigentlich geht es um nichts anderes als jenes Motto von einst, das die Ideengeber des „Hamburger Senatspreises“ in seiner Frühzeit verfolgten, nämlich möglichst viele auch noch so unterschiedliche Boote bei jährlich gleichbleibenden Bahnbedingungen gegeneinander segeln zu lassen. Das gaben manche Veranstalter auf, als sie mit den Starts und den feststehenden Bahnen anfangen zu experimentieren. Futsch war zuerst das Prinzip, auf dem Mühlenberger Loch Dreiecke segeln zu lassen. Das hatte allerdings Tiefgangsgründe. Auch segelt man aus gleichen Gründen nicht mehr rund um Pagensand. Der SCOe fand stattdessen vor Krautsand reichlich Platz für einen „Aufzug“ von vier Meilen, den man seitdem beibehielt. Man kann ihn u.U. abkürzen, und das tat die Wettfahrtleitung dann auch in weiser Voraussicht. Denn „Windfinder“ hatte seine Vorhersagen immer weiter kräftig nach unten korrigiert: Von fünf bis sechs auf Null bis eins Bft. Das führte wohl dazu, dass 12 gemeldete Boote gar nicht an den Start gingen. Aber für einige wenige Stunden kam es dann doch noch ganz anders. Das krause Gewölk

am Himmel versprach einiges, leider reichlich Ungereimtes. Aber erklärt das auch die vielen Nichtstarter?

Wenn man dann gegen die Uhr segelt – sprich nach Yardstick – hat das bekanntlich seine Nachteile. Sie wurden hier mal wieder im Hinterfeld deutlich sichtbar: Die Spitzenreiter segelten den Kurs bei WSW um 3+ mit einem Durchschnitt (!) von 6,4 Knoten ab, in weniger als fünf Stunden.

Die langsameren Boote – obwohl zuerst gestartet – brauchten dagegen sieben Stunden. Sie quälten sich bei immer weiter abflauendem Wind im Schnecken tempo entlang des Schwarztonnensandes gegen die Ebbe voran, sprich heimwärts. Die Großen indes absolvierten die Rücktour von der Luvmarke bei Krautsand (noch immer bei Raumwind) weiter fast im Eiltempo und das, obwohl sie elbauf lange anhaltende Gegentide hatten. Dem allein ist es zu verdanken, dass einige Boote mit Yardstick über 100, die die aufkommende Flut an der Wendemarke günstig trafen, sich doch noch vorn, d.h. eher im ersten Drittel, platzieren konnten.

Konnte das Endergebnis also noch Überraschungen bieten? Eher wenige, denn fast alle Gruppensieger sind unter die üblichen Verdächtigen zu zählen: Dazu gehören der Vierteltonner „Brown Sugar“ von Finn Möller, der Kaskelot „Havkarlen“ mit Jens Hormel, die Albin „Unterelbe Express“, die H- Jolle „Fettes Brett“ (Lars Christiansen, SVAOe), der Spækhugger „Troika“, das Folkeboot „Fun“ (Klaus Pollähn, SVAOe), insbesondere aber etliche 20er und 30er Jollenkreuzer aus dem SCOe, wie „Gammel“ und B-207, die dann berechnet unter den ersten zehn lagen.

Von den schnellsten „Rennziegen“ kam als erste die Millennium 40 „Edelweiss“ vor „Pax“ von

Ihr Vorteil ...



... beim Spezialisten für Yachtversicherungen zu sein!
Verständlich, fair und transparent. Mehr als 80.000 Eigner vertrauen uns bereits.



... wirklich verstanden zu werden!
Persönliche Beratung durch Versicherungsexperten aus der Wassersportbranche.



... finanziell auf der sicheren Seite zu sein!
Jederzeit Gewissheit, welchen Wert Sie im Fall eines Totalverlusts erhalten.



... im Notfall niemals allein zu sein!
Wir sind da. Unsere Schadenexperten erreichen Sie rund um die Uhr.


PANTAENIUS
Yachtversicherungen

Deutschland · Großbritannien · Monaco · Dänemark
Österreich · Spanien · Schweden · USA · Australien

pantaenius.de

Klaus-Uwe Stryi ins Ziel; aber berechnet gewann „Heat“ aus Gruppe 14, Max Augustin (SVAOe), eine Farr 30. In der nächsten Gruppe dahinter gewann Andreas Tempel (SVAOe) mit „Pacer“. Der SCOe legt weiter Wert auf das passende Umfeld in Wedel nach der Regatta. Das hilft dem Wohlfühlfaktor, in meinen Augen eher eine willkommene Zugabe, die indes nicht ausschlaggebend ist für den sportlichen Erfolg dieser Herbst-Veranstaltung. Denn das elende Warten auf die Preisverteilung wird nur erträglich, wenn man das eigene Boot schon mal auf der Leinwand sehen kann.

Für mich war es die erste Wettfahrt dieses ungewöhnlichen Jahres mit weniger als fünf Windstärken: Ich danke Dir, Petrus! Klaus Polläh

Senatspreis 2015

Was ist die Konstante in der Regatta um den Hamburger Senatspreis? Ist es der unerschütterliche Glaube der Beteiligten im BSC und ASV, dass diese Veranstaltung so schnell nicht auf Grund läuft? Eine ziemlich stark wech-

selnde Schar regattierender Elbsegler hat dann diesen Glauben über Jahrzehnte durch ihre Meldung hochgehalten. Zahlreiche Veränderungen gab es in der Vergangenheit; in der Gegenwart sind Verbesserungen indes nur schwer auszumachen.

Das auffällige Zögern der Veranstalter, die fälligen Papiere zu Bahnen und Gruppeneinteilung im Internet bekannt zu machen, war indes keine erhoffte Reaktion auf die unsichere Wetterlage, etwa mit dem Ziel einer radikalen Umplanung für andere oder kürzere Bahnen: Es war eher der erforderlichen Abstimmung zwischen den Vereinen geschuldet. Betroffene Segler machen sich offenbar mehr Gedanken um mögliche Optionen als die Leitung wegen einer schlechten Wind-Prognose. Allerdings verschob man die äußersten Wende-Marken an der Lühe und am Wasserwerk Wittenbergen dann doch noch ein klein wenig näher auf einander zu. Aber konnte das allein schon reichen?

Angezeigt war Bahn 1 nach Westen, mit Luvfass nahe Grünendeich an der Süd; also eine Kreuz gegen die Tide bei Nordwest 1: Das versprach heiter zu werden. Die Startlinie hinter Hanöfersand war ca. 250 m lang. Beim Schuss war ich an der Linie, fuhr 1 1/4 Min auf ihr entlang, unfähig sie zu überqueren. „Ajax“ gelang es als einzigem unter den sechs Folkes, sich um die Lee-Flagge zu hangeln, kreuzte unter der Steinkante weiter und entschwand. Wir und alle langsamen Boote parkten an jeder Stackspitze bis zur Lühe. Dort spürten wir einen eigenen Luftzug und nahmen damit Anlauf auf den Lühe-Anleger samt Fähre. Just in dem Moment sahen wir querab die orange Luvtonne vorbeitreiben! Was war passiert? „Pax“ hatte sich beim Runden im Ankertau verhakt, die



„Gammel“ kreuzt hinter dem Stack raus, typische Szene an der Süd.



Viele Boote, Schauerwolken, wenig Wind.

Tonne mitgeschleppt und schließlich das ganze Ankergeschirr gekappt. Jetzt trieb das Fass elbauf, eingefangen und umrahmt von zwei Begleitbooten. Neben uns brettete „Turbemus“ auf das treibende Bündel zu und quetschte sich zwischen Tonne und eins der treibenden Gummiboote, trotz der verzweifelten Rufe von dort „Wir sind die Marke“! Wen wundert es, Flagge M darauf war deutlich weniger gut zu erkennen als der gesuchte orange Quader.

Ergebnisse: Unter den ersten Zehn berechnet befindet sich eine beeindruckende Vielfalt von Bootstypen. Was eint sie? Sie konnten sich auf der Startkreuz dank Geschwindigkeit oder Segelfläche aus der Umklammerung ihrer Gruppe lösen und später ungehindert aus dem Schlauch hinter Hanöversand herauskommen. Während der Kreuz von Blankenese nach Wedel frischte der Wind auf. Je weiter die führenden Boote elbab standen, desto früher erwischten sie den Ebbstrom. Entsprechend schwerer hatten es die Nachzügler, Anschluss zu halten. Unter denen grassierte die Furcht, den langen, schweren Riemens als „Ehrenpreis“ zu erhalten.

Der Sieg des 20ers „Gammel“ mit einem Vorsprung von weniger als einer Minute war für mich keine Überraschung. Aus der 2. Startgruppe arbeitete Baumgartner sich beständig nach vorn. Seine Strategie lässt sich an der Bewältigung der Stacks ablesen. Er kreuzte in die letzte Ecke, wo das Stack an Land beginnt, wendete, öffnete die Schoten und fuhr dann parallel zum Stack auf die Prigge zu, um sie zu runden. Vor dem Wind unter einem gewaltigen Spinnaker, dessen Größe andere Klassen deutlich übertrifft,



Folke-Altmeister Pollähn mit „Fun“.



Jollenkreuzer „Gammel“ und der ungeheure Spinnaker. (Fotos: Andreas Lindlahr)

behielt „Gammel“ genug Fahrt im Boot, um in komfortabler Position die Kreuz von Blankenese elbab am Sand entlang zu beginnen. Dort konnte er bis an die Schilfkante unter Hanöfer gehen. Insofern war die Regatta um den Senatspreis 2015 ein gutes Beispiel, wie man eine traditionelle Veranstaltung auf dem Elbe Revier trotz aller Widrigkeiten mit dem Goodwill aller Beteiligten standesgemäß über die Bühne bringt. Regattasegeln im Tidenrevier kann m.E. nur funktionieren, wenn sich Veranstalter und Teilnehmer aufeinander einlassen und über die Bedürfnisse der langsameren Teilnehmer diskutieren. Es nützt nichts, sich zu ärgern und nicht mehr zu melden. Übrigens: Wie löste die SVAOe am nächsten Tag das Problem? Denn laut Prognose stand ihr ein ähnliches Debakel bevor: Mit einer völlig neuen, kürzeren Bahn, ausgeteilt in Schriftform an Land bzw. im Startraum vom Gummiboot. Das war vorbildlich. Zum Schluss noch eine Konstante dieser Regatta: Ein Veteran, der Gaffel getakelte Jollenkreuzer „Elfra“ aus Stade von Victor Schröder, war schon von Anfang an 35 Jahre lang dabei. Er lebt den Geist vor, der mit dieser Wettfahrt einst ausgerufen wurde.

Klaus Pollähm

Elbe-Ausklang-Regatta 2015

Wenig Wind, Verwirrung, Frühstarts, aber alles gut gemeistert

Nachdem am Vortag bei sehr wenig Wind die Senatspreis-Regatta gesegelt worden war, hatte sich am Sonntag, dem 27. September, die Wetterlage zur Elbe-Ausklang-Regatta kaum geändert. Darauf reagierte die Regattaleitung. Es wurde eine kurze Bahn gewählt. Das erwies sich als gut.

Ein Bericht eines Regatta-Teilnehmers liegt nicht vor, jedoch einer aus dem Regattaleitungsteam und eine nicht ganz ernst zu nehmende Anmerkung von außerhalb.

Marcus Boehlich notierte:

„Dass die Entscheidung von Wettfahrtleiter Lui, die Bahn erheblich zu verkürzen, richtig war, hat wohl nur die zweite Hälfte des Feldes bemerkt, bei denen es teilweise rückwärts ging. Die erste Hälfte hatte noch einigermaßen frischen Wind und war so schon nach etwas über einer Stunde im Ziel.

Begonnen hatte die Wettfahrt mit einem Frühstart im ersten Start. Der Verursacher war nicht einmal Regatta-Teilnehmer! Was hat er da zu suchen gehabt? Wahrscheinlich fand er es auch noch lustig.

Weiter ging es mit zwei Frühstartern im zweiten Start, die diesmal zum Feld gehörten, photographisch mit unserer Startpeilkamera (ja, so etwas hat Lui!) festgehalten wurden und sich trotz Aufruf über UKW nicht bereinigten und daher OCS gewertet wurden. Die Bereinigung erfolgt bei einem Frühstart unter „P“ übrigens durch vollständiges Eintauchen auf die Vorstartseite der Startlinie, weswegen der Versuch von

„Panda“, sich durch einen Kreis zu entlasten, untauglich war.

Ich hoffe es hat allen Freude gemacht, und wir sehen uns spätestens zum Elbe-Auftakt 2016 wieder.“

Der Segler, der nicht an der Regatta teilnehmend einen Frühstart verursacht hat, segelte mit seinem Boot in der Nähe zum Startfeld aber wohl im Hauptfahrwasser und sich somit außerhalb des Geschehens wärend. Das verwirrte einige Teilnehmer dennoch. Nichtregattasegler sollten sich eindeutig frei halten. Der bewusste Segler schrieb dazu:

„Sehr geehrte Redaktion: Von der Elbe-Ausklank-Regatta ist Unmögliches berichtet worden. Zu meinem großen Erstaunen ist einem Nicht-Regatta-Teilnehmer ein Frühstart gelungen! Hier muss Palmström gesegelt haben. Morgensterns „Unmögliche Tatsache“ feiert hier eine fröhliche Neuauflage. Um die Konfusion zu entschärfen bietet es sich an, Palmström in die Starterliste aufzunehmen, damit nicht sein kann, was nicht sein darf. Dies empfiehlt sich als nicht ganz ernst zu nehmender Beitrag für zukünftige Ausschreibungen von SVAOe-Regatten.“

Anm. d. Red. für weniger Belesene: In dem zitierten Gedicht von Morgenstern war Palmström auf einer für Autos gesperrten Straße dennoch überfahren worden. Palmström

*„...kommt zu dem Ergebnis
nur ein Traum war das Erlebnis.*

*Weil, so schließt er messerscharf,
nicht sein kann, was nicht sein darf.“*

Dem Delinquenten war, obwohl er sich nicht schuldig fühlte, wie sein literarischer Hinweis zu deuten ist, wohl doch unbehaglich. Er zeigte sich zerknirscht. Sollte er auch.



„Swift“ (Hans-Georg Körling, SVAOe)
unter rotem Spi.



Im Vordergrund: „Nellie“.
(Jürgen Hauert, RVE, SVAOe)

Auf unserer Internetseite gab es 249 Zugriffe auf die Regatta-Ausschreibung. Gemeldet haben 24. In Gruppe YS < 94 gewann „Edelweiss“ (Reinicke, SCOe) vor „Pax“ (Stryi, RVE), in Gruppe YS 94-99 „carpe diem“ (Harder, SCOe) vor „turbemus“ (Raddatz, SVAOe) und „Kalea“ (Selter, SVAOe), in Gruppe YS 100-104 „Tinto“ (Pomarius, SVAOe) vor „Toni Express“ (Sponnagel, MSC) und „Swift“ (Körling, SVAOe), in Gruppe YS >104 „Astarea“ (Satz, BSC) vor



Nach dem Start v.l.: „Tinto“ – Till Pomarius, SVAOe; „Roxy“ – Kai Neumann, SCOe; „Nellie“ – Jürgen Hauert, RVE, SVAOe. (Fotos: Kay Rothenburg)

„Midian“ (Wolgast, SCTOe). Über Alles nach YS siegte „Edelweiss“ vor „Pax“, „carpe diem“, „turbemus“ und „Tinto“. Alle weiteren Ergebnisse unter http://www.svaeo.de/download/cat_view/176-regatten/168-ergebnisse/180-elbe.html.

GAN

Opti-Pokal 2015

75 Teilnehmer bei schönstem Herbstwetter

Der von der SVAOe veranstaltete Opti-Pokal fand dieses Jahr am Sonntag, dem 27.9.2015, bei traumhaften Bedingungen auf der Außenalster statt. Sonne und eine leichte Bewölkung mit ca. 17 °C und Wind aus NNW 2-3 Bft waren für Teilnehmer und Betreuer ideal.

Vielen Dank an die Helfer an Land und auf dem Wasser. Durch die gute Zusammenarbeit mit allen Trainern konnten wir auch blutjunge Regattasegler über den Dreieckskurs schicken und betreuen. Der Opti-Pokal ist eine Regatta, bei der die Anfänger während der Regatta betreut werden dürfen.

75 Mädchen und Jungen sind in drei Gruppen gestartet. Aus der SVAOe waren 19 begeisterte Optikinder am Start.

Auszug aus den Ergebnissen:

Gruppe C1, Anfänger, die in diesem Jahr mit dem Optisegeln angefangen haben (34 Starter): Sieger: Mats Parlow/NRV. Die Ergebnisse der SVAOe-Teilnehmer: 13. Max Stridde, 17. Ben Erik Krüger, 19. Mieke Kaiser, 21. Noah Ziermann, 23. Jonn Daniel, 22. Leander Bütt-



Die jüngsten Regattasegler dürfen noch betreut werden.

ner, 25. Bjarne Menk, 26. Jasper Taschendorf, 28. Mansa Doumbouya, 31. Anton Giese, 32. Marlene v. Bieberstein.

Gruppe C2, Fortgeschrittene mit ca. 2-3 Jahren Opti-Erfahrungen (16 Starter):
 Sieger: Ben Rapelius/SVAOe.

Die Ergebnisse der weiteren SVAOe-Teilnehmer:
 3. Jan Rapelius, 9. Nils Wittich, 11. Rosa Storbeck, 12. Frey Storbeck, 13. Martha Dingeldein, 16. Simon Storbeck.

Gruppe B, Fortgeschrittene (25 Starter):
 Sieger: Paul Porthun/MSC, 11. Simon Giese/SVAOe.

Die vollständigen Ergebnislisten können eingesehen werden unter http://www.svaoe.de/download/doc_download/487-optipokal-2015-ergebnisse.html.
 Thomas Lyssewski



SVAOe-Nachwuchs Lotta Dupré, 2½, Tochter von Heike und Nils Dupré, wollte unbedingt „Kinderboot“ segeln. Otis Weirup hat dieses Jahr mit dem Segeln angefangen, segelt schon super und hat Lotta mitgenommen. Scheint ihr zu gefallen.
 (Fotos: Thomas Lyssewski)

Seemann

& Söhne

www.seemannsoehne.de				
Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG				
Schenefeld	Blankenese	Rissen	Groß Flottbek	Bestellungen
Dannenkamp 20	Dormienstraße 9	Ole Kohdrift 4	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.

Rund Ostsee 2016 „Land in Sicht“ will nach Haparanda

„Mit dem Zeigefinder auf der Karte habe ich die Route schon mehrfach abgefahren“, erzählt Matthias Heuer, der mit Anke Panterodt, der Miteignerin des Schiffes und Ehefrau in einer Person, das „kleine Abenteuer vor der Haustür“ machen will. Nun wird es konkret: Vor elf Jahren saßen wir beide an einen stürmischen Tag in Lohme/Rügen auf einer gecharterten Sun Odyssey 24.2 fest. Ein älteres Paar, vermutlich schon im Rentenalter, schippert trotz des Schwells ruhig und sicher in den Hafen und macht fest. Welch ein Ansporn! Das, was die Anfänger damals für nicht mehr segelbar hielten, stecken andere ganz entspannt weg. Es muss geübt werden!

Zwei eigene Boote später soll es nun 2016 so

weit sein. Die Arbeitgeber willigen ein und lassen die Segler befristet ziehen. Von Mitte April bis Mitte Oktober soll nun Zeit für die Ostseerunde sein. Ansporn war auch, solche Reisen nicht auf das Renteneintrittsalter (bis dahin ist es voraussichtlich noch über 22 Jahre hin!) zu verschieben.

Noch stehen mit Riga, St. Petersburg, Haparanda und Oslo alle weit entfernten Ecken auf dem Törnplan; es bleibt aber abzuwarten, ob das Wetter mitspielt, und wie schnell die Reise tatsächlich absolviert wird. So sind auch alle diese Ecken potentielle Streichkandidaten, wenn der Törn langsamer absolviert werden wird.

Das Schiff „Land in Sicht“ ist eine Scanmar 35, gebaut 1986 in Saltsjö-Boo, Schweden, auf der 1990 geschlossenen Scanmar Boats AB – Werft. Es fährt seit dieser Saison unter der SVAOe-Flagge. Vorher hatte es keinen Verein.



Mit „Land in Sicht“ auf große Tour. (Foto: Stefan Sprenkmann)

Wir würden uns freuen, SVAOe Mitglieder kennenzulernen, die die ferneren Ziele bereits einmal bereist haben. Gern erstatte ich im Verein nach Rückkehr einen Bericht. Noch sind wir auf der Suche nach Seekarten. Wenn es Mitglieder gibt, die uns etwas leihen können, so würde uns das sehr freuen.

Matthias Heuer
postfach@mheuer.de

Nordseerunde Schottland, Orkneys, Fair Isle und Norwegen mit sieben Crews

„Haben die Nacht durchgekotzt... hatten dann aber einen tollen Segeltag“

So lautet die SMS, die den Schreiber dieser Zeilen (SDZ) an einem schönen Augusttag aus dem Dänischen Hirtshals erreicht. Dorthin hatten drei unerschrockene jugendliche Segler die „Rode Zora von Amsterdam“ gegen 35 kn SE durch das Skagerrak geknüpelt. Wie sich später noch herausstellen sollte, hatte diese Tour

einen Kompass und zwei Segellatten gekostet. Aber Jugend und Schiff waren gesund und wohl- auf wieder im Hafen: Sehr erleichternde Nachrichten.

Doch ich beginne die Geschichte fast ein halbes Jahr früher in einer Bootshalle im Wedeler Yachthafen. Dort lag „Rode Zora“ den Winter über und wurde für die geplante Nordseerunde fit gemacht. Einiges war zu tun, denn die erste Etappe der Reise sollte die Teilnahme an der Helgoland-Edinburgh Wettfahrt im Rahmen der Nordseewoche sein. Für die Teilnahme an diesem Vergnügen stellt der Wettfahrtleiter (mit Recht) eine Menge Anforderungen an Schiff und Mannschaft. Wenn er dabei gelegentlich ein bisschen bärbeißig rüberkommt, so hat er doch Recht, und wir sind ihm für seine Konsequenz, aber im entscheidenden Moment auch für seine Flexibilität dankbar.

Die Vorbereitungszeit über den Winter erscheint uns am Anfang ausreichend lang und wird am Ende doch noch knapp. Als wir mit Crew 1, bestehend aus 5 engagierten jungen Seglern und dem (leider) nicht mehr ganz so jungen Skipper am 25. Mai um 16 Uhr tatsächlich die Startli-



60 Jahre Vorsprung

Tickets - Administrationssoftware
Hardware - Beratung - Service

BECKERBILLETT

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



Abschied von Helgoland.

nie vor Helgoland überqueren, atmen wir zum ersten Mal in diesen letzten Wochen entspannt durch. Für ein paar Stunden sind wir im Glauben, wir hätten die Sache schon im Kasten. Aber dann folgen fünf Tage, in denen wir daran erinnert werden, wer hier das Sagen hat. Diese Tage auf der Nordsee bescheren uns neben kalten und nassen Nächten aber auch unvergessliche Erinnerungen: Nach dem Durchzug dessen, was am Vorabend auf dem Navtex mit „Westerly Gale 8 imminent“ erschienen war, kommt am Morgen die Sonne heraus. Bei immer noch stürmischem Wind und eindrucksvoller See begleitet uns eine Gruppe Delfine einen ganzen Tag lang. Die agilen Tiere scheinen amüsiert über unser behäbiges Vorankommen. Als sich am Abend dann die Flaute über uns senkt, geben die Delfine den lahmen Compagnon auf und verschwinden wieder. Wir aber bleiben im Rennen. Nach weiteren 24 Stunden Kreuz bis zum allerletzten Meter läuft „Rode Zora“ als letztes gewertetes Schiff im Hafen von Granton, Edinburgh, ein. An Land spielen bereits die Dudelsäcke zur Siegerehrung auf. Wir sind trotzdem zufrieden, denn wir ha-

ben nicht aufgegeben und das teilweise anstrengende Wetter mit nur einem gerissenen Groß und hervorragender Laune gemeistert.

In Edinburgh gibt's den ersten Crewwechsel. Von hier wollen wir zu dritt, Skipper, Ehefrau und Tochter R., weiter nach Norden zu den Orkneys. Das Schottische Wetter hält uns erst einmal fest, und gibt uns Gelegenheit, Edinburgh und das Hinterland ausgiebig zu erkunden. Derweil zieht ein Tief mit seinem Zentrum direkt über Edinburgh hinweg. Der Royal Forth Yacht Club verliert einen Tender, der sich los reißt und auf der Hafemole zerschellt. Außerdem sind zahlreiche Vorsegel ausgerollt und zu Fetzen geweht. Einziges unerfreuliches Souvenir aus Schottland: Während unserer Abwesenheit bindet einer unserer Mitbewerber unachtsam eine unserer Landleinen los und verursacht so die einzige Schramme dieser Reise.

Vier Tage später sind wir wieder unterwegs. Diesmal mit Kurs Nord entlang der schottischen Ostküste. Dort gibt es wenige Häfen, die für eine tiefgehende Yacht geeignet sind. Der nächste ist Peterhead, 120 Meilen entfernt. Peterhead ist ein geschäftiges Zentrum der Ölindustrie und der Fischerei. Entsprechend muss man sich vor Ein- oder Auslaufen per Funk anmelden und gegebenenfalls auf einen der eindrucksvollen Versorger warten, die zwischen Hafen und Ölfeldern hin- und herpendeln. Im kleinen aber gepflegten Yachthafen ist weniger los. Aber das Publikum ist international. Wir treffen Holländer, Kanadier und auch einen weiteren Deutschen. Die meisten sind unterwegs in Richtung Caledonian Canal und von dort zur schottischen Westküste. Soweit können wir in diesem Jahr leider nicht. Wir werden uns mit den Orkneys, eventuell Shetland und dann Norwegen zufrieden geben.

Von Peterhead geht es weiter nach Norden, quer über den Moray Firth und nach Wick. Dort wollen wir eine günstige Gelegenheit zum Queren des Pentland Firth abwarten. Die Landschaft ist wunderschön, aber die Orte empfinden wir als deprimierend; Häuser grau in grau und viele davon verfallen, die Fenster mit Sperrholz vernagelt. Schwer zu verstehen, dass im wohlhabenden Vereinigten Königreich das nördliche Schottland offensichtlich vergessen worden ist. Im Fischereihafen Peterhead endet die enthusiastische Suche nach einem guten Fischladen enttäuschend vor dem Tiefkühlregal im Supermarkt. Solche Erinnerungen haben wir an unsere ersten Ausflüge in den Osten der Republik in das Gebiet der ehemaligen DDR.

Mit günstiger Prognose für Wetter und Tide brechen wir am folgenden Morgen sehr früh in

Richtung Orkney auf. Der Hafenmeister hatte uns minutengenau aufgegeben, wo und wann wir jeweils an gewissen Punkten vorbeifahren sollten. Das ermöglicht uns, im Abstand von nur einer Meile an die Pentland Skerries heran zu fahren und eine Ahnung zu bekommen von den Urkräften, die Tide und Wind an diesem Ort entfesseln können. Wir bekommen dann trotzdem einen Geschmack der Tide Races, als wir versuchen, gegen den kräftigen West und mit gegenlaufender Tide nach Kirkwall einzulaufen. Die Vernunft entscheidet, die Gelegenheit des günstig gelegenen Deer Sound zu nutzen und einen Tag vor Anker inmitten grüner Felder abzuwarten, während der Wind im Rigg heult. Am folgenden Tag geht es dann mit einer handigen Brise die letzten Meilen der zweiten Etappe nach Kirkwall. Leider verbleibt nur Zeit



Ankunft in Edinburgh.



Edinburgh.



*Fair Isle mit Sumburgh Head (Shetland)
im Hintergrund.*

zur Besichtigung der mächtigen St. Magnus Kathedrale aus Wikingerzeiten und zum Erwerb einer Flasche „Highland Park“ Whiskey. Dabei gäbe es noch so viel hier zu sehen. So z. B. die umfangreichsten jungsteinzeitlichen Zeugnisse Europas... oder den „Old Man of Hoy“, neben dem die Lange Anna wie eine Garten Stele wirken soll. Nun ja, Kirkwall und die Orkneys sind definitiv eine Reise wert, und wir wollen wiederkommen. Aber am nächsten Tag muss Crew No. 2 erst einmal die Heimreise antreten und „Rode Zora“ für einen Monat in Kirkwall zurücklassen.

Crew No. 3 bestehend aus Birgit Rothe, Jan Hauschild und dem SDZ schwebt einen Monat später mit einem ganzen Tag Verzug wieder in Kirkwall ein. Wegen eines Sitzstreiks von Flughafenegnern in Heathrow hatten wir den Weiterflug auf die Orkneys verpasst und mussten in Edinburgh einen Tag warten. Dafür ist bei der Ankunft in Kirkwall das Wetter gut, und nach kurzer Verproviantierung kann „Rode Zora“ bereits am Anreisetag wieder auslaufen. Es soll über Fair Isle und Shetland nach Norwegen gehen. Mit einem Ankerstopp im Papa-Sound auf Stronsay segeln wir bei T-Shirt Wetter nach Norden, das Ziel Fair Isle aus einer Entfernung von 40 Meilen schon klar vor Augen. Während wir an den strahlend weißen Sandstränden der Insel Sanday vorbeisegeln, sonnen wir uns im Cockpit, beobachten Mink Wale und lesen über die Vogelwelt von Fair Isle. Besonders die Papegeitaucher, auf Englisch weniger spektakulär „Puffin“, haben es Birgit angetan und jedes Flattern auf oder über dem Wasser wird mit dem Feldstecher aufmerksam verfolgt. In den Felsenhafen von Fair Isle laufen wir am Abend des zweiten Tages ein und machen als drittes Schiff in einem Päckchen fest. Die Gesellschaft besteht aus Norwegern, Deutschen und Briten und der kleinen Fähre „Sea Sheperd II“, die, wenn nicht unterwegs zwischen Fair Isle und Lerwick, aus Sicherheitsgründen regelmäßig an Land gezogen wird.

Fair Isle stellt sich als ein Höhepunkt unserer Nordseereise heraus: Ein schwarzer, steiler Felsen, oben samtgrün mit Gras überzogen und mit kleinen weißen Holzhäusern gesprenkelt. Dazu spektakuläre Ausblicke auf der einen Seite über den Atlantik und auf der anderen über die Nordsee. Von den höchsten Punkten ist sogar

Sumburgh Head, der südliche Zipfel von Shetland, 35 Meilen im Norden, auszumachen. Einen Tag lang genießen wir die Insel der Circe in T-Shirts und mit kurzen Hosen bei traumhaftem Sommerwetter. Es soll erst der zweite Sommertag in diesem Jahr gewesen sein. Leider ist die Wetterlage nicht von Dauer. Südlich soll schon am nächsten Tag ein weiteres der kräftigen Tiefs dieses Sommers durchziehen und starken bis stürmischen Südost bringen. Wir sind nicht sicher, dass man den Hafen von Fair Isle unter solchen Bedingungen sicher verlassen kann und beschließen, sofort weiter zu segeln. Für den geplanten Besuch auf Shetland mit einem Hafentag in Lerwick fehlt uns nach der Zwangspause in Edinburgh die Zeit. So machen wir uns am Abend auf die Socken und laufen kurz nach Eingang der Sturmwarnung auf dem Navtex unter den sorgenvollen Blicken unserer Nachbarlieger in Richtung Norwegen aus.

Zunächst erleben wir einen traumhaften Sonnenuntergang auf See. Im Westen entschwindet langsam Fair Isle. Der Blick auf die mächtigen Felsen von Sumburgh Head in NW begleitet uns, bis das letzte Dämmerlicht verschwunden ist. Der nächste Tag ist grau, und der Wind aus SE nimmt wie versprochen kräftig zu. Wir hoffen auf einen Dreher nach SW. Der kommt aber erst, als wir schon in Norwegen sind. Hartnäckig fahren wir Kreuzschläge gegen die zunehmende See. So geht es in die zweite Nacht, die nass und anstrengend wird. Wir passieren die Kette von Ölförderanlagen vor der norwegischen Küste bei immer schlechter werdender Sicht. Wie gestrandete Raumschiffe wirken diese strahlend hell erleuchteten Ungetüme aus Stahl. Dazwischen wuseln Versorger und Sicherungsschiffe, von denen wir uns ebenso freihalten müssen. Im

Morgengrauen passieren wir erleichtert das letzte dieser Monster. Der Wind flaut etwas ab, und die Küste Norwegens kommt in Sicht; aber wir müssen noch mindestens 30 Meilen weiter nach Süden, um durch den großen, breiten Korsfjorden in geschütztes Wasser einzulaufen. Bei den herrschenden Seegangsbedingungen trauen wir uns nicht durch das Gewirr von Felsen und Inseln, das direkt vor uns liegt. So vergeht noch ein ganzer Tag bis wir sicher in die Fjorde südlich von Bergen einlaufen können. Derweil brist



Bergen.



Maurangerfjord.



Bordkuchen, norwegisch.



*Abendessen an Land nach erfolgreichem Fischzug.
(Fotos: Tobias Haas)*

der Wind nochmal ordentlich auf und baut eine mächtige See auf. Im Abendlicht passieren wir schließlich den Leuchtturm Marstein, der die Einfahrt zum Korsfjorden markiert. Schlagartig sind Wind und See wie abgeschaltet, und wir schälen uns im Cockpit aus den nassen Klamotten. Wenig später endet dann mit einem Bier im Cockpit der Törn der dritten Crew in einem ruhigen Hafen am Rand von Bergen.

Als Crew 4 mitten in der Nacht eintrifft, muss sie sich den Weg in die Kojen durch ein Gewirr von Leinen und trocknender Wäsche im Salon

bahnen. Eigentlich hatte man uns viel weiter südlich in Laervik erwartet und war noch fast 150km durch die Nacht gefahren, um an Bord zu kommen. Am nächsten Morgen verlässt Crew 3 die „Zora“ und fliegt am folgenden Tag von Stavanger wieder nach Hamburg. Crew 4, bestehend aus dem SDZ, Ehefrau und zunächst einer, dann 2 Töchtern möchte die Fjorde um Bergen und Stavanger bereisen.

Zunächst verholen wir in den Stadthafen Bryggen und wandern am folgenden Tag auf den Hausberg Fløyen, von wo wir bei sonnigem Wetter einen spektakulären Ausblick auf Stadt und Fjord erleben. Von Bergen geht es weiter in Richtung Hardangerfjord durch Bjørnafjorden und Lukksund, einmal um die graue, dunkle Insel Skorpo herum nach Rosendal, dem Tor zum Hardanger. Wir stellen fest, dass man in den Fjorden hervorragend sportlich segeln kann: Der Wind kommt immer von vorne, und es gibt fast keine Welle! In Rosendal kommt die zweite Tochter an Bord, die uns vom Flughafen Bergen mit dem Expressboot in etwa einer Stunde erreicht. Während wir auf sie warten, besichtigen wir Garten und Haus eines Landsitzes aus dem 17. Jahrhundert. Barocke Wohnkultur, wunderbar angelegte Gärten und das alles vor einer monumentalen Naturkulisse.

Mit Ankunft von Tochter A. verschiebt sich die Mehrheit an Bord von Seglern zu den Köchen. Die Studentin der Jurisprudenz aus Freiburg hat Kochen zur Leidenschaft gemacht und will die Möglichkeiten der Bordküche sowie lokaler Köstlichkeiten von Feld und Fjord voll ausreizen. Von den unerwarteten Auswirkungen wird später noch berichtet werden. Am folgenden Tag aber erwartet uns erst einmal ein weiterer Höhepunkt der Reise: Sunndal direkt unterhalb des

mächtigen Folgefonna Gletschers im Maurangerfjord. An der Kulisse können wir uns kaum satt sehen. Das Wetter ist durchwachsen. Aber es hält uns nicht von einer Wanderung hinauf in Richtung Gletscher ab. Sonne und Regenschauer wechseln sich ab und geben der monumentalen Landschaft einen passenden Rahmen. Blauer Himmel erschiene hier unwirklich. Vielleicht gibt's den ja nur auf den Werbeplakaten der Hurtigruten. Leider ist der Maurangerfjord auch der Wendepunkt dieser Reise. Nach vielen Meilen in Richtung Norden und Westen müssen wir auch an die Rückkehr denken. Schweren Herzens machen wir uns am nächsten Morgen auf in Richtung Stavanger, erst dem Hardangerfjord folgend bis zum Meer. Es wird ein windiger, sportlicher Segeltag – gegenan wie an derselben Stelle auf dem Hinweg. So ist das hier! Mit ei-

nem Stopp in Mosterhamn erreichen wir am folgenden Tag Stavanger, wo der SDZ von Bord muss. Der Urlaub ist ausgereizt. Zurück bleiben Ehefrau und Töchter R. und A., die am folgenden Tag durch Tochter L. und eine Freundin von Tochter R. Verstärkung erhalten. Skipper von Crew 5 ist Tochter R., die zwar anfangs etwas nervös ist, den Job aber hervorragend meistert. Crew 5 will das Gebiet Ryfylke rund um Stavanger mit dem Lysefjord erkunden. Das erste Ziel ist der Preikestolen, jene überhängende Felskanzel im Lysefjord, die auf fast jedem Norwegenplakat abgebildet ist. Dorthin geht es allerdings per Landtransport, denn im Lysefjord unterhalb des Preikestolen gibt es tatsächlich keinerlei Anlege- oder Ankermöglichkeiten. In den folgenden Tagen schlägt die „Zora“ mit ihrer nun rein weiblichen Crew einen großen Bogen

 <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>	

um Stavanger und besucht Forsand am Eingang zum Lysefjord, die Insel Rennesøy, Hjelmeland und schließlich Finnøya, wo es eine wunderschöne Anlage des Stavanger Segelclubs gibt. Schließlich endet auch der Törn von Crew 5. Ehefrau und Tochter A reisen mit Auto und Fähre nach Hamburg, Tochter L mit Flugzeug nach Düsseldorf, und Tochter R mit Freundin übergibt an Crew 6 bevor sie per Zug zum Polarkreis fahren, wo 3 Wochen in der Wildnis gewandert werden soll. Crew 6 besteht aus sieben jungen Männern mit Skipper Jakob. Die wollen in den folgenden zwei Wochen in den Fjorden fischen, an der Küste wellensurfen und schließlich in Kristiansand die „Zora“ an Crew 7 übergeben. Auch Crew 7 hat einen ambitionierten Smut an Bord. Zu dessen großer Enttäuschung stellt sich heraus: Die umfangreichen Petroleumvorräte an Bord sind aufgebraucht. Eine zwei-tägige Suche in der Umgebung von Stavanger bleibt ohne Erfolg. Es gibt kein (geeignetes) Petroleum in Norwegen! Die Beseitigung des kulinarischen Notstands schafft schließlich ein Care-Paket mit 10l Esso Blue, versandt per Express mithilfe der Firma Toplicht. Das Gästebüro in Haugesund ist freundlich und hilfsbereit und nimmt das Paket für die „Zora“ in Empfang, die zeitgleich im Hafen liegt, und deren Crew das Haugesund Jazz Festival genießt. Das rote Schiff aus Hamburg erregt derart Aufsehen, dass sich sogar das Norwegische Fernsehen dafür interessiert, und die Crew mit einem Shanty einen Beitrag zur Volksunterhaltung leisten darf. Von Haugesund segelt die „Zora“ in drei Etappen an der norwegischen Küste nach Süden und erreicht genau nach Zeitplan Kristiansand.

Nun ist die letzte Crew am Zug: Marcel, Juri und Ole. Marcel und Juri kennen sich schon

gut aus an Bord, Ole ist neu. Mit Elan machen sich die drei Jungen auf, trotz des wahrscheinlich zu vorsichtig formulierten Vorbehalts des SDZ und segeln übers Skagerrak nach Dänemark. So kommt die bereits zu Anfang erwähnte SMS zustande. Über diesen letzten Törn gibt es eine Menge zu berichten, das aber angesichts des Umfangs dieses Reiseberichts kurz bleiben muss. Bis auf den Auftakt im Skagerrak herrscht während der letzten 200 Meilen dieser Reise eindeutig das beste Wetter dieser Nordseereise. Mit Backstagbrise und T-Shirt Wetter rauscht die „Zora“ nach Süden und erreicht am 29. August um 20:20 Uhr nach 96 Tagen 4 Stunden und 20 Minuten zum ersten Mal in Eckernförde wieder einen deutschen Hafen. Eine Woche später ist sie auch wieder im Heimathafen Wedel an der Elbe. Wir sind etwa 2000 Meilen auf dieser Nordseerunde gesegelt mit 7 verschiedenen Crews und 17 verschiedenen Seglern aus vier Hamburger Segelvereinen, SVAOe, MSC, BSC und NRV. Allen diesen Seglern möchte der SDZ danken, dass sie mit ihrem Können, ihrer Zeit und ihrer guten Laune zu dem Erfolg der Reise beigetragen haben.

Tobias Haas

Der dritte Frühling „Luv“ in Nova Scotia

James fragt: „Hat die „Luv“ Eisklasse?“ Keine so ganz abwegige Sorge, die ihn bewegt. Ohne Faserpelz, Handschuhe und Mütze traut sich niemand mehr nach draußen. Von unserem Ankerplatz im Yankee Cove können wir mit dem Fernglas an Land frische Schneepackchen auf den Felsen und den umgestürzten Baum-



Fast unsichtbar im Nebel. (Foto: Heiko Tornow)

stämme erkennen. Viel fehlt nicht mehr, und wir fühlen uns wie Polarforscher. Als Eggert nach einem Reparaturausflug in den Mast wieder an Deck steht, ist er ziemlich steifgefroren. Von ganz oben, berichtet er, sei die Sicht auch nicht besser, aber der kalte Wind noch stärker als hier unten. Die enge Ausfahrt aus unserer geschützten Bucht können wir nur erahnen. Aber was wir wissen: Davor tobt der Nordatlantik mit steilen, brechenden Wellen. Wollen wir das? Wollen wir nicht! Die „Luv“-Crew beschließt, erst einmal bessere Bedingungen abzuwarten.

Der arktische Frühling dieses Jahres hat sich im kalten Labradorstrom ordentlich verspätet. Anfangs hatte sich Rosi noch gefreut, als sie zu Beginn unserer Kanadareise im Gold River nach der Blüte im Alten Land einen zweiten Frühling erleben durfte. Das Grün der Bäume durchbrach eben die Knospen, als wir die „Luv“ Mitte Mai seeklar machten. Hier, an der äußersten nordöstlichen Spitze von Nova Scotia und ein gutes Stück näher am Nordpol, ist die Natur noch einmal ein gutes Stück weiter zurück, und wir sehen zum dritten Mal in diesem Jahr, wie sich die Tulpen aus der Frosterde bohren.

Gegen Mittag wirbt Eggert: „Lasst uns losfahren.“ Der Nebel hat sich ein wenig gelichtet. Wir können eine gute Kabellänge (182 Meter) sehen.

Die Sonne ist bereits eine fahle Scheibe im noch grauen Luftmeer. Eggert lockt: „Es sind ja nur sieben Meilen.“ Tatsächlich, draußen ist es nicht halb so gräsig wie befürchtet. Wir sehen zwar rein gar nichts von der „landschaftlich schönen Küste“, die uns das Seehandbuch verspricht, aber nach 14 Meilen – typisch Eggert! – sind wir in einer durch Schären geschützten Inselwelt. Aber erneut spielt das Wetter verrückt. Plötzlich scheint die Sonne, der Horizont ist voller Landschaft, und das Windmessgerät zeigt 52,7 Knoten an. Das ist fast Orkanstärke. Ohne Vorwarnung, aus dem Nichts. Vor Topp und Takel macht die „Luv“ ohne Segel und Motor 4,6 Knoten Fahrt. Mit Mühe machen wir fest in dem Fischerhafen von Canso. Dutzende Boote landen an der Holzbrücke ihren Fang an. Im Ort kann man gleichwohl nicht den kleinsten Hummer kaufen, kein Restaurant bietet die Krustentiere an. Die „Luv“-Crew hatte sich deutlich mehr versprochen. Nur Rosi, die ein Herz für Lobster hat, ist es zufrieden.

Heiko Tornow

Deutsche Segel-Bundesliga Vereine der Deutschen Segel-Bundesliga wählen neuen Vorstand

Nach drei Jahren erfolgreicher Aufbauarbeit an der Spitze der Gründungsvereine zieht sich Dr. Eckart Diesch, Präsident des Württembergischen Yacht-Clubs, aus dem Vorstand des Deutschen Segel-Liga e.V. (DSL e.V.) zurück. Die Vereine und der Vorstand danken ihm für seine sehr engagierte und gelungene Arbeit im Rahmen der DSBL-Gründung und dem Etablieren der heutigen so erfolgreichen Struktur.

Den Vorstandsvorsitz übernimmt der bisherige zweite Vorsitzende Florian Weser vom Norddeutschen Regatta-Verein. Zum zweiten Vorsitzenden wurde Ole v. Studnitz vom Kieler Yacht-Club gewählt. Schatzmeister Oliver Kosanke vom Mühlenberger Segel-Club wurde in seinem Amt bestätigt.

Oliver Schwall und Arne Dost, die mit ihrer Gesellschaft Konzeptwerft GmbH vor einigen Jahren die Idee der Segel-Bundesliga entwickelten, suchten von Beginn der Gründung an die Zusammenarbeit mit den Vereinen. Am 7. April 2013 wurde die Deutsche Segel-Bundesliga offiziell von insgesamt 17 Gründungsvereinen in Hamburg ins Leben gerufen. Diese Gründungsvereine schlossen sich als DSL e.V. zusammen und beauftragten die Konzeptwerft mit der Sponsorsuche sowie ihre neu gegründete Tochtergesellschaft DSBL GmbH mit der Durchführung der Deutschen Segel-Bundesliga. Trotz der erfolgreichen, professionellen Durchführung und Organisation auf Basis von Sponsorengeldern baut die Deutsche Segel-Bundesliga nach wie vor im Wesentlichen auf hunderte

ehrenamtlicher Unterstützer aus den jeweils ausrichtenden Vereinen.

Heute ist der DSL e.V. der Verband aller 36 Vereine, die sich für die 1. und 2. Segel-Bundesliga qualifiziert haben. Er stellt mit seinem Vorstand drei Vertreter des fünfköpfigen Liga-Komitees, in dem die zentralen Entscheidungen für die Gestaltung und Durchführung der 1. und 2. Segel-Bundesliga getroffen werden. Der DSL e.V. ist somit das zentrale Steuerungselement. Die beiden übrigen Mitglieder des Liga-Komitees sind Oliver Schwall von der DSBL GmbH und Jobst Richter vom Deutschen Segler-Verband. *(Quelle: Hamburger Segler-Verband)*

Da lacht das Petermännchen... Kleiner Fisch mit großer Wirkung

Anfang Juni 2015 segelten wir zu dritt mit meiner Segelyacht „Flenx“, einer X-412, von Anholt kommend Richtung Ballen auf Samsø. Es ging los mit rauschender Fahrt bei Sonnenschein. Der Wind wurde im Laufe des Vormittages immer schwächer und somit höchste Zeit für eine „Baderolle“, dachte sich Bertus. Hinein in die Fluten bei 12,5 Grad Wassertemperatur. Brrrr. Das konnte Viola nicht auf sich sitzen lassen und hinterher ins kalte Kattogat. Brrrr. Wie gut, dass ich als Skipper die volle Verantwortung für Schiff und Crew hatte und somit meinen Posten nicht verlassen durfte... Als der Wind immer weiter einschlief, dümpelten wir schließlich nur noch mit einem guten Knoten Fahrt dahin. Meine Frage an Viola, ob sie uns die Fische, die wir fangen, braten würde, beantwortete sie mit „Na klar!“ Also auf gro-

ßen Fischzug, die Schleppangel raus und den Blinker baden! Die paar Fische, die ich bisher mit diesem Gerät aus der Ostsee geholt habe, lassen sich an beiden Händen abzählen, aber dennoch: Versuch, macht klug. Nach einiger Zeit meinte Bertus gegen 13 Uhr, wir hätten etwas gefangen. Tatsächlich, es war ein kleiner Fisch an der Angel. Mit seinen ca. 15 cm aber leider viel zu klein für die Pfanne.

Nur was war das für ein kleines Kerlchen? Ein Dorsch? Hätte von der Musterung gepasst, aber die Kopfform war ganz anders, mit stacheliger Rückenflosse, natürlich auch keine Makrele. Egal, und keine Ahnung, aber mit Sicherheit viel zu wenig zum Braten. Also zurück in die Freiheit mit ihm. Bertus hielt die Angelleine hoch und ich griff nach dem Fisch. Aua, ein Stachel des Fische hatte mich in den rechten Zeigefinger gepiekt. Es fühlte sich an, als ob



*Zwei starke Männer und das kleine Petermännchen.
(Foto: Hübner)*

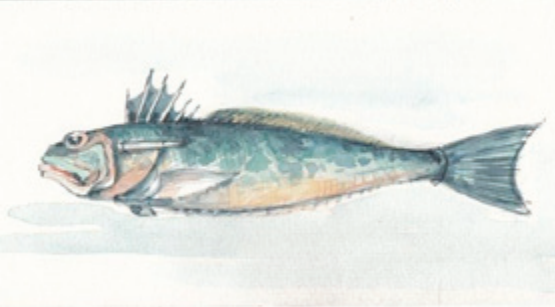


FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN

Eine Länge voraus.



Tel. 040.328 101-4701 • www.firmenich-yacht.de



Das Petermännchen, Aquarell von Marlies Schaper.

mich eine Biene gestochen hätte. Sofort habe ich den Einstich ausgesaugt und ausgespuckt. Dicke Lederhandschuhe wären sicher besser gewesen. Das Fischlein zappelte ordentlich. Bertus griff beherzt zu, befreite ihn vom Haken und schmiss ihn zurück ins Meer. Da lachte das Petermännchen...

Denn als er den Fisch vom Haken befreite, wurde auch Bertus gestochen. Sein Finger blutete leicht, und in den nächsten fünf Minuten wich das Gefühl komplett aus seiner Hand. Die gesamte Hand und der Unterarm schwellen schnell an, und es begann sehr stark zu schmerzen. Komisch, gibt es giftige Fische in der Ostsee? Seeteufel kannte ich und irgendwann hatte ich mal etwas von einem Petermännchen gehört. Aber keine Ahnung, wie der aussieht. Bestimmt nicht so harmlos wie unser kleiner Beutefisch. Das Desinfektionsspray brachte keine Linderung. Die Schmerzen wurden immer größer und kamen schubweise. Bertus ist ein großer Kerl von 1,90 Meter und 95 Kilo Gewicht, ist bisher zweimal über den Atlantik gesegelt und bestimmt kein „Laumann“. Aber dieser kleine Fisch hatte ihn schlicht kampfunfähig gemacht. Warum hatte ich nicht solche Symptome, denn mich hatte der Fisch doch auch gestochen? Keine Zeit zum Nachdenken!

Unter dem Kartentisch klebte ja glücklicherweise der Notfallzettel. Das MEDICO-Zentrum in Cuxhaven bietet im 24-Stunden-Betrieb eine weltweite notfallmedizinische Hotline zur direkten und sofortigen funktärztlichen Beratung durch in der maritimen Medizin besonders erfahrene Fachärzte. Unser Anruf erfolgte um 13:11 Uhr. Der freundliche Arzt wusste zwar nicht sofort Rat, wollte sich jedoch wieder melden. Wenige Minuten später 13:17 Uhr der Rückruf, ja Petermännchen könnte gut sein, Hitze bringt Linderung, umgehend einen Arzt aufsuchen. Während ich nun die Segel barg, setzte Viola heißes Wasser auf und hinein mit seiner Hand. Bertus lag inzwischen lang auf dem Cockpitboden, wimmerte, biss vor Schmerz auf einen Tampen, zitterte am ganzen Körper und drohte bewusstlos zu werden. Viola hüllte ihn in Decken ein, machte erneut heißes Wasser und versuchte beruhigend auf ihn einzuwirken. Im Hafenhandbuch fanden wir die Telefonnummer vom Hafenmeisterbüro in Grenaa. Bis dorthin waren es noch ca. 13 Seemeilen, unter Vollgas mit Maschine ungefähr zwei Stunden. Verdammte lange Zeit. Dort wollte ich einen Krankenwagen hinbestellen. 13:25 Uhr: Dort he, so hatte sich die Dame vorgestellt, war zwar freundlich, aber fühlte sich nicht zuständig. Sie gab mir eine andere Telefonnummer. Aber hier wurde nur dänisch gesprochen, und Bertus Zustand verschlechterte sich zunehmend.

Über das Internet hatte Viola das Petermännchen inzwischen „gegoogelt“, und bei Wikipedia konnten wir folgendes wenig Beruhigendes lesen: Sie zählen zu den gefährlichsten europäischen Gifttieren. Die Giftmischung, die durch die Tiere abgegeben wird, enthält unter anderem Serotonin und Proteine, die eine Histaminaus-

schüttung hervorrufen. Eine Vergiftung verläuft in der Regel nicht tödlich, sie verursacht oft starke, meist sehr schmerzhaftige Schwellungen, die sehr lange anhalten können. Einige Menschen reagieren jedoch allergisch auf das Gift, was zu Schwindel, Kopfschmerzen, Bewusstlosigkeit oder gar einem Herzstillstand führen kann.

In der Regel nicht tödlich oder gar Herzstillstand? Na toll, noch nie hatte ich gehört, dass jemand durch einen Fisch aus der Ostsee gestorben ist, aber was wäre, wenn wir uns diesmal außerhalb der Regel befänden?

Als Skipper war ich mir unsicher, ob wir nun in Seenot waren oder nicht. Sollte ich rot schießen, „Mayday“ funken und damit die gesamte Maschinerie der Rettungskräfte in Gang setzen wegen eines kleinen Fisches bei blauem Himmel, strahlendem Lorenz, flachem Wasser und null Wind? Ich konnte mich auch nicht erinnern, jemals etwas über das Verhalten in einer solchen Notlage gelernt zu haben. Was ist denn eigentlich Seenot? Seenot ist eine Situation, in der unmittelbare und ohne fremde Hilfe unabwendbare Gefahr für die Gesundheit oder das Leben von Besatzung oder Passagieren eines Wasserfahrzeugs, z.B. durch Untergang oder andere Havarien, auf See droht.

Das Erkennen und die Einschätzung von Gefahrenpotentialen, die zu einer Seenot führen können, ist naturgemäß subjektiv und stark von Erfahrungen und Fähigkeiten der involvierten Personen und der Größe und dem Zustand des betroffenen Schiffes abhängig. Entsprechend gibt es keine allgemeinverbindlichen Regeln, ob eine Seenot vorliegt, sondern dies ist vom Empfinden des Schiffsführers abhängig.

Bertus war ansprechbar und bat dringend um weitere Hilfe, koste es was es wolle. Also habe

Hütchenspiele und Partnertausch!

Tja, das haben Sie zuhause nicht. Können Sie aber haben, und zwar fast jeden Donnerstag. Allerdings nur in der Gymnastikhalle Goosacker, wenn unser Vorturner dafür sorgt, dass schlaffe Körper in Wallung kommen. Das geht nämlich auch ohne verchromte Maschinerie und ohne trendstyle-tops angesagter labels. Und auch ohne Mitgliedskarte und rabattierte Monatskarte – wer kommt und mithechelt, der bezahlt. Wie bereits an anderer Stelle erwähnt wurde, muss eine Voraussetzung gegeben sein: Die Lachmuskeln müssen schon ein bisschen in Übung sein, sonst wird das nichts. Anderenfalls könnte es zu Verzögerungen kommen, wenn wieder jemand die vorgesehene Übung nicht verstanden hat und eine Verrenkung hinlegt, die jede koreanische Geräteturnerin erblassen lassen würde...

Also, reden Sie mit Ihrem inneren Schweinehund, legen Sie sich die alten Klamotten zurecht, die nicht einmal mehr für die Winterarbeit taugen, und messen Sie sich mit den anderen, die es bei einer Rumpfbeuge nur noch mit viel Geduld mit den Fingerspitzen bis zum Hallenboden schaffen. Wer sich schon immer gefragt hat, wie man „seinen Namen tanzt“, dem hätte unser ideenreicher Vorturner auf die Sprünge geholfen: Wir haben neulich gelernt, wie man „seinen Geburtstag läuft“!

Und auch am kommenden Donnerstag wird es wieder durch die Halle schallen: „Aufgepasst!“ und „Atmen nicht vergessen!“

Norbert Schlöbohm

ich um 13:40 Uhr entschieden, nicht rot zu schießen, sondern Lyngby Radio anzurufen. Nachdem ich die Position durchgegeben hatte, sagte man mir freundlich, man würde sich kümmern. Neben uns passierte gerade die Fähre Richtung Anholt, und ich machte den Vorschlag, dass die Fähre ihr Speedboot aussetzen könne. Wenige Minuten nach dem Gespräch um ca. 13:50 Uhr rief mich der Kapitän der Fähre an und drehte ca. drei Seemeilen achteraus bei. Ich änderte sofort den Kurs Richtung Fähre und fuhr ihr unter Vollgas entgegen. Nach weiteren fünf Minuten um 13:55 Uhr kam dann der SAR Rettungshubschrauber, ein Agusta Westland AW101 Merlin, angebrummt und schwebte in ca. 30 Meter Höhe schräg über uns. Die Fähre nahm wieder Kurs Richtung Anholt.

Glücklicherweise werden nicht viele Segler in einer vergleichbaren Situation gewesen sein. Aber das, was nun folgte, war dramatisch, und darauf bin ich in meiner Segelausbildung ebenfalls nicht vorbereitet worden. Dass es unter dem Hubschrauber stürmisch werden würde, war klar. Segel waren entsprechend gesichert. Aber es kam deutlich heftiger als erwartet und „die Dachziegel flogen durch die Luft“. Innerhalb des Rotorabwindes zeigte der Windmesser in der Spitze 27 Meter/Sekunde (zehn Beaufort) – aus allen Richtungen! Das aufgewirbelte Wasser kam als massive Wand waagrecht über das Schiff gefegt. Diese Situation hatte ich total unterschätzt und wurde am Steuerstand in kurzer Hose und Hemd erstmal „abgelöscht“. Die aufgewirbelte Gischt flog mir in die Augen und Ohren. Hinzu kam ohrenbetäubender Lärm durch den Donner der Rotorblätter. An eine Kommunikation mit dem Hubschrauber war überhaupt nicht zu denken. Nicht vorstellbar bei Seegang und schlechtem Wetter!

Was würde nun passieren? Eine Bergung von der Yacht konnte ich mir selbst bei diesen Verhältnissen schwer vorstellen. Und war da nicht noch etwas mit der elektrostatischen Aufladung des Bergeseils durch die sich drehenden Rotorblätter? Als erstes habe ich das Schlauchboot mit einer sehr langen Leine zu Wasser gelassen. Sollte ich das Achterstag abbauen und den Großbaum ausschwenken? Über Lyngby Radio erfuhren wir dann, dass zwei Ärzte an Bord des Hubschraubers waren und ein Retter abgeseilt wird. Als dieser im Wasser war, fuhr ich mit dem Schlauchboot im Schlepp einen Kreis um ihn herum, so dass er schnell die Leine greifen und sich zum Heck ziehen konnte. Maschine aus! „Hallo, ich bin Jan“ war seine Begrüßung an Bord. Der gut geschulte Retter im Froschmannskostüm wirkte sehr beruhigend auf uns. Am einfachsten sei die Bergung aus dem Wasser und es folgte seine Instruktion zur Doppelwinde. Viola packte geistesgegenwärtig Bertus Handy und seine Geldbörse in einen wasserdichten Beutel und stopfte sie in seine Hosentasche. Wir halfen ihm auf. Jan legte Bertus eine halbautomatische Schwimmweste um und löste sie aus. Nun wurde ihm die Bergungsschlinge angelegt. Beide sind anschließend ins Wasser gesprungen (Bertus wusste ja bereits, wie kalt es sein würde). Die „Flenx“ entfernte sich weisungsgemäß von den beiden Schwimmern. Nach kurzer Zeit wurden sie gemeinsam in den Rettungshubschrauber gehievt und knatterten gegen 14:10 Uhr nach Aarhus ins Krankenhaus. Wenig später erreichte uns ein Rettungsboot aus Grenaa, und man fragte uns, ob alles in Ordnung sei. Zum Glück war Bertus inzwischen in guten Händen, dennoch waren wir sehr froh, dass uns auch diese Hilfe angeboten wurde.

Erst jetzt wurde Viola und mir so richtig gewahr, was sich in der letzten Stunde abgespielt hatte. Langsam motorten wir in Richtung Grenaa. Tat nun mein Finger auch weh oder bildete ich mir dies nur ein? Der Fisch hat mehrere giftige Stacheln. Falls es auch mir schlechter gehen sollte, sprachen wir gemeinsam durch, wie sich Viola ggf. verhalten sollte. Aber es war glücklicher Weise nur Einbildung, und ich blieb verschont. Es ist schon ein unschönes Gefühl als Skipper, wenn man zu dritt ausläuft und anschließend zu zweit wieder einläuft. Der Hafen von Grenaa war leer. Nach dem Festmachen haben wir erstmal die „Flenx“ von der Salzkruste befreit, die das aufgewirbelte Seewasser überall in jedem verstecktem Winkel hinterlassen hatte.

Um 19.00 Uhr klingelte das Telefon. Bertus bestellte zum Abendbrot Steak und Salat, er hätte ja schließlich lange nichts mehr gegessen. Mit entsprechenden Medikamenten war es den Ärzten schnell gelungen, das Gift des Fisches zu neutralisieren. Um 21.30 Uhr erschien er tatsächlich in einem sexy Krankenhaus-Frottee-shirt, Plastiktüte mit seinen nassen Klamotten unter dem Arm und noch feuchten Schuhen wieder an Bord. Seine Hand und sein Unterarm waren stark geschwollen, und es sollte die nächsten Tage auch nicht besser werden. Der gestochene Finger war übersät mit großen wassergefüllten Blasen, die durch die Reaktion mit dem Gift hervorgerufen worden waren. Aber die Crew war wieder vollständig! Bei Steak und Salat war schnell beschlossen: Nächstes Jahr fahren wir wieder los, natürlich Richtung Anholt!

Und da lachten wir wieder...

Allen selbsternannten Hilfsanglern und Petrijüngern, so wie ich es einer bin, sei geraten: Schaut Euch die Fische an der Angel genau an, bevor

Ihr zugreift. Das Petermännchen zumindest werde ich nun immer wieder erkennen!

Unser ganzer Dank gilt den bei der Hilfe-Aktion involvierten Personen, besonders der Hub-schraubercrew und insbesondere Jan, der sich selbstlos in unserer Notlage eingesetzt hat!

Görd Hübner

Mit freundlicher Genehmigung geringfügig gekürzt nachgedruckt aus den FSC-Mitteilungen 9/2015.

Eckernförde wie immer und ein bisschen große, weite Welt

Eine Segel-Saison, mit der nicht jeder der Eckernförde-Lieger zufrieden sein wird, liegt hinter uns. Der Sommer begann leider erst so richtig Ende Juli. Das Vereinsleben ist jedoch unverändert lebendig, und neue Mitglieder sind begeistert von dem Zusammenhalt und der „Mitmach-Stimmung“ bei Arbeitseinsätzen. Die gemütlichen Abende auf dem Balkon (manchmal sogar im Mondschein) bleiben unvergessen. Vom Wochenende mit unseren Jugendlichen, die mit ihren Booten hier trainierten, wurde in Heft 5 berichtet.

Ein ungewohntes Bild bot sich, als erstmalig eines der großen Kreuzfahrtschiffe gegenüber der Marine vor Anker ging. Ein Hauch von „große, weite Welt“ wehte zu uns herüber. Für die Ver-setzboote mit den Passagieren, die Eckernförde besuchen wollten, wurde sogar die alte Holzbrücke geöffnet. Für die Geschäfte der Innenstadt war der Besuch eine willkommene Belebung mit neuen Kunden. Für uns Lieger allerdings war er weniger erfreulich, denn es entstand reichlich



Werden wir uns daran gewöhnen müssen? Kreuzfahrer vor Eckernförde. (Foto: Heidi Barthodzie)

Schwell beim Pendelverkehr der Boote. Werden wir uns daran gewöhnen müssen?

Am Nikolaustag werden wir uns zu einem gemütlichen Saison-Rückblick nochmal treffen. Ein wichtiger Hinweis für ALLE: Bitte schickt die Liegeplatz-Anträge umgehend an die Geschäftsstelle. Heidi mit Helmut Barthodzie

Probleme im Tank

Ein Nachtrag

In Heft 5 hatten wir (noch einmal) auf die Gefahren hingewiesen, die im Dieseltank lauern. Wir hatten erläutert, dass zwei verschiedene Vorgänge zum Schaden für den Bootseigner führen können: Die „Dieselpest“, ein Prozess, der durch Mikroben herbeigeführt wird und der „Zerfall“ durch oxidative Alterung, der nur nach einiger Lagerungszeit auftritt und wenn biogene Bestandteile im Diesel enthalten sind, also bei „Biodiesel“, wie er als Standard an allen Stra-

ßentankstellen verkauft wird und auch an der Bootstankstelle im Hamburger Yachthafen. Die „Dieselpest“ kann durch biozides Additiv, z.B. Grotamar 82, bekämpft werden, der „Zerfall“ durch „gutes house keeping“, wie die Firma Aral schreibt, im wesentlichen also durch schnellen Durchsatz, oder durch Verwendung biofreien Diesels. Den gibt es an Straßentankstellen als Aral Ultimate Diesel zu kaufen, wie wir herausgefunden hatten. Auf unseren Beitrag trafen mehrere ergänzende Stellungnahmen ein.

Jürgen Raddatz hat andere Hersteller angefragt und die Antwort erhalten, dass auch „dem Shell V-Power Dieselmotorkraftstoff kein Bio-Anteil (Fettsäure-Methylester, Abkürzung FAME) beigefügt wird.“

Lutz v. Meyerinck weist auf eine Stellungnahme des Bundesamts für Sicherheit in der Informationstechnik (warum wohl war dieses Amt mit der Studie beauftragt?) mit dem Titel „Neue Erkenntnisse zur Lagerfähigkeit von Brennstoffen für Netzersatzanlagen“ hin. Danach werden die Betreiber von Notstromanlagen („Netzersatz-

anlagen“) aufgefordert, keine FAME-haltigen Brennstoffe zu verwenden, weil diese nach mehr als drei Monaten Lagerung zerfallen.

Das Problem, das wir mit unseren Bootsdieseln haben, ist demnach auch an anderer Stelle erkannt. Zu hoffen ist, dass auch die Yachthafengemeinschaft die Erkenntnisse aufgreift und in ihrer Bootstankstelle biofreien Diesel anbietet. Wir sind dann allerdings noch immer nicht von allen Sorgen frei. Wir müssen gutes „house keeping“ betreiben, also Kondenswasserbildung vermeiden und biozides Additiv zusetzen. Regelmäßige Inspektion und Pflege der Tanks sollte zur Gewohnheit werden.

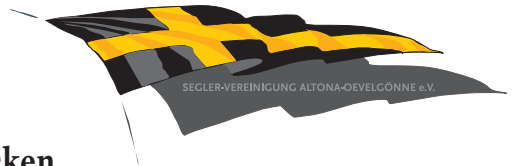
Wer sich noch weiter über das Thema informieren möchte, sei auf zwei fast gleichzeitig mit Heft 5 der SVAOe-Nachrichten erschienene Artikel der Segelsportpresse verwiesen: „Yacht“ 23/2015 und „Palstek“ 6-2015. Man sieht, das Problem brennt lichterloh. GAN

Grüße von den Seychellen

Unser seit längerem mit zwei klassischen Booten auf den Inseln im Indischen Ozean (04°S 055°E) lebendes und segelndes Mitglied Peter König schrieb uns:

„Die Hansa-Jolle „True Love“ hat mit letzter von 11 Regatten die Seychelles Yacht Club SE Monsoon Sailing Series 2015 über Alles gewonnen. Mit Grüßen aus tropischen Regenfällen, Peter König“

Wir gratulieren sehr herzlich zu diesem Erfolg und hören gerne weiterhin, wie Peter im Indischen Ozean unter dem schwarz-gelben Stander so alles in Grund und Boden segelt! GAN



SOS – Schlips, Oberhemd, Socken Kleine Geschenke erhalten die Freundschaft

Zunächst die schlechte Nachricht: Vereins-Socken haben wir nicht im Angebot. Dann die gute: Alles andere, womit wir unsere SVAOe-Zugehörigkeit nach außen zeigen können, ist reichlich vorhanden. Gut zu wissen, dass in der Geschäftsstelle eine Kollektion nützlicher, schöner und sogar notwendiger Artikel vorrätig ist, die wir selber gebrauchen oder auch verschenken können. Selbst, wenn Sie schon alles haben, einen Ständer braucht man jedes Jahr neu.

Sie bekommen ihn – und noch viel mehr – in der SVAOe-Geschäftsstelle Neumühlen 21, 22763 Hamburg, Tel. 040/8811440, E-Mail: buero@svaove.de.

Rufen Sie doch einfach an oder kommen Sie vorbei. Bei Zusendung per Post müssen wir allerdings das Porto berechnen.

Und nicht vergessen: Heiligabend haben wir geschlossen!

Großer Gartenstander	€ 48,00
Kleiner Gartenstander	€ 38,00
Schmaler großer Gartenstander	€ 32,00
Großer Yachtstander	€ 12,00
Mittlerer Yachtstander	€ 8,00
Kleiner Yachtstander	€ 6,50
Motorbootstander (Gösch)	€ 7,50
Aufkleber Faltblatt	€ 1,50
Mützenabzeichen	€ 8,00
Manschettenknöpfe	€ 10,50
Große vergoldete Knöpfe	€ 4,00
Kleine vergoldete Knöpfe	€ 3,50
Große schwarze Knöpfe	€ 1,00
Kleine schwarze Knöpfe	€ 0,50
Anstecknadel geschwungen	€ 5,50
Anstecknadel klein spitz	€ 5,50
Silberne Anstecknadel*)	€ 35,00
Goldene Anstecknadel*)	€ 40,00
Herren Hemd weiß/blau mit Stander**)	€ 27,00
Damen Oberhemd weiß/blau mit Stander**)	€ 24,00
SVAOe-Krawatte (Seide)	€ 5,00
Herren Polo Shirt**)	€ 20,00
Damen Polo Shirt**)	€ 20,00
Kinder Polo Shirt**)	€ 16,00
Herren Sweat Shirt**)	€ 20,00
Herren Polo Sweater**)	€ 28,00
Rugby Shirt**)	€ 25,00
Herren Fleece Jacke**)	€ 30,00
Body Warmer (Weste) **)	€ 35,00
Jacken bestickt (Damen/Herren)	ab € 55,00
Segel Cap**)	€ 8,00
Rundes Stickabzeichen weiß/schwarz	€ 5,00
SVAOe-Krawatte (Seide)	€ 5,00
Fleece Schal	€ 5,00
Chronik „100 Jahre SVAOe“	€ 15,00

*) Nur für Berechtigte

***) Von den Kleidungsstücken steht eine Musterkollektion zur Ansicht bereit

Ihre Geschäftsstelle

Zu unserem Titelbild

Zur SVAOe-Tannenbaumregatta kommt auch immer der Weihnachtsmann. Er will dabei sein, wenn Erwachsene sich bei winterlichem Wetter das offensichtliche Vergnügen machen, in den Booten der Jüngsten um die Wette zu segeln. Damit es ihm selber nicht zu ungemütlich wird, verkriecht er sich in ein sowohl wasserdichtes wie auch schwimmfähiges Gehäuse, das ihm aber beste Sicht nach allen Seiten ermöglicht. Alle übersehen den Weihnachtsmann, haben nur Augen für Pinne, Schot und Konkurrenz oder, wie die an Land Gebliebenen, für Würstchen und Glühwein. Nur Sabine Raschdorf hat ihn entdeckt. Aber manche Dinge, die in unsere Vorstellung der realen Welt nicht hineinpassen, lassen sich auf einem Foto nicht festhalten. Sie entziehen sich banaler, digitaler Dokumentation. Daher nahm Sabine Zeichenkarton und Wasserfarben und hielt den Augenblick fest. Der Weihnachtsmann hat es geduldet und Sabine das Recht zur Veröffentlichung gegeben. Das freut uns sehr, und daher schmückt das lustige Bild unsere Titelseite.

Gucken auch Sie dieses Mal etwas genauer hin, vielleicht sehen Sie den Weihnachtsmann auch!

GAN

Neue Bücher für Segler Vorgestellt von Norbert Suxdorf

Fangen wir gleich mal ganz groß an: Mit dem großformatigen, aufwendig produzierten Bildband **„Der America's Cup – Eine Regatta setzt Maßstäbe“**.



„Sailing on the Edge“ lautet der Titel der amerikanischen Originalausgabe – und das gilt tatsächlich für den Cup, der seit 1850 Segler, Konstrukteure und Finanziers herausfordert. Bekannte amerikanische Yachtsportautoren und

-historiker zeichnen seine Entwicklung von der legendären „America“ bis zu den Hightech-Katamaranen auf. Historische Aufnahmen und Bilder der weltbesten Yacht Fotografen von heute lassen die Regatten, die Yachten, die Skipper und die Macher der Cup-Szene lebendig werden. Und dann ist da noch etwas, das dieses Buch besonders macht: Faksimiles von Dokumenten aus der Geschichte des Cups sind eingeklebt oder sogar in Umschlägen versteckt. Die zu öffnen ist schon ein bisschen wie Weihnachten. Und so eignet sich dieses Buch bestens als Geschenk – allerdings als nicht ganz billiges: 78,00 Euro ruft der Delius Klasing Verlag dafür auf.

„I have taken more out of alcohol than alcohol has taken out of me.“ So wird Winston Churchill zitiert. Sein Alkoholkonsum hat seiner Lebensleistung als Politiker und mit dem Nobelpreis gekrönter Schriftsteller offensichtlich nicht geschadet. Sein Lieblingsdrink dürfte eher der Whisky gewesen sein als der Rum, dem in

einem neuen Buch aus der Edition Delius ein Loblied gesungen wird.

„Rum – Ein Atlas trunkenen Geschichten“

heißt es, und es ist eine Fundgrube von Stories, historischen Fakten, persönlichen Erinnerungen, Rezepten und

Empfehlungen der besten Brands, die uns die Buchmacher Melanie Jonas, Margitta Schulze Lohoff und Matthis Eilers servieren. „Drinking rum before 10 a.m. makes you a pirate, not an alcoholic“, lautet eine weitere im Buch zitierte Erkenntnis – also dann: „Cheerio“! Und wem der Rum pur oder im Cocktail zu heftig ist, der kann sich ja einen Rumkuchen backen. Auch dafür liefert das Buch ein Rezept. Alles zusammen für 19,90 Euro – aus der Edition Delius.

„Kumpel, Salzbucket, Schlafsackheizung und Bordkasper“ nennt Stephan Boden seine Bordhündin „Polly“. Seit ihrem zarten Welpenalter begleitet sie ihn auf seinen Fahrten auf der Jolle und seinem Kleinkreuzer „Digger“. Sie liefert den Stoff für viele Geschichten und performt als dankbares Fotomotiv. Es wurde wohl mal Zeit für dieses Buch, das jetzt unter dem Titel **„Einhundsegeln“** bei Delius Klasing zum Preis von 19,90 Euro erschienen ist. Segler, die schon ganz selbstverständlich mit Hund unterwegs sind, werden sich hier wiederfinden.

Und wer sich das Bordleben mit Hund noch



nicht so recht vorstellen kann, wird nach der Lektüre mindestens darüber nachdenken. Eine dem Buch beigefügte DVD zeigt die schönsten Momente von „Polly“ Törns. Übrigens: „Polly“ ist ein Parson-Russel-Terrier, geboren am 14. Oktober 2006.

Die Atlantikküsten von Island, Großbritannien, Frankreich, Spanien und Portugal sind Törnziele vieler Fahrtensegler. Zwei Hamburger Fotografen haben diese Küsten zu Land bereist und einen wunderbaren Bildband daraus gemacht:

„Europas Atlantikküste – Europe’s Atlantic Coast“. Michael Pasdzior schuf die eindrucksvollen Farb- und Peter

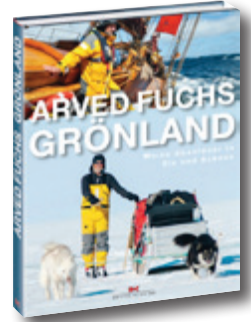
Haefke konsequente Schwarz-Weiß-Fotografien. Die beiden haben sich nicht nur bei Sonne an die Motive gewagt, auch richtiges Schiet-

wetter haben sie nicht gescheut und zeigen auf insgesamt 240 Seiten, wie schön Küsten und Meer sich sogar dann präsentieren. Das „großformatige Wendebuch in Deutsch und Englisch ist zum Preis von 49,90 Euro bei Koehlers Verlagsgesellschaft erschienen.

Und nun wird es richtig es kalt! Arved Fuchs liebt es extrem – das hat ihn berühmt gemacht. Und so wundert es nicht, dass er schon als junger Mann Grönland für sich entdeckte. 1979 reiste er zum ersten Mal allein an die grönländische Westküste. Es folgten Expeditionen mit Hundeschlitten, auf Skiern und mit dem Haikutter „Dagmar Aaen“. Arved Fuchs kennt sich also bestens aus mit der eisigen Insel, ihrer Geschichte und ihren Bewohnern. In seinem neuen Buch, **„Grönland – Meine Abenteuer in Eis und Schnee“** erzählt er von seinen eigenen

Unternehmungen und von den früheren Expeditionen, auch denen, die scheiterten. Das mit vielen Fotos und historischen Abbildungen illustrierte Buch ist bei Delius Klasing erschienen und kostet 29,90.

Wie sehr es sich lohnt, Grönland selbst zu erleben, hat uns vor einiger Zeit ein Abend im Clubhaus gezeigt: Astrid Rampendahl berichtete dort von ihrer Grönland-Fahrt mit der „Dagmar Aaen“.



Zu guter Letzt

Das Elend der von Krieg, Terror, Not und Verfolgung zur Flucht aus ihrer Heimat Getriebenen steht uns inzwischen selbst in Deutschland und sogar in unserer unmittelbaren Umgebung vor Augen. Bislang kannten wir Fernsehbilder aus der südchinesischen See, aus dem Mittelmeer und vor Westafrikas Küste. Immer wieder waren es vorzugsweise Boote, völlig ungeeignete, unseetüchtige Gefäße, unglaublich überladen, mit denen Menschen versuchten, der Hölle zu entkommen. Sehr häufig führte das zu Schiffbruch und Tod. Wer es schaffte, ein rettendes Ufer zu erreichen, fühlte sich unwillkommen. Für uns, an den Küsten von Nord- und Ostsee Lebende, waren die Bilder ein Grauen, aber auch eben sehr weit weg. Der Hindukusch, jenes Gebirge in Afghanistan, von dem der damalige Verteidigungsminister Peter Struck sagte, dass dort die Freiheit Deutschlands zu verteidigen sei, wurde

zum Synonym für Orte, an denen Schreckliches geschieht, aber doch zu weit entfernt, als dass unser persönliches Leben betroffen werden könnte. Das hat sich binnen weniger Monate geändert. Dabei wissen wir aus jüngster bis in die ältere eigene Geschichte sehr wohl, dass Flucht, Not und Vertreibung auch in unserer Nähe immer wieder das Leben geprägt haben. Wer heute Goethes „Herrmann und Dorothea“ liest, wo eine geradezu spießbürgerliche Gesellschaft vom Zug der verfolgten Hugenotten in ihrer Idylle getroffen wird, zwar Nahrung und Kleidung spendet („nicht gerne verschenk ich die abgetragene Leinwand“), aber näheren Kontakt ablehnt, der wird trotz der unzeitgemäßen Hexameter unweigerlich an gegenwärtige Zustände denken.

Manch einer wird sich noch persönlich an die Millionen erinnern, die sich bei Kriegsende aus den östlichen Landesteilen unter schlimmsten Bedingungen in die von den Westalliierten besetzten Gebiete zu retten versuchten und hier Unterkunft („Barackenlager“) und Nahrung („Schulspeisung“) fanden.

Und schließlich ist es erst eine Generation her, dass Menschen aus dem Regime der DDR auf abenteuerlichsten Wegen flüchteten, woran man sie unter Androhung von Gefängnisstrafe („Zuchthaus“) und mit Schusswaffengebrauch zu hindern suchte.

Flucht also zu allen Zeiten. Weiter wollen wir hier das Thema nicht ausdehnen. Nur auf eine Variante der Flucht, die mit Booten, die uns mit dem Wasser Verbundenen besonders nahe geht, wollen wir mit drei Beispielen, die dem Verfasser gerade in den Sinn kommen, etwas eingehen.

Aus dem von der Wehrmacht besetzten Norwegen brachten norwegische Fischer während des zweiten Weltkriegs Flüchtende mit ihren Booten

nach Shetland, vorzugsweise im dunklen aber auch sturmreichen Winter, und zwar mit einer solchen Regelmäßigkeit, dass die Aktion den Namen „Shetland Bus“ erhielt. Der Ansturm der Norweger auf die Insel stellte die Einwohner dort vor einige Probleme, da sie nicht auf so viele Flüchtlinge eingerichtet waren. Schließlich gelang es, in den Hütten der Heringsmädchen von James Sutherlands Heringsbetrieb ein Notlager einzurichten und die Norweger provisorisch unterzubringen (*Quelle: Wikipedia*).

Arne Jacobsen, der große dänische Architekt und Gestalter, dem wir auch in Hamburg, sogar in Burgtiefe und in vielen dänischen Häfen begegnen, musste 1943, nachdem Himmler die Judenverfolgung auch im bis dahin ruhigen Dänemark durchsetzte, fliehen und wählte den Weg über den Öresund. „Die Ehepaare Marcus und Jacobsen traten nachts von Skodsborg aus die Fahrt im Ruderboot an. Das Boot lag schwer im Wasser, und man musste kräftig schöpfen. Die Männer wurden beim Rudern seekrank, so dass die Frauen die Ruder ergreifen und das Boot an die schwedische Küste führen mussten.“ (*Quelle: Celebrating Arne Jacobsen 100 Years, Arkitektens Forlag, 2002*).

Schließlich sei auch die rein literarische aber offensichtlich realistische Schilderung von F.C. Delius, „Der Spaziergang von Rostock nach Syrakus“, erwähnt, in der der Kellner Paul Gompitz, um aus der DDR zu fliehen, eine Stelle an der Küste annimmt, segeln lernt, nach jahrelanger Vorbereitung eine Yxilon-Jolle kauft und von Hiddensee nach Gedser entkommt.

Mehr soll's nicht sein bezüglich der Flucht mit Booten. Es ist alles schrecklich genug. Aber das Jahresende bringt einen zum Nachdenken.



Mit einer Delfin- oder Walpatenschaft unterstützen Sie die Schutzprojekte:

- Rettung der letzten Adria-Delfine
- Delfinschutz in Peru
- Pottwale vor Dominica

www.patendelfine.de

Noch ist Zeit zum Handeln.

Spendenkonto:

Stadtparkasse München

701 500 00 | Kto. 109 138 388

Delfine brauchen Ihre Hilfe!

Bitte helfen Sie mit einer Spende oder Patenschaft



Gesellschaft zur Rettung der Delphine e.V. Kornwegerstraße 37 | 81375 München
Tel.: 089-74 16 04 10 | Fax: 089-74 16 04 11 | info@delphinschutz.org | www.delphinschutz.org

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

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

Redaktion: Marcus Boehlich, Götz-Andreas Nietsch, Norbert Suxdorf, Andreas Völker. **Layout:** Stefanie Holke.

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

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

E-Mail: info@bertheau-druck.de

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

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

Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier.