



# ESV Information

---

E1b - Segler - Vereinigung e. V.

---

Juni 2011



Mitglied im Deutschen Segler-Verband



# Inhaltsverzeichnis

Seite	Thema
Titel	SY "Mitschnacker" mit Heinz Voss auf dem Weg zum Ansegeln
2	Impressum
3	Inhaltsverzeichnis
4	Familien- und Schiffsmeldungen
6	Ansteuerung Freiburg
8	Ansegeln in den City- Sportboothafen
10	Rausfahren, wenn Andere reinkommen - DGzRS
13	Das Ende der Helgoländer Schnitzzellösung
15	Kurs liegt an
24	Vorankündigung Yachthafenfest
25	Europarace stoppt in Hamburg
27	Aus Georgs Kombüse:
28	Erneuerung der Antwerpenstraße
29	Zu guter Letzt
31	ESV- Termine 2011
Rückseite	Fotos vom Ansegeln 2011

Bildnachweis:

Titel: Axel Sylvester

Rückseite: Axel Sylvester

Weitere Fotos in dieser Ausgabe von YPS- Collection/DGzRS(S. 10), DGzRS (S. 11, 12),  
ESV- Archiv (S. 16, S. 19), Jacques Vapillon (S.25 u. 26), Wikipedia (S. 27) alle anderen

Fotos: Axel Sylvester

Mit Namen gekennzeichnete Artikel drücken nicht unbedingt die Meinung der Elb- Segler-  
Vereinigung e. V. oder der Redaktion aus.

Manuskripte, Texte und Bilder bitte in EDV-Form auf CD oder per E-mail soweit möglich  
einschicken. e-mail: henning-dau@arcor.de oder christa.sylvester@mac.com - (Bilder bitte  
nicht in Word- Dokumente einfügen, sondern extra senden!)

Unverlangt eingesandte Manuskripte oder Fotos werden mit Sorgfalt behandelt, die Redak-  
tion kann jedoch keine Haftung übernehmen.

**Druck: Idee, Satz&Druck, Ahrensburger Strasse 128, 22045 Hamburg Tel: 66961410**



# Familien- und Schiffsbewegungen

## Überführung von Brus II

Ende Mai fuhren Beate und Carsten mit nachbarschaftlicher Transportunterstützung nach Vallensbaek südlich von Kopenhagen, um die frisch erworbene LM 30 „Brus II“ nach Hamburg zu überführen. Viel Wind aus Südost war angesagt, sodass noch am gleichen Tag ordentlich Süd bis nach Nyord gemacht wurde. Nächsten Tag ging es

bei Südost 6 durchs Smalandsfahrwasser bis Spodsbjerg, Bagenkop oder Marstal



sollte am nächsten Tag das Ziel bei den herrschenden Winden sein. Bei Keldsnor konnten sie Dampf anliegen und der Kurs über die Kieler Bucht mit gerefftem Groß und Maschinenunterstützung lag an. Weiter ging es mit West 7 von Dampf nach Kiel, ab in den Kanal mit Tagesziel Rendsburg. Auf dem Weg nach Brunsbüttel muckte die Maschine. Alle Filter im Brennstoffsystem verstopft. An einer Silospundwand festgemacht und Carsten konnte die Filter reinigen. Etliche Meilen später wurde die Maschine wieder langsamer und mit 1000 U<sub>P</sub>M tuckerten sie mit 3 kn bis Brunsbüttel und durch die Schleuse bis Glückstadt. Ein netter Segelkamerad in Glückstadt hatte sofort die Idee, woran die geringe Drehzahl liegen konnte. Eben doch noch nicht alle Filter gereinigt. Den Filter in der Kraftstoffpumpe vergessen. Weil Carsten ein



fragendes Gesicht machte, kam der Segelkamerad sofort an Bord und reinigte den Filter. Wohlbehalten kamen die Beiden am nächsten Tag in Wedel an. Die Saison mit dem neuen Schiff beginnt jetzt erst einmal mit einer gründlichen Tankreinigung. Herzlichen Glückwunsch von allen Elbseglern zum neuen Schiff!



## Der Trend zum zweiten Schiff

Auch Ulli und Iris sind unter die Reeder gegangen. Seit geraumer Zeit liebäugeln die Beiden schon mit einem zweiten Schiff für die Elbe und den See. Wer es noch nicht wissen sollte; Ullis Mutter hat schon seit ewigen Zeiten ein bescheidenes Ferienhäuschen im Schilfgürtel des Neusiedler Sees. Dort machen Ulli und Iris immer mal wieder Urlaub. Was liegt da näher nicht nur kilometerweit mit dem Tretboot zu fahren, um zum Häuschen zu gelangen, sondern komfortabler mit dem eigenen Segelboot. Geringer Tiefgang ist Voraussetzung und

so fiel die Wahl auf eine Seezunge. Eigentlich sollte es jetzt noch gar nicht sein, aber „Emma“, eine Wildholtz 17 zu einem guten Preis, mit Elektromotor und einem halben Meter Tiefgang, die ist es jetzt geworden. Auch euch Herzlichen Glückwunsch zum neuen Schiff!

### Als neues Mitglied begrüßen wir:

Fabian Rasch, unseren neuen "altweiss"-Skipper

### Ein Aufnahmeantrag liegt vor von

Frank Wagenbach, dem Neueigner von "Frau Maria Dorothea". Schon gesichtet auf der Maiverammlung beim Angrillen im Partyzelt im Yachthafen.





# Ansteuerung Segler-Verein

**Freiburg liegt zwischen Cuxhaven und Stade auf der Niedersachsenseite**



**Die Ansteuerung erfolgt vom Fahrwasser aus in Höhe der Reede 1 zu den Dopen bis durch das Sperrwerk in den Hafen. Der Prickenweg, der Hafenpriel und das Fahrwasser können Sie im Tidenkalender unter Glückstadt minus ca. 30 min. nach Glückstadt nachsehen. Nach dem Sperrwerk geht es Rechts in den Alten Hafen ( nur bis 0,60 m Tiefe)**



# Freiburg / Elbe e.V.

Die Ansteuerung erfolgt vom Fahrwasser aus zu den Doppelpricken



Doppelpricken . Dann folgen sie dem Prickenweg in den Hafenpriel und we-  
nd der Handelshafen sind bei mittlerer Tide 2,80 m tief. Hoch und Niedrig-  
nsehen, d.h. Hoch und Niedrigwasser sind eine 1/2 Stunde vor Glückstadt.  
gang, Hafen ist aber tiefer ) geradeaus in den Handelshafen.



# Ansegeln *in den*

## City- Sportboothafen

Bei bestem Sommerwetter und leider nur wenig Wind traf sich die ansegelnde Elb-Segler- Vereinigung zum erdbeerhaltigen Begrüßungsschluck wie immer an Schlenge M. Alles aufs Beste vorbereitet von Kathi und Stephan, verging die erste Runde mit Klönen und dem Anstoßen auf die kommende Saison, die sich bisher von ihrer sonnigsten Seite gezeigt hatte. Gegen 16:00 Uhr setzte sich die Geschwaderfahrt Richtung City in Bewegung. Größtenteils unter Maschine, so flau war es leider. „Imme“, „Kuttel Daddeldu“ und „Dasindwir“ versuchten es anfangs mit Segeln, strichen aber nach und nach dieselbigen, spätestens als der Köhlfleet passiert war. Sehr zur Freude der in der Nähe befindlichen Segelkameraden wurde „Dasindwir“ lautstark per Signalthorn eines



*Jurij*

aufkommenden Feederschiffes aus dem Fahrwasser komplimentiert. Chrissie und Axel orientierten sich hauptsächlich an der Performance ihres niegel- nagelneuen Vorsegels, ohne auf die vorfahrtberechtigte Schifffahrt zu achten. Allerdings konnten die beiden zeitweise auch locker mit den motorenden Vereinskameraden mithalten. Ja, sie wurden zeitweise

deutlich achteraus gelassen. Bis spät in den Abend wurde diese eklatante Störung des Schiffsverkehrs immer wieder aufs Neue thematisiert.

Nachdem 13 teilnehmende Schiffe im City-Hafen festgemacht hatten (Cara Mia, Valou, Thettis, Kuttel Daddeldu, Greif IV, Barbel, Mitschnacker, Sweet Lady, Dasindwir, Ritena, Imme, Heiss Heiss und Josephine), ging es per kurzer Umfuhr zu Fuß ins



*Greif IV*

Lokal Westminster. Dort war alles für uns eingedeckt, das Bier angenehm temperiert und das Essen umgehend auf dem Tisch. Bei netten Gesprächen und wechselnden Tischbesetzungen ging der Abend schnell um und nach und nach verabschiedeten sich die Elbsegler Richtung Kojen oder für einen Absacker an Bord eines der teilnehmenden Schiffe.

Am nächsten Morgen gegen 06:00 Uhr fanden tatsächlich einige Hartgesottene den Weg zum Fischmarkt und kamen mit Blumen und Räucherfisch beladen zurück an Bord. Wegen der Gewittervorhersage machten sich alle mit dem ersten ablaufenden Wasser gegen 10:00 Uhr auf den Weg Richtung Wedel.

Beim Ablegen konnten wir beobachten, wie wertvoll eine bessere Hälfte beim Segeln ist. Das Manöver eines Segelkameraden drohte wegen der unterschätzten Strömung richtig in die Grütze zu gehen. Ein Motorboot

wurde trotz eines beherzten Gasstoßes leicht touchiert. Der Versuch, diesen Fauxpas wieder auszubügeln führte zu weiteren kratzerverdächtigen Manövern an liegenden Schiffen oder Auslegern entlang. Zum Glück war die patente Bordfrau wortlos und ohne jeden Befehl immer an der richtigen Stelle, um mit beherztem Zugreifen und Abdrücken die jeweilige Situation zu entschärfen.

Auf halber Strecke nutzten viele den aufkommenden Wind, um den Rest bei bestem Wetter unter Segeln zurück zu legen. Das vorhergesagte Gewitter entpuppte sich in Wedel als mittlerer Schauer. Zwischen Itzehoe und Kiel hat es wohl ordentlich gerummt.

Wir danken unserem Festausschuss recht herzlich für dieses angenehme Ansegeln!!!!

*Axel**Christie*



# Rausfahren, wenn Andere reinkommen

24 Stunden am Tag und sieben Tage in der Woche wird in der Seenotleitung in Bremen, direkt an der Weser, Kanal 16 abgehört. An vier ähnlich aufgebauten Arbeitsplätzen sitzen die Funker vor Flachbildschirmen, die das Geschehen an 19 Seefunkstellen an Nord- und Ostsee anzeigen, und wo alle Alarmierungen auflaufen. Die Rettungseinsätze werden daraufhin von den mit Kapitänspatenten ausgestatteten Mitarbeitern koordiniert.

Sie zählen zu den 185 Festangestellten der DGzRS, die seit 1865 in den deutschen Seegebieten eigenverantwortlich und unabhängig für den Such- und Rettungsdienst zuständig ist. Oft wirken schon die professionellen Fragen auf den Havaristen beruhigend. Was draußen auf See für den Skipper einem Weltuntergang nahekommt, das ist für sie beinahe Routine.

Neulich etwa kriegte ein Segler den Großbaum an den Kopf, und dessen Frau, die vom Segeln nicht viel verstand, rief mit dem Handy verzweifelt um Hilfe. Innerhalb von Sekunden legte der Seenotrettungskreuzer „Hermann Rudolf Meyer“ vom Kai im Alten Vorhafen in Bremerha-

ven ab, barg das Ehepaar und brachte die Yacht wieder in den sicheren Hafen. In Laboe hatten wir einmal Gelegenheit, die Mannschaft auf der „Berlin“ zu besuchen. Versorgt mit einer guten Tasse Bohnenkaffee saßen wir am stabilen Tisch in der Messe und ließen uns die Arbeit auf einem Seenotkreuzer erklären. An der Decke Haken, an denen z.B. ein Tropf befestigt werden kann, wenn Verletzte auf dem Tisch versorgt werden müssen, einem Tisch mit stabilen Füßen, mit denen sich diese Art von Notliege in der Höhe verstellen lässt. Apotheke und Arztkoffer sind ebenfalls griffbereit.

Der Tagesablauf beginnt mit Frühstück um sieben, eine halbe Stunde später Frühstück,



YPS-Collection

Tee um zehn Uhr. Mittagessen – meist selbstgekocht – gegen zwölf. Dann kehrt Ruhe ein, aber ein Ohr ist immer am Funk. Zwei Wochen Dienst, dann zwei Wochen frei.

Die Einsätze unterscheiden sich durch

*Berlin*

die Jahreszeiten. Sind es im Winter eher Einsätze in der Berufsschifffahrt, muss im Sommer eher den Wassersportlern geholfen werden. Auf gut 2000 Einsätze bringt es die DGzRS jedes Jahr. In ruhigeren Zeiten stehen Kontrollfahrten durch das eigene Revier sowie Übungen an. Denn jeder muss nicht nur sein eigenes Fachgebiet plus medizinische Versorgung beherrschen, sondern der Nautiker hat sich im Maschinenraum mit beiden Dieseln ebenso auszukennen wie der Techniker das Boot sicher wieder in den Hafen bringen können muss. Die Hierarchien erscheinen flach. Formal hat der traditionell Vormann genannte Kapitän die Befehlsgewalt, doch jeder Einsatz ist für die Rettungsleute freiwillig: Allerdings ist in der Geschichte der DGzRS

noch kein Rettungsmann von einem Einsatz zurückgetreten. Und auch die Entscheidungen auf See sind von Kompetenz und Konsens geprägt, nicht von Befehl und Gehorsam.

Stolz der Flotte ist die auf Helgoland stationierte „Hermann Marwede“, deren Diesel 6800 kW (9250 PS) auf drei Schrauben bringen. Die mit 37 Knoten schnellste „Dora“ ist als Festtrumpfschlauchboot das kleinste Boot und liegt zusammen mit dem 8,52 Meter langen Seenotrettungskreuzer „Gerhard ten Doornkaat“ in Ueckermünde. Rund dreißig Jahre hält ein solches Schiff, jedes Jahr sind also zwei neue anzuschaffen. Und dann gibt es die sogenannte „32-Zentimeter-Klasse, - die Sammelschiffchen. Ungefähr 18.700 davon erinnern daran, dass die DGzRS ihre Arbeit ausschließlich aus Spenden finanziert. Der Schauspieler Wolfgang Fierek (Ein Bayer auf Rügen) legte das höchstgelegene von ihnen im Zugspitzrestaurant an die Kette. Die Schiffchen werben seit 1875 in den markanten Farben Schwarz, Weiß und Rot. Sie verbinden das Schwarz und Weiß Preußens mit dem Weiß und Rot der Hansestädte Hamburg, Bremen und Lübeck, während das

*Im Sturm*



rot-weiß-rote Tatenkreuz auf die Ordensritter zurückgeht. Fast 50 Euro bunkert jedes Sammelschiffchen im Jahr und trägt damit zu etwa fünf Prozent der gesamten Sammelerlöse bei, die in der Hauptsache durch Förderbeiträge und Spenden zusammenkommen. In Norddeutschland gehört eine Gabe an die DGzRS zum guten Ton.

In der Not ist ein Handy im Zweifel die schlechteste Alternative. Ein UKW-Funkgerät lässt sich peilen. Das auf der Brücke empfangene Funksignal dreht blitzschnell auf das Signal ein, andere Schiffe der Flotte peilen ebenfalls das Signal. Und schon drei Peilungen von unterschiedlichen Positionen aus ergeben das Peildreieck von etwa einer Seemeile Flächeninhalt, in dem sich der Havarist befindet.

Und Dankbarkeit? Das sei so wie überall im Leben. Wer mit einer dicken Yacht aus Seenot gerettet wird, verspricht einen gegrillten Elefanten – der nie ankommt. Und wer sich seinen Segler selbst gebaut oder vom Munde abgespart hat, der steht später mit selbstgebackenem Kuchen am Kai. „Wir brauchen eigentlich keinen Dank, wir wissen auch so, was wir können“, sagt der Vormann, und der Maschinist ergänzt: „Man sieht den Dank ja in den Augen der Geretteten.“

*Unser Schiffchen wurde im Januar 2011 zuletzt geleert und enthielt 237 Euro. Die Leerung nach der Jahreshauptversammlung steht noch aus.*

*Jede Einzahlung ins Lolliglas auf dem Vereinsbaustresen geht ohne Abzüge ebenfalls in den Bauch unserer traditionellen 32-Zentimeter-Blech-Klasse. Gleichzeitig wird der gleiche Betrag ein zweites Mal der Jugendabteilung gutgeschrieben. Seit neuestem kommt der DGzRS-Mann wieder persönlich auf Zuruf vorbei und lenzt das Schiff.*

*Christa Sylvester*



**Hier könnt ihr spenden:**

**Spendenkonto**

Sparkasse Bremen  
(BLZ 290 501 01)

**Kto.: 107 2016**

BIC: SBREDE22

IBAN: DE36 2905  
0101 0001 0720 16

**Sonderkonto für  
Jubiläums- und  
Geburtstagsspenden:**

Bremer Landesbank

(BLZ 290 500 00) **Kto.:107 002 2013**

BIC: BRLADE22XXX

IBAN: DE25 2905 0000 1070 0220 13

Kennwort (z. B. Geburtstag Hans Muster-  
mann) bitte nicht vergessen!

**Sonderkonto für Kondolenzspenden:**

Bremer Landesbank

(BLZ 290 500 00) **Kto.:107 002 2029**

BIC: BRLADE22XXX

IBAN: DE78 2905 0000 1070 0220 29

Die DGzRS ist als gemeinnützig anerkannt. Für alle Spenden werden auf Wunsch Zuwendungsbestätigungen für das Finanzamt ausgestellt. Bei Zuwendungen bis 200 Euro genügt Euer Einzahlungsbeleg in Verbindung mit dem Kontoauszug.

Weitere Informationen: [www.dgzrs.de](http://www.dgzrs.de)



# Das Ende *der Helgoländer*

**Der Plan, durch Aufschüttungen die Insel mit der Düne zu verbinden, ist wieder auf dem Tisch. Nachdem der Plan durch eine regionale Entwicklungsgruppe, bestehend aus Vertretern der Politik und der Behörden, abgelehnt wurde, sind es nun die Helgoländer selbst, die wieder mehr Besucher auf ihre vom touristischen und wirtschaftlichen Untergang bedrohte Insel holen wollen.**

Zukunft ist ein heikles Wort für Helgoland. Bereits im Jahre 1993 schwor man auf Helgoland, ein modernes Heilbad werden zu wollen und hat sich dann doch nicht verabschiedet von der Utopie, vom Schnapsverkauf und den Tagestouristen weiter so leben zu können wie zu Zeiten von Piraterie und Blockadesperren.

1200 Bewohner gibt es noch auf der Insel, aber 2000 wären nötig, um eine vernünftige Infrastruktur aufrechterhalten zu können. Dem leeren Hafen entsprechen leere Klassenzimmer; die Anzahl der Ärzte liegt auf afrikanischem Versorgungsniveau.

Schlimmer aber ist der dramatische Gäste-

## Schnitzlösung

schwund. Während der guten Zeiten kamen bis zu 800.000 Tagesgäste. Heute sind es nur noch 300.000, Tendenz fallend. Längst ist der Schnaps beim Discounter billiger als im Duty-free-Shop, nur noch wenige Schiffe fahren und die Preise für die Passagen sind hoch.

Gestiegen ist allerdings die Zahl der Übernachtungsgäste. Auf diese aber ist man kaum eingestellt. Die engen Quartiere entsprachen lange dem errechneten Wohnraumbedarf der fünfziger Jahre, nämlich 13 Quadratmetern pro Kopf, heute ist das Dreifache Standard.

Rettung also tut not, und der Winter, wenn die Ödnis über die Insel zieht, ist eine gute Zeit, um nachzudenken. Der 44-Jährige Jörg Singer ist seit Januar 2011 Bürgermeister. Er ist ehemaliger Unternehmensberater und will die Insel jetzt auf eine Art und Weise retten, wie man auch ein Unternehmen retten würde: mit Innovation, Investition und Ideen. „Die Alten auf Helgoland haben ausgesorgt, die haben ihre Rente.

Aber die Jungen, die müssen hier noch eine Zukunft haben. Wir brauchen junge Wilde,



*Helgoländer Düne*



und ich möchte einen Club gründen, um zukunftsfähige Konzepte aufzustellen“. Im Sommer nun soll es eine Bürgerabstimmung geben.

Bisland hat der Plan Helgolands Bewohner entzweit. In der Geschichte der Insel haben sie Hungerperioden, Seeräuber, Embargos, das Exil der Kriege und die Nachkriegszeit und die versuchte Zerstörung ihrer Insel durch die Briten überstanden. Nun aber ging ein Riss durch die

die Insel wieder erreichbar ist. Außerdem soll es ein Forscheraquarium geben und ein Museum, das „Haus der Erinnerung“, erzählt Singer.

Und Helgoland ist doch schön. Die Luft, pollenfrei und sauerstoffgetränkt, die roten Felsen, die Düne, der weiße Sand, die Robben, die im Winter Junge bekommen und die Vogelscharen an den Lummenfelsen. Die Schönheit der Natur aber erstickt, wo die Zivilisation beginnt. In Helgolands Fall



*Helgoländer Börteboot*

Generationen auf der Insel. Größenwahn, sagen die Alten und wollen, das alles so bleibt wie es ist. Die Rettung, sagen die anderen, das waren die Jungen, die wollten, dass ihre Kinder nicht aufs Festland gehen müssen. Helgolands Politiker erarbeiteten ein Art „Schnitzzellösung“ als touristisches Konzept, das ein bisschen von allem war, aber nichts Richtiges. So entstand eine Art Helgoländer Untergrund: eine Gruppe aus jüngeren Unternehmern, die ihre eigenen Konzepte entwarfen.

Es drohe ein Aufstand, wenn allein die Politik über den Masterplan entscheidet. Aber der neue Wind und der neue Bürgermeister kam den Inselrebelln gerade recht. Sie präsentierten ihr Konzept einer Hochseewelt, basierend auf den Ideen des Unternehmers. „Durch die Landaufschüttung wird es Nischen für Wassersport geben. Wir wollen Wellenbrecher bauen und die Landungsbrücke verlängern, damit

vornehmlich bei der Architektur. Dieser nüchterne Stil war in der Wiederaufbauphase nach dem Zweiten Weltkrieg praktisch. Heute ist er nur noch piefig. Aber leider denkmalgeschützt. Abseits der Einkaufsmeile am Lung Wai und der bunten Hummerbuden mit ihrem gediegen-langweiligen Kunsthandwerk weht der Geist der Kleinbürgerlichkeit durch 108 enge Gassen. „Helgoland platzt aus allen Nähten“, sagt der Bürgermeister.

Weil vor den Küsten der Insel ein Windpark gebaut wird, kann sich Singer außerdem vorstellen, dass neue Bewohner auf die Insel ziehen und neue Arbeitsplätze entstehen. Und auch der Architektur will sich der Bürgermeister annehmen: „Wir wollen Gespräche mit dem Denkmalschutz führen“

*Christa Sylvester*



# Kurs *liegt an ...* von Ludwig Dinklage

## Hein Garbers Reise über den Atlantik 1938

„Ein Boot! Ein Boot! Ein kleines Segelboot!“

Irgendeiner auf dem Promenadendeck hat es zuerst gerufen. Dann ist der Ruf weiter gedrungen in die Gesellschaftsräume, weiter durch die langen Gänge, von Kammer zu Kammer.

„Ein Boot! Ein kleines Segelboot! Mitten auf hoher See!“

Die Fahrgäste drängen sich auf dem Promenadendeck. Jeder will dieses Boot sehen, das so tollkühn über den Ozean segelt. Nur als Punkt steht es eben über der Kimm, doch schon wird es immer größer. Bald ist es ohne Glas als kleiner Segler zu erkennen.

„Schiffbrüchige?“

Gerüchte gehen um, Geschichten werden erzählt von Schiffsuntergängen, von Meutereien, Spukgeschichten, erinnernd an den geheimnisvollen Fall der „Mary Celeste“. Immer toller werden diese Geschichten.

Schon lange vorher hat der wachhabende Offizier auf der Brücke das kleine Boot bemerkt, hält darauf zu. Jetzt liegt es ganz in der Nähe. Ein einziger Mann nur ist in dem Boot zu erkennen, der hinter dem Kajütsaufbau in der Steuerkuhle sitzt. Um das Ruder kümmert er sich nicht und auch nicht um die schon oft geflickten Segel. Über der Kommandobrücke des Ozeanriesen steigt ein buntes Flaggensignal auf. Interessiert blicken die Fahrgäste nach diesem Signal, sehen dann wieder hinüber nach dem kleinen Boot. Der Mann dort blättert in einem Buch. Jetzt hat er das Signal entziffert, denn er sieht zum Dampfer hinüber und schwenkt seine Mütze zum Dank. Der Kapitän hat seinem Kollegen auf der

Nußschale nur seinen genauen Standort aufgegeben. Das sind kleine Gefälligkeiten auf See, denn nirgends ist die Kameradschaft so groß wie auf dem Ozean. Einer hilft dem andern.

Auf Rufweite sind der Ozeanriese und die Nußschale jetzt aneinandergekommen.

„Nein, danke! Alles wohl! Bin mit allem versorgt!“ kommt es zurück.

Hunderte von Ferngläsern, Hunderte von Photolinsen sind auf das kleine Boot gerichtet. Der Segler da drüben hat seine Flagge gesetzt. (...) Jetzt dippt er die Flagge, schwenkt dann noch einmal seine Mütze, indes der Ozeanwindhund dreimal laut und durchdringend mit der Sirene heult.

Die Entfernung wird größer, westwärts zieht der eine, ostwärts der andere. Bald ist der Kleine unter der Kimm verschwunden. Noch lange aber wird im Rauchzimmer, im Damensalon und auf den Promenadendecks von ihm gesprochen.

Wer war dieser Mann? Ein Schiffbrüchiger war es nicht. Ein seltsamer Mensch ist es, der dem gewaltigen Zauber des Meeres mit Leib und Seele verfallen ist, ein Mann, der sich vom Wasser nicht wegprügeln lässt. Gewaltig ist fürwahr der Zauber, der von der Weite der See ausgeht. Was mag hinter ihr an der anderen Seite liegen? Was mag die See für Geheimnisse bergen? Hörst du den Zauberruf der lockenden See? Der Mensch folgt diesem Lockruf. Er kann ihm nicht widerstehen. Er baut sich ein gebrechliches Fahrzeug, segelt hinaus, wird zurückgeworfen, liegt zerschmettert am Ufer. Andere kommen, beginnen den Kampf aufs Neue, werden draußen, viele



Meilen vom Land, hinabgerissen in die blaue, unergründliche Tiefe. Nur wenigen ist es gelungen, den Zauberschleier der See zu lüften. Nach Wochen, nach Monaten nur Wasser und Himmel endlich ein Ruf aus der von der Salzluft heiseren Kehle:  
„Land ho!“

## **Einhandsegler Heinrich Garbers *spinnt* ein Garn**

Wie sieht eigentlich solch ein Einhand-ozeansegler aus, höre ich den Leser fragen, Wenn man von Heinz und Ruth Förster liest, wenn man von den Fahrten eines Rudolf Ude hört, wenn man den Worten eines Heinrich Garbers oder Otje Stöckers lauscht, glaubt man unwillkürlich, es wären alles große, breitschultrige Kerle, so im Maßstabe eines Max Schmeling, mit Seemannspranken, bei deren Anblick man einen Seufzer unterdrücken muß, wenn man an den Händedruck zum Abschied denkt. Aber wie anders doch die Wirklichkeit! Frau Ruth Förster, ein Mannweib, eine „Germania ohne Sockel“ wird mancher Leser denken. Wie gefehlt! Wer jene zarte kleine Frau dort in der Sofaecke sitzen sieht irgendeine feine Handarbeit machend, spielend zu ihren Füßen ein kleiner, flachs-blonder Junge, der wird es nicht glauben wollen, daß dies die erste deutsche Frau ist, die an Bord eines kleinen Spitzgattkreuzers den Atlantik überquerte und am Rande des Urwalds Segel nähte und Tauwerk spleißte. Wer will es diesem frischen Jungen, der dort auf dem Seglerball so fröhlich das Tanzbein schwingt, anmerken, dass dieser Heinrich Garbers die größten seglerischen Leistungen vollbracht hat, die überhaupt ein Segler leisten kann! Oder wer will in

jenem Mann in den mittleren Jahren, zwar ein frisches Rot auf den Backen, doch die Haare schon ergraut, der zwischen lachenden Freunden bei einem Glase Bier sitzt und Geschichten von ... Tieren erzählt, die auf eine überaus große Tierliebe schließen lassen, einen Seemann von echtem Schrot und Korn erkennen, dem kein Wasser zu salzig und keine Sturmnacht zu gruselig ist. Es ist Otje Stöcker.

Von Käppen Schlimbach will ich lieber gar nicht erst reden. Wer ihn zum erstenmal sieht, hält ihn für einen Musiker oder für einen Künstler, aber bestimmt nicht für einen rauhen Seemann. Erst dann, wenn man ihn an Deck seiner „Störtebeker“ gesehen, wenn man gesehen, wie flink und leifig der jetzt Dreiundsechzigjährige noch ist, wird man begreifen. daß es der Skipper Schlimbach ist, der den Atlantik eroberte.

Aber kommen wir nun endlich einmal auf unsern Garbers zu sprechen. Der Hamburger Junge Heinrich Garbers hat nämlich 1938 mutterseelenallein auf seiner Segeljacht „Windspiel 3“ den Atlantischen Ozean überquert. Er erzählt:

„Ob man als Wasserratte geboren wird oder irgendeine Fee am Kinderwagen steht und einem den Salzhauch der See eingibt, ich weiß es nicht. Mein Vater arbeitete im Hamburger Hafen, ich bin am Hafen geboren. und ich habe am Hamburger Hafen gespielt.

1918 kaufte sich Vater eine Fischerjolle. Es war ein derber Pott mit Bünn, schwarz geteertem Rumpf und lohbraunen Segeln. „Elvbutt“ hieß das Schiff. Besonders schnell war es ja nicht mit seinem einzigen, oft geflickten Luggersegel. Meinen Vater rührte es nicht. Mit der größten Ruhe sah er zu wenn die weißen Jachten so an uns vorbeizogen, als ob wir ein Bülden Schilf



waren, das im Wasser trieb. Aber ich sah ihnen nach, mit ganz langen Blicken sah ich Ihnen nach. Solch ein Schiff, das hätte ich schon haben mögen.

1924 schenkte mir ein Freund einen Bootsrumpf. In seinen Jugendjahren soll dieser



*der "dicke" Kreuzer "Albatros"*

Bootsrumpf einmal eine nette, 15 Geviertmeter große Wanderjolle gewesen sein. Jetzt sah der Trog entsetzlich verlottert aus. Ich war zu der Zeit Schiffbauerlehrling und lernte im ersten Jahr. Mit Bootbauergeschirr konnte ich bereits umgehen. Ich pütjerte mächtig an dem Wrack herum setzte neue Spanten und Bugstücke ein, legte ein neues Deck, nähte Segel und spleißte Tauwerk und dann lag eines Tages

die „Wanderbursch“ im Biller Kanal vor unserem Klubhaus, frisch und schön, und keiner wollte es glauben, daß diese Jolle noch vor ein paar Monaten ein moderiger Stapel Brennholz war.

Um Pfingsten herum machte ich die erste Reise. Bei einem starken Nordost lief ich elbab. Bis Schulau konnte ich das Boot noch gut halten. Als ich aber aus dem Schutz der Höhen herauskam und es immer härter wurde, steckte meine kleine „Wanderbursch“ die Schnauze immer tiefer in die Seen ein, bis sie schließlich ganz verschwand. Ich hockte wie ein Affe ganz achtern auf dem Spiegel und sah neugierig zu, was nun wohl kommen würde. Was eintreten mußte, trat ein.

Die „Wanderbursch“ steckte die Nase so weit weg, daß das Wasser beim Mast reinlief, packte sich dann gemächlich auf die Seite und schmiß um. Gekentert! Ich habe lange noch gespuckt, als mich ein Schlepper an Land brachte und ich meine Siebensachen am Strande zum Trocknen ausbreitete.

Aber die Reise ging weiter. Ich gab keine Bucht.

Die „Wanderbursch“ segelte ich drei Jahre lang. Dann wurde sie verkauft, und eine 22- Geviertmeter-Rnnnjolle trat an ihre Stelle. Junge, Junge, da glaubte ich dann ein Riesenschiff zu besitzen, mit dem man die Welt erobern konnte. „Windspiel“ hieß



dieses Boot. Die Elbe zwischen Lauenburg und Cuxhaven war bald viel zu klein für mich. Und dann war es eines Tages so weit! Ich segelte mit einer 22- Geviertmeter- Rennjolle nach Helgoland. Jetzt, wo ich weiß, wie es auf See aussieht würde ich nicht wieder mit einer Jolle hinausgehen. Aber kannte ich denn damals schon die Nordsee? Und wenn mir jemand gesagt hätte, solch eine Jollenfahrt nach Helgoland wäre gefährlich, und ich sollte es lieber nicht tun, den hätte ich glattweg ausgelacht. Ich hatte Glück gehabt: Ich erreichte Helgoland. Es war natürlich Dusel. Genau so gut hätte es schief gehen können. Mein Vereinskamerad Hans Libnow hielt sich aber mit seinem dicken Kreuzer „Albatros“ immer in meiner Nähe auf.

Einmal ging es aber doch beinahe schief. Das war Ostern 1930. Zusammen mit der „Albatros“ schipperte ich elbab. Schon bei Blankenese fing das Theater an. Ich zerriß mein Großsegel und lief Schulau binnen. Dort holte ich einen Segelmacher aus der Kneipe, der mir noch mitten in der Nacht eine neue Bahn ins Segel nähen mußte. Hans Libnow wußte nichts von meinem Pech. Während der Dunkelheit hatte er mich aus den Augen verloren. Er meinte, ich läge mit meinem schnellen Pott schon weit vor ihm, und er holte aus seinem Schlitten heraus, was in ihm steckte. Als dann mein Segel wieder heil war, machte ich, daß ich hinterherkam. Beim Feuer-schiff „Elbe 2“ hatte ich endlich die „Albatros“ wieder eingeholt. Bis hierher war alles gut gegangen. Ich fuhr mit sechs Ringen ins Großsegel eingedreht und der Sturmfock. So tanzten wir über die Nordsee. Als es dunkel wurde, brieste es noch mehr auf, und der Wind drehte auf Nordwest. Nun war dicke Luft. Meine Jolle war kaum noch

zu halten. Unausgesetzt mußte mein Makker das überkommende Wasser ausösen. Wenn wir hier umgeschmissen hätten, dann hätte anders ausgesehen als vor Schulau. Da kam endlich Helgoland in Sicht. Es war um Mitternacht. Wir standen vor dem Hamburger Loch und sahen vor uns allerhand freundliche Lichter auftauchen. Überall hinter diesen freundlichen Lichtern saßen nette Menschen und prosteten sich mit Groggs und Helgoländer Wellen zu. Und wir backsten uns da draußen bei dem Hog Stean mit der verfluchten Nordsee ab und kamen und kamen nicht näher. Man hätte sich sonst was ausreißen können! Stundenlang backsten wir uns da herum. Ein Licht nach dem andern verlösch. Nun waren die Rumbuddeln wohl alle leer, und die Helgoländer gingen zu Bett. Kalt war es hier, regnen tat es, Gischt wehte über uns hinweg, unser ganzer Osterklöben war aufgeweicht, das Segeln machte wirklich keinen Spaß mehr. Da drehten wir dann bei und liefen vor dem stürmischen Nordwest zurück nach Cuxhaven. Zweiundzwanzig Stunden lang hatten wir kein Bein an Land gestellt. Die Nationaljolle gefiel mir bald nicht mehr. Ich wollte mir selbst ein Schiff bauen. Das führte ich dann 1931 durch. Es wurde eine 25 Geviertmeter- Rennjolle. 8 Meter lang und 2 Meter breit. Diese „Windspiel 2“ wurde ein schnelles Schiff, daß auf jeder Wettfahrt vorn lag. Wir haben jetzt noch ein paar von diesen Jollen in unserer Elb- Segler- Vereinigung. „Windspiel 2“ brachte mich zehnmal nach Helgoland. Ich weiß, das war auch wieder bodenloser Leichtsinn.

Drei Jahre lang behielt ich dieses Schiff, da wollte ich erst einmal meinen alten Traum nach einem richtigen, derben Seeschiff Wirklichkeit werden lassen. Ich zeichnete



mir selbst eine Jacht. 9,35 Meter wurde sie über Deck lang und 2,70 Meter breit. Dann ging ich an den Bau. Da ich auf einer Hamburger Seeschiffswerft als Eisenschiffbauer beschäftigt war, bereitete mir der Selbstbau keine Schwierigkeiten. Mit Eisen arbeitete ich ja dort, und aus Eisen sollte mein neues Schiff werden. Spanten und Decksbalken waren eiserne Winkel, und für die Außenhaut wählte ich drei Millimeter starkes

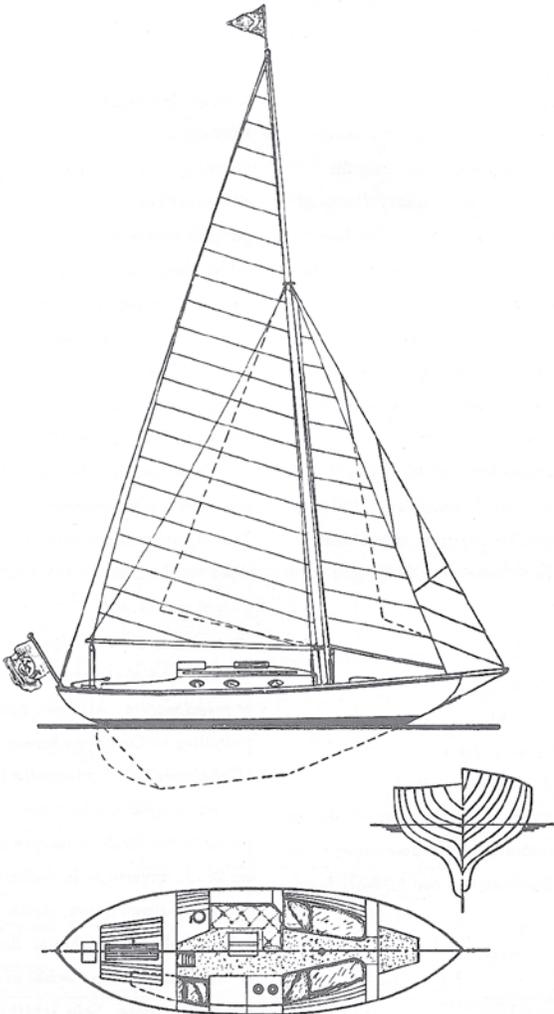
Blech. Das Deck verlegte ich aus Teakholz. Im Frühjahr 1935 war dieses Schiff fertig. Am 5. Mai machte ich den ersten Probeschlag. So ganz zufrieden war ich allerdings noch nicht. Es hätte noch allerhand besser daran sein können. Gegen Nachmittag fing es noch dazu an zu regnen. Das verstimmte mich noch mehr, wurden doch jetzt meine neuen Segel naß. Sofort schnitt ich die

Marlleinen los, damit sich die Segel nicht vertrimmten.

Als dann auch noch der Wind zulegte, machte ich weiter die mir etwas Kummer bereitende Entdeckung, daß sich meine „Windspiel 3“ bei jeder kleinen Bö platt aufs Ohr legte. Das Schiff war zu rank. Es hatte zu wenig Ballast. Ich packte also noch weitere 400 Kilogramm losen Ballast hinein, und da sah am nächsten Sonntag die Geschichte schon viel freundlicher aus.

Vier Sonntage hatte ich nur Zeit zum Trimmen, da ging es bereits zur Nordseewoche nach Helgoland. Ich segelte alle Regatten mit und holte mir in meiner Klasse auf jeder Wettfahrt einen I. Preis. Dabei hatte ich ganz scharfe Gegner.

Im Jahre 1936 steckte ich meine Ziele schon etwas weiter. Zum zweitenmal wurde vom Deutschen Seglerverband eine Wettfahrt von Helgoland nach Burnham on Crouch, einem kleinen Badeort in der Themsemündung,





ausgeschrieben. Ich beteiligte mich an dieser Wettfahrt in der Klasse der Kleinen. Ich kam allerdings nicht an den Drücker.

Das Jahr darauf ging es schon besser. Ich kam als zweites Schiff meiner Klasse in Burnham an, dicht hinter der Berliner „Sanscouci“, die nach berechneter Zeit den Sieg davon trug. Es wehten harte westliche Winde, wenigstens im Anfang der Regatta. Zum Schluß wurde es sehr flau. Auf der Rückreise erreichte bei den Kleinen nur meine „Windspiel 3“ das Ziel. Alle andern Gegner gaben auf.

Im August ging es noch einmal auf die Nordsee hinaus. Es galt eine Regatta zu segeln von Helgoland nach Ijmuiden in Holland. Mein Gegner war das Harburger Schiff „Kasper Ohm 2“ von Alfred Schneider und Wilhelm Meyer. Beim Start wehte ein steifer Südwest. Solange der Wind aus dieser Ecke kam, waren wir beiden Kleinen vorn, denn „Windspiel 3“ konnte mit vier Strich eine schöne Höhe anliegen. Es gelang mir sogar, zwei der großen Jachten auszusegeln, die 1936 am Transatlantikrennen teilgenommen hatten. Als aber am andern Tag der Wind auf Nordwest umsprang zogen die Dicken mir doch im rauen Gang davon. Nach berechneter Zeit blieb „Windspiel 3“ trotzdem das schnellste Schiff der Flotte.

Jetzt kannte ich die südliche Nordsee. Nun wollte ich einmal etwas anderes kennenlernen. In aller Stille bereitete ich eine große Fahrt vor. Noch viel gründlicher als sonst überholte ich im Winter 1937 auf 1938 mein Schiff, ließ neue Segel anfertigen und riggte auch das Boot vollkommen neu auf. In den letzten Tagen, als unheimliche Mengen Lebensmittel an Bord geschleppt wurden, sickerte es aber doch bei meinen Kameraden in der Elb- Segler- Vereinigung

durch, dass ich etwas Besonderes im Schilde führte. Als sie allzusehr drängten, da sagte ich es dann frei heraus: Ich will allein mit meiner „Windspiel 3“ nach Amerika segeln. Ich hatte geplant, am Abend des 14. Mai 1938 zu starten. Als ich vor dem Bootshaus meines Vereins am Köhlfleth auf Waltershof mein Schiff fertigmachte, wurde der Wind immer flauer. Es herrschte geschäftiges Treiben um mich herum, machten doch alle meine Vereinskameraden sich klar für die große Elberegatta, die am nächsten Morgen vor Glückstadt gesegelt werden sollte. Ich wollte eigentlich mit dem Feld zusammen heruntersegeln, doch gab ich es angesichts dieser trostlosen Flaute auf.

Ganz leer war am Sonntag früh das Köhlfleth, als ich vom Klubsteg ablegte. Ich war nicht allein an Bord. Meine Braut wollte mich nach Cuxhaven begleiten. Der Himmel war klar, und es wehte ein leichter Südost. In glatter Fahrt segelten wir hinunter bis Brunshausen. Als ich querab von Brunsbüttel war, sprang der Wind plötzlich von Süd auf Nordwest und wurde frisch. Gerda nahm den Klüver weg. Ich hatte mir eigens für diese Reise einen Klüverbaum gemacht, um auf der Alleinfahrt zwei Vorsegel fahren zu können. Bald setzte wieder die Ebbe ein, und nun ging es mit Braßfahrt vorwärts. Um 19.15 Uhr war ich schon in Cuxhaven, hatte also gut zwölf Stunden gebraucht.

Mit dem Nachmittagshochwasser am Dienstag lief ich aus Cuxhaven aus. Es wehte ein leichter Nordwest. Mit einem langen und einem kurzen Bein kreuzte ich an den Feuerschiffen vorbei zur Eibe hinaus. Gegen Abend drehte der Wind auf Nord und wurde frischer. Ich mußte ein Reff einstecken, konnte Helgoland aber gut



anliegen. Im Südwesten sah der Himmel gar nicht gut aus. Dort stand ein Gewitter in dem es schon verdächtig wetterleuchtete. Hier vorm Vogelsand fing es erst einmal an zu regnen. Dann drehte, wohl um mich zu ärgern, der Wind auf Nordnordwest zurück und warf eine ganz unangenehme See auf. „Windspiel 3“ bekam dabei manchen Backs. Aber schließlich hatte ich es doch geschafft. Mit Backstagsbrise ging es an der Ostmole Helgolands entlang. Ich wollte in den Scheibenhafen hinein, da sah ich vor mir die beiden roten Lampen übereinander. Der Hafen war gesperrt. Also im letzten Augenblick rum mit dem Pott, ein Aufschießer, das Großsegel fiel, schnell ein Zeising um das Segel geschlagen, da war das Schiff auch schon wieder abgefallen, und nur unter der Fock lief ich an die Bau- brücke und machte längsseits von einem Büsumer Fischer fest. Ich hatte noch eine Stunde lang zu tun, um die nassen Plünnen zu bergen, dann machte ich mir noch eine Muck Kaffee heiß und packte mich um Mitternacht in die Kojе. Mein erster Weg führte zum Hafенmeister, um mich anzumelden. Bereitwillig gestattete er mir, zwei Tage zu bleiben. Wer die damals sehr beengten Hafенverhältnisse, durch den Bau des neuen Fischereischutzhafens bedingt, kennt, weiß, was dieses Entgegenkommen bedeutete. Leider machte ich an Bord eine sehr unangenehme Entdeckung: Mein Frischwasser roch schon ganz bedenklich. Ich führte es zurück auf eine Gummileitung. Auf keinen Fall aber wollte ich mit schlechtem Wasser die Atlantikreise antreten. Man muß wissen daß bei solchen Langfahrten, die leicht zwei Monate oder länger dauern können, ohne daß man an Land kommt, die Lebensmittelfrage die vornehmlichste Frage ist. Wenn auch

durch die heutigen Fleisch- und Gemüse- konserven diese Frage schon viel leichter zu lösen ist als vor dreißig, vierzig Jahren, so gibt die gute Unterbringung des Trinkwassers auch heute noch einige Schwierigkeiten auf. Soll man Eichenholzfässer nehmen oder eiserne Tanks? Wenn die Eichenholzfässer zu neu oder die Eisentanks nicht gut auszementiert sind, dann riecht das Wasser bald ganz übel und wird dickflüssig wie Sirup.

Ich war scheinbar nicht vorsichtig genug gewesen. Mein Wasser stank schon nach zwei Tagen. Ich mußte den Tank gegen einen besseren auswechseln. Auf Helgoland konnte ich das nicht, also zurück nach Cuxhaven.

So segelte ich am Donnerstag, dem 19. Mai, wieder zurück zur Elbe. Es wehte ein sturmischer Südwest. Ich hatte allerhand zu knüppeln, um aus dem Hamburger Loch herauszukommen. Fortwährend boxten mich die Seen wieder zurück. Aber schließlich schaffte ich es doch und konnte nach Runden der Hog Stean- Tonne raumschots zur Elbe laufen. Nach viereinhalb Stunden schon lag ich wieder fest im Alten Hafен. Am Freitag lief ich in ganz Cuxhaven umher auf der Suche nach einem neuen Wassertank. Endlich hatte ich einen vernünftigen Behälter auf einer Werft gefunden, den man mir für ein paar Mark abließ. Den Sonnabend verbrachte ich dann mit dem Einbau dieses Tanks und dem Austauschen der Gummileitung durch eine aus Bleirohr. Am Sonntag, dem 22. Mai, aß ich noch einmal recht schön ein Mittagessen mit allen Schikanen, haute mich ein Stündchen in die Falle und lief dann um 18 Uhr aus. Es stand ein frischer Südost, das richtige Wetter, um über die Nordsee zu jagen. Mit vier Reffs im Großsegel machte mir mein Schiff



wenig Arbeit und gute Fahrt voraus. In drei Stunden war ich bereits querab vom Feuerschiff „Elbe 1“. Eine Muck heißen Kaffee und ein handfestes Butterbrot hielten mich munter. Ich ging der Berufsschiffahrt weit aus dem Wege und hielt mich nördlich vom Dampfertrack. Es war eine wunderschöne Nacht, so recht zum Träumen und Genießen geeignet. Sorgen hatte ich keine. Mein Schiff lief von selbst, ich brauchte mich um nichts zu kümmern. Um 3.30 Uhr barg ich das Großsegel, und nun lief „Windspiel 3“ nur vor der Baumfock. Auch hier benahm sie sich großartig. Beruhigt konnte ich in der Sitzkuhle ein kleines Nickerchen machen. Drei Stunden lang hatte ich gerade gepennt. Als ich aufwachte, lag das Boot noch immer stur seinen Kurs an. Die ersten 12 Seemeilen war es also allein marschiert. Ich setzte das Großsegel wieder und konnte um 9 Uhr, als der Wind abflaute, auch die letzten Reffs ausschütten. Ein unbändiges Glücksgefühl überkam mich, als ich in diesen herrlichen Morgen hineinsegelte. Zunächst mußte ich aber sehen, was aus mir selber wurde. Viel Geld hatte ich nicht. Die vier Dollar, die man mir auf meinen Antrag hin genehmigt hatte, reichten gerade aus, um ein paar persönliche Bedürfnisse in den fremden Häfen zu befriedigen. Und was brauchte ich da schon viel? Lebensmittel hatte ich ja genügend. Für Neuyork hatte mir eine Reederei das größte Entgegenkommen zugesagt. Was sollte ich mir also Sorgen machen? Vor mir lag die Welt voll Sonnenschein, und viele gute Freunde, die mich nie verlassen würden, waren hinter mir. Außerdem hatte ich überhaupt keine Eile. Ich segelte, weil mir Segeln Spaß macht und weil ich aus Elbe und Nordsee etwas rausgewachsen war. Ich wollte einmal etwas anderes sehen.

Hei, rauschte die gute „Windspiel“ durch das blaugraue Wasser der Nordsee, Kurs Borkumriff- Feuerschiff. Und dann wurde geschmirgelt. Bohnen mit Schweinefleisch! Herrgott, war die Welt schön!

Um 16 Uhr war das aus mit dem Wind. Er konnte wohl meine Fröhlichkeit nicht vertragen. Der Himmel wurde dunstig. Nur langsam- kam Borkum- Feuerschiff näher. Träge dümpelte mein weißer Schwan in der Dünung. Langsam schob ich mich an dem roten Kasten vorbei, winkte den Feuerschiffsgästen zu. Vier Stunden später war das Feuerschiff unter der Kimm versackt. Damit lag das letzte Stück Deutschland hinter mir.

So fröhlich und ausgelassen ich am Tage war, so gedrückt war die Stimmung am Abend. Nun saß Gerda bei ihren Eltern am Abendbrotstisch und hielt die Ansichtskarte in der Hand, die ich ihr gestern von Cuxhaven aus als letzten Abschiedsgruß geschickt hatte. Jetzt saßen meine Vereinskameraden im kleinen Bootshaus und erzählten sich Seglergeschichten.

Nun sollte ich sie wochen- und monatelang alle zusammen nicht wiedersehen. Nein, jetzt kam mir das doch etwas komisch vor. Als ich alles für die Nacht vorbereitet hatte, holte ich meine Quetschorgel aus der Kajüte. Ich konnte nicht anders, konnte kein lustiges Lied spielen. „Nach der Heimat möcht ich wieder ...“ kam heraus. Was ist denn los, Mensch? Sei doch kein Frosch, Heimweh hast du, verrückt bist du, weiter nichts! Du mußt dich an das Alleinsein eben gewöhnen. Da hilft alles nichts. Das wird jetzt wochenlang so gehen.

Südenwind kam durch. Gott sei Dank! Der Schlitten nahm wieder Fahrt auf. Um Mitternacht peilte ich Ameland querab. Ich blieb die ganze Nacht an Deck. Bald fing



es an zu regnen und um das Morgengrauen kamen heftige Böen aus Südwest durch. Der Wind frischte bis auf Stärke 6 bis 7 auf. Das Schiff kämpfte mühsam dagegen an und machte nur wenig Fahrt voraus. Unter dem gerefften Großsegel lag es aber sehr gut in der See und nahm kein Wasser über. Um 7 Uhr hatte sich das Wetter so weit beruhigt, daß ich wieder den kleinen, nur 5 Geviertmeter großen Sturmklüver setzen konnte und um 12 Uhr auch die Baumfock. Jetzt ging es wieder recht munter vorwärts. Um 16 Uhr lag ich auf der Höhe der Leuchtonne bei Texel, sieben Stunden später hatte ich Egmond querab, und nach weiteren drei Stunden lief ich in den Hafen von Ijmuiden ein. Nachdem ich mein Schiff fest gemacht hatte, besann ich mich nicht lange und haute mich in die Kojen. Zehn Stunden lang hatte ich ununterbrochen gepennt. Als ich dann am andern Mittag die Kajütskappe aufschob und in das Wetter blinzelte, kamen die holländischen Zollbeamten und fragten nach meinen Papieren. Sie waren so freundlich gewesen, meinen Schlaf nicht zu stören, und kamen nicht eher, als bis ich an Deck erschienen war. Meine Papiere waren alle in Ordnung, und so schieden sie nach einem kurzen „Gepraat“ wieder mit einem freundlichen Händedruck. Ich tapezierte unterdessen meinen inneren Menschen mit einem anständigen Mittagessen aus und spazierte an Land, um meine alten Segelfreunde zu besuchen.

Am Donnerstag, dem 26. Mai, war es wieder sehr flau. Es hatte wenig Zweck, jetzt vor der flachen holländischen Küste herumzutreiben. Bei dem regen Verkehr hier vor Ijmuiden war das auch nicht ratsam. Erst als abends ein leichter Südost durchkam, verließ ich den Hafen. Um Mitternacht peilte das Feuer von Scheveningen schon Ost-südost.

Die Weltgeschichte sah jetzt bedeutend freundlicher aus. Bei der leichten achterlichen Brise marschierte „Windspiel“ wie die preußische Infanterie. Das Schiff brauchte auch nicht die geringste Ruderunterstützung es hielt von selbst seinen Kurs. Um 4 Uhr hatte ich Maas-Feuerschiff querab und um 9 Uhr bereits die Heultonne Bollen von Goeree. Ich brauchte mich um nichts zu kümmern, das Schiff lief wie eine Eisenbahn zum Aufziehen. Da es draußen hell und klar war, konnte ich mich in aller Seelenruhe zum Schlafen legen und meine vier Stunden Röchling abruksen. Schön ausgeschlafen ging ich dann daran, mir ein gutes Mittagessen zu bereiten. Man soll den Tag nicht vor dem Abend loben. Um 12 Uhr stand im Westen ein Gewitter, das mich schwarz und unheimlich anstierte. Was mochte darin stecken? War es ein Gewitter mit Musik? Auf jeden Fall schien es nicht angebracht, ein Nachmittagsschläfchen zu halten. Ich traute mich auch die ganze Zeit nicht unter Deck, sondern behielt immer diesen schwarzen Dubaßahoi im Auge. Um 17 Uhr kam dann die Geschichte. Schwere Böen fielen ein. Schleunigst drehte ich sechs Ringe ins Großsegel und nahm den Klüver weg. Mit diesem kleinen Flicker und der Baumfock ging es eine Weile, doch war auch die noch zu viel. Ich mußte das Großsegel ganz einpacken und lief nur noch mit der Baumfock.

Schwere Regenschauer nahmen mir jegliche Sicht. Mit meiner Besegelung konnte ich aber noch fünf Strich anliegen, und das war immerhin ein Trost.

*Aus: "Kurs liegt an", Ludwig Dinklage, F.A. Brockhaus/Leipzig 1944*

*Fortsetzung folgt*



Hamburger Yachthafen

Wedel

2011

Europas größter  
Yachthafen feiert:

*Live-Musik | Partys | Erlebnisgastronomie | maritimer Flohmarkt  
Ausstellungen und über 1.500 Boote und Yachten*

# Yachthafenfest

9. - 11.  
September



Live u.A.:  
Sailor (Glas of Champagne, Girls Girls Girls)  
Waterloo (A Tribute to Abba)  
Covershake  
8 to the Bar  
Marko Abend



SCHERER & FRIENDS  
BY THE WATER



[www.yachthafenfest.de](http://www.yachthafenfest.de)

Yachthafen Hallen & Freigelände | Deichstraße  
22880 Wedel

(Eine Veranstaltung der Hamburger Yachthafen-Gemeinschaft e.V. in Kooperation mit Support & Catering und Scherer & Friends.)



# Europarace stoppt in Hamburg

## Das ökologische Europa Race stoppt in der Umwelthauptstadt Europas 2011

Wenn sich einige der berühmtesten Hochseesegler der Welt aufmachen, im Zeichen ökologischer Technologien an einer Regatta teilzunehmen, dann ist das etwas Besonderes. Wenn einer der Regatta-Zwischenstopps in Deutschland stattfindet, dann unterstreicht das die deutsche Kompetenz in Sachen Ökotechnologie. Wenn dieser Zwischenstopp dazu noch in Europas Umwelthauptstadt stattfindet, dann ist das ein Grund zum Feiern.

Am Mittwoch, den 3.8.2011 werden im Rahmen des Europa-Race acht bis zwölf Hightech Carbon IMOCA Open 60 Yachten nur mit Windenergie die Elbestromauf nach Hamburg segeln, um an der Überseebücke im Hamburger Hafen festzumachen. Denn vierzig Tage, vom 1. Juli

bis zum 10. August 2011, kämpfen hochtalentiertere Teams von Istanbul über Barcelona, Brest, Hamburg nach Codes auf den Wassern des Bosphorus bis zum Solent mit den Kräften der Natur, dem Wind und dem Wasser. Unter den Skippern sind Bernard Stamm (Cheminées Poujoulat), Alex Thomson (Hugo Boss), Marc Guillemot (Safran) und Kito de Pavant (Groupe Bel).

Die große internationale Aufmerksamkeit dieser Regatta - 2009 betrug allein die TV-Berichterstattung über 150 Stunden - wird genutzt, um etwas für den Schutz unseres Planeten zu tun. Skipper und Teams unterzeichnen eine Umwelt-Charta, um verantwortliches Verhalten in Bezug auf Umweltschutz und Klima während der Veranstaltung zu gewährleisten.

Über die Grenzen eines üblichen Sportereignisses hinaus, wird eine Plattform für

Kommunikation, Kooperation und Austausch im Kampf gegen Klimawandel und die Bewerbung von erneuerbaren Energien etabliert. Das politische Gewicht der ökologischen Mission des Europa-Rennens wird durch die Partnerschaften mit dem Schirmherren, der Europäischen Kommis-



Départ Barcelone / Barcelona start



Europa-Rennens wird durch die Partnerschaften mit dem Schirmherren, der Europäischen Kommission und den Partner-Städten erreicht. In Hamburg wird die „Cap San Diego“, das größte fahrtüchtige, zivile Museumsschiff der Welt, als Promotion-Plattform für die Nutzung erneuerbarer Energiequellen dienen. Während des Zwischenstopps in Hamburg werden 2 Tage lang die 20m langen Regattayachten im Schatten des rund 160m langen Stückgutfrachters liegen. An Bord der „Cap San Diego“ finden Ausstellungen, Preisverleihung und Feiern statt.

Der Blankeneser Segel Club hat die Yachten unter Unterstützung des Hamburger Segler Verbandes eingeladen. „Noch nie hat eine Hochseeregatta von dieser internationalen Bedeutung in Hamburg Station gemacht.“ Dieter Tetzen, Vorsitzender des BSC (Blankeneser Segel Club) ist begeistert. „Wir sind stolz, die Segler in Hamburg begrüßen zu dürfen.“

Unter anderem kommt der Schweizer Bernard Stamm mit seinem neuen, extra für die Vendée Globe 2012 entwickelten Boot, der neuen Cheminées Poujoulat, die Elbe hinauf. Im Rahmen der Vendée Globe jagen Segler einhand, also allein an Bord, auf ihren 20m langen Carbon-Geschossen rund um die Welt. Für Stamm wird das Europa Race damit die erste Möglichkeit sein, die Leistungsfähigkeit

seines neuen Bootes aus der Feder von Juan Kouyoumdjian ausgiebig zu testen.

Die Teilnehmer des ersten Europa Race 2009 haben eine wichtige Erfahrung mitgenommen: das Segeln mit kompletter Crew ermöglicht es, dem eigenen Boot 100% der möglichen Leistung zu entlocken. Damit wird das Potenzial besser definiert und mögliche Schwachstellen erkannt. Neben den rein technischen Aspekten bietet das Europa Rennen den Skippern die Chance ihre gesamte Technik und Taktik, das Boot und sein Verhalten vor der großen Welt-Umrandung zu erproben. Mit diesen Erfahrungen können dann effizientere Lösungen und Techniken entwickelt werden. Segelmacher, Meteorologen und Experten für On-Bord-Computersysteme sind daher

als Crew-Mitglieder sehr gefragt. Doch auch die Chemie zwischen den Crewmitgliedern muss stimmen, damit ein Team gewinnen kann und so sind neben den Fähigkeiten auch die Neigungen

der einzelnen Mitglieder wichtig.

Im Rahmen des Rennens kommen rund 150 Segler, Organisatoren und ein komplettes Fernsehstudio mit Übertragungsstudio nach Hamburg.

Weitere Informationen:

<http://www.europarace.com>

*aus der Pressemeldung der Veranstalter*



1\* \* \* Depart Barcelone / Barcelona start  
 © Jacques Vajiflon / Istanbul Europa Race www.vajiflon.com email: photo@vajiflon.com skype: vajiflon



# Scholle *-im eigenen Saft*

Zutaten für 4 Personen:

4 Schollen  
Salz  
3 El Butter  
1 El Mehl  
etwa ¼ l Fischsud  
1 El Senf  
Zucker  
1-2 El Sahne  
wer mag Zitrone  
Kartoffeln  
Salat

Die Schollen ausnehmen, säubern, salzen und mit etwas Butter einzeln in Alufolie legen.

Folie schließen und in den vorgeheizten Backofen bei 225 – 250 Grad garen, je nach Größe 20 bis 25 Minuten.

Keine Flüssigkeit dazu geben, die Schollen verfügen selbst über sehr viel Flüssigkeit,



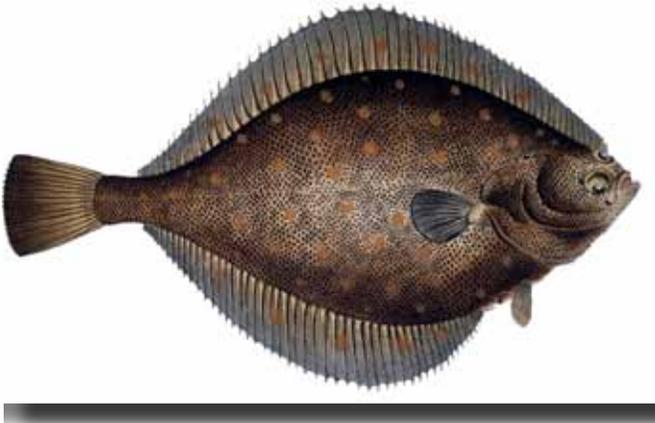
die vom Salz herausgezogen wird.

Dazu eine Senfsoße:

Aus Butter und Mehl eine helle Mehlschwitze bereiten und mit etwas

Fischsud aus der Alufolie ablöschen.

Danach Senf zugeben, mit etwas Zucker, Salz und Sahne abschmecken. Außerdem Salz- oder Pellkartoffeln von Frühkartoffeln und frischen Salat.



Guten Appetit !!



# Erneuerung der Antwerpenstraße

Die Hamburg Port Authority erneuert den Oberbau der Fahrbahn der Antwerpenstraße und stellt auf der Seite des Bahnhofes Waltershof einen neuen kombinierten Geh- und Radweg her. Die Arbeiten in der Antwerpenstraße werden ausgeführt in der Zeit von Ende Mai 2011 bis Mai 2012 zwischen den Straßen Köhlfleetdamm/Am Köhlfleet/Tankweg und der Dradenaustraße. Die Höhenlage und die Linienführung der jetzigen Fahrbahn bleibt weitestgehend erhalten.

## Wo wird gebaut?

Das Baufeld der Straßenbaumaßnahme ist insgesamt ca. 1.400 m lang. An der Kreuzung Am Köhlfleetdamm/Antwerpenstraße Ende Mai dieses Jahres beginnend, wird die gesamte Antwerpenstraße bis hin zur Dradenaustraße in insgesamt acht Baublöcken von jeweils ca. 200 m bis ca. 250 m Länge bearbeitet. Dabei werden auch die Straßenentwässerungsanlagen und der vorhandene, südliche Gehweg erneuert.

## Gibt es in der Bauzeit Einschränkungen für den öffentlichen Anliegerverkehr?

Über die gesamte Bauzeit werden fast alle Arbeiten unter fließendem öffentlichen Verkehr ausgeführt. Es wird Ihnen also bei halbseitiger, Lichtsignal geregelter Fahrbahnsperrung immer ein ausreichend breiter Fahrstreifen zur Verfügung stehen. Da jedoch unmittelbar neben dem Fahrstreifen gearbeitet wird, fahren Sie bitte auch mit Rücksicht auf alle Mitarbeiter im Baufeld entsprechend aufmerksam und vorsichtig. Die Herstellung von anzupassenden Grundstückszufahrten erfolgt in Baustufen in direkter Absprache mit dem jeweiligen Anlieger. Der Fußgänger-, Rad- und Anliegerverkehr wird während der Bauarbeiten

aufrecht erhalten, muss jedoch manchmal über gesicherte Provisorien geführt werden.

## Und bei uns?

Als Anlieger sind wir insofern betroffen, dass wir nur noch über den ersten Eingang unserer Nachbarn vom SCOe auf das Gelände gelangen. Das ist nicht! der Eingang, der am Clubhaus des SCOe gelegen ist, sondern ein Tor vorher, zwischen den ersten beiden Hallen des SCOe. Dieser Eingang wird während der gesamten Bauzeit nicht abgeschlossen! Wir bitten euch in dem Zeitraum, in dem ihr euch auf dem Gelände aufhaltet, das Tor nicht offen zu lassen. Ebenso, wenn ihr das Gelände verlasst- Tor wieder zu machen!. Wenn die Einfahrten und Fuß- und Radweg beim SCOe und bei uns instandgesetzt sind, wird die dritte Einfahrt wieder geschlossen und ebenfalls erneuert.

## Wie sieht der Bauablauf aus?

In jedem der acht Baublöcke wird nach der Bombentrichtersondierung auf der Seite des Hafenhofes ein 4,50 m breites Fahrbahnprovisorium hergestellt, das im Endzustand zu dem o. g. Geh- u. Radweg umgebaut wird. In der 2. Blockbauphase fährt der öffentliche Verkehr auf diesem Provisorium, während nach der Erneuerung der Straßenentwässerung der Oberbau auf gesamter Fahrbahnbreite erneuert wird. Nach dem Umbau des Fahrbahnprovisoriums zum ca. 3,50 m breiten Geh- und Radweg wird abschließend die südliche Nebenfläche mit dem vorhandenen Gehweg ausgebaut. Der abschließende Asphalt- Deckschichteinbau erfolgt jeweils an Wochenenden in blockübergreifenden größeren Abschnitten, die durch zwei Bahnübergänge abgegrenzt werden.



## Zu guter *Letzt*

**Aus den Mitteilungen des Deutschen Segler-Verbandes:**

### **N**eu**e Disziplinen für die Olympischen Spiele 2016**

Der Weltseglerverband ISAF hat bei seiner Frühjahrstagung im russischen St. Petersburg die Disziplinen für die Olympischen Segelwettbewerbe 2016 festgelegt. Fazit der Tagung: Katamarane und Skiffs kommen, Kielboote gehen. Das Starboot wurde aus dem olympischen Programm gestrichen. Mit der ältesten olympischen Segeldisziplin, in der schon 1932 erstmals um Medaillen gesegelt wurde, verliert der olympische Segelsport das einzige Kielboot für Männer. DSV-Präsident Rolf Bähr bedauert die Entscheidung: „Wir hätten sehr gern das Kielboot für Männer beibehalten, und wir finden es sehr schade, dass mit der Elliott 6m auch das Kielboot für Frauen schon wieder gestrichen wird, bevor es sich 2012 erstmals olympisch präsentieren kann.“ Gewinner der Abstimmung sind Katamarane, die ab 2016 mit gemischten Teams in einer noch festzulegenden Klasse wieder olympisch sind. Große Freude herrscht auch bei den Skiffseglern. Die Gleitjollen sind 2016 sowohl für Männer (49er) als auch für Frauen (Evaluation) olympisch. In vier der zehn für 2016 festgelegten olympischen Segeldisziplinen laufen in diesem und im nächsten Jahr Präsentations- und Ausscheidungsserien, bevor sich der Weltseglerband im November 2012 endgültig auf die jeweils entsprechende Bootsklasse festlegt. Im Surfen wetteifern Board und Kiteboard für Männer und Frauen um den Olympiastatus.

**D**ie für 2016 festgelegten olympischen Segeldisziplinen im Überblick:

Surfboard und/oder Kiteboard Männer  
Surfboard und/oder Kiteboard Frauen  
Einhandjolle Männer (Laser)  
Einhandjolle Frauen (Laser Radial)  
2. Einhandjolle Männer (Finn Dinghi)  
Skiff Männer (49er)  
Skiff Frauen (Evaluation)  
Zweihandjolle Männer (470er)  
Zweihandjolle Frauen (470er)  
Mehrrümpfer Mixed (Evaluation)

### **A**us **Unfällen lernen**

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen setzt zurzeit eine Europäische Richtlinie zur Vereinheitlichung der Seeunfalluntersuchungen in nationales deutsches Recht um. Demnach sollen Unfälle unter alleiniger Beteiligung von Sportbooten künftig nicht mehr untersucht werden. Der Deutsche Segler-Verband hat sich dafür ausgesprochen, das Unfallgeschehen auch im Sportbootbereich weiter im Auge zu behalten. Die Untersuchung von Unfällen hat in der Schifffahrt eine lange Tradition. Ähnlich wie in der Luftfahrt untersucht die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung Seeunfälle, um aus ihnen wichtige Erkenntnisse zur Prävention zu gewinnen. Der Deutsche Segler-Verband nutzt diese Daten für seine Arbeit, zum Beispiel zur Gestaltung von Ausbildungs- und Prüfnhalten.

### **I**SAF-Überlebenstraining für Seesegler

Für Hochseeregatten, die nach den Sicherheitsbestimmungen der ISAF (Offshore Special Regulations) ausgeschrieben sind, ist je nach Einstufung der Regatta ein ISAF-Überlebenstraining notwendig. Dieses Training wird von der Kreuzer-Abteilung des DSV und von zahlreichen lizenzierten Ausbildungsstätten angeboten. Die Liste der Anbieter ist auf der Website



www.dsv.org im Menü „Bootsdokumente/ Vermessung“ veröffentlicht.

## Messbriefe jetzt online

Der Offshore Racing Congress (ORC) hat neben neuen Software-Möglichkeiten für die internationalen Rating Offices jetzt die sogenannten Sailor Services freigeschaltet. Nach einer kostenfreien Registrierung kann jeder Interessierte auf der Homepage [www.orc.org](http://www.orc.org) alle weltweit ausgetesteten Messbriefe der Jahre 2009 und 2010 sowie die Messbriefe 2011 einsehen, sobald diese eingestellt sind. Zusätzlich können auf der Website Testrechnungen für die eigene Yacht durchgeführt werden, indem zum Beispiel die Rigg- und Segelkonfigurationen verändert, das Crewgewicht angepasst oder die Konfigurationen eines Schwesterschiffes übernommen werden

## Funkprüfungen mit Multiple-Choice ab Oktober

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat den Start für die Funkprüfungen nach dem neuen Multiple-Choice-Verfahren auf den 1. Oktober 2011 verschoben. Für weitere Informationen siehe Website [www.dsv.org](http://www.dsv.org), Menü „Führerschein/Funk

## Unterwasserreinigung statt Antifouling

Ist die mechanische Unterwasserreinigung eine Alternative zum Einsatz von Antifouling? Dieser Frage gingen am 12. März im Haus der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) in Osnabrück mehr als 30 Experten von Behörden, Umweltschutzverbänden, Farb- und Geräteherstellern nach. Gemeinsam mit Vertretern des Deutschen Segler-Verbandes und des Deutschen Motoryachtverbandes diskutierten sie über den Einsatz von Unterwasser-Reinigungssystemen für Sportboote. Die beiden Wassersportverbände hatten zusammen

mit dem Hamburger Forschungsinstitut „LimnoMar“ zu dem Fachforum eingeladen, um nach neuen Möglichkeiten zu suchen, Bootsrümpfe ohne den Einsatz biozidhaltiger Anstriche von Bewuchs frei zu halten. Das Fazit des Fachforums: Die Unterwasserreinigung von Bootsrümpfen wird im Interesse des Umweltschutzes und aufgrund der internationalen Tendenz der Gesetzgeber zu weniger biozidhaltigen Bewuchsschutzsystemen künftig eine größere Rolle als bisher spielen. In der gewerblichen Schifffahrt etabliert sich diese Methode bereits. Für den Sportbootbereich liegt aber noch eine Menge Arbeit vor den Farbherstellern, den Geräteentwicklern und dem Gesetzgeber, um die Vision vom biozidfreien Bewuchsschutz zu realisieren. Weitere Infos: [www.dsv.org](http://www.dsv.org)

## MARPOL – Müllentsorgungsregeln müssen aushängen

Rechtzeitig zur Saison erinnert der Deutsche Segler-Verband daran, dass gemäß des Internationalen Abkommens zum Schutz der Meere (MARPOL) auf jedem Schiff von 12 oder mehr Metern Länge Aushänge über Müllentsorgungsregeln anzubringen sind. Diese Verpflichtung gilt für Sportboote und Traditionsschiffe als erfüllt, wenn sich an Bord ein vom BMVBS autorisiertes Merkblatt über die umweltgerechte Abfallbehandlung und Entsorgung auf Schiffen befindet und die an Bord befindlichen Personen darüber vor Fahrtantritt informiert worden sind. Ein entsprechendes, gemeinsam vom DMYV und DSV entwickeltes Merkblatt kann von der Website [www.dsv.org](http://www.dsv.org) im Menü „Umwelt/Recht“ unter dem Stichwort MARPOL heruntergeladen werden. Ohne Merkblatt und Crew-Information droht bei Kontrollen ein Bußgeld.



## ESV Termine 2011

15.05.11 bis 15.09.11	Sommerlagerbeitrag ist fällig!
21.05.11 bis 22.05.11	Ansegeln- Ziel: City- Sporboothafen
30.06.11 bis 10.08.11	Sommerferien Hamburg
bis 30.08.11	Mitteilung Winterlageränderung an Stephan Diebitz
09.09.11 bis 11.09.11	Yachthafenfest - 50 Jahre HYG
14.09.11 - 19.00 Uhr	Monatsversammlung
07.10.11 bis 30.10.11	Zeitraum fürs Aufslippen
12.10.11 - 19.00 Uhr	Monatsversammlung
09.11.11 - 19.00 Uhr	Monatsversammlung, Späteste Logbuchabgabe!
27.11.11 - 15.00 Uhr	Senioren- und Ehrentreffen
09.12.11 - 11.00 Uhr	Aufbau WMR
10.12.11 - 08.00 Uhr	WMR 2011
11.12.11 - 11.00 Uhr	Abbau WMR
01.01.12 - 15.00 Uhr	Katerbummel



Strandkörbe (oben) und Meerscham auf Sylt

