

SVAOe NACHRICHTEN

5-2019 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



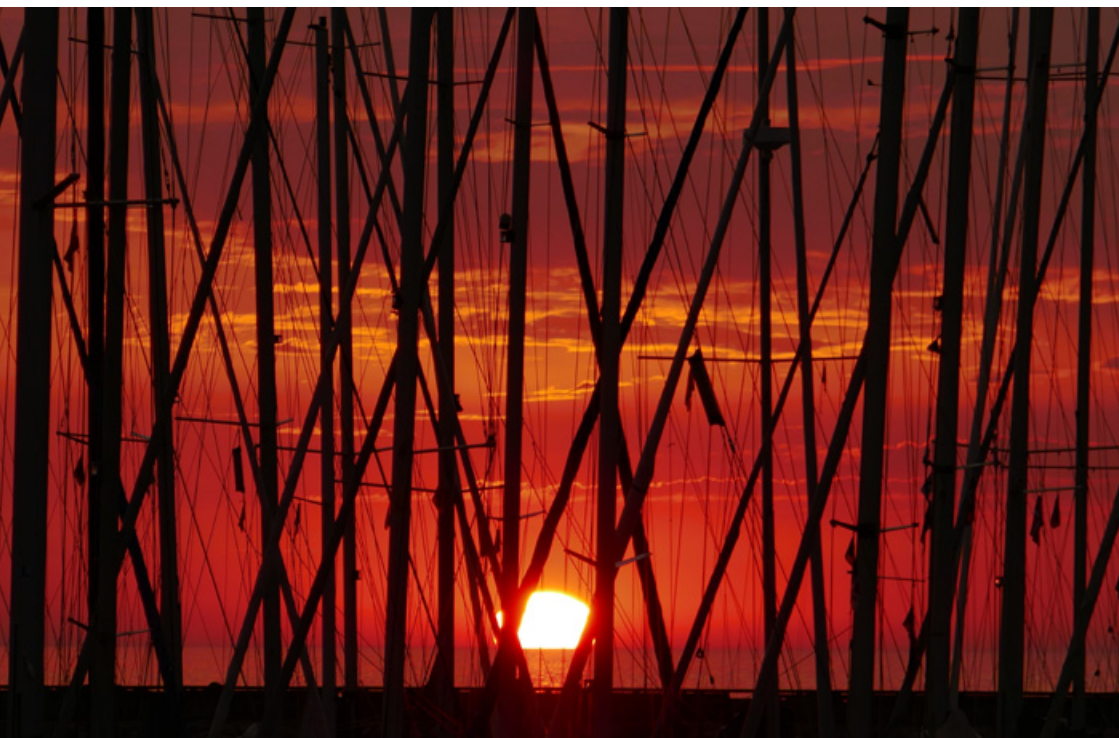
NACHRICHTEN DER SEGLER-VEREINIGUNG ALTONA-OEVELGÖNNE E.V.

97. Jahrgang

September / Oktober 2019

Nr. 5

DIE SAISON GEHT ZU ENDE



Sonnenuntergang. Der Himmel ist blutrot, aber der Sonnenball versinkt wolkenfrei in glasklarer Kimm.

Morgen wird ein schöner neuer Tag beginnen. Wir nehmen dieses Bild als gutes Vorzeichen.

*Die Segelsaison geht zu Ende, aber wir hoffen, dass in einem halben Jahr eine neue aufersteht,
so schön, wie es dieser Sonnenuntergang verspricht.*

Das richtige Auge für diesen Moment hatte der Fotograf Ulrich Körner.

IN DIESER AUSGABE

3 Editorial

Thema und Meinung

- 4 Wohin wandelst du dich, mein Revier?
Segeln auf der Elbe

Vereinsleben

- 6 Neuaufnahmen
6 Hamburg Boat Show
7 Sommergrillen in Borsfleth
*Gute Stimmung trotz Schlick
und Feuchtigkeit von oben*



Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 9 Wenig Wind in Spanien
Tania bei der Europe-WM
12 „Hungrier Wolf“
in Schweden
*Wieder sehr guter Erfolg bei
der J/24-Swedish Open*
15 Internationale Deutsche
Meisterschaft der J/70
*„Albis“ wird Dreizehnte von
31 und bestes Damenteam*
18 Europe Masters – Europa-
meisterschaft in Faaborg
Tania Tammling holt Bronze
21 „Albis“ bei der J/70-Europameisterschaft
am Gardasee
Insgesamt viel Pech, aber dennoch bestes Damenteam
24 Kieler Woche 2019 mit „Hungrier Wolf“
Nach spannenden Rennen Fünfter!
27 Die Glückstadt-Wettfahrten 2019
Bekam Petrus einen heimlichen Wunschzettel?



Jugend

- 30 Störtebeker-Opti-Cup
Helgoland 2019
Die Kleinsten auf hoher See
32 Eberhard-Wienholt-Preis 2019
Fritz Düwel holt den Teller



Fahrtensegeln

- 33 Nach langer Reise endlich
ein neues Zuhause
*„Triton“ im Museumshafen
Oevelgönne eingelaufen*
36 Mittsommer in Schweden
*Sommersonnenwende auf einer Schäre
im Stockholmer Archipel*



Seglergeschichten

- 38 Verhaftet in Casablanca
Welch ein Aufwand für zehn Mark!
40 Rettung aus der Karibik
Same Shit Every Day

Dies und Das

- 41 Zur „Classic-Week“ im
Juni an die Ostseeküste
SVAOe-Yachten immer dabei
43 Pas de Deux
Ein hilfreicher Schlepp
44 Marcus Boehlich verabschiedet
37. Schifffahrtsregatta
45 Zu unserem Titelbild



Das Bücherschapp

- 45 Zum Lesen und Wiederlesen
„Die Wunschreise“

Zu guter Letzt

- 48 Ist Segeln umweltverträglich?

Beilagen (nur für Mitglieder)

Einladung Herbstfest
Yachtwerft Luthje

Umschlagillustration

Öl auf Granit von Cathrin Schaper

Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

um es gleich vorwegzunehmen: Während des Sommers wurde sehr viel gesegelt, worüber u.a. in diesem Heft ausführlich berichtet wird. Zum Ausgleich fanden dafür weniger „unsportliche“ Veranstaltungen statt. Das ist auch gut so, denn Segeln findet zum Glück auf dem Wasser und nicht im Saal oder gar am Tresen statt.

Der sogenannte „eSport“, also im Wesentlichen „virtuelle Sportarten“, fällt übrigens, wie einem vom Deutschen Olympischen Sportbund (DOSB) beauftragten und im August veröffentlichten Gutachten zu entnehmen ist, explizit nicht unter die Definition „Sport“. Der Begriff Sport, so das Gutachten, sei „durch die langjährige Rechtsprechung im traditionellen Sinne der Anforderungen an die Körperlichkeit konkretisiert“.

Im Leitartikel werden Sie einige Überlegungen zum Wandel unseres Heimatrevieres Elbe lesen. Aus meiner persönlichen Sicht hat sich, was zu erwarten war, die Elbe seit Anfang des Jahres aufgrund der massiven Baumaßnahmen im Zuge der Fahrrinnenanpassung (vulgo „Elbvertiefung“) in eine Großbaustelle verwandelt.

Dessen ungeachtet: Es gibt sie immer noch, die schönen Ecken, die es sich lohnt anzusteuern. Allen Unkenrufen zum Trotz ließ sich z.B. das Störloch/Borsfleth unter Berücksichtigung des Tidenfensters anlässlich des diesjährigen „Sommergrillens“ problemlos erreichen. Mann/Frau musste dann eben mal früher aus der Kojе kommen, was ja auch ganz gesund sein soll. Auch wenn's pathetisch klingen mag: Gerade das „Segeln im Rhythmus der Gezeiten“ ist m.E. das Reizvolle an unserem Revier.

Das Thema Umweltverträglichkeit des Segelns wurde bereits in der letzten Ausgabe des Nach-

richtenblattes betrachtet und wird hier erneut diskutiert. Nicht nur vor dem Hintergrund des Klimawandels und der damit jüngsten verbundenen Aktivitäten einer jungen Schwedin und eines deutschen Hochseeseglers werden wir uns Fragen zu dieser Thematik stellen müssen. Vor allem werden auch wir Seglerinnen und Segler unseren Beitrag zur Reduktion nicht nur des Energieverbrauches und der damit einhergehenden CO₂-Emissionen leisten müssen. Weiterhin nichts zu tun wird in jedem Falle teurer und mit Sicherheit erheblich schmerzhafter als aktiv gegenzusteuern.

Beim Lesen der Berichte über die durchaus erfolgreichen Regattateilnahmen der SVAOe-Mannschaften ist zumindest bei mir der Eindruck entstanden, dass unsere Seglerinnen offenbar aktiver sind als ihre männlichen Pendants. Auf jeden Fall ist es sehr erfreulich zu sehen, was unsere Seglerinnen und Segler auf den Regatten leisten, gerade auch vor dem Hintergrund, dass mit dem Einstieg in die J/70-Klasse erst einmal Erfahrungen gesammelt werden müssen. Bekanntlich ist noch keine Meisterin vom Himmel gefallen.

Da bei Erscheinen dieser Ausgabe bereits wieder das Ende der Segel-Saison droht, sei auf die vom 23. bis 27. Oktober 2019 stattfindende zweite „Hamburg Boat Show“ hingewiesen. Selbstverständlich (!) wird sich die SVAOe wieder an der Messe beteiligen. Wir freuen uns auf Mitstreiter für die Standbesetzung und auf Ihren Besuch.

In diesem Sinne wünsche ich eine schöne Restsaison, Ihr/euer Stephan Lunau



THEMA UND MEINUNG

Segeln auf der Elbe

WOHIN WANDELST DU DICH,
MEIN REVIER?

Von Ulrich Körner ■ Endlich ein paar schöne Tage im Frühsommer. Nix wie hin zum Yachthafen, Schiff losbinden und raus. Aber wohin?

Vielleicht nach **Glückstadt**? Richtig idyllisch war's da noch nie, immer etwas inmitten provinzieller Geschäftigkeit, aber derzeit? Die neue Baustelle am Außenhafen hat ihr volles Leben entfaltet. Die Spundwand der Flutmauer ist freigelegt und wartet auf ihre Konservierung. Derzeit laufen die Vorarbeiten, daher faucht und heult von morgens bis abends der Sandstrahler, gelegentlich untermalt vom Getöse des Steinumschlags am Südkai des Hafens mit entsprechender Staubwolke. Wer vom Yachthafen in die Stadt will, sollte gut zu Fuß sein.

Dann lieber nicht. Auf nach **Borsfleth**, Lieblingshafen so vieler Elbesegler und auch unser Favorit! Manche meinen ja nicht zu Unrecht, für Fahrtensegler sei dies der wichtigste Hafen am Fluss. Aber leider ist er in diesem Frühjahr nicht wieder auf Tiefe gebracht worden und ist zur Niedrigwasserzeit eine einzige für uns unerreichbare Schlickwelt. Wer's mag, auch mal nachts aus der Koje zu fallen, weil das Boot sich nicht so in den Schlick legt wie gewünscht, kommt in diesem Jahr hier auf seine vollen Kosten.

Also dann an die Nordseeküste! **Cuxhaven** zeigt sich schön wie immer, bis am anderen Morgen um sieben Uhr die Seebäderbrücke zu Leben erwacht und uns an die bevorstehende Fahrrinnenanpassung erinnert. „Sheldt River“, ein wahres Monstrum von Saugbagger hat dort, direkt Außenkante am Yachthafen, an-

gelegt. Erinnerungen an vergangene Besuche werden wach. Der Platz wird gerne von diesen Schiffen angelaufen, um sich einmal vom anstrengenden Dienst zu erholen und schwere Werftarbeiten zu verrichten. Personal wird in alten VW-Bussen angekarrt, und dann geht's los. Bordkräne heulen, Trennschleifer und große Hämmer wechseln sich ohne Unterlass ab, was vielleicht noch erträglich wäre, liefen nicht weiterhin die Schiffsaggregate, insbesondere die Maschinenraumlüfter auf vollen Touren. Ein Mordslärm beschallt tags und nachts den Yachthafen, Aushängeschild der Stadt Cuxhaven für internationale Seglergäste. Wie lange das Ganze dauern soll, ist nicht in Erfahrung zu bringen. Die freundlich lächelnde blonde Hafenmeisterin zeigt sich ahnungslos und erklärt, der zuständige Betreiber „Niedersachsen Ports“ gebe hierzu nun einmal keine Auskünfte. (Zu so einer Darbietung gehören immer zwei!). Davon ungerührt aber verlangt der Bezahlautomat im Durchgang des Vereinsgebäudes nach Kurtaxe. Wofür eigentlich?

Nachmittags ergreift der Segler die Flucht. Es ist nur ein kurzer Weg zur **Marina Cuxhaven**. Das freundliche Schleusenpersonal auf Kanal 69 öffnet pünktlich die Klappbrücke. Welche Ruhe hier! Geweckt wird morgens um halb acht durch Kreissäge und Radlader auf dem Kai. Die Neubebauung der Landzunge im Hafen verkündet künftiges Hafencity-Flair. Allerdings wird nicht der Stil der am alten Deich stehenden Häuserzeile mit ihren ansprechenden Giebeln fortgesetzt, sondern es entstehen ziemlich uniforme Investorenbauten, austauschbar und beliebig, wie sie überall stehen könnten. Der Weg zum Sanitärcontainer der Marina führt durch tiefen Sand und Schutt und ohne Treppen auf die Baustelle.

Was nun? Nach **Helgoland** und Nordseeluft tanken! Doch wehe dem, der glaubt, hier auf Ruhe zu stoßen! Der neue Geldsegen aus der Windindustrie beschert der Gemeinde die Gelegenheit, die doch deutlich in die Jahre gekommene Infrastruktur stückweise auf Vordermann zu bringen. Der Südhafen ist rappellvoll, Liegen ist nur an der Ostmole möglich. Die Hälfte des Hafens nimmt ein Schwimmponton von gewaltigen Ausmaßen ein. Die bei dem missglückten Anlege- manöver der „Helgoland“ zu Silvester 2017 um- gelegten Pfähle des Fingerstegs werden erneu- ert, wofür zunächst einmal von diesem Ponton aus aufwendig nach Kriegsresten gesucht wird. Allerdings verkündet hier der Hafenmeister, täg- lich um 19:00 Uhr sei Schluss mit dem Lärm und tatsächlich: man könnte die Uhr danach stellen!

Anderentags Landgang: Im Binnen- (Schei- ben-) Hafen ist gerade eine millionenschwere Frischzellenkur angelaufen. Statt bunter Hum- merbudenromantik agieren jetzt Bauzäune, Pressluftschlämmer, Bagger, Schlepper.

Nach dem Oberland mit seinen Lummen und Tölpeln steht der Sinn nach einem Besuch bei den Robben. Mit der Fähre geht es zur Düne, wo man aber schnellstens zum Strand eilt, denn im Dünenhafen rührt ein Hydraulikmonster mit seinen Tentakeln ohne Unterlass das Becken um. Das Baggergut aus dem Scheibenhafen wird hier verklappt und zur Entsorgung „auf dem Konti- nent“ zunächst auf große, seegängige Schuten umgeladen. Mitleidigen Blicks auf die Urlau- benden, die sich den teuren Aufenthalt in ihren Ferienhäusern auf der Düne wohl auch anders gedacht hatten, geht es zurück zur Insel.

Gerne sind wir häufig elbauf ohne Dampfer- schwel und ständige Beobachtung der Verkehrs- lage durch die **Medemrinne** gefahren. Vorbei.



Der schöne Cuxhavener Yachthafen mit unvermeidlicher Störquelle bei Tag ...

Ein riesiges Sperrgebiet zur Ablagerung von Baggergut verhindert das Befahren mit Pontons, Kränen und Schleppern mittendrin.

Schon von weitem grüßen in **Otterndorf** Bau- und Mobilkräne der neuen Großbaustel- le am Hadelner Kanal. An der Schleuse finden umfassende bauliche Eingriffe statt. Es ist die derzeit größte Küstenschutzmaßnahme Nieder- sachsens. Neben Abbrucharbeiten an den Dalben und Teilen der alten Schleusenanlage von 1854 steht derzeit vor allem der Einbau von Spund- wänden an. Es wird wohl noch länger so gehen. Erst 2022 soll der Bau der neuen Kanalschleuse und Hochwasserschutzanlage fertig sein.



... und bei Nacht; der Lärm ist derselbe. (Fotos Verf.)

Wir laufen gleich weiter, steuern den Alten Hafen **Brunsbüttel** an. Mit dem Neubau der Deichlinie sind für die Ewigkeit gedachte Uferbefestigungen aus Beton und Asphalt entstanden. Das beruhigende Grün von Schilf und Gräsern tritt in den Hintergrund. Der Ort hat sich hier mit neuer Stadtmöblierung eine Stätte zum Verweilen geschaffen und sich wieder ein Stück dem Wasser zugewandt. Wir erleben junge Menschen, musikliebend (sie haben nicht unseren Geschmack getroffen, auch wenn ihr Ghetto-blasters alles gibt), trinkfreudig und sich nur bedingt verständlich artikulierend, die dort in die einbrechende Dunkelheit hineinfiefern, und zwar direkt vor dem Ziel, wo die tiefen Liegeplätze sind. Die kleine Straße im Vordeich mutiert zur Vorzeigemeile örtlicher Pkw-Liebhaber – zwar keine sehenswerten Oldtimer, sondern VW-Polos mit abgedunkelten Scheiben hinten, aber man zeigt was man hat. Nachts erscheint die Polizei, was aber dem Fortgang dieser Spontanparty keinen Abbruch tut. Auf dem morgendlichen Weg zum Bäcker treten wir durch Müll, Scherben, Blut.

Oder einmal wieder nach **Freiburg**? Der Segelverein propagiert dort drei Plätze, die nicht trockenfallen sollen. Beim letzten Besuch waren die allerdings durch Börteboote und Jollenkreuzer belegt, die Hatecke dort geparkt hatte...

Sicherlich ist das alles eine Momentaufnahme. Multiplizität der Ereignisse. Es kann nur besser werden. Oder sind wir staunende Zeugen eines gründlichen Umbruchs? Wir drehen um. Zurück nach Hause, dem Hamburger Yachthafen. Dass wir da sind, ist schon von weitem zu sehen und zu hören. Woran? An den vielen, wie aufgescheucht hin- und herrasenden Motorbooten. Wenn wir die erreichen, sind wir auch da. Doch lassen wir das. Es wäre ein anderes Thema.

VEREINSLEBEN

Juli/August 2019

NEUAUFNAHMEN

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

Vollmitglieder:

Karsten Schmidt, 22453 Hamburg

Ruth Ocksen, 22765 Hamburg

Claas Lorenz Fleuti, 22359 Hamburg, FSJler

23. bis 27. Oktober 2019

HAMBURG BOAT SHOW

Gesucht wird noch Messestandverstärkung!



Von Hartmut Pflughaupt ■ Auch 2019 wird die SVAOe wie in den vergangenen Jahren wieder mit einem eigenen Stand auf der Bootsausstellung in Hamburg vertreten sein. Wir sind in Halle 6, Stand 313 zu finden.

Wie schon in unserem Terminkalender für das 2. Halbjahr angekündigt, findet der Oktober-Vereinsabend nicht in unserem Clubhaus, sondern am Sonnabend, 26. Oktober, 17:00 Uhr auf unserem Messestand statt. An diesem Abend können wir wie alle anderen Aussteller in Halle 6 über

den offiziellen Messeschluss um 18:00 Uhr hinaus unseren Stand zu einem netten Treffen aller SVAOe-Mitglieder und deren Freunden nutzen.

Natürlich muss auch an diesem Tag für den Messebesuch Eintritt bezahlt werden. Wir konnten jedoch bei der Messeleitung erreichen, dass SVAOe-Mitglieder verbilligte Eintrittskarten für 8,- € in unserer Geschäftsstelle kaufen können. Bitte eine entsprechende E-Mail an info@svaoe.de senden. Die Karten kommen dann per Post. Natürlich ist es auch möglich, Karten ab 1. Oktober direkt in unserer Geschäftsstelle zu kaufen. Für die Besetzung unseres Messestandes suchen wir noch Verstärkung. Melden Sie sich bitte in unserer Geschäftsstelle. Vielen Dank.



Sommergrillen in Borsfleth

GUTE STIMMUNG TROTZ SCHLICK UND FEUCHTIGKEIT VON OBEN

Von Elske Pflughaupt ■ Die Aussichten für das diesjährige sommerliche Grillfest am 17. August waren nicht so gut. Kurzfristig war der Termin um eine Woche vorverlegt worden und außerdem war für mehrere Tage um diesen Termin herum viel Regen angekündigt. Ungünstig war auch, dass im Borsflether Hafen im Frühjahr nicht gebaggert worden war, sodass sowohl in der Zufahrt als auch an den Liegeplätzen verminderte Wassertiefen herrschten. Wie viele würden also kommen? Würde es ein „Sommerfest“ werden? Wir waren wohl nicht die einzigen, die sich diese Fragen stellten.

Wenn Ihr Fernglas in diesem Sommer defekt geworden ist –

z. B. Trieb schwergängig oder die optischen Achsen stimmen nicht überein, Stoß oder Fall – wir können da helfen! Auch sollte Ihr Fernglas zum Ende der Saison gereinigt werden. Eingetrocknete Salzwasserspritzer beschädigen die Oberflächen der Objektive und die Sehqualität ist eingeschränkt. Auch den Wunsch nach optischer Verbesserung können wir Ihnen erfüllen. Bringen Sie Ihr altes Fernglas mit und vergleichen Sie vor der Tür unseres Geschäftes Ihr Fernglas mit einem modernen Nachtglas, und Sie werden sich wundern, was heute alles optisch möglich ist. Denn, Seemann, unsere Augen werden nicht besser, aber immer besser werden unsere Ferngläser. Und die haben wir von ZEISS, LEICA, STEINER, KOWA, CANON. Diese sind mit einem Bildstabilisator ausgestattet und andere, eigentlich für jeden Geldbeutel das Richtige. Kostenlos senden wir Ihnen gern unsere kleine Broschüre „Die Merkmale guter Ferngläser“ und Unterlagen über moderne Fernoptik.



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



Einlaufen Borsfleth. Beäugt von viel Getier



„Luise“ hat einen Platz auf dem Schlickrücken gefunden



Am Steganfang war Wasser genug: „Ratokker“ und „Circle“



Schlick, soweit das Auge reicht



Auch im hinteren Hafenbecken: Nur Platz für kleine Boote



Der Grill wird angefeuert



Allen scheint's zu schmecken



Zum Klönen findet sich immer Stoff genug (Fotos: Hartmut Pflughaupt)

Freitagnachmittag Einlaufen in die Stör. Kurz nach Niedrigwasser waren wir in der Einfahrt, „ankerten“ mit unserem Kiel und warteten auf Wasser. Dabei wurden wir aufmerksam von viel Getier beobachtet. Bis zum späten Nachmittag waren nur „Circle“ und „Ratokker“ im Hafen Borsfleth angekommen.

Dann aber keimte Hoffnung auf. „Luise“ und „Sofie“ waren auf dem Weg elbab über AIS zu identifizieren. Aufgrund der Schlicksituation hatten sie aber keine Chance mehr, in den Hafen zu kommen und ankerten später in der Stör bzw. hinter der Rhinplatte.

Als wir am Sonnabend einen ersten Blick durchs Luk warfen, war die „Luise“ mit dem Vorsitzenden zu morgendlich früher Stunde auch angekommen und hatte sich einen „bevorzugten“ Platz auf einem Schlickberg ausgesucht, sodass das Boot bei fallendem Wasser deutliche Schlagseite nach Steuerbord bekam.

Mit der Nachmittagstide kamen dann „Kalea“, „Liv“, „Sofie“, „Sirkka“, „Rainville“, „Karolina“ und „Triton“ dazu. Auf dem Schlengel gab es ein erstes Begrüßungsbier und alle Neugierigen besichtigten die Neuerwerbung von Familie Schaper. Schönes Schiff, viiiel Platz und noch viiiel mehr Arbeit.

Am späten Nachmittag bauten wir für die überschaubare Teilnehmerzahl Tische und Bänke im Schutz der Fahrradhütte auf, weil es im Laufe des Abends ja wieder feucht werden sollte. Der Vorsitzende bekam einen standesgemäßen Platz und hielt als Ausgleich diesmal keine Rede.

Was dann kam, kann sich jeder vorstellen. Es wurde gegrillt, über die Saison, den Schlick und das Klima geklönt und eins fix drei war es dunkel. Wird wohl doch langsam Herbst. Dann fing es an zu schütten und die Hartgesotenen mussten

laut WetterOnline bis 23:15 Uhr ausharren, um trocken an Bord zu kommen. Darauf konnte man bei guter Stimmung warten. Dann waren Bier und Wein alle, das Wetter war ausgesprochen pünktlich und noch vor Mitternacht lagen alle gemütlich in den Kojen.

Sonntagnachmittag ging es mit der Tide hoch am Wind zurück nach Wedel. Letztlich hatten sich fast alle Bedenken zerstreut. SVAOe-er können aus allen Situationen etwas machen.

REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE

Tania bei der Europe-Weltmeisterschaft

WENIG WIND IN SPANIEN

Von Tania Tammling ■ Vom 3. bis 9. August 2019 fand die Weltmeisterschaft der Europe-Klasse in El Balís, Barcelona, Spanien, statt. Insgesamt gingen 103 Teilnehmerinnen und Teilnehmer bei der Regatta an den Start und kämpften bei Leichtwindbedingungen um den Weltmeistertitel bei den Europe-Damen und Europe-Herren.

Ich fuhr relativ kurzentschlossen zur Weltmeisterschaft, für die ich mich noch im letzten Jahr qualifiziert hatte. So begann ich fünf Wochen vor dem Start meinen strengen Sport- und Diätplan, um mich kurzfristig bestmöglich vorzubereiten.

Nach einer 23-stündigen Autofahrt mit viel Stau und meiner Europe auf dem Anhänger kam ich am Sonnabend spät abends bei dem ausrichtenden Verein am Mittelmeer an. Schnell nahm ich meinen Platz auf dem nahe gelegenen Campingplatz ein, um mich von der Fahrt ein wenig auszuruhen; denn am nächsten Morgen standen Anmeldung und Vermessung an. Glücklicherweise bin ich ja bereits ein alter Hase und bestens vorbereitet gewesen, was meine Vermessungs-



Tania, sehr zufrieden



*Tania, konzentriert (Fotos: Laura Carrau
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.0/>)*

papiere angeht. Auch bei meinem Equipment, welches gewogen, gemessen und nach den Sicherheitsbestimmungen kontrolliert wurde, gab es keinerlei Beanstandungen, sodass ich nach zwei Stunden fertig war. Danach stand noch Polieren und Boot Aufbauen auf dem Plan. Am Abend wurde die Weltmeisterschaft mit einem Umzug durch den Ortskern und einer anschließenden Eröffnungsrede feierlich eröffnet. Zudem bekamen wir eine für die Region traditionelle Show mit Feuerwerkskörpern dargeboten.

Für die fünf Wettfahrttage waren jeweils zwei Wettfahrten am Tag geplant. Der Montagmor-

gen zeigte sich für das Revier typisch windstill. Nach einigen Stunden Startverschiebung erst an Land und dann auf dem Wasser wurden am Abend alle Wettfahrten für den Tag abgesagt. Der Dienstag fing genauso an, wie der Montag geendet hatte – mit Startverschiebung, zunächst an Land, später auf dem Wasser. Glücklicherweise schaffte die Damen-Fleet eine Wettfahrt bei leichtem Wind, bevor dieser wieder einschlief. Die Herren verpassten den Wind aufgrund von vielen Startversuchen mit Frühstartern. Ich kam als 7. ins Ziel und war damit sehr zufrieden, da meine Stärke bei viel Wind liegt.

Als ich am Mittwochmorgen aufwachte und sich wieder kein einziges Blatt am Baum bewegte, fragte ich mich, wozu ich die letzten fünf Wochen eigentlich so viel Sport gemacht hatte. Meine Muskeln wurden bisher jedenfalls nicht beansprucht. Die Diät hingegen erwies sich als sehr sinnvoll, denn jedes Kilo im Boot weniger war bei dem leichten Wind vorteilhaft. Trotz schlechter Windvorhersage wurden wir aufs Wasser geschickt. Nach einer Stunde Startverschiebung ertönte dann das erste Ankündigungssignal. Der Wind war ungleichmäßig und drehig. Dazu kam eine Strömung von 30 Metern die Minute, was das Segeln extrem anspruchsvoll machte. Nach zwei geschafften Wettfahrten schlief das bisschen Wind, was da war, wieder ein und die weiß/rot gestreifte Startverschiebungsflagge wurde erneut gehisst. Nach eineinhalb Stunden Wartezeit auf dem Wasser wurden wir erlöst und alle weiteren Wettfahrten für den Tag abgesagt. Ich war froh darüber, denn mit den Platzierungen 33 und 21 segelte ich mich auf Platz 21 in der Ergebnisliste.

Am Abend fand das Sailor's Dinner am Privatstrand des Segelclubs statt. Die Teilnehmer/

innen wurden mit Paella versorgt, und es wurde noch bis in den späten Abend getanzt. Mich trieb es aber schon früh ins Bett. Ich konnte meine Enttäuschung über den schlechten Segeltag nicht verbergen und wollte fit für die letzten angesetzten sechs Wettfahrten sein. Als ich am Donnerstag allerdings aufwachte und wieder kein Wind zu sehen war, fiel es mir zunehmend schwer, motiviert zu bleiben. Auch das Weather Briefing, zu dem ich jeden Morgen ging, versprach nichts Gutes. Der vierte Tag begann also wieder mit Startverschiebung. Doch plötzlich spürte ich einen Windhauch. Die Wettfahrtleitung entschied richtig, uns direkt aufs Wasser zu schicken, und ein schöner thermischer Wind von bis zu 11 Knoten setzte sich durch. Die drei Wettfahrten liefen perfekt für mich. Super Starts, richtige taktische Entscheidungen und auch Speed und Höhe wa-

ren optimal. Nach der letzten Wettfahrt wurde ich direkt von dem Vermesser abgefangen und musste mit meinem Material zur Kontrollvermessung. Meine leichte Nervosität, dass etwas nicht stimmen könnte, war unbegründet. Mein Material war innerhalb der Messmarken und Sicherheitsrichtlinien. So fand ich meinen Namen am Ende des Tages mit den Platzierungen 8, 5 und 3 am Abend wieder auf Platz 7 der Ergebnisliste.

Für den letzten Tag versprach der Wetterbericht guten Wind, der sogar noch durch Thermik verstärkt werden sollte. Der leichte Wind direkt am Morgen machte mich ganz euphorisch, und ich wollte noch einmal alles geben. Das erste Startsignal erfolgte pünktlich, doch der angekündigte Wind war noch nicht da. Die leichte Brise vom Morgen war zwar ausreichend zum Segeln, doch weit von dem entfernt, worauf ich

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

gehofft hatte. Fest in dem Glauben, dass die Thermik noch kommen würde, versuchte ich mich zu konzentrieren und mein Boot schnell zu segeln – vergebens. Die Thermik kam den ganzen Tag nicht mehr und meine Platzierungen waren mit 20, 18 und 15 schlecht in den drei Wettfahrten. Zutiefst enttäuscht segelte ich in den Hafen und ging davon aus, mein Minimalziel der Top-10-Platzierung nicht erreicht zu haben. Der Blick auf die Ergebnisliste überraschte mich dann aber positiv. Bei der Siegerehrung wurde ich mit Platz 10 von 44 Teilnehmerinnen bei der WM 2019 aufgerufen.

Weltmeisterin wurde zum achten Mal in Folge die Dänin Anna Livbjerg. Silber ging an die Spanierin Ascensión Roca de Togores Benabent und Bronze an die Spanierin Elisabet Llargués. Bei den Herren gewann der Spanier Pau Schilt, zweiter wurde der Spanier Alejandro Pareja Gonzáles und dritter der Norweger Lars Johan Brodtkorb.

Mit gemischten Gefühlen machte ich mich auf den Heimweg, der dieses Mal nur 17 Stunden dauerte. Ich hatte mir für die WM eine bessere Platzierung gewünscht, doch aufgrund der für mich schwierigen Windbedingungen kann ich mit dem Ergebnis noch zufrieden sein. Es zeigt mir aber, dass ich noch mehr dafür tun muss, um auch bei leichtem Wind einen guten Bootsspeed zu erzielen. Vielleicht bekomme ich in diesem Jahr ja noch einmal die Chance dazu, eine Regatta bei Leichtwind zu segeln – ich hoffe es aber nicht. Ahoi, eure Tania



„Hungrier Wolf“ in Schweden

WIEDER SEHR GUTER ERFOLG BEI DER J/24-SWEDISH OPEN

Von Fabian Damm ■ Aus unseren Erfahrungen der letzten Jahre wissen wir, dass die Schweden es immer wieder hinbekommen, ein Regattaevent zum einen reibungslos und zum anderen besonders gesellig zu veranstalten. Die Teilnahme an der schwedischen Meisterschaft stand deshalb für uns schon früh fest und wir machten auch bei den anderen deutschen Teams kräftig Werbung dafür, nach Schweden zu fahren. Die Anreise startete am Donnerstag, 16. August, abends mit der Fahrt nach Travemünde, wo wir mit dem Boot auf dem Trailer auf die Fähre nach Schweden fuhren. Der gemeinsame Abend an Bord der Fähre mit Übernachtung in einer Kabine war eine gute Einstimmung für das Event.

Um 7:30 Uhr am Freitagmorgen verließen wir das Schiff in Trelleborg und fuhren die letzten wenigen Kilometer bis zum Segelclub am Falsterbokanal. Wir stellten den Trailer auf einem Werftgelände ab und begannen den Mast zu stellen. Nach und nach tauchten auch die anderen Teams dort auf. Das Programm sah vor, dass zwischen 14 und 16 Uhr alle Boote gekrant würden und danach eine Steuermannsbesprechung abgehalten würde. Es war also reichlich Zeit für uns, noch kleinere Reparaturen vorzunehmen, das Boot zu polieren und Pizza zum Mittag zu essen. Um 17:00 Uhr war der erste Start geplant. Am Abend mit den Wettfahrten zu beginnen, ist ein tolles Konzept der Schweden, welches es ermöglicht, drei Segeltage zu haben und trotzdem nur den Freitag frei nehmen zu müssen. Da es abends noch bis 22 Uhr hell ist, ist es dort auch sehr gut umsetzbar.

Im Jahr davor hatten wir die schwedische Meisterschaft gewonnen und sahen das als unseren ersten großen Erfolg in der jetzigen Crewzusammenstellung. Den Titel wollten wir nun natürlich verteidigen, auch wenn das Feld mit 18 Teilnehmern in diesem Jahr deutlich grösser war und sogar ein Brite extra eingeflogen war. Wir ließen die Steuermannsbesprechung sausen und fuhren lieber frühzeitig raus, um noch etwas trainieren zu können. Max, der gewöhnlich die J/70 „Tinto“ segelt und zur SVAOe-Bundesligamannschaft gehört, war als Ersatz für Jannik dabei. Es war also wichtig, ihm zumindest einmal unsere Abläufe in den Manövern zu erklären.

Wir segelten an dem Abend zwei Wettfahrten bei angenehmen drei bis vier Windstärken. Mit einem vierten und fünften Platz als Ergebnisse waren wir nicht wirklich zufrieden, aber es kamen ja noch reichlich mehr Rennen. Zurück im Hafen gab es Hot Dogs und Dosenbier für alle, was eine tolle Aftersail-Stimmung schuf. Kurz darauf gingen wir in unsere Unterkünfte – manche in eine Art Jugendheim mit Frühstück und andere in eine Wagenburg auf dem Parkplatz des Vereins zusammen mit den Crews der „Juelssand“ und anderen befreundeten Booten.

Am Sonnabend, 17. August, war deutlich mehr Wind. Vier Wettfahrten waren für den Tag geplant. Das würde vielleicht noch nicht die Entscheidung bringen, aber dennoch der wichtigste Tag werden. Heute mussten wir deutlich besser segeln, um eine Chance auf den Sieg zu haben. Einer der Favoriten und gleichzeitig der Organisator des Events, Per-Håkan Persson, hatte am Freitag beide Rennen gewonnen und startete auch am Sonnabend mit einem ersten Platz. Die Rennen boten viele Überholmöglichkeiten, und es zeigte sich schnell, dass es eine Spitzengruppe



Wettfahrtstart – „Hungriger Wolf“ DEN 5316 als einziges Boot mit Genua anstatt Fock



Vor dem Spinnaker-Setzen



An der Luvtonne



Zieleinlauf des letzten Rennens (Fotos: Patrick Andersson)

von fünf Booten gab, die sich nichts zu schenken hatten. Wir fuhren gute Platzierungen und der Schwede Per Håkan fuhr mitunter auch mal weiter hinten. Am Ende des Tages waren insgesamt sechs von acht geplanten Rennen des Events gesegelt und für die gesamte Top 5 noch alles offen. Am Abend gab es bei strömendem Regen ein feierliches Meisterschafts-Büffett im Partyzelt. Einige feierten und tanzten bis spät in die Nacht.

Bei schwachem und dazu abnehmendem Wind ging es am Sonntagmorgen los ins erste Rennen. Nach einem guten Start gingen wir als erster um das erste Luvfass und fingen an, unsere Konkurrenten hinter uns zu decken. Beim Verteidigen kommt es darauf an, immer zwischen Gegner und Tonne zu bleiben, doch wenn diese nicht grade zufällig in einer Reihe hintereinander her fahren, ist das leichter gesagt als getan. Bei so wenig Wind kommt dazu, dass die Boote vor dem Wind fast einen gleichen Wendewinkel fahren wie auf der Kreuz, um überhaupt Fahrt im Schiff zu halten, sodass sich das Feld sehr stark in die Breite ziehen kann. Ein kleiner Winddreher oder ein wenig mehr Druck in den Segeln kann dann viel ausmachen.

Die meisten Boote vermuteten auf dem ersten Vormwinder, dass die Böen auf der rechten Seite

zu finden sein würden und waren somit leicht zu decken. Nur die Crew der „Glen“ vom BSC fuhr über links und holte dabei mehrere Plätze auf. „Glücksgriff!“, dachten wir uns und kümmerten uns nicht weiter darum. Auf der zweiten Kreuz blieb es dabei. Die meisten, die zu uns in Schlagdistanz waren, fuhren nach links (geografisch dieselbe Seite wie auf dem Vormwinder, aber nun in Fahrtrichtung links statt rechts), und wir deckten das Feld, um das Risiko so gering wie möglich zu halten. Auch „Glen“ blieb bei ihrer Strategie und fuhr ganz alleine nach rechts. Wieder zahlte sich das aus, und sie gingen mit angenehmem Abstand als erste auf den letzten Vormwinder in Richtung Zieldurchgang.

Wir hatten unseren Abstand zu unseren Verfolgern auf der Kreuz verloren und mussten uns darauf konzentrieren, nicht noch mehr Plätze einzubüßen. Es schien, als würde der Wind kontinuierlich weiter abnehmen, je näher wir dem Ziel kamen, und 200 Meter davor trieben wir eher, als dass wir segelten. Das gesamte Regattafeld schob sich immer mehr zusammen und immer mehr Boote wurden uns äußerst gefährlich. Heimlich setzten wir zur vermeintlich letzten Halse an: „Schön ruhig und nicht zu sehr rollen und bloß nicht trampeln!“. Einige Gegner folgten uns und wir alle stellten enttäuscht fest, dass wir die Ziellinie noch lange nicht anliegen konnten. Das ganze Feld war nun ein unübersichtlicher Haufen und auch „Glen“ hatte ihren Abstand zum Feld verloren. Die BSCer kämpften seit ihrer letzten Halse damit, wieder Fahrt ins Schiff zu bekommen. Wir entschieden uns für einen weiteren Schlag, um uns aus der Windabdeckung von hinten zu befreien und passierten „Glen“ knapp am Heck. Bloß nicht zu viele Halsen mehr! Wir reizten es komplett aus und

setzten unser allerletztes Manöver direkt vor der Ankerkette des Zielschiffs, ohne es komplett durchzusteuern. Wir stellten das Boot komplett tief, rissen den Baum mit einem beherzten Ruck herum und trieben die letzte Bootslänge ins Ziel. Erster!

Damit waren wir punktgleich mit den Briten und mit Per-Håkan, wobei Per-Håkan die besseren Platzierungen hatte und damit führte. Wir hofften auf ein weiteres Rennen. Die Wettfahrtleitung wartete auch einige Zeit, doch es kam nichts mehr zustande. Wir gratulieren Per-Håkan zum Titel, bedanken uns für ein großartiges Event und freuen uns schon auf nächstes Jahr.

Die Crew an Bord war: Steuermann: Fabian Damm, Trimm: Max Bischof, Taktik: Jonas Lyssewski, Mast Moritz Böök, Vorschiff: Thorsten Paech

Nachbemerkung der Redaktion: Auch das SVAOe-Damenteam der „Juelssand“ unter Laura Paech nahm an dieser Swedish Open teil und endete mit einem sehr guten 6. Platz. Beiden Teams gratulieren wir sehr herzlich.

Internationale Deutsche Meisterschaft der J/70

„ALBIS“ WIRD DREIZEHENTE VON 31 UND BESTES DAMENTEAM

Von Tania Tammling ■ Vom 23. bis 27. Juli fand die internationale Deutsche Meisterschaft der J/70-Klasse im Rahmen der 130. Travemünder Woche statt. Insgesamt 31 Teams aus den Niederlanden, der Schweiz und Deutschland nahmen teil, die bei sommerlich warmen Tem-



WEGENER YACHTWERFT



ES KOMMT AUF JEDES DETAIL AN.



Individuelle
Yacht- Neu-
und Ausbauten



Osmose-,
Maler- und
Lackarbeiten



Teakdecks,
Holzmasten,
Reparaturen



Rundum-
Service und
Winterlager

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



Vereinsboot „Albis“ mitten im Getümmel



„Albis“ vorn mit drei blauen Flächen im Gennaker



Trimmen, Ausguck halten, schnell segeln!

peraturen, strahlendem Sonnenschein und besten Windbedingungen gegeneinander antraten. Von der SVAOe ging außer uns Corina Thiermann mit ihrer J/70 „Avalancha“ mit einer gemischten Mannschaft an den Start.

Wir reisten bereits am Dienstagnachmittag auf dem Priwall an, um die Vermessung zu durchlaufen, uns zur Regatta anzumelden und unseren Zeltplatz einzunehmen. Der Zeltplatz bestand aus einem von Brennnesseln übersäten schmalen Grünstreifen direkt an der Trave, bei dem das Zelt-Aufbauen ein wenig schmerzhaft war. Als wir am Abend mit Quaddeln übersät in unseren Campingstühlen mit Blick auf die Trave saßen, waren die Strapazen jedoch schnell vergessen.

Am Mittwoch standen wir schon früh auf, da wir uns noch am Abend vom Hafenmeister den ersten Krantermin hatten geben lassen. Im Anschluss daran fand das Skippers Briefing statt, bei dem wir über das Startverfahren und den zu segelnden Kurs „LRA“ informiert wurden. Wir verließen frühzeitig den Hafen, um pünktlich um 13:00 Uhr an der Startlinie zu sein. Dort fiel uns auf, dass der Kurs, der am Startschiff angehängt war, auf „LA“ geändert worden war. Bei um die 6–7 kn Wind wurde dann das Ankündigungssignal zur ersten Wettfahrt gegeben. Perfekte Windbedingungen für uns als leichteste Crew. Nach einem guten Start und taktisch einwandfreien Entscheidungen lagen wir unter den ersten zehn Booten im Feld. Kurz vor dem Ziel riefen uns andere Crews allerdings zu, dass wir eine Bahnmarke nicht gerundet hätten. Daraufhin mussten wir kurzerhand den Gennaker herunter holen, zur besagten Tonne zurückkreuzen und von dort aus ins Ziel segeln. Leider überholten uns bei dem Manöver einige Boote. Im Ziel an-

gekommen stellten wir fest, dass es doch keine Kursänderung von „LRA“ auf „LA“ gegeben hatte. Leider war das „R“ im Gegensatz zu den anderen Buchstaben auf der Anzeigetafel am Startschiff mit einem dünnen Stift geschrieben, sodass wir den Buchstaben nicht erkannt hatten.

Über den Tag nahm der Wind bis zu 16 kn stetig zu, doch auch in der zweiten Wettfahrt konnten wir gut mithalten. In der letzten Tageswettfahrt lief es für uns leider nicht so gut, sodass wir mit den Platzierungen 16, 12 und 23 zurück in den Hafen segelten. Am Abend waren wir beim „Avalancha“-Team zum Essen eingeladen und ließen den Tag gemütlich ausklingen.

Für einige von uns begann der nächste Tag mit einer Joggingrunde am Strand. Voller Energie liefen wir nach dem Frühstück aus und starteten die erste Wettfahrt bei ca. 9 kn. Auch an diesem Tag wurde der Wind im Verlauf immer kräftiger. Mit den Tagesplatzierungen 13, 6 und 13 beendeten wir den Tag aber sehr zufrieden. Am Abend wurden wir wieder zum Essen eingeladen. Dieses Mal verbrachten wir den Abend mit der „One Team“-Mannschaft und feierten Johans Geburtstag gebührend in der Beach Party Area der Travemünder Woche.

Der dritte Regattatag war von den Windbedingungen ähnlich wie der erste. Leider lief die erste Wettfahrt mit einem 20. Platz schon nicht gut und dies sollte sich für die weiteren beiden auch nicht ändern. Vor der zweiten Wettfahrt entdeckten wir ein Loch im Groß an der Lattentasche. Die Segellatte stach schon heraus, sodass wir das Segel schnell flicken mussten. Leider schafften wir es nicht rechtzeitig zum Start und überquerten die Startlinie mit 1:32 Minuten Verspätung. Die Aufholjagd beendeten wir mit einem 17. Platz. In der letzten Tageswettfahrt wurden wir auf der



Die hohe Kunst des schnellen Kreuzens



Das Team an Bord (v.l.): Tania, Ragna, Carlotta, Henrike, Franzí (Fotos: Sven Jürgensen)



Das Team auf der „Passat“ (v.l.): Carlotta, Ragna, Henrike, Franziska, Tania (Foto: Tania Tammling)



Vom Zielschiff „geschossen“: rechts „Avalancha“ GER 125
(Foto: Arne Scheef)

Startlinie von der Jury geflagged. Wir hatten unerlaubt mit dem Großsegel gepumpt, um Vortrieb an der Startlinie zu erlangen. Die zwei Strafkriegel, die wir dann drehen mussten, kosteten uns den Anschluss an das Feld, sodass wir mit einem 19. Platz ins Ziel kamen. Unsere etwas gedrückte Stimmung konnte am Abend aber wieder erhellt werden, da wir zu einem Empfang auf der Viermastbark Passat eingeladen waren. Danach ging es früh ins Bett, um noch einmal alle Kräfte für den letzten Tag zu sammeln.

Als wir aufwachten, hörten wir schon das Rascheln der Blätter in den Bäumen. Der Wind hatte sich über Nacht stark aufgebaut. Wir gingen dennoch völlig entspannt in den Regattatag, ohne hohe Erwartungen an uns zu stellen. In unserer allmorgendlichen Vorbesprechung waren wir uns alle einig, dass die drei wichtigsten Dinge „nicht verletzen“, „keine Fuck Ups“ und „Spaß haben“ sind. Zu unserer eigenen Überraschung hat das Vorhaben super geklappt, sodass wir trotz im Schnitt 1,5 Meter Welle und Windgeschwindigkeiten von über 20 kn einen 9. und einen 10. Platz erreichten.

Insgesamt beendeten wir die Deutsche Meisterschaft mit dem 13. Platz und sind damit sehr zufrieden. Auch bei dieser Regatta konnten wir wieder feststellen, dass wir in den vergangenen Monaten viel gelernt haben und dies immer besser umsetzen können. Kurz hinter uns platzierte sich „Avalancha“ auf dem 15. Platz

Ahoi vom „Albis“-Team Ragna Thönnessen, Henrike Wilckens, Carlotta Meewes, Franziska Wilckens und Tania Tammling
Die Redaktion gratuliert beiden Teams sehr herzlich zu ihren Leistungen!

Europe Masters – Europameisterschaft in Faaborg

TANIA TAMMLING HOLT BRONZE

Von Tania Tammling ■ Vom 12. bis 15. Juli fand die Europameisterschaft der Europe Masters in Faaborg statt. Insgesamt gingen 36 Teilnehmer aus sieben europäischen Ländern an den Start und ermittelten die Sieger der Damen und Herren nach acht Wettfahrten.

Ich fuhr relativ kurzentschlossen zur EM, denn noch eine Woche zuvor war ich mit der J/70 „Albis“ bei der Europameisterschaft am Gardasee. Nach einem Tag im Büro – immerhin wartete ich einen Tag – konnte ich nicht anders und fragte meinen Chef nach unbezahltem Urlaub für die EM in Dänemark und die WM in Spanien in der Europe Klasse. Leider war mein gesamter Urlaub nämlich schon durch die vielen Segelaktivitäten mit der J/70 komplett verplant, mein Segelhungers aber noch nicht gestillt.

Also holte ich meine schon etwas eingestaubte Europe aus dem Schuppen und fuhr am Donnerstagabend gen Norden. Dort angekommen, lud

ich mein Boot ab, polierte und baute es auf, so dass ich für den nächsten Tag schon startklar war.

Die Nächte verbrachte ich spartanisch aber bereits erprobt in meinem Auto. Wäre der Stellplatz des Segelclubs, auf dem wir Teilnehmer campen durften, nicht komplett von Straßenlaternen eingekreist gewesen, hätten es sicherlich auch sehr gute Nächte werden können. Aber die Nächte wurden mit dem Frühstück im Clubhaus am Morgen entschädigt. Überhaupt wurde ich von vielen netten Helfern, die alles in Bewegung setzten, dass ihre Gäste sich im Faaborg Sejlklub wohl fühlten, begrüßt.

Am Vormittag wurde die EM eröffnet und das Skippers Briefing durchgeführt, sodass das Ankündigungssignal zur ersten Wettfahrt pünktlich um 13:00 Uhr gegeben wurde.

Am ersten Tag war wenig Wind. Segelbar, aber mir macht das Europe-Segeln erst so richtig Spaß,



Tania Dritte in der Damenwertung

wenn der erste Spritzwassertropfen in meinem Gesicht landet. Es kam leider den ganzen Tag

FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN

T. 040.328 101-4701
firmenich-yacht.de



Eine Länge voraus.





Ein wenig Spritzwasser

kein einziger Tropfen in meinem Gesicht an. Mit den Plätzen 6 und 17 lag ich am Abend nicht besonders erfreut in meinem hellerleuchteten Auto.

Am nächsten Morgen krabbelte ich hoch motiviert aus meinem Auto, wobei ich mich auch schon mal deutlich beweglicher gefühlt hatte. Doch mit meinen 30 Jahren gehörte ich zu den jüngsten Teilnehmern der Regatta. Startberechtigt sind bei den Europe Masters nämlich Seglerinnen ab 30 Jahren und Segler ab 35 Jahren.

Der Wind hatte über Nacht etwas zugelegt, so dass sich ab und zu mal ein Spritzwassertropfen in meinem Gesicht verirrt. Mit den Tagesplatzierungen 5 und 10 konnte ich mich ein wenig nach vorne kämpfen.



Noch mehr Spritzwasser (Fotos: Anders Lund Foto)

Am dritten Wettfahrttag wurde der Wind nahezu ausgeschaltet. Die Sonne auch. Ich hatte Schwierigkeiten, mich für einen weiteren Leichtwind-Segeltag zu begeistern, versuchte aber dranzubleiben. Das gelang mir nur mäßig gut, was sich in meinen Ergebnissen 8 und 9 widerspiegelte. Auf die Ergebnisliste am Abend war ich damit in der Damenwertung leider weit von einer Treppchen-Platzierung entfernt.

Am letzten Wettfahrttag sah ich schon aus meinem Auto, dass sich die Blätter an den Bäumen tatsächlich bewegten. Wind! In heller Aufregung frühstückte ich schnell mein Müsli, machte mein Boot segelfertig und zog meinen Neoprenanzug an. Als ich mich gerade in den engen Neo gequält hatte, sagten mir zwei andere Segler, dass das Ankündigungssignal zur ersten Tageswettfahrt nicht wie die letzten Tage um 11:00 Uhr sei, sondern erst um 13:00 Uhr. Really?! Schon zwei Stunden vor den anderen aufs Wasser zu gehen, war keine Option. Da wäre ich schon vor den Wettfahrten zu erschöpft gewesen. Also hieß es wieder ausziehen und geduldig zwei Stunden verstreichen lassen.

Doch die Geduld hatte sich gelohnt. Ich konnte vor lauter Spritzwasser teilweise kaum noch etwas sehen, und die Muskeln brannten vom Ausreiten und Pumpen. Mit zwei 5. Plätzen konnte ich mich zwar im Gesamtergebnis nicht mehr verbessern, doch in der Damenwertung deutlich aufholen, sodass es am Ende noch für den 3. Platz ausreichte.

Die Siegerehrung und gleichzeitig die Eröffnung der Jugend-Europameisterschaft fand auf dem Marktplatz des Ortes statt, wohin alle Teilnehmer mit ihren jeweiligen Nationalflaggen liefen und vom Spielmannszug angeführt wurden. Ahoi, Eure Tania

Die Redaktion gratuliert sehr herzlich zu diesem Erfolg!

„Albis“ bei der J/70-Europameisterschaft am Gardasee

INSGESAMT VIEL PECH, ABER DENNOCH BESTES DAMENTEAM

Von Tania Tammling ■ Vom 22. bis 29. Juni 2019 fanden sich 124 J/70-Teams in dem italienischen Ort Malcesine am Gardasee ein, um den Europameister in ihrer Klasse zu küren. Wir waren mit unserer noch sehr neuen SVAOe-„Albis“ am Start und nutzten die Gelegenheit, uns mit dem internationalen J/70-Feld vertraut zu machen und so viel wie möglich von den erfahrenen J/70-Seglern zu lernen.

Am Freitagabend machten wir uns nach Feierabend auf den Weg gen Süden. Netterweise durften wir uns für die lange Reise den VW-Bus von der Firma Toplicht ausleihen, mit dem wir „Albis“ problemlos hinterherziehen konnten. Am nächsten Morgen kamen wir bei strömendem Regen an, der leider auch den ganzen Tag anhielt. Da jedoch jede Menge Arbeit mit Boot-Putzen, Aufbauen, Anmelden, Vermessen, Einkaufen, Wohnung-Beziehen auf uns wartete, blieb uns nur die Möglichkeit zu akzeptieren, klitschnass dabei zu werden.

Am nächsten Tag wachten wir bei blauem Himmel und einem atemberaubenden Blick auf den Gardasee in unserer Unterkunft auf. Für ein ausgiebiges Frühstück hatten wir allerdings keine Zeit, da der zweite Teil der Vermessung noch anstand. Aufgrund des Regens am Vortag durfte „Albis“ erst heute auf die Waage. Mit zwei Kilo Übergewicht durften wir unser Boot dann ins



„Albis“ im Kampfgeschehen

Wasser kranken und zu ihrem Liegeplatz bringen, an dem wir weitere Bootsarbeiten durchführten. Am Nachmittag nutzten wir den frischen Wind, um uns mit dem Revier vertraut zu machen. Außer uns waren etliche andere Teams auf dem Wasser, sodass wir genügend Trainingspartner zum Geschwindigkeits-Angleichen hatten. Wir konnten gut mithalten und fuhren am Abend mit einem guten Gefühl zurück in den Hafen.

Am Montag fand das offizielle Practice Race statt, welches die Segler aber auch die Wettfahrtleitung und ihr Team als Generalprobe nutzten.



*Höchste Konzentration kurz vor der Bahnmarke
(Fotos: Lucchi Lucarelli)*



Das „1st All Women's Team“ mit ihrer Urkunde

Wir konnten im Mittelfeld sehr gut mithalten, waren mit dem Ergebnis zufrieden und fuhren mit einem kurzen Badestopp wieder in den Hafen. Am Abend fand dann die offizielle Eröffnung statt. Mit Fahnenträgern, die die 22 teilnehmenden Nationen vertraten, und Spielmanszug liefen wir durch die Altstadt von Malcesine bis zur Burg, wo die Eröffnungsrede gehalten wurde und kühle Getränke auf uns warteten.



Man sieht ihnen die Entspannung an:
Damen-Eisessen am Gardasee (Fotos: Ragna Thönnessen)

Am nächsten Tag ging es dann endlich so richtig los. Um 13:00 Uhr war der Start zur ersten Wettfahrt in der Qualifying Runde, die aus insgesamt sechs Wettfahrten in den ersten zwei Tagen bestand. Das 124 Boote große Starterfeld wurde dafür in vier Gruppen aufgeteilt, sodass immer zwei Gruppen á 62 Booten an der Startlinie um den besten Platz auf der bevorteilten Seite kämpften. Wir ließen uns nicht einschüchtern, brüllten (was anscheinend sehr abschreckend wirkte) und verteidigten unsere Lücke in Lee erfolgreich, sodass wir drei super Starts hinlegten und Tania sich ihren neuen Spitznamen „Babe“ verdiente. Am Ende des ersten Tages waren wir mit den Platzierungen 52, 25 und 33 auf dem 79. Platz und sehr glücklich mit dem Ergebnis. Den Abend ließen wir gemeinsam mit einem anderen deutschen Team beim Grillen in unserem Garten gemütlich ausklingen.

Am Mittwoch starteten wir wieder hoch motiviert in den Tag. Da der Wind durch die Hitzewelle ungewöhnlich unkonstant für Gardasee-Verhältnisse war, entschied sich die Wettfahrtleitung, den ersten Start bereits um 8:00 Uhr anzukündigen. Für uns bedeutete das, um 7:00 Uhr aus dem Hafen auszulaufen. Die erste Tageswettfahrt konnten wir noch bei gutem Wind durchführen, doch der restliche Tag war geprägt von etlichen Startversuchen, die entweder an drehenden Winden scheiterten und von der Wettfahrtleitung abgebrochen wurden oder durch Frühstarts des gesamten Feldes wiederholt werden mussten. Zwischenzeitlich flaute der Wind komplett ab, sodass wir bei 38 Grad in der Sonne brutzelten und Startverschiebung hatten. Am späten Nachmittag setzte sich der Wind dann aber noch einmal durch, sodass wir die letzten zwei Tageswettfahrten noch segeln

konnten. Leider haben die Babe-Starts gar nicht gut funktioniert, sodass wir in den Abwinden des großen Starterfelds hinterherfahren mussten und an die guten Platzierungen vom Vortag nicht anknüpfen konnten. Zudem waren wir in der 5. Wettfahrt in einen Protest verwickelt und wurden im Nachgang für die Wettfahrt disqualifiziert. Um kurz vor 20:00 Uhr legten wir völlig erschöpft von dem langen Tag im Hafen an und beendeten die Qualifying Runde mit einer Platzierung in der zweiten Hälfte. Das bedeutete, dass wir die übrigen Tage in der Silver Fleet der Finals starten durften, für die insgesamt acht Wettfahrten angesetzt waren.

Glücklicherweise mussten wir am ersten Tag der Finals nicht wieder so früh aus dem Hafen auslaufen wie am Vortag. Der Wind war jedoch wieder sehr unkonstant, und wir hatten

Schwierigkeiten, die richtige Taktik zu finden. Die Wettfahrtleitung entschied sich dennoch, die drei angesetzten Tageswettfahrten durchzuführen, die dadurch nicht immer fair waren. Plötzliche Windlöcher und -dreher durchmischten das gesamte Feld unterschiedslos, sodass wir den Tag am späten Abend mit einer Serie von 41, 40 und 34 beendeten.

Am Freitag klingelte der Wecker wieder um 5:30 Uhr, da die Wettfahrtleitung bekannt gegeben hatte, den ersten Start um 8:00 Uhr anzukündigen. Schon etwas erschöpft von den vorherigen Tagen, aber voller Motivation und guter Laune verließen wir den Hafen, bevor die Sonne sich zwischen den Bergen zeigte. In der ersten Wettfahrt kamen wir als 47. ins Ziel. Die zweite Wettfahrt mussten wir aufgrund eines Frühstarts leider aussetzen. Das tat uns aber sehr gut, da

**DIREKT
AM HAMBURGER
YACHTHAFEN!**



YACHTPROFI.DE

Gute Teile, guter Service.

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

P&K
products

Hochwertige
Produkte für
die Pflege
Ihrer Yacht:

**Reiniger
Polituren
Winschenfett
Frostschutz**

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

der Wind zugenommen hatte und wir die Zeit nutzen konnten, Konzentration und Kräfte wieder aufzubauen. So gelang uns in der dritten Tageswettfahrt ein guter 25. Platz.

Am letzten Tag der Europameisterschaft wehte ein kräftiger Wind. Wir hatten uns gerade fertig eingesegelt und waren in unserer Startvorbereitung als ein Schweizer Team zu uns segelte und uns einen Strauß Blumen überreichte. Wir bekamen schon in den Tagen zuvor immer wieder anerkennende Blicke und Sprüche, da wir die einzige Frauencrew bei der EM waren. Leider war genau das aber unser Nachteil am letzten Tag, da wir mit einem Crewgewicht von 285 Kilo deutlich unter dem der Herrencrews lagen. Durch den kräftigen Wind verloren wir deshalb trotz guter Starts immer wieder an Speed und Höhe und erzielten die beiden schlechtesten Ergebnisse der Final Serie. Im Gesamtergebnis reichte es dadurch nur für einen 116. Platz.

Bei der Siegerehrung am Nachmittag bekamen wir dann aber doch noch einen Preis mit großem Applaus und Jubeln der anderen Teilnehmer, als wir als beste Frauencrew aufgerufen wurden.

Abschließend lässt sich sagen, dass wir eine wunderschöne Woche am Gardasee verbracht und uns als Team noch besser kennen und schätzen gelernt haben. Noch nicht einmal die teils anstrengenden Wetterverhältnisse von strömendem Regen bei der Vermessung bis hin zu 12 Stunden auf dem Wasser bei 40 Grad und Sonne konnten unsere gute Stimmung und Motivation kippen. Ahoi, Euer „Albis“-Team Ragna, Carlotta, Kristin, Franziska und Tania



Kieler Woche 2019 mit „Hungriger Wolf“

NACH SPANNENDEN RENNEN FÜNFTER!

Von Fabian Damm ■ Bei ca. 25 °C fuhren wir am Mittwohabend, 19. Juni, nach Feierabend von Hamburg zum Olympiazentrum in Schilksee. Obwohl niemand an gutes Wetter während der Kieler Woche glaubte, sagte der Wetterbericht auch für die kommenden Tage Sonne und hohe Temperaturen voraus. Seit der Berliner Meisterschaft im April gab es leider keine Regatten im J/24-Kalender. Das Boot war mittlerweile entsprechend dreckig und wurde deshalb vorm Schlafengehen noch schnell poliert.

Am Donnerstagmorgen ging es dann los. Bei dem gemeinsamen Frühstück in der Mitte unserer Wagenburg auf dem Campingplatz wurden die morgendlichen Aufgaben verteilt. Wer holt den Wetterbericht von Meeno Schrader, wer sieht aufs Notice Board, wer checkt den Mast-Trim, haben wir ausreichend Verpflegung und Wasser für die Wettfahrtpausen? Auf der langen Fahrt hinaus in Richtung Bahn Delta, weit draußen auf dem Stollergrund, besprachen wir die Regattaausreibung samt Kurs und auch unsere Erwartungen.

Die Mannschaft bestand aus Steuermann: Fabian Damm, Trimm: Jannik Dühren, Taktik: Jonas Lysewski, Mast: Moritz Böök, Vorschiff: Thorsten Paech.

Wir segelten auf einem Trapezkurs zusammen mit J/80 und J/70, welche beide mit Gennaker ausgestattet sind. Die J/24 sollte die letzte Startgruppe sein, um mit ihren Spinnakern ungestört auf dem Inner-Loop des Trapezkurses segeln zu können, während die anderen beiden Klassen auf dem Outer-Loop unterwegs waren. Wir setzten uns das Ziel, Top fünf von 28 Booten mit sechs in-



Entspannung im Zeltlager

ternationalen Teilnehmern zu erreichen und gingen gewissenhaft an unsere Startvorbereitungen.

Nach drei Tagen und acht Rennen hatten wir sehr konstante Ergebnisse um den 7. Platz herum. Normalerweise reicht das für die Top 5, doch die Gegner segelten ähnlich konstant, und es waren leider immer dieselben Boote vor uns. Wir versuchten weiterhin, noch ein paar Top Ergebnisse einzufahren, doch über unser gesetztes Ziel sprachen wir nur noch wenig.

Am Sonntag standen noch drei Rennen an. Die Bedingungen wurden taktisch schwieriger, und die Boote der Spitzengruppe leisteten sich plötzlich größere Fehltritte. Durch die veränderte Taktik stieg der Druck für alle Teams, einen perfekten Start zu fahren, und einige bezahlten ihren Übermut mit einer Disqualifikation für einen Frühstart. Wir landeten jedoch trotz allem Ehrgeiz weiterhin konstant im vorderen Mittelfeld.

In der letzten Wettfahrtpause nahm der Wind dann stetig zu, alle Teams wechselten nach und nach auf das kleinere Vorsegel und drehten mehr Spannung auf die Wanten, während der Wettfahrtleiter den Kurs an die neuen Bedingungen anpasste. Aufgrund von weiteren Frühstarts und allgemeinen Rückrufen wurden mehrere Startversuche gebraucht, um die anderen beiden Startgruppen (J/70, J/80) auf den Kurs zu

bekommen. Als letzte Startmöglichkeit war 14 Uhr ausgeschrieben, und dafür lief uns so langsam die Zeit davon. Wir waren zum einen voller Vorfreude, bei den mittlerweile über 30 Knoten Wind noch einmal unser Können beweisen zu dürfen und gleichzeitig hochgradig nervös, dass die Wettfahrt aus Zeitgründen nicht mehr gestartet werden würde.

Um 13:57 Uhr kam dann der Funkspruch. Wir würden in allerletzter Minute um Punkt 14 Uhr unser Ankündigungssignal bekommen. Das Startverhalten aller Teams war deutlich konservativer als sonst, da wir mittlerweile aufgrund des Windes im „Überlebensmodus“ regattierten.



An der Kreuz: „Hungeriger Wolf“ (links)



Gedränge an der Wendemarke
(„Hungriger Wolf“ links)



Ein Pulk J124 vor dem Wind
(„Hungriger Wolf“ Mitte)



Spinnaker-Kurs: „Hungriger Wolf“ 3. v. rechts,
„Juelssand“ 2. v. links

Die Abstände zwischen den Booten wurden größer, die Manöver wurden vorsichtiger und die gegenseitige Rücksichtnahme hatte auf einmal höheren Stellenwert, als das bedingungslose Ziel, vor einem anderen Boot zur nächsten Tonne zu kommen. Mit schlagenden Segeln, um dem Überdruck Herr zu werden, kreuzten wir zum ersten Luvfass. Wir waren wie immer im vorderen Mittelfeld, doch diesmal beunruhigte uns das wenig. Bei solchen Bedingungen kann man sehr schnell aufholen, solange man sich nicht zu sehr einschüchtern lässt. Also, rum ums Fass und Spinnaker hoch! Die Zahl der Teams, die das wagten, war begrenzt und einem Team zerplatzte die Blase direkt nach dem Setzen. Bei uns ging alles glatt und so fuhren wir mit bis zu 14,1 Knoten auf den dritten Platz vor.

Nun bloß keinen Sonnenschuss fahren! Wir starteten rechtzeitig mit dem Leetonnen-Manöver, doch der Spinnaker wollte nicht runter kommen. Verdammt! Wir fuhren weit an der Tonne vorbei und überlegten schon, Hilfe anzufunkn, als wir das Segel schließlich bergen konnten. Damit waren wir Letzter, doch es war noch eine weitere Runde zu segeln. „Alle auf die Kante und weiter gehts“, schallte es vom Taktiker. Aufgeben kam nicht in Frage. Während wir uns gegen Wind und Welle wieder zum Luvfass kämpften, schrieeen wir gegen den Lärm der schlagenden Segel an und diskutierten, wie wahrscheinlich es denn wäre, dass dieses Malör noch einmal passiert. Angesichts unserer gegenwärtigen Position am Ende des Feldes sprach der Taktiker erneut ein Machtwort: „Der Spi geht an der Tonne hoch!“. Kaum ein anderes Team wagte das noch, und so rutschten wir schlussendlich als Neunter ins Ziel.

Die Stimmung auf der Fahrt in den Hafen war ausgelassen, hatten wir doch gerade erfolgreich

gegen die Elemente gekämpft und konnten uns nun einander unsere Heldengeschichten erzählen. Im Hafen fanden wir heraus, dass sich unsere konstante Serie dann doch noch auszahlt. Wir wurden insgesamt Fünfter und hatten somit unser Ziel erreicht. Vor uns waren nur ein Amerikaner, ein Brite und zwei deutsche Top Teams. Der Einsatz im letzten Rennen wurde damit direkt belohnt. Wir sind glücklich über die bisher erfolgreichste Kieler Woche des „Hungrigen Wolfs“ und noch dazu über das beste Wetter während dieser Veranstaltung, an das wir uns erinnern können.

Die Redaktion gratuliert zu dieser sehr guten Leistung! Übrigens: Das SVAOe-Frauenteam der J/24 „Luv“ unter Laura Hatje mit Caren Rami, Lisa Raschdorf, Janne Höpken, Lea Tornow, Pheline Hummelt hat, auch wenn es in diesem Bericht nicht erwähnt ist, bei so einer wichtigen Regatta natürlich ebenfalls teilgenommen und mit einem 10. Platz hervorragend abgeschnitten. Wir gratulieren genau so herzlich!

Die Glückstadt-Wettfahrten 2019

BEKAM PETRUS EINEN HEIMLICHEN WUNSCHZETTEL?

Von Klaus Pollähn ■ Für mich sind die Glückstadt-Wettfahrten über 32 Meilen die größte sportliche Herausforderung des Frühjahrs auf der Elbe. Unter den Yardstick-Regatten ist dieses Doppelpack die anstrengendste Veranstaltung, zugleich aber der interessanteste Brocken. Zum einen ist es eine logistische Herausforderung mit Übernachtung und Verpflegung für die Crew im Zielhafen. Zum anderen muss man als Mannschaft ziemlich lange fokussiert bleiben. Späte

Tiden und Startzeiten taten in diesem Jahr das ihrige. Noch dazu gab es eine seltene Windprognose, die es in sich hatte. In beiden Richtungen – elbab und elbauf – sollte sich Petrus nach einer geheimen Wunschliste richten. Der Wind wurde langsam und kontinuierlich so gedreht, dass immer stramm bei 4 bis 5 gekreuzt werden musste und wir kein einziges Mal in zwei Tagen unsere Großschot auffieren konnten. Aber warum sollte das auf diese ausgefallene Tour zum „Folkebootwetter“ werden? Nein, für mich roch das eher nach Kälbertanz im rauen Seegang der Stromkurve bei Pagen-Nord.



„Fun“ F G-864, Klaus Pollähn, hier auf der Elbe-Auftakt-Regatta 2019 (Foto: Tomas Krause)

Schon der Start am Sonnabend, 2. Juni, gegen den Strom kurz vor Hochwasser in Wedel versprach reichlich „Action“. Die erwartete ich zwischen den Stacks am Nordufer, ja bis hinein in die Wedeler Au. Denn die Ebbe kam uns erst bei Hetlingen zu Hilfe. Nicht ganz überraschend setzten sich in meinem Start bei den Elb-H-Jollen „Frida“ und „Herz Jung“ an die Spitze. Dabei ignorierte Daniel Baum zeitweise den Stromnachteil in der Fahrwassermitte, kreuzte nicht immer mit seinen Konkurrenten ganz an der



„Spanvogel“ F G-206, Georg Pulver, SVAOe, auf der Glückstadt-Regatta (Foto: Pepe Hartmann)

Nord auf, sondern fand teils günstigeren Wind ausgerechnet mal an der Süd, denn der Heber kam von der Lühe her. Trotz einiger Führungswechsel blieb Baum bei den H-Jollen bis ins Ziel vorn. Die Strategie der vier Folkeboote war wegen ihres Tiefgangs eine etwas andere.

Wieder einmal bestätigte sich, dass Yardstick-Regatten, gewertet nach dem low-point-System, unerbittlich in der Endabrechnung sind. Es bestraft Ausreißer und begünstigt Konstanz in der Zusammenwertung zweier Einzelrennen. Ein noch so deutlicher Vorsprung von vielen Minuten zählt am Ende gar nicht, nur der Platz. Wer diese Endergebnisse etwas verwundert betrachtet, der fragt sich, ob es einen Grund gibt, warum viele „Alte Hasen“ auf solchen Wettfahrten ihre Rolle so gekonnt ausspielen können.

Dabei rechnete ich schon vor dem Start damit, dass eine Entscheidung über den Zieleinlauf in Glückstadt wohl erst während der ganz kurzen Kreuzschläge in der Endphase im sog. „Kartoffelloch“, dem Fahrwasser hinter der Rhinplate, fallen könnte, aber bestimmt nicht damit, dass danach alle vier Folkeboote ganz

oben stehen würden. Zugegeben, das sind alles gestandene Leute, die ihr Boot kennen, aber drei Crews segelten nur zu zweit. Vier Boote erleichtern zwar den konstanten Vergleich untereinander. Sie garantieren aber auch weniger freie Entfaltung, was ich bei Yardstick-Regatten als Voraussetzung für Erfolg in einer so gemischten Yardstick-Gruppe sehe. Die fällige Erklärung kam dann ausgerechnet als böse Überraschung während des Essens in der „Alten Mühle“ rüber: Der Sturz etlicher Favoriten unserer Gruppe, die ich die ganze Zeit vorne gesehen hatte. Es stellte sich jetzt heraus, dass sie als Frühstarter, die nur teilweise zurückkehrten, ausgeschlossen worden waren. Auf Programm-Überflieger und andere Arglose wartete noch eine andere Falle in Form der Tonne 86. Zwar lag der Grand-Banks-Trawler „Helene“ mit der Wettfahrtleitung ganz unauffällig in der Nähe bei Bielenberg. Das störte auch keinen. Vom Oberdeck beobachtete man dort still die Szenerie und wartete eigentlich auf Proteste von Teilnehmern, die aber nicht eingingen. Umso lebhaftere Diskussionen gab es später, besonders unter den Elb-H-Jollen. Wo war OCS (nicht gestartet oder auf der Bahnseite der Linie beim Startsignal oder Regel 30.1 verletzt) berechtigt oder hätte es besser einen Gesamtrückruf geben sollen? In zwei Fällen gab es nach Ende der Regatta eine Berichtigung für H-Jollen.

Am Sonntag, 3. Juni, startete die Rückregatta. Wettfahrtleiter Klaus Dederke (HSC) scheute sich nicht vor dem angekündigten Start im Kartoffelloch, der eine sehr lebhaftes Kreuz nach Osten im engen Fahrwasser versprach. Hatte der Wind doch in der Nacht über Nord nach Ost gedreht. Eine halbe Tide gab uns genügend Wasser, aber bleibe ja innerhalb des Tonnenstrichs!

Diese Rück-Regatta musste unbedingt die erwartete Kräfteverschiebung mit sich bringen. Die OCS-Sünder brannten darauf, sich zu rehabilitieren. Deren Chancen standen nun auch wirklich gut; denn der Wind hatte bis Mittag aufgefrischt auf SO 4–5 und sorgte wiederum für eine deftige Kreuz, diesmal bei hohen Temperaturen und Sonne satt. Einen gewissen Unterschied zum Vortag gab es aber. Der Seegang bei Flut elbauf blieb deutlich geringer zur halben Tide. Das half insbesondere den Jollen, und so wurde es eine schnelle Reise. Die größeren, schnelleren Boote in unserer 16er Gruppe, z.B. Dr. J. Hauerts Farr-Vierteltonner und die Ballad „Astarea“ zogen sich dann alsbald, und zwar mit scheinbarer Leichtigkeit, schon in der Enge des Fahrwassers wieder nach vorn und bestimmten so das weitere Geschehen vor uns und damit auch die Taktik in unserem restlichen Haufen von Folkes, H-Jollen und Kielkreuzern.

Warum kommen häufig in Yardstick-Regatten die von mir so genannten „Alten Hasen“ zum Erfolg? Sie vertrauen auf ihre bisher gemachte Erfahrung; ihre mentale Stärke resultiert daraus. Sie können sich darum auch von ihren Kumpeln

trennen und ihren eigenen Kurs und eine eigene Strategie fahren. Sie ignorieren bisweilen den Satz „One million Frenchmen can't be wrong“. Denn sie wissen, dass sie besser dran sind, wenn sie ihren eigenen Weg wählen, ohne Rücksicht auf die engsten Konkurrenten: Deren Aufmerksamkeit ist immer gebunden, weil sich alle gegenseitig belauern.

Einige Beispiele dazu, wer mit Erfolg sein eigenes Ding machte: Bei den Elb-H-Jollen besagter Daniel Baum. Im Duell mit „Herz-Jung“ fuhr er zwei erste Plätze vor Peter Hauschildt heraus, der ihm im Vorjahr bei ähnlichen Verhältnissen absolut Paroli bieten konnte. Bei den kleinen Yardstickern samt den Folkebooten setzte sich die Crew um Klaus Pollähn ab. In der zweiten Gruppe und noch vor den Jollen, denn Exoten wie FD und die Binnen-H-Jolle von Lars Christiansen sind auch immer dabei, gewann Finn Moeller mal wieder mit dem Nissen-Vierteltonner „Brown Sugar“. In der ORC-Gruppe räumte Michael Wunderlich die wichtigen Wanderpreise ab, obwohl er mit einer klassischen J/35 und dem kleinsten Rennwert antritt. Ich denke, einige ganz moderne Rennmaschinen werden noch eine gute Weile



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

an ihren hinteren Plätzen knacken. Denn leider bekommt man seine Chance eben nur einmal im Jahr. „Unglücklicherweise drehte der Wind über Nacht.“, schrieb der NRV-Berichterstatter Martin Borkmann. Mit Verlaub, Petrus hatte ein Einsehen und gab denen eine Gelegenheit, ihre Selbstachtung wiederzugewinnen, die ihre einmalig gute Chance zunächst versemelt hatten.

Auch wenn der Zeitpunkt und das Potential für eine Generalprobe vor der Nordseewoche vorhanden war, stagnierte die Meldezahl bei der 71. Auflage dieser klassischen Regatta bei 41. Hoffnung auf Besserung kann nur von den Einheitsklassen ausgehen. Von denen fehlten doch so einige, besonders am unteren Ende (Expresen, H-Boote, Soling, J/24). Neu am Start waren die JK28 mit 4 Booten. Auch hier gewann so ein erfahrener alter Hase wie H. W. Zachariassen in einer neuen Klasse.

F 864 „Fun“, Klaus Pollähn, siegte nach einem 1. Platz in der Hin-Wettfahrt und einem 3. Platz in der Rück-Wettfahrt mit einem 1. Platz gesamt in der Gruppe YS ab 107.

Gesamtergebnis: https://www.hsc-regatta.org/ergebnis/glr2019_ges.html



Die Veranstalter stellen sich der Herausforderung von Organisation und Sicherheitskonzept. Betreuer und Eltern stellen sich der Herausforderung der Boots- und Camping-Logistik. Optikinder stellen sich der Herausforderung des Opti-auf-der-Nordsee-Segelns.

Ich denke, es ist dieser Dreiklang der Herausforderungen, welcher den Störtebeker-Opti-Cup Helgoland so einmalig macht. Jeder, der dabei ist, nimmt die Herausforderung an und deswegen gelingt die Veranstaltung.

Auf das Sicherungsboot „Ben“ wurden noch zwei Optis geladen und zusammen mit dem 8er-Bootstrailer ging es schon Freitag, 28. Juni, nach Cuxhaven zur Verladung bei der Reederei. Sonnabendmorgen stiegen wir alle auf das Passagierschiff nach Helgoland und überholten während der Fahrt unseren Bootstransport. Während ganz Deutschland über die heißesten Tage des Jahres stöhnte, konnten wir bei angenehm warmen Temperaturen die Optis in Empfang nehmen und vorbereiten. Dann ging Sonntag das große Segeln los. Mit großen Erwartungen. Mit großen Wellen. Mit großen Augen. Auch mit viel Wind. Die DLRG hatte reichlich zu tun und schleppte Opti für Opti rein. Jonn Daniel schlug sich hervorragend und konnte den Tag mit Rang 3 abschließen. Egal ob/wie viele Rennen jeder schaffte: Hut ab vor dieser Leistung. Segeltag zwei startete mit etwas weniger Welle – so konnte jeder ein Erfolgserlebnis einfahren. Durch den stark auffrischenden Wind ging es danach

JUGEND

Störtebeker-Opti-Cup Helgoland 2019

DIE KLEINSTEN AUF HOHER SEE

Von Matthias Düwel ■ Wenn eine GROSSE Gruppe Opti-Segler mit GROSSEM Aufwand die KLEINEN Boote auf einer KLEINEN Insel versammelt – dann sind die Dinge auf den Punkt gebracht.

120 Optis segeln auf der offenen Nordsee vor Helgoland – eine knifflige Verlockung.



Die Fähre mit der Regattaflagge im Topp



Vorbereitungen am Strand



Jubel vor dem Sturm



Aaron gibt letzte Instruktionen



Endlich aufs Wasser!



Die Robben auf der Düne lässt alles kalt



Die große Optiflotte (Fotos: Matthias Düwel)

Richtung Hafen. Nachts wehte es so, dass die Schafe keine Locken mehr hatten – so wurden am nächsten Morgen die Rennen abgesagt. Wir konnten abbauen, verladen, schwimmen, auf die Düne fahren, das Oberland besuchen und uns auf die Preisverteilung freuen, bei der jeder zum Abholen der Medaille und der Sponsorentüte auf die Bühne durfte. Frisbee, Verklicker, Boombox – der Zufall hatte für jeden etwas dabei.

Was ist jetzt das Besondere am Störtebeker-Opti-Cup? Natürlich sind die Wellen, Wind und Strömung anders als zu Hause auf der Alster. Aber dadurch, dass alle zusammen auf der kleinen Insel sind, steht nicht der WettKAMPF im Vordergrund, sondern das gemeinsame ZeltERLEBNIS, das Schlafen in der Jurte, das Gratischwimmbad, das gegrillte Essen, die gute Stimmung, das Wave- und Skateboard-Fahren, die Wurm- und Werwolf-Spiele. Es ist eben alles anders. Bei einer Regatta auf der Alster wird abends vielleicht gefragt, ob die Bleistifte für den nächsten Schultag angespitzt sind. Das kann auf Helgoland nicht passieren.

Danke Aaron und danke SVAOe für die Unterstützung und das Lächeln auf unseren Gesichtern: Jonn Daniel (Platz 4), Moritz Nugent, Fritz Düwel, Ben Erik Krüger, Thore Taschendorf, Jasper Taschendorf, Nis Daniel, Maximilian Stuhlmann, Filippa Nugent, Martha Dingeldein.

Eberhard-Wienholt-Preis 2019

FRITZ DÜWEL HOLT DEN TELLER

Red. ■ Jährlich schreibt der NRV den Eberhard-Wienholt-Preis für Opti-C-Segler aus, der auf der Alster ausgetragen wird. Die SVAOe-Jüngsten sind meistens gut dabei vertreten. In diesem Jahr fand die Regatta aus drei Wettfahrten am



*Vor dunklem Himmel auf der Alster
(rechts der spätere Sieger Fritz Düwel)*

27. April statt. Das Feld war 20 Teilnehmer/-innen groß. Fritz Düwel, Nils Kaiser und Maximilian Stuhlmann nahmen teil, und Fritz holte sich den Sieg. Der Wanderpreis, ein silberner Teller, bleibt nun ein Jahr bei ihm. Nils (12.) und Max (14.) waren gut im Mittelfeld vertreten. Fritz' Vater hat ihn zu einem Bericht verdonnert, der etwas verzögert aber dann doch fertig wurde. Wir bringen ihn hier im Original. Danke, Fritz, für deinen Beitrag und herzlichen Glückwunsch zu deinem Erfolg!

Die Redaktion findet folgende Aussage in Fritz' Bericht bemerkenswert: „Als die Regatta war, wusste ich noch nicht, ob ich kommen sollte. Am gleichen Tag war auch das Zehntel. Aber ich bin



*Siegerehrung beim NRV: links Lennard Wohlgemuth (YCM), 2. Platz, rechts Fritz Düwel mit dem silbernen Eberhard-Wienholt-Wanderpreis, 1. Platz
(Fotos: Jörn Düwel)*

Bericht Eberhard Wienholt Preis

Am Samstag, Samstag als die Regatta war, wusste ich noch nicht, ob ich kommen sollte. Am gleichen Tag war auch das Zehntel. Aber ich bin dann doch lieber den Eberhard Wienholt Preis mitgesegelt. Der Eberhard Wienholt Preis ist meine letzte C-Regatta gewesen. Am Ende Samstag im späten April diesen Jahr. Das war ein guter Wind. Also bin ich zunächst vom Segel unserer Vereins über die Alster zum NRV gesegelt. Dort habe ich Lennard kennengelernt. Aber beim YCM trainiert. In der Regatta gab es drei Wettfahrten. Meine großen beiden Stars waren gut. Ich kann dritthalb, ich habe kleine Probleme. Alles in allem lief es jedoch gut. Ich konnte in jeder Wettfahrt im Spitzenteam der etwa dreißig Teilnehmer behaupten.

Nach den Wettfahrten gab es für alle Segler ein gemeinsames Essen im NRV-Vereinshaus. Natürlich fand auch eine Siegerehrung statt. Ich gewann die den 1. Platz und damit einen ersten Silberpokal. Beim Wandern habe ich Damaskus trinke ich mich sehr.

Fritz Düssel vom SVA0e

gelaufen und anschließend mitgesegelt. Andere sind nur gelaufen und nicht gesegelt – so muss man sich immer entscheiden.“ Fritz hat sich für das Regattasegeln entschieden und wurde mit einem Sieg belohnt. Dafür beglückwünschen wir ihn noch einmal!

FAHRTENSEGELN

Nach langer Reise endlich ein neues Zuhause

„TRITON“ IM MUSEUMSHAFEN O'VELGÖNNE EINGELAUFEN

GAN ■ Nur wer träumen kann, findet zu neuen Ufern. Thomas und Cathrin Schaper nannten ihr bisheriges Schiff „Traum“. Das ließ tief blicken. Sie hatten damit wohl etwas verwirklicht, was vorher lange in ihren Vorstellungen umgegangen war. Das Ergebnis war eine Emka 36, solide, geräumig, seetüchtig, schnell, eigentlich ein Schiff, mit dem man ein Leben lang segeln kann. Aber ein Traum kommt selten allein. Mindestens ein zweiter folgt. So ging es auch Thomas und



Mitsegler Thorsten Hamer bei den Reparaturen

dann doch lieber den Eberhard-Wienholt-Preis mitgesegelt.“ Jüngstenobfrau Wiebke Kaiser erklärt dazu: „Das „Zehntel“ ist der Kindermarathon im Rahmen des großen Hamburg-Marathon Ende April. Die Kinder laufen ein Zehntel der Marathonstrecke, also 4,1 km. Es sind jedes Jahr um die 9000 Schüler, Tendenz steigend. Und alles läuft wie beim großen Marathon, mit Chip, Zettel, Urkunde, Fritz musste sich entscheiden, ist nicht mitgelaufen und stattdessen gesegelt. Mein Sohn Nils war morgens eingeteilt, ist mit-



Das „Triton“-Gemälde auf dem Kai von Horta

Cathrin. Wie lange dieser Traum in ihnen arbeitete, ist uns nicht bekannt. Jedenfalls hieß es plötzlich, ein neues Schiff sei gekauft, es liege in der Karibik und müsste nur noch geholt werden. Nun liegt die Karibik nicht um die nächste Ecke, sondern ca. 4000 Seemeilen entfernt und ein Atlantik dazwischen. Das ist kein unüberwind-

liches Hindernis, aber auch nicht mal so eben abgeritten, zumal mit einem Schiff, dessen innere Eigenschaften ein neuer Eigner noch nicht alle kennen kann.

In der Heimat gab es für einige Zeit keine substantiellen Nachrichten, aber auch keinen Grund, sich bei den erfahrenen Eignern Sorgen zu machen. Am 15. Juli traf schließlich eine E-Mail ein:

„Hallo liebe Vereinskameraden, die Crew der S.Y. „Triton“ grüßt wohlbehalten von den Azoren, wo wir nach dreiwöchiger Überfahrt von Martinique einen Reparaturstopp eingelegt haben und nun schon seit einer Woche auf die dringend benötigten Ersatzteile warten. Hätten wir doch bloß bei Toplicht bestellt!

Bis bald oder ate Logo, wie der Portugieser sagt, Cathrin und Thomas Schaper“

Einige Fotos waren angehängt, besonders auffallend das Gemälde, das die Mannschaft auf der Kaimauer von Horta hinterlassen hat, so wie es dort üblich ist. Horta, der Hafen von Faial, eine der kleineren Azoreninseln, wird von Yachten bevorzugt angelaufen und hat gewisse Traditionen unter Skippern. Dazu gehört neben den Erinnerungsgemälden auch das legendäre Peter's Cafe' Sport, Informationsbörse und „Wasserloch“ für Segler. Nach anderen Fotos konnte man sich erste Vorstellungen vom neuen Schiff machen. Auch der Bootsname war nun bekannt. Aber man suche mal eine „Triton“ auf Marinetrafic. Es muss einige Tausend dieses Namens auf den Ozeanen geben. Jeder Versuch bleibt erfolglos, wenn nicht die MMSI bekannt ist, und das war sie uns nicht. Also weiter warten. Nun liegen die Azoren bekanntlich im Zentrum des gleichnamigen, im Sommer



„Triton“ in Horta am „Kai der Gemälde“



*Die Mannschaft in Horta im Cockpit,
v.l.: Cathrin, Thomas, Thorsten*

ziemlich stabilen Hochdruckgebiets mit weiträumig schwachen Winden. Spätestens seit der Reise der „Senta“ 1953 „Rund um das Azorenhoch“ weiß man dank Rudi Koppenhagens, des Navigators, Bericht in der „Yacht“, dass man nach dem Verlassen der Azoren so lange Nord steuern muss, bis man den Beginn der Westwinddrift erreicht, um dann nach Osten Richtung Englischer Kanal einzuschwenken. Seit damals hat sich aber in der Wetterprognose und deren Verfügbarkeit und auch im Klima viel verändert. Schnell war klar, dass nicht weit nördlich der Azoren ungewöhnlicher Weise ein stürmischen Tief stand. Der Beobachter in Deutschland konnte also vermuten, dass „Triton“ einen kurzen und schnellen Weg nach Osten finden werde.

So dauerte es auch nicht lange, bis wieder eine Nachricht kam, diesmal aus der Nähe von Brest und kurz darauf aus Roscoff in der Bretagne. Der zweite Teil der Reise war schneller als der erste gegangen. Der dritte Teil bestand nur noch aus „lächerlichen“ 600 Seemeilen bis nach Hause. Inzwischen war auch die MMSI bekannt und das Vorankommen konnte laufend verfolgt werden. Für Dienstag, 6. August, war die Ankunft in der



*Angekommen in Oevelgönne, abgekämpft aber glücklich,
v.l.: Cathrin, Thomas, Thorsten (Foto: Undine Schaper)*

Heimat mit dem Morgenhochwasser im Museumshafen Oevelgönne angekündigt.

So kam es. Eine Schar von Familienmitgliedern und Freunden erwartete „Triton“ und feierte begeistert das Einlaufen im Hafen. Drei braun gebrannte, vom Abenteuer geprägte, verwegen



„Triton“ im Museumshafen (Foto: Cathrin Schaper)

aussehende Mannschaftsmitglieder freuten sich sichtlich über den Empfang. Thomas und Cathrin werden über Winter die Gebrauchsspuren der Überfahrt beseitigen, dem Schiff neuen Glanz verleihen und es in der nächsten Saison nach Eckernförde verbringen. Wir sind gespannt auf künftige Taten und wünschen den neuen Eignern viel Freude und Erfolg.

Mittsommer in Schweden

SOMMERSONNENWENDE AUF EINER SCHÄRE IM STOCKHOLMER ARCHIPEL

Von Elske und Hartmut Pflughaupt ■ In Schweden ist Midsommar nach Weihnachten das zweitgrößte Fest des Jahres. Es wird im Kreise der Familie, Verwandten, Freunde und Nachbarn gefeiert. Seit 1953 ist gesetzlich geregelt, dass dieses Fest immer an dem Sonnabend gefeiert wird, der zwischen dem 20. und 26. Juni liegt.

Am Freitag davor – Midsommarafton –, der kein offizieller Feiertag ist, haben die meisten Firmen geschlossen und die Geschäfte sind nur vormittags geöffnet. Die Bewohner der großen und kleinen Städte fahren meist raus zu den Sommerhäusern oder aktivieren den heimischen Garten. Auch am Sonnabend sind die meisten Geschäfte geschlossen oder haben nur ganz eingeschränkte Öffnungszeiten.

Am Mittsommerabend wird ein mit grünen Blättern und Blumen geschmückter Baumstamm aufgerichtet, die Mittsommerstange (midsommarstång) oder Maistange (majstång) genannt wird. Maj hat hier nichts mit dem Monat Mai zu tun, sondern geht auf das altertümliche Verb maja („mit Blumen schmücken“) zurück.

Schon beim Aufrichten werden von einer kleinen Kapelle schwedische Volksweisen gespielt und danach wird im Kreis um den Baum herumgetanzt. Dabei sind verschiedene Spieltänze üblich. Eines dieser Tanzlieder ist „Små grodorna“: Es handelt von Fröschen, und man imitiert beim Tanzen deren Bewegungen.

Zum Fest zieht man sich fein an, die Mädchen und Frauen haben meist weiße oder blumige Kleider an; viele tragen zu dieser besonderen Gelegenheit auch ihre Trachten. Einige binden Kränze aus Blumen oder Birkenzweigen und setzen sie sich oder ihren Kindern auf. Bereits vor zwei Jahren waren wir, angeregt durch eine Sendung von Mare-TV über den Stockholmer Schärengarten, schon einmal zu Midsommar auf Rödölga, einer Schäre nordöstlich von Stockholm. Die freitagnachmittäglichen Feierlichkeiten hatten uns sehr gefallen. Daher stand in diesem Jahr schon seit Wochen fest, Midsommar wieder hier zu verbringen.



Wir liegen in einer herrlichen Bucht an einer Muringtonne



Die Maistange wird geschmückt ...



Die Inselkapelle spielt traditionelle Weisen ...



... und aufgerichtet



... und es wird dazu getanzt (Fotos: Hartmut Pflughaupt)

Rödlöga wird seit den 1530er Jahren bewohnt. 1535 wird der vermutlich erste Bewohner der Insel urkundlich erwähnt. Zunächst lag das Dorf auf der Insel weiter oben und wurde bedingt durch die Landhebung im 18. Jahrhundert an den nördlichen Fladen verlegt. Die Einwohnerzahl stieg und Ende des Jahrhunderts beteiligten sich die Bewohner am Lotsendienst bei Svenska Högar-na. Die Bewohner lebten von Landwirtschaft und Fischerei. Dabei wurden die Inseln direkt bei Rödlöga für ca. 30 Kühe und viele Hunderte Schafe als Weideland genutzt. Von der Brandschatzung durch die Russen 1719 blieben die Insel und seine Bewohner wundersamer Weise verschont.

Um die Jahrhundertwende 1900 gab es für die Kinder der Insel ganzjährig einen festangestellten

Lehrer, ab den 1930er Jahren allerdings nur noch in den vier Sommermonaten. Zu dieser Zeit war der Kartoffelanbau die Haupteinnahmequelle der ca. 85 Bewohner. Kurz vor dem 1. Weltkrieg kamen die ersten Sommergäste nach Rödlöga.

Heute ist die Insel im Wesentlichen eine Sommerhaussiedlung mit ca. 150 Haushalten. Es gibt weder eine Versorgung mit Elektrizität noch mit Trinkwasser, das an Handbrunnen gezapft werden muss. Die Stromversorgung der Häuser wird durch Solarzellen und Windgeneratoren bewerkstelligt.

Der „Rödlögaboden“ ist der östlichste Landhandel Schwedens. Er ist von Mitte Juni bis Mitte August geöffnet, bietet ein reichhaltiges, hochwertiges Sortiment und hat einen eigenen

Generator, um die Kühlvittrinen zu betreiben. Seit einigen Jahren gibt es im Sommer auch das „Cafe Truten“ mit herrlichem, selbstgebackenem Kuchen und einer Büchertauschecke.

Rödlöga verfügt über keinen Hafen. Man kann entweder in der nordwestlichen Bucht am „Seglarberget“ mit Heckanker an der Schäre festmachen oder in der Bucht beim Fähranleger ankern. Dort gibt es auch eine blaue Mooringtonne der schwedischen Kreuzerabteilung, an der wir dieses Jahr wieder festmachen konnten.

Rechtzeitig – nein eigentlich viel zu früh – fahren wir mit unserem Schlauchboot zum Anleger und lassen uns auf den Steinen bei der kleinen Festwiese neben dem Laden zusammen mit Sabine und Michael Raschdorf von der „Circle“ nieder. Als Marschverpflegung haben wir Kaffee, Tee und Kekse dabei.

Eigentlich soll das hier um 15:00 Uhr losgehen, aber es dauert so seine Zeit, bis die Inselbewohner eintreffen und sich ebenfalls häuslich niederlassen. Für die musikalische Untermalung sorgt die Inselkapelle, bestehend aus je zwei Akkordeons und Geigen, einem Saxophon und einer Flöte. Dann geht es los. Der Zeremonienmeister begrüßt die Anwesenden und unter seiner Regie wird der Baum gestellt, den ein Hahn als Fruchtbarkeitssymbol krönt.

Anschließend wird „Små grodorna“, das Lied von den kleinen Fröschen angestimmt und Kinder und Erwachsene tanzen singend um den Baum. Diverse Volksweisen folgen, und die Erwachsenen sind mit der gleichen Begeisterung dabei wie die Kinder. Schließlich gibt es für alle Generationen Kartoffellaufen (sprich Eierlaufen, nur mit einer Kartoffel), Sackhüpfen und Wettrennen, bei dem drei Personen hintereinander synchron auf zwei Brettern laufen.

Auch in diesem Jahr haben wir es nicht bereut, an diesem unterhaltsamen Nachmittag – wenn auch nur als Zuschauer – teilgenommen zu haben. Es ist immer wieder schön, diese alten schwedischen Traditionen mitzerleben.

PS: Vor zwei Jahren hatte sich Elske auch einen Midsommarkranz gebunden. Da Blumen an Bord aber bekanntlich Unglück bringen (wir sind ja überhaupt nicht abergläubisch), und wir dieses Jahr an der Tonne gelegen haben, gab es diesmal keine Neuauflage.

Informationen zum Teil von Wikipedia, der Homepage von Rödlöga und dem Buch „Stockholms Schärengarten“ von Ulf Sörensson.

SEGLERGESCHICHTEN

Vorbemerkung der Red.: Von unserem langjährigen Mitglied Rudolf Neumann, ehemaligem Marineoffizier und Skipper von Charteryachten, einem der erfahrensten Seesegler der SVAOe, haben wir schon mehrfach Geschichten aus seinem Seglerleben gebracht. Inzwischen ist er, von schwerem Leiden betroffen und betagt, ans Land gebunden. Wir bringen hier noch zwei seiner Erinnerungen aus seinem wechselvollen Leben.

Verhaftet in Casablanca

WELCH EIN AUFWAND FÜR ZEHN MARK!

Von Rudolf Neumann ■ Während der Überführung zweier Schiffe aus dem Mittelmeer zu den Kanarischen Inseln liefen wir kurz vor Mitternacht in Casablanca ein. Ein halbwüchsiger Junge in einem Ruderboot führte uns an einen Liegeplatz längsseits eines Pontons. Kaum hatten wir festgemacht und den Jungen entlohnt,

erschien auf dem Ponton ein Herr in Zivil, zeigte seinen Ausweis, sagte, er sei Polizeiinspektor und verlangte nach dem „Captain“.

Ich meldete mich. Darauf sagte er: „Sie sind verhaftet, folgen Sie mir.“ Im vom-Bord-Gehen übergab ich noch schnell das Kommando an ein anderes Crew-Mitglied. Ich folgte nun dem Inspektor und wusste bald nicht mehr, wo wir uns befanden. Wir liefen durch enge Gassen, Hinterhöfe und Ställe und landeten zunächst in einer Bar, in welcher er einige „Freunde“ traf. Er ließ mich einfach warten.

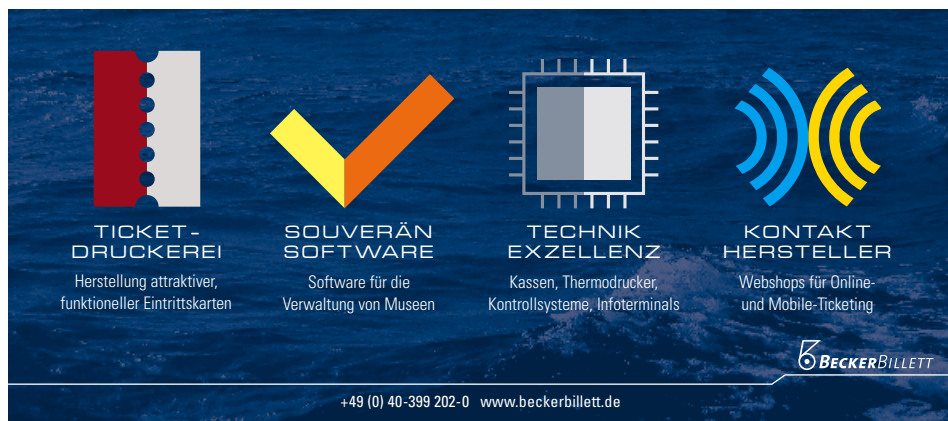
Nachdem ich ihn darauf aufmerksam gemacht hatte, dass ich zurück zum Schiff wolle, löste er sich von seinen Kumpanen, und wir marschierten weiter. Endlich kamen wir in eine Bar im ersten Stock eines Hauses. Er befahl mir, mich an einen Tisch zu setzen. Dann warf er mir einen Stapel Formulare zu, die er von einem Fensterbrett geholt hatte und bedeutete mir: „Ausfüllen!“ Dann sagte er: „Trinken Sie etwas“. Das wollte ich nicht, hatte in der Eile auch gar kein Geld mitgenommen. Ich füllte die in französischer Sprache gehaltenen Form-Blätter so gut es ging aus. Danach schaute er kurz hinein und bemerkte:

„Alles falsch“.

Ich sagte ihm, er könne mich ja fragen und selbst die richtigen Antworten eintragen. Er ging aber nicht darauf ein, stattdessen schlug er mir vor, ich sollte mir eine von den um den Tresen herumsitzenden „Schönheiten“ aussuchen. Mein Gedanke war, dass er ist bestimmt an all diesen „Geschäften“ beteiligt sei. Als ich erneut ablehnte und nach der Rückkehr zu meinem Schiff verlangte, trat er mit mir den diffusen Rückweg an. Unterwegs fing er erneut an, mich zu bearbeiten. Nacheinander verlangte er Whisky, American Cigarettes, US Dollars, Deutsch-Marks usw.

Letztlich waren wir wieder am Schiff angekommen. Ich hatte alles verneint oder verweigert. Es war inzwischen vier Uhr morgens. Ich klopfte aufs Deck, mein Stellvertreter erschien, und ich fragte ihn, ob er 10 Mark greifbar hätte, um sie dem Inspektor zu geben. Allerdings war ich gleich in dem Glauben, dass er damit nicht zufrieden wäre. Doch oh Wunder, er steckte das Geld ein, griff in seine Gesäßtasche, holte unsere Landing-Tickets hervor, stempelte sie und übergab sie mir. Danach verschwand er.

Welch ein Aufwand für 10 Mark!





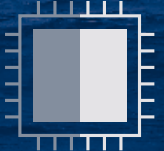
**TICKET-
DRUCKEREI**

Herstellung attraktiver,
funktioneller Eintrittskarten



**SOUVERÄN
SOFTWARE**

Software für die
Verwaltung von Museen



**TECHNIK
EXZELLENZ**

Kassen, Thermodrucker,
Kontrollsysteme, Infoterminals



**KONTAKT
HERSTELLER**

Webshops für Online-
und Mobile-Ticketing



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

RETTUNG AUS DER KARIBIK

Von Rudolf Neumann ■ Wir lagen mit „El Viejo“, einer hölzernen schweren Ketsch, im San Blas Archipel, Panamá, hinter einem Außenriff der Insel Panetup vor Anker. In der Nacht hatte der Nordost-Passat mit 7–8 Windstärken kräftig zugelegt, sodass im freien Seeraum eine hohe See entstanden war. In den Vormittagsstunden flaute der Wind dann etwas ab, und wir gingen Anker auf, um zu den Hollandes-Inseln zu laufen.

Als wir von der Insel freikamen, empfing uns eine hohe See. Mit gerefften Segeln kamen wir dennoch gut voran. Der Bootsmann Bernal war kurzzeitig unter Deck gewesen, tauchte im Niedergang wieder auf und blickte in die Runde.

Plötzlich schrie er: „Da war was!“ Wir waren nur zu zweit an Bord, und ich stand an der langen Pinne und steuerte das Schiff. Ich konnte zunächst nichts Ungewöhnliches entdecken. Dann schrie er abermals: „Dort!“ und zeigte in eine bestimmte Richtung. Jetzt sah ich es auch. In einiger Entfernung tauchte zeitweilig auf einem Wellenkamm ein Arm aus dem Wasser, der einen Lappen schwenkte. Wir änderten sofort unseren Kurs und staffelten näher an die Stelle heran. Nun konnten wir sehen, dass es vier Kanu-Indianer waren, die im Wasser trieben, und daneben ragte nur die Bugspitze eines Kanus aus dem Wasser.

Es waren drei halbwüchsige und ein alter Indianer. Da wir nur zu zweit an Bord waren, gestaltete sich die Rettungsaktion als äußerst schwierig. Das schwerfällige Schiff war bei diesem Seegang, mit großem angehängten Ruder und langer schwerer Pinne zu zweit nicht durch den Wind zu bekommen. Alle Manöver mussten deshalb mit einer Halse gefahren werden.

Beim zweiten Anlauf gelang es einem der Jüngeren beim Aufschießen der „El Viejo“, unsere Besanwanten zu ergreifen und sich an Bord zu ziehen. Nun zu dritt gelang es uns beim nächsten Manöver, den Alten an Bord zu bekommen. Völlig entkräftet blieb er auf dem Achterschiff einfach liegen. Bei einem weiteren Versuch bekamen wir auch die letzten beiden Jungen aus dem Wasser.

Sie baten darum, das Kanu nun auch noch zu bergen, denn daran hing ein geliebener Außenbord-Motor. Nochmals zurück. Einer der Jungen sprang erneut ins Wasser und band das volle Kanu an eine Schleppleine. Beim Antauen splitterte ein Stück Holz aus dem Dollbord, aber dann folgte es in unserem Kielwasser.

Nun berichteten die Indianer, dass sie vor zwei Tagen auf Fischfang waren und in den Sturm geraten waren. Das Kanu sei vollgeschlagen, Beute und Fanggerät verloren gegangen. Zwei Tage und Nächte trieben sie in der stürmischen See. Das Wasser war zwar warm, aber der Alte war völlig entkräftet. Wir gaben ihnen zu trinken, zu essen und nahmen sie mit zu den Hollandes-Inseln. Auf den Inseln angekommen, pützten sie ihr Kanu leer und machten mit Hilfe unseres Werkzeugs ihren Außenborder wieder betriebsklar.

Bevor sie uns verließen, bedankten sie sich herzlich für die Rettung und Unterstützung. Der Alte war auch wieder zu Kräften gekommen. Sie setzten ihn in ihr Kanu, die Sonne hatte inzwischen sein total verblichenes und zerschlissenes T-Shirt getrocknet. Während sie einigermaßen glücklich davon knatterten, konnte man auf seiner Brust den schwachen Schriftzug erkennen:

„SAME SHIT EVERY DAY“



DIES UND DAS

Zur „Classic-Week“ im Juni an die Ostseeküste SVAOE-YACHTEN IMMER DABEI

Von Ulrich Körner ■ Keine Veranstaltung wird von der Szene der Klassiker-Freunde so sehnsüchtig erwartet wie diese Festwoche unter Segeln. Seit 2006 bittet der Freundeskreis Klassische Yachten – jetzt zum vierten Mal – zur „Classic Week“. Eine stolze Flotte von über 160 gemeldeten Yachten ist zusammengekommen, ein Festival in Mahagoni und Teak, Spruce und Lärche, Esche und Stahl. Glänzend der Lack, herausgeputzt die Schiffe. Einzelne Etappen werden als Wettfahrten angeboten und wer möchte, greift bei den im Programm enthaltenen Dreiecksregatten zu.

Die klassische Woche beginnt mit der Nachtre-gatta „The Run“, zu der bereits über 100 Boote gemeldet hatten und deren 60 Seemeilen langer Kurs von vier verschiedenen Starts aus ins dänische Sonderburg führt. Dort ist für alle der alte Stadthafen reserviert. Zur Eröffnung (sowie zum morgendlichen Frühstück) pilgern ganze Hundertschaften über die historische Klappbrücke zur Syddansk Universität, einem Highlight neuer dänischer Architektur. Die Mensa lockt nicht nur mit einem leckeren dänischen Büffett, sondern zudem mit einem phantastischen Panoramablick über Sund und Hafensilhouette. Gegenüber liegen die Schiffe. Da nicht alle Segler nur zum Spaß da sind, wird am Sonntag in der Sonderburg-Bucht ein klassischer Dreieckskurs zum Wettsegeln angeboten.

Anschließend wird Kappeln angesteuert. Das Ziel liegt vor Schleimünde. Zusammen machen wir dann im Vereinshafen des Arnisser Segelclubs fest. Die Klappbrücke steht fast eine halbe Stunde offen! Abends führt die legendäre



160 klassische Yachten im Sonderburger Hafen



Menschenmenge auf dem Kai, davor Begleitkümo „Gesine“

„Suppentour“ in alle teilnehmenden Lokalitäten der Stadt; wer das einmal mitgemacht hat, will es immer wieder! Ebenso nachgefragt ist die landeskundliche Ausfahrt mit dem Omnibus für alle, die mal nicht segeln wollen und sich auf das Kappeler Kulturprogramm freuen. Die Binnenwettfahrt auf der Schlei wird südlich von Arnis auf der Bahn der alten „Speckregatta“ ausgesegelt. Für die großen Yachten, denen es dort zu eng wäre, gibt es eine Seewettfahrt vor Schleimünde. Siegerehrung, Jazz und Essen im Zelt vor den Schiffen runden den Tag ab. Die



Der Autor schützt sich vor den Hagelkörnern in Eckernförde

Firma Toplicht, die dem Tag auch den Namen gibt, ist mit einem eigenen Zelt und großer Mannschaft aus Hamburg angereist und steht für alle Fragen rund um klassische Boote und deren Ausrüstung bereit.

Vor Eckernförde erwischen uns die (erst für deutlich später angekündigten) Gewitter. Von jetzt auf gleich Sturm, Starkregen und zentimetergroßer Hagel. Dann ist der Spuk vorbei. Die Regattierenden sind von anschließender Flaute genervt. Die Stadt bietet Plätze im alten Stadthafen vor und hinter der hölzernen Klappbrücke. Den Verkehr zur Wettfahrt in der Torpedo-Schießbahn beobachten wir von der Terrasse der SVAOe-Anlage, ehe es gemeinsam nach Laboe geht. In der Kieler Förde wird mit der Abschlusswettfahrt ein letztes Kräftermessen gestartet. Eingelaufen wird anschließend in das „Millionärs-Becken“ des alten Olympiahafens, der an diesem Tag leer ist, da andere mit der „Aalregatta“ die Kieler Woche auftakten. Auf historischem Terrain treffen sich die Teilnehmer am Abend im Kaiser- und Kommodore-Saal des Kieler Yacht-Clubs zu Büffett, Siegerehrung und Tanz in ausgelassener Stimmung, um eine Woche herrlichen Segelns gebührend abzuschließen.

Für das Wohl auch kleinerer Boote ist gesorgt: Die ganze Zeit fährt die „Gesine“ mit, ein ehemaliges Kümo; sie stellt ihren Frachtraum für den nässegeschützten Transport von Ausrüstung und zum Übernachten für Jollensegler zur Verfügung!

Die „Classic Week“ ist eine Woche in phantastischer Stimmung bei unglaublichem Augenschmaus. So etwas geht natürlich nicht ohne uns, auch wenn wir uns spontan entschließen, nur zum Spaß, d.h. ohne Wettfahrtteilnahme, zu segeln. Wir wollen schon vor dem ersten Start losfahren, um die großen Kreuzeryachten, 12- und 8 mR, zu bestaunen. Wir wollen dabei sein, wenn diese wie an einer Perlenkette gezogen in langer Reihe von der Linie her aufschließen. Was für ein Bild! Danach haben die Schärenkreuzer, 55, 40, 30m² und die großen KR-Yachten ihren Auftritt und noch immer wimmelt es am Start.



*Immer eine Augenweide: „Alamak“ (Zeiber, SVAOe)
(Fotos: Ulrich Körner)*

Nein, dieser Anblick ist uns mehr wert, als uns im fünften Start in unserer Klasse im Wettstreit mit bestens bekannten Booten zu tummeln. Wir segeln euphorisch entspannt, ohne Blick auf eine Leistung, ein Ergebnis oder die Konkurrenz zu anderen und haben traumhafte Tage.

Nicht alle sehen es so. Von den sechs gemeldeten SVAOe-Booten „Agena“ (Thönnessen), „Alamak“ (Zeiher), „Fierboos“ (Körner), „Juno“ (Zwirner), „Lord Jim“ (Lyssewski) und „Slowfox“ (Offermann) tauchen in den Ergebnislisten in ihren Gruppen auf:

The Run	„Lord Jim“ III.
Sonderburg	„Juno“ II., „Lord Jim“ III.
Sonderburg–Kappeln	„Agena“ II., „Lord Jim“ II.
Kappeln–Eckernförde	„Lord Jim“ III.
Eckernförde	„Lord Jim“ III.
Kiel	„Lord Jim“ III.

Damit belegt „Lord Jim“ den III. Platz in der Gesamtwertung in der Gruppe der Folkeboote.

Pas de Deux mit der „Ballerina 2“

DANK FÜR EINEN HILFREICHEN SCHLEPP

Von Dr. Tjalda Saathoff ■ Gibt es etwas Beschaulicheres als eine Tuckerfahrt auf dem NOK, wenn der 7 PS Einzylinder wie eine Nähmaschine vor sich hin tackert und die Uferböschung mit fünf Knoten vorbeizieht?

Bis Kilometer 30 vor Brunsbüttel Schleuse konnte ich am 9. August den Tag auf dem Kanal genießen. Doch dann setzte plötzlich der Motor meiner 27 ft Clipper ein paar Takte aus und mein Herzschlag gleich mit. In unregelmäßigen Wellen verlangsamte sich jetzt der Maschinentakt, nahm zu, dann plötzlich wieder ab. Das Boot, die



„Draakje“ im Schlepp von „Ballerina 2“
(Foto: Tjalda Saathoff)

„Draakje“, wurde langsamer, nahm wieder Fahrt auf, wurde wieder langsam.

Das Einzige, was raste, waren mein Herz und meine Gedanken. Kein Diesel? Nein, heute Morgen noch nachgefüllt. Keine Kühlung? Nein, die Anzeige stand auf normal und hinten am Heck spuckte der Kahn wie immer.

Was tun? Ich bin kein Motorexperte. Aber gab es hier irgendwo jemanden, der besser Bescheid wusste als ich? Also Fender an der Backbordseite rausgehängt, Festmacher bereitgelegt und Ausschau gehalten nach einem Aufholer.

Gott muss ein Seemann sein! Rettung nahte. Von achtern näherte sich eine elegante Mahagoniyacht. Die Mannschaft reagierte auf mein Winken. Während die Frau am Ruder die Yacht längsseits hielt, erklärte ich dem Mann mein Problem.

Um es kurz zu machen: Das Paar auf der Yacht entschied kurzerhand, mich bei laufendem Mo-

tor in Schlepp zu nehmen und mich so bis zur Schleuse sicher zu begleiten.

Danke an meine Retter!

Es war die Mannschaft der „Ballerina 2, SVAOe, Hamburg“. So stand es auf dem Heckspiegel. Unter der Saling wehte der Stander der SVAOe. Mein Verein. Mein Verein hat tolle Mitglieder, die Seemannschaft wörtlich nehmen. Und ich möchte auf diesem Weg den beiden Seglern auf der „Ballerina 2“ meinen herzlichen Dank und tief empfundenen Respekt für ihre spontane Hilfe aussprechen. Ihr habt vor Brunsbüttel die Schleppleine gelöst und seid in der Schleuse verschwunden. Ich kenne Eure Namen nicht, aber mein Dank wird Euch hoffentlich auf diesem Wege erreichen. Ihr seid meine Helden.

37. Schifffahrtsregatta:

Hochsommerliches Wetter, schwache Winde und eine rundum gelungene Party

MARCUS BOEHLICH VERABSCHIEDET

Von Sandra-Valeska Bruhns ■ Früh am Morgen des 24. August versammelten sich 106 verschiedene Yachten im Startgebiet vor der Schleimündung zum Treffpunkt der Schifffahrtsbranche unter Segeln, der größten, privat veranstalteten Regatta Deutschlands. Von der 65 Fuß großen Rennyacht „Milan“ über die Gewinneryacht des Volvo Ocean Race 2002 „Illbruck“ bis zu den wunderschönen Klassikern „Senta“, „Athena“, „Fleur de Mer“ und „Peter von Seestermühle“ sowie zahlreichen Cruiser Racern waren verschiedenste Schiffstypen dabei.

Bei leichten Winden fiel pünktlich um neun Uhr der Startschuss für die erste Startgruppe, wie

immer stilecht von dem historischen dänischen Marinekreuzer „Lyra“ abgegeben. Bei strahlendem Sonnenschein machten sich die Yachten mit Code Zero oder großer Genua auf den Weg zur ersten Tonne. Leider schief im Laufe des Tages der Wind immer mehr ein, sodass die Wettfahrtleitung entschied, die Bahn zu verkürzen.

Unter Motor ging es ins hyggelige Ærøskøbing. Im Hafen dicht nebeneinander liegend wurden alle Schiffe mit den Flaggen der Regatta und denen der teilnehmenden Firmen über die Toppen geflaggt.

Marcus Boehlich (SVAOe), für seine faire Durchführung von Regatten, aber auch seine verbale Spitzfindigkeit berühmt, wurde nach 25 Jahren im Wettfahrt-Organisationsteam der Regatta mit großem Applaus verabschiedet und bekam von Christian und Dieter Gast ein Messing-Barometer als Dank für seinen Einsatz geschenkt. Die Durchführung der Regatta wird von den Wettfahrtteams der drei Vereine Kieler Yacht Club (KYC), Norddeutscher Regatta Verein (NRV) und Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne (SVAOe) geleistet. (Text gekürzt)

Nachtrag d. Red.: Auch Gesche Boehlich verlässt nach 25 Jahren das Wettfahrtteam, während Birgit



Sportsenator Andy Grote an Bord „Fleur de Mer“



Marcus Boehlich bei seiner Abschiedsrede in Ærøskøbing
(Fotos: Hinrich Franck)

Müller-Petermann weiterhin dabei sein wird. Als Ersatz für Marcus treten Daniel Rüter und Jan Keppeler in das Team ein. So ist die SVAOe auch künftig kompetent vertreten.

ZU UNSEREM TITELBILD

GAN■ Hier ist ein Beweis, dass jede/r, die/der sich bildlich ausdrücken möchte, es auch kann. Die Kaimauer in Horta/Azoren ist ein Ort, an dem kaum ein Segler widerstehen kann, ein Bild seines Bootes und einige Daten zu hinterlassen. Das ist jahrzehntelange Tradition. Schon Eric Hiscock berichtet davon. Der klassische Rückweg europäischer Langfahrtsegler auf einer Nordatlantik-Rundreise führt von der Karibik über die Azoren. Obwohl es hier mehrere gute Häfen gibt, wird Horta bevorzugt, weil man da immer Gleichgesinnte trifft, vorzugsweise im legendären Peter's Cafe' Sport. Auch der Weg von Thomas und Cathrin Schaper mit Thorsten Hamer führte von Martinique über Horta zur Elbe. Da ein Aufenthalt von mehreren Tagen zur Erledigung von Reparaturen erforderlich war, fand sich die Zeit, sich in die Yacht-Galerie auf der Kaimauer mit einem eigenen Werk einzureihen. Wir können uns gebildet klingende

Worte über Malerei-Stilarten ersparen. Das Wichtigste ist festgehalten: Das Schiff, die See, der Himmel, die Segel, der Bootsname, die Jahreszahl. Ein übergroßer SVAOe-Stander und die Nationalflagge zeigen die Herkunft. Mehr muss nicht dargestellt werden, um zu dokumentieren, dass man dort gewesen ist. Die Farbenwahl aber ist es, die alle Einzelheiten erst zu einem Bild werden lässt. Schön anzugucken und allemal wert, unsere Titelseite zu schmücken.

DAS BÜCHERSCHAPP

Zum Lesen und Wiederlesen

„DIE WUNSCHREISE“

Von Norbert Suxdorf■ Dieses Buch hat Göran Schildt – schwedischer Kunsthistoriker, Journalist, Buchautor und Segler – geschrieben. Es steht, wie einige andere von ihm, in unserer Clubhaus-Bibliothek.

Göran Schildt erzählt über eine Reise von Stockholm zum Mittelmeer im Jahre 1948. Das Boot ist die rund zehn Meter lange „Daphne“, eine Ketsch mit Langkiel und Achterkajüte. Steuerfrau und Köchin ist Ehefrau Mona. Dazu sind streckenweise Freunde und Gäste an Bord.

Göran Schildt ist schon früh vom Segeln begeistert. „Meine Jugend hatte zwei Paradiese. Das erste erlebte ich auf den Segelfahrten der Knabenjahre im Finnischen Meerbusen mit dem Boot Vita Nuova. Das andere waren Frankreich, Italien und das Mittelmeer, die Welt, die sich vor mir auftat, als ich als siebzehnjähriger Student zum erstenmal ins Ausland reiste. Lag es nicht nahe, beides zu einer höheren Einheit zu verschmelzen?“



„Daphne“ im Hafen von Portofino
(Foto aus dem besprochenen Buch)

Die Schildts bereiten sich und ihr Boot gründlich auf die Wunschreise vor, einschließlich Navigationskursen und Studium der Segelliteratur. „Unsicher war ich nur, ob Mona und ich allein der Aufgabe gewachsen wären, Daphne über die Nordsee zu segeln. Wir waren zwar mehrfach zu zweit gesegelt, seit wir verheiratet waren, aber jetzt galt es kein idyllisches Kreuzen in den Schären mit schützenden Häfen in Reichweite, sondern eine Fahrt über bedeutend ungastlichere Gewässer... Da traf ich Clas Brunius. Wir konnten uns nicht, aber nach 10 Minuten Unterhaltung waren wir uns einig, dass er uns bis Paris begleiten sollte.“

Am 15. Mai nimmt „Daphne“ Kurs auf die Einfahrt zum Götakanal. „Bei der Aussicht auf die vielen französischen Kanäle ist es interessant, auch Erfahrungen auf einem nordischen inneren Wasserweg zu sammeln. Bis jetzt haben wir unsere Wahl auch nicht bereut, der Götakanal ist wirklich einzigartig.“ Werden dort immer noch mitgebrachte Säcke voll Stroh gefüllt und in den Schleusen als Fender benutzt wie zu „Daphnes“ Zeiten?

Nach der Überquerung des Kattegats geht es durch den Limfjord. Liegen dort die Häfen noch voller Fischkutter, die Unmengen von Seegetier anlanden, wie zu „Daphnes“ Zeiten? Dann wird „Daphne“ über die Nordsee nach England und weiter bis zur Seine-Mündung segeln. „Man vermeidet dann den Kieler Kanal, die Dampferlinie und die Minenfelder. Man hat freies Wasser, muß allerdings mit schlechtem Wetter rechnen.“ Ja, Minenfelder waren damals ein großes Problem, so kurz nach dem Ende des Weltkriegs. Im Radio hören Schildts von der Minenkatastrophe des Passagierdampfers Kopenhagen–Aalborg.

„Uns wird ganz feierlich zumute, als wir in der Dämmerung aus den Molenköpfen von Thyborön in die See hinaussteuern. Der Wind war hart und der Seegang von einem Kaliber, das Daphne noch nicht erlebt hatte. Es war keine gefährliche, überbrechende See, aber die Wellen waren nach einem ganz anderen Maßstab gebaut, als wir es gewöhnt waren. Man segelte mit majestätischer Langsamkeit eine Weile aufwärts, dann eine Weile abwärts, wir mußten kreuzen, kamen aber dank der Ebbe gut voran.“ Erste Nordsee-Erfahrungen! Und dann noch dies: „Wir haben Kurs auf Great Yarmouth abgesetzt und hoffen auf eine schnelle Reise... Ich habe viele Beschreibungen des eigenartigen Freiheits- und Glücksgefühls gelesen, das den Seemann ergreift, wenn er aus dem dumpfen Hafengewirr und den Schwierigkeiten der Küstennavigation auf das offene Meer hinauskommt, aber erst jetzt verstehe ich, wie groß diese Freude sein kann.“

Die Navigation vor der englischen Küste ist eine Herausforderung, alles ist ungewohnt, die Bänke, die Tidenströme. Aber: „Segeln ohne Strom ist ein schlechter Sport, es ist wie eine Tasse Tee ohne Sahne.“ So hörte es Göran Schildt

von einem englischen Segler. Dann ankern vor Lowestoft. „Mit diesem Ankermanöver war die Überfahrt vollendet: Dänemark–England in vier Tagen, eine wirklich gute Reise.“

Ramsgate, ein Landausflug nach London und dann Kurs Frankreich. „Um Mitternacht standen wir vor der französischen Küste in der Nähe der Ansteuerungsfeuer von Boulogne, aber da das Wetter günstig war, setzten wir den Kurs in den Kanal hinaus auf Le Havre ab. Das war ein Segeln, das ich lange nicht vergessen werde. Die See war noch recht hoch, aber wir hatten achterlichen Wind, und mit vollem Zeug jagte Daphne vorwärts auf den brausenden Wellenkämmen, während eine Gewitterbö die andere ablöste. Wir saßen alle drei an Deck, klar zum Segelbergen, falls es nötig sein sollte, und immer wieder begeistert von der wilden Meereslandschaft...“

„Daphne“ erreicht die Seine-Mündung: „Ein kaum faßlicher Kontrast, nach der langen Seefahrt hier auf dem Fluß zu erwachen, umgeben von allem, was das Seinetal an malerischer Schönheit zu bieten hat...“ Und Göran Schildt hat darüber viel zu erzählen. Aber man sieht auch immer wieder Spuren des Krieges: „Das ganze Zentrum des Ortes ist durch die Bomben weggeft.“

In Paris liegt „Daphne“ am Port des Champs Elysées. Ein Besuch bei André Gide, Ausflüge nach Fontainebleau und Chartres. Hier ist der Kunsthistoriker in seinem Element.

„Man kann drei Wege wählen, wenn man mit dem Boot von Paris zum Mittelmeer fahren will... Der dritte Weg, der längs des Yonneflusses und durch den Canal des Bourgogne nach Saint Jean des Losne an der Saône führt, ist das älteste und schleusenreichste Fahrwasser, aber zugleich das am wenigsten befahrene und das schönste. Wir hatten uns für die letzte Möglichkeit entschlossen. Alle drei Wege münden in die Saône, von der man via Rhône ins Mittelmeer kommt.“

An dieser Stelle haben wir knapp die Hälfte des Buches hinter uns. „Daphne“ fährt weiter durch Frankreich, erreicht das Mittelmeer beim Etang de Berre, besucht Marseille, St. Tropez. Cannes, Monte Carlo, San Remo – und gerät zu guter Letzt vor Rapallo, dem Ziel der Reise, in ein Unwetter. Ankerleinen brechen, ein Tampe blockiert den Propeller, „Daphne“ treibt gegen einen Prahm. Decksplanken und ein Teil der Bordwand gehen zu Bruch. „Das Unwetter vom 4. September 1948 werden die Bewohner der Bucht von Genua nicht so bald wieder vergessen.“



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.

Göran Schildt zieht trotzdem ein positive Bilanz: „Hat die Fahrt meine Hoffnungen erfüllt, hat sie mir gegeben, was ich von ihr erwartete? Ja, ohne Zweifel. In vielen Fällen ist sie über die Maßen geglückt, ich war ein Bevorzugter, dem sich alle Tore öffneten...“

„Die Wunschreise“ stammt aus der Bordbücherei der SY „Schwalbe“ von Jürgen Chr. Schaper. Ich vermute, er hat dieses Buch mit Vergnügen gelesen.

Anm. d. Red.: Die Zitate sind in der damals gebräuchlichen Rechtschreibung belassen.

ZU GUTER LETZT

IST SEGELN UMWELTVERTRÄGLICH?

GAN■ In den SVAOe Nachrichten Juli-August dieses Jahres befasste sich der Leitartikel mit dem Thema „Der emissionsfreie Segler?“ und kam zu dem Ergebnis „Das Segeln selbst ist klimafreundlich, das Sportgerät nicht.“

Kurz nach dem Erscheinen jener Ausgabe brachte das „Hamburger Abendblatt“ am 30. Juli 2019 einen groß aufgemachten dreiviertel-seitigen Bericht mit dem Titel „Greta segelt auf Hamburger Yacht fürs Klima, 16-jährige Umweltaktivistin aus Schweden reist mit wenig Komfort, dafür aber emissionsfrei über den Atlantik – mit Skipper Boris Herrmann“. Es war natürlich ein zufälliges Zusammentreffen, dass beide Beiträge in so unterschiedlichen Medien dicht aufeinander veröffentlicht wurden. Aber das Thema „Klima“ ist nun mal hochaktuell. Auch Boris Herrmann mit seiner Imoca 60 „Malizia II“ nutzt es, allerdings wohl aus PR-Gründen. Greta hatte ihn dazu ge-

Umweltverträgliche Yacht?

30. Juli: „Greta segelt auf Hamburger Yacht fürs Klima. 16-jährige Umweltaktivistin aus Schweden reist mit wenig Komfort, dafür aber emissionsfrei über den Atlantik“

Bei größtem Respekt vor dem von ihr erzeugten Medienhype: Bei ihrem geplanten Segeltörn sind Zweifel angebracht. Wie soll ein Schiff, welches ohne Nutzwert nur zur Befriedigung eines Hobbys gebaut wurde, klimaneutral sein? Es dürfte zum größten Teil aus schwer recycelbaren Stoffen bestehen, die unter hohem Energieaufwand zu einem Boot verklebt wurden. Das Segel wird kaum aus Baumwolle bestehen. Auch mir ist klar, dass sie nicht mit einem Einbaum nach Amerika reisen kann, aber nicht alles, was ohne Motor auskommt, ist auch umweltverträglich.

Stefan Kruse, Aukrug

HA 7.8.19

wonnen, sie emissionsfrei zum UN-Umweltgipfel nach New York zu bringen. Das muss nicht unbedingt überall auf Zustimmung stoßen, wie der obige Leserbrief an das „Abendblatt“ zeigt.

Mal abgesehen von der uns befremdenden Formulierung „ein Schiff, welches ohne Nutzwert nur zur Befriedigung eines Hobbys gebaut wurde“ kommt der Leserbriefschreiber zur selben Erkenntnis, die auch unser Leitartikel ausdrückte. Ob Greta in vollem Umfang bewusst war, worauf sie sich eingelassen hatte?

p.s.: Kurz vor Drucklegung dieser SVAOe Nachrichten mehrten sich kritische Stimmen in der Presse zur „emissionsfreien“ Überfahrt Gretas nach New York. Das gibt uns Anlass zu bemerken, dass der Leitartikel in Heft 4-2019 nicht Greta und ihrer Aktion, sondern den Emissionen beim Segeln allgemein galt. Die 16-jährige Greta nötigt uns Bewunderung ab.

EMKA 36 ZU VERKAUFEN

- Baujahr 1981
- Maße: 10,80 m x 3,45 m,
Tiefgang: 1,95 m,
Gewicht: 7,5 T
- 36 PS Bukh-Diesel,
3-flügliger-Gori-Faltpropeller
- Holm-Großsegel Hydra Net
Tri-Radial durchgelattet
- Holm-Genua Hydra Net Tri-
Radial mit Furler 300 S Roll-
reffanlage, Selbstwendefock,
Code Zero, Blister
- Fahrttechnisch voll
ausgerüstet mit ISAF Sicherheitsausrüstung 2018
- Preis: € 45.000,–



Kontakt: 0170 90 66 476 – Thomas Schaper



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

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

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

Bankverbindung: Hamburger Sparkasse, IBAN DE60200505501265103992 / BIC 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.

