

SVAOe NACHRICHTEN

5-2017 SEPTEMBER / OKTOBER



Hydraulik mit System

Seit über 50 Jahren setzen wir Maßstäbe in der Hydraulik. Gemeinsam mit unseren Kunden entwickeln unsere Techniker und Ingenieure innovative Lösungen in der hydraulischen Antriebs- und Steuerungstechnik. Dabei begleiten wir Sie durch alle Leistungsphasen Ihrer Projekte – von der Planung bis zur Inbetriebnahme.

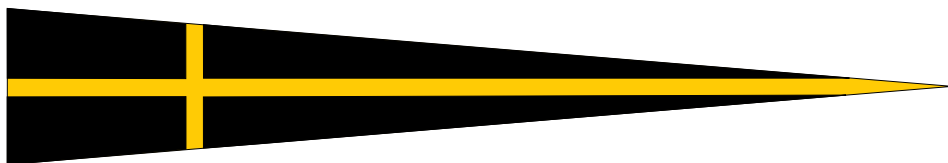
Mit unseren 400 Niederlassungen sind wir stets in der Nähe unserer Kunden. Weltweit bieten wir das komplette Programm der Hydraulik aus einer Hand – persönlich, schnell und zuverlässig. Unsere 280 Einsatzfahrzeuge des Hydraulik-Sofortservice sind stets nur einen Anruf entfernt – und das rund um die Uhr.

HANSA-FLEX AG
5 x im Großraum Hamburg:

Niederlassung Billbrook, Tel.: 040 7328333
Niederlassung Stellingen, Tel.: 040 5402028
Niederlassung Wilhelmsburg, Tel.: 040 7524270
Niederlassung Stade, Tel.: 04141 7798890
Niederlassung Cuxhaven, Tel.: 04721 393932

hwi@hansa-flex.com • www.hansa-flex.com

HANSA/FLEX
Systempartner für Hydraulik



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

95. Jahrgang

September / Oktober 2017

Nr. 5

Regen, Regen, Regen



Die hinter uns liegende Segelsaison war von Starkwind und Regen geprägt. Auch im Binnenland gab es Niederschläge in Rekordhöhe. Man denkt an Klimawandel. Jetzt noch einmal mit diesem Bild an den Sommer zu erinnern, gehört sich eigentlich nicht. Aber dieses stimmungsvolle Foto hat Heidi Barthodzie schon im Herbst 2015 in unserer Anlage in Eckernförde aufgenommen. Prasselnder Regen, trübe Sicht, kein Wind, nass hängt der Stander herunter, keine Menschenseele zu sehen. Das ist der Herbst, wie Segler ihn fürchten. Man ist verurteilt, im geschützten Gehäuse zu bleiben. Ein halbes Jahr an Land steht bevor.

In dieser Ausgabe

3 Editorial

Thema und Meinung

- 4 Hafengeld
Den Hafenmeister „zum Anfassen“ gibt es nur noch selten

Vereinsleben

- 6 Herzliche Glückwünsche!
6 Neuaufnahmen
7 Urlaubsgrüße
Sonne in Kroatien
7 Sommergrillen
In Borsfleth war wieder viel los



Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 10 Wiedersehen in Grömitz
Unser J/24- Frauenteam zur German Open
12 Feva-Weltmeisterschaft in Medemblik
Die Jugend erstmals auf großem Parkett
16 Die 35. Schifffahrtsregatta
Kurzbericht aus der Wettfahrtleitung



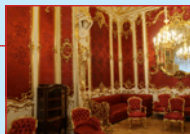
Jugend

- 17 Eddy-Beyn-Regatta
Sechs SVAOe-Kinder nahmen teil
18 Jüngste segeln im Kutter
auf der Elbe
Opti-Kinder übers Wochenende nach Stadersand



Fahrtsegeln in der SVAOe

- 19 „Rode Zora“ v. Amsterdam geht Atlantik Rund
Nach großen Vorbereitungen mit kleinen Reparaturen nach Falmouth
23 Ostseerunde mit „Land in Sicht“
Seegang und Museen in St. Petersburg



- 29 Auf tiefen Wassern
Schärenkreuzer „Everglow“ im Indischen Ozean



- 35 Der Name des Kapitäns
Letzte Fortsetzung aus dem Logbuch der „Luv“

Segelgeschichten

- 38 „De greune See“
Wandlungen eines Vertenskreuzers



Aus Behörden und Verbänden

- 41 Befahren von Offshore Windparks
42 KA und KYCD kooperieren beim Lehrgangsangebot

Dies und Das

- 42 SVAOe Führerscheinkurse Winter 2017/18
43 Was hängt da am Clubhaus?
Mit der Fassade wurde auch ein Kunstwerk erneuert
45 Die „Peking“ ist zurück!
Die große Viermastbark liegt nun an der engen Stör bei Wewelsfleth
46 Wer hat noch alte Schwedenkronen?
47 Ein Nachtrag zu Grotamar
47 Zu unserem Titelbild



- 46 Das Bücherschapp
Wieder gelesen: Die Abenteurer des Röde Orm

- 48 Zu guter Letzt
Auch das Mittelmeer ist eigensinnig

Beilagen (nur für Mitglieder):

Einladung Herbstfest

Umschlagillustration:

Ölgemälde von Wilfried Botha

Editorial

Liebe Mitglieder der SVAOe,

die Segelsaison neigt sich (wieder einmal) dem Ende zu. Um es gleich vorwegzunehmen: Laut DWD lag der Sommer durchaus im normalen Bereich für hiesige Gefilde. Es war meist genug Wind für alle da. Und wer will schon bei Flaute und Temperaturen $>30^{\circ}\text{C}$ in der Algenblüte herumtreiben oder gar, sofern vorhanden, dem Rauschen der Klimaanlage im Salon lauschen? Dann doch lieber ab und zu ein oder auch zwei Reffs einbinden und segeln. Dazu hat der Mensch schließlich ein Segelfahrzeug.

In dieser Ausgabe finden Sie – den Sommerferien geschuldet – weniger Aktuelles als gewohnt. Dafür werden Sie wieder lesenswerte Berichte aus den beiden vergangenen Jahren über lange Reisen in den USA (SY „Luv“) und auf der Ostsee (SY „Land in Sicht“) genießen können und auch den (nahezu) aktuellen Stand über die im Juni 2017 begonnene Atlantikreise der SY „Rode Zora v. Amsterdam“ erfahren. Auch, was Peter König mit dem Schärenkreuzer im Indischen Ozean erlebt hat, fällt aus dem Gewohnten.

Während diese SVAOe Nachrichten im Entstehen sind, nehmen die „Juelssand“-Damen an der J/24-WM in Kanada teil. Darüber werden wir sicher noch hören. Ich wünsche ihnen viel Erfolg. Wie u.a. der Tagespresse bereits des Öfteren zu entnehmen war, kämpfen nicht nur die Sportboothäfen mit den Verschlickungsproblemen der Elbe. Im Hamburger Hafen wurden laut Hamburger Abendblatt vom 19.8.2017 u.a. im August an den Liegeplätzen der drei Containerterminals Burchardkai, Altenwerder und Tollerort Mindertiefen von 0,6 m bis 1,4 m fest-

gestellt. In der Zufahrt zum Tollerort betrug die Mindertiefe danach sogar bis zu 3 m. Wir dürfen gespannt sein, welche Lösungen dafür gefunden werden. Ob daraus möglicherweise

positive „Nebenwirkungen“ auf die derzeitige Genehmigungspraxis hinsichtlich der Tiefhaltung der Sportboothäfen resultieren könnten? Der bisherige Ansatz, hier im Vergleich zur Tiefhaltung der Hauptfahrrinne und des Hamburger Hafens, mit zweierlei Maß zu messen und bezüglich der Kosten für die Tiefhaltung der Sportboothäfen das Verursacherprinzip zu ignorieren ist m.E. nicht akzeptabel.

Es wird dem einen oder anderen beim Spaziergang in Oevelgönne vielleicht aufgefallen sein: Zum Winterhalbjahr dürfen wir uns auf ein renoviertes bzw. instandgesetztes Clubhaus freuen. Sven Becker, Jürgen Raddatz und Gerrit Rampendahl mit ihrer Expertise trugen dafür Sorge, dass alle Maßnahmen während des Sommers erledigt wurden. Dafür danke ich den Dreien ganz besonders, denn ohne ihren Einsatz hätte sich das Vorhaben ganz sicher nicht in so kurzer Zeit und in dieser Qualität erledigen lassen. Dank Hartmut Pflughaupt werden wir demnächst über eine leistungsfähige Audiotechnik verfügen. Damit ist sichergestellt, dass künftig auch die Zuhörer in der hintersten Ecke des Saales (vulgo „Bar“) alle Vorträge und Filme in vollem Umfang genießen können und Unruhe unterbleibt.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen/Euch viel Spaß beim Lesen und eine schöne Restsaison,

Ihr/Euer Stephan Lunau



Thema und Meinung

Hafengeld

Es gibt auf Facebook die öffentliche Gruppe „Segeln“ mit über 17000 Mitgliedern. Dort werden Fragen gestellt, Tipps gegeben und über Häfen oder Törns berichtet. So beklagte sich unlängst ein User, dass er in einem deutschen Hafen morgens um 6 Uhr 12 vom Hafenmeister geweckt worden war, der bei ihm Hafengeld kassieren wollte. Er empfand das als „unerhört“, wo er doch erst spät am Vorabend eingelaufen sei.

Nun, das ist vielleicht die Konsequenz daraus, dass es immer wieder Segler und Motorbootfahrer gibt, die alle Annehmlichkeiten eines Hafens (Liegeplatz, Wasser, Strom, Duschen) in Anspruch nehmen, aber die Abwesenheit des Hafenmeisters gern dazu nutzen, ohne Bezahlung den Hafen wieder zu verlassen, mit anderen Worten das Hafengeld zu prellen.

Unterschiedlich sind unsere Erinnerungen an die Zeiten, wo in jedem Hafen ein Hafenmeister allgegenwärtig war. Es gab die, die mit Trillerpfeife und harter Hand wie ein Feldweibel über ihren Hafen herrschten und die, die uns freundlich einen Platz zuwiesen, Leinen entgegen nahmen und die morgendlichen Brötchenwünsche erfüllten. Wo das noch der Fall ist, kann der Hafenmeister naturgemäß nicht von frühmorgens bis spätabends vor Ort sein. Denn schließlich will/muss er bezahlt werden. Und sein Gehalt stammt letztlich von unseren Hafengeldern. Gerade in kleineren Häfen und in Häfen mit wenigen Gastliegern sind die kassierten Gastliegegebühren überschaubar. Denn es fallen neben dem Gehalt des Hafenmeisters

ja auch noch Kosten z.B. für den Unterhalt der Sanitäreanlagen an. Und das Vorhalten von Gastliegeplätzen ist für die Hafenbetreiber schließlich kein Selbstzweck. Eigentlich wollen sie verständlicherweise einen Überschuss erwirtschaften.

Ich empfinde daher die Einrichtung der Hafengeldautomaten als eine zeitgemäße und gute Alternative. Unabhängig von der Uhrzeit, wann man in den Hafen kommt, kann man sein Hafengeld bezahlen und bekommt den Zugangscode (oder eine Chipkarte) für die Sanitäräumlichkeiten. In manchen Häfen ist eine Chipkarte auch notwendig, um Strom zu erhalten. Dies hat zusätzlich den Vorteil, dass der Strom nach Verbrauch abgerechnet wird und damit deutlich unter den in vielen Häfen geforderten Pauschalen liegt, denn häufig ist der Stromverbrauch nicht in den Hafengebühren enthalten.

Aber auch die Tatsache, dass die Automaten vielfach nur noch Plastikgeld akzeptieren, schreckt mich nicht. Ich finde es im Gegenteil ausgesprochen bequem, nicht immer passendes Kleingeld vorhalten zu müssen. Wenn man wie wir jedes Jahr mehrere Monate in Schweden verbringt, wird einem das Bezahlen per Karte eh zur Gewohnheit. Viele Geschäfte und Restaurants in Schweden akzeptieren gar kein Bargeld mehr (der Anteil an Einkäufen mit Bargeld soll nur noch 20 bis 25% betragen). Kritiker des Automaten wenden jetzt ein: „Ja und was ist, wenn der Automat kaputt ist?“ Ich bin in den letzten vier Jahren insgesamt zwölf Monate in Dänemark und Schweden mit dem Boot unterwegs gewesen. Fast alle Ausgaben habe ich per Karte getätigt und alle Automaten und Terminals haben funktioniert.

Kritiker der Kartenzahlung weisen auch auf die

Gebühren hin. Nun, man sollte sich vor Fahrtantritt schon darüber informieren, bei welcher Karte welche Gebühren anfallen. Unser Hafengeldetat liegt (leider) bei gut eintausend Euro pro Saison. Da ergibt sich bei 1,5 bis 1,85 % natürlich ein Kostenfaktor von 15,- bis 20,- €. Also einmal mehr ankern und Hafengeld sparen. Aber dafür immer stressfrei anlegen im Hafen. Und noch ein Wort zur Höhe des Hafengeldes. Ich bin ein Fan des Einheitshafengeldes. Es wird selten so viel gelogen, wie bei der Bootslänge gegenüber dem Hafenmeister. Da segeln Leute eine 40-Fuß-Yacht im Wert von einigen Hunderttausend Euro, haben einen gut bezahlten Job, aber beim Hafenmeister werden sie geizig und ihr Boot ist plötzlich nur acht Meter lang. Ersparnis meist nur zwei oder drei Euro. Das ist eigentlich nur noch peinlich und führt

letzten Endes wahrscheinlich dazu, dass die Gebühren von vornherein gleich höher kalkuliert werden. Nach der Methode: viele sind unehrlich und gekniffen sind die Ehrlichen.

Und hier unsere Statistik in Sachen Hafengeld: 91 besuchte Häfen in Deutschland, Dänemark und Schweden: In 19 Häfen haben wir am Automaten bezahlt, in 33 Fällen gab es einen Hafenmeister bzw. einen Hafengeldkassierer vor Ort (mit zum Teil sehr eingeschränkten Anwesenheitszeiten), in 31 Häfen wurde das Hafengeld in Restaurants, Cafés, Hotels, Tankstellen, Läden oder der Touristinfo bezahlt und schließlich in 8 Fällen haben wir das Hafengeld in einem Umschlag im Briefkasten deponiert. Den klassischen und kompetenten Hafenmeister „zum Anfassen“ gab es nur noch in 13 Fällen.

Hartmut Pflughaupt

Suchen wir Segler nicht immer nach mehr Perfektion? Und was ist wirklich wichtig an Bord?

Der Kompass und das Fernglas. Eigentlich sind Segler nie zufrieden, aber wenn ich manchmal sehe, mit welchen Ferngläsern einige unterwegs sind, dann wird man doch nachdenklich. Ein Plotter ist schon Standard und auch AIS ist vorhanden. Aber die Ferngläser! 30 bis 50 Jahre alte Steiner- und Zeiss-Jena-Ferngläser 7x50 (nicht schlecht, wenn diese in Ordnung sind). Und wenn Sie diese Fernglasgeneration mit der neuen vergleichen, da liegen Welten dazwischen. Einmal das größere Sehfeld – wichtig bei Seegang, dann Helligkeit, Brillanz und Schärfe, dann mit Brillenträgerokularen (so dass auch Brillenträger das volle Sehfeld haben). Bringen Sie Ihr altes Fernglas mit und vergleichen Sie es vor der Tür unseres Geschäftes mit Blick auf den Hamburger Michel mit der neuen Fernglasgeneration von ZEISS – LEICA – SWAROVSKI – STEINER – NIKON – MINOX und anderen. Für jeden Geldbeutel haben wir das Richtige. Kostenlos überprüfen wir auch Ihr altes Fernglas auf Achsengleichheit (Doppelbilder beim Durchsehen). Gern senden wir Ihnen auch unsere kleine Broschüre „Die Merkmale guter Ferngläser“ zu und Unterlagen über alles Neue.



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

Vereinsleben

Herzliche Glückwünsche!

Unsere Grüße und Glückwünsche gehen an alle, die in diesem Herbst/Winter 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.

05.11.	Jochen Plambeck	60 Jahre
13.11.	Nike Schaper	20 Jahre
14.11.	Urte Spiekermann	55 Jahre
17.11.	Wolfram Sabban	55 Jahre
18.11.	Karl-Heinz Knick	80 Jahre
25.11.	Jelena Zwirner	20 Jahre
29.11.	Kersten Lembcke	80 Jahre
30.11.	Ursula Lenecke	70 Jahre
30.11.	Arne Moritz	40 Jahre
08.12.	Georg Griesbach	65 Jahre
10.12.	Michael Schärfe	70 Jahre
11.12.	Hans-Jürgen Mosig	75 Jahre
16.12.	Manuel Lembcke	30 Jahre
25.12.	Michael Hahn	55 Jahre
26.12.	Clemens Weber	30 Jahre
29.12.	Klaus Strüven	70 Jahre

Neuaufnahmen

Juli/August 2017

Wir heißen unsere neu in die SVAOe aufgenommenen Mitglieder herzlich willkommen und hoffen, dass sie sich in unserem Kreis wohl fühlen werden.

Vollmitglieder:

Andreas Ibel, 22605 Hamburg
 Rainer Finke-Petersen, 24161 Altenholz
 Gabriel Mc Bain, 22607 Hamburg
 Ole Basteck, 21035 Hamburg

Lebenspartner:

Florence Mc Bain, 22607 Hamburg

Probemitglieder:

Corinna Nugent, 20259 Hamburg
 Maren Menk, 22391 Hamburg
 Dr. Markus Zeilhofer, 22393 Hamburg
 Fabian Zeilhofer, 22393 Hamburg
 Ulrike Storbeck, 22457 Hamburg
 Yulia Ramazanova, 22880 Wedel

Jugendliche:

Samuel Scheibert, 22609 Hamburg
 Jan Marten Pönicke, 20259 Hamburg

Jüngste:

Jaron Carp, 20357 Hamburg
 Jakob Doerffer, 20359 Hamburg
 Moritz Nugent, 20259 Hamburg
 Filippa Nugent, 20259 Hamburg
 Madita Schnabel, 22303 Hamburg
 Milla Rödenbeck, 20359 Hamburg
 Samuel Haack Witt, 20359 Hamburg
 Juliet Unger, 20149 Hamburg
 Clara Kimiya Emami, 22529 Hamburg
 Camilla Aßmann, 20148 Hamburg

Korporatives Mitglied:

Universitätssegelclub Kassel e.V. (USC),
 34123 Kassel

Urlaubsgrüße

Liebe SVAOe-er/innen,

wir segeln vor der sehr sonnigen Insel Mljet und sind bei gutem Segelwetter mit schnellem Charterschiff First 35 „Psyche“ unterwegs. (Bild als Beleg für besseres Wetter als bei euch).

Kerstin und Michael Buckup



Charterschiff „Psyche“ vor Mljet
(Foto: Michael Buckup)

Sommergrillen in Borsfleth

Auch wenn es dieses Mal weniger Yachten waren – es war schön

13 Yachten unter dem SVAOe-Stander finden am letzten Augustwochenende wieder den Weg nach Borsfleth zum SVAOe-Sommergrillfest. Die ersten Boote treffen bereits am Freitag ein, und deren Besatzungen richten am Sonnabend dankenswerterweise schon mal den Festplatz her. Der SSV Borsfleth stellt uns freundlicherweise Tische, Bänke und Grill zur Verfügung.

Vormittags scheint noch die Sonne, aber im Laufe des späten Nachmittags verfinstert sich der Himmel, jedoch bleibt es bis auf ein paar Tropfen trocken.

Im Hafen liegen unter SVAOe-Stander „Caribe“, „Fierboos“, „Havkarlen“, „Kalea“, „Luise“, „Oti-um“, „Ratokker“, „Schwalbe“, „Sirkka“, „Soi“, „Trisanna“, „Viola“, und „Wiking“, als Gäste „Chosi“, „ORCA“ und „Pax“. Da die „Benedictus“ für die SKS-Ausbildung noch in Kiel liegt, kommt deren Besatzung mit dem Auto nach Borsfleth. Wie vom Festausschuss vorgesehen, wird der große Grill pünktlich um 17:30 Uhr angeheizt. Langsam aber sicher trudeln die Teilnehmer am Grillplatz ein und schnell sind alle Tische und Bänke besetzt.

Die Tische biegen sich fast unter der Last aller leckeren Zutaten. Ralph von der „Havkarlen“



Wer nicht mehr so gut laufen kann,
findet eine Bank auf dem Schlenge! (Foto: Nietsch)



Der Grill mit einer Menge Fleisch,...



Neu in der Runde: Leslie und Pit



...aber auch Rohkost wurde verlangt



Die Tische biegen sich

hat noch eine große Schüssel mit Kartoffelsalat fabriziert, aus der sich alle bedienen, Jörn grillt Fleisch eines von seinem Sohn geschossenen Wildschweins und bietet Interessierten Kostproben an. Lecker!

Es wird ausgiebig geklönt, gefachsimpelt, von den Sommertouren berichtet und Seemannsgarn gesponnen. Und natürlich wird reichlich und gut gegessen und so manche Flasche Bier und so manches Glas Wein geknzt.

Am frühen Abend kommt Ludger Walterbusch, der 1. Vorsitzende des Sportschipper Vereins Borsfleth zu Besuch. Er bedankt sich für die Unterstützung der SVAOe bei den Problemen mit der „Baggerei“ des Hafens im vergangenen Frühjahr und hat einige Flaschen Sekt dabei. Das ist eine nette Geste. Zur Erinnerung: Der bei allen Elbseglern beliebte Yachthafen in einem Altarm hinter dem Störsperrwerk, das „Störloch“, leidet infolge der intensiven Baggerei auf der Elbe unter erhöhtem Schlickanfall. In jedem Frühjahr muss daher der kleine SSVB Spülungen veranlassen, wofür die gesamten Hafengeleinnahmen der Gastlieger einer Saison aufgezehrt werden. Nach einigen schlechten Jahren mit ge-



Der Vorsitzende des gastgebenden Vereins bedankt sich und gibt einen aus (Fotos: Wolfgang Mackens)

ringen Einnahmen konnte das Spülen nicht mehr bezahlt werden. Der Verein war in Not und mit ihm die Elbsegler. Um die Kasse wieder aufzufüllen, wurde eine Spendenaktion ausgerufen,

die großen Erfolg hatte. Viele SVAOe-Mitglieder und auch die SVAOe selber beteiligten sich und trugen eine nennenswerte Summe bei.

Später am Abend fängt es dann einmal ganz kurz an zu tröpfeln. Da aber schon einige SVAOe-er den Weg an Bord gefunden haben, reicht das überstehende Dach des Schuppens als Feuchtigkeitsschutz für die Verbleibenden aus. Erst gut nach Mitternacht finden die letzten Unentwegten dann den Weg an Bord.

Am Sonntagmorgen scheint wieder die Sonne. Während die meisten noch schlafen, verlässt die „Otium“ schon kurz nach 6:00 Uhr den Hafen. Im Laufe des Vormittags legen dann die meisten Yachten ab. Einige ankern auf der Stör, um die Tide abzuwarten, andere machen sich gegen die Tide bei lebhaftem westlichen Wind auf gen Heimathafen.

Hartmut Pflughaupt

TOPLICHT

Schiffsausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten • Werftausrüstung

**Notkestraße 97
22607 Hamburg**

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

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



„Der kleine Braune“

Kostenlose Katalog-
bestellung und Webshop
www.toplicht.de

Regatten, Sport und Wettkämpfe

Wiedersehen in Grömitz

Nach 2008 und 2009 ging es in diesem Jahr wieder vom 14. bis 16. Juli zur J/24-German Open nach Grömitz in der Lübecker Bucht. Der Grömitzer Yachtclub bot uns bei unseren letzten Besuchen schon ein tolles Segelrevier, reibungsloses Kranen, komplettes Abendprogramm (Verpflegung, Getränke, Musik, Abendsonne) sowie kostenloses Campen mit Blick auf die Bucht. Klar, dass wir dort wieder hinwollten!

Es gestaltete sich dann doch unerwartet schwierig, eine vollständige Crew auf die Beine zu stellen, da der Termin mit Klausurphasen, Sommerfesten und kurzfristigen Urlaubsvertretungsdiensten kollidierte.

Da wir dieses Event aber auf keinen Fall verpassen wollten, entschieden wir uns für laufende Crewwechsel, und so segelten wir am Freitag zu viert, am Sonnabend zu fünft, am Sonntag zu sechst und mit wechselnden Steuerfrauen.



Ein „Selfie“ von Bord: v.l.:
 Laura Hatje, Lisa Raschdorf, Venita Damm und
 Ragna Thönnessen (Foto: Laura Hatje)

Nach einem ausgedehnten Frühstück mit frischem Cappuccino in der Sonne fuhren wir am Freitag bei sehr mauem Wind raus und segelten nach einstündiger Startverschiebung ganz entspannt drei Wettfahrten in kurzer Hose und Shirt und viiiiel Sonnencreme. Mit den Platzierungen 7, 4 und 5 standen wir am Abend sogar auf dem 3. Platz von 21 Booten. Allerdings gab es einige Frühstarts, die würden das Ergebnis von einigen nach dem Streicher noch begünstigen.

Am Abend gab es KV-Bier (für outsider: von der Klassenvereinigung gestiftetes Bier, Red.) und Grillen im Yachtclub mit allen Crews, anschließend heizte uns unser Stamm-Musiker der J/24 Weihnachtsfeier ordentlich ein. Früh morgens fielen wir in die Zelte. Der Sonnabend startete ebenfalls mau und etwas später als geplant; da war sogar noch Zeit für einen zweiten Kaffee. Plötzlich setzte der Wind ein, und wir konnten bei traumhaftem Wetter erneut drei Wettfahrten segeln. Die ersten beiden liefen gut; bei konstant rechtdrehendem Wind war die Taktik ein-



Das „Basislager“ in Grömitz (Foto: Venita Damm)



J/24-Flotte vor der Ostseeküste (Foto: Grömitzer Yachtclub)

fach. Beim dritten Rennen ließ der Wind schon wieder nach, doch wir kamen beim Start gut weg und nach ein paar Metern auf der Bahn waren wir erstes Boot. Der Wind drehte weiter und wir fuhren als Dritter um die Luvtonne. Die Wettfahrtleitung zeigte „Charlie“ am Gate (Bahnänderung), das muss unsere innenfahrende gegnerische Crew so verwirrt haben, dass sie nach Passieren der Gate-Tonne nicht wieder hoch an den Wind ging, sondern mit schlagender Genua halbwind vom Feld wegsegelte und uns in Lee mitnahm. Nach zwei-drei Bootslängen hatten sie die Segel endlich im Griff und fuhren dann auch hoch, allerdings hatte dieses

Manöver fünf Boote gekostet, die uns in dieser Zeit am anderen Gate-Fass überholt hatten. Bei weiterhin schwachem, immer weiter rechtdrehendem Wind schafften wir es nicht wieder auf die rechte Seite, und so verloren wir weitere Boote auf unserem Zickzackkurs durch die Mitte. So gut dieses Rennen angefangen hatte, so schlecht beendeten wir es mit einem 13. Platz als Streicher. Anschließend versuchte die Wettfahrtleitung einen weiteren Start, als jedoch der Wind drei Minuten vorher plötzlich um 100 Grad nach rechts schwenkte, war klar: Das wird nichts mehr. Der Start wurde abgebrochen, und wir fuhren in den Hafen.



„Juelssand“ vorneweg (Foto: Grömitzer Yachtclub)



„Juelssand“ in Aktion

(Foto: Grömitzer Yachtclub, Mitja Meyer)

Im Yachtclub gab es an diesem Abend riesige Lasagne-Stücke und Prosecco in der Sonne, später wurde wieder mit der gesamten Klasse getanzt und lauthals mit dem Gitarrenspieler mitgesungen.

Sonntagmorgen, Szenenwechsel: Es war grau, windig und ab und zu nieselte es auf den Milchschaum. Wir stellten das Rigg auf die neuen Bedingungen ein und fuhren – diesmal statt in kurzer Hose in voller Ölzeugmontur – hinaus auf die Bahn. Wir starteten bei etwa 14 Knoten Wind und waren fünftes Boot am Luvfass. Der Downwind ging sehr schnell, wir surften die schönen langen Wellen hinunter und fuhren am Ende als drittes Boot über die Ziellinie! Es folgten noch zwei weitere Rennen bei denen der Wind stetig zunahm. Auf der letzten Kreuz hatten wir sehr mit der Genua und den starken Böen zu kämpfen. Beim Spi-Setzen drückte uns der Wind einmal komplett auf die Seite, sodass wir das komplette Tuch wieder einsammeln und neu setzen mussten. Das kostete etwas Zeit, trotzdem kämpften wir uns noch als 10. Boot ins Ziel.

Beim anschließenden Kranen ging zum Glück alles reibungslos, der Regen hörte wieder auf

und wir feierten unseren Deutschen Meister Peer Kock und Team! Wir selbst landeten auf dem 8. Platz von 21 Booten, mit allen Einzelplatzierungen in der ersten Hälfte. Unsere Crewwechsel haben toll funktioniert, wir waren trotz wechselnder Positionen hochkonzentriert und haben uns schnell auf neue Handgriffe und Bewegungsabläufe eingestellt. Sollte also in Zukunft mal eine oder sogar zwei ausfallen, bei Leichtwind kein Problem, können wir jetzt! Am 27. und 28. August findet die Hamburger Meisterschaft auf der Alster statt. Darauf freuen wir uns schon. Bis dahin, eure Juelssander

Es sollte ergänzt werden, dass von der SVAOe auch die „Luv“ mit Tom Stryi an der Pinne (7. Platz) und weitere Seglerinnen auf fremden Booten teilgenommen haben (Red.).

Feva – Weltmeisterschaft in Medemblik / Holland

Anm. d. Red.: In den SVAOe Nachrichten 5-2016 hatten Jonas und Fritz von ihren Anfängen auf der Feva berichtet, in Heft 2-2017 über ihre Vorbereitungen auf Größeres und ihr Ziel, an der WM 2017 in Holland teilzunehmen. Hier stellen sie nun dar, wie sie sich auf die WM vorbereitet haben und wie es ihnen auf ihrer ersten großen Regatta ergangen ist. Es ist eine kontinuierliche Leistungssteigerung festzustellen.

Wir hatten uns am Anfang des Jahres ein paar Regatten und Trainings ausgesucht, die wir als Vorbereitung für die Weltmeisterschaft in Medemblik/Holland nutzen wollten. Im April ein Trainingswochenende in Midwolda/Hol-



Vorbereitung zum Grönwohld-Cup vor (Foto: Fam. Meier)



Fevas und 29er beim Grönwohld-Cup (Foto: Fam. Meier)



Jonas (li.) und Fritz Sieger beim Cup (Foto: Fam. Meier)



Boote werden vorbereitet in Medemblik (Foto: Fam. Meier)



Los geht's zur WM (Foto: H. Schuldt)



Feva Team Germany (Foto: Fam. Meier)



Jonas und Fritz auf der WM (Foto: Fam. Meier)



WM-Szene 1 (Foto: P. Newton)



WM-Szene 2 (Foto: P. Newton)

land sowie ab Juni drei aufeinanderfolgende Wochenenden.

Den Auftakt machten zwei Wochenenden am Wittensee, wo wir auch schon im letzten Jahr waren. Am ersten Wochenende fand das Training statt, wobei wir diesmal viel Wind genießen konnten.

Mit 11 Booten waren es mehr Teilnehmer als im Jahr davor, was deutlich besser war. Bei der Regatta am darauf folgenden Wochenende starteten zehn Boote. Am Samstag war leider nur sehr wenig bis gar kein Wind, weswegen nur eine Wettfahrt gesegelt wurde. Am zweiten Tag hatten wir zum Glück ähnliche Bedingungen wie am Trainingswochenende, was uns gut gefallen hat. Wir haben insgesamt einen zweiten Platz belegt, womit wir zufrieden waren.

Am dritten Wochenende ging es zum Schwedeneck (zwischen Eckernförde und Kiel), wo die Segelschule „Wind und Welle“ den „Grönwohld-Cup“ veranstaltete. Die Segelschule befindet sich direkt an einem Campingplatz, wo auch alle Segler mit weiterer Anreise unterkamen. Highlights für uns waren die gemeinsame Regatta mit den 29ern und das tolle Revier, das wir leider mit

etwas zu wenig Wind genießen mussten, dafür aber mit genialer Welle. Am Ende freuten wir uns über den ersten Platz der sechs gestarteten Fevas. Eineinhalb Wochen später, am ersten Ferientag (20.7.) ging es dann, mit Feva auf Autodach und Anhänger, auf die Autobahn gen IJsselmeer. Dort angekommen, haben wir unser Zelt direkt auf dem Gelände des Regatta-Zentrums in Medemblik aufgebaut und das Gelände erkundet, da die anderen fünf deutschen Teams erst einen Tag später kamen.

Am Freitag sind wir nach dem Aufkleben der Segelnummern und der Registrierung erst mal allein und später mit den drei Booten aus Sintorf rausgefahren, um das Revier zu erkunden. An der WM nahmen insgesamt 177 Boote aus 17 Nationen teil. Am Sonnabend gab es zwei Practice Races und abends die Eröffnungsfeier, die mit einem großen Umzug durch Medemblik begann. Es folgten zwei Tage mit Qualifikationsrennen. Nach diesen wurden die 177 Boote je nach Platzierung in Gold Fleet, Silver Fleet und Bronze Fleet eingeteilt, in denen man die folgenden drei Tage segelte.

Nachdem wir am Sonntag schon mit dem 99. Platz zufrieden waren (unter die ersten 100 zu kommen, war eines unserer Ziele), schafften wir es am Montag noch auf den 88. Platz, womit wir sicher in die Silver Fleet segeln konnten (das war unser zweites Ziel für die WM). Für die Wettfahrten wurde jeweils ein Trapezkurs ausgelegt, der innerhalb der einzelnen Gruppen für taktische Kämpfe perfekt war.

Das Wetter hat nicht immer mitgespielt, weswegen wir leider einige Startverzögerung in Kauf nehmen mussten und wir einmal sogar erst nach zehn Stunden auf dem Wasser wieder zurück waren. Aber es gab auch das komplette Gegen-

teil, was uns viel Kraft geraubt hat. Viel Wind, viel Welle und Startverschiebung, da der Wind ständig drehte. Zum Glück hatten wir am letzten Segeltag noch einmal Sonne, angenehmen Wind und keinen Regen, was das Wetter der vorherigen Tage wieder gutmachte.

Wir sind glücklich, dass wir, bis auf eine Ausnahme, alle Wettfahrten zu Ende gefahren sind. Nach den Wettfahrten hatten wir noch genügend Zeit, um uns z.B. mit anderen Seglern/-innen aus anderen Ländern zu treffen oder einfach etwas anderes zu machen, als segeln zu gehen. Die Gemeinschaft im deutschen Team war sehr gut, was die Zeit noch schöner gestaltet hat. Der Ländercup im Fußball, unser Grillabend, aber auch die gemütlichen sit-ins mit den anderen haben sehr viel Spaß gemacht.

Am Donnerstag, dem 27.7., fand die „Closing

Ceremony“ statt, was dem ganzen Event ein tolles Ende gab. Unsere Platzierungen waren sehr unterschiedlich. Wir haben in Wettfahrten im vorderen Feld mitsegeln können, lagen aber auch im Mittelfeld und hatten an einem Tag auch mal viel Pech. Wir beendeten die WM am Ende als 110. und bestes deutsches Boot und freuen uns darüber, dass wir diese Woche als Team zusammen gearbeitet haben.

Die WM hat uns sehr viel Spaß gemacht (es war wirklich eine tolle Veranstaltung mit einer super Organisation – z.B. gab es jeden Tag warmes Essen für alle Segler, wenn wir in den Hafen gekommen sind), war eine echte Herausforderung für uns und hat uns aufgezeigt, woran wir noch arbeiten müssen.

Wir möchten uns bei Friederike und Markus bedanken, die uns während der WM als Trai-

<p>DIREKT AM HAMBURGER YACHTHAFEN!</p>  <p>YACHTPROFI.DE</p> <p>Gute Teile, guter Service.</p> <p>Ausrüstung von A–Z • Farben • Drahtverarbeitung Beschläge • VA-Schrauben • Sanitär • Elektrik</p>	<p>P&K products</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>	

ner für alle sechs deutschen Boote auf Land und Wasser begleitet haben. Auch möchten wir unseren Eltern danken, dass sie uns die Woche vor Ort und auch schon vorher tatkräftig unterstützt haben. Unseren Trainern auf der Alster gilt natürlich auch unser Dank für die Hilfe bei der Vorbereitung sowie Jan-Martin für seine Trainer-tätigkeiten in Jemgum und am Wittensee. Last but not least danken wir dem Verein, dass uns ermöglicht wurde, das Boot eine weitere Saison zu nutzen und so an der WM teilnehmen zu können.

Jonas Schuldt und Fritz Meyer

35. Schifffahrtsregatta von Schleimünde nach Ærøskøbing

Schon zum 23. Mal in Folge nahm das SVAOe-Wettfahrtleitungsteam, vertreten durch Birgit Müller-Petermann, Gesche und Marcus Boehlich (verstärkt durch Joshua) die Aufgabe der Wettfahrtleitung gemeinsam mit den Teams des KYC und des NRV wahr. Wie bereits im letzten Jahr war die von unserem Mitglied Peter

Gast ins Leben gerufene Regatta von Schwachwind geprägt. Die Wettfahrtleitung setzte ihre Hoffnung in den Wahrheitsgehalt der übereinstimmenden Wetterberichte, nach denen es am Starttag, dem 28.8.2017, gegen Mittag nördlich von Schleimünde etwas Wind geben sollte. So motorte das Feld langsam Richtung Norden, bis im Gasmunitionsversenkungsgebiet der Wind einsetzte. Schnell wurde eine Startlinie ausgelegt, die allerdings fliegend war, weil man dort besser nicht ankert. Der Wind reichte immerhin für eine Strecke von knapp 11 Meilen, so dass bei Skjoldnæs das Ziel aufgebaut wurde.

Herausragende Boote waren die „4sale“ von Hans Genthe (SCOe / BSC), ein 28-Fuß-Boot, das die nach ORC vermessenen Boote berechnet alle hinter sich ließ. Bei den Yardstick-Booten war Schnellste die Sly 47 „Nathurn VI“ von Arend Brügge (SVAOe), die mit unglaublicher Geschwindigkeit durch das Feld fuhr. Alle Ergebnisse gibt es unter www.schifffahrtsregatta.de, wo es auch einen schönen Film gibt, in dem ab Minute 13:15 die neuen Regeln im Segeln erklärt werden. Ein Muss für jeden Regattasegler.

MJB



130 Yachten im Kleinen Belt bei sehr wenig Wind (Foto: Hinrich Franck)

Jugend

Eddy-Beyn-Regatta

Sechs Opti-B-Kinder der SVAOe haben sich an den Tagen des 14. bis 16. Juli auf der anspruchsvollen Eddy-Beyn-Regatta des NRW hervorragend präsentiert. Regen, Sonne, Flaute und Starkwind verlangte den Kindern alles ab. Viele gingen bei den sechs z. T. sehr langen Wettfahrten an ihre Grenzen und darüber hinaus. Das 54 Boote umfassende Teilnehmerfeld der Opti-B-Gruppe war mit starken Seglern besetzt. Umso mehr freuten wir Eltern uns alle über die tollen Ergebnisse:



„No time to lose“



„No time to lose“ in einer Bö



„Mausey“

Name	Gesamtergebnis	Beste Wettfahrt
Jonh Daniel	21	3
Theodor Bublitz	26	17
Bjarne Menk	31	12
Nils Wittich	35	17
Freya Storbeck	50	37
Simon Storbeck	53	36

Thorsten Menk

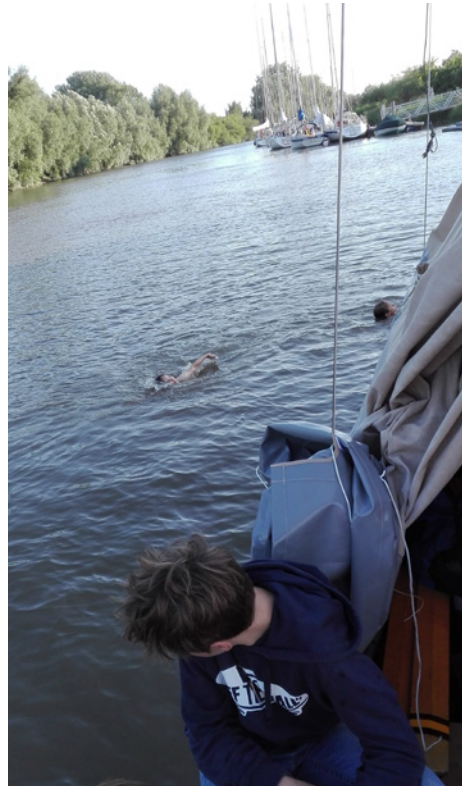


Die Flotte auf Vor-Wind-Kurs (Fotos: Thorsten Menk)

Jüngste segeln im Kutter auf der Elbe

Am 1.7.2017 trafen sich acht Jüngste mit Felix Taschendorf und mir, um mit dem Kutter „Neumühlen“ übers Wochenende auf der Elbe segeln zu gehen. Für die Jüngsten, deren Revier sonst die Alster ist, sollte das eine neue Erfahrung werden.

Nach dem Einstauen und Aufklaren ging es mit den trotz Nieselregens motiviert pullenden Kids raus auf die Elbe. Der Plan war, nur nach Stadersand zu segeln, da das Wetter unstabil werden sollte. Hoch am Wind ging es zügig Richtung Schwinge. Als wir an Lühesand vorbei waren, entschieden wir uns, noch ein bisschen länger zu segeln und sind einmal rund Lühesand gesegelt. Die Kids hatten trotz des zwar nachlassenden Regens eine Menge Spaß und sind eifrig die Segel gefahren und haben sich beim Steuern abgewechselt. Schließlich sind wir in Stadersand angekommen und es wurde aufgeklärt. Mittlerweile war die Sonne durchgekommen



Ein Bad in der Schwinge (Fotos: Lars Hauschildt)



„Neumühlen“ auf der Elbe (Foto: Andreas Kaiser)

und einige entschieden sich, in der Schwinge ein Bad zu nehmen und sich etwas beim Planschen zu erfrischen. Währenddessen versuchte ich, eine Kochmöglichkeit zu finden, da wir ein entscheidendes Teil für unseren Gaskocher in Wedel vergessen hatten. Nach dem Baden hatte ich ein nettes Mitglied des SVS gefunden, das uns erlaubte, im Clubhaus zu backschaften. Nach der späten Backschaft ging es ins Bett, um für den nächsten Segeltag fit zu sein.

Am anderen Morgen ging es mit auflaufendem Wasser wieder in Richtung Wedel, bei fast klarem Sonnenschein und leichten achterlichen Winden der genaue Gegensatz zum Vortag. Da



„Neumühlen“ in Stadersand, Bordleben

wir den Eltern gesagt hatten, dass sie die Kinder erst um 14:00 Uhr abholen sollten, sind wir das zweite Mal um eine Insel, diesmal Hanskalbsand, gesegelt. Auf der anschließenden Kreuz frischte der Wind etwas auf, und so wurden die Jüngsten auf der Kante noch etwas nass. Pünktlich um 14:00 Uhr machten wir in Wedel am Liegeplatz fest und es wurde fix aufgeklart. Alles in allem war der Ausflug für die Jüngsten ein schönes Erlebnis, und nach dem aktiven Wochenende ging es für die meisten wahrscheinlich früh ins Bett.

Mit dabei waren Simon, Ansgar, Jasper, Thore, Mieke, Mathis, Dana und Milla Lars Hauschildt

Fahrtensegeln in der SVAOe

„Rode Zora v. Amsterdam“ geht Atlantik Rund

In den SVAOe Nachrichten 4-2017 hatten wir von der Abreise der „Zora“ und der ersten Etappe bis Ramsgate berichtet. Ab jetzt folgen in unregelmäßigen aber hoffentlich nicht zu großen Abständen Berichte von der „Tour d’Atlantique“. Wer häufiger etwas lesen möchte, verfolge den Blog unter <http://haas-altona.de/atlantik>. (Red.)

„I must go down to the seas again...“

... to the lonely sea and the sky...“ Diese ersten Worte aus „Sea Fever“ von John Masefield haben an dunklen Hamburger Winterabenden immer wieder die Sehnsucht geweckt, einmal die Segelreviere von Nord- und Ostsee zu verlassen, weit nach Westen zu fahren und den Pulsschlag der großen Ozeane zu spüren. Viele Jahre haben wir Küsten und Gewässer von Borkum bis Bornholm und von Glückstadt bis Göteborg befahren. Nun sind die Kinder groß. Noch einmal den Horizont erweitern und etwas Neues wagen! Die Zeit ist günstig: Die Kinder sind im Studium weit fortgeschritten, oder sogar ganz damit fertig. Das Berufsleben hat für sie noch nicht begonnen. Der Europäische Röntgenlaser geht in Betrieb und der Job als Projektleiter findet ein natürliches Ende. Diese und viele andere glückliche Umstände führen dazu, dass aus der Idee Realität wird. Am 10. Juni 2017 feiern wir mit einigen Freunden und Mitsiegeln tatsächlich unsere Abreise in Richtung Westen. Die Reise soll eine „Tour d’Atlantique“ werden, für die wir ein Jahr angesetzt haben. Ein Teil davon soll ein sechsmonatiger Sabbatical sein, der nach



*„Rode Zora v. Amsterdam“ verlässt
den Anleger Neumühlen (Foto: Tobias Haas)*

einigen Verhandlungen tatsächlich vom 1.1. bis 30.6.2018 stattfinden kann. Die Atlantiküberquerung in Richtung Westen ist für November/Dezember 2017 angesetzt und die Rückreise für Mai/Juni 2018. Die Kinder und sogar Schwiegerkinder wollen mittun, als Skipper und Mitsegler auf allerlei verschiedenen Etappen.

Vor der Abreise war eine Menge vorzubereiten und zu planen, über einen Zeitraum von fast vier Jahren. Am Anfang steht die Wahl des geeigneten Schiffs. Über die „Rode Zora v. Amsterdam“ schreibt ihr Konstrukteur Dick Koopmans: „An IMOCA 60 skipper is mainly focused on setting the right sails, repairing the boat and sleep. Sailing the long keeled 205 means enjoying the ocean looking for birds and whales, reading books and cooking nice meals. When hitting some floating objects there will generally be no damage and it doesn't need a shore team. It is just a different experience...“ Aber ein Schiff ist nur so seetüchtig wie seine Mannschaft. Also melden wir 2015 für die Regatta Helgoland-Edinburgh. Wir betrachten das

als Einstieg ins „Offshore Sailing“. Im Jahr 2016 segeln wir non-stop nach Helsinki und testen eine neue Selbststeueranlage mit kleiner Crew. Außerdem bilden wir uns weiter, besuchen Kurse für SSS und SHS, Sicherheit und Medizin in der SVAOe. Im Winter 2016/2017 werden dann noch Klo und Spüle umgebaut, damit sie auch bei tagelangem Segeln auf einem Bug funktionieren. Es gibt neue Anker, neue Segel, neue Drähte, einen Jordan Series Drogue, einen SSB Transceiver und als Bonbon einen Kühlschrank, den wir zwar bisher nie vermisst haben, von dem wir uns allerdings vorstellen, dass er wichtiger sein könnte in der Karibik als unser Dieselofen. Trotz langer Vorbereitung sind die letzten Tage vor der Abreise anstrengend. Natürlich ist der Kühlschrank nicht fertig und allerlei, das schon einmal tadellos funktionierte, ist plötzlich kaputt. Dazu zählt auch der Windgenerator, der neue Lager braucht, und der Motor, bei dem die Seewasserpumpe leckt. Zu guter Letzt ist dann noch der Deckel der neuen Kühlbox weg, vielleicht in Wedel in einer Karre geblieben und von einem geschätzten Segelkameraden prompt mitgenommen. Ein neuer entsteht aus einem Reststück Sperrholz am Abreisetag um fünf Uhr früh. Während viele SVAOe-er gen Otterndorf segeln, feiern wir in kleiner Runde mit Freunden und Mitseglern und genießen eine Vielzahl von Köstlichkeiten, die vorbereitet wurden, während der Skipper im Keller einen neuen Deckel für die Kühlbox zimmerte.

Um 16:30 Uhr am 10. Juni, 1,5 Stunden vor Hochwasser St. Pauli, lösen wir die Leinen im Museumshafen Oevelgönne und motoren elbwärts in Begleitung der kleinen „Johanna“. An Bord: Gesa, Ragna und Ahron Thönnessen. Von dieser selben „Johanna“ wurden im Jahr 1994

auf der Schlei die schönsten Fotos unserer alten „Mollymauk“ gemacht. Damals war sie noch im Besitz der Familie Zachariassen. An Bord von „Mollymauk“ damals Felix und Hendrik Zachariassen, acht und neun Jahre alt. Auch sie sind im Jahr 2017 Teil einer der Crews von „Rode Zora“, zu diesem Zeitpunkt vor Anker auf den Scillies. Auf der Elbe regt sich kein Lüftchen. Unsere Maschine, Jean Johannsen, ein Schwede mit französischen Wurzeln, muss für Vortrieb sorgen. Das bleibt auch so bis Cuxhaven, wo wir um 1:00 Uhr einlaufen, um erst einmal nach den Anstrengungen der letzten Tage zu schlafen. Mit der Tide um 7:00 Uhr sind wir wieder unterwegs. Die Außenelbe begrüßt uns mit Sonne und Wind. Die Baken und Inseln fliegen an uns vorbei. Kaum haben wir das Schiff aufgeräumt,

sind wir schon bei der Elbeansteuerung und setzen erst einmal einen Kurs auf Norderney ab: Der Wetterbericht verspricht Starkwind aus West ab dem Abend. Zwischen den Inseln und dem TSS Terschelling-German Bight ist wenig Platz zum Kreuzen. Das bedeutet: Jede Stunde eine Wende. Mit nur drei Mann an Bord ist das in den Nächten sehr anstrengend, da die „Zora“ mit ihren zwei Vorsegeln und Backstagen bei viel Wind eigentlich zwei Mann für die Wendungen braucht. Bei vollständiger Windstille, motoren wir schließlich kurz vor Sonnenuntergang durch das Dovetief nach Norderney. Kurz darauf regt sich der Wind und frischt wie versprochen auf. Der nächste Morgen beschert uns bestes Nordseewetter: 6–7 Beaufort aus West bei Sonne und Wolken und ordentlich Brandung auf den

The advertisement features a central image of a sailboat on a blue sea. A dashed white line forms a circular path around the boat, with five service categories labeled in white capital letters: NEUBAU (top left), REPARATUR (bottom left), RESTAURIERUNG (top right), WINTERLAGER (bottom right), and an unlabeled section at the top. In the top left corner, there is a logo for 'WEGENER JACHTWERFT' consisting of a stylized sailboat icon above the company name.

WEGENER JACHTWERFT

NEUBAU

REPARATUR

RESTAURIERUNG

WINTERLAGER

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

Sänden. Jakob, der die Insel mit seinen Freunden regelmäßig zum Surfen besucht, führt uns durch das alte Seebad mit seiner Mischung aus Grandezza und Spießigkeit.

Die Idee, am Nachmittag weiter zu segeln, begraben wir nach einem Gespräch mit den Leuten vom Seenotrettungskreuzer. Die sprechen von schweren Grundseen und raten uns dringend von unseren Plänen ab. Am nächsten Morgen hat der Wind dann abgeflaut und bei immer noch ordentlich See fahren wir wieder auf die Nordsee. Jakob beschreibt die Passage durch die Sände als spektakulär. Links und rechts brechen die Wellen. Ein entgegenkommender Fischkutter rollt mächtig und taucht seine Bäume bei jedem Roll in die See. Der Skipper nimmt vorsichtshalber eine Tablette Cinnarizin, das sich hervorragend bewährt. So geht es dann Kreuzschlag um Kreuzschlag in Richtung Westen. In der Nacht vor Terschelling ist dann der Wind weg und wieder muss der französische Schwede für 20 Stunden ran. Am Abend des zweiten Tages kommt der Wind wieder. Der Weg über die Nordsee ist gepflastert mit Verkehrstrennungsbereichen und Windparks. Der von uns gewählte Weg von Texel direkt nach Dover bewährt sich dabei, denn wir müssen tatsächlich nur ein einziges TSS queren. Am Morgen des dritten Tages stehen wir schon recht dicht vor der englischen Küste, als kurz ein knackiges Starkwindfeld durchzieht. Wir müssen zum ersten Mal die neuen Segel reffen. Dabei vertören sich die neuen Klüverschoten mit ihren Dyneema-Vorläufern zu einem eindrucksvollen Knubbel. Wieder was gelernt! Nichts umbauen, was nicht vorher ausprobiert wurde. Der Wind flaut nach zwei Stunden ab und erlaubt uns das Problem entspannt zu lösen. Mit Sonnenuntergang se-

geln wir direkt vor dem Hafen Ramsgate vorbei und entscheiden uns spontan dort einzulaufen. Wieder hätte uns eine durchkreuzte Nacht mit Gegenstrom erwartet.

Am nächsten Morgen kurz vor dem Auslaufen enthüllt die Routinekontrolle, dass aus einem der Kühlschläuche an der Maschine Salzwasser tropft. Da rutscht das Herz kurz einmal in die Hose. Eine Analyse der Situation ergibt, dass wir ein Leck im Wärmetauscher haben. Das lässt sich mit Knetepoxy reparieren. Als dann beim Wiedereinbau des Wärmetauschers allerdings auch noch eine Schraube abreißt, ist die Laune sehr gedämpft. Aber die Engländer in Ramsgate sind unglaublich freundlich und hilfsbereit und an einem Freitagnachmittag wird das Problem der abgerissenen Schraube kurz und schmerzlos repariert. Das hätte in Deutschland niemals geklappt! Leider ist nun aber das eigentliche Ziel dieser Crew, Cowes auf der Isle of Wight, kaum noch erreichbar, ehe am Sonntag der Flieger in London abheben soll. So wird die neue Crew von Cowes nach Ramsgate umdirigiert. Das bringt dann Zeit und Muße, denn die neue Crew kommt erst am Sonnabend um 12 Uhr. Der Wärmetauscher ist repariert und wir haben Zeit. Die verbringt die alte Crew mit einer wunderbaren Fahrradtour in Kent, während der neue Skipper, Jakob, die neue Crew einweist. Ramsgate erweist sich als eine glückliche Wahl. Hier findet man noch ein England, wie man es aus der Vergangenheit in Erinnerung hat: Charmante Architektur, freundliche Menschen, hinreißende Landschaften. Noch dazu definitiv untypisches, warmes Hochdruckwetter. Das alles gekrönt mit einem köstlichen gemeinsamen Abendessen an Bord mit der neuen Crew. Aus dem Kühlschrank, der inzwischen tadellos funktioniert,

kommt das kalte Bier. Am Folgetag kann die alte Crew der neuen beim Ablegen helfen und macht sich dann mit Zug in Richtung London auf.

Die neue Crew nützt das Hoch über den Britischen Inseln und segelt mit Zwischenstopp in Cowes in 3,5 Tagen nach Dartmouth. In den Folgetagen besucht sie die Scillies und segelt mit sieben Beaufort im Rücken von den Scillies zurück nach Falmouth. Für Sonntag ist der Absprung über die Biskaya mit Crew Nr. 3 geplant. Am 21.7. soll die „Zora“ in Lissabon sein...

Tobias Haas

Fortsetzung folgt

Ostseerunde mit „Land in Sicht“

3. Fortsetzung des Blogs

Grüße aus Finnland und danke Horst!

24/06/2016 Nach einem schönen Tag in Tallinn haben wir uns wieder auf den Weg gemacht, diesmal mit dem Ziel Finnland. Die Windvorhersage war sehr gut, und der Segeltag konnte kommen – kam aber nicht. Nach einigen Segelversuchen (Großsegel hoch, Großsegel runter, Vorsegel auf, ausbaumen, Vorsegel ein) hat uns dann der Dieselwind geschoben. Wie kommen eigentlich Wettervorhersagen zustande? Übrigens ist Horst der Held, steuert zehn Stunden punktgenau. Danke Horst! Naja irgendwann haben wir uns dann östlich von Helsinki in die Schären eingefädelt und waren dann nicht mehr allein. Gefühlt hunderte Boote um uns herum. Was ist denn hier los? Ach richtig: ein Feiertag, den wir nicht kennen. Die Finnen feiern Mittsommer, und alles was schwimmt scheint auf dem Wasser zu sein. Nach ein bisschen Suchen haben wir uns an einer kleinen örtlichen Kai-

mauer festgebunden und den Abend ausklingen lassen. Wie?? – Das bleibt unser Geheimnis.

Flaute zu Mitsommer

26/06/2016 Seit nun drei Tagen hangeln wir uns die südfinnische Küste entlang immer Richtung Osten, denn St. Petersburg ist unser nächstes großes Ziel. Wer schon mal in den Schären war, weiß, dass unzählige kleine Inseln unseren Weg säumen. Auf fast jeder steht ein Häuschen und alle, die das Glück haben, solch ein Kleinod zu besitzen, oder jemanden kennen, der Glück hat, sind auch dort, denn es ist Mitsommer! Also, der liebe Gott hat hier schon ein sehr schönes Stückchen Erde hingezaubert. Als ich gestern um 23:30 Uhr ins Bett ging, war es noch so hell, dass man auf jeden Fall alles wunderbar erkennen konnte, und um 2:30 Uhr war ich auf Mückenjagd, und ich habe die Biester ohne Licht zu machen gefunden. Es war schon wieder taghell! Nun ja, nur das mit dem Wind läuft gerade eher schlecht bis gar nicht. Wir haben heute den dritten Tag in Folge keinen Wind, so dass die See richtig ölig aussieht, so wenig bewegt ist die Oberfläche. Zum Navigieren in den teilweise engen Fahrwassern ist das natürlich nicht schlecht, nur als „Segel“-Boot haben wir ja eigentlich eine andere Bestimmung. Das Motorgeräusch ist schon etwas nervig.

Wir sind weit ab der häufig genutzten Routen Tallin–Helsinki–Turku–Ålands. Es begegnen uns ausschließlich finnische Boote. Gerade fahren wir nach Kotka, von wo aus es übermorgen über Santio nach Vyborg (Russland) gehen soll. Warum erst übermorgen? Weil es morgen tüchtig aus Ost wehen soll, dazu noch viel Regen. Und wohin wollen wir? Richtig, nach Osten! Matthias hat gerade nochmal Gas gegeben, denn es besteht rechnerisch eine realistische Chance,

dass wir das Fußballspiel sehen können, vorausgesetzt, wir finden eine Kneipe, die das Spiel überträgt. In diesem Sinne – Toooooooooor.

St. Petersburg

03/07/2016 Moin, wir sind da. Wirklich! Nach dem südlichsten Punkt unserer Reise sind wir wieder an einer Stelle, an der die Ostsee zu Ende ist. St. Petersburg! Wir haben uns (schmerzhaft für die Füße von Matthias) die Stadt erlauben!

Atemberaubend

04/07/2016 *дравствуйте дорогие друзья*, oder ein herzliches Hallo aus St. Petersburg. Die ersten aufregenden und anstrengenden Tage in einer unglaublich beeindruckenden Stadt liegen hinter uns. Wir freuen uns, hier zu sein und sind vom Prunk dieser Stadt schwer beeindruckt. Natürlich fragen wir uns ein ums andere Mal, wo soviel Prunk und Reichtum herkommen können, sind aber im gleichen Augenblick wieder in den Bann gezogen und staunen. St. Petersburg sollte wirklich bei allen, die sich für Städtereisen begeistern können, auf die Liste der Reiseziele. Bleibt nur noch eine Herausforderung: die Sprache. Meine Erinnerungsfetzen aus dem Russischunterricht fügen sich manchmal schon zu echten Sinnzusammenhängen zusammen. Es hilft schon sehr, wenigstens ein paar Fetzen sprechen und verstehen und die kyrillische Schrift entziffern zu können. Wenn wir dann noch einen der seltenen Wifi-Plätze erreichen, der auch wirklich funktioniert, wird schnell klar, dass sich hinter *шашлык из свинины* irgendwie ein Schaschlikspieß aus Schweinefleisch verbergen muss.

Die Seemeilen schreiben wir auf!

05/07/2016 Hallo, seit gestern Abend ist das Sturmtief nun da und wir liegen vermeintlich fest im Hafen. Es fühlt sich an wie Segeln bei

Bft 4 und kleiner, steiler Welle. Wir haben beschlossen: Die im Hafen gefahrenen Seemeilen schreiben wir auch auf! Die Vorhersagen und Aussichten sind nicht so pralle, denn das Tief vertieft sich weiter und zieht leider nicht von dannen. Wir haben bescheiden geschlafen, sitzen unter Deck und werden „geschüttelt und nicht gerührt“. Die „Land in Sicht“ ächzt und knarrt, legt sich auf die Seite und ruckt in ihren Leinen, also uns dreien geht es den Umständen entsprechend gut, nur: Schön ist irgendwie anders.

Stürmische Grüße aus SPB

05/07/2016 Warnings for the next 24h: Warnings for sea areas Eastern Gulf of Finland: West to northwest gale 18 m/s. Western Gulf of Finland: West to northwest near gale 14 m/s. [...] Wave height warning: Rough waves occur in Gulf of Finland. Significant wave height exceeds 2.5 meters.

Mit Gummistiefeln im Museum

07/07/2016 Die Eremitage ein Museum zu nennen, ist vielleicht nicht ganz angebracht. Ist sie DAS Museum? Sehr eindrücklich auf jeden Fall! Selbst wenn sie keine so herausragende Kunstsammlung beherbergen würde, ist sie durch die vielzähligen, unterschiedlichen Säle und Tapeten (mal Gold, mal Seide, auch Marmor bis unter die Decke) äußerst sehenswert. Absolut unglaublich, was für einen Pomp sich die Elite damals hat bauen lassen. Sorry, Neuschwanstein, du bist ein Witz.

Wir haben 2,5 Tage Windstärke 8 und viel Regen im Hafen gehabt. Am ersten Tag übt sich Matthias im Grollen und Ausrufen vulgärer Sprüche gegen Neptun & Consorten. Leider ohne Wirkung. So ging es am Sturmtag 2 eben ins Museum. In Regenkleidung und mit Gummistiefeln.

Zwei Tiefs hatten sich vereinigt und hängen über Karelien fest. Was für ein Glück, dass die Grafik „In Seewetterberichten verwendete geografische Begriffe“ an Bord ist. So haben wir wieder etwas gelernt. Jetzt haben wir nur noch vier Windstärken und gelegentliche Regenspauzen. Wir warten auf Wind, der nicht aus West kommt, auf das Fußballspiel heute Abend und die nächsten Sehenswürdigkeiten.

Alles klar zur Ausreise

11/07/2016 Zollerklärung der Einreise, Auszug aus dem Schiffszertifikat, Schiffsmessbrief, Crewlisten, Ausweiskopien, Ausweise mit Migration Card. Kann losgehen!

Die Russen haben uns rausgelassen und Finnland wieder in die EU hinein, alles ganz easy.

Nach Russland Segeln

Dieser Bericht soll unsere Vorbereitungen und Erfahrungen aus nautischer Sicht für diesen Teil

der Reise weitergeben: Im Vorfeld informierten wir uns mit Hilfe „Länderinformationen“ der Kreuzer-Abteilung des Deutschen-Segler-Verbandes. Das Ringbuch „Cruising Guide to Baltic Russia – 2016“ der schwedischen Cruising Association besorgte ich online bei hjertmans.se. Die KA benennt Tatjana Bukowa als ihre Repräsentantin, die CA Vladimir Ivankiv. Sie bieten allerlei kostenpflichtige Hilfen bei der Bürokratie bis hin zu touristischen Dingen an.

Für eine Einreise nach Russland ist ein Visum erforderlich, es ist zwingend im Heimatland zu beantragen, es kann nicht an der Grenze erworben werden. Es ist maximal 30 Tage gültig, es können nicht zwei Visa (zwei verschiedene, unabhängige Zeiträume) in einen Reisepass eingetragen werden. Ist im Reisepass noch ein gültiges Visum eingetragen, erlischt es und wird durch das zuletzt beantragte automatisch ersetzt.



FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN

Eine Länge voraus.



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



Prunk und Pracht in St. Petersburg

Der Visumsantrag ist aufwändig.

- Nachweis einer abgeschlossenen (anerkannt!) Auslandsreisekrankenversicherung
- Gehaltsnachweis (kein Witz!) im Original und
- die „Einladung“

Wer individuell reist, muss dem Antrag eine sog. Einladung beifügen. Agenturen stellen diese aus, und man bekommt einen Zettel mit dem Namen, Liste der Besuchsziele und Zeitraum. Sie ist kostenpflichtig, und es ist ein Markt dafür entstanden.

Tatjana und Vladimir besorgen entgeltpflichtig die benötigten Einladungen. Bei meinem Visumantrag benannte ich alle geplanten Häfen als Reiseziel. Dies war nicht richtig, denn es stimmte nicht im Wortlaut mit der Einladung überein. Ein Telefonat mit Vladimir konnte dies klären: Alle russischen Häfen im Finnischen Meerbusen gehören zur Region St. Petersburg, und St. Petersburg war ja Teil der Einladung. Es war nicht der letzte Fallstrick mit der Bürokratie.

Es gibt für Segler zwei Zollstationen, von denen aus das Land direkt zu verlassen bzw. zu denen das Land direkt anzulaufen ist. Sie befinden sich in Kronstadt 15 sm vor den Toren St. Petersburgs und in Vyborg.

Reisende, die weitere Häfen als den, über den sie eingereist sind, besuchen wollen, müssen der Immigration einen Reiseplan vorlegen. Für diesen Fall gibt es ein eigenes Formular, welches Vladimir mir im Vorfeld zur Kenntnis gab. Das war gut, denn es war nicht klar, wie es auszufüllen war. Mit seiner Hilfe hatte ich bei der Immigration eine „Musterlösung“ dabei.

Die Reise

Die Anreise nach Russland begann mit der Ausreise aus der EU. Mein (recht junger wie ich dachte) Törnführer benannte die Zollhäfen Finnlands nicht richtig. Wir reisten über Santio aus. Die elektronische Seekarte zeigte den Grenzposten als für die Durchfahrt gesperrte Fläche. Auf VHF 16 wurde mein Ruf nach „Finnisch Border Guard“ nicht erhört, wir fuhren ein. Der Posten war nicht besetzt, sondern kann angerufen werden, eine Telefonnummer hing am Steg aus. Wir erfahren von dem Zöllner, dass ein Ruf über VHF Kanal 68 eine Stunde vor Ankunft sicherstellen würde, dass es keine Wartezeiten gäbe. Warten mussten wir aber nicht mal 15 Minuten, die Zöllner kamen mit dem Schnellboot und legten hinter uns an der Pier an.

Es war unsere zweite Begegnung mit dem Zoll auf der Reise; ganz anders als die in Deutschland wurden hier keine Steuerdinge abgefragt, sondern der Drogenhund mit einem für unsere Zunge schweren Namen „Wikikki“, oder so ähnlich, ein Labrador, sollte an Bord. Er hat nicht angeschlagen. Die Finnen waren ausgesprochen freundlich und versorgten uns mit einer Vielzahl von Fotokopien der von uns ausgefüllten Crewliste, die sie alle stempelten.

Wir befragten den finnischen Zöllner nach dem von russischer Seite gewünschten Prozedere. Antwort: Hört Kanal 16, die Russen wissen Be-

scheid, dass ihr kommt, wenn sie Fragen haben, werdet ihr angefunkt.

Gerufen wurden wir nicht, aber besucht. Rund eine Stunde nach Grenzübertritt umkreiste uns freundlich grüßend ein Schnellboot der Küstenwache mit Fernglas in der Hand. Wollten sie unseren Schiffsnamen am Heck sehen oder nur gucken, wie dämlich ich mich beim Setzen des Gennakers angestellt hatte? Vladimir fragte später besorgt, ob das Schiff nah gekommen sei oder Schwell verursacht hätte. Anscheinend gibt es auch in Russland Menschen, die gern „schneidig“ fahren. Es war alles in bester Ordnung.

Die Navigation nach Vyborg irritierte. Sowohl die in elektronischer Seekarte, als auch in den britischen Papierkarten benannten Bojen waren in der Realität nicht vorhanden! Keine Mittelfahwasser-Tonnen waren vorhanden und auch Untiefen waren nicht bezeichnet. Es hatte den Anschein, als seien die Tonnen großflächig nicht ausgebracht. Ich wollte stattdessen ein paar Landmarken peilen. Die BA-Karten enthalten keine verwertbaren Objekte wie Antennenmasten oder Windräder. Ich bin verwundert. Sind das militärische Geheimnisse oder wird einfach nicht mehr gepeilt?

Stunden später werden wir auf Kanal 74 gerufen. In bestem Englisch wurden wir aufgeklärt „you're leaving my sector now“ und dass wir uns bei VHF Kanal 69 mit einem unausprechlichen Rufzeichen melden sollen. VHF 74 ist demnach ein Kanal der Verkehrsüberwachung (VTS).

VHF 74 ist laut VTS Guide „Sector 1 St. Petersburg Traffic“, das ist ein Widerspruch zu den Informationen, dass die Küstenwache dort zu erreichen sei.

Viele Schiffe – auch das lernte ich später – die ähnlich wie ich den Namen der Verkehrslenk-

zentralen nicht schnell genug verstehen, riefen einfach nur „VTS“ und wurden selbstverständlich erhört.

Es blieb nicht das einzige Mal, dass wir angesprochen wurden, ohne dass wir uns vorher aktiv gemeldet hätten. „Man weiß also, wo wir sind“. Wie auf der gesamten Reise war auch in Russland unser AIS eingeschaltet. Ich finde es gut, gesehen zu werden.

In Vyborg selbst ist die große Zollpier gut zu finden. Allerdings fuhren wir zunächst an die Pier für Fähren. Ein ganz kleiner Yachtanleger wurde uns gezeigt. Auch Vyborg ist nicht permanent besetzt, eine ausgehängte Telefonnummer wird



Gunnstiefel im Museum? War wohl ein Scherz!

(Fotos: Matthias Heuer)

gewählt. Kurze Zeit später treten die herbeigeeilten Personen in Zivil auf und richten die Halle für die Passagierabfertigung und sich selbst für unsere Abfertigung her. Es bleibt unklar, wer die Bürokratie erfunden hat, die Deutschen oder die Russen. Folgende Formulare hatten wir zu bewältigen.

- Immigrationcard (für jeden von uns, wird in den Reisepass gelegt)

- ISPC–Unterweisung quittieren. (Auch in Russland ist das Mitnehmen von blinden Passagieren verboten)
- Sailingplan ausfüllen
- Zollerklärung für das Schiff selbst.

Als wir mit Ankes Schulrussisch und dem Schuldeutsch der Zöllnerin nicht weiterkamen, (Englisch ging eh nicht) rief die Zöllnerin laut „Äidschent“ in den Raum und kam mit einem Mobiltelefon und Vladimir am anderen Ende wieder. So hört man sich wieder! Das hat in der schlecht belüfteten Halle für deutliche Abkühlung gesorgt. Er konnte nicht nur dolmetschen, sondern kannte auch die Fallstricke der Bürokratie. „Make sure they understand, that you are going to St. Petersburg“.

Die beiden Zöllnerinnen in Russland wie auch die finnischen Kollegen waren beste Aushängeschilder ihrer Länder. Freundlich und hilfsbereit. Danke!

Unseren eigentlichen Plan, von Hafen zu Hafen zu tingeln, haben wir geändert und uns für Vyborg, Bukhta Dubkovaya und St. Petersburg entschieden, zu groß ist die Lust auf diese Stadt. Die Zeit wollten wir nicht in den kleinen Häfen verbringen. So haben wir in Vyborg nur eine Nacht für wahnsinnige 2050 Rubel, verbracht. Der Steg des Yachtclubs Favoriet gegenüber der Brücke ist nicht zu empfehlen. Beißender Gestank bei den Mülltonnen, keine Waschgelegenheit und total überteuert.

Die Fahrt nach St. Petersburg am kommenden Tag verlief aus navigatorischer Sicht unspektakulär. Eine Yacht mit AIS ist hier keine Seltenheit mehr. Im Hafen angekommen, wurden wir erwartet, uns ein Platz zugewiesen und die Leinen angenommen. Dabei hat der Hafenumitarbeiter ständig ein Telefon am Ohr. Vladimir

ist dran. Ohne sein Zutun hätten wir auch einen Platz gefunden, aber wir registrieren die nette Geste. Der Hafen gibt uns abermals Rätsel auf. Für die Olympischen Spiele 1980 wurden zwei Häfen errichtet. St. Petersburg und Tallinn Pirta. Tallin war zuerst fertig und bekam die Segelwettbewerbe. St. Petersburg wurde kein Austragungsort. Was hier alles kaputt oder improvisiert ist, passt nicht in unser Bild zum Antlitz der Stadt und auch nicht zu den zum Teil recht großen und teuren Yachten. Gehen deren Besitzer hier nie auf die Toilette oder duschen? Ach ja, die Hubschrauber landen hier auch, mehrfach täglich. Es ist ratsam, schnell an Rubel zu kommen, denn an vielen Orten kann nicht mit Karte bezahlt werden. Geldautomaten sind überall zu finden.

Die Ausreise erfolgte nicht über Vyborg, sondern über Kronstadt. noonsite.com schreibt, dass „Vyborg has been reported as being simpler and with less red tape.“ Im Gegensatz zu aktuellen Berichten von der Einreise anderer Schiffe in Kronstadt ist unser Schiff bei der Einreise nicht durchsucht worden. Berichtet wurde von der Durchsetzung der Einfuhrbergrenzen von 3 Litern an alkoholhaltigen Getränken. Eine alte Regelung, nach der größere Mengen an Bier/Wein und zusätzliche Mengen an harten Alkoholika erlaubt waren, ist also durch die neue 3l-pro-Person-Grenze ersetzt worden. Ob die Getränke beim Zoll vernichtet worden sind, oder bei der Ausreise zurückgegeben wurden – so zumindest die Hoffnung der unabsichtlichen Schmuggler – ist nicht überliefert.

Um den Weg „nach Europa“ abzukürzen, kann man im Yachthafen in Kronstadt festmachen. Preis ist 1800 Rubel bar. Mit 2 Metern Tiefgang ist der Anleger zu machen.

Die Ausreise gestaltete sich unkompliziert. Zunächst kam der Zoll und wollte Papiere sehen, dann durchsuchte die Immigration das Schiff. Das nehme ich zumindest an, da es sich um deutlich andere Uniformen handelte. Es folgte die Passkontrolle und Ausreise. In Santio, Finnland, kamen wir nachts an, informierten die Border Guard aber über unsere Absichten, vor deren Feierabend um 22:00 Uhr via VHF. Morgens waren 5 Schiffe an der Pier und wurden schnell abgefertigt. Welcome to Finnland, Passport please. Keine 10 Minuten, schätze ich.

Matthias Heuer und Anke Panterodt

Schluss folgt

Auf tiefen Wassern Schärenkreuzer Mälär 30 „Everglow“ im Indischen Ozean

Vorbemerkung der Red.: Immer wieder berichtet unser Mitglied Peter König, Segler, Holzboot-Enthusiast, Lebenskünstler, aus seiner Wahlheimat, den Seychellen. Zwei Boote nennt er dort sein Eigen, den Schärenkreuzer vom Typ Mälär 30 „Everglow“ und die Hansajolle „True Love“. Man meint vielleicht, beide passen nicht so recht in tropische Tiefseegewässer, aber Peter belehrt uns immer wieder eines Besseren. Hier sein Bericht aus diesem Sommer:

Endlich! Ein Jahr, nachdem die Pirateriegefahr aufgehoben wurde, während der es kleineren Yachten verboten war, zu den äußeren Sey-

N
NORTH SAILS
S
GO BEYOND™

**GEHEN SIE AN IHRE
GRENZEN!**

Entwickelt für Langlebigkeit und Performance.

NP^C
RADIAN™
COASTAL™

NP^L
SPORT™
TOUR™

3Dⁱ
RAW™
ENDURANCE™

northsails.com

NORTH SAILS

chellen-Inseln zu segeln, startete „Everglow“ zu bisher ungesehenen, abenteuerlichen Horizonten. Außerhalb der Küsten auf Tiefen von 3000 und mehr Metern im Indischen Ozean zu segeln, war erstmalig in der Geschichte der Mälär 30-Klasse (die größte übersegelte Kartentiefe betrug 3491 Meter).

Mein Zeitfenster war zwischen dem 5. und 15. Juli – Südostmonsun-Zeit (windig). Alle Erlaubnisse waren bezahlt, amtliche Segelbestätigungen und Papierkram erledigt. Die Wetterlage entwickelte sich nicht ideal – mehr Wind als üblich. Allerdings waren auch Zonen mit Windstille vorhergesagt infolge eines für die Jahreszeit unüblichen Wettersystems nördlich von Madagaskar.

Aber Plan ist Plan und ein Zeitfenster ist ein Zeitfenster... Nach dem üblichen Aufslippen Ende Juni wurde „Everglow“ bis auf das absolut Notwendige entleert und dann wieder beladen mit Verpflegung und Wasser für acht bis zehn Tage. Sonnensegel usw. wurden beschafft und das Grundgeschirr wurde erweitert auf einen Vorläufer von 15 Meter 8-mm-Kette statt des vorhandenen 5-Meter-Vorläufers, dazu viel Trosse und einen 12-kg-CQR-Anker.

4. Juli. Trimmen und Probesegelein von Victoria nördlich herum nach Port Launay im Westen, wo das Boot ungeduldig vor Anker das Kommando erwartete.

5. Juli. Meine Freundin Jenny fuhr meinen Mitsegler Juanjo und mich über die Berge wieder nach Port Launay. Das Dinghy, das später „Doggy“ benannt wurde, wartete an Land auf uns, und wir ruderten damit unser gekühltes Wasser und Frischproviand in vier Kühlboxen an Bord. Alles wurde verstaut, wir setzten Segel und holten um zwei Uhr nachmittags den Anker

auf. Wir nahmen Kurs auf African Banks, ein winziges Atoll in der D'Arros Inselgruppe der Amiranten, einige 120 Seemeilen WSW gelegen. Bei südlichen Winden mit 16–18 Knoten (4–5 Bft) segelten wir mit Genua und vollem Groß bei halbem Wind. Nachdem wir Mahe rasch hinter uns gelassen hatten, wurde die Ozeandüngung höher und bei viel Druck in den Segeln hatten wir viel grünes Wasser an Deck. „Everglow“ war in ihrem Element und drückte hart voran, dabei das Dinghy mit hoher Geschwindigkeit durch die großen Seen ziehend. Nach wunderbarem Sonnenuntergang erschien sehr bald der Mond und beleuchtete die weißen Wellenkämme mit seinem Silberschein. Schlaf zu finden war nicht leicht wegen unserer Anspannung und der rauen See. Aber es war erstaunlich ruhig und gemütlich unter Deck auf der gepolsterten Leekoje, sogar obwohl Wasser durch einen Trocknungsrisse in der Schiebekappe auf unsere Gesichter tröpfelte und, da die Vorluke die meiste Zeit unter Wasser stand, sogar noch mehr Wasser auf die Füße lief...

Wir waren gut vorangekommen und mussten bei Sonnenaufgang unsere Position mit dem GPS-Gerät bestimmen. Wir lagen sehr gut auf der Kurslinie, und so konnte ich bald einen winzigen Punkt voraus ausmachen, der sich schnell vergrößerte, und da war sie: African Banks voraus. Wir passierten das vorgelagerte Riff im Norden und segelten in die Lagune bis auf zwei Meter Wassertiefe, wo wir um acht Uhr morgens den Anker fallen ließen. In 18 Stunden 125 Seemeilen aufregendes Segeln bei einem Schnitt von 6,9 Knoten, dabei ein Dinghy im Schlepp – nicht so schlecht, was?

Wow, was für ein Fleckchen Erde! Wie wunderbar! Die Farben sind aufregend. Aber die

Mannschaft ist ermüdet und wir entscheiden uns, schnell ein wenig aufzuräumen und ein paar Stunden Schlaf zu nehmen, bevor es zu heiß wird. Ein etwas zweifelhaft aussehendes Fahrzeug erschien wie aus dem Nichts neben uns – immer noch Piraten? Es gelang uns, sie sie zu überreden, nicht direkt in Luv von uns zu ankern, und sie bewegten sich ein wenig weiter unter Land. Sie stellten sich als Fischer heraus, die kamen, um Vogeleier zu sammeln, eine Delikatesse hier auf den Seychellen. Aber sie hätten ebenso gut einem Piratenfilm entsprungen sein können, einer wie der andere. Sie schafften etwa 2000 Eier heran, und einige Stunden später konnten wir dann glücklich an Land gehen. Das Dinghy benahm sich längsseits wie ein wildes Pferd und machte somit das Ansetzen des kleinen Außenborders und das Anbordkommen zu einem haarigen Geschäft, wobei mehrere tiefe Schrammen in der Außenhaut entstanden. Aber nun waren wir da, allein auf African Banks außer den tausenden Seevögeln – Seeschwalben aller Art, Tölpel und andere. Was für ein erstaunlicher, winziger Tropfen von Sand in der Mitte des Ozeans. Fünf Kokospalmen insgesamt und etwas Gebüsch – das ist alles.

Das Brüllen des Riffs und das Schreien der Vögel war eine Schallkulisse von ungekannter Größe, aber wir fanden einen geschützten Platz abseits der Vogelkolonien. Juanjo hatte beschlossen, an Land zu übernachten, und als das Lager errichtet war, hatten wir ein üppiges hors d'oeuvre mit Serrano Schinken, Oliven, frischem Brot und rotem spanischen Tempranillo, gefolgt von einem gewaltigen Abendessen bestehend aus Penne mit meiner Kapern-Tomatensoße, überdeckt mit Corned Beef. Wir müssen wohl hungrig gewesen sein...



Port Launay achterraus



Juanjo an der Pinne



Peter blickt skeptisch



Kurs WSW nach African Banks



Die Insel African Banks



Die Südinsel vor African Banks

Wir blieben vier Tage auf African Banks. Es blies mit vollen sechs Bft aus SSE, und zu unserem nächsten Ziel hätten wir den Wind direkt auf die Nase. Wir fuhren mit dem Dinghy zum Riff, schnorchelten vor der Südinsel, einer flachen Sandbank, überflutet bei Hochwasser. Wir lebten wie Robinson. Der Ankerplatz war nicht ganz friedlich – an Bord fühlte es sich an wie bei halbem Wind mit knapp acht Knoten Fahrt und kurzer steiler See, nur dass die Segel unten waren. Wie gewöhnlich können Fotos das nicht ins Bild setzen. Es war überwältigend schön dort draußen, aber wir sehnten uns nach einem friedlichen Ankerplatz. Daher setzten wir am Morgen des 10. Juli das gereifte Großsegel und holten den Anker vor Sonnenaufgang hoch. Immerhin herrschten normale Bewegungen. Wir verließen das Riff am Süden und segelten dann hoch am Wind südwärts nach D'Arros 35 Meilen „wie der Tölpel fliegt“. Etwa 25 Delphine spielten mit uns, als wir entlang der hübschen kleinen Insel Remire segelten, gute zehn Meilen südlich von African Banks. Nach zehn Stunden von dem, was Schärenkreuzer am besten können, nämlich kreuzen, jedoch in rauer, konfuser See, hervorgerufen durch starke Strömungen auf dem Amirantes Plateau und seinen vielen Untiefen, ließen wir den Anker vor der Nordwestküste von D'Arros fallen. Die Insel ist im Privatbesitz, und Betreten oberhalb der Hochwassermarke ist nicht erlaubt. Alle Angestellten waren sehr freundlich zu uns und begrüßten uns an Land, als sie erkannten, dass wir normale Leute waren auf einem nicht ganz durchschnittlich alten Boot. Trotzdem hatten sie ihre Weisungen, und wir mussten in unmittelbarer Nähe zur Landungsstelle bleiben. Es wurde uns erlaubt, etwas Wasser für eine schnelle Dusche zu neh-

men. Das Manager-Paar gab uns sogar Eis aus ihrem Gefrierschrank, das wir schnell zurück an Bord ruderten, um ein paar Gin-and-Tonics vor dem Abendessen zu genießen. Nach einem wirklich wunderbar friedlichen Nachtschlaf standen wir bei einem nochmals umwerfend schönen Morgen wieder auf. Ausgedehntes Frühstück mit Joghurt, Früchten, Spiegeleiern und Speck mit gebackenen Bohnen und immer noch frischem Brot. Und natürlich Tee und Espresso und Zigaretten...

Nach ernsthafter Diskussion und Abwägung der Pros und Kontras entschieden wir uns, nicht wie geplant direkt Süd nach Poivre zu halten, sondern lieber in Erwartung des sicherlich ruhigen und geschützten Ankerplatzes um 10:30 Uhr nach Desroches in 32 Meilen Entfernung Richtung SSE Segel zu setzen. Bald waren wir außerhalb vom Amirantes Plateau auf ernstlich tiefem Wasser, die Seen glätteten sich und die Dünung war hoch aber bequem lang. Etwa 12 Meilen draußen wechselten wir auf die Genua 2. Desroches kam bald in Sicht, und wir konnten sogar die Schoten einen Hauch fieren. Bei guter Geschwindigkeit kamen wir dicht vor den Landepunkt des Dorfs und ankerten auf fünf Meter Wasser vor vier Uhr nachmittags. Sonnensegel und Windhutze wurden geriggt, „Doggy“ erhielt ihren Außenborder und wir gingen los, um die Insel zu erkunden.

Wir durchstreiften einen dichten Wald von Kokosnusspalmen mit Kasuarinenbäumen in Ufernähe und gelangten an unberührte Strände mit kristallklarem Wasser. Es wurde dunkel, wir verirrt uns zugegebenermaßen ein wenig bei der pechfarbenen Nacht und gelangten gerade vor Mitternacht zurück an Bord, total erschöpft nach einer Wanderung von mindestens 10 bis 12



Unruhiges Ankern vor African Banks



Das Riff vor African Banks



Beengtes Kochen auf einem Schärenkreuzer



Die Insel Remire voraus



Ankern mit Sonnensegel und Windhutzte vor Desroches



Skipper nimmt ein Bad (Fotos: Peter König)

Kilometern. Unser Dinghy konnten wir dabei nicht finden. Das war sehr traurig.

Die Insel gehört der Regierung und wird von IDC verwaltet, der Island Development Corporation. Die Four Seasons Gesellschaft restauriert und erweitert eine Ferienanlage, und einige kürzlich errichtete Millionärsvillen säumen die geschützte Südwestküste.

Zu den Ladenöffnungszeiten (zwei Stunden in der Woche) gingen wir an Land. Juanjo bekam sein Bier, und ich kaufte etwas Schokolade. Schnorcheln, Strandleben, Ferien. Gegen Sonnenuntergang hörten wir vom Inselmanager, dass er für den nächsten Tag Windstille erwarte, gut zum Fischen gehen. Auf unserer Seite erzeugte das aber Alarm. Wir hatten ein Satellitentelefon und riefen zu Hause an wegen eines Wetterberichts. Wir erfuhren, dass der Wind für vier bis fünf Tage einschlafen würde und wir keine Chance hätten, nach Hause zu kommen.

Wir waren also gezwungen, unseren Aufenthalt abzukürzen und setzten um Mitternacht Segel nach Mahe. Vorsegel mit vollem Groß bei halbem Wind und Mahe etwa 160 Meilen voraus. Die Nacht war rau mit riesigen Seen aus Südost. Nachdem wir einige Male den Baum durchs Wasser gezogen hatten, entschied ich mich, einzureffen und das Boot langsamer zu machen. Wir hatten im Schnitt zehn Knoten über gute vier Stunden gemacht. Das Reff machte das Leben leichter, und wir fraßen immer noch die Meilen. Der Wind fing in Übereinstimmung mit der Prognose am frühen Nachmittag an nachzulassen, wir schütteten das Reff aus, wechselten auf die Genua 2, und als wir die Südspitze von Mahe nach Sonnenuntergang erreichten, war der Fortschritt frustrierend langsam. Wir

brauchten mehr als drei Stunden für die verbleibenden zehn Meilen entlang der Ostküste zurück zur Eden Island Marina, wo wir kurz nach elf Uhr nachts festmachten – 23 Stunden für 165 Seemeilen, nicht so schlecht für ein 80 Jahre altes Boot mit einem Dinghy im Schlepp. Dies war das einzige Mal, dass wir den Outboarder benutzten, um in die Marina zu fahren und „Everglow“ an ihren Liegeplatz zu bringen. Wir waren nach 386 Seemeilen sicher zurück von einem aufregenden Segelabenteuer zu unseren wunderbaren Inseln der Amiranen.

Peter König

Der Name des Kapitäns Aus dem Logbuch der „Luv“

Mit diesem Beitrag vom November 2015 schließen wir die Reihe der amüsanten Briefe von Heiko Tornow von der großen Rundreise der „Luv“ von Hamburg über den Atlantik nach Westindien, entlang der Ostküste der USA nach Neufundland/Kanada und zurück wieder in die Karibik. (Red.)

Daniel Craig hat gespeist, wo wir heute Abend essen. Das Foto des aktuellen Bond-Darstellers, Arm in Arm mit dem glücklichen Koch, wechselt sich auf dem Fernseher im Vietnam-Restaurant von St. Barth mit einem bunten Korallenfischvideo in Endlosschleife ab. Brad Pitt und seine Angelina Jolie wohnen, nein, sie residieren, wenn sie hier sind, in ihrem Anwesen eben den Berg hinauf. Diese Insel haben die Reichen und Schönen dieser Welt schon seit längerem für sich entdeckt – und nun auch die „Luv“-Crew. Und wir finden es zwar auch schön hier, aber doch reichlich teuer.

Eigentlich wollten wir mal richtig toll französisch dinieren. St. Barth gehört schließlich zu Frankreich und damit zur EU, wir zahlen mit Euros und die von Brüssel regulierten Handygebühren gelten sogar auf diesem winzigen karibischen Eiland. Aber damit hört es dann auf mit schönen heimischen Gewohnheiten. Die Preise auf den Gourmet-Karten der Restaurants sprengen unser Bordbudget. So landen wir – wie zuvor Daniel Craig, als es ihm wohl noch nicht so gut ging – beim Asiaten.



JENSEN
Bootsbau **WERFT**
aus
Meisterhand

JETZT
Hamburger
Yachthafen

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

St. Barth ist nicht nur wegen seiner EU-Zugehörigkeit deutlich anders als all die anderen westindischen Inseln. Was hier besonders auffällt: Saubere Straßen, gut gekleidete Menschen, keine verfallenen Häuser, viele Restaurants, dichter Verkehr mit intakten Autos, keine Bettler, kaum Afroamerikaner. Die Schweden, deren König früher St. Barth gehörte, waren Händler und gaben sich mit Sklaverei nicht ab. Die Engländer waren nicht lange genug die Herren von St. Bartholomäus, und als die Franzosen hier übernahmen, stellten sie fest, dass die Insel einfach zu klein und zu hügelig für die Plantagenwirtschaft ist, und so blieben die Europäer unter sich.

Ich rechne es dem Einfluss der Schweden zugute, dass die Zollformalitäten flott, effizient und unbürokratisch über die Bühne gehen. Zuletzt, in St. Kitts, war es noch so gewesen:

Station 1: Customsoffice.

Ausfüllen eines Formulars mit Schiffsname („Luv“), Heimathafen (Hamburg), Länge (14.50 m), Breite (4,50 m), Tiefgang (2,20 m), Masthöhe (22 m), Baumaterial des Rumpfes (Fiberglas), Farbe des Rumpfes (Blau), Anzahl der Motoren, Marke, PS-Stärke, Zahl der Waffen und Tiere an Bord (keine), Zahl der GPS-Geräte (eigentlich ist jedes Handy eines und auch in jeder unserer modernen Schwimmwesten ist eines integriert, aber ich will nicht als Händler verdächtigt werden und schreibe: 2).

Dann gilt es auszufüllen: Nummer des Schiffsregisters, Unterscheidungssignal, Telefonnummer, Wohnort des Kapitäns. Der Kapitän bin ich, und ich werde hier auch immer mit „Captn“ angesprochen. Das schmeichelt meinem Selbstbewusstsein, verpflichtet mich aber zu unangenehmer Papierarbeit, denn nur der „Captn“ ist berechtigt, von sämtlichen Crewmitgliedern

(Claus, Eggert, Björn und Michael) alle Daten aus den Reisepässen in die viel zu winzigen Formularkästchen einzutragen. Das dauert, aber die uniformierte Zöllnerin vertreibt sich die Zeit mit einem Computerspiel. Und dann noch: Woher gekommen (Antigua), wann (eben gerade), Uhrzeit (ich lasse das aus), der nächste Hafen (St. Martin oder St. Barth), wann?, welche Uhrzeit?, wieviel Crew an Bord? Ich lasse auch das aus, sollen die doch die Namen selbst zählen. Das ist eine schlechte Idee. Ich gebe das Formular ab und muss Nachfragen beantworten. „How many crew on Bord?“ Ich sage: „Da sind fünf Namen aufgeführt. „Aber nicht hier!“, sagt die Zolloffizierin streng und weist mit dem Finger auf ein kleines Kästchen: „Hier eintragen!“ Außerdem ist sie, ich hatte es befürchtet, mit der Entzifferung meiner Handschrift überfordert. Und deshalb fragt sie das halbe Dokument noch mal mündlich nach: „Wie heißt der Kapitän, Captn?“ „Können Sie das mal buchstabieren?“ Irgendwann sind wir dann doch fertig, alle Pässe sind gestempelt, die Gebühr bezahlt (72 EC-Dollar) und die Zöllnerin sagt: „Welcome to St. Kitts.“ Und ich solle nun mit dem Formular – auch das ist gestempelt – nach nebenan zum Hafenmeister gehen.

Station 2: Harbourmaster.

Den Hafenmeister kenne ich schon. Hilfsbereit und freundlich hatte er uns beim Anlegen geholfen und sich halbwegs dafür entschuldigt, dass wir heute Nacht kein Auge zutun würden. Es finde ein Open Air-Konzert unmittelbar im Hafengelände statt, und das würde laut. Gleichwohl: Auch dieser nette Mensch legt mir ein Formular vor. Und ein zweites: Schiffsname („Luv“), Heimathafen (Hamburg), Länge (14.50 m), Breite (4,50 m), Tiefgang (2,20 m), Masthöhe (22 m),

Baumaterial des Rumpfes (Fiberglas), Farbe des Rumpfes (Blau), Anzahl der Motoren, Marke, PS-Stärke, Zahl der Waffen...

Um es kurz zu machen: der ganze Scheiß noch mal und noch mal. Alles mit der Hand und der Stress nur schwach abgemildert durch das stillschweigende Einverständnis zwischen mir und dem Hafenkaptän, dass wir Unfug anrichten und niemand jemals diese Formulare liest, prüft oder verwendet. Diesmal werden die Passdaten der Crew nicht abgefragt aber Gebühren werden auch wieder fällig. Genau wie bei der

Station 3: Port Authority.

Die ist in einem anderen Gebäude. Ich frage die Autorität mit den gewaltigen Schulterstücken hinter dem Tresen hoffnungsvoll, ob man denn hier das gestempelte Formular vom Zoll oder vom Hafenmeister nicht kopieren könne? Blöde Frage. Alles noch mal und erneut. Im Hintergrund überträgt ein Fernseher ein Motorradrennen auf einer Matschpiste. Sieben Beamte sind höchst interessiert. Meine Handschrift, schon im Normalfall ein Problem, wird nachlässig. Diesmal will das Hafenamts auch wieder alle Namen. Und eine neue Gebühr.

Station 4: Immigration.

Die Frau in der Einwanderungsbehörde hört

Beethoven, „Pour Elise“, auf ihrem Computer, während sie dem „Captn“ der „Luv“ ein Formular in die Hand drückt und wartet. Ich will den Leser hier nicht weiter langweilen, es ist wie immer und überall auf den freien und selbständigen Karibikinseln. Jedes Amt hat eigene Papiere, eigene Fragen, eigene Beamte, und diese haben nur deshalb eine Daseinsberechtigung, weil sie eben diese sinnlosen Papiere produzieren. Eine Gebühr wird jetzt aber nicht fällig. Dafür fragt mich die blauweiß uniformierte Dame, ob ich denn bereit sei, für ihre Kirche zu spenden. Ein Spendenbuch liegt auf ihrem Schreibtisch neben weiteren Stapeln von Formularen, und bevor sie auf die Idee kommt, mir noch ein weiteres vorzulegen, drücke ich ihr 15 EC-Dollar in ihre dankbaren Hände.

Und in St. Barth? Zoll, Hafenmeister, Hafenbehörde und Immigration alles in einer Hand. Die Daten werden – gut leserlich – flott in einen PC getippt. Fertig. 17 Euro gegen Quittung. Das war's.

Eggert, der alte Religionsverächter, weiß nach einem Spaziergang durch die aufgeräumte kleine Stadt, warum es den Menschen hier so vergleichsweise gut geht: „Die haben nur zwei Kirchen.“ Eggerts Theorie: Je mehr Sekten und



**Seemann
& Söhne**

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

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

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

Religionen den Menschen das Heil im Himmel gegen Spendengelder versprechen, umso weniger hätten sie davon hier auf Erden. Da mag was dran sein. Zwei Dutzend und mehr Heilsbotschafter, sämtlich mit eigenen Gebäuden und Türmen, finden sich auf jeder Insel, in jedem Dorf, an jeder Straßenecke. Wer mit der Bibel – in wessen Auslegung auch immer – nichts am Hut hat, glaubt an Haile Selassie und versteckt deshalb seine niemals geschnittenen Rastazöpfe unter gehäkelten Turbanen.

Ich halte dagegen: St. Barth ist so wohlhabend, weil die EU ordentlich subventioniert und Leute wie Brad Pitt und Daniel Craig ziemlich viel Geld hier lassen. Ich frage Michael, ob er sich vorstellen könne, auf dieser Insel der Seligen zu leben: „Stell Dir vor, eine Luxusvilla auf dem Berg mit Blick auf den Atlantik und in den Golf von Mexico, unten wartet deine Yacht, die Sonne scheint verlässlich auch im Januar, und unten am Pool wartet Angelina Jolie. Wär das was für dich?“ Michael zögert ein ganz klein wenig, wohl wegen des Gedanken an Angelina. Und dann sagt er: „Nee. Zu viele Mücken.“ Heiko Tornow

Seglergeschichten

„De greune See“ – Wandlungen eines Vertenskreuzers

Eine in heutiger Zeit unglaubliche Geschichte

Vorbemerkung: Holzschiffe können ein langes Leben haben, ein längeres vermutlich als moderne Kunststoffboote. Man muss nur Arbeit hineinstecken und Phantasie und Geschick haben. Die ursprünglichen Entwurfsmerkmale gehen dabei

manchmal verloren, so dass sich Klassiker-Liebhabern die Haare sträuben. Aber in der Zeit, in der diese Geschichte spielt, gab es den Begriff „Klassiker“ noch nicht, und der Zweck heiligte die Mittel. Die vollständige Fassung dieser Geschichte findet man unter <https://www.svaoe.de/164-berichte/berichte-sonstige/763-de-greune-see-wandlungen-eines-vertenskreuzers> (Red.)

Mein Vater Kurt Behnke war seit seiner Jugend dem Segelsport verbunden und u.a. Eigner einer C-Jolle. Wie viele andere, wurden auch meine Eltern im Krieg ausgebombt. Die Jolle wurde zum Erwerb eines neuen Schlafzimmers verkauft. Mein Vater segelte dann in der schifflosen Zeit auf verschiedenen Yachten der Familie Wegener mit, bis sich für ihn im Jahr 1959 die Möglichkeit ergab, an den Kauf eines neuen Bootes zu denken.

Die SKO bot damals ihren Vertenskreuzer „Pfeil“ zum Verkauf an, wohl hauptsächlich auf Grund erheblichen Reparaturbedarfs. Mein Vater, Schiffbauer von Beruf, kaufte den „Pfeil“ für 4.500 DM und erfüllte sich damit einen großen Traum, wieder ein eigenes Schiff zu besitzen. Nach dem Kauf wurde es bei der Wegener-Werft in Altenwerder gleich wieder an Land geholt. Wohl durch eine Grundberührung war im Achterschiff erheblicher Schaden entstanden, und es mussten neue Spanten, eiserne Bodenwrangen und Planken ersetzt werden. Um an die entsprechenden Stellen zu kommen, wurde das Cockpit entfernt und gleich erneuert. Danach wurde das Schiff seinem Element Wasser wieder übergeben und zum Kennenlernen auf der Elbe bewegt. Dabei zeigte sich, dass der Aufbau leckte und das Deck einen neuen Leinenbezug benötigte. Es war also wieder viel Arbeit nötig, und es wurden

gleich Nägel mit Köpfen gemacht: Der Aufbau wurde komplett erneuert und die Einrichtung gleich mit. Dann wurde wieder gesegelt.

Nach der Sturmflut im Jahr 1962 siedelte die Wegener-Werft in den Hamburger Yachthafen nach Wedel um, und wir mussten uns einen neuen Liegeplatz suchen. Wir fanden ihn im Nesskanal bei der Heuer-Werft in Finkenwerder. Das Leinendeck leckte mittlerweile wieder, und es musste zur Reparatur eine Entscheidung getroffen werden, die auch finanziell tragbar war. Wir verlegten ein Sperrholzdeck, das lackiert wurde und somit die reinste Rutschbahn war. Der Lack wurde daraufhin mit Sand vermischt, so dass die Unfallgefahr eingegrenzt wurde, dafür aber Hosen und Knie stark litten. Das Aussehen passte jedoch.

Das nächste Problem kam aber unausweichlich. Das Schiff machte verstärkt Wasser, und wir hatten das Empfinden, die Elbe wieder und wieder durchzufiltern. Allerdings blieb das Bilgewasser trübe, die Filterwirkung war wohl nicht so gut. Im Jahr 1974 trat der Sachverständigenrat, bestehend aus Familie Behnke, Bootsbaumeister Jürgen Heuer, seinem Gesellen Rolf Krüger und Bootsbaumeister Heinz Wegener zusammen. Die Entscheidung war, den Rumpf mit Kunststoff zu überziehen. Dieses Abenteuer startete im Herbst 1974. Zunächst wurde die Farbe vom Rumpf abgebrannt und mit größtem Schleifpapier („Dachpappe“) bearbeitet. Im Laufe von „Arbeitsgesprächen“ wandelten sich die Reparaturarbeiten dann zu einem Umbau. Das Deck könnte doch als Stabdeck verlegt werden, und um ein wenig mehr Raum zu gewinnen, könnte man das Schiff eine Planke höher machen. Die erste Idee war, einfach den Rumpf unter der obersten Planke aufzusetzen, eine neue Planke



Eine Planke aufgesetzt, verbreitert, Deck neu verlegt



Mit Raute im Segel, aber ohne Nummer

einzusetzen und anschließend das Deck mit dem Aufbau wieder aufzusetzen. Damit hatten wir aber noch kein neues Deck. Eine andere Idee war, den Aufbau abzutrennen, das Deck abzunehmen, um eine Planke aufzuplanken, dann ein Stabdeck zu verlegen und den Aufbau wieder draufzusetzen. Nach reichlicher Überlegung und vorangegangenem Kassensturz entschieden wir uns für die zweite Version. Der Aufbau wurde abgenommen und unter dem Schiff gelagert. Das Deck wurde mit einer Kreissäge quer zur Längsachse Streifen für Streifen aufgesägt und ausgebrochen. Damit waren die Vorarbeiten zum Aufplanken erledigt. Das Aufplanken erwies sich dann aber doch schwieriger als ge-

dacht, zumindest im Achterschiff im Bereich des Spiegels. Der Spiegel wurde abgesägt (er hängt heute bei uns im Flur an der Wand), und auf drei Meter nach vorn wurden die Spanten entfernt. Während dieser Arbeitsphase kam Jürgen Heuer mit einem unglaublichen Vorschlag: Wenn wir das Schiff schon aus Platzgründen 20 cm höher machten und ein neues Deck auflegten, dann könnten wir bei der Gelegenheit den Rumpf doch auch gleich breiter machen. Vorsichtshalber sagte er das nicht im Beisein meines Vaters, aber uns anderen gefiel das.

Nach kurzer Überlegung gingen wir ans Werk, und zwar, als mein Vater zum Mittagessen nach Hause gefahren war. In den leeren Rumpf (die gesamte Einrichtung fiel dieser Aktion zum Opfer) wurden Balken und „Daumenkräfte“ (Zahnstangenwinden) angesetzt. Einer von uns wurde neben dem Schiff postiert, um darauf zu achten, dass der Rumpf nicht nach außen auseinander brach. Die restliche Mannschaft (vier Personen) war für Balken und Daumenkräfte zuständig. Es wurde gedreht, es knirschte, knackte und krachte. Spanten brachen. Das Schiff wurde um 20 cm breiter. Danach wurden Rundeisen diagonal durch das Schiff geschoben, um es zu fixieren. Die wichtigste Person bei dieser Aktion war „Opa Tee“, ein alter, stets auf der Werft anwesender Freund von Jürgen Heuer. Er hatte die Aufgabe, meinen Vater, wenn er von der Mittagspause zurückkam, im Schnack aufzuhalten, denn die Verbreiterung fand ja ohne sein Wissen statt, und ihn hätte sicherlich der Schlag getroffen, wenn er hätte zusehen müssen. Als er die Sache später bemerkte, machte er gute Miene zu dem Spiel, wohl auch, weil durch Jürgen Heuers Geschick kein größerer Schaden entstanden war. Jetzt konnten wir die Spanten verlängern, die

Planken anbringen, und der Deckstringer (Balkweger) kam an die Spanten. Die fehlenden Spanten haben wir aus einzelnen Streifen verleimt. Auf die gleiche Weise wurden auch die Decksbalken gefertigt. Auf das Gerippe kam ein acht mm dickes Sperrholzdeck, auf dem die Schlinge aufgelegt wurde, worauf der vorhandene Aufbau wieder seinen Platz fand.

Der Rumpf war bis auf das Cockpit wieder geschlossen, und wir konnten mit der Einrichtung anfangen. Schotten, Kojen und Schränke wurden angefertigt und eingebaut, und das Holz für das Stabdeck (10 mm Teakholz) wurde zugeschnitten und das Deck verlegt. Nachdem diese Arbeiten beendet waren, konnten wir uns um die Außenhaut kümmern. Wie bei der vorher auf Heuers Werft gemachten Kunststoff-Beschichtung von Peter Himstedts „Saturn“ (heute „Heti“) haben auch wir den Rumpf mit einer Anzahl von 3,5 mm weiten Löchern angebohrt, die als Anker für den Überzug dienen sollten. Von der Werft Willy Asmus aus Glückstadt erhielten wir Glasfasergelege und Polyesterharz. Irgendwann nach Pfingsten 1975 (die Halle war leer) wurde das Schiff auf die Seite gelegt, und wir konnten mit dem „Tapezieren“ beginnen. Im Bereich des Vorstevens und im Heckbereich wurde ca. acht mm Glasfasermatte aufgebracht, ansonsten 4 mm. Nachdem die eine Seite durchgehärtet war, wurde das Schiff „gewendet“ und die andere Seite behandelt. Danach hieß es schleifen, schleifen und nochmals schleifen. Mit einem langen, mit Sandpapier bezogenen Brett haben wir vier bis fünf Wochen damit verbracht. Zwischendurch wurde immer wieder gespachtelt, denn das Schiff sollte eine schwarze oder dunkelblaue Außenhaut bekommen, wie es vorher war. Nachdem der erste Lack aufge-

tragen war, stellten wir mit Entsetzen fest, dass der Rumpf viele Berge und Täler aufwies, und wieder mussten wir schleifen und spachteln. Wir entschieden uns daraufhin, den Rumpf weiß zu lackieren. Es wurden schließlich vier Schichten 2-Komponentenlack aufgetragen. Der Rumpf war fertig.

Nun wurde es Zeit, sich mit dem Rigg und den Beschlügen auseinander zu setzen. Wir fuhren nach Altenwerder zu Walter Schulz, der uns einen Segelriss zeichnete. Das Schiff sollte nach dem Umbau eine Topptakelung erhalten, und so benötigten wir auch einen neuen Mast. Diesen bekamen wir von Heinz Wegener in Wedel. Er hatte noch etwas Passendes liegen. Der Transport nach Finkenwerder wurde im Herbst mit Hilfe von Peter Himstedt und seiner „Saturn“ getätigt. Mit Segelmacher Hinsch aus Glückstadt wurde die Segelgarderobe besprochen. Liefertermin: 14 Tage vor Ostern 1976. Jetzt hätte das Schiff eigentlich zu Wasser gekonnt, doch ohne Segel, Seereling und andere Kleinigkeiten sollte es nicht in sein Element.

Zwei Wochen vor Ostern 1976 kam „De greune See“ bei herrlichem Wetter zu Wasser: leichte

westliche Winde, Sonnenschein und Schneeschauer. Moi Weer!

Der erste Probeschlag ging nach Wedel. Alles machte einen guten Eindruck, war jetzt stark gebaut und endgültig dicht. Von dem ursprünglichen Vertenskreuzer war nicht mehr so sehr viel zu sehen, aber man ahnte ihn noch, und deshalb ließen wir die rote Raute, das Segelzeichen der Klasse, in das Segel nähen, jedoch ohne Nummer.

Jan-Peter Behnke,
aufgeschrieben im Mai 2013

Aus Behörden und Verbänden

Befahren von Offshore Windparks

Bereits seit 2009 gab es zwischen dem DSV und den zuständigen Behörden vereinbarte Befahrensregeln für Offshore Windparks (OWP). Sportboote dürfen demnach grundsätzlich die deutschen OWPs befahren, jedoch werden für jeden Windpark unterschiedliche Einzelregelungen festgelegt. Für den ersten in Betrieb genom-

TICKET-DRUCKEREI
Herstellung attraktiver, funktioneller Eintrittskarten

SOUVERÄN SOFTWARE
Software für die Verwaltung von Museen

TECHNIK EXZELLENZ
Kassen, Thermodrucker, Kontrollsysteme, Infoterminals

KONTAKT HERSTELLER
Webshops für Online- und Mobile-Ticketing

BECKERBILLETT

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

menen „OWP Baltic 1“ (Ostsee) ist das Befahren bei einer Sichtweite unter 500 Metern und einer Windstärke ab 8 Bft verboten. Die später in Betrieb genommenen OWPs „Butendiek“, „Dan Tysk“, „Global Tech I“ (alle in der Nordsee) sowie „Baltic 2“ (Ostsee) dürfen bei Sichtweiten unter 1000 Metern, bei Dunkelheit und bei Windstärken ab 6 Bft nicht mehr durchfahren werden. Der DSV bittet um Erfahrungsmeldungen von Seglern.

(Quelle: Nautische Nachrichten der KA 1/2017)

KA und KYCD kooperieren beim Lehrgangsangebot

Bekanntlich gibt es in Deutschland zwei Einrichtungen, die den Fahrtenseglern Hilfen anbieten: Die Kreuzer-Abteilung des Deutschen Segler-Verbandes (KA) und der Kreuzer Yacht Club von Deutschland (KYCD). Diese Aufspaltung ist gegen Ende des vorigen Jahrhunderts durch Streitigkeiten entstanden, die hier nicht erläutert werden sollen. Beide Einrichtungen haben rege, aber ähnliche Tätigkeiten entfaltet, auch bezüglich der zahlreichen Lehrgangsangebote. Der KYCD ist Mieter in unserem Clubhaus. Nach Jahren getrennter Wege ist nun eine erste Zusammenarbeit entstanden. Mitglieder der KA können auch Ausbildungsveranstaltungen/Lehrgänge des KYCD zu denselben Konditionen buchen wie deren Mitglieder und umgekehrt. Das ist doch mal eine gute Regelung und lässt hoffen, dass die beiden Einrichtungen vielleicht einmal wieder zusammenfinden.

Ein interessantes inhaltliches Angebot im Programm des KYCD ist z.B. der Lehrgang „Berufsschiffahrt verstehen“. In einem der mo-

dernsten Schiffsführungssimulatoren kann der Sportbootführer die Perspektive wechseln und erfahren, wie sich die Kleinschiffahrt von der Brücke eines Handelsschiffes darstellt. Am 10. und 11. November 2017 ist der nächste Termin. (Quelle: Nautische Nachrichten der KA 1/2017)

Dies und Das

Ankündigung SVAOe Führerscheinkurse im Winter 2017/2018

Wir befinden uns am Ende der Segelsaison und bei Erscheinen dieser SVAOe Nachrichten sind sicher noch einige von uns auf Törn. Doch der nächste Winter guckt schon erwartungsvoll um die Ecke. Zeit, Wissen zu vertiefen, Führerscheine zu erwerben, das Funkzeugnis endlich mal nachzuholen? Die SVAOe bietet Ihnen vielfältige Möglichkeiten, den Winter sinnvoll segelaffin zu verbringen, ohne mit dem Boot die trockene Halle verlassen zu müssen. Und wer sich überhaupt erst auf das erste eigene Boot vorbereitet, ist gleich doppelt willkommen.

Wir führen im Winterhalbjahr 2017/2018 beginnend ab November und endend ca. im April 2018 folgende vorbereitenden Führerscheinkurse durch:

Sportsegelschein SPOSS ab 14 Jahren. Kein amtlicher Schein, sondern ein verbandsinterner Befähigungsnachweis, quasi der „Segelgrundschein“ und Voraussetzung, um eigenverantwortlich SVAOe-Jollen auf der Alster oder anderen Binnenrevieren zu bewegen.

SpoboSee Sportbootführerschein See ab 16 Jahren als amtlicher Standardschein zum

Führen von Yachten auf deutschen Seeschiff-fahrtsstraßen innerhalb der 3sm-Zone, dabei zwingend vorgeschrieben ab einer Motorleistung von 15 PS.

SKS Sportküstenschifferschein ab 16 Jahren, aufbauend auf dem SpoboSee + nachgewiesene 300 sm in Küstengewässern. Weiterführender, amtlicher und empfohlener Führerschein für Yachten in deutschen und internationalen Küstengewässern bis 12 sm von der Küstenlinie. Voraussetzung ist der vorherige Erwerb des Sportbootführerscheins See.

Das Wissen dieses Scheines wird zum Beispiel benötigt, um Yachten in Tidenrevieren wie der Deutschen Bucht sicher navigieren zu können – hierfür reicht der Stoff des SpoboSee nicht aus.

SSS Sportseeschifferschein ab 16 Jahren, aufbauend auf dem SpoboSee + 1.000 sm als Wachführer oder dessen Vertreter in küstennahen Seegewässern. Er ist empfohlen für internationale küstennahe Seegebiete bis 30sm von der Festlandsküste, dabei Ostsee, Nordsee und weitere Randmeere vollständig abdeckend. Ergänzend bieten wir auch in diesem Winter einen **Kurs zum UKW Sprechfunkzeugnis SRC Short Range Certificate** an. Das SRC ist verpflichtend erforderlich für Skipper einer Segelyacht auf deutschen Seegewässern, welche mit einem UKW Seefunkgerät ausgestattet ist. Es ist international anerkannt und kann ab 15 Jahren abgelegt werden.

Weiterhin ist zum Erwerb und das Mitführen von Seenotsignalmitteln wie Fallschirmraketen und Handfackeln der **Fachkundenachweises (FKN) für Seenotsignalmittel** nach dem Sprengstoffrecht erforderlich. Wir bieten den Kurs im Rahmen unseres SpoboSee-Kurses an; er kann auch separat besucht werden. Voraus-

setzung ist ein Mindestalter von 16 Jahren und der Besitz eines amtlichen Sportbootführerscheines.

Unabhängig von gesetzlichen Vorschriften setzt auch die SVAOe für das Führen vereinseigener Boote je nach Fahrtgebiet und Einsatzzweck bestimmte Führerscheine voraus; gleiches gilt für Vercharterer. Auch die erste eigene Yacht wird faktisch einen amtlichen Führerschein erfordern. Denn auch wenn sie mit weniger als 15 PS motorisiert ist, soll sie doch wohl versichert werden, und spätestens der Versicherer wird sich für Ihren SpoboSee interessieren. Denken Sie bei Ihren Plänen für die Saison 2018 daher frühzeitig daran, im Winter vorbereitende Führerscheinkurse zu belegen.

Nähere Informationen zu unseren Führerscheinkursen erhalten Sie auf einem Informationsabend am Montag, dem 30. Oktober ab 19:00 Uhr im Clubhaus. Bitte merken Sie sich diesen Termin vor – wir freuen uns auf Ihr Interesse.

Verbindliche Kurstermine und vertiefende Informationen sowie Kursgebühren finden Sie einige Wochen vorher auch auf unserer Web-Site.

Andreas Gustafsson

Vorsitzender des Ausschusses
für Navigation und Fahrtensegeln

Was hängt da am Clubhaus?

Mit der Fassade wurde auch ein Kunstwerk erneuert

Nicht nur die Fassade unseres Clubhauses war ein wenig in die Jahre gekommen, sondern auch das Großgemälde an der Nordwand, das eine Frau am Ruder zeigt. Erneuerung tat Not.

Nun, nachdem beides, Fassade und Gemälde, wieder gut anzusehen sind, mag sich mancher fragen, was es überhaupt mit dem Bild auf sich hat. Denn eine Szene von Bord einer zeitgemäßen Segelyacht, als Wandschmuck eines Segelclubs durchaus vorstellbar, ist es nicht. Es ist vielmehr Teil eines Kunstprojekts, über das die Projektleiterin uns folgenden Beitrag zur Verfügung gestellt hat:



Die Künstlerin Cecilia Herrero restauriert das Wandbild „Frauen ans Steuer“ (Foto: Elisabeth v. Dücker)

Im neuen Farbglanz

Die Frauengestalt am Steuer zieht die Blicke wohl aller Passanten auf sich: Seit 2000 ist sie auf der Fassade des Clubhauses der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne zu sehen. Von der argentinischen Künstlerin Cecilia Herrero anlässlich eines Hamburg-Aufenthaltes gemalt, ist „Frauen ans Steuer“ das neunte Wandbild des Projekts FrauenFreiLuftGalerie Hamburg, einzige open air-Galerie zum Thema Frauenarbeit im Hafen republikweit.

Im Juli 2017 war die mittlerweile in Bielefeld lebende Künstlerin nach Altona gekommen, um das auf feste Leinwand gestaltete und zuvor von der Mauer genommene Werk zu restaurieren. Neue Leuchtkraft belebt nun die bewegte Komposition und die kraftvoll angelegte Gestalt der Steuerfrau. Die kräftigen Farben verweisen auf die Stil-Tradition der mexikanischen Wandbildbewegung der 1920er. Mit dieser hat sich die Malerin nach Abschluss ihrer Akademieausbildung in Argentinien 1988 an der Escuela de Arte Publico Monumental, der Schule für Wandmalerei, im nicaraguanischen Managua auseinandergesetzt.

Cecilia Herreros Wandbild macht einen symbolischen Raum zwischen Wunsch und Wirklichkeit sichtbar. Im Entstehungsjahr ihres Bildes 2000 gab es im Hamburger Hafen keine einzige Hafenschifferin. Erst im Jahr 2006 wurde der Ausbildungsberuf für Frauen geöffnet. In zahlreichen Biographien gab und gibt es den Wunsch von Frauen nach stärkerer Teilhabe an nautischen Berufen – ganz im Sinne der bekannten hamburgischen Reederin Liselotte von Rantzau. Kleinliche Benachteiligung war nicht ihre Sache. 1982 formulierte sie: „Wo steht eigentlich geschrieben, dass die Schifffahrt eine Domäne der Männer ist?“ In ähnlichem Tenor agiert auch der für alle Bilder der open Air-Galerie typische Wortstreifen auf Cecilia Herreros Gemälde wie eine Zukunftsvision an der Schwelle des neuen Jahrhunderts: Hafen auf!

(mehr: www.frauenfreiluftgalerie.de/frauenansrunder)

Info zum Projekt:

Seit 1994 erforscht und dokumentiert unser kleines Team den Wandel hafenbezogener Arbeitswelt. Wo sind denn hier die Frauen? Was ist mit

weiblicher Wirtschaftskraft in Hamburgs Hafen heute, in den letzten 100 Jahren? Antworten auf diese Fragen finden sich in den Gemälden am Hafenrand: Malerinnen aus Hamburg, Argentinien, New York, London machen den Wandel künstlerisch sichtbar. Basis dafür sind Interviews und Recherchen von Kulturhistorikerinnen. 14 Gemälde an Mauern und Treppen bilden derzeit die open air-Galerie vom Fischmarkt bis Neumühlen an der Großen Elbstraße auf 2 km Länge. Das autonome non-profit-Projekt bietet Spaziergänge durch die Galerie sowie Film- und Vortragspräsentationen. Galerie-Leitung: Malerin Hildegund Schuster und Kunsthistorikerin Dr. Elisabeth von Dücker.

Elisabeth von Dücker

Kontakt: www.frauenfreiluftgalerie.de

Die „Peking“ ist zurück! Die große Viermastbark liegt nun an der engen Stör bei Wewelsfleth

Wie bereits in Heft 4-2017 der SVAOe Nachrichten angekündigt, kam die historische Viermastbark „Peking“ huckepack auf dem Dockschiff „Combi Dock III“ aus New York an die Elbe zurück, um ein Schmuckstück für das neu zu gründende Deutsche Hafenumuseum in Hamburg zu werden.

Dazu muss es aber gründlich instandgesetzt werden. Nicht um wirklich zu segeln, aber es muss sozusagen „postkartengleich“ in den Originalzustand zurückversetzt werden. Das wird bei der Peterswerft in Wewelsfleth an der Stör geschehen. Der erste Schritt war die Überführung von der Wasserung bei Brunsbüttel durch das Störsperrwerk zur Werft am 2. August 2017.



„Peking“ im Schlepp von Brunsbüttel zur Stör



*Der große Lastensegler von damals
im Vergleich zu einem heutigen Transporter*



*In Erwartung: Deiche und Ufer
an der Störmündung voller Menschen*



Einschleppen in die Stör



Mit Bug- und Heckschlepper vorsichtig zum Störsperwerk



Störsperwerk erreicht



Hinein ins Nadelör



*Auf engem Gewässer zur Werft in Wewelsfleth
(Fotos: Tomas Krause)*

Um 11:36 Uhr war Hochwasser in Ivenfleet, um 11:44 Uhr ging die „Peking“ durch das Sperrwerk. Das war schon mal Präzisionsarbeit. Eine große Menschenmenge begleitete das Schauspiel von den Ufern aus. Wenn auch das über hundert Jahre alte Schiff etwas ramponiert aussah – nur die Untermasten standen –, so ahnte man doch die einstige Großartigkeit. Unsere Fotografen haben die Eindrücke in Bildern festgehalten.

Wer hat noch alte Schwedenkronen?

Zumindest dem, der in den letzten Jahren nach Schweden gereist ist, dürfte bekannt sein, dass die alten schwedischen Geldscheine und Münzen durch neue abgelöst worden sind. Die alten haben 2016 ihre Gültigkeit verloren. Wer jetzt noch alte Barbestände in seinem Besitz haben sollte, dem hilft keine Bank oder Wechselstube mehr.

Es gibt aber offenbar noch eine Möglichkeit des Umtausches bis zum Juni 2018: Die Schwedische Reichs- oder Zentralbank nimmt über den Postweg Kronen entgegen und schreibt das Geld auf dem Konto des Einsenders gut, allerdings gegen eine Gebühr in Höhe von 100 Schwedischen Kronen. Infos und Formulare dazu gibt es auf der Internetseite der schwedischen Zentralbank, allerdings nur auf Schwedisch.

Zusätzlich sollte man wissen, dass Bargeld in Schweden am Aussterben ist. Selbst kleinste Beträge zahlt man mit EC- oder Kreditkarte. Manche Läden und schon gar kein Hafenmeister nehmen noch Bares an.

Cathrin Schaper

Ein Nachtrag zu Grotamar 82

Über das Problem mit dem Bioanteil im Diesel wurde in den SVAOe Nachrichten bereits ausführlich berichtet. Der beste Rat war, dass wir unsere Dieseltanks vorbeugend mit der entsprechenden Dosis „Grotamar 82“ versehen, welches das anerkannt beste Mittel gegen die Dieselpest ist. Nicht zur Sprache kam bisher, dass „Grotamar“ hochgiftig für Mensch und Umwelt ist. Kontakt mit Haut und Schleimhäuten sollte durch Schutzhandschuhe vermieden werden. Falls Spritzer ins Auge geraten, ist ein Besuch beim Augenarzt notwendig. „Grotamar“ ist schädlich für Wasserorganismen mit Langzeitwirkung. Wer sich noch genauer gruseln möchte, lese Absatz 2 des Beipackzettels!

Ein noch besserer Rat ist allerdings, wie wir geschrieben haben, biofreien Diesel zu verwenden, z.B. Aral Ultimate oder den, den man in Helgoland oder in Cuxhaven kaufen kann und neuerdings kann man in Hamburg auch CARE Diesel kaufen. Darüber demnächst.

Zu unserem Titelbild

Nicht zum ersten Mal bringen wir auf der Titelseite ein Bild unseres Mitglieds Wilfried Botha. Das hat seine Gründe. Botha, früher Eigner des Segelkutters „Lea von Altona“, heute des kleinen Segelkutters „Tally Hoo“ ist ein Liebhaber klassischer hölzerner Boote. Auch als Maler hat er eine Vorliebe für nautische Motive. So hat er dieses Ölgemälde geschaffen, eine stimmungsvolle, realistische Darstellung unter dem Titel „SY ‚Mumme‘ heimwärts vorm Kleinen Kohn“. Die „Mum-

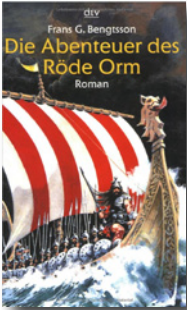
me“, eine sehr gepflegte Bianca 28, gehörte zu der Zeit, als das Bild entstand, Jørg Schildt und ist heute unter gleichem Namen im Besitz von Olaf Fleischhauer. Das Boot, das dunkle Elbwasser, die schmale Uferlinie und der mächtige, kontrastreiche Himmel bilden eine Einheit, wie Segler sie lieben und immer wieder sehen können. Es wiederholt sich alles und doch ist es immer wieder neu. Ein schöner Anblick.

Wer mehr über Wilfried Botha wissen möchte, lese, was Jürgen Schaper in den SVAOe Nachrichten 3-2011 über ihn geschrieben hat. GAN

Das Bücherschapp

Wieder gelesen:

Wem „Speckseites Ostseefahrt“ (SVAOe Nachrichten 3-2017) gefallen hat, wird von **Frans G. Bengtssons** „**Die Abenteuer des Röde Orm**“ (605 Seiten, dtv – Verlagsgesellschaft ISBN 3423200553, € 12,50) begeistert sein. Der Autor (1894–1954) wurde zunächst als Lyriker und Essayist und durch seine große Biographie Karls XII. bekannt. Weltberühmt aber wurde er durch den Roman „Röde Orm“, der auch unter dem Titel „Raubzug der Wikinger“ in den 50er Jahren verfilmt wurde mit Kirk Douglas und Außenaufnahmen im mittelalterlichen Fort La Latte bei St. Malo in der Bretagne. Wie eine nordische Saga beginnt und endet – höchst stilvoll – diese Wikingergeschichte. Was dazwischen liegt, ist aber alles andere als feierlich, sondern spannend und vergnüglich zu lesen. Mit Speeren, Äxten und Menschenleben gehen sie allerdings recht sorglos um, die ess-, trink- und liebesfreudigen Helden. Die Geschichte beginnt so: Orm, Mut-



ters Jüngster, verzärtelt und hypochondrisch, wird von plündernden, benachbarten Wikingern verschleppt. Das Schiff, auf dem die Nordmänner zu ihrem alljährlichen Raubzug gen Spanien fahren, kapern die Mauren. Leider sehen sich die Wikingers

eines Tages genötigt, einen ihrer maurischen Widersacher zu erschlagen und müssen deshalb – nicht ohne aufrichtige Entschuldigungen an den Kalifen von Cordoba zu hinterlassen – fliehen. Der Autor Frans Bengtsson versteht es meisterlich, seinen Lesern das Denken, Fühlen und Handeln der Wikingers humorvoll und sachkundig nahezubringen. Ob es darum geht, wie um das Jahr 1000 mit den „Geschorenen“ (den christlichen Missionaren) umgegangen wurde, wie man die Schätze aus den jährlichen Plünderungen untereinander aufteilte, wie diese Raubzüge organisiert waren und welchen Göttern dafür geopfert wurde; wie das Leben auf dem Bauernhof oder als Krieger in der Leibgarde des Kalifen Al Mansur ablief und warum es damals in Al Andalus auch als Wikingers besser war, zu Allah zu beten; wie um Frauen gefreit wurde oder wie das Thing-Fest alle 3 Jahre ablief – immer liest man mit Spannung und möchte gar nicht aufhören. Ganz nebenbei erfährt man auch vom Beginn des Feminismus, dargestellt in der Person der Königstochter Ylva. Der etwas ältere Leser erinnert sich dabei vielleicht an den Comic-Strip-Helden „Hägar der Schreckliche“, der nur bei seiner Frau Gerda stets den Kürzeren zog! Oder der Leser erhält eine Lektion in Verhandlungsdiagnostik, wenn nämlich Röde Orm (die Rote Schlange) nach seiner Rede vor

dem englischen König die Belohnung, die ihm sein gekrönter Anführer anbietet, ausschlägt mit den Worten: „Es würde deinem und meinem Ansehen schaden, wenn ich so wenig annehmen würde.“ Der König – nicht beleidigt – denkt über Orms Worte nach, um ihm am nächsten Tag die 3-fache Summe zu schenken, während er sagt: „Es ist nicht leicht, selbst zu wissen, wie berühmt man ist.“ Wir erleben mit ihm zahllose Abenteuer, deren Schauplätze von Spanien bis an den Ural reichen. Seinen Reiz erhält das Buch aber hauptsächlich durch die naive Unbekümmertheit der Nordmänner für die es nur Bier, Frauen, Schweinefleisch und Silber gibt. Nicht zu beneiden sind die in Skandinavien missionierenden christlichen Mönche, die ein hartes Los im Lande der Wikingers gezogen haben!

Michael Albrecht

Zu guter Letzt

„Das Meer ist von bitterem Geschmack und eigensinnig.“

Arabischer Dichter, zitiert von Muhammad Ibn Achmad ibn Dschubair (geb. 1145 in Valencia). Auf Pilgerfahrt nach Mekka begann Ibn Dschubair 1183 von Andalusien aus eine Schiffsreise, die ihn über das Mittelmeer nach Alexandria brachte. Von dort fuhr er den Nil hinauf zum Roten Meer, dann von Akko zurück nach Spanien. Am 25. April 1185 erreichte er Granada. Von Michael Albrecht gelesen in: David Abulafia, Das Mittelmeer – Eine Biografie, aus dem Englischen von Michael Bischoff, Fischer Taschenbuch.

Und ich dachte immer, dass das nur in der Deutschen Bucht so ist (GAN).

Von Privat zu verkaufen:

Beilken Großsegel, 26 qm, 4 Latten, Vorliek 11,60 Meter, Unterliek 3,25 Meter, mit Segelsack.

Ich möchte nicht, dass aus diesem gut erhaltenen Großsegel eine Tasche oder eine Jacke entsteht. Neupreis heute 3600,- Euro. Einem sympatischen Segelkameraden aus der SVAOe verkaufe ich es gern für nur 250,- Euro.

Peter Wannack, Telefon 0171 998 38 86, von 19 bis 20 Uhr.

Umschlagseite 4:

Fotos von SVAOe-Yachten bei der Elbe-Ausklang-Regatta, fotografiert von Kay Rothenburg

- ① C55 „MOD“ (Preuß)
- ② „Kalea“ (Selter)
- ③ „Scharhörn“ (SVAOe, Zernack)
- ④ „Swift“ (li.), „Fun“ (Gustafsson, Pollähn)
- ⑤ „Ballerina 2“ (Beilken)
- ⑥ „Havkarlen“ (Rainsborough)
- ⑦ „Turbemus“ (Raddatz)
- ⑧ „Panda“ (Godefroy)
- ⑨ „Heja“ (Vogel)

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 HASPDEHHXXX

Redaktion: Michael Albrecht, Marcus Boehlich, Götz-Anders Nietsch, Jürgen Schaper, 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.



Bitte helfen Sie den Delfinen mit einer Spende oder Patenschaft

Was wir tun:

- Kampagnen gegen Dynamitfischerei und Überfischung
- Einrichtung von Schutzgebieten und Schutzzentren
- Überwachung von Fischereihäfen
- Aufklärungsprojekte
- Kampf gegen „delfintödliche“ Netze

Mit einer **Delfinpatenschaft** unterstützen Sie die Schutzprojekte Kroatien, Peru und Mosambik
www.patendelfine.de

www.delphinschutz.org

Gesellschaft zur Rettung der Delphine e.V.

Kornwegerstraße 37 | 81375 München
Tel.: 089-74 16 04 10 | info@delphinschutz.org

Spendenkonto: Stadtparkasse München
BLZ 701 500 00 | Kto. 109 138 388

