



SVAOe NACHRICHTEN

5-2023 SEPTEMBER / OKTOBER



Einladung

zum Absegeln des SVAOe

Absegeln in Glückstadt

Sonnabend, 14. Oktober 2023
Glückstadt

Nach hoffentlich schönem Segeln
(Tideinformationen: Hamburg HW 05:22 Uhr, Glückstadt NW 10:37 Uhr)
treffen wir uns zu einem Begrüßungsdrink –
Eierlikör oder Sherry aus dem Schoko-Becher – im Glückstädter Hafen.
Auch wer mit dem Auto kommt, ist willkommen!

Ab **17:00 Uhr** erwartet uns im renovierten und wieder eröffneten Restaurant

„Zur alten Oper“

Große Deichstraße 18, 25348 Glückstadt

ein großes Büfett „satt“ mit Bratkartoffeln, Sauerfleisch,
geräucherter Pute und Matjesfilets zum Preis von 25,50 Euro.

Die Speisen und Getränke bezahlt bitte jeder selbst im Restaurant!

Ab 20:00 Uhr können wir die Bowlingbahn nutzen.

Verbindliche Anmeldung erbeten bis zum 6. Oktober

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

Wir hoffen auf gutes Segelwetter mit günstigem Wind und freuen uns,
euch in Glückstadt zu sehen!

Ihr/euer Festausschuss

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



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

101. Jahrgang

September / Oktober 2023

Nr. 5

EIN SEGELSOMMER MIT VIEL TRÜBSAL



Regen ist für die Landwirtschaft und auch für den Garten notwendig, beim Segeln aber eigentlich überflüssig. Nur nimmt die Natur darauf keine Rücksicht. Wir ziehen uns Ölzeug an und wettern die Flage ab. Wenn aber, wie in diesem Sommer, der Regen wochenlang das Wetter bestimmt, kann er die Laune verderben. Ulrich Körner hat, zum Nichtstun verdammt, eine solche Situation fotografiert. Man ahnt seine Stimmung.

IN DIESER AUSGABE

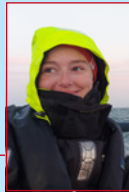
3 Editorial

Thema und Meinung

- 4 Vom Verschwinden der papiernen Seekarte
- 9 Die Nachrichtenfrage
Gedruckt – oder nicht gedruckt?

Vereinsleben

- 10 Neuaufnahmen
Juli/August 2023
- 10 Hans-Otto Noack
† 24.6.2023
- 11 Beke Eichert
Unsere neue Trainerin
- 12 Immer wieder schön
in Borsfleth
Ein Grillfest



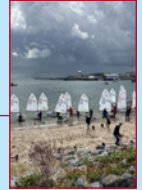
Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 14 40. Schiffsregatta
Traditionsregatta und Gesellschaftsereignis
- 15 Das Fastnet Race 2023
*1. Fastnet Race und andere
Hochseeregatten – eine Einordnung
2. Ein Fastnet auf der „Haspa
Hamburg“ – Reisebericht der Crew*
- 18 Kieler Woche 2023
Meistertitel für J/24 „Hungriker Wolf“
- 20 Die etwas andere Kieler Woche
Sonne, Flaute, Penalties
- 22 J/70 Corinthian World
Championship 2023
„Albis“ in Riva del Garda



Jugend

- 24 Borgwedel 2023 –
ein etwas anderer Bericht
- 26 Regattabericht Störtebeker
Opti Cup Helgoland 2023



Fahrtsegeln

- 28 Mit „Nordwest“ um
die Ostsee
*Teil 1: Von Wedel
bis nach Riga
Teil 2: Erfahrungsbericht zur Passage entlang Kaliningrad*



Segelgeschichten

- 36 The Lunatic Race
Eine Erinnerung an 1979 – Teil 1

Aus Behörden und Verbänden

- 40 „Nationalpark Ostsee“
Offener Brief der Wassersportverbände

Historisches

- 41 Der Gralshüter der klassischen Jollen

Dies und Das

- 41 Zu unserem Titelbild

Das Bücherschapp

- 42 Zum Lesen und Wiederlesen
*Hans Leip: „Bordbuch des Satans –
Geschichte der Freibeuterei“*

Zu guter Letzt

- 44 Einfach segeln!

Umschlagillustration

Aquarell von Jan Backhaus

Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

in dieser Ausgabe werden Sie erste Teile des Berichts über die Ostseereise der fast hundert Jahre alten „Nordwest“ lesen. Er zeigt, dass junge Seglerinnen und Segler sich auch durch die widrigen politischen Umstände nicht davon abhalten lassen, auf einen großen Ostsee-Törn zu gehen. Wir wünschen ihnen weiterhin eine gute Reise.

Zum geplanten Nationalpark Ostsee haben die Wassersportverbände einen offenen Brief verfasst, siehe Notiz in dieser Ausgabe. Zum Zustand der Ostsee zeigte der Fernsehsender N3 in der Sendung *Panorama 3* (Folge 327) am 29.08.2023 den eindrucksvollen Beitrag „Mehr Schutz: Ist die Ostsee noch zu retten?“. Nach den in diesem Bericht zu Wort kommenden Wissenschaftlern besteht akuter Handlungsbedarf, damit sich auch folgende Generationen noch an der Ostsee erfreuen können. Aber dass der Wassersport zur Lösung der Hauptprobleme (extreme Erwärmung und übermäßiger Nährstoffeintrag) des Meeres wenig beitragen könnte, liegt auf der Hand. Laut schleswig-holsteinischem Umweltminister Tobias Goldschmidt wird es keine generellen Segelverbote geben. Wassersport, der den Schutzziele nicht entgegenstehe, werde auch in den Kernzonen eines Nationalparks erlaubt bleiben. (Quelle: Hamburger Abendblatt, 02.09.2023).

Es ist sehr bedauerlich: Unsere Zweite Vorsitzende Luise Boehlich wird aus persönlichen Gründen im Februar 2024 nicht für eine weitere Amtszeit kandidieren. Ich würde mir eine Nachfolgerin/einen Nachfolger aus der jüngeren Generation wünschen, denn deren Beitrag ist besonders gefordert, um die Zukunft des SVAOe zu gestalten.

Auch für das Nachrichtenblatt wird nach wie vor eine Kollegin oder ein Kollege für Christiane Krieger-Boden gesucht, da unser langjähriger Redakteur Götz Nietsch ausscheiden möchte. Selbst wenn das Nachrichtenblatt in Zukunft eventuell nur noch in digitaler Form erscheinen sollte, – diese Frage wird in dem Meinungsartikel „Die Nachrichtenfrage“ gestellt – wird eine arbeitsfähige Redaktion erforderlich sein.

Wie bereits anlässlich der Otterndorf-Ausfahrt und nun erneut auch wieder beim Sommergrillen in Borsfleth festzustellen war, ist die Beteiligung an unseren Veranstaltungen, nicht nur den Regatten, in letzter Zeit etwas schwach. Woran könnte das liegen? An der Art der Veranstaltungen? An den Terminen? Rückmeldungen an den Festausschuss, möglichst mit konkreten Verbesserungsvorschlägen, sind willkommen, besonders, wenn Mitarbeit angeboten wird. Dass die Teilnahme an Regatten nicht nur auf der Elbe, sondern allgemein, siehe Nordseewoche oder German Classics (Laboe), ebenfalls schwächelt, scheint ein neuerdings verbreitetes Phänomen zu sein.

Zum guten Schluss freuen wir uns, dass wir zum 1. September 2023 mit Beke Eichert eine neue Trainerin für unsere Jugendabteilung gewinnen konnten. Ein Kurzportrait findet sich in dieser Ausgabe.

Ich wünsche Ihnen / euch eine angenehme Lektüre, egal ob digital oder analog (der Inhalt ist derselbe), und eine schöne Restsaison.

Ihr / euer Stephan Lunau



THEMA UND MEINUNG

VOM VERSCHWINDEN DER PAPIERNEN SEEKARTE

Von Lutz von Meyerinck ■ Die papierne Seekarte – ein Auslaufmodell? Den Eindruck kann man gewinnen. Die National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA), die in den USA unter anderem für die Seekarten verantwortliche Behörde, hat deren Beerdigungstermin verkündet: 2025 soll dort Schluss sein mit den gedruckten Seekarten. Die Admiralität des Vereinigten Königreichs zog nach; ab dem Jahre 2026 wolle sie keine gedruckten Karten mehr zu Verfügung stellen. Nicht nur bei den an der Sportschiffahrt Interessierten, sondern auch bei der International Maritime Organization der UNO (IMO) und den hydrografischen Diensten anderer Länder lösten diese Ankündigungen einigen Wirbel aus. Soweit bekannt, hat die IMO unter Verweis auf die International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) – Chapter V – in diesem Fall interveniert. Die Admiralität ist daraufhin zurückgerudert und hat das Enddatum kurzerhand auf 2032 verschoben.

Die US Navy unternimmt aktuell mit ihrem wissenschaftlichen und administrativen Arm größte Anstrengungen, jeden Fleck Wasser auf dieser Erde in einer digitalen Vektorseekarte abzubilden. Das dürfte strategischen Zwecken dienen. Die dargestellten Informationen gehen weit über das hinaus, was wir als klassische Seekarte kennen. Darum will die Navy auf gedruckte Werke verzichten. Ist dieses Material einmal aufgearbeitet, wird es, gegebenenfalls abgespeckt, auch zivilen Interessierten zur Verfügung stehen.

Wir haben beim Bundesamt für Seeschiffahrt und Hydrographie (BSH) nachgefragt, ob dort

ebenfalls die Einstellung gedruckter Karten geplant ist. Die Antwort war negativ. Nur, was wäre, wenn der Druck und Vertrieb aus Gründen, die heute noch nicht abgesehen werden, dann doch eingestellt würde? Die papierlose Navigation – das Ende der nautischen Zivilisation?

Wohl kaum, denn schon jetzt wird auf sicherlich bald allen Booten der Mindeststandard aus SOLAS V – ein GPS muss an Bord sein – überschritten. Neben den allseits beliebten Kartenplottern kommen zurzeit Geräte auf, die Gleiches wie der Plotter leisten, wie beispielsweise ein PC, Laptop, Tablet oder auch nur ein Smartphone, mit zunehmend vollwertigen Navigationssystemen.

Die Kosten für Plotter in einfacher Bauart sind tragbar, sonst fände man sie nicht überall vor. Kosten für die Navigation mit Tablets und Smartphones sind gering, denn ein Tablet und Smartphone hat bald jeder. Ihre Funktionsweise ist vielfach einfacher zu beherrschen als die von Computerprogrammen und von Menüs der fest eingebauten Plotter. Die für Tablets erhältlichen Seekartensätze sind oftmals günstiger als die für Kartenplotter. Manche Hersteller von papiernen Seekarten liefern die digitalen kostenlos mit. Teilweise werden digitale Seekarten ohne Kosten zur Verfügung gestellt. Alles okay also? Nein, noch nicht ganz!

Da war doch noch was mit Redundanz? Papierkarten müssen aus heutiger Sicht laut SOLAS-Regel V/19.2.1.5 zumindest als Ersatz mitgeführt werden, für den Fall, dass die Elektronik mal gerade keine Lust hat.

Ausfall der Elektronik? Im Ernst? Wie oft kommt das vor? Und wie lange hält der Fehler an? Zwar beschreibt die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) immer wieder Fälle von Orientierungslosigkeit von Sport-

booten (29 im Jahre 2022, davon 22 Segler), aber die Zahlen sind über die Jahre sehr konstant geblieben. Insgesamt entspricht die Häufigkeit der Fälle von Hilfeleistung bei Orientierungslosigkeit denen der von Ruderschäden oder Mastbrüchen. Taktvoll verschweigt die DGzRS auch den Grund der Orientierungslosigkeit. Liegt es wirklich am Ausfall der Geräte? Oder liegt es doch an der Unfähigkeit der Benutzer, die Geräte zu bedienen oder die papierne Seekarte zu lesen?

Trotzdem besteht die Pflicht der Redundanz weiter, aber benötigt man dazu eine Papierkarte? Auch das kann man in Frage stellen. Wenn die Navigation mit einem Tablet heute schon hochgenau ist, dann kann man davon auch gegebenenfalls ein zweites für den Notfall mitnehmen. Entweder betreibt man es, indem es die Ortsdaten und mehr von dem Navigationssystem des Schif-

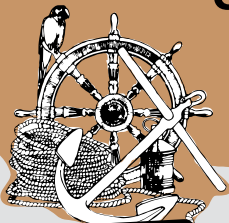
fes per Wifi übernimmt, oder indem das Tablet seinen eigenen GPS-Baustein nutzt. Dann ist es unabhängig von dem installierten Erstsistem an Bord. Wasserdicht kann man die Geräte machen oder sie gleich mit dieser Eigenschaft erwerben.

Damit wären die Voraussetzungen für die weitgehende Nutzung digitaler Karten sicher gegeben. Den Anforderungen an Redundanz wäre Genüge getan. Die Großschifffahrt macht es bei ihren ECDIS-Systemen im Prinzip auch nicht anders. Man kann noch nicht einmal argumentieren, das sei alles zu teuer. Das Spiegeln der elektronischen Daten an Bord auf ein sowieso vorhandenes Tablet kann man in vielen Fällen für weniger als 100 € installieren.

Die Yachtdesigner haben dieser Entwicklung seit Langem Rechnung getragen, indem sie die früher üblichen Navigationsplätze auch auf gro-

TOPLICHT

... alles, was das
Segler-Herz
begehrt.



www.toplicht.de

TOPLICHT
Schiffsausrüstung | Werftausrüstung
Notkestraße 97, 22607 Hamburg

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

Mach dein Hobby
zum Beruf ...



und heuere bei
TOPLICHT an!
Mehr findest
du unter



www.toplicht.de/anheuern

Ben Yachten eingedampft haben. Heute findet man stattdessen häufig nur ein Panel mit Schaltkasten, an oder in dem die Navigationsgeräte zentral montiert werden. Damit wird die Seekarte aus Papier auf den Tisch in der Messe verbannt, wo sie sowieso dauernd runterfällt, wenn sich das Schiff im Seegang bewegt. Keine wirkliche Option.

Bleibt die Sorge vor einem Blackout an Bord – ein Ausfall des Stroms oder viel profaner einfach leere Batterien. Den Älteren unter uns ein wohlbekanntes Phänomen. Heute allerdings ebenfalls so selten, dass die DGzRS dazu gar keine Fälle erhebt. Selten aber vor allem auch, weil auf vielen Schiffen extra Systeme zur unabhängigen Stromversorgung installiert wurden. Dies in Form von Solar-, Wind- oder anderen Erzeugungsanlagen.

**All traditional NOAA
paper nautical charts
will be canceled by
January 2025**

NOAA has already started to cancel individual charts and will shut down all production and maintenance of traditional paper nautical charts and the associated raster chart products and services by January 2025.

Mariners and other users of nautical charts are encouraged to use the electronic navigational chart (NOAA ENC®), NOAA's premier nautical chart product.

Read more information about the [Future of NOAA Charts](#).

Und sonst bleibt immer noch, den Diesel anzuwerfen. Natürlich erhöht sich die Abhängigkeit vom Strom, nur besteht diese Sünde auch schon beim Motor selbst, denn die modernen Maschinen brauchen Strom während des Betriebs: Im Grunde unsinnig beim Selbstzünder, aber leider die Realität. Von anderen gierigen Stromverbrauchern an Bord wie Kühlschrank, e-Winschen, e-Furlern und mehr ganz zu schweigen.

Aus der Antwort des BSH ergibt sich aber der Eindruck, dass auch vonseiten der hydrographischen Institute das Thema der Digitalisierung der Seekarten intensiv vorangetrieben wird. Dieses wird mit dem Ziel verbunden, die Informationen aller nautischen Veröffentlichungen inkl. weiterer Daten von Satelliten zusammenzuführen. Ein eigener Standard wurde entwickelt, in dem alle Informationen zu einem Seegebiet dargestellt werden (Standard S-100 der International Hydrographic Organization – IHO). Dazu kommen Informationen zur Unterwassertypographie, die ebenfalls dargestellt werden können. So würden die Anforderungen aus SOLAS V problemlos übertroffen werden.

Damit werden die neuen, besser zusätzlichen, Möglichkeiten der wahre Treiber für die Entscheidung, nur noch mit digitalen Karten zu arbeiten. Die Entwicklung wird fortgesetzt beim Update der Karten: Wenn die Hersteller der Plotter sich mehr Mühe mit ihren Produkten gäben, wäre das Update der Seekarten schon heute generell automatisch möglich, teilweise muss das noch immer manuell erfolgen. Es kann sich immer noch als eine hakelige Arbeit entpuppen. Aber selbst die aktuellen Verfahren zum Update der elektronischen Seekarten sind deutlich effektiver und auch effizienter, als im Frühjahr eines jeden Jahres Papierschnipsel mit Uhu in die Seekarte

zu kleben. Das kann man zwar umgehen, indem man das Angebot eines Aboservice in Kauf nimmt und jedes Jahr gleich eine neue Karte erwirbt. In Summe aber dürften die elektronischen Seekarten schon heute in aktuellerer Version an Bord sein als das bei den papiernen der Fall ist. Zumindest steht einer halbwegs aktuellen Seekarte kein großer Arbeitsaufwand entgegen. Und selbst wenn der Fortschritt bei der Datenhaltung und -aufbereitung die Produktion papierner Seekarten vereinfachen würde und diese bei der Aktualisierung aufholen könnten: Der Preis dafür muss sich am Markt gegen das elektronische Medium behaupten. Sonst werden die Papierkarten unter Druck geraten, weil die Fachkundschaft nach dem Preis entscheidet.

Bei Einsatz eines Radars und vor allem durch die massenhafte Verbreitung von AIS-Trackern ist es möglich, die aktuelle Verkehrssituation direkt in die elektronische Seekarte einzuspielen. Das gestattet die bessere Zuordnung von Fahrzeugen in der eigenen Umgebung. Die Objekte, die eine Gefahr für das eigene Schiff darstellen, werden automatisch verfolgt, kein Vergleich zum manuellen Plotten anderer Fahrzeuge auf dem Radarschirm in früheren Zeiten. Allein der Vorsprung durch die Darstellung der aktuellen Bewegungen der Fahrzeuge im Nahbereich in Echtzeit kann gar nicht hoch genug bewertet werden. Hier hinkt die rechtliche Situation bei der Nutzung von Radarsystemen der aktuellen Entwicklung hinterher: Zwar sind genau genommen Radaranlagen mit weniger als 1m-Strahler aufgrund ihres Winkels von weit über 2° unzulässig für die Kollisionsverhütung. Ihr physikalischer Fehler kann aber durch das gleichzeitig zum Radarsignal empfangene Positionssignal aus dem AIS-Gerät verringert werden.

Die zunehmende Ausbreitung von Internet-Zugängen an Bord entweder durch ein Hafen-Wlan, ein Hotspot des Smartphones oder über den Hotspot an Bord, ist auch für Segeln außerhalb der Regattaszene mittlerweile einfach möglich. So kann man aktuelle und kleinteilige Wetter- und Strömungsdaten auf dem Schirm mit der Seekarte mittels Overlay zusammenführen und für die Navigation nutzen. Vorbei die Zeiten, in denen man sich mühsam eine Wetterkarte aus den Stationsmeldungen gezeichnet hatte und dann versuchte, diese Wetterkarte in oftmals gnomonischer Projektion irgendwie in die jeweilige Seekarte in Mercatorprojektion zu „projizieren“. Das Ergebnis dieses Vergleichs von manueller Übertragung einer Wettersynopse zu einem gerechneten Overlay ist so unangemessen, dass er sich fast verbietet.

Das Angebot an Navigationsapps besonders für Tablets scheint aktuell zu explodieren, vor allem, wenn man den angloamerikanischen Markt mitbetrachtet. Dies kann sehr wohl eine Reaktion auf die Ankündigung des Auslaufens der gedruckten Karten sein. Als Ergebnis einer kürzlich erschienenen Übersicht über zwölf gängige Apps im Markt schlugen die Leser mindestens eine Handvoll weiterer Produkte vor. Zwar unterscheiden sich die Produkte im Detail, die Grundfunktionen beherrschen sie alle. Die darin abgebildeten Daten werden sowieso von den hydrografischen Diensten hinzugekauft. Nur die großen Anbieter sind in der Lage, die Datensätze mit eigenen Daten anzureichern.

Das aktuell große Thema bei den Navigationsapps ist das „Auto-routing“ oder „Dock-to-dock navigation“. Keines der vorhandenen Programme scheint fehlerfrei herauszuragen, auch wenn viele Hersteller diese Funktionen besonders anpreisen.

Oftmals sind die Ergebnisse brauchbar, aber hier ist trotzdem gesunde Skepsis angebracht. Jede so erstellte Route bedarf dringend der genauen Überprüfung, worauf die Hersteller schon aus Haftungsgründen auch hinweisen. Allerdings sind die Variablen, mit denen die Programme die Routen errechnen, teilweise wirklich nicht mehr als Start, Ziel, Tiefgang/Wassertiefe und Masthöhe/Brückenhöhe. Die errechneten Ergebnisse, oder nennen wir es besser die Fehler, sind daher teilweise haarsträubend. So wird bisweilen vorgeschlagen, Verkehrstrennungsgebiete (VTGs) nicht rechtwinklig zur Kurslinie, sondern diagonal zu queren, oder ein Programm schlägt vor, gleich das komplette VTG zu umschiffen, indem es den Nutzer zum Beginn des VTG führen möchte. Küstenlinien werden in zu geringem Abstand passiert, weil es dort zwar ausreichend tief, aber eine Legerwall Situation in dem Programm nicht als Gefahr erkannt wird. Diese Ergebnisse sind daher nicht das Resultat fehlender Information, sondern Ausdruck schlechter Programmierung. Daher bedarf es beim Einsatz von „Auto-routing“ größter Vorsicht seitens des Nutzers. Man darf gerade in diesem Bereich durch die Entwicklung von künstlicher Intelligenz (Stichwort: „KI“) die größten Fortschritte erwarten. Aber auch dann werden die Nutzer unbedingt die vorgeschlagene Route überprüfen müssen, bevor man das Schiff mittels des Autopiloten über die errechnete Route zum eingegebenen Ziel fahren lässt.

Mir gefallen nicht alle Neuentwicklungen. Aber eine neue Generation von Seglerinnen und Seglern wächst heran, für die elektronische Geräte nicht mehr zusätzliche Hilfsmittel, sondern Teil des Lebens sind. Die Geräte dafür

sind zu überschaubaren Kosten erhältlich, sie werden in großer Anzahl verkauft und installiert. Die Ausbildung muss sich daher so verändern, dass sie diese Technik von Anbeginn integriert. Daran mangelt es. Hier bieten sich für gemeinnützige Segelvereine große Chancen: Sie können frei darüber entscheiden, mit welchem Aufwand sie ihren Mitgliedern die zukünftige, elektronische Navigation nahebringen. Sie können den Jugendlichen im Verein einen Navigationsunterricht anbieten, in dem das eigene Smartphone seinen Platz hat. Dass daneben die Prüfungsanforderungen sicher erfüllt werden, gehört zum Selbstverständnis eines verantwortungsvoll ausbildenden Vereins. Damit können Vereine ein attraktives, modernes Angebot verwirklichen.

Die wirkliche Herausforderung besteht also weniger darin, dass die Anbieter von gedruckten Karten mehr oder weniger kurzfristig ihr Angebot einstellen. Sie besteht vielmehr darin, die Fülle zusätzlicher Informationen neben der reinen Seekarte so darzustellen, dass sie übersichtlich bleibt. Auf einer Kommandobrücke eines Seeschiffes lassen sich Bildschirme in der Größe eines wohnzimmertauglichen Fernsehers sicherlich installieren. Auf einer Segelyacht, auf der heute Plotter werkeln mit einer Größe von 7" (= 18 cm) Bildschirmdiagonale oder weniger dürfte die übersichtliche Darstellung der Daten eine Herausforderung werden.

Wir selbst fahren seit bald 20 Jahren ein PC-basiertes Navigationssystem, montiert am Kartentisch. In engen Revieren wie Schärengewässern schätzen wir die Papierkarte in einer wasserfesten Hülle im Cockpit. Die deckt vor allem wegen der besseren Übersicht die Bereiche der nächsten fünf bis zehn Seemeilen ab.

Der Grund ist einfach: Der Schirm des Rechners aber auch eines Tablets ist zur übersichtlichen Darstellung zu klein.

Aber wird es wirklich ohne Papier gehen, wenn solche Karten nicht mehr vorgeschrieben sind und wir sie nicht mehr kaufen können? Ich denke, ja!

Die Nachrichtenfrage

GEDRUCKT – ODER NICHT GEDRUCKT?

Von Norbert Suxdorf ■ Mit der (behutsamen) Änderung unseres Vereinsnamens haben wir einen alten Zopf abgeschnitten. Ist nun der nächste fällig? Unsere Nachrichten in gedruckter Form?

Gerade hier bei uns in Hamburg sehen wir den Niedergang der Printmedien und ihren anscheinend unaufhaltsamen Ersatz durch Online-Ausgaben. BILD-Printauflage im Vergleich mit besseren Zeiten fast halbiert. Bei Gruner&Jahr zahlreiche Objekte verkauft oder ganz eingestellt. Überall Personalreduzierung. Die hohen und wahrscheinlich weiter steigenden Papier-, Redaktions- und Druckkosten sowie der Rückgang des Anzeigengeschäfts machen Zeitschriften und Zeitungen zu schaffen. Kommt hinzu: Gedrucktes gelesen wird auch nicht mehr so viel, besonders in den jüngeren Jahrgängen. Tiktok et cetera machen das Rennen.

Schon seit ca. 30 Jahren gibt es neben unseren Print-Nachrichten auch die Homepage SVAOe.de. Sie wird gut angenommen, auch wenn zu Recht bemängelt wird, dass sie wieder aufgefrischt werden müsste. Ihre Redaktion meldet ca. 6–8000 Zugriffe monatlich auf die Home-

page, darunter 4–600 Zugriffe auf das auch dort veröffentlichte Nachrichtenblatt. Es ist damit zu rechnen, dass die meisten unserer Mitglieder über einen PC-Zugang oder ein Handy verfügen, also SVAOe.de lesen können. Und die noch nicht dabei sind – könnten wir die nicht auch von der schnellen und für den Verein viel kostengünstigeren Lösung überzeugen?

Die Redaktion auch unserer Print-Nachrichten wird ehrenamtlich erledigt. Aber Druck und Postversand kosten natürlich Geld. Sollte dieses Geld nicht besser in unsere Jugendarbeit oder in neue Boote investiert werden? Oder in eine Beitragsenkung? (Wäre angesichts der Inflation ja auch ein schöner Zug des Vereins!)

Die andere Seite der Medaille: Unser Nachrichtenblatt erscheint seit 1924, damals auf einer Vorstandssitzung beschlossen. Seit einhundert Jahren bewährt es sich nicht nur als Informationsmedium für die Mitglieder, sondern vor allem auch als ein Bindeglied in der Gemeinschaft. Kann ein Onlinemedium wirklich in gleicher Weise wirken?

Und: Es ist immer wieder schön, die Nachrichten in ihrer jetzigen Form aus dem Briefkasten zu holen, darin zu blättern, sie in einem Rutsch oder portionsweise zu lesen und schließlich auf den Stapel im Bücherschapp zu legen, wo sie seit Jahren gesammelt werden. Vergessen wir auch nicht die (nicht bekannte) Zahl von älteren Mitgliedern, die sich nicht mit dem Internet beschäftigen wollen oder können, und die uns ohne das Papier-Exemplar der Nachrichten verloren gehen könnten.

Ich habe während meiner Ausbildungszeit auch in einer Druckerei und in einer Klischeestalt („Was ist denn das????“) gearbeitet. Ich liebe den Geruch von Papier und Druckfarbe,

den Lärm der Druckmaschinen. Stellen wir uns also ernsthaft die Nachrichtenfrage... gedruckt – oder nicht gedruckt? Für zahlreiche Antworten (auf Papier oder online) dankt im Voraus die Redaktion!

VEREINSLEBEN

Juli/August 2023

NEUAUFNAHMEN

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

Ordentliches Mitglied:

Kai Engelken, 22609 Hamburg

*** 13.10.1930 † 24.6.2023**

HANS-OTTO NOACK

Ehrenmitglied seit 2003

Träger der goldenen Ehrennadel

Eigner mehrerer Segel- und Motoryachten

Hans-Otto Noack, gebürtig aus Ottensen, fühlte sich schon von Jugend an zum Wasser und zum Schipperm hingezogen. Kein Wunder, dass er frühzeitig zum SVAOe fand. Durch seine Kontaktfreudigkeit gewann er dort Freundschaften, die ein Leben lang hielten. Allerdings muss man anmerken, dass er die meisten überlebte, sodass die jetzige Rückschau auf sein seglerisches Leben nicht mehr vollständig zu rekonstruieren ist.

Wichtig und unvergessen ist seine 20 Jahre dauernde ehrenamtliche Tätigkeit als Vorsitzender der Hamburger Yachthafengemeinschaft e.V. von 1982 bis 2002, während der er wichtige Weichenstellungen zum Wohle vieler Sportbootleute für den großen Hamburger Yachthafen in Wedel herbeiführte. Hans-Otto war überhaupt ein Mann der Kommunikation und des Ausgleichs. Das zeigte sich auch privat an seinem großen Freundeskreis, den er gerne an Bord seiner Schiffe und bei sich zu Hause pflegte und an dem von ihm geführten Stammtisch mit Leuten aus der Wirtschaft.



Hans-Otto Noack (Foto privat)

Vom Wasser war er „nicht wegzuprügeln“ (ein Zitat von Ludwig Dinklage), was diverse Boote in seinem Eigentum bezeugen. „Shanty“, der große Motorsegler, mehr Segelyacht als Motorboot, war sein letztes, mit dem er im Alter noch häufig auf der Elbe unterwegs war und dann kam noch das Motorboot „Ja Ho“ zusammen mit Sohn Jan-Uwe. Aber auch seine früheren Boote segelte er gerne und viel mit seiner Frau Ilse auf Elbe und Ostsee.

Nun ist er nach einem langen Leben gestorben. Wir danken ihm für seine jahrzehntelange Treue. Unser Mitgefühl gilt seiner Frau Ilse sowie den Kindern.

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

Beke Eichert

UNSERE NEUE TRAINERIN

Ich bin Beke (24), studiere zurzeit im Master Biologie an der Universität Hamburg und bin eure neue Trainerin im SVAOe. Vor 12 Jahren habe ich im Süden Hamburgs mit dem Segeln angefangen, zuerst nur sporadisch. Nach dem Abitur habe ich meine Leidenschaft das erste Mal zum Beruf gemacht und im Segel Club Baltic e.V. in Kiel mein Freiwilliges Soziales Jahr (FSJ) im Sport absolviert, bei dem ich auch meinen Trainerschein gemacht habe. Im Anschluss habe ich mich ehrenamtlich parallel zu meinem Studium hauptsächlich im Optibereich engagiert und war im Team der Wettfahrtleitung bei der Segelbundesliga. Zusätzlich hatte ich die Möglichkeit, zwei Semester in der Bootswerkstatt des



Beke Eichert (Foto privat)

Segelzentrums der Universität Kiel zu arbeiten und meine handwerklichen Fähigkeiten in der Bootsreparatur zu erweitern. Selbst bin ich eher auf größeren Schiffen anzutreffen und segele X79. Seit einigen Monaten bin ich nun auf eigenem Kiel unterwegs und habe eine Shipman 28.

Seit meinem FSJ bin ich sogar nach meinem studiumbedingten Umzug nach Hamburg als stellvertretende Jugendwartin dem Verein in Kiel treu geblieben, freue mich jetzt aber auf spannende Aufgaben im SVAOe.



Seemann
& Söhne

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

Schenefeld	Blankenese	Rissen	Groß Flottbek	Bestattungen
Dannenkamp 20	Dormienstraße 9	Ole Kohdrift 1	Stiller Weg 2	aller Art und
22869 Schenefeld	22587 Hamburg	22559 Hamburg	22607 Hamburg	Bestattungsvorsorge
Tel.: 8660610	Tel.: 866 06 10	Tel.: 81 40 10	Tel.: 82 17 62	

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

Immer wieder schön in Borsfleth

EIN GRILLFEST

CKB/GAN ■ Jeder weiß inzwischen, dass man den idyllischen Yachthafen im Störloch wegen der großartigen Eigenarbeit des Sportschipper-Vereins Borsfleth (SSVB) wieder mit Kielschiffen anlaufen kann. Am 19. August hatte daher der Geselligkeitsausschuss wieder zum diesjährigen Grillfest eingeladen. So etwas braucht eine längere Vorlaufzeit, damit sich möglichst viele darauf einstellen können, denn eine große Zahl von Teilnehmern/-innen ist die beste Voraussetzung für ein gelungenes Fest. Nicht vorhersehen kann man dabei allerdings das Wetter, obwohl Mitte August diesbezüglich erfahrungsgemäß ein gut geeigneter Zeitpunkt ist.

Es entwickelte sich ein wenig anders. Ein Hochdruckgebiet schickte den Wind zur Ruhe, es wurde ein heißer Tag, und für den Abend waren Regen und Gewitter vorhergesagt. Grund, zu Hause zu bleiben? Nicht für alle. Gekommen waren „Luise“ (Lunau), „Wikinger“ (Mackens), „Ratokker III“ (Pflughaupt), „Aeolus“ (Güldener), „Sirkka“ (Dartsch), „Tomte Tummetott“ (Kaiser), „Offsite“ (Offermann) und „Lys“ (auf der Rücktour von Helgoland mit Andreas Gustafsson als Gast an Bord), dazu vier Autos.

Vorsorglich waren Tische und Bänke unter dem breiten Vordach des SSVB-Vereinshauses angeordnet worden. Tatsächlich fing es ziemlich genau gegen 17 Uhr an zu nieseln, aber das angekündigte Unwetter blieb aus. Und nachdem Jörn Groth noch einmal losgefahren war, um Nachschub an Grillkohle zu besorgen, stand dem Grillen nichts mehr im Wege. Eingeleitet und später begleitet wurde die Feier von

Eierlikör in Schokobechern. Es gab mindestens fünf sehr unterschiedliche Sorten Kartoffelsalat zur Auswahl, und jeder hatte sein eigenes Grillsortiment an Würstchen, Fleisch, Krabben, Champignons usw. dabei. Außerdem flossen Ströme von Bier (auch alkoholfreiem), Rotwein und sogar Sekt. Es wurde laut und lustig, es wurde geklönt und geflächst. Man erzählte – natürlich! – von Segelerlebnissen, tauschte Nachrichten über diese und jene Bekannte und Freunde aus, und sprach über den (nunmehr erfolgreich umgetauften) Segelverein. Ein Höhepunkt war der Vortrag des Gedichts „Liebeserklärung an den Norden“ von Mona Harry durch Wolfgang Mackens. Schließlich verabschiedeten sich nach und nach die einen und anderen zur Nacht – verzogen sich in ihre Autos, um nach Hause zu fahren, in ihre Kojen an Bord, in ihre Gastzimmer im Gasthof „Zur Störmündung“ oder in ihr Camping-Auto. Ein harter Kern hielt bis kurz nach Mitternacht durch ...

In der Nacht kam dichter Nebel auf, der die Schiffe am Steg verschluckte und die Landschaft mit den Deichen, Wiesen und Bächen verzauberte. Doch als die meisten so langsam gegen 9 oder 10 Uhr erwachten, strahlte die Sonne vom klaren blauen Himmel. Und da hatten Stephan und Hartmut bereits den Grillplatz wieder aufgeräumt! Gefrühstückt wurde an Bord; danach saß man auf den Booten am Steg zum Sonnen und Klönen mit den Bootsnachbarn oder schwamm eine Runde. Gegen 14 Uhr war Niedrigwasser erreicht und die Boote legten ab, um mit der Flut bei halbem westlichen Wind nach Wedel zu segeln. Ein großes Dankeschön an Jörn Groth und alle, die ihn bei der Organisation des Fests unterstützt haben!



Die Anlage des SSVB



Grillen hat begonnen



Vielfältige Tafel ...



... auch um die Ecke



Prost Eierlikör!



Wolfgang Mackens trägt vor



Der Morgen danach –



– Warten auf die Flut (Fotos Jörn Groth, Birgit Güldener, Christiane Krieger-Boden, Silke Pahl)

REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE

40. Schifffahrtsregatta

TRADITIONSREGATTA UND
GESELLSCHAFTSEREIGNIS

CKB ■ Die „Peter Gast Schifffahrtsregatta“ ist die größte privat, d.h. nicht von einem dem DSV angehörigen Verein, organisierte Segelregatta in Deutschland – sie ist gleichzeitig ein gesellschaftliches Treffen von maritimer Wirtschaft, Politik und Seglern. Die diesjährige 40. Regatta fand, wie immer, im August von Schleimünde nach Ærøskøbing statt, bei bester Sonne aber wenig Wind. Etwa 100 Yachten und mehr als 1.000 Teilnehmer und Teilnehmerinnen waren gemeldet. Als Ehrengast segelte der schleswig-holsteinische Ministerpräsident Daniel Günther auf der „Haspa Hamburg“ mit. Bei der anschließenden Preisverleihung ging er im Rahmen einer Festrede u.a. auf das Thema Nationalpark Ostsee



Spi-Bergemanöver

ein und versicherte, dass es keine Vorfestlegungen gebe, und dass man den besseren Schutz der Ostsee mit den Interessen und Belangen des Segel- und Wassersports, der Wirtschaft und des Tourismus in Einklang bringen werde.

Der SVAOe war an dem sportlichen Teil des Ereignisses sowohl mit zwei Yachten („Diva“ mit Skipper Michael Thomsen und „Yella 3“ mit



Einlaufen im Hafen Ærøskøbing (Fotos © Antonie Specht)

Skipper Heiko Zimmermann) als auch in der Regattaleitung mit Jan Keppler, Daniel Rüter und Birgit Müller-Petermann beteiligt.

(Quelle: <https://schiffahrtsregatta.de/> und Sandra-Valeska Bruhns)

Das Fastnet Race 2023

1. FASTNET RACE UND ANDERE HOCHSEEREGATTEN – EINE EINORDNUNG



GAN/CKB ■ Es gibt viele Hochseeregatten auf der Welt. 1866 fand die erste Transatlantikregatta statt. Viele weitere folgten, wurden aber von anderen Wettbewerben auf den Weltmeeren abgelöst. Kontinu-

ierlich unter annähernd gleichen Bedingungen über lange Zeit aufrechterhalten wurden nur das Bermuda-Race (seit 1906 in den geraden Jahren) und das Fastnet-Race (seit 1925 in den ungeraden Jahren) sowie das Transpacific Yacht Race (TRANSPAC) seit 1906, die sog. „klassischen“ Ozeanregatten.

Seit den Sechzigerjahren des vorigen Jahrhunderts hält sich immerhin ein alle vier, jetzt alle drei, Jahre stattfindendes Round-The-World-Race, mit unterschiedlichen Sponsoren/Namensgebern („Whitbread“, „Volvo“, heute nur noch

„The Ocean Race“), unterschiedlichen Zwischenstopps, Bootstypen und mittlerweile mit immer weniger Teilnehmern. Das Ocean Race 2023 endete bekanntlich Ende Juni mit dem Sieg von Charles Enright und Team „11th Hour Racing“ (und mit einem dritten Platz für Boris Herrmann und Team „Malizia“). Dieses Sportereignis erregt zwar höchstes weltweites Aufsehen, ist aber inzwischen eine reine Profi-Angelegenheit.

Letzteres gilt auch für das Vendée Globe Race, das „härteste Einhand-Nonstop-Round-The-World-Rennen“, das seit 1989/90 alle vier Jahre im Wesentlichen in den südlichen „Roaring Forties“ ausgetragen wird – 2020/21 war der Franzose Yannick Berstaven Sieger.

Demgegenüber überrascht das Golden Globe Race, ein Einhand-Nonstop-Round-The-World-Race, denn es ist offen für jedermann ohne Nachweis seemännischer Kenntnisse. Angeregt von der Begeisterung über die erfolgreiche Einhand-Weltumsegelung des Sir Francis Chichester 1966/67 wurde es 1968 erstmals von der „Sunday Times“ ausgeschrieben. Robin Knox-Johnston gewann souverän mit der 9,70 m langen Holzjacht „Suhaili“. Nach 50 Jahren fand 2018 ein zweites „Golden Globe Race“ statt, ausgeschrieben für Langkieler-Boote mit Konstruktionen von vor 1968 und mit Längen zwischen 32 und 36 Fuß: also absolut „retro“. Dazu kam die Bedingung, dass kein anderes technisches Hilfsmittel zur Navigation



Start auf dem Solent bei stürmischem Südwest



Druck in der Luft

verwendet werden durfte außer einer mechanischen Uhr und einem Sextanten. Da würden selbst heutige Absolventen eines Sporthochseeschifferzeugnisses scheitern. Bei einer weiteren Wiederholung des „Golden Globe Race“ im Jahr 2022 meldeten sage und schreibe 16 Teilnehmer/-innen. 2026 soll wieder eine Neuauflage gestartet werden. So attraktiv kann der nichtprofessionelle Extremsegelsport sein.

Das Fastnet-Race, ein europäisches Langstreckenrennen des Royal Ocean Racing Club (RORC), ist ebenfalls offen für Amateure. Es wird seit 1925 regelmäßig in ungeraden Jahren im Ärmelkanal und in der Keltischen See – höchst anspruchsvollen, überwiegend küstennahen Gewässern – ausgetragen und erfreut sich hoher Teilnehmerzahlen. Die Regatta über jetzt 695 sm (früher 608 sm) startet im Solent vor Cowes (Isle of Wight), rundet Land's End und umrundet den

Fastnet Rock vor der Südwestküste Irlands. Sie rundet auf dem Rückweg die Scilly-Inseln und endet – seit 2021 – im französischen Cherbourg (früher in Plymouth). Das Rennen geht über mehrere Tage und ist für Flauten und extreme Wetterlagen berüchtigt. Manche mögen sich noch an die Tragödie von 1979 erinnern, als bei einem plötzlich aufgekommenen Orkan trotz einer der größten Seenotrettungsaktionen 23 Boote sanken und 19 Segler starben. Bei dem Fastnet Race zu starten und heil über die Runden zu kommen, findet hohe Anerkennung; einen Sieg zu erringen, zählt zu den größten Ehren.

In diesem Jahr, 22. bis 28. Juli 2023, ging das Fastnet Race in die 50. Edition und ist nun beinahe 100 Jahre alt. In diesem Jubiläumsjahr gab es mit 437 gemeldeten Booten, darunter 25 deutschen, die größte bisherige Teilnehmerzahl. Unser Mitglied Gerrit Rampendahl, gleichzeitig Mitglied des Hamburgischen Ver-



Auf der Kante den Fastnet Rock im Rücken

eins Seefahrt (HVS), und seine Crew nahmen an dieser Jubiläums-Regatta teil; er skipperte die HVS-eigene „Haspa Hamburg“. Zum Start war Starkwind angekündigt, aber er entwickelte sich mit 35 bis 40 kn zum Sturm und forderte allerlei Schäden („Kleincarbon“) insbesondere unter den foilenden Extremyachten; etwa 40% der Boote gab vorzeitig auf. Das schnellste Einrumpfboot, die französische „Macif“, war bereits nach nur 2d 07:16:26 h im Ziel, das schnellste Mehr-rumpfboot, die französische „SVR Lazartigue“, sogar nach nur 1d 08:38:27 h. Der nachfolgende Crew-Bericht von der „Haspa“ ist ein Nachdruck mit freundlicher Erlaubnis des HVS.

2. EIN FASTNET AUF DER „HASPA HAMBURG“ – REISEBERICHT DER CREW

Von Julius von Stein, „Haspa Hamburg“-Crew ■
Am Samstagmorgen war die Anspannung greifbar. Storm Jib und Trysegel vorbereiten, noch einmal richtig frühstücken, alles seeklar machen und Segel zurechtlegen.

Bei fliegendem Regen und Wind von 25 kn wurde defensiv mit Genua 5 und drittem Reff gestartet. An den Needles (Ausfahrt aus dem Solent) erwarteten uns 3 m Welle, in Spitzen bis zu 4 m, bei 35 kn Wind. Durch die vielen DSC-Calls (digital selective calling, ein auf eine Gruppe begrenzter Rundruf für Not- oder Dringlichkeitsfälle) wurde uns mulmig zumute, doch in den frühen Morgenstunden des Sonntags nahmen See und Wind deutlich ab.

Bei mildem Wind ging es in Richtung Fastnet Rock, der mit der gesamten Crew auf der Kante umrundet wurde. Kurze Zeit später ging der A3-Spinnaker hoch. Am Morgen nahm der Wind



Die „Haspa Hamburg“-Crew



„Haspa Hamburg“ (Fotos privat „Haspa Hamburg“-Crew)

ab und der Tag wurde zum „richtigen“ Kochen genutzt, was allen an Bord gut tat. Im Laufe des Tages nahm der Wind zu, sodass wir erst unter A0, später unter JibTop und G5 unterwegs waren. Unter Double Header (Jib Top plus Stagsegel) ging es weiter. Zeitweilig wurden wir von einem Helikopter vom RORC begleitet.

Ein spannendes Ende bescherte uns der achterliche Wind unter A6-Spinnaker. Mit allen im Cockpit wurden Böen, Wellen und wahrer Wind (TWA) angesagt, das Groß gefahren, der Kicker zum Losschmeißen bereitgehalten und der A6 getrimmt.

Eine Riesenfreude bescherte uns die Crew der ebenfalls unter HVS-Stander segelnden „Störtebeker“, die uns am Steg mit Bier begrüßte. Die Tage in Cherbourg wurden mit Merch-Shoppen, Crew-Party, Boot-Aufräumen, Bootsbau und Städtetrip verbracht.

Wir sind als Team das Fastnet gesegelt, haben viel Erfahrung gesammelt und Situationen gemeinsam gelöst. Es war eine großartige Regatta für uns alle!

Viele Grüße von Gerrit, Laurids, Debbie, Lorenz, Leo, Gloria, Miriam, Erin, Caro, Fredi, Malte und Julius

Kieler Woche 2023

MEISTERTITEL FÜR J/24 „HUNGRIGER WOLF“

Von Jonas Lyssewski ■ Das Wetter auf der Kieler Woche 2023 zeigte sich in diesem Jahr von seiner besten Seite. Mit beinahe tropischen Temperaturen von über 30°C und strahlender Sonne musste neben strategischen Überlegungen auch an eine ausreichende Wasserversorgung und an Sonnenschutz gedacht werden. Der Wind war sehr

schwach angesagt, und so kam es auch, dass wir fast jeden Tag mehrere Stunden auf Wind warten mussten, mal an Land und mal auf dem Wasser.

Aber nicht nur auf den Wind mussten wir oft warten. Wir teilten uns eine Bahn mit den J/70, die ihre Internationale Deutsche Meisterschaft mit über 50 Schiffen aussegelten, und weil sie entsprechend engagiert unterwegs waren, kam es bei ihnen zu mindestens drei Startversuchen, bis sie auf die Kreuz gingen. Wir mit unserer im Vergleich kleinen Flotte von 16 Schiffen wurden nach den J/70 gestartet und durften so vor jedem Start ca. 20 Minuten warten, bis wir dran waren. Am dritten Tag, nach endloser Bearbeitung durch unseren Klassenvorstand, tauschte die Wettfahrtleitung die Startreihenfolge, sodass wir vor den J/70 starten durften. Das führte dann auch dazu, dass wir trotz des schwachen Windes unser Tagessoll an Wettfahrten immer erreichen konnten und pünktlich zum Abendessen im Hafen waren. Die J/70-Flotte kam hingegen an einem Tag erst in den Hafen, als wir bereits auf dem Rückweg vom Italiener zum Zeltplatz waren.

Der erste Tag fing gleich gut an – mit einem ersten Platz auf der für Live-Übertragungen eingerichteten Media-Bahn „Hotel“ direkt vor dem Hafen von Schilksee! Bei teils recht starken Drehern beim vorherrschenden Nordwind folgten ein zweiter und ein sechster Platz, womit wir uns das goldene Trikot für den Führenden für den folgenden Tag sichern konnten.

Den Tag darauf ging es bei ähnlichem Wind wie am ersten Tag auf die Bahn „Foxtrott“ auf der Ostseite der Förde. Das hieß für uns eine Anreise von ca. einer Stunde und entsprechend frühes Aufstehen. In der Nacht hatte es stark aufgebrist, wodurch auf der Regattabahn eine alte Welle aus Nordost stand. Gerade bei dem



Kampf an der Tonne (Foto Jan Kruse)

wenigen Wind waren das schwierige Bedingungen, auf die sich unser „neuer“ Steuermann Fritz erstmal einstellen musste. Bei immer weiter abflauendem Wind, sodass die letzte Wettfahrt sogar verkürzt werden musste, segelten wir auf die Plätze 5, 2 und 8, womit wir nicht wirklich zufrieden waren. Die goldenen Trikots durften wir damit erstmal abgeben. Dafür nahm der Wind direkt nach Zieldurchgang wieder deutlich zu und wir konnten bei bestem Wind und mit Feierabendbier in der Hand in den Hafen segeln und den Motor unter Deck lassen.

Dritter Tag und wieder eine neue Bahn: Bahn „Charlie“, vor der Landspitze von Bülk. Kurz und knapp: es lief durchwachsen für uns. Einen Start verhauen und schon waren 8 Punkte auf dem Board. Mit einem Sieg und einem fünften Platz lagen wir am Ende des Tages auf Platz 3 mit drei Punkten Differenz zum 2. und zehn Punkten zum ersten Platz.

Am Abend hatte die Klassenvereinigung zu Getränken am Strand von Strande eingeladen.

Wie immer ein geselliges Fest, bei dem die einen über die Bedingungen auf dem Wasser fachsimpelten und die anderen sich beim Versuch, einen Football zu fangen, fast die Finger brachen. Professionell mit Duct-Tape gesichert, fiel dies beim Segeln am nächsten Tag aber nicht auf. Im Gegenteil: wir starteten gut gelaunt direkt mit einem ersten Platz in den Tag und verkürzten so auf zwei Punkte Differenz zum 2. und drei Punkte zum 1. Jetzt wollten wir es wissen! Gut gestartet aus der Mitte und mit optimalem Speed und Höhe auf der ersten Kreuz vor das Feld gesetzt – jetzt hieß es das Feld decken und die Dreher richtig mitnehmen, was uns hervorragend gelang! Mit jedem Dreher vergrößerten wir unseren Vorsprung auf die Verfolger. Beim Vorwindgang ins Ziel schauten wir uns genauer um: die direkte Konkurrenz um Platz 1 lag auf Platz 5 und Platz 8, womit wir, Fritz Meyer, Jannik Dühren, Thorsten Paech, Moritz Böök und Jonas Lyssewski, dieses Jahr erneut bei der Siegerehrung ganz oben auf dem Treppchen stehen durften! Die Champagner-



Meistertitel für die Crew von „Hungriger Wolf“ (Foto Jannik Dühren)

Dusche teilten sich dieses Jahr der zweitplatzierte Stefan Karsunke (BSC) und der drittplatzierte „Manni“ Manfred König (MSC).

Auffällig in diesem Jahr: Das goldene Trikot war verflücht! Wer es hatte, segelte am nächsten Tag nicht ganz so gut und musste das Trikot wieder abgeben.

Die etwas andere Kieler Woche SONNE, FLAUTE, PENALTIES

Von Livia de Boer und Emma Griem ■ Dieses Jahr überraschte Kiel mal mit etwas anderen Bedingungen! Statt des typischen schlechten Wetters und starken Windes war die diesjährige Kieler Woche gekennzeichnet durch leichte Winde und knallende Sonne. Dadurch war zwar die Zeit an Land deutlich angenehmer, jedoch die Rennen wurden umso schwieriger.

Als neu zusammengestellte Crew auf der J/70 „Albis“ mit Cori am Steuer, Till als Taktiker, Jannis am Gennaker, Livia an der Fock und Emma auf dem Vorschiff gingen wir am Mittwochabend für ein kurzes Training aufs Wasser. Die Manöver sollten vor dem ersten Wettfahrttag sitzen. Abends richteten wir uns unser Schlaflager ein. Wir hatten das Glück, dass wir alle bei Jannis an Bord schlafen durften.

Nach der Steuerleutebesprechung am ersten Morgen holten wir bei strahlender Sonne unsere Tracker ab und es ging raus auf die Bahn „Hotel“, die als Media-Bahn eingerichtet war. Mit den Trackern wurden unsere Rennen hier den ganzen Tag live und kommentiert im Internet übertragen und waren im Hafen auf der Leinwand der großen Bühne zu sehen. In den nächsten Tagen würden hier die anderen verschiedensten Klassen ihre Rennen austragen. Durch diese Übertragungen von der Media-Bahn

konnten zahlreiche Zuschauer an die Leinwand auf der Bühne gelockt werden. Außerdem waren die Tracker sehr praktisch für uns. Abends saßen wir zusammen und konnten unsere Rennen gut analysieren.

Wenig Wind. Nach langem Warten auf dem Wasser wurde die erste Wettfahrt gestartet. Es gehörte zur Tagesordnung, dass gefühlt jeder Start ein allgemeiner Rückruf war und erst der 3. oder 4. Anlauf als „clear“ gewertet wurde. Manchmal war das für uns sehr von Vorteil, weil wir schnell bemerkten, dass vor allem unsere Starts zu wünschen übrigließen. Früh genug eine Lücke finden und diese verteidigen ... Hier mussten wir uns erst eingrooven. Immerhin handelten wir uns somit keine BFDs (Disqualifikation nach WR 30.4) ein, wie einige der anderen Boote. Mit der Zeit wurden die Manöver ein wenig flüssiger und alles lief selbstverständlicher ab. Wir spielten

uns gut im Mittelfeld des Feldes ein. Trotz des vielen Wartens und wenig Wind, gab es an Bord gute Laune.

Alle J/70 bekamen vom Race Committee ein Vakaros-Instrument gestellt. Dieses Gerät konnte quasi alles. Man musste keine Startlinie mehr pingen, bekam automatisch die Zeit sowie die Distanz zur Linie angezeigt. Purer Luxus, solange die Geräte funktionierten, was immerhin bei zwei von drei Wettfahrten am ersten Tag der Fall war.

Wieder an Land, versorgte uns die Klassenvereinigung mit Bier und Brezeln am Steg – und das an zwei Abenden. Der Freitagabend war für den Klassenvereinigungsabend angesetzt. Es gab leckeres Chili, sowie Gin Tonic und Bier for free. Alle waren happy und die Rennen wurden nochmal bei einem Getränk nachbesprochen. Es gab auch ein Gewinnspiel. Allerdings wollte die

FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN

Jetzt **Angebot**
online anfordern

firmenich-yacht.de



Losfee uns keine Musto Caps und auch nicht den Hauptgewinn (einen neuen Schotensatz) gönnen. Alle setzten für den nächsten Morgen auf Startverschiebung, da 0–2 kn auf Höhe Kiel-Leuchtturm wirklich nicht vielversprechend aussahen. Der Abend verlief dementsprechend.

Nach einigen wenigen Stunden Schlaf wurde, wie erwartet, „AP über 2“ (Startverschiebung für 2 Stunden) gesetzt. Wir konnten uns also wieder hinlegen und entspannen. Es wurde gewartet und gewartet. Gegen 15:00 Uhr ging es dann aufs Wasser zur Bahn „Charly“. An den Ergebnissen, mit Platz 28 und 21 konnte man sehen, dass sich unsere Leistung stetig verbesserte. Leider war nach zwei Wettfahrten der Wind komplett weg, und somit ging es nach Hause. Hier konnten wir uns wieder Bier am Steg abholen.

Ein Vorfall drückte die Stimmung ein wenig. 40 von 53 Booten mussten am Abend zu einer Protestverhandlung. Das Technical Committee hatte unter anderem gegen uns protestiert. Am Ende bekamen alle Betroffenen ein Penalty von 1 Punkt auf jedes Rennen der ersten zwei Tage, schade eigentlich. Somit war dies ein mehr oder weniger erfolgreicher Tag.

Der Sonntag versprach noch weniger: Es war wieder kein Wind angesagt. Um 09:30 Uhr wurden die Wettfahrten trotzdem pünktlich angesetzt. Damit hatte keiner gerechnet. Dementsprechend stressig ging es los aufs Wasser. Schnell eincremen und einen kleinen Snack essen, während wir zur Bahn „Charly“ motorten. Beim Startschiff angekommen zeigte sich doch eine vielversprechende, konstante Brise. Mit der letzten Startmöglichkeit um 14:00 Uhr waren die Rennen eng getaktet. Es mussten vier Wettfahrten gesegelt werden. An diesem Tag lief es wirklich gut. Zeitweise waren wir überraschend das

10. Boot an der Luvtonne; mit einem 12. Platz in der letzten Wettfahrt konnten wir diese Leistung sogar halten. Leider vergaßen wir im Trubel des Abbauens das Auschecken der Crew. Somit bekamen wir ein 30%-Penalty, was uns den 20. Platz kostete und den 29. einbrachte. Schade – aber wir lernen daraus.

Es war eine schöne Kieler Woche. Danke.

J/70 Corinthian World Championship 2023 „ALBIS“ IN RIVA DEL GARDA

Von Ole Wittenburg ■ Unser erstes Event mit J/70 „Albis“ sollte dieses Jahr die Corinthian World Championship sein und in der ersten Juni-Woche stattfinden. Es waren vier Segeltage angesetzt. „Corinthian“ bedeutet in diesem Zusammenhang, dass nur Amateure teilnehmen dürfen. Dazu später mehr.

Unsere Reise startete am 25. Mai beim NRV an der Alster. Hier kranten wir „Albis“ und machten sie reisefertig. Wir erreichten Riva del Garda ganze vier Tage später am 29. Mai, da das Boot auf seiner Fahrt von Kalle (1 Jahr alt) begleitet



Unser Sponsoren- und Bootsname auf den T-Shirts



Das „Albis“-Team: v.l. Till, Livia, Lotte, Franz, Ole

wurde. In unserem Appartement unweit des Zentrums traf sich die Crew (Livia, Lotta, Franz, Till und Ole) mit der Shore Crew (Caren und Hannah sowie die kleinen Matrosen Luca und Kalle).

Die ersten drei Tage verbrachten wir mit Aufbauen, Polieren, Wachsen sowie der Prüfung der technischen Details. Außerdem genossen wir die grandiose Atmosphäre der Stadt, das italienische Flair, das ein oder andere Eis sowie Aperitivo. Um sicherzugehen, dass keine Profis am Event teilnehmen, wurde in jedem Team ein Crewmitglied zu Erfahrung und Profession befragt. Livia meisterte diese Herausforderung mit Bravour!

Anschließend starteten am 1. Juni die vier Regattatage. Die Startzeiten waren auf humane 12:30 Uhr angesetzt. Vorher bestand der Gardasee auch eher aus einer spiegelnden Fläche. An den ersten zwei Segeltagen setzte sich kurz vor Start ein sehr stetiger Nordwind (Ora)

durch. Dieser lieferte für 4–5 Stunden Windstärken zwischen 15 kt und 25 kt. Wir hatten zwei großartige Segeltage, in denen wir es schafften uns auf den 63. Platz von 89 Teilnehmern zu segeln. Die Windverhältnisse in Kombination mit dem großen Regattafeld stellten uns oft vor die Herausforderung, die richtige Bahn zu finden. Außerdem erforderte die recht lange Startlinie mit Mittelmarke eine stetige Windbeobachtung vor dem Start. Das Panorama und die warmen Temperaturen lieferten ihren Beitrag und schafften eine großartige Regatta-Atmosphäre.

Anschließend verließ uns leider die Sonne, damit die Thermik und somit auch die Ora. Wir schafften es leider nicht mehr, eine weitere Wettfahrt zu segeln und verbrachten viel Zeit mit Warten auf dem Wasser. Nach einiger Zeit wurde dann auch „Wind of Change“ auf Kanal 72 gespielt. Leider ohne Erfolg.



Die Flagge des Veranstalters



Großartiges Panorama: Im Yachtclub Riva del Garda (Fotos privat „Albis“-Team)

Nach und vor dem Segeln sorgte der Yachtclub für sehr nette social events. Unter anderem wurde ein Dinner mit Live-Musik und großartiger Open-Air Atmosphäre organisiert. Unsere Shore Crew versorgte uns regelmäßig mit leckeren Cappuccinos und Cornettos.

Am letzten Tag kranten wir „Albis“ und machten sie wieder für die Rückreise fertig.

Lieber Gardasee, wir kommen gerne wieder....! Livia, Franzi, Lotta, Till und Ole

JUGEND

Borgwedel 2023 –

EIN ETWAS ANDERER BERICHT

Von Jan Hauschildt ■ Was gehört eigentlich dazu, zu einer Borgwedel-Ausfahrt der SVAOe Optigruppe? Organisieren und eine Menge Teilnehmer/innen!

Das Organisieren fängt schon bei der Abfahrt im Vorjahr an, denn dann wird am besten schon der Termin für das nächste Jahr reserviert (der auch in die Urlaubsplanungen des Protagonisten passen muss).

Irgendwann im Spätherbst fragt der Jüngsten-Obmann wegen des Optibriefs (des Infoschreibens über das folgende Jahr an die Opti-Eltern und -Kinder) nach dem Termin. Dann fangen die Schwierigkeiten an, Regattatermine für die Optis liegen teilweise schon fest, teilweise auch nicht, passt denn unser Borgwedel-Termin? Oder schließen wir die Regattasegler/innen aus, weil gerade an dem Wochenende (vielleicht) eine wichtige Regatta liegt? Die Erfahrung zeigt: Es passt fast nie!

Nun gut: Jetzt wird der Termin festgemacht und an die Jugendherberge gemeldet. Aber halt! Wie viele fahren denn dieses Jahr mit? Wer kommt am Freitagabend, wer am Sonnabendmorgen? Na ja, wahrscheinlich wie im letzten Jahr, also so an die Jugendherberge gemeldet.

Die Ausschreibung muss gemacht werden – welche Preise müssen wir dieses Jahr nehmen? Also angefragt: Schlei Weekend für 43,00 Euro hört sich gut an, aber Achtung! Es ist der Preis für eine Nacht! Ermäßigung für Kinder unter 5 Jahren – ja! Aber welche? Benzin für unsere Begleitboote muss mit in die Kalkulation und das Grillen am Sonnabend (Extra-Preis) nicht vergessen. Also wird der erschreckend hohe Preis in die Ausschreibung aufgenommen.

Der Obmann schickt die Ausschreibung los und die ersten Anmeldungen kommen sofort. Dann wird es flau, nochmal wird die Ausfahrt am Montag und am Dienstag beim Training an der Alster angesprochen und es kommen noch ein paar Anmeldungen, aber es schleppt sich da-

hin. Welche Eltern haben Anhängerkupplungen für den Opti- und Begleitboottransport? Leider nicht so viele und der SVAOe-Bus ist schon lange für die J/24 reserviert ... Der Termin der Ausfahrt nähert sich, es kommen trotz längst überschrittener Deadline aber noch weitere Anmeldungen. Einerseits erfreulich, aber ..., die letzte kommt schließlich vier Tage vor dem Wochenende. Wie bekommen wir alle Optis an die Schlei? Da hilft immer der 8er-Hänger vom YCM – also Jiri kontaktieren – geht klar.

Das Holen der Trailer aus dem Schulgartenweg und das Aufladen der Optis und Begleitboote am Montag und Dienstag vor dem Borgwedel-Wochenende rückt näher, uns fehlen noch Anhängerkupplungen. Eine Mutter findet im Internet heraus, dass der Bus der Hamburger Segel-Jugend an dem Wochenende noch frei ist und bietet sich an, den zu buchen und zu fahren. Bingo! Anrufen, um das klarzumachen – oh, leider nicht richtig auf der Webseite eingepflegt. Grumpf!

Mit viel Einsatz von Eltern bekommen wir am Montag und Dienstag vor der Ausfahrt alle Trailer an die Alster (die Beteiligten mögen sich auf die Schulter geklopft fühlen) und die Boote aufge-

laden. Hier auch Dank an die Kinder, die Riggs, Schwerter, Ruder und Begleitboottanks schleppen. Nun ist alles aufgeladen und verzurrt. Die beladenen Trailer müssen untergebracht werden, denn viele Eltern können den Trailer nicht vor ihrer Haustür abstellen. Also wieder Schulgartenweg und die Zeit ausmachen, wo dort der gemeinsame Abholstart am Freitag ist. Es gibt auch Nicht-Autofahrer, die mitfahren möchten, der Verfasser zählt dazu, also sind die Mitfahrten noch zu klären. Kein Problem, sondern nett!

Tatsächlich ist jetzt das Borgwedel-Wochenende! Alle haben viel Spaß: Es wird gesegelt, gespielt, geredet, gegessen ...!

Natürlich gibt es da auch noch etwas neben dem Segeln zu organisieren: Schlüssel der Zimmer, Verteilung der Familien auf die Räume, Bettzeug, Essenszeiten, Grillunterstützung, Schlussreinigung, Kontakt zur Jugendherberge usw.

Zurück geht es nach dem Kaffee und Kuchen am Sonntag gegen 16 Uhr.

Ach ja, da war noch was: Triathlon-EM in Hamburg! Jens hatte mich schon im Vorfeld darauf hingewiesen. Genau bei unserem Steg an der Alster ist deswegen eine wichtige Station auf-



JENSEN
Bootsbau **WERFT**
aus Meisterhand

JETZT
Hamburger
Yachthafen

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

gebaut, die eine Sperrung bis Sonntag 23:00 Uhr bedeutet. Einige Telefonate mit Behörden und Polizei (Danke Dietrich!) ergeben, dass es dort kein Durchkommen für uns geben würde, um die Boote abzuladen. Nun muss alles auf Montag und Dienstag verschoben werden! Ich bekomme dafür aber zu Hause noch ein schönes Sonntagessen!

Das Abladen ist letztlich Routine, Trailer zurück – nochmal ein paar Fahrten von den lieben Eltern durch die Feierabendstadt nach Bahrenfeld.

Es gibt noch ein Claim der Jugendherberge wegen der um drei Tage zu spät angekündigten genauen Zahlen der Teilnehmer/innen. Das war vorher nie ein Problem.

Die Abrechnung muss gemacht werden, letzter Zahlungseingang am 31.07.

Allen hat es viel Spaß gebracht, mir auch – trotz allem, was mit Segeln eigentlich nichts zu tun hat.

Danke an die engagierten Kinder, Eltern und natürlich an die Trainer/innen!

Regattabericht

STÖRTEBEKER OPTI CUP HELGOLAND 2023

Vorbemerkung der Redaktion: Am diesjährigen Störtebeker Cup vor Helgoland, dem weltweit einzigen Hochseeregattaformat für die Jüngstenklasse, nahmen fünf SVAOe-Optis teil.



Von John Luis Umbhau, SVAOe Opti B-Segler ■
Ankunft 15.07: Am 15.07 sind wir am Vormittag



Fertigmachen zur Regatta

gegen 12:30 Uhr auf der Insel angekommen. Wir haben uns alle in unseren Wohnungen oder Zelten eingerichtet und hatten noch bis 19:00 Uhr Zeit, die Insel zu erkunden, denn um 19:00 Uhr gab es die Eröffnung, bei der wir gegrillt und alles weitere Organisatorische besprochen und Fragen geklärt haben.

Erster Segeltag 16.07: Wie geplant, ging es morgens zum Frühstück, doch viele Kinder fragten sich bereits vor der Besprechung, ob es heute überhaupt rausginge, denn es gab eine Gewitterwarnung und es waren bis zu 36 Knoten Wind angesagt. Wie erwartet, wurde dann um 8:00 Uhr verkündet: Startverschiebung, vorerst keine Regatten.

Dies zog sich über den Tag, mal sah es kurz besser aus, dann mussten alle wieder ihre Riggas aus den Booten nehmen und es gab erneut Startverschiebung.

Erst gegen Nachmittag entschied sich die Wettfahrtleitung, den Opti B-Seglern die Wettfahrten für den Rest des Tages abzurechnen, und nur mit den A-Seglern eine Wettfahrt zu fahren.

Das heißt, vom SVAOe durften Moritz Nugent, Nis Daniel und Max Stuhlmann raus.

Diese Wettfahrt lief auch nach Plan und wurde zu Ende gefahren, obwohl mehrere Kinder aufgrund der Bedingungen früher in den Hafen kamen.

Zweiter Segeltag 17.07: Der zweite Tag sah sehr ähnlich aus, alle frühstückten und takelten ihre Boote auf. Doch dann kam es wieder, das Signal für die Startverschiebung. Am heutigen Tag ging es aber schneller, zumindest für die Opti A-Kinder, denn um 12:30 Uhr entschied die Wettfahrtleitung, die As aufs Wasser zu schicken, für B weiterhin Startverschiebung.

Nach längerer Zeit entschied man, für die Bs erneut abzubrechen. Also bauten alle ihre Segel ab und konnten dabei den As zusehen, wie sie bei bis zu zwei Meter Wellengang draußen unter schwierigen Bedingungen segelten.

Trotzdem lief alles nach Plan, und es gab wie am vorherigen Tag keine größeren Probleme. Nach dem alle A-Segler ihre Boote abgetakelt hatten, gingen unsere Trainer Bene und Ben, zwei sehr nette und großartige Trainer von Be-



Verladung der Optis

nes Segelschule, mit denen wir durch den SVSH in Kontakt gekommen waren, noch mit uns und unserem Motorboot aufs Wasser.

Dritter und letzter Tag zum Segeln 18.07: Heute sollte alles anders sein am Abend und in der Nacht hatte der Wind nachgelassen, mit angenehmen 15 bis 20 Knoten ging es nach dem Frühstück schnell und organisiert aufs Wasser. Draußen ging es dann eigentlich recht schnell, und die jeweils zwei geplanten Wettfahrten für A und B wurden bis auf kleine Allgemeinrückrufe, kontrolliert zu Ende gefahren. Für viele A-Segler bestimmt eine erfolgreiche Regatta, doch als B-Segler, glaube ich, bin ich nicht der Einzige, der sich in drei Tagen mehr als zwei Wettfahrten gewünscht hätte.

Am Abend fand die Siegerehrung statt und danach wurde gegrillt. Außerdem wurde der Trainer und Vater Harald Müller am nächsten Tag 50 Jahre alt und spendierte ein Bierfass und 1 Stunde lang Softgetränke für die Kinder.

Abreise 19.07: Die Fähre fuhr erst um 17:00 Uhr, wodurch durchaus noch Zeit zum Schwim-



Wettfahrt



Trainer und Opti-Kinder: Benedikt, Lasse, Max, John, Nis, Moritz, Paul, Ben (Fotos Kelly Jane Diaz)

men oder Insel erkunden war. Während die meisten dies taten, wurden auch die Motorboote und Optis sowie das Gepäck auf dem anderen Schiff, dass auch nach Cuxhaven gefahren ist, verladen.

Um 17:00 Uhr ging es auf die Fähre und damit auf nach Cuxhaven oder direkt nach Hamburg, wenn man mit dem „Halunder Jet“ fuhr.

Für mich und die meisten war es ein großartiges Erlebnis und eine super Erfahrung. Ich hoffe, dass ich nächstes Jahr wieder mit Bene und Ben nach Helgoland kommen kann.

FAHRTENSEGELN

Mit „Nordwest“ um die Ostsee

Teil 1: VON WEDEL BIS NACH RIGA



Von Mieke Kaiser und Paul Körner ■ Die Idee kam schon im Jahr 2018 bei einem feucht-fröhlichen

Abend mit den Jugendwanderkuttern (JWK) in Vordingborg auf: „Wenn wir Abi haben (2018,

bzw. 2020), dann segeln wir einmal um die Ostsee!“ Und so wurde den Rest der Saison über immer wieder darüber gesprochen, was alles gemacht und was gekauft werden müsste und wo wir hinwollten. Wir waren auf dem Stammtisch der Ostsee-Segler/-innen in Hamburg und sogar auf der „boot“, um günstig einzukaufen und uns mit Revierinformationen zu versorgen. Und dann, im März 2020: Corona – nichts ging mehr. „Also gut, aufgeschoben ist nicht aufgehoben, dann halt nächstes Jahr!“ Und wieder... „Dann halt 2022!“ Da kam dann aber das Studium dazwischen und die Tour wurde wieder verschoben... Dieses Jahr war es nun aber so weit, es ging wirklich und wahrhaftig los. Allerdings hatte ich meine zweite Hälfte verloren: Statt mit Jasper vom JWK „Möwe“ (SCOe), der inzwischen in sein Studium eingebunden war, war ich mit meiner Freundin Mieke unterwegs.

Anfang Mai starteten wir von Wedel aus mit der „Nordwest“, dem Familienschiff der Familie Körner, auf die bekannte Strecke: Die Elbe runter, durch den NOK, an Todendorf und Putlos vorbei, durch den Fehmarnsund bis nach Warnemünde. Anschließend weiter entlang des Darß, Rügen links liegen lassend, durch den Strelasund bis nach Greifswald. Interessant an dieser Strecke war hauptsächlich, dass wir es uns anscheinend schon zu Beginn der Tour mit Petrus verscherzt hatten und von Kiel bis weit über Greifswald aufkreuzen mussten. Eben jener sorgte dann mit angesagten sieben Windstärken von vorne auch dafür, dass wir über den Greifswalder Bodden durch den Peenestrom ins Stettiner Haff fuhren, bevor wir in Świnóujście (Swinemünde) wieder den Weg zur Ostsee fanden. Der Peenestrom war hierbei die erste positive Überraschung der Tour: Viel unberührte Natur, viele nette kleine



Die Ruine des alten Raketenforschungswerks in Peenemünde



Der große Leuchtturm an der Einfahrt zum polnischen Seebad Kolobrzeg



Blick von der Marienkirche über die Altstadt von Danzig



Segeln vor den großen Dünen der Kurischen Nehrung (Foto Mieke Kaiser)



Breiter Sandstrand auf der Kurischen Nehrung



Dorf und Fluss Minija in der Memel-Mündung



Der tiefste Liegeplatz: Der der am flachsten aussieht



Der kleine Hafen von Roja

Häfen mit erstaunlich schönen Orten (z.B. Wolgast), und in Peenemünde viel Historisches zum Entdecken.

Die polnische Küste war dann ebenfalls sehr schön: Breite, feine und saubere Strände, dahinter Dünen und dann ein breiter Streifen Kiefernwald. Das Ganze nur hin und wieder (alle 30 – 50 Meilen) unterbrochen durch einen Fluss, an dem dann meistens ein Hafen liegt. Und (fast) jeder Hafen ist ein eigenes Ostseebad mit Strandhäusern, Promenade und oft ebenfalls netten Orten! Das zieht sich aber auch über 250 Meilen bis direkt vor Danzig hin. Und fast genauso weit sind wir auch wieder gekreuzt. Mit



Blick auf die historische Altstadt von Riga

den Folgen hätte keiner von uns gerechnet: In Kolobzeg (Kolberg) fanden wir Frostbeulen an unseren Händen, sodass die Hälfte der Crew in Skihandschuhen weitersegeln musste. Glücklicherweise in Danzig angekommen war die Erleichterung groß, und auch das Wetter wurde langsam gnädiger. Denn es wurde das erste Mal so warm, dass wir nicht unbedingt in Pullover und Jacke durch die Stadt laufen mussten. Die Altstadt von Danzig hat uns sehr imponiert, vor allem wenn

man sich bewusst macht, dass die historischen Hanse-Häuser tatsächlich alle im zweiten Weltkrieg zerstört wurden und „nur“ Rekonstruktionen sind. Den besten Ausblick über Danzig hat man vom Turm der Marienkirche. Wir waren sogar zweimal oben. Nach nur 1½ Tagen war aber schon unser Windfenster da, um den langen Sprung nach Klaipėda zu wagen. Und so blieb unser Aufenthalt in Danzig doch kürzer als gedacht. Die lange Tour vorbei an Russland war ziemlich unproblematisch, wie wir in unserem zweiten Bericht die Erfahrungen zur Passage beschrieben haben.

Nachdem wir in Klaipėda lange ausgeschlafen und eingekauft hatten, ging es auch schon am selben Tag weiter ins Kurische Haff. Petrus hatte nämlich für später in der Woche Sturm versprochen, zu dem wir gerne wieder zurück in der Stadt an der Memel-Mündung sein wollten. Halbwegs ging es zunächst nach Nida auf der Nehrung an der Westseite des Haffs. Hier fühlten wir uns mit breiten Stränden, großen Dünen, Kiefernwäldern (alles nochmal größer als in Polen) und bunten Holzhäusern schon fast wie in Skandinavien. Obgleich sehr touristisch, lohnt sich der Ausflug auf die Nehrung auf jeden Fall! Das Kontrastprogramm hatten wir dann am nächsten Tag: Ein kurzer Schlag auf die Ostseite des Haffs brachte uns nach Minija im Memel-Delta. Der Spitzname des Ortes „Das Venedig von Litauen“ ist zwar etwas übertrieben, trotzdem sind der kleine Ort und das ganze Delta auf jeden Fall ebenfalls eine Empfehlung wert. Der Weg bis zum Hafen, erst die Memel, dann die Minija (diesmal der gleichnamige Fluss) hoch, führt durch sehr wildes Marschland mit unendlichen Mengen an Vögeln. Der Ort selbst ist auf beiden Seiten des Flusses gebaut und besteht

nur aus je einer Häuserreihe am Wasser, jedes mit eigenem Anleger. Und trotzdem gibt es einen relativ großen Hafen, mit guter Infrastruktur für nur 10 € Liegegeld je Nacht. Nur auf die Tiefe muss man achten, denn während die Memel und die Minija überall breit und tief genug sind, sind die Liegeplätze teilweise etwas flacher. Der Hafenmeister konnte uns aber, nachdem wir uns vorher zu flache Plätze ausgesucht hatten, auch mit 1,95m Tiefgang problemlos unterbringen. Tags darauf ging es zurück nach Klaipėda, wo wir zwei Tage erst bei Flaute, dann bei Sturm aus Nord mit einer Radtour auf der Nehring und einem Putztag auch gut rumgebracht haben.

Immer noch hoch am Wind segelten wir dann bei 4–6 Bft aus NO nach Liepāja in Lettland und tags darauf bei östlichen Winden weiter nach Pāvilosta. Dieser sehr schöne Ferienort hat in der deutschen Ostsee-Tourenszene heimliche Prominenz entwickelt, da der Hafenmeister seit Jahren regelmäßig Lettland und Estland auf der „boot“ in Düsseldorf präsentiert. Hafenmeister und Ort haben es einigen Deutschen so sehr angetan, dass sie teilweise ihre Ostsee-Runden schon dort beendeten und seit Jahren jeden Sommer nur nach Pāvilosta fahren oder sogar ganz dort auf dem Schiff wohnen. Insgesamt also eine sehr kuriose Mischung. Über Ventspils ging es weiter nach Roja im Rigaischen Meerbusen. Roja selbst ist ein netter kleiner Hafen, und dem zugehörigen Ort merkt man langsam an, dass man in die Nähe von Rīga und seinen Satellitenstädten kommt. Eben jenes war dann auch unser nächstes Ziel, und so erreichten wir an Tag 30 die erste Hauptstadt unserer Reise.

In Rīga liegt der Hafen Andrejosta zwar schön nah am Stadtzentrum, uns haben aber die große Straße direkt nebenan, die anscheinend fehlen-



Rigaische Version der Bremer Stadtmusikanten

den (?) Sanitäreinrichtungen und die Party-Bars in die City-Marina auf der anderen Flussseite getrieben. Abends fiel uns auf, dass wir schon seit Tagen zu wenig getrunken und vom Wasser immer Bauchschmerzen bekommen hatten. In guter Kutter-Manier hatten wir uns in Wedel einen Schwung Flaschen gekauft, die wir seitdem am lokalen Leitungswasser auffüllten. Eine kurze Recherche ließ uns erkennen, dass das Wasser sowohl in Litauen als auch in Lettland überhaupt nicht zum Trinken geeignet ist. Morgens wurde



Das farbenfrohe Eisfestival von Riga (Fotos Paul Körner)

also neben Brot (gar kein so leichtes Thema, denn in Polen, Litauen und Lettland werden eigentlich alle Brote mit Kümmel gebacken) auch erstmal Wasser in Flaschen gekauft. Ab Estland ist das Wasser dann zum Glück wieder trinkbar...

Nach dem Frühstück brachen wir in die Stadt auf. Inzwischen waren die hohen Temperaturen, die in Hamburg schon länger herrschten, auch bei uns angekommen! Und so schwitzten wir ordentlich, während wir nur in T-Shirt und kurzer Hose die sehr schöne Altstadt erkundeten. Es gab eine Überraschung, die uns spontan nach Deutschland zurückversetzte, als wir auf einmal vor den Bremer Stadtmusikanten standen. Tatsächlich ist Bremen Partnerstadt von Rīga und hat 1990 der Hauptstadt des Ex-Sowjetstaats eine Interpretation der Skulptur geschenkt, die den Fall des Eisernen Vorhangs zum Thema hat. Nachdem wir uns auf dem Zentralmarkt mit Erdbeeren (2,99 €/kg) eingedeckt hatten, ging es wieder zurück an Bord. Nach knapp sechs Stunden Stadthitze wurden das erste Mal die Badehosen ausgepackt, obwohl es schon die zweite Juniwoche war, und wir kühlten uns mit einem Bad in der nur 12°C warmen Daugava ab. Der zweite Tag in Rīga wurde mit einem Großeinkauf, Wäschewaschen und Aufräumen effektiv genutzt, wobei der Tag erschreckend schnell zu Ende ging. Abends wurde uns das erste Mal bewusst, dass es schon länger hell blieb als zuhause. Den dritten Tag in Rīga fahren wir mit dem Bus Richtung Westen, um das Kalnciema-Viertel außerhalb des Zentrums zu besuchen und auf dem Bauernmarkt ein bisschen einzukaufen, unter anderem traditionelles Brot ...mit Kümmel! Anschließend folgte ein weiterer Abstecher auf den Zentralmarkt für weitere Obsteinkäufe, bevor wir das Eiscreme-Festival

(Saldējumas Festivāls) zum Ziel machten. Das erwies sich zum Ende unserer Zeit in Rīga als Highlight! Ein schöner Park mit viel Freiraum, vielen Ständen, Aktionen, Musik und natürlich Eis bis zum Umfallen. Und das für 50 ct oder 1 € pro Kugel, Waffel oder Eis-Wurst (ein lettisches Phänomen, anstelle von größeren Portionen Eis in Plastik-Schalen). Entsprechend groß war der Andrang, und so ist als Nachteil anzumerken, dass es für die Menschenmengen tatsächlich zu wenig Eis-Stände gab! Mit Eis vollgestopft gingen wir zurück zum Hafen und besuchten dann noch die Mündung der Daugava. Am Folgetag segelten wir Richtung Estland.

Mit „Nordwest“ um die Ostsee

Teil 2: ERFAHRUNGSBERICHT ZUR PASSAGE ENTLANG KALININGRAD

Von Mieke Kaiser und Paul Körner ■ Im Rahmen unserer Ostsee-Runde stand nach Polen zwangsläufig die Passage entlang der russischen Küste nach Klaipėda an. Aufgrund der aktuell schwierigen politischen Situation war die Anspannung vor der 125 sm langen Passage natürlich entsprechend groß. Hier sind unsere Erfahrungen, die vielleicht nicht unbedingt zum Nachmachen anregen, aber doch zumindest interessant sind.

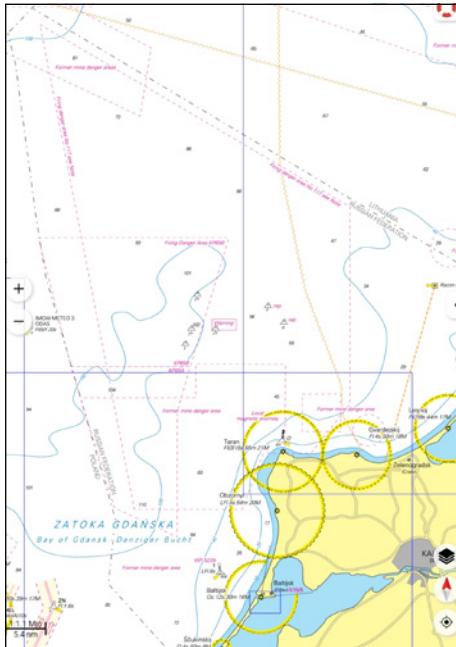
Das Abenteuer beginnt schon bei der Routenplanung, für die auf jeden Fall genügend Zeit eingeplant werden muss. Grundsätzlich gibt es drei Optionen: Die erste, durch die russischen Hoheitsgewässer, haben wir aus naheliegenden Gründen nicht in Erwägung gezogen. Zwar haben grundsätzlich in den Hoheitsgewässern (12 sm vor der Küste) Schiffe (fast) aller Länder das

Recht „zur friedlichen Durchfahrt“, aber naja... Dann bleibt die Abwägung, ob die Ausschließliche Wirtschaftszone (200 sm bzw. Gewässermitte) (AWZ) ebenfalls gemieden oder die Passage hindurch gewagt werden soll. Die AWZ ist zwar kein russisches Territorium mehr, sondern zählt offiziell zur Hohen See, trotzdem ist es Gebiet unter russischer Aufsicht. Hier sprechen wir von nochmal ca. 50–60 sm zusätzlicher Strecke. Ein Bekannter aus Danzig auf der gleichen Tour sagte sehr passend: „Russen oder 50 Meilen mehr.“

Nachdem die Optionen bekannt sind, kann in die Planung eingestiegen werden. Den Wind lassen wir hier mal außen vor. Dass man nicht 125 sm kreuzen will, sollte den meisten Tourensegler/-innen klar sein. Wir nutzten die Seekarten Serie 6 vom NV-Verlag als Grundlage.



Auslaufen aus Danzig, los geht's! (Foto Erik Lünge)



Ausschnitt der Seekarte vor Kaliningrad (NV-Verlag)

Beim Blick in die Karte fallen eine Unmenge an Schießgebieten, Warngebieten, Sperrgebieten und unbefeuerten Großtonnen auf. Allein hier einen Überblick zu bekommen, dauert etwas. Dabei wird deutlich, dass es, wenn man durch die AWZ fährt, sinnvoll ist, tagsüber in russischem Gebiet zu sein. Außerdem sind von den ganzen Schießgebieten eigentlich nur Nr. 65/65A und Nr. 117 interessant. Ersteres liegt an der Grenze zu Polen, letzteres umfasst unschönerweise die gesamte russische AWZ. Informationen über die Sperr-, Warn- und Schießgebiete können über NAVTEX empfangen werden. Für Schiffe ohne Empfänger stellt Sjöfartsverket, die Schwedische Schifffahrtsbehörde, alle aktuellen NAVTEX-Meldungen für die Ostsee auf seiner Website zur Verfügung. Hierbei ist zu beachten, dass die Russen zwar nur „dangerous for shipping“ schreiben, auf Nachfrage eines befreundeten Seglers aber klargestellt haben, dass die Durchfahrt trotzdem



*Sonnenaufgang kurz hinter der russischen Grenze
(Foto Paul Körner)*

verboten ist. Zum Glück ist über die Wochenenden aber keines der Schießgebiete aktiv. Stattdessen war nur ein kleines Gebiet gesperrt, das aber leicht zu umfahren sein sollte. Bei genauere Betrachtung der Karte fällt ein Wegpunkt auf, WP5229, der sehr einladend weit weg von der russischen Küste liegt. Tatsächlich ist dieser zwar außerhalb des russischen Territoriums, beim Ansteuern des oder Fahren vom Wegpunkt nach Klaipėda kommt man aber durchaus in die Hoheitsgewässer... Also muss doch noch selbst gearbeitet werden, aber nach zwei bis drei Stunden



*Besuch von der russischen Küstenwache
(Foto Mieke Kaiser)*

stand unsere Route durch die AWZ außerhalb der Hoheitsgewässer und gesperrten Gebiete fest.

Für die Passage selbst holten wir uns Verstärkung in Form von Miekies Vater, der über Pfingsten das kleine russische Abenteuer einer Elbtour bei Flaute vorzog. Eine dritte Person war für uns deswegen besonders wichtig, weil „Nordwest“ keinen Autopiloten hat und entsprechend die gesamte Zeit von Hand gesteuert werden muss.

Das Auslaufen in Polen (UTC +2) am Pfingstsonnabend gegen 1845 UTC selbst war relativ unkompliziert. Man muss sich, trotz einiger Verwirrung des Hafenermeisters, nicht bei der Küstenwache abmelden, außer wenn man tatsächlich nach Russland will. Die polnischen Gewässer selbst waren ziemlich unspektakulär. In der Grenzregion wurden wir (wahrscheinlich) einmal von einem Boot der Küstenwache aus einiger Entfernung mit einem Scheinwerfer angestrahlt und ein andermal fuhr ein Fahrzeug mit Blaulicht durch die Gegend (auch in großer Entfernung); insgesamt hat sich aber niemand für uns interessiert.

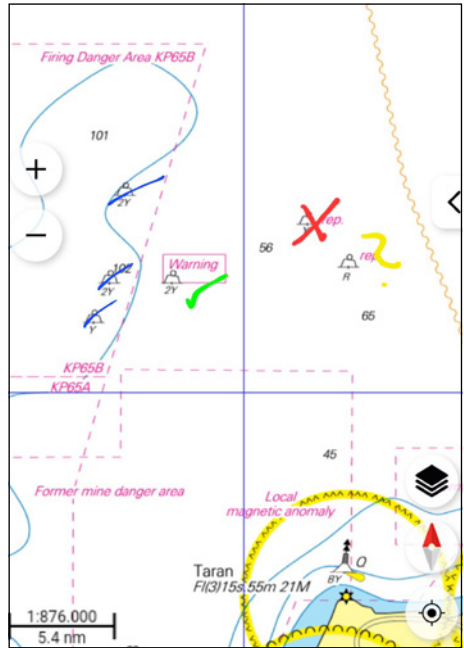
Der Wechsel von der polnischen in die russische AWZ um 0250 UTC war kein Weltuntergang, das Wasser war immer noch blau und die Sonne stand schon wieder über dem Horizont. Wir haben uns nicht über Funk angemeldet, obwohl dies teilweise empfohlen wird, vor allem in den Territorialgewässern. In dem gesperrten Gebiet aus der NAVTEX-Meldung 256/23 lag ein großes russisches U-Boot, was dann schon für ein leicht sonderbares Gefühl gesorgt hat. Gegen 0710 UTC hat ein Boot der russischen Küstenwache ein Schiff mit Koordinaten angesprochen. Allerdings leider nur auf Russisch. Der Vater von Mieke kann zum Glück ein bisschen russisch und konnte daher heraushören, dass wahrscheinlich

wir gemeint waren. Auf Nachfrage wurde dann auf Englisch bestätigt, dass wir das Fahrzeug von Interesse sind. Wissen wollten sie dann aber auch nur, woher, wohin und wie viele Personen an Bord waren, nichts Weiteres.

Nach der relativ positiven Erfahrung mit dem Grenzschutz blieben als letzte Hürde die unbefeuerten Tonnen. Die sind tatsächlich da. In dem beiliegenden Kartenausschnitt sind verschiedene Tonnen verschieden markiert. Die blau markierten haben wir nicht gesehen, weil wir zu weit weg waren. Das grüne Pärchen war das erste, das uns am Horizont erschien. Dabei handelt es sich um große Tonnen/Pontons, die wir aus einigen Meilen Abstand entdeckt und mit dem Fernglas ganz gut gesehen haben. Die rot markierte ist höchstwahrscheinlich nicht da, von der waren wir angeblich 50 m weg und haben sie nicht gesehen. Eine verlässliche Aussage zu der südlichen (gelbes Fragezeichen) können wir nicht treffen. Mit Fernglas und Peilen konnten wir sie nicht finden, während wir das andere Pärchen in ähnlicher Entfernung gut sehen konnten; vielleicht unterscheidet sich aber auch die Bauart. Wir haben nämlich mit dem Fernglas noch eine weitere Tonne gefunden, die nirgendwo verzeichnet ist (weder NV-Verlag noch Navionics). Diese Tonne war auch von der Bauart her anders, sie war rund (Durchmesser etwa 2 m?), etwa einen Meter hoch und (wahrscheinlich) komplett aus Metall.

Um 1250 UTC haben wir dann die Grenze nach Litauen (UTC +3) überfahren und waren aus dem Größten raus. Das größte Problem in Litauen war, dass der Wind etwa 20 sm vor der Küste einschloß und wir die letzten Stunden motoren mussten. Überraschend kompliziert und verwirrend war dann das Anmelden in Klaipėda über UKW. Die Seekarte spricht vom Anmelden

auf Kanal 10 bei Port Control Klaipėda, also los. Hierbei stellte sich ein weiteres Problem heraus, nämlich der starke Akzent der Funkstellen. Port Control war anscheinend etwas verwirrt von unserem Anliegen und hat uns dann nur auf Kanal 09 und eine andere Funkstelle verwiesen. Beim zweiten Ruf stellte diese sich als Verkehrszentrale Radio 5 heraus. Radio 5 war dann aber auch nur von unserer Länge (11 m) enttäuscht und hat uns ohne weitere Informationen an Border Patrol auf



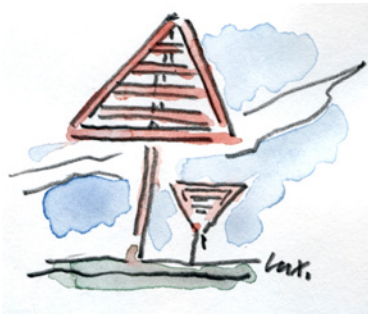
Russischen Tonnenangaben ist nicht zu trauen (NV-Verlag/ Paul Körner)

Kanal 73 verwiesen. Border Patrol hört aber nicht auf den Namen „Border Patrol“, sondern heißt Impuls 3, wie wir dann dem IMRAY-Ostsee-Buch entnehmen konnten. Nachdem wir das richtige Rufzeichen hatten, wurden wir dann auch erhört, wobei nur Personen und letzter Hafen von

Interesse waren. Anschließend wurden wir zum dritten Mal entlassen, diesmal aber ohne neuen Kanal. Und so konnten wir um 1730 UTC erfolgreich in unserem Zielhafen festmachen und endlich, nach knapp 23 Stunden, in die Koje fallen.

Auch später noch kam das Thema der Passage immer wieder im Gespräch mit anderen auf, wobei die Erfahrungen doch teilweise sehr unterschiedlich waren. Zwei grundverschiedene Varianten wollen wir hier am Ende erwähnen: Zum einen war da das Paar, das die Hälfte der Strecke ganz außen herum unter Motor gegen den Wind gelaufen ist. Als dann aber der Wind kam, setzten sie den Gennaker und legten sich schlafen. Andersrum hat ein Segler, den wir in Riga trafen, die Sperrgebiete einfach ignoriert und bei Sichtung der ersten russischen Kriegsschiffe diese über UKW angesprochen. Er musste dann eine Stunde warten, während vor ihm Schießübungen durchgeführt wurden. Dann durfte er passieren und hinter ihm wurde weitergeschossen. Davon war er aber nicht sonderlich beeindruckt, im Gegenteil war er nur begeistert, wie professionell die Russen mit ihm umgegangen waren.

Es gibt also offensichtlich verschiedene Wege, nach Litauen zu kommen, es sei euch überlassen, welcher der überzeugendste ist. . .



SEGLERGESCHICHTEN

The Lunatic Race (Teil 1)

EINE ERINNERUNG AN 1979

Vorbemerkung: In dieser Ausgabe der SVAOe Nachrichten wird an anderer Stelle über die Teilnahme der „Haspa Hamburg“ am Fastnet-Race berichtet. Das ließ beim Autor die Erinnerung an seine Teilnahme an jenem dramatischen Rennen von 1979 hochkommen. Er fand seine alten Aufzeichnungen und ist der Meinung, sie könnten heute noch lesenswert sein. Hier folgt zunächst der erste Teil, der zweite Teil wird in Ausgabe 6-23 der Nachrichten zu lesen sein.

Von Götz-Anders Nietsch ■ Mein Freund Wilhelm rief an und erzählte von seinem neuen Schiff. „Es ist ein englischer Bau“, sagte er, „von Oyster Marine. Sehr modern. 37 Fuß lang. Sehr breit, viel Platz für die Familie. Und schnell. Die ersten Probefahrten haben wir gemacht. Aber es muss noch einiges verändert werden.“ „Wie ich Dich kenne, wirst Du ein paar Verstärkungen einbauen lassen“, warf ich ein. Schließlich kannte ich ihn seit vielen Jahren, und ich wusste, dass er seemännisch sehr solide eingestellt war. Alle Konstruktionen mussten reichlich Sicherheit aufweisen, und die technische Ausrüstung durfte kein Flatterkram sein. Er war erfahren genug und ließ der Werft sicher nichts durchgehen. „Ja“, sagte er, „die Elektrik entspricht jetzt meinen Vorstellungen. Alle Leitungsquerschnitte vergrößert, Batteriekapazität verdoppelt, Schalttafel und Sicherungen vollkommen neu. Die ganze Ruderanlage verstärkt. Stärkere Maschine mit doppelten Kraftstofffiltern, umschaltbar. Alle Segel eine Gewichtsklasse größer als der Serientyp, Großsegel mit drei Reffreihen statt mit zweien. Die Werftleu-

te haben ganz schön geguckt und fingen schon an, Witze zu machen.“

„Was kommt jetzt?“ fragte ich mich im Stillen, während er noch sprach; denn Wilhelm rief eigentlich nie bloß an, um über seine Schiffe zu reden. Er war alles andere als geschwätzig. Als er die Neuigkeiten los war, kam es heraus: „Wir segeln das Fastnet-Rennen mit“, sagte er, „da gehört das Schiff hin, das ist sein Revier.“ „Ich schätze aber“, antwortete ich, „dass du aus einem passablen Regattaschiff ein Tourenschiff gemacht hast. Du wirst auf den hinteren Rängen enden.“ „Lieber sicher hinten enden als vorne Bruch machen“, sagte er. Das klang nun nicht nach absolutem Siegeswillen, fand aber meinen Beistand. „Und im Übrigen kommst du natürlich mit.“ Erst zierte ich mich. Ich hätte andere Pläne und schließlich noch einen Beruf mit begrenztem Urlaub. Aber er ließ keine Einwände gelten, und

dann reizte mich sowohl die Regatta als auch das neue Schiff. Sein Liegeplatz war in Vlissingen. Das war immerhin schon der halbe Weg von Hamburg nach Cowes und ersparte mühselige Tage und Seemeilen. Die Teilnahme an der Rückreise nach dem Zieldurchgang vor Plymouth schenkte er mir auch. So sagte ich zu.

Der Start zum Fastnet-Rennen lag damals immer am Mittag des ersten Sonnabends im August der „ungeraden“ Jahre. Eine Woche vorher liefen wir in Vlissingen aus, gerüstet mit reichlich Proviant und unendlich viel Reservematerial. Es war ein hochsommerlicher Tag mit wenig Wind und leichtem Dunst über der südwestlichen Nordsee. Wir freuten uns über das angenehme Eingewöhnen und übten alle Funktionen des Schiffes durch. Die Mitsegler kannten sich wenig oder gar nicht, und so war auch zum Kennenlernen und Sich-gegenseitig-Einschätzen Gelegenheit. Die

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

Stunden verliefen voller Zufriedenheit und Zuversicht. Was gab es denn Schöneres, als mit einem guten Schiff und einer guten Mannschaft bestens vorbereitet zum Start eines der klassischen Seerennen zu gehen? Wir würden unser Bestes geben, und es war unsere feste Absicht, trotz unseres zusätzlichen Gewichts auf einem guten Mittelplatz zu landen. Aber es kam ganz anders.

Zunächst liefen wir zur englischen Seite und unter dieser Küste in den Kanal und in die Nacht hinein. Die bekannten Feuer zogen vorbei. Am nächsten Tag erreichten wir Nab Tower und steuerten in den Spithead hinein. Wir hatten noch reichlich Zeit. Wegen der Cowes Week war der Solent voller weißer Segel, und wir schreckten ein wenig vor dem Lärm und Gedränge in Cowes zurück. Also beschlossen wir, zunächst nach Gosport zu gehen. Aber dort war es keineswegs leerer. Bei Camper und Nicholson fanden wir keinen Platz. Auf der Suche nach irgendeinem annehmbaren Liegeplatz durchstreiften wir den Hafen, bis unsere Blicke an einer wunderschönen Motoryacht hängen blieben. Sie war schneeweiß, vielleicht 16 Meter lang, ein typisch englischer Riss mit senkrechtem Steven, naturlackierten Mahagoni-Aufbauten und blitzenden Beschlägen. Wir schoben uns langsam längsseits, hängten saubere Fender außenbords und legten neue Festmacher klar.

Aber man hatte uns gesehen. Ein alter Mann in Bootsmanskleidung kam aus dem vorderen Niedergang und verbot uns, festzumachen. Dies sei ein Privatliegeplatz. Der Eigner würde es nicht dulden, dass eine fremde Yacht längsseits läge. Er könne jederzeit, „I repeat, at any time“ an Bord kommen und losfahren wollen. Wir blieben freundlich, aber hartnäckig. Wir wollten ja nur für die Nacht hier liegen bleiben. Die Marina sei

überfüllt. Wir seien ruhige Männer und nicht auf Landabenteuer aus. Morgen würden wir nach Cowes gehen und zum Fastnet-Rennen starten. Von uns sei nichts zu befürchten.

„Oh, Ihr wollt zum Fastnet?“ fragte er, „I did it twice and will do it never again. It's a lunatic race.“ Er wurde gesprächig und war plötzlich gar nicht mehr abweisend. 1937 und 1939 habe er teilgenommen, es sei schrecklich gewesen. Plötzlich langte jemand Bierdosen aus der Bilge hoch, und sie wanderten von Hand zu Hand. Wir boten ihm eine an, aber er lehnte ab. Dann fing er an zu erzählen. Wir verstanden nicht alles, denn er sprach einen Dialekt, der mit unserem Schulenglisch nichts gemein hatte. Aber wir merkten, dass ihn die Erinnerung eingeholt hatte. Es hätte „cats and dogs“ geweht, alles sei nass gewesen, auch die Kojen. An Deck hätten sie bis zur Brust im Wasser gestanden. Immer wieder sei etwas zu Bruch gegangen. Zu Essen hätte es nur durchweichtes Brot mit kaltem Beef gegeben. Nicht einmal Tee hätte gekocht werden können. Sie hätten sechs Stunden beigedreht gelegen, weil nichts mehr ging. Am Ende hätten sie nach berechneter Zeit ziemlich hinten gelegen. Die kleinen Boote alle vorne. Es sei enttäuschend gewesen. Das nächste Mal hätte er nicht mehr mitgewollt, aber sein Eigner hätte ihn gezwungen. Und wieder sei alles völlig verrückt verlaufen. Erst Sturm, dann Flaute. Nein, was für ein verrücktes Rennen! Danach hätte er abgemustert, und die Marine hätte ihn geholt. Nach dem Krieg sei er nur noch auf Motoryachten gefahren. Bloß nicht mehr segeln. Und schon gar kein Fastnet-Race. „A lunatic race“, wiederholte er.

Dann machte er unsere Leinen fest und sagte: „Heute wird der Eigner nicht mehr kommen. Bleibt man hier. Aber macht keinen Lärm und

schleppt keinen Dreck an Deck.“ Wir versprochen es und hielten uns auch so einigermaßen daran.

Aber seine Erzählungen gaben uns doch eine Menge Stoff zum Reden. Eingeschüchtert hatte er uns natürlich nicht. Diejenigen unter uns, die das Fastnet-Rennen schon mitgemacht hatten, gaben ein bisschen damit an, was sie dabei schon erlebt hätten, dass Sturm und Nässe schließlich dazugehörten, das sei doch alles ganz normal, sonst hätten wir ja zu Hause bleiben können. Die anderen wollten sich keine Blöße geben und meinten, sie seien begierig, nun endlich diese berühmte Regatta selber mitsegeln zu dürfen. Zum Schluss waren wir alle derselben Meinung, dass ein Motorbootmatrose wohl jedes Wettsegeln für „verrückt“ halten müsse. Was waren wir doch für Kerle. Wir lehnten auch kein Bier ab, sondern ließen reichlich davon durch unsere Kehlen laufen.

Als wir ein paar Tage später schließlich vor der Royal Yacht Squadron an den Start gingen, lief alles so ab, „wie es sich gehört“. Es wehte ein mittlerer Wind aus Südwest. Die große Flotte kreuzte mit dem Ebbstrom Schlag für Schlag den Solent hinaus, was nicht ohne Aufregung, Gebrüll und Beinahe-Kollisionen vonstattenging. Die Promenaden und Strände der Isle of White und besonders bei Hurst Point waren schwarz von Menschen, die sich das Spektakel ansehen wollten. Im Needles Channel waren die großen und schnellen Schiffe bereits deutlich voraus, aber nun zog die Ebbe mit voller Kraft, und die See wurde steil. Als wir schließlich die SW Shingles-Tonne erreicht und damit das aufregendste Kampfgetümmel hinter uns hatten, fanden wir Gelegenheit, unsere Konkurrenz und ihre Lage zu uns einzupeilen. Als „richtige“ Konkurrenz empfanden wir nur unsere Schwesterschiffe desselben Typs, alle

gleich neu und alle wunderbar anzusehen, wie sie mit dichtgeholten Schoten gegen den Seegang anboxten und Kaskaden von Wasser über sich warfen. Wir fanden, wir hätten bis dahin unsere Sache gut gemacht. Aber wir wussten, dass nun die Nacht der Entscheidung, zumindest die der Vorentscheidung, bevorstand. Denn jetzt begannen die taktischen Überlegungen. Bald würde die Flut einsetzen, und wir müssten uns dorthin verholen, wo der geringste Gegenstrom setzte. Sollten wir auf Backbordbug zur Mitte des Kanals halten oder auf Steuerbordbug in den Stromschatten und möglicherweise in die Windabdeckung von St. Alban's Head? Alles sah nach einem spannenden aber „normalen“ Rennen aus. Es sollte anders kommen.

Niemand hat die Tücken – aber auch die Reize – des Fastnet-Race besser beschrieben als Alfred F. Loomis bereits 1935 in seinem Buch „Ocean Racing“. 44 Jahre später sind die Verhältnisse nicht anders geworden. Also übergehen wir die Einzelheiten. Als wir Land's End hinter uns haben, geht es hinaus auf den Atlantik. Alle Welt schrieb später über das „Drama in der Irischen See“. Die Irische See liegt jedoch viel weiter nördlich. Hier beginnt der offene Atlantik. Allenfalls „Celtic Sea“ könnte man als Bezeichnung dieses Randbereichs des Ozeans gelten lassen, wie es auf unserer Seekarte steht. Aber das sind Benennungen ohne Bedeutung. Wir steuern dichtgeschotet auf die weite See und denken über nichts anderes nach, als wie wir schnell und möglichst vor unseren Mitbewerbern diesen vermaledeiten Fastnet Rock erreichen können. Der Generalkurs ist jetzt Westnordwest und wie zum Hohn dreht der Wind auf West. Aber es bleibt Vollzeugwetter und wir kommen gut voran, wenn wir auch nördlicher geraten als wir möchten.

Noch etwa 70 Meilen bis zum Felsen. Nur wenige Segel sind um uns herum zu sehen. Eins ist jedoch ganz in der Nähe, und das ist ausgerechnet ein Schwesterschiff. Das spornt natürlich an. Unsere Blicke richten sich aber auch zur südlichen Kimm, denn da sind vielleicht schon die schnellsten Schiffe zu sehen, die den Fastnet Rock bereits gerundet haben und nun auf dem Weg zu den Scilly Islands sind. Aber wir sehen dort nichts. Sind wir vom Sollkurs zu weit entfernt oder sind wir dichter an der Spitzengruppe als wir denken?

Gegen Abend bei dunkelblauem Himmel und tiefstehender Sonne legt der Wind ohne irgendeine Ankündigung mächtig zu. Der Schipper hatte einen englischen Wetterbericht gehört; aber der enthielt keinerlei Warnung. Nun wechseln wir das Vorsegel gegen ein kleineres aus und wollen ein Reff einbinden. Während wir noch dabei sind, brist es noch weiter auf. Kurzentschlossen binden wir gleich das zweite Reff ein. Wir sind sehr verblüfft über die plötzliche Zunahme des Windes. Wo der wohl herkommt? Auch bei unserem Konkurrenten tut sich etwas. Wir beobachten Leute an Deck, und plötzlich fällt dort das Vorsegel, während das Großsegel in voller Größe stehen bleibt. Inzwischen hat sich unerwartet schnell eine steile und hohe See entwickelt. Die Dämmerung setzt ein. Der Konkurrent, der ein wenig voraus war, driftet näher an uns heran, da er nun keine Höhe mehr und weniger Fahrt läuft. Wir setzen die Navigationslichter, um ihm unsere Position klar zu zeigen. Dasselbe macht er auch. Doch was ist das? Er schaltet zusätzlich sein Dampferlicht ein. Liegt ein Grund vor, seinen Motor zu starten? Dann fällt sein Großsegel. Tatsächlich: er hat sich entschlossen, ganz ohne Segel zu laufen, und steuert mit Maschinenkraft gegen die hohe See an. Aber auch wir können nicht so weitersegeln.

Wir haben immer noch zu viel Segelfläche. Und der Wind legt weiter zu. Sollen wir die Sturmfock setzen und das dritte Reff einbinden?

Fortsetzung folgt in SVAOe Nachrichten 6-23.

AUS BEHÖRDEN UND VERBÄNDEN

„Nationalpark Ostsee“

OFFENER BRIEF DER WASSERSPORTVERBÄNDE

CKB ■ In den Nachrichten 4-23 berichteten wir über die Pläne der schleswig-holsteinischen Landesregierung, einen „Nationalpark Ostsee“ einzurichten, der große Teile der schleswig-holsteinischen Ostseeküste umfassen würde. Im Rahmen des eingeleiteten Konsultationsprozesses fand am 11.07.2023 in Kiel ein Workshop Wassersport statt. Im Nachgang dazu veröffentlichten der Landessportverband Schleswig-Holstein (LSV SH) und der Segler-Verband Schleswig-Holstein (SVSH) zusammen mit 15 weiteren Verbänden und Institutionen des Wassersports (darunter auch der Deutsche Segler-Verband DSV) am 26.07.2023 einen Offenen Brief an das Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur (MEKUM). Die Verbände betonen darin ihre Bereitschaft, verstärkt am Schutz der Ostsee mitzuarbeiten. Sie beklagen aber, dass die Erfordernis eines Nationalparks zu diesem Schutz bislang nicht ausreichend begründet worden sei, insbesondere vor dem Hintergrund der bereits bestehenden Schutzmaßnahmen. Die Ergebnisse von deren Evaluierung seien nicht dargelegt worden, darauf aufbauende alternative Schutzkonzepte nicht geprüft worden. Die Begründungen für einen Nationalpark hätten sich im Konsultationsprozess verändert, was insgesamt den Eindruck eines nicht

ausgereiften Prozesses verstärkt habe. Die Verbände sprechen sich für eine Weiterentwicklung bestehender Instrumente aus, insbesondere solcher, die auf freiwilligen Vereinbarungen beruhen (Vgl. <https://www.dsv.org/app/uploads/offenerbriefkonsultationnpo-wassersport-20230706.pdf>).

HISTORISCHES

DER GRALSHÜTER DER KLASSISCHEN JOLLEN

GAN ■ So betitelt die „Yacht“ in ihrer online-Ausgabe vom 23.6.2023 (www.yacht.de/special/menschen/j-jolle-manfred-jacob-der-gralshueter-der-klassischen-jollen) den Artikel von Jan Zier, und wen sie damit meinte, war klar, auch wenn sie den Namen nicht genannt hätte: Manfred Jacob, unser Mitglied und Eigner der beiden J-Jollen „Woge“ (J 127) und „Fram“ (J 287). „Woge“ wurde bereits im Jahr 2022 hundert Jahre alt. Darüber brachten wir in Ausgabe 2-2022 einen sehr lesenswerten Beitrag von Ulrich Körner, dem in Ausgabe 3-2022 auf Seite 1 ein sehr stimmungsvolles Bild mit „Woge“ auf der „Elbe-Klassik“ von Sönke Hucho folgte. Nun hat die „Yacht“ nochmal einen draufgelegt zu ihren früheren Artikeln, als sie z.B. über die Elbe-Wanderfahrt von Tschechien nach Magdeburg von Manfred und Marek Jacob mit „Woge“ berichtete. Natürlich brachten auch die SVAOe Nachrichten (Ausgabe 4-2014) Manfreds schönen Bericht. Das soll ganz nebenbei ein Hinweis in eigener Sache sein, dass es sich immer wieder lohnt, in alten Ausgaben unserer Nachrichten zu lesen. Übrigens: Wer – nicht zu empfehlen – die gedruckten Ausgaben weggeworfen haben sollte, findet aber alle ab 1923 jahrgangsweise ge-



„Woge“ (Foto ©Sönke Hucho)

bunden in der Clubhausbibliothek und ab 2009 auch auf der Homepage.

Manfred, wir freuen uns mit dir über den schönen „Yacht“-Artikel, in dem deine Arbeit und deine Leidenschaft gewürdigt werden!

DIES UND DAS

ZU UNSEREM TITELBILD

GAN ■ Wir sehen eine Besen-Pricke (Merkpruch: Besen einlaufend an Steuerbord, Buschköpfe an Backbord), eine typische Wattfahrwasser-Bezeichnung dort, wo Tonnenleger nicht hinkommen, die Pricken aber von flachen Booten oder Pontons genau an der Stelle eingespült werden können, an der sie ihre Funktion wahrnehmen sollen und nicht, wie es bei Tonnen vorkommt, bei Niedrigwasser um Kettenlänge von ihrem Soll-Ort entfernt auf dem Schlick liegen. Bei

Flut- oder Ebbstrom neigen sich die Pricken oder zittern infolge der Ablösewirbel der Strömung. Auch auf diesem Bild sieht man das „Kielwasser“ als feinen Strich. Im Übrigen herrscht ungefähr Hochwasser, denn man sieht in der Umgebung keinen Schlickrücken. Den Schaumstreifen nach scheint es ziemlich stark zu wehen. Auch der Himmel deutet mit seinen gelben Farben und der in einheitliche Richtung geblasenen Wolken auf Wind hin. Man möchte jetzt nicht unbedingt in das Fahrwasser einlaufen.

Aber die Situation ist gut eingefangen. Es war Prof. Jan Backhaus, der, vielleicht als er mit seinem Boot „Hannes“ auf Neuwerk oder anderswo eingeweht war, seinen Aquarellkasten nahm und von der Mole aus seine Eindrücke festhielt. Beim Segeln oder in den Häfen hat man häufig viel Zeit. Sie schöpferisch zu nutzen, ist dann eine gute Beschäftigung. Andere, wie wir, haben ihre Freude daran.

DAS BÜCHERSCHAPP

Zum Lesen und Wiederlesen

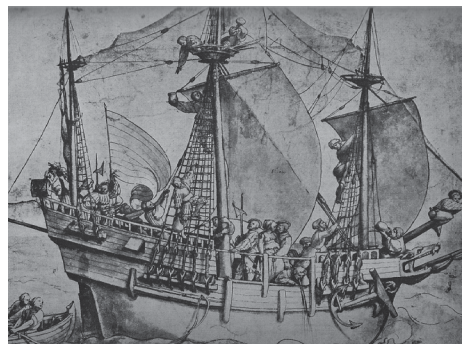
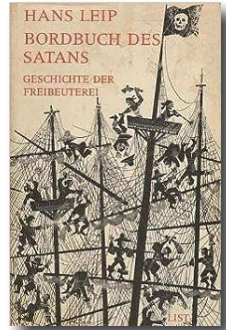
HANS LEIP: „BORDBUCH DES SATANS – GESCHICHTE DER FREIBEUTEREI“

Von Sux. ■ Piratengeschichten – zumal, wenn sie unter Segeln spielen – bedienen die ewige Sehnsucht nach Freiheit und Abenteuer. In Hamburg kennt man Klaus Störtebeker, der auf dem Grasbrook geköpft wurde und dessen Schädel im Museum für Hamburgische Geschichte auf einen Holzpfahl genagelt zu sehen ist. Millionen kennen den Hollywood-Piraten Jack Sparrow, verkörpert durch Johnny Depp, der in „Fluch

der Karibik“ mit dem Entersäbel über die Decks turnt. Aber wer kennt schon Thomas Tew oder Long Ben Every? Oder Mary Read? Von diesen und vielen, vielen weitere Piraten und Piratinnen erzählt uns Hans Leip in seinem „Bordbuch des Satans“. Der Satan, teuflisch lachend, hätte es ihm in einer schlaflosen Nacht anvertraut.

Hans Leip (1893–1983) lebte in Blankenese und war Mitglied der – jetzt des – SVAOe. Von ihm stammt nicht nur der Text des Welthits „Lili Marleen“, er schrieb vor allem Bücher, auch über das Segeln. Am Elbufer in Blankenese spielt zum Beispiel die rührende Story „Jan Himp und die Kleine Brise“.

Hans Leip beginnt seine Geschichte der Freibeuterei in der Bronzezeit: „Seit Jasons Schiff Argo das goldbestäubte Vlies geraubt, haben Handel und Piraterie zuweilen schwankende Grenzen. Des andern Erwerb zu dämpfen, und sich selber zu bereichern, ist die Lust der Nationen seit Anbeginn der Kauffahrtei.“



Piratenhulk um 1525 (Aquarell von Hans Holbein d.J.)

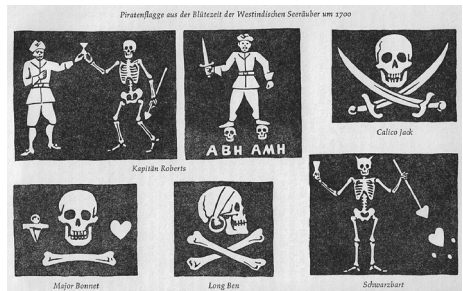
Im Kielwasser von Piraten aus aller Herren Ländern schippert uns Hans Leip durch die Jahrhunderte. So erleben wir den „Überfall auf einen phönizischen Frachter“ – geschildert vom syrisch-griechischen Schriftsteller Heliodor um das Jahr 250: „Die Räuber rückten nunmehr schräg von der Seite heran und gedachten sichtlich, unser Schiff ohne Blutvergießen in ihre Gewalt zu bekommen... Als nun aber einer der kühnsten Räuber auf unser Schiff sprang und jeden niederhieb, der ihm in den Weg kam, also zeigte, dass es sich um eine Angelegenheit auf Leben und Tod handele, ihm auch alsbald seine Genossen folgten, da gereute die Phönizier ihr Widerstand. Sie warfen sich nieder und baten um Schonung... Als darum jede Hoffnung schwand, die reiche Ladung des Schiffes zu behalten – sie bestand aus Gold, edlen Steinen, kostbaren Stoffen und tyrrhenischem Wein – beeilten sich die Phönizier... jeder wollte zuerst vor dem andern ins Boot, jeder beeilte sich, so schleunigst wie möglich, sich in Sicherheit zu bringen.“

Ja, den Piraten ging es um Gold und andere Schätze; aber oft ging es auch um Menschen, die sie als Sklaven verkaufen konnten. Das „Bordbuch“ erzählt davon. In seinen Reisen zu Wasser und zu Lande berichtet der Arzt Johann Friedrich Keßler über seine Sklaverei in Algier: „Er war von dem späteren Kaiser Leopold 1775 als Chirurg für ein toskanisches Schiff verpflichtet, das gegen die barbareskischen Seeräuber kreuzte. Unweit der nordafrikanischen Küste sah sich die Fregatte überraschend von zwei Felucken angegriffen... und schon bald waren die Piraten längsseits.“ Im folgenden Kampf wird Keßler verwundet. „Der Arzt kam erst in Algier wieder zu Bewusstsein, als man ihm nämlich die Splitter gehackten Bleis, die ihm fast den



Die Piratin Mary Read

Fuß zerrissen, aus der Wunde herausschnitt.“ Er hatte Glück. Ein „englischer Feldscher“ half ihm. „Kurz, er genas so weit, dass er an Krücken umhergehen konnte. Trotz seiner Wunde aber musste er einen schweren Eisenring nebst Kette am Fuß tragen.“ Dann wurde er versteigert und lebte mit anderen Sklaven im Haus



Piratenflaggen westindischer Seeräuber (Abbildungen aus dem besprochenen Band)

eines Berbers in Algier. „Durch Wiener Hofgeld und über das algerische Bankhaus Bacri und Busnach wurde Dr. Johann Friedrich Keßler schließlich freigekauft“. Ein Glück, das nicht jeder hatte.

Auch Miguel Cervantes darf in der Geschichte der Freibeuterei nicht fehlen: Bevor er mit seinem „Don Quixote“ Weltliteratur schrieb, war er auf der Seereise von Messina nach Spanien von Piraten gefangen worden und hatte fünf Jahre in der Sklaverei verbracht.

Und Mary Read? Als Teenager büxte sie von zu Hause aus und musterte in Männerkleidung als Matrose Mac auf einem Kriegsschiff an. Von da an führte sie ein abenteuerliches Leben – zur See, als Dragoner, als Gastwirtin, dann wieder zur See und schließlich als Piratin.

Fast wäre sie am Galgen geendet, starb aber vorher, im Frühjahr 1721, im Gefängnis an Kindbettfieber.

Das „Bordbuch“ erschien erstmals 1959 im List Verlag. Es endet 1958 mit einem „Pseudo-Piratenstreich vor den Galapagos“. Aber die Geschichte der Piraterie hat auch heute noch kein Ende, was Überfälle auf Container- und Kreuzfahrtschiffe und leider auch auf Segelyachten zeigen. In trauriger Erinnerung ist der legendäre Segler Peter Blake, der 2001 bei einem Piratenüberfall im Amazonasdelta getötet wurde.

Das „Bordbuch“, aus dem ich hier zitiert habe, stammt aus dem Bücherschapp eines ehemaligen Kapitäns. Nun steht es in unserer Clubhaus-Bibliothek.

Hans Leip: „Bordbuch des Satans, Eine Chronik der Freibeuterei vom Altertum bis zur Gegenwart“. List-Verlag 1959 (mehrfache Neuauflagen in verschiedenen Verlagen), 630 Seiten, EAN 9783782201476

Zu guter Letzt

EINFACH SEGEL SETZEN!

Von Norbert Suxdorf ■ So wie das Mount-Everest-Besteigen hat sich das Über-Ozeane-Rudern als Extremtourismus- bzw. Extremsportart etabliert. Eine weitere „Eroberung des Unnützen“ (der Titel eines Buches des französischen Bergsteigers Lionel Terray).

Dutzende von Ruderern sind auf dem Atlantik und Pazifik unterwegs, weitere stehen am Start. Sogar Regatten werden gefahren. Auch Hamburger/innen waren und sind dabei.

Erstleistungen vollbringen sie nicht, denn schon 1896 haben die zwei amerikanischen Ruderer George Harbo und Frank Samuelson den Atlantik in einem Dory bezwungen, mehr über ihre abenteuerliche Ruderpartie kann man in „Sie segelten (sic!) allein“ von Jean Merrien lesen. In unserer Bibliothek.

Sicherlich: Es ist schon ganz schön mutig, um nicht zu sagen masochistisch, sich allein, zu zweit oder gar als Vierercrew in ein enges Ruderboot zu quetschen, um sich tage- und nächtelang wortwörtlich am Riemen zu reißen. Aber:

Selbst auf die Gefahr hin, einem Shitstorm aus der Ruderszene ausgesetzt zu werden, möchte ich vorschlagen: Statt die Riemen in die Dollen zu legen – einfach Segel setzen! Das heißt ebenfalls eine jahrtausendalte Art der Fortbewegung auf dem Wasser zu praktizieren, ohne dass man sich Blasen an den Handflächen holt.

Ein Hinweis: Wer diesen Vorschlag umsetzen möchte, aber noch nicht segeln kann, sollte sich das SVAOe-Kursprogramm ansehen.





Einladung

zur Preisverleihung der Elbe-Ausklang-Regatta

GRÜNKOHLESSEN

24. November 2023, 19:00 Uhr
Clubhaus Neumühlen 21

Wir laden Sie herzlich ein zur Preisverleihung der
ELBE-AUSKLANG-REGATTA

auf unserem diesjährigen
HERBSTFEST

mit dem traditionellen
GRÜNKOHLESSEN

Zur Anmeldung überweisen Erwachsene bitte 20,00 Euro,
Jugendliche 13,00 Euro pro Person **bis zum 17. November**
auf das Konto des SVAOe bei der Hamburger Sparkasse
IBAN: DE60 2005 0550 1265 1039 92 – Stichwort „Herbstfest“

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

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

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

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

Bankverbindung: Hamburger Sparkasse, IBAN DE60200505501265103992 / BIC HASPDEHXXX

Redaktion: Michael Albrecht, Marcus Boehlich, Stefanie Holke (Layout), Christiane Krieger-Boden, Götz-Anders Nietsch,
Norbert Suxdorf, Andreas Völker

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

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

Anzeigen: SVAOe, Neumühlen 21, 22763 Hamburg, Tel. 040/881 1440, Fax 040/880 7341, E-Mail: mail@svaoe.de
Die Bezugsgebühr ist im Mitgliedspreis enthalten. Die Clubnachrichten erscheinen sechs Mal im Jahr.

Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier.

