

SVAOe NACHRICHTEN

3-2024 MAI / JUNI

SY „Nordwest“ 100 Jahre alt EINE EINLADUNG

Von Thomas Körner ■ Im Juli 1924 war Stapellauf bei Heidtmann auf der Uhlenhorst. Johannes Schulz hatte bei der Konstruktion seine eigenen Vorstellungen in den Riss einfließen lassen. Die Erwartungen waren groß – seine dritte Yacht, schlanke 11 m lang und mit dem filigran verstagten Peitschenmast hoffentlich schnell. Es war für ihn, aber auch seine inzwischen erwachsenen Kinder ein besonderer Tag.

Heute segeln Paul, Peter und ich die „Nordwest“ – meine großen Jungs in der 5. Generation. 2024 schauen wir nun auf 100 Jahre Boots- und Familiengeschichte. Dieser Tage Ende April geht „Nordwest“ zu Wasser, etwas später als gedacht. Die Jungs und ich haben, wie schon in den zwei Wintern zuvor, viel für den Substanzerhalt getan und an ungezählten Tagen und Wochenenden deutlich mehr als die normale Lackpflege investiert. Auch die meist 40 Jahre alten

Segel und die Ausrüstung wurden sukzessive auf einen verbesserten Stand gebracht.

In den letzten Monaten bin ich erstmals systematisch die verstaubten Kisten auf dem Dach-

boden durchgegangen: Fotos, Alben, besprochene Tonbänder und alte Logbücher, z.T. noch in Sütterlin. Reiseberichte, viele noch vom Urgroßvater selbst, sowie über die Jahrzehnte zahlreiche Berichte in den Vereinsnachrichten.

Norbert Schlöbohm und Götz Nietsch halfen: Norbert spürte verloren geglaubten Berichten aus den 20er und 30er Jahren z.T. bis ins HSC-

Archiv nach und Götz hat einiges bereits für die Veröffentlichung auf der Webseite des SVAOe aufbereitet und hochgeladen.

Also viele Gründe für uns, das Jubiläum auch zu feiern – mit der Familie, mit FreundInnen, mit früheren und heutigen Mitsegler/innen und mit Interessierten aus dem Verein.

Seid herzlich eingeladen: Am Sonntag, den 7. Juli legen wir uns mit der „Nordwest“ bei hoffentlich

schönstem Sonnenschein an den Ponton der Westanlage im Hamburger Yachthafen in Wedel. Und wir freuen uns, mit Euch um 16 Uhr auf die sehr lebendige alte Lady anzustoßen.



NACHRICHTEN SEGEL-VEREIN ALTONA-OEVELGÖNNE E.V.

102. Jahrgang

Mai / Juni 2024

Nr. 3

VORGESCHMACK AUF DIE NEUE REGATTA-SAISON



Regattafeld im Capitell Cup Rund Helgoland während der Nordseewoche 2023: Die Regatta-Saison hat wieder begonnen und viele SVAOe-Seglerinnen und Segler sind wieder mit Begeisterung dabei, in der Hoffnung, Siege oder wenigstens gute Platzierungen zu ersegeln (Foto Team Hinrich Franck)

IN DIESER AUSGABE

3 Editorial

Thema und Meinung

- 4 Die AG Zukunft hat ihre Arbeit aufgenommen
- 4 Früher war alles besser?

Vereinsleben

- 5 Zum 100. Geburtstag von Adje Hauschildt
11. Juli 2024

- 7 Neuaufnahmen

- 7 Peter Grossmann † 17. März 2024
Träger der silbernen Ehrennadel

- 8 Jürgen Kluth † 03.04.2024
Träger der goldenen Ehrennadel

- 9 Heinz Albert † 28. Februar 2024
Träger der goldenen Ehrennadel

- 10 Mitgliederversammlung im April
*Neue „Juellssand“-Crew
und Ostsee-Rundreise*

- 11 Das SVAOe-Gründungsfest
Würdigungen für Fahrtensegler

- 14 Verleihung der Ehrennadeln
*für 25 und 50 Jahre SVAOe-
Mitgliedschaft*

- 21 Besuch des Hamburger
Schulmuseums
*„Die Altjunioren wollten
sich an ihre Schulzeit
zurückerrinnern“*

- 24 Mitgliederversammlung
im März
Schadensmanagement bei Umweltschäden

- 28 „Was tun wenn’s
brennt“ – Feuer an Bord
*Workshop zur Feuerschutz-
ausbildung*



Jugend

- 32 Segeltheorie für die
Opti-Kinder
*Viel Spaß in Borgwedel
an der Schlei*



Fahrtensegeln

- 35 Abenteuerparadies Karibik
Segeln zu einsamen Atollen



Aus Behörden und Verbänden

- 41 Kurz berichtet
„EnviroNaut“

Dies und Das

- 41 Aufgespießt
- 41 Zu unserem Titelbild

Das Bücherschapp

- 42 Zum Lesen und Wiederlesen
Arved Fuchs auf Shackletons Spuren

Zu guter Letzt

- 44 Segelbegeisterung

Umschlagillustration

Acrylgemälde, Christine Matthiesen

Beilage

Terminkalender 2. Halbjahr 2024

Urlaub der Geschäftsstelle

Die SVAOe-Geschäftsstelle ist wegen
Urlaub von Jule Lyssewski in der Zeit vom
17.06. – 24.06.2024 und
01.07. – 15.07.2024 nicht besetzt.

Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

wie in einem ersten Bericht von Paul Körner zu lesen ist, hat die neue „AG Zukunft“ ihre Arbeit aufgenommen. Besonders erfreulich ist, dass jüngere Mitglieder die Initiative ergriffen haben, die AG ins Leben gerufen haben und mit großem Engagement vorantreiben. Des Weiteren ist es zu begrüßen, dass sich u.a. Mitglieder an dieser AG beteiligen, die noch nicht allzu lange Mitglieder unseres Vereins sind. Bereits während der ersten Besprechungen wurden mehrere Ansätze für Verbesserungen herausgearbeitet, deren Umsetzung, verbunden mit geringem Aufwand, den Bedürfnissen gerade neuer Mitglieder unmittelbar Rechnung tragen würden und die im Sinne des Vereins sind. Das lässt hoffen.

Es sei bereits jetzt darauf hingewiesen, dass die Umsetzung der von der AG in nächster Zeit erarbeiteten Vorschläge unbedingt der Mitarbeit und Unterstützung durch weitere interessierte Mitglieder bedarf.

Wem daran liegt Gleichgesinnte auch während der Segelsaison im Rahmen eines Segeltörns auf der Elbe zu treffen, dem sei die Teilnahme an unserer diesjährigen Ausfahrt nach Otterndorf oder am „Sommergrillen“ in Borsfleth empfohlen, s.a. der Hinweis und die Termine in dieser Ausgabe. Der Begriff „Grillabend“ beinhaltet übrigens ebenso die Möglichkeit vegetarische Speisen entsprechend zuzubereiten und zu genießen; die Carnivoren (zumindest im SVAOe) beißen meines Wissens i.d.R. nicht.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen / euch eine angenehme Lektüre der vorliegenden Ausgabe. Nutzt die Zeit und genießt das Segeln, auf der Elbe und der Nordsee, der Ostsee oder wo auch immer es euch hinzieht.

Ihr / euer Stephan Lunau



SVAOE GEWINNT PREIS BEI „TEAM NEBENAN“

Der NDR hat gegenwärtig eine Aktion „Team nebenan“ laufen, bei dem sich verschiedene Gruppen für besondere gemeinschaftsfördernde Projekte um eine Zuwendung bewerben können. Jeden Tag werden zweimal 1.000 € vergeben, finanziert von der Deutschen Fernsehlotterie.

So hat sich auch unser Mitglied Jens Holscher für die Opti-Kinder um eine solche Zuwendung beworben. Gedacht ist sie, um zwei gestiftete großformatige Fotos der „Malizia“ angemessen auf der Alster-Steganlage anzubringen – sie sollen die Opti-Kinder motivieren. Und am 3. Mai hat es geklappt! Der SVAOe bekommt 1.000 € für die Opti-Kinder! Dank an Jens! Und hier ist der Beitrag im NDR Hamburg-Journal: https://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/hamburg_journal/Hamburg-Journal,sendung1437640.html, so ab Minute 20 Sekunde 20.



THEMA UND MEINUNG

DIE AG ZUKUNFT HAT IHRE ARBEIT AUFGENOMMEN

Von Paul Körner ■ Eine bunt gemischte Gruppe hat sich am 17. April zur ersten Sitzung der neuen AG Zukunft im Sitzungssaal zusammengefunden. Die über 15 Mitglieder stammen aus den verschiedensten Vereinsteilten: Aus der Gruppe „Erwachsene lernen Segeln“, aus dem Vorstand, dem „aktiven“ und „inaktiven“ Verein und dem, was sich dazwischen bewegt. Jugendliche und Junioren sind genauso vertreten, wie Menschen bis 60. Es lässt sich also sagen, dass wir einen ganz guten Schnitt des (jüngeren) Vereins abbilden, auch wenn wir uns noch ein etwas besseres Gleichgewicht der Geschlechter gewünscht hätten.

Beim ersten Treffen ging es vor allem erstmal darum, die eigenen Vorstellungen und Gedanken über Probleme und Chancen auszutauschen. Ergebnis des Brainstormings waren vier Seiten voller Ideen zu neuen Projekten und allgemeinen, aber auch konkreten, Verbesserungsvorschlägen und Problemen. Bis zum nächsten Treffen nur eine Woche später wurden noch einmal sechs weitere Seiten mit Vorschlägen gesammelt.

Der nächste Schritt war dann, eine Bestandsaufnahme der aktuellen Situation des Vereins zu machen. Dafür haben wir zunächst die aktuellen Standbeine und Projekte anhand des Aufwands und der Wichtigkeit für den Verein eingeschätzt. Ausgehend davon haben wir eine „SWOT“-Analyse („Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats“, eine Management-Technik) durchgeführt. Hierbei haben wir zusammen die aktuellen Stärken und Schwächen sowie die Risiken und Chancen gesammelt.

Mit diesen gesammelten Informationen wird es Mitte Mai in den nächsten Teil unserer Arbeit gehen. Dann werden wir die Ideen und Einordnungen gruppieren, Themenbereiche erstellen und das weitere Vorgehen festlegen. Die AG Zukunft wird euch weiterhin auf dem Laufenden halten.

FRÜHER WAR ALLES BESSER?

Von Peter Mendt ■ Früher gab es einen regelmäßigen Austausch von Hallenliegern im Hamburger Yachthafen mit der Geschäftsführung der HYG in dem so genannten Winterlagerausschuss. Eine Zusammenkunft fand einmal im Jahr statt. Anwesend waren Ansprechpartner der vier Hallen, der Geschäftsführer, Hafenmeister und eine Protokollführerin.

Die HYG hat diese Gespräche mit der Begründung eingestellt, die Aktionen seien zu aufwendig. Der SVAOe hat 2020, dieses Mal auf Veranlassung des Ältestenrats, die HYG mit einem Schreiben noch einmal aufgefordert, auf der Hauptversammlung über die Wiedereinführung des Gesprächskreises abzustimmen.

Auf eine Nachfrage des Ältestenrats antwortete der Vorstand des SVAOe, dass der Vorschlag durch die Hauptversammlung der HYG abgelehnt wurde, und dass er ebenfalls den Gesprächskreis für nicht erforderlich hält. Der Vorstand des SVAOe empfiehlt bei Problemen in den Hallen der HYG derzeit folgende Verfahrensweise:

- Meldung an den Obmann für die HYG im Beirat, z. Zt. Berend Beilken.
- Der Obmann stellt die Angelegenheit der Geschäftsführung der HYG vor.
- Bei Untätigkeit der HYG und größerer Wichtigkeit macht der Vorsitzende des SVAOe das

Anliegen zu seinem Thema.

So weit, so gut! – War früher doch manches besser?

VEREINSLEBEN

ZUM 100. GEBURTSTAG ADJE HAUSCHILDT 11. JULI 2024

Lieber Adje,

Dein Geburtstag naht, und es wird der hunderts-te, also ein ganz besonderer.

Vor dem Geburtstag gratuliert man nicht, so heißt es. Aber der SVAOe möchte nachfolgend, vor diesem besonderen Ereignis, auf Dein sehr erfolgreiches Segeln und Deinen beruflichen Weg

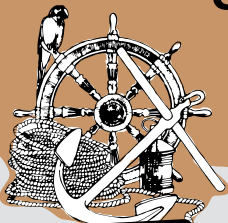
in den vergangenen 100 Jahren zurückblicken, zumindest in Kurzform.

Deine Segelkarriere begann 1927 am Oevelgönner Strand mit dem Modellsegeln. Adje „wurde“ von seinen Eltern als Dreijähriger in den Modell-Yacht-Club Liliput „eingetreten“. 1934 wurde dieser kleine Oevelgönner Verein von dem SVAOe übernommen und zur Modellsegelabteilung des SVAOe.

Die erste Jolle war eine gebrauchte, ein Geschenk der Eltern, für 50,00 RM. Zum H-Jollen-Segeln wurde Adje schon vor dem Krieg von Heiner Diercks, dem Eigner der H-Jolle „Bulli“, im Waltershofer Yachthafen angeheuert. 1941–42 wurde ihm vom SVAOe die vereinseigene H-Jolle H 347 zur Verfügung gestellt, mit der er sofort sehr erfolgreich segelte. Adje bemerkt dazu „ja, aber da die Generation vor mir kriegsbedingt

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

fehlte“. Ich finde die Erfolge trotzdem bemerkenswert, großartig.

Beruflich begann Adje ab April 1940 eine Schiffbaulehre. Von Oktober 1942 bis September 1945 fuhr er auf einem Kreuzer der Marine. Nach Oevelgönne zurückgekehrt, arbeitete er als Schiffbauer. Im Frühjahr 1947 war es dann möglich, die Ingenieur-Schule zu besuchen, die Adje 1949 mit Erfolg beendete. 1950 konnte er bei der Werft H.C. Stülcken Sohn als Ingenieur für monatlich 275 D-Mark anfangen.

Nach dem Krieg durfte ab 1947 wieder eingeschränkt gesegelt werden, und Adje war als Skipper auf der H-Jolle von Hanna Ritsche regattamäßig sehr erfolgreich unterwegs, großartig. 1950 kaufte er die erste eigene H-Jolle. Aber nach der Hochzeit mit Eva wurde 1953 die legendäre H 300, ein Neubau von Karl Feltz, übernommen.

1955 wechselte Adje für elf Monate zu Blohm & Voss zum Bau der „Gorch Fock“, übernahm die Konstruktion des Riggs und später dann den Reparaturbetrieb bei Stülcken. 1967 wechselte er zu einer Klassifikationsgesellschaft, dem „Bureau Veritas“, bei der er bis zum Eintritt in die Rente 1987 als Experte, später als „Expert Principal“ arbeitete.

Auf den Regattabahnen war Adje mit der H 300 über die fast 30 Jahre bis Mitte 1980 sehr, sehr erfolgreich. Das ist über die Zeit gesehen sehr, sehr bewundernswert, einfach großartig. Über einen Freund kam Adje ab 1974 vermehrt auch zum Dickschiffsegeln und wurde in der Regatta-Szene auf so erfolgreichen Schiffen wie „Rotkäppchen“, „Gumboots“, „Fun More“ und „Vineta“ gesehen, ebenfalls großartig. Auch international war Adje in Amerika mehrfach auf großen Regatten unterwegs. 1996 wurde er

zum Ehrenmitglied des SVAOe ernannt.

Die ersten eigenen Kielschiffe, eine Shipman 28 und eine Scampi waren dem schnellen Adje zu langsam. 1988 übernahm er eine Albin

Alpha als Neubau und segelte mindestens bis zu seinem 95. Lebensjahr aktiv, oftmals auch einhand, auch das ist großartig. Nicht zu vergessen, Adje ist in diesem Jahr 97 Jahre im SVAOe, wo gibt es denn so etwas, einfach großartig.

Neben dem Regattasegeln hat sich Adje 1982 mit der Gründung zweier Bossel-Gruppen verdient gemacht, eine für Männer und eine für Frauen und Männer. Die Männer, jeweils 45 bis 50 an der Zahl, haben in diesem Jahr zum 41. Mal im Klövensteen die Bosselkugeln vor sich her getrieben, und Adje war noch das vorletzte Jahr aktiv dabei, großartig.

Nicht zu vergessen ist, dass Du, lieber Adje, das schwere Schicksal Deiner Frau Eva bewundernswert angenommen und in eurem Zuhause über Jahre aktive Pflege geleistet hast. Das ist ganz, ganz großartig.

Lieber Adje, bleibe so wie Du bist, einfach großartig. Der ganze SVAOe wünscht sich, dass wir noch so manches Mal Gutes von Dir hören werden.

PS: Ich, Peter Mendt, finde „der, des, den, dem SVAOe“ sehr gewöhnungsbedürftig und hätte in meinen Zeilen für Dich lieber „die SVAOe“ geschrieben. Aber die Redaktion des Nachrichtenblatts des SVAOe ist zu der Entscheidung gekommen, dass auch hier in den Texten die „Neuzeit“ gelten soll.



Foto © Tomas Krause

März / April 2024

NEUAUFNAHMEN

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

Ordentliche Mitglieder:

Maïke Hass, 20255 Hamburg
Naomi Kosmehl, 21629 Neu Wulmstorf
Lukas Lammel, 22767 Hamburg
Wiedereintritte:

Kristin Dühren, 22765 Hamburg

Lebenspartner:

Gesa Göllner, 22763 Hamburg

Probemitgliedschaft:

Robert Karl Patzward, 21075 Hamburg
Francisco Berdasco, 22299 Hamburg
Mattis Urban, 22880 Wedel
Janna Schacht, 22589 Hamburg
Kathrin Bruun-Bartels

*** 27. Dezember 1933 † 17. März 2024**

PETER GROSSMANN

**Träger der silbernen Ehrennadel
Eigner mehrerer Segel- und Motorboote
mit dem Namen „Urmel“**

Wer Peter kannte, musste ihm wegen seiner bis ins hohe Alter erstaunlichen Gesundheit, seiner guten Erscheinung, seiner klaren Gedankenführung, seiner vielseitigen Interessen und seiner ruhigen, unaufgeregten Art Anerkennung zollen und hatte ihn gern zum Freund. Geboren in Bremerhaven zog es ihn zur Seefahrt, jedoch machte er nach Schulabschluss zunächst eine Maschinenschlosserlehre. Anschließend lernte

er die Seefahrt auf Fischdampfern kennen, die noch mit Dampf angetrieben wurden, was bei ihm großen Eindruck hinterließ. Dann studierte er mit dem Ziel Schiffingenieur und begann seine Laufbahn als 2. Ingenieur auf Fahrten nach Mittel- und Südamerika sowie ins Mittelmeer. Im Heimaturlaub lernte er Usch, die Frau seines Lebens kennen, heiratete sie bald darauf und entschied sich, an Land zu bleiben. Arbeit fand er bei Bureau Veritas, der großen Klassifikationsgesellschaft. Die schickte ihn auf weltweite Reisen. Mit wachsender Erfahrung wurde er Gutachter für Industrieanlagen, mit Sitz in Hamburg. Die Familie ließ sich in Pinneberg nieder. 1983 begann er mit dem Segeln. Ein eigenes Schiff musste her. Durch seine Freunde kam er in den SVAOe. Nach mehreren Versuchen mit Yachten, die sich als nicht sehr familientauglich erwiesen, wurde eine Hallberg Rassy 312 angeschafft, mit der die Grossmanns das für ihre Zwecke richtige Schiff gefunden hatten und viele schöne Reisen in die Ostsee bis Stockholm und Oslo machten. Doch das zunehmende Alter veranlasste sie 2003, zu den Motorbooten zu wechseln. Das erste wurde in Holland gekauft. Die Bauqualität und Fahrten auf den holländischen Binnengewässern überzeugten. Zur Überführung nach Hamburg wählte man als „zu einfach“ nicht den direkten Weg. Stattdessen wollte man Wedel über Maas, Canal de l'Est bis Nancy, Mosel, Rhein, Mittellandkanal usw. erreichen, eine Tour über 2300 km und 192 Schleusen (sehr lesenswert:

Foto privat

ges/pdf/Reiseberichte/2004_Urmel.pdf). Später, mit größerem Boot, folgten noch etliche Touren durch deutsche Binnengewässer bis zur Oder und über die Ostsee zurück. Auf einer ihrer Fahrten gab ihnen ein Fremder seine Visitenkarte und sagte: „Wenn Sie einmal ihr Schiff verkaufen wollen, rufen Sie mich an. Ich möchte es haben.“ Dieser Tag kam nach einigen Jahren, und das schöne Schiff wechselte den Besitzer. Nun ohne Boot, nahm Peter bis zum Schluss mit seiner Frau gerne an den Treffen und Besichtigungen der Altjunioren teil. Wir danken für seine langjährige Treue.

Zwei Tage nach seinem 90. Geburtstag erfuhr Peter anlässlich einer Routineuntersuchung, dass eine bösartige Erkrankung festgestellt worden sei. Ein Vierteljahr später ist er gestorben. Unser Mitgefühl gilt seiner Frau Usch und der gesamten Familie.

Vorstand, Ältestenrat und die Mitglieder des Segelvereins Altona Oevelgönne e.V.

* 08.05.1934 † 03.04.2024

JÜRGEN KLUTH

Träger der goldenen Ehrennadel

Jürgen Kluth war bereits 1948 in den SVAOe eingetreten, trat jedoch für eine Weile wieder aus und am 16.05.1984 wieder ein, sodass 2021 dann 50 Jahre Mitgliedschaft zusammengekommen waren und er 2022 die goldene Anstecknadel erhielt. Seine seglerische Laufbahn begann 1945/46 mit der „Kellerkiste“, einem Objekt aus einem Luftschuttkeller, das er zusammen mit Robert Krümmel, einem Teufelsbrücker Original, mit Teer und Blech schwimmfähig aufbereitete – die „Kellerkiste“ taugte zum



Foto © Tomas Krause

Wriggen und Paddeln vor dem kleinen Teufelsbrücker Hafen bis sogar über die Elbe in den Köhlfleth nach Finkenwerder. Glücklicherweise konnte dieses Gefährt schon bald durch eine gaffelgetakelte Blankeneser Jolle, eine „Natur-Jolle“ Baujahr 1906, ersetzt werden, auch wenn diese erst mit viel Arbeitseinsatz am Elbestrand restauriert werden musste. Außerdem engagierte Jürgen sich zusammen mit seinem Bruder in der Modellsegelabteilung und baute selbst ein Modellboot. Mit verschiedenen Jollenkreuzern und auf der legendären „Störtebeker“ des HVS und mit vielen guten Kameraden wurden in den späten 40er und in den 50er Jahren Ostseetörns und Regatten gesegelt. So gewann Jürgen Kluth 1951 erste Plätze bei dem Jugendseglerreffen auf der Schlei und bei der Herbstwettfahrt des SVAOe. Er war auch als Vorschoter gesucht auf der C-Jolle von Fritz Stein und der H-Jolle von Adje Hauschildt. Gerne fotografierte er SVAOe-Regatten; auch für die SVAOe Nachrichten. Später segelte Jürgen Kluth mit seinem eigenen Kielkreuzer, einer „International 806“, und dann mit seiner Luffe „Sygun“ von der Schlei aus in der dänischen Inselwelt. Die Alt-Junioren verdanken ihm die Idee, bei jedem ihrer Treffen etwas aus der umfangreichen Literatur der Segelabenteuer vorzulesen, was inzwischen zur festen Tradition geworden ist. Nun ist er im Alter von 89 Jahren verstorben. Unser Mitgefühl gilt seinen Angehörigen und Freunden.

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

* 19. Januar 1936 † 28. Februar 2024

HEINZ ALBERT

**Träger der goldenen Ehrennadel
Eigner und Konstrukteur mehrerer
Segelyachten**

Mit Heinz Albert ist ein leidenschaftlicher, kenntnisreicher Segler und ein kreativer Freund von uns gegangen. Er machte seine erste Segelerfahrung 1965 mit dem SVAOe-Clubschiff „Falke“ unter Schorsch Oestereich und war so begeistert vom Segeln, dass er sich daraufhin gleich ein erstes eigenes Schiff kaufte, einen 40er Seefahrtkreuzer aus dem Jahr 1926, dem bald darauf ein zweites folgte. Die Leidenschaft zum Segeln, das Arbeiten an Booten und das Verständnis für die Konstruktion in Theorie und Praxis waren von nun an Bestandteil seines Lebens. Schon früh baute er mit seinem Freund Rolf Kornmesser nach dessen Entwurf die Form für den Rumpf eines schnellen Fahrtenschiffs mit dem Typnamen „Nordwind 32“, aus der eine Anzahl von Booten aus glasfaserverstärktem Kunststoff entstanden, die noch heute ihre Liebhaber haben. Nach dieser „Lehrzeit“ wollte er Eigenes entwickeln. Ihn reizte das Regattasegeln. Dafür zeichnete er einen Typ mit dem Namen „Carat 34“, der

mehrfach gebaut wurde und als $\frac{3}{4}$ Tonner nach IOR sehr erfolgreich an Regatten teilnahm. Sein größter Erfolg war der dreimal in Folge erzielte Sieg bei der Kiel-Sandhamn-Regatta, wofür er den Pokal endgültig gewann. Seine Entwürfe sieht man noch heute gelegentlich auf der Elbe, ein schöner Erfolg für einen Laien-Konstrukteur. Danach „war Schluss mit dem Segeln mit einem Rumpf“, wie er sich ausdrückte. Er wechselte mit der „Carat 47“ zu Katamaran-Entwürfen. Die Ausbausale ließ er bei einer Werft fertigen und baute sie selber segelfertig. 1992 segelte er das Schiff mit Freunden nach Vigo, entließ sie dort und nahm seine Frau an Bord. Sie gingen ins Mittelmeer, wo die mehrjährige Reise in der Türkei endete. Dort ließen sie sich nieder und kauften ein Haus, behielten aber das Boot. Gesegelt wurde weiterhin. Ein Werftbesitzer überredete Heinz, ihm einen 52-Fuß-Katamaran zu zeichnen. Das tat er, aber es stellte sich heraus, dass dieser Werftbesitzer nicht in der Lage



Foto privat



Seemann
& Söhne

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

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

Bestattungen
aller Art und
Bestattungsvorsorge

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

war, die Pläne in die Tat umzusetzen. Das konnte Heinz nicht mit ansehen. Er verkaufte seinen Kattamarin, mietete die Werfthalle und baute das Schiff mit Hilfe türkischer und deutscher Bootsbauer von der Kiellegung bis zum segelklaren Zustand. Dann segelte er es elf Jahre mit viel Freude im östlichen Mittelmeer. Leider ist das der Ehe nicht so gut bekommen. Seine Frau zog zurück nach Wedel, Heinz verkaufte nach einer Weile Schiff und Haus und folgte ihr nach Wedel zurück. Seine Liebe zur See, zum Segeln und zur Bootskonstruktion hatte er auf vielfältige Weise über lange Jahre in die Tat umgesetzt. Wie viele alte Segler besuchte er, nun schifflos, stets die Ufer der Elbe und die Yachthäfen, traf alte Freunde und kam zu Gesprächen und Veranstaltungen auch gern in den SVAOe. Nun ist er im hohen Alter von 88 Jahren gestorben. Unser Mitgefühl gilt seinem Sohn Holger und seinen anderen Angehörigen.

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

Mitgliederversammlung im April

NEUE „JUESSAND“-CREW UND ÖSTSEE-RUNDREISE

CKB ■ Die Mitgliederversammlung am 16. April war mit 48 Personen sehr gut besucht und wurde pünktlich um 19:30 Uhr von Dr. Stephan Lunau eröffnet. Sie begann mit der Vorstellung einer neuen Crew für das vereinseigene J/24-Boot „Juelssand“ – nachdem längere Zeit unklar war, wie es mit „Juelssand“ weitergehen sollte. In den 2000er Jahren war zunächst die J/24 „Hungriiger Wolf“ angeschafft worden und erwies sich mit einer Männermannschaft als ä-



Die neue „Juelssand“-Crew

Berst erfolgreich. Daraufhin konnte eine Gruppe junger, ambitionierter Frauen unter Ragna Thönnessen den Vorstand überzeugen, für sie J/24 „Juelssand“ zu kaufen. Mehrere Jahre erzielte auch die „Juelssand“-Crew aufsehenerregende Ergebnisse, aber dann gingen Familiengründung und Elternschaft vor, und „Juelssand“ verwaiste. Umso größer ist jetzt die Freude über eine neue Crew engagierter Seglerinnen, eine reine Frauen-Crew, die mit Elan den neuen Start mit dem bewährten Boot in Angriff nehmen will:

- Maike Haas, Steuerfrau: Sie arbeitet bei der Wasserschutzpolizei, sie hat im SVAOe mit Kuttersegeln angefangen.
- Naomi Kosmehl, Trimmerin: Sie ist bei einer Umweltorganisation in Berlin tätig, ist früher Opti, Feva-Jolle und Pirat gesegelt.
- Gesa Göllner, Taktik: Sie ist als Bauingenieurin im Wasser- Hafen- und Objektbau tätig, ist früher Opti, Feva-Jolle und Pirat gesegelt; sie ist Eignerin eines GFK-Schärenkreuzers von 1974.

- Kristin Dühren, Mast: Sie arbeitet in der Schifffahrtsbranche im Controlling, sie kommt ursprünglich von der Schlei und ist früher Opti und Pirat und Kielbootregatten gesegelt.
- Philippine Lunau (nicht anwesend): Sie ist beruflich im Bereich Energie- und Umwelttechnik tätig und wohnt in Kiel, sie ist früher Opti und 420er-Jolle sowie die damalige vereinseigene J/24 „Luv“ gesegelt.
- Berit (nicht anwesend): Sie ist eine angehende Ärztin in Kiel und segelte früher 420er- und 470er-Jollen.

Die Crew will sich in den nächsten Wochen und Monaten besser kennenlernen und aufeinander einspielen. Geplant sind Teilnahmen an Regatten wie den Elbregatten, Kieler Woche, Travemünder Woche usw. Die Redaktion wünscht Spaß und Erfolg!

Danach berichteten Mieke Kaiser und Paul Körner von ihrer fünfmonatigen Rundreise mit „Nordwest“ um die Ostsee (vgl. auch ihre Berichte in den SVAOe Nachrichten 5-23, 6-23, 1-24), anhand einer Karte und einer riesigen Zahl wunderschöner Fotos. Sie berichteten vom Wind, der fast immer von vorne kam und zum Kreuzen zwang, von viel Regen und klammen Schaum-

stoffpolstern, aber auch von viel Sonnenschein und romantischen Sonnenuntergängen, von viel Trubel an manchen Orten und ruhiger Einsamkeit an anderen, von einem ganz einfachen Segellalltag, der dennoch durch die vielen Seh-Erlebnisse angefüllt war, und dass sie am liebsten die ganze Reise noch einmal machen würden. Sie berichteten auch von dem Schiff „Nordwest“ der Familie Körner, 11,20 m lang (der Hecküberhang wurde mal um 30 cm gekürzt), 2,70 m breit, mit 1,95 m Tiefgang, mit stehendem Mast, ursprünglich ein Holzbau, der aber in den 70er Jahren durch etliche Lagen GFK-Überzug de facto zu einem GFK-Boot wurde. „Nordwest“ wird im Juli 100 Jahre alt, siehe dazu eine Kurzvorstellung des Schiffs und eine Einladung in diesem Heft. Viel Applaus für Mieke und Paul.

Zum Schluss suchte Jens Kühl kurzfristig eine/n Mitsegler/in für die Doublehand-Regatta „baltic 500“. Die Regatta durch die dänische Südsee von Strande aus um Læsø herum und zurück hat inzwischen bereits stattgefunden.

Die Mitgliederversammlung klang wie üblich in lockerer Atmosphäre mit vielen Gesprächen aus.



Paul, Mieke und die Ostsee (Fotos Luise Boehlich)

Das SVAOe-Gründungsfest

WÜRDIGUNGEN FÜR FAHRTENSEGLER

Von Birgit und Hermann Güldener ■ 119 Jahre SVAOe, wenn das kein Grund zum Feiern ist! So wurde auch in diesem Jahr das Gründungs-fest am 5. April 2024 gefeiert. Jörn Groth vom Festausschuss hatte mit seinen vielen Helfern – auch aus der Jugendabteilung – ein sehr leckeres warmes Menü auf die Back gezaubert. Das Büfett bot verschiedene Hauptgerichte, auch

vegetarische. Natürlich gab es auch einen tollen Nachtisch. In freudiger Erwartung dessen war das wohl auch ein Grund dafür, dass die Veranstaltung sehr gut besucht war; freie Plätze waren kaum zu finden. Nachdem sich die Mägen gut gefüllt hatten und der Andrang auf das Büffet abnahm, begann Stephan mit der Verleihung der Fahrtenpreise 2023.

Zunächst wurden **vier Fahrtenpreise** als Einzelpreise für besondere Leistungen vergeben, Leistungen, die sich nicht unbedingt durch die Länge der Törns, sondern auch durch interessante Ziele und andere Kriterien ausdrücken:

1. Sabine und Thomas Lyssewski segelten mit ihrem nordischen Folkeboot „Lord Jim“ in 21 Tagen insgesamt 300 sm. Eigentlich war Rügen das Ziel, aber wegen vorwiegend westlicher Winde wurde eben „Plan B“ realisiert und Århus angesteuert.
2. Elske und Hartmut Pflughaupt segelten mit ihrer Segelyacht „Ratokker III“ (einem Seekreuzer 8,5 KR Bj. 1956) bis nach Arholma.



Verleihung des Niederelbe-Preises

Folgende Daten sind ihrem Logbuch zu entnehmen:

- 95 Reisetage, davon 26 Hafentage
 - 1.581 sm, davon 472 sm gesegelt
 - 59 Häfen, davon 11 bis dato noch nie besuchte Häfen.
3. Ein weiterer Fahrtenpreis ging an Mieke Kaiser und Paul Körner. Sie segelten die Ostsee linksherum. Ausführliche Berichte gab es dazu in den SVAOe Nachrichten 5-23, 6-23, 1-24, sowie ein Bildvortrag bei der Mitgliederversammlung April.
 4. Auch Lea Zernack und Lars Hauschildt umrundeten mit ihrer Segelyacht „Flux“, einer X79, die Ostsee gegen den Uhrzeigersinn.

Der **Niederelbe-Preis**, eine Silberschale, wurde im Jahre 1982 von unserem verstorbenen Ehrenmitglied Heinrich Thomsen als Wanderpreis für die längste Reise mit einem Boot kleiner als 8 m LüA unter dem Stander des SVAOe gestiftet. Der Preis ging dieses Jahr ebenfalls an Lea und Lars. Hier sind ihre Reisedaten der Ostsee-Runde:

- Mai bis Oktober – 170 Tage
- insgesamt ca. 2.860 sm
- 8 Länder einschließlich Åland-Inseln
- längste Zeit in Finnland
- längste Tour am Stück am 14. Juni 2023, von Hel (PL) an Kaliningrad (Russland) vorbei nach Klaipeda (LT), 175 sm in 36 Std.

Der **Kommodore-Preis**, ein Halbmodell der Schaperschen „Schwalbe“, wurde im Jahre 1997 von Kommodore Jürgen Schaper als Wanderpreis für die bedeutendste seglerische Leistung des Jahres unter dem Stander des SVAOe gestiftet. Der Preis ging in diesem Jahr ebenfalls an Mieke Kaiser und Paul Körner. Sie haben mit der über 100 Jahre alten Segelyacht „Nordwest“ mit



Vielseitiges Büffet offeriert von Jörn Groth



Schlange am Büffet



Es schmeckt



Stephan Lunau verteilt die Fahrtenpreise



Gewinner Elske und Hartmut Pflughaupt



Verleihung des Kommodore-Preises an Paul Körner



Darauf ein Köömm



Freundliche Gespräche (Fotos © Tomas Krause, Birgit Güldener)

ihrer Ostsee-Runde folgende Einträge in ihrem Logbuch:

- Reisedaten: 09.05.2023 – 28.09.2023
- 143 Tage, davon 30 Hafentage
- 3.829 sm
- 86 Häfen
- 32 Tage vor Anker / auf Schärenplätzen.

Nach der Preisverleihung wurde noch lange munter in abwechselnder Besetzung an den vielen Tischen die eine oder andere Anekdote eines langen Seglerlebens ausgetauscht. Ob auch Seemannsgarn dabei war? Egal, es war ein wunderschöner Abend!

Verleihung der Ehrennadeln für

25 UND 50 JAHRE SVAOE-MITGLIEDSCHAFT

CKB ■ Am 22. März stand wieder eine Ehrung treuer Mitglieder an, die 2024 ihr 50jähriges oder 25jähriges Jubiläum im SVAOe begehen. Im Publikum sah man aus diesem Anlass einige festliche Anzüge mit Ehrennadeln und Schlips in SVAOe-Farben. Stephan Lunau eröffnete die Veranstaltung.

Goldene Ehrennadeln für 50-jährige Mitgliedschaft

Die Würdigung von **Jens-Peter Jesse**, vorge-
tragen von Peter Mendt, war noch ein Nachtrag
aus dem Jahr 2023. Jens-Peter Jesse begann
1971/1972 mit dem Segeln auf dem Jugend-
wanderkutter „Neumühlen“: „Es war eine tolle
Jugend“. Danach segelte er mit eigener O-Jolle,
Pirat, Drachen, Folkeboot auf der Elbe und Ost-
see. Anfang der 1990er wurde eine Westerly 36
angeschafft mit Liegeplatz in Eckernförde beim
SVAOe. Von Sommer 1995 bis Sommer 1997

segelte die Familie mit den beiden Söhnen. im
Alter von 8 und 10 Jahren, fern der Heimat. Es
ging von Wedel über Spanien in die Karibik und
Venezuela; zurück segelte man über die Azoren.
Seit 2004 wird mit einer Halberg-Rassy 352 vom
Liegeplatz in Lemkenhafen/Fehmarn aus gese-
gelt. Geplant sind weitere Törns nach Skandi-
navien. Der SVAOe dankt Jens-Peter Jesse für
die 50-jährige Mitgliedschaft. Ihm wurde die
goldene Ehrennadel angesteckt.

Holger Wegener, so trug Peter Stamp vor,
ist als Auswärtiger immer noch im SVAOe – aus
Tradition und Heimatverbundenheit zu Hamburg
und Altona! Ein Teil seiner Lehre zum Elektroins-
tallateur war, dem Chef dabei zu helfen, dessen
Familienschiff „Sturmvogel“ zu Wasser zu lassen.
Auch half er dabei, wenn das Schiff zur Beschich-
tung mit dem „Leichenhemd“ vorbereitet wurde.
Zur Belohnung durfte er bei einem Törn auf der
Elbe mitsegeln. 1974 trat er dem SVAOe bei. Bei
den Juniorentreffs freundete er sich mit Mau-
sey (Heinz-Wolfgang Mueller-Haagen) an und
segelte auf „Bora“ einige Touren auf der Elbe
und nach Helgoland. Später schaffte er sich ein
eigenes Schiff, die „Huck Finn“ an. Er renovierte
dieses vollständig, zusammen mit seiner hoch-
schwangeren ersten Frau. Leider konnte sie dem
Segeln nichts abgewinnen, auch wollte sie ihn
nur ungern mit seinem Segelpartner Bernd Scho-
vin segeln lassen. Seit 2012 konnte er jedoch
diesem einmal im Jahr auf einem gecharterten
Schiff Ostsee-Törns unternehmen. Seine zweite
Frau ist ebenso vernarrt ins Wasser wie er, wird
aber leicht seekrank. So wurden seit 2014 regel-
mäßig die Kanäle und Seen im niederländischen
Friesland mit einem Motorboot befahren – üb-
rigens umständehalber ohne Sportbootführer-
schein. Aber vielleicht holt er den noch nach.

Auch Holger Wegener wurde die goldene Ehrennadel angesteckt.

Uschi Massberg, gewürdigt von Ulli Jensen, kam zum Segeln durch ihren Mann Kai Massberg. Nach ihrer Eheschließung machte sie im SVAOe den damaligen BR-Schein – zusammen u.a. mit Alex Soltau, Barbara Vorbau, Heidi Bunkus und Ilse Beilcke. Alle wollten gemeinsam lernen, ein Schiff zu führen, um das Segeln mit ihren Männern gemeinsam zu genießen. Die Massbergschen Boote, zunächst zwei schöne Segelboote und zum Schluss ein Motorboot, lagen in Kappeln. Von dort aus ging es jedes Wochenende in die zauberhafte Dänische Südsee (außerhalb der Sommerferien, wenn es dort nicht so voll ist), und im Urlaub dann nach Dänemark und Schweden. Noch heute verbindet eine enge Freundschaft die „Mädels“ von damals. Jeden Freitag treffen sie sich und unternehmen etwas. Barbara Vorbau ist nach wie vor dabei, Marlies Schaper auch. Wir danken für die Treue von 50 Jahren im SVAOe! Auch Uschi Massberg wurde die goldene Ehrennadel angesteckt.

Segeln, gar auf einem eigenen Boot, erzählte Ulrich Körner, das war im Leben von **Uwe To-**

leikis eigentlich gar nicht vorgesehen. Aber bei einem Alsterspaziergang, vorbei bei Bobby Reich, kam er auf den Geschmack. Bei seinem späteren Arbeitsplatz bei Reemtsma reichte die Mittagspause für einen regelmäßigen Abstecher zum kleinen Hafen Teufelsbrück, wo die Boote friedlich in der Sonne für eine baldige Ausfahrt bereit lagen. Er träumte von einer kleinen Jolle, doch schnell stiegen die Ansprüche: Etwas mit Kajüte, wo auch die Familie Freude daran hätte, sollte es sein. 1962 fand sich an der Dove-Elbe oberhalb der Tatenberger Schleuse ein gefälliges Boot mit Kanuheck und geklinkertem Rumpf. Der Mast musste allerdings mit dem Firmen-Lkw aus Timmendorf an der Ostsee herangeholt werden. Doch das Revier der Dove-Elbe war bald zu klein. Also wechselte man dreifach: zum größeren Revier – vom Wedeler Hafen aus besser erreichbar, zum größeren Boot – einem Motorsegler Finnclipper 35 „Möwe“, und zu einem größeren Segelverein – dem SVAOe. Das Schiff wurde in den folgenden Wintern völlig zerlegt und in mühevoller Kleinarbeit zum Schmuckstück gewandelt. Man bereiste die Elbe mit ihren Nebengewässern, die Ostsee und die Binnengewässer Hollands. Zusammen mit



JENSEN
Bootsbau **WERFT**
aus
Meisterhand

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

Schwager Hans Wollnick übernahm Uwe Toleikis 1980 die brachliegende Leitung der Motorbootgruppe im SVAOe und organisierte gemeinsame Treffen mit Ausfahrten und Regatten. Ein neuer Motorsegler wurde gekauft, zunächst eine LM 27, dann als Sehnsuchtsboot eine Hallberg-Rassy 94, alle mit Namen „Möwe“. Schließlich wurde das Boot verkauft, um flexibler Besuche bei der Familie in den USA machen zu können. Dem Verein ist unser Jubilar auch danach weiterhin treu geblieben; dafür gebührt ihm unser Dank und eine goldene Ehrennadel.

Den seglerischen Lebenslauf von **Gudrun Lasitzka** schilderte Wolfgang Kottusch. Sie stammt aus einer Altonaer SCOe-Segelfamilie. Nachdem sie vom Schiff ihrer Eltern abgemustert hatte, fiel ihr in Oevelgönne der Info-Kasten des SVAOe mit Bildern von „Bora“ auf. Um dort mitzusegeln, trat sie 1974 in den SVAOe ein. Es folgten Wochenendreisen auf der Elbe und Urlaubsreisen auf der Ostsee, oft mit Wolfgang Kottusch als Skipper. 1977 ging die letzte Sommertour auf „Bora“ bis zum Hardanger Fjord. Die Rückreise war stürmisch, doch ein Crewmitglied, der Bayer Wilfried, genoss die stürmische Fahrt. Diesem

Wilfried folgte Gudrun nach Bayern, wo sie auch eine Anstellung bei einem Werkzeugmaschinenhersteller fand. 1981 nahmen die beiden das Segeln wieder auf, kauften trailerbare Segelboote, erst eine Neptun 20, und später eine Jeanneau Tonic 23, die Wilfried einem kompletten Refit unterzog. Der Bodensee war das Segelrevier an den Wochenenden, die Sommerreisen gingen jedes Jahr in den Norden, nach Dänemark, Schweden, Rügen, zum Stettiner Haff, Götakanal, Seen- und Kanalsystem des Dalslandkanals, zu den schwedischen Ost- und West-Schären und dem Mälarensee. Im Januar 2012 starb Wilfried, und Gudrun verkaufte das Segelboot. Der persönliche Kontakt zum Verein besteht über die Distanz nicht mehr. Aber Gudrun Lasitzka freut sich immer sehr über die gedruckte Ausgabe der SVAOe Nachrichten. Sie wird für ihre Treue mit der goldenen Ehrennadel gewürdigt.

Auch **Jochen Gnass**, der von Ulli Jensen gewürdigt wurde, stammt aus einer Segelfamilie, die mit einer H-Jolle, später mit verschiedenen Kielschiffen, unterwegs war. Mit 13 Jahren trat Jochen in den SVAOe ein, um den A-Schein zu machen. Ausbildung und Prüfung war bei Bobby Reich. Von da an war er ohne Eltern auf Sommertouren, auf „Kiitos“, auf „Nordwest“, Richtung Bornholm. Dort traf er Holger Albert, der ein guter Freund wurde. Gemeinsam mit ihm baute er einen Schwertzugvogel und segelte damit erfolgreich zahlreiche Elbregatten. Es folgten abenteuerliche Törns mit weitgesteckten Zielen, was ihm den Namen „Rollo“ (wie der Wikinger) eintrug. So segelte er mit seinem Onkel, immer auf der Kreuz, über die Färöer nach Island. Eigentlich sollte es weiter nach Grönland gehen, aber dafür reichten die vier Wochen Sommerferien nicht. Ein weiterer



Stephan Lunau eröffnet die Veranstaltung



Die Jubilare von 2024; vorne von links nach rechts: Uwe Toleikis, Michael Dartsch, Holger Wegener, Uschi Massberg, Janne Höpken-Boldt, Rahel Haas; hinten: Jochen Gnass, Jens-Peter Jesse, Jonas Lyssewski, Tobias Haas, Gudrun Lasitzka (Fotos CKB)

Törn ging durch die Biskaya nach Lissabon und eigentlich nach Madeira, aber auch hier reichten vier Wochen Ferien nicht aus. Noch ein Törn führte über die Lofoten bis zum Nordkap. Bei diesen Törns musste er einmal bei heftigem Seegang in den Mast, um gebrochene Teile im Topp zu bergen. Ein anderes Mal musste er eine neue Pinne von einem Hochseeschlepper organisieren, ein weiteres Mal einen heruntergekommenen Mast durch eine Telegrafstange als Gaffelrigg ersetzen. Nach Grönland ist er übrigens sehr viel später doch noch gekommen. Sehr aktiv war Jochen auch im Regattasegeln, u.a. mit dem Halbtonner bei Gerd Wegener, mit dem Vierteltonner „Quart“, mit einer Sprinta Sport mit Radde (Jürgen Raddatz). Eine besondere Geschichte gibt es zu dem 3/4-Tonner, den Jochen mit Gerd gebaut hat. Das Schiff sollte auf dem Landweg, mit Sondergenehmigung wegen Überbreite, zur WM nach Denia in Spanien gebracht werden. Die Sondergenehmigung

galt aber nicht für Spanien... Im ersten Bezirk wurden sie von der Guardia Civil mit vorgehaltener Maschinenpistole angehalten. Das Schiff wurde auf einem Gefängnishof festgesetzt, bis eine nicht unerhebliche Strafzahlung geleistet war. Leider galt die so erlangte Sondergenehmigung nur für diesen Bezirk. Also nächster Bezirk, nächstes Spiel, insgesamt dreimal. Am Ende kamen sie mit einer Woche Verspätung in Denia an. Es war klar, dass dann die Platzierung nicht so war, wie man es sich vorgestellt hatte. Später segelte Jochen eher in den kleineren Einheitsklassen, X 79 (Dänischer Meister!), J/24 und Folkeboot. Außerdem ist er seit vielen Jahren mit dem Waarship „Rote Zora“ zusammen mit Anita auf der Elbe und der Nordsee unterwegs. Sein Geld verdiente er über die Jahre mit Bootsbau. Seit 1984 ist er als Takler für klassische Riggs selbständig. Er hat Kunden auf der ganzen Welt. So hat er in den letzten Jahren mit einem kleinen Team der Viermastbark „Peking“

ein neues Rigg verpasst! Wir danken Jochen für 50 Jahre Treue zum SVAOe. Auch er erhielt die goldene Ehrennadel.

Nach der Verleihung der goldenen Ehrennadeln wurden in einer kleinen Pause Schnittchen herumgereicht, die der Festausschuss vorbereitet hatte. Sie waren eine Augen- und Gaumenweide.

Silberne Ehrennadeln für 25-jährige Mitgliedschaft

Für **Michael Dartsch**, über den Peter Mendt berichtete, begann alles mit einem aufblasbaren Gummiboot, im wahrsten Sinne des Wortes. Später folgten dann Kanufahrten, Vorschoterfahrten auf 420er und 470er auf Schlei, Plöner See und Alster. Noch später war er als Vorschoter oder „Trimmlast“ oder beides auf dem Piraten des Bruders auf der Elbe, dann auch mit dessen Jollenkreuzer. Richtig los ging es dann mit einem eigenen Tuckerboot auf der Elbe. Das war ein Riesenspaß. Und aus diesem Spaß entwickelte sich der Wunsch nach einem größeren Schiff, einem Schiff, das es so noch nicht gab, jedenfalls nicht in Europa. Mit Hilfe von Schiffs-Architekten, Yacht-Designern und Fischern aus Maine und Rhode Island wurde am Ende ein wunderbarer, netter Wertbesitzer auf der westfriesischen Insel Vlieland in Holland gefunden. Und hier auf Vlieland stand eine Schiffsform für ein 38-Fuß-Maine-Lobster-Boot, aber kein Schiff. So wurde die Form gefüllt, und zwei Jahre später war das Schiff bereit für den ersten Törn. Das erste Schiff, auf dem auch seine Frau mitfuhr, ein ruhig im Wasser liegender Halbverdränger. Seitdem besucht die Familie Dartsch die friesischen Nordseeinseln, Helgoland, Hamburg, die deutsche Ostseeküste, Dänemark und Schweden. Michael Dartsch erhielt eine silberne Ehrennadel für seine 25-jährige SVAOe-Mitgliedschaft.

Segeln war für **Janne Höpken-Boldt** seit ihrer Kindheit etwas Selbstverständliches, berichtete Ulrich Körner. Erste eigene Segelerfahrungen machte sie mit dem Opti auf dem Steinhuder Meer. Durch ihre Mutter genötigt, kam sie zum Kuttersegeln und fand Geschmack daran. 2003–2004 war sie sogar Kutterführerin auf der „Teufelsbrück“. Dem Kutter entwachsen, segelte sie mit Freundin Ute Pirat und stieg dann auf „Juelssand“ um, der vereinseigenen J/24. Auf ihr segelte sie bis 2020 mit, vorzugsweise am Mast und beim Genuatrimm. Als Höhepunkt reiste die Mannschaft nach Kanada, wo sie auf einem gecharterten Boot für die schwarzgelben Farben um Ruhm und Ehre kämpfen durften. Zwischenzeitlich hatte Jan Gallbach Janne mal auf die „Norddeutsche Vermögen“ gelockt, und seither weiß sie, wie der Fastnet Felsen aussieht. Ihre Familie besteht inzwischen aus vier Köpfen. Die eigene X 49 „Kaevin“ liegt in Eckernförde im Bojenfeld, und das Leben an Bord gefällt auch dem Nachwuchs. Die ältere Tochter schwärmt bereits mit ihren drei Jahren vom bevorstehenden sommerlichen Leben auf dem Boot. Auch Janne Höpken-Boldt gebührt für 25 Jahre SVAOe ein großes Dankeschön, ein herzlicher Glückwunsch und eine silberne Ehrennadel.

Ulli Jensen würdigte die seglerischen Lebensläufe von Vater und Tochter Haas. Der Karlsruher **Tobias Haas** machte seine ersten Segelerfahrungen, seine Segelausbildung und seine A-Schein-Prüfung auf dem Bodensee; er segelte auf VB480, Vaurien, Varianta und dem Schulschiff „Peter von Danzig“. Da ihn sein Studium unter anderem nach Stony Brook in den USA führte, kaufte er dort 1984 eine Lido 14 und segelte auf dem Long Island Sound. Dann restaurierte er eine New York Oyster Sloop und

segelte zwischen New York und Cape Cod. 1990 zog er nach Hamburg und erwarb einen 50%-Anteil am Jollenkreuzer Dolward Ut, R 590 (Feltz). Er nahm an verschiedenen Hochsee-Regatten teil (Helgoland – Edinburgh, Orkneys – Stavanger – Skagerrak – Hamburg, Pantaenius Rund Skagen), u.a. auf seiner klassischen Holz-yacht „Mollymauk“ und der später erworbenen Koopman 39 „Rode Zora van Amsterdam“. Zunehmend beteiligte sich auch die Familie, so 2017–2018 auf der Atlantikrunde Hamburg – England – Spanien – Portugal – Kanaren – Karibik – Bermuda – Azoren – Frankreich – England – Hamburg. Seit 2019 führten kleinere Törns in die Nord- und Ostsee.

Die Tochter **Rahel Haas** wurde logischerweise auch Seglerin. Mit acht Jahren startete sie im Opti, fuhr bald Opti-Regatten bis zu den Deut-

schen Meisterschaften. Später segelte sie mit Birte Preuss zunächst Teeny, dann 420er und nahm teil an Kieler-Woche-Regatten, Deutschen Meisterschaften und WM/EM-Ausscheidungen. Im Sommer 2009 skipperte sie das Familienschiff „Mollymauk“ für einen Törn mit Schwester Lea und Freunden von Hamburg bis in die Dänische Südsee. Sie war Teil der Haasschen Familiencrew bei den Hochsee-Regatten Helgoland – Edinburgh und Pantaenius Rund Skagen und vor allem bei der großen Atlantik-Runde. Sie nahm auch an kleineren Familientörns auf Nord- und Ostsee teil und segelte als Skipperin mit „Rode Zora“ Törns auf Elbe und Ostsee.

Tobias und Rahel Haas sind beide seit 25 Jahren SVAOe-Mitglieder und nahmen dafür die Glückwünsche und die silbernen Ehrennadeln entgegen.

 <p>DIREKT AM HAMBURGER YACHTHAFEN!</p> <h1>YACHTPROFI.DE</h1> <p>Gute Teile, guter Service.</p> <p>Ausrüstung von A–Z • Farben • Drahtverarbeitung Beschlüge • VA-Schrauben • Sanitär • Elektrik</p>	 <p>Hochwertige Produkte für die Pflege Ihrer Yacht:</p> <p>Reiniger Polituren Winschenfett Frostschutz</p>
<p>DEICHSTRASSE 1 • 22880 WEDEL • TEL.: + 49 (0) 4103 - 884 92 e-mail: info@yachtprofi.de</p>	

Manfred Taschendorf durfte die Laudatio für **Jonas Lysewski** halten. Jonas wurde quasi in den Verein hineingeboren. Seine sportliche Karriere begann klassisch im Opti. Bald war er im Hamburger Nachwuchskader und im A-Kader, konnte an der Deutschen Meisterschaft teilnehmen und wurde u.a. Hamburger Vizemeister. Weiter ging es auf dem 420er im Hamburger Leistungskader mit Teilnahmen an WM- und EM-Ausscheidungsfinalen. Jonas wechselte zu den Dickschiffen, segelte auf „Gunvør“ u.a. Gotland Rundt und Baltic Sprint Cup. 2008–2010 war er Teil eines SVAOe-Jugendprojektes auf der X48.2 „LUV“, geskippt von Daniel Rüter. Aus der Segelbegeisterung in diesem Projekt heraus entstanden drei J/24-Crews, u.a. der „Hungrige Wolf“, dem Jonas sich anschloss. Gesegelt wurden Nordseewoche, Baltic Sprint Cup, Herbsttour, Training- und Tourenwochenenden, Elbe-Regatten u.v.m. Es folgten bis 2020 Deutsche, Europa- und Weltmeisterschaften u.a. in Irland, Frankreich, Italien und auf der anderen Seite vom Teich, in Miami. 2012 segelte Jonas drei Monate als Wachführer auf „Gunvør XL“ im Transpazifik und war dann beteiligt am 1. Platz beim Hanse Race auf der „Haspa Hamburg“. Von 2013–2019 war Jonas Teil des Teams von Max Augustin auf der Farr 30 „HEAT“, das mehrere 1. bis 3. Plätze bei Kieler Woche, Warnemünder Woche, Le Voiles de St. Tropez, Nordseewoche und der Internationalen deutschen Meisterschaft ersegelte. In den Jahren 2021, 2022 und 2023 errang Jonas als Teil der „Hungriger Wolf“-Crew jeweils den ersten Platz bei den Deutschen und Schwedischen Meisterschaften. Diverse Touren auf u.a. X-55, X-46, Folkeboot, RJ 85, 6.5 KR-Seekreuzer bestritt Jonas als Skipper bzw. Wachführer. Neben den beeindruckenden

Regatta-Aktivitäten hat Jonas 2011 auch sein FSJ im SVAOe durchgeführt und ist seit 2010 als ehrenamtlicher Opti-Trainer und seit 2019 als Referent in unseren Ausbildungskursen aktiv. Für sein großes Engagement gebührt ihm der Dank des Vereins. Er erhielt die silberne Ehrennadel, mit der Hoffnung auf mindestens weitere 25 Jahre im SVAOe.

Lisa Raschdorf war leider nicht anwesend, Ulli Jensen berichtete über sie. Warum Lisa erst 1999 in den SVAOe eintrat, konnte im Vorgespräch nicht festgestellt werden, denn im Opti saß sie schon im Alter von sechs und bei dem Vater an Bord der Familienyacht schon mit fünf Jahren. Jedenfalls wird aus ihrer Vita deutlich, dass sie nicht nur selbst im Verein groß geworden ist, sondern auch den Verein durch ihre Leistung großgemacht hat. Mit 14 Jahren wechselte sie in den 420er und segelte in der Klasse sehr erfolgreich. Sie und andere großartige Hamburger Nachwuchsseglerinnen sorgten für Selbstbewusstsein bei den Mädchen und spornten auch die Jungen an. Lisa krönte ihre Zeit im 420er 2005 mit dem Gewinn der DM am Bodensee, eine große Leistung! 2006 ging die Crew auseinander, und es drohte der Verlust an Talent, wie leider so oft, wenn junge Leute aus den Jugendbooten herauswachsen. Kurzzeitig segelte Lisa mit wechselnden Crews im Piraten. Doch dann trat sie mit einer Crew aus jungen Frauen an den Verein heran. Sie planten, eine Frauencrew zu bilden, die bei den J/24 erfolgreich mitsegeln wollte. Der Verein unterstützte das durch den Kauf eines Bootes in Irland. Das sich daraus ergebende bald 12jährige Engagement fand erst durch die Pandemie und die sich mit der Zeit einstellenden Veränderungen in der Crew ein Ende. Insgesamt ein toller Erfolg, weil die Crew

schon viele Jahre vorher nicht mehr an einem gemeinsamen Standort lebte und auch das erste Crew-Baby 2015 zur Welt kam. Mittlerweile, seit Mai letzten Jahres, ist Lisa selbst Mutter eines Jungen. Auch Lisa begleiten gute Wünsche für weiterhin erfolgreiche Jahre. Sie erhält ebenfalls die silberne Ehrennadel.

Auch **Marek Jacob** war nicht persönlich anwesend. Manfred Taschendorf verlas einen Brief von ihm, in welchem er berichtete, dass er sich trotz beruflicher Bindung in Offenbach am Main dem SVAOe weiterhin verbunden fühle und sich alle zwei Monate über Post aus dem Norden freue. Angefangen hatte er bei Rosi und Jochen im Opti auf der Alster. Die Aufforderung, nicht so wie in der Badewanne zu sitzen, wirkte, nun sei er meist auf der Kante. Erst mit dem Vater auf der nun 102 Jahre alten Rennjolle „Woge“ am Wochenende auf der Elbe und im Sommer auf Tour auf diversen Binnengewässern zwischen Friesland, finnischen Schären, tschechischer Elbe und Meckpomm. Einige Berichte im Vereinsblatt haben dies dokumentiert. Mit etwa 18 Jahren hatte er seinen festen Platz in der dreiköpfigen Regattacrew der minimal jüngeren „Fram“ seines Vaters gefunden. „Fram“ ist wie „Woge“ eine 22er Rennjolle, jedoch für Regatten hergerichtet. Die „Fram“-Crew ist auf diversen Klassikerregatten regelmäßig erfolgreich für den SVAOe unterwegs. Seit einigen Jahren hat Marek Jacob seine Faszination auf dem Traditionssegler „Rennkutter Nobile“ gefunden. Das Baujahr von „Nobile“ steht den beiden Jollen nicht nach und das Schiff trägt das vermutlich zweitgrößte Segel der Ostsee am 38m hohen Gaffelmast. Trotz der insgesamt 510 m² Segelfläche sei die Bedienung der Segel eigentlich nicht viel anders als auf der Gaffeljolle. Es sei nur alles größer und schwerer.

Gutes Essen sei daher Pflicht, damit die vereinten Kräfte mit gut 40 Händen beim Segelsetzen nicht versagen. Marek Jacob sendete viele Grüße in die Runde. Auch er erhält die silberne Ehrennadel.

Damit schlossen die Ehrungen. Es blieb geselliges Beisammensein.

Besuch des Hamburger Schulmuseums

„DIE ALTJUNIOREN WOLLTEN SICH AN IHRE SCHULZEIT ZURÜCKERINNERN“

Von Peter Kaphammel ■ Mit 26 Teilnehmern trafen wir uns am 7. April um zehn Uhr vor dem Hamburger Schulmuseum in der Seilerstraße 42. Auf der Basis der Vorabinformationen waren alle neugierig, wie es in der Kaiserzeit, der Weimarer Republik, der Nazi-Diktatur und der Nachkriegszeit (in der Bundesrepublik und in der DDR) in unseren Schulen aussah. Um uns dieses nahezubringen, hatten wir „Frl. Hartmann“ als Referentin gewinnen können.

Wir trafen uns zur Einführung zunächst in der Bibliothek des Museums – sie umfasst ca. 30.000 Bücher. Hier wurden uns die Grundzüge der Pädagogik erläutert, mit den Einflussfaktoren Schule, Elternhaus und Umwelt und den Wechselbeziehungen zwischen diesen. Wir wurden dann aufgefordert, auf Karten zu notieren, welches die für ein Kinderleben notwendigen Kenntnisse sein müssten und was nach unserer Meinung durch die Schule vermittelt werden sollte. Erstaunlich viele Gedanken oder auch Anforderungen wurden von den Teilnehmern genannt und an die Pinnwand gesteckt. Anschließend wurden die wichtigsten Erkenntnisse bewertet.



Aufstellen nach „Deerns“ und „Jungs“



Kinderbuch der Kaiserzeit



Zwei Lebenswelten in Hamburg

Dann hatte die Gruppe auf der Treppe zum 1. Stock Aufstellung zu nehmen, natürlich getrennt nach „Jungs“ (rechte Treppenseite), „Deerns“ (linke Treppenseite) – und „Frl. Hartmann“ ganz oben auf der Treppe. Sie wies uns an, wie wir uns als Schüler in der Kaiserzeit zu benehmen hätten: Herausgeputzt mit Rock („Deerns“) bzw. kurzer Hose („Jungs“) und fleckenloser Bekleidung, ohne krause Haare und adrett gekämmt, mit freundlichen Blicken der Lehrerin zugewandt. „Frl. Hartmann“ machte uns die Benimmregeln klar, wie einer Lehrerin in respektvoller Art zu begegnen sei.

Dann durften wir im 1. Stock in einem Raum auf flachen Holzbänken platznehmen. „Es lebe unser Kaiser, Hurra, Hurra!“ Unter den strengen Blicken der Deutschen Kaiser erfuhren wir, was Schule unter den Kaisern zu bedeuten hatte: So wurden die Mädchen auf ihre Pflichten in Haushalt und Familie vorbereitet; in armen Familien mussten bis zu ca. 11 Kinder versorgt werden, in reichen Elternhäusern waren es durchschnittlich 2,6 Kinder. Die Töchter der Reichen wurden nach der Grundschule gern auf die „Höhere Töchter-schule“ geschickt, wo sie auch musizieren und repräsentieren lernten. Die Jungen wurden schon früh auf die Teilnahme am Militärdienst gedrillt, es war eine Ehre, dem Kaiser zu dienen. Die Unterschiede zwischen Arm und Reich waren beträchtlich. Auf Hamburg bezogen, wohnte man entweder vornehm um die Alster herum oder gedrängt und unter schwierigen hygienischen Bedingungen im Gänge-Viertel und ähnlichen Vierteln.

„Frl. Hartmann“ verkleidete sich als Lehrerin der Kaiserzeit, die „Deerns“ wurden mit einer Schürze, die „Jungs“ mit einem Matrosenkragen dekoriert, jeder erhielt ein Namensschild (ich

war auf einmal „Emil“) und dann erfolgte ein erneutes geschlechtergetrenntes Aufstellen auf dem Flur. Erst dann durften wir das Klassenzimmer, immer vier Schüler nebeneinander, betreten, uns auf die alten Schulbänke mit klappbarem Arbeitsdeckel und Tintenfass setzen. Wir hatten aufzuspringen, wenn „Frl. Hartmann“ in die Klasse eintrat und sie im Chor mit „Guten-Morgen-Frl.-Hartmann“ laut und deutlich zu begrüßen und uns erst nach Aufforderung zu setzen. Mit dem Rohrstock auf dem Lehrerpult führte „Frl. Hartmann“ ein strenges Regime. Die „Primusse“ saßen in der 1. und 2. Reihe, die „schlechten“ Schüler in den letzten Reihen, und diesen wurde auch deutlich zu verstehen gegeben, was sie alles nicht konnten oder falsch gemacht hatten. Zwischendurch gab es Ermahnungen wie „Liegen auf den Ellenbogen ist frech und ungezogen!“ Wir bekamen einen Griffel und eine Schiefertafel in die Hand und mussten einzelne Worte nach Vorlage schreiben: die „Deerns“ Worte aus dem Küchenbereich, die „Jungs“ Worte aus dem militärischen Bereich. Natürlich korrigierte „Frl. Hartmann“ oft die einzelnen und natürlich mussten wir unsere Tafeln anschließend mit nassem Schwamm und Läppchen wieder putzen. Schließlich gab „Frl. Hartmann“ bekannt, dass die Stunde beendet sei, und wir verließen den Klassenraum mit gemeinsamem Aufstehen und einem lauten „Auf-Wiedersehen-Frl.-Hartmann“.

Danach erfuhren wir auch noch einiges zu den Wesenszügen der Schule in der Weimarer Republik und in der Nazi-Zeit. Speziell in der Nazi-Zeit war die Schulerziehung strikt auf den Führer und die Partei ausgerichtet.

Den Abschluss bildete eine große Teilnehmer-Runde, in der wir aufgefordert wurden, über das



Strenges Regime von „Frl. Hartmann“



Brave Schulklasse



Griffel, Tafel, deutsche Schrift



Schule in der Nazizeit



Dank an „Frl. Hartmann“ (Fotos © Tomas Krause)

im Museum Erlebte zu diskutieren und Ausblicke auf die Zukunft zu wagen. Da kamen von den Teilnehmern durchdachte Beiträge.

Es gab viel Beifall für die Glanzleistung von „Frl. Hartmann“, die mit ihrem Wissen und ihrem Schauspielern zu einem sehr informativen und erfolgreichen Erlebnis beigetragen hat. Wir nahmen in der Bibliothek unsere Sachen wieder entgegen. Norbert Schlöbohm übergab drei Bücher für das Museum, eines davon von einem DDR VEB. Schließlich überreichte die Gruppe einen Umschlag als Dank für vier Stunden spannende und überaus gelungene Führung.

Mitgliederversammlung im März

SCHADENSMANAGEMENT BEI UMWELTSCHÄDEN

CKB ■ Die Mitgliederversammlung am 15. März wurde pünktlich um 19:30 Uhr von Dr. Stephan Lunau eröffnet. Haupttagesordnungspunkt war ein Vortrag zweier Referenten aus der Hamburger Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA), die Peter Kaphammel für uns gewinnen konnte, und die uns über **Wasserschutz, Behandlung von Abwässern und Verhalten bei Schadensvorfällen** informierten.

Hendrik Lührs und Silja Reese sind in der Behörde u.a. mit Schadensmanagement, Bereitschaftsdienst, Soforthilfe und Altlastensanierung befasst. Insgesamt stehen etwa 30 Mitarbeiter für diese Aufgaben bereit und sind zwischen 9–16 Uhr erreichbar. Dabei wird stets mit anderen Behörden, Feuerwehr, Polizei und THW eng zusammengearbeitet. Auch Fachfirmen zur Beseitigung von Schadstoffen an Land oder im Wasser werden fallweise herangezogen.

Beispiel Untergang des 80m-langen Binnenschiffes „Alster“ am 6. Februar dieses Jahres im Blumensandhafen, beladen mit 1.400 t Kalksulfid und 3.500 l Dieselkraftstoff: Es gab einen Einsatz der Feuerwehr mit Löschbooten und 40 Einsatzkräften, es wurden Absorber-Ölsperren um den Havaristen ausgelegt, um ein Ausbreiten des Öls und des Kaliumchlorids zu vermeiden und die ausgelaufenen (glücklicherweise geringen) Mengen aufzufangen. Es war dann zu klären, wann die Hafenecken wieder freigegeben werden konnten, was mit dem geborgenen Öl passieren sollte, ob das Unglück zu spät gemeldet worden war, wie es überhaupt dazu



Hamburg

Behörde für Umwelt, Klima, Energie
und Landwirtschaft

Umgang mit Gewässerverunreinigungen (GVU)

Welche Stoffe führen zu einer GVU?

- Diesel und Benzin
- Mineralöl (MKW: Mineralölkohlenwasserstoffe): 1 L Mineralöl verschmutzt 1 Mio L Wasser, d.h. ein Tropfen verschmutzt ca. 600 L
- Abwasser aus Toiletten

Was sind die Hauptursachen für eine GVU?

- Unvorsichtiges Handeln beim Betanken von Schiffen
- Unfälle
- Nicht ordnungsgemäß geschlossenen Tankklappen/Kanister...

Wie gehe ich mit einer GVU um?

- **Info an 040 42840-2300 innerhalb der Geschäftszeiten Mo-Do 8:45 – 16:00 und Fr 8:45 – 14:00 oder Polizei und Feuerwehr**
- Weiteres Austreten von umweltgefährdenden Stoffen unterbinden, Schadensursache beheben
- Ölig: Ausbreiten des aufschwimmenden Stoffes verhindern
- Wässrig: „Ist das Gift erstmal im Wasser, dann ist es auch im Fisch.“

Welche Gegenmaßnahmen werden getroffen?

- Schaden eingrenzen z.B. durch Auslegen von Adsorbersperren
- Schaden entfernen, z.B. Öl aufnehmen mit geeignetem Bindemittel oder Tüchern, bei größeren Havarien Absaugen des Oberflächenwassers

Was sollte auf keinen Fall getan werden?

- Verunreinigung verteilen z.B. durch Rühren oder Verwirbeln
- mit tensid- /seifenhaltigen Reinigungsmitteln (z.B. Spülmittel) das Öl im Wasser verteilen



Abb. 1: Wasser-Öl-Gemisch mit definierter Grenzfläche; das Öl schwimmt auf der Wasseroberfläche auf



Abb. 2: Wasser-Öl-Emulsion nach Zugabe von Tensiden; führt zur Verteilung kleinster Öltröpfchen in der gesamten Wassersäule



Hendrik Lührs, BUKEA

kommen konnte (mit einer Schadenssumme von 20.000 €) – Themen, die vor allem die Polizei beschäftigten und an denen die BUKEA intensiv beteiligt war.

Bei großen Schadensfällen wird automatisch das Havariekommando alarmiert. Es handelt sich dabei um einen Zusammenschluss von Bund und Küstenländern mit Sitz in Cuxhaven, um größere Havarien im Nord- und Ostseeraum koordiniert zu bewältigen. Dafür zahlt auch Hamburg in einen Fonds ein. Wenn das Havariekommando aktiv wird, greift es häufig wieder auf Unterstützung durch die BUKEA zurück.



Silja Rees, BUKEA

Alle Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW) sind generell biologisch schwer abbaubar, und ihre Abbauprodukte sind teilweise sogar noch toxischer als die Ausgangsstoffe. Öl, das ins Wasser gelangt, wird teilweise an die Uferzonen verdrängt und kann dort z.B. das Gefieder von Wasservögeln und das Fell von Säugetieren verkleben. Versuchen die Tiere, sich davon zu befreien, nehmen sie das Öl auf und werden so vergiftet. Kleinstlebewesen können durch das Öl absterben. Durch das Absinken des Öls auf den Gewässergrund können dort weitere Organismen geschädigt werden. Ein Tropfen MKW reicht bereits, um 600 l Wasser zu verschmutzen – Handeln ist also stets geboten.

Die Behörde beobachtet mithilfe einer Libelle, einer Beobachtungsdrohne, laufend die Hamburger Gewässer, kann Ölsuren und deren Herkunft gut verfolgen und erstellt Bilder des Stroms.

Oft muss sich die Behörde aber eher mit den kleinen Lässlichkeiten befassen. Ein Bootseigner betankte sein Boot von außen, wobei etwas Diesel daneben lief – just vor den Augen von BUKEA-Schadensmanagement, die gerade wegen eines Falls von „weißem Wasser“ vor Ort waren (letzteres erwies sich als harmloser Blütenstaub). Dumm gelaufen – besser wäre eine Betankung mittels Schüttelschlauch gewesen.

Insgesamt gibt es etwa 670 Schadensfälle pro Jahr, besonders zu Saisonbeginn, wenn alle Eigner ihre Boote wieder saisonklar machen. Luftverschmutzungen sind übrigens auch strafbar, allerdings sehr schwer nachweisbar. Es gibt nur wenige Messstationen für Emissionen, eine wohl in Wedel. Für Schadensvorfälle in der Hamburger Yachthafen-Gemeinschaft (HYG) in Wedel ist die BUKEA aber generell nicht zuständig – das fällt in die Zuständigkeit des Landes Schleswig-Holstein.

Einige Verhaltensempfehlungen für Bootseigner:

- Im Naturschutzgebiet besser nicht betanken
- Versicherungspolicen prüfen, denn Bergungskosten können beträchtlich sein
- Frostschäden können zum Auslaufen von Öl führen
- Gelangt Öl ins Wasser, muss gemeldet werden, entweder bei der BUKEA innerhalb der Geschäftszeiten oder bei der Polizei. Auch kleine Unfälle besser melden – keine Angst, die Verhältnismäßigkeit wird gewahrt
- Dann müssen Absorbersperren gelegt werden, Öl mit Absorbentüchern aufgenommen werden
- Wenn Sperren ausgebracht sind, können Nachbarn evtl. nicht ablegen, aber das muss ertragen werden
- Spülmittel hat an Bord nichts zu suchen (eigentlich nicht einmal zum Geschirrspülen): Wenn man versucht, Öl damit zu neutralisieren, verschwindet das nicht wirklich, sondern sinkt auf den Boden; das kann als Schadensvertuschung gewertet werden
- Schiffsreinigung und Malerei sind generell problematisch; auch Hochdruckreiniger, selbst wenn deren Abwasser in ein Siel geleitet wird, solange das Siel ein Regenwasser- und kein Schmutzwassersiel ist.
- Bei der Auswahl von Reinigungsmitteln auf orange Markierung achten: so gekennzeichnete Mittel enthalten Gefahrstoffe und dürfen nicht zum Reinigen benutzt werden
- Anti-Fouling-Anstriche gehen zwar auch ins Wasser, aber wenn sie zugelassen sind, ist das akzeptabel
- Fäkalien dürfen nicht ins Wasser gelangen – das löste im Publikum eine längere Diskussion



Zuhörer und Zuhörerinnen



Peter Kaphammel dankt den Referenten



Verabschiedung von Sven Becker



Eine Lokomotive! (Fotos © Tomas Krause)

über Bordtoiletten und Fäkalientanks aus. Die Regel gilt inzwischen für praktisch alle Häfen und viele Gewässer.

Ein Merkblatt über das Handeln bei Schadensvorfällen, das von BUKEA offiziell abgesegnet wurde, ist diesem Bericht beigelegt und kann von jedem Skipper herausgetrennt und im Boot an gut sichtbarer Stelle ausgehängt werden.

Damit schloss der Vortrag und die Referenten wurden mit freundlichem Applaus und einem von Peter Kaphammel überreichten kleinen Geschenk (natürlich innerhalb der für Staatsdiener erlaubten Grenzen) verabschiedet.

Weiterer Tagesordnungspunkt der Mitgliederversammlung war die **Verabschiedung von Sven Becker** aus seinem Ehrenamt als Jugendwart: Er erhielt als Überraschungsgeschenk eine Lokomotive für seine Modelleisenbahn, und ebenfalls einen herzlichen Dankesapplaus.

Die Mitgliederversammlung war offiziell beendet, inoffiziell wurde weiter geredet, getrunken und gelacht.



„Was tun wenn's brennt“ – Feuer an Bord WORKSHOP ZUR FEUERSCHUTZAUSBILDUNG

Von Birgit und Hermann Güldener ■ Zu dieser wichtigen und informativen Veranstaltung am Montag, den 4. März, hatte Peter Kaphammel eingeladen. Mit der Vorstellung von Ole Pietschke vom Event Marketing der Pantaenius-Akademie, gleichzeitig stellvertretender Ortsbrandmeister in Belum bei Otterndorf, eröffnete Peter die mit 30 Teilnehmern sehr gut besuchte Veranstaltung um 10 Uhr.

Über 200 Brände pro Jahr werden allein durch die Pantaenius-Versicherung abgewickelt, berichtete Ole Pietschke. Die Hauptursachen der Brände:

1. Elektrik, Elektronik
2. Pantry, Küchenbrand
3. Fehlverhalten der Crew
4. Heizung, Gas-Anlage
5. Motor, Maschinenanlage
6. Tanken

Zu 1: Häufige Brandursachen sind nicht fachmännisch verlegte Kabel in Verbindung mit Lusterklemmen. „Kabelsalat“ im Anschlusskasten führt häufig zu einem Schwelbrand. Auch sollte eine Kabeltrommel stets nur abgerollt genutzt werden. Die Landstromverbindung sollte bei Abwesenheit getrennt werden. Im Winterlager sind billige Heizlüfter oft die Brandursache Nummer 1.

Es ist angeraten, die Versicherungs-Police auf die Allrisk-Deckung der o.g. Punkte zu prüfen.

Zu 2: Fettbrand auf dem Herd kann sehr schnell zu einer „feurigen“ Pantry führen. Geeignete Löschmittel sind:

- Passende **Deckel** auf die Pfanne/Topf draufsetzen

- **Feuerlöschdecke** (mindestens 1 m²)
- **Feuerlöscher** der Brandklassen ABF (F für Fettbrände)

Mit den o.g. Löschmaßnahmen wird dem Feuer der Sauerstoff entzogen. Man sollte jedoch nicht sofort nachsehen, ob das Feuer schon gelöscht ist, sondern eine Weile abwarten. Im gewerblichen Bereich (dazu zählen auch Charter-Yachten) ist eine Löschdecke nicht erlaubt.

Kleine Feuerlösch Dosen sind wegen des nur sehr begrenzt vorhandenen Löschmittels nicht empfehlenswert, jedoch können sie bei Kleinbränden sofortige Hilfe leisten.

Mit Wasser sollte Fett niemals gelöscht werden; es käme zu einer gewaltigen Fettexplosion. Wie heftig diese ist, konnten wir bei den praktischen Übungen draußen vor dem Clubhaus erleben. Lediglich eine Tasse Wasser wurde in heißes Fett gekippt. Es gab eine 3 bis 4 m hohe Stichflamme. Auch sollte aus diesem Grund niemals eine brennende Pfanne über Bord geworfen werden.

Zu 3: Das Fehlverhalten der Crew spielt ebenfalls eine große Rolle bei der Entstehung von Bränden. Es werden Kerzen angezündet und nicht beaufsichtigt oder Zigaretten geraucht und achtlos beseitigt. Mit Überdruck arbeitende Petroleum-Lampen haben durch Fehlfunktionen schon zu verheerenden Bränden geführt.

Wichtig sind Rauchmelder an Bord; sie können Leben retten. Ebenso wichtig sind CO-Melder; diese sollten auf Atemlufthöhe angebracht werden.

Zu 4: Die Gas-Anlage muss regelmäßig alle zwei Jahre von einem Fachbetrieb gewartet werden. Durch Korrosion/Versprödung können sich feine Risse in den Rohren/Schläuchen bilden.

Wenn ein Boot getrailert wird, müssen während des Transports unbedingt Strom und Gas ausgestellt sein.



Anmoderation von Peter



Aufmerksames Auditorium



Unterschiedliche Feuerlösch-Typen



Zwei Spraydosen



Eine explodierte Spraydose



Feuerlöschübung



Jeder kam dran ...



Feuer gelöscht



Wasser wird auf brennendes Öl gekippt ...



... das Ergebnis ist beeindruckend



*Peter Kamphammel bedankt sich bei Ole Pietschke (links)
(Fotos © Tomas Krause, Birgit und Hermann Güllner)*

Zu 5: Die Maschine darf nicht überhitzt werden. Das bedeutet, dass „Hebel on the Table“ nur sehr kurzzeitig genutzt werden sollte. Sonst droht „mit Vollgas in die Feuerfalle“.

Der größte Brandstifter ist der Skipper selbst. Häufiger Fehler: Es brennt im Motorraum, das Motor-Schott wird geöffnet, Sauerstoff kommt herein, es kommt es zur Verpuffung.

- Bei Bränden im Motorraum (gilt auch für die Bord-elektronik) bieten sich **CO₂-Löcher** an. Kohlendioxid ist ein rückstandsfreies Löschmittel und erstickt den Brand. Achtung: In geschlossenen Räumen droht Erstickungsgefahr für Personen.
- Um einen Brand im Motorraum von außen zu löschen, ist ein **„Fireport“** nützlich. Es handelt sich hierbei um eine verschließbare Feuerlöschöffnung im Schott, in die die Feuerlöschdüse oder der Schlauch des Feuerlöschers sicher hineingeführt werden kann, ohne das Schott zu öffnen.
- Weiter gibt es noch den **Pulverlöcher**. Das Feuerlöschpulver ist zwar das effektivste Löschmittel, aber unter Deck nicht empfehlenswert. Das Pulver oxidiert, ist gesundheitsschädlich und verschmutzt den Raum erheblich. Es legt sich in die kleinste Ritze.
- Der **Schaumlöcher** ist der Standardlöcher an Bord. Er sollte gut zugänglich sein, am besten gleich am Niedergang. Es sind mindestens zwei Schaumlöcher zu empfehlen, verteilt auf die unterschiedlichen Bord-Räume. Mit einem Schaumlöcher darf aber niemals brennendes Fett gelöscht werden, es sei denn, es handelt sich um einen Löcher für Brandklasse F (siehe Top 2).

Zu 6: Beim Betanken eines Bootes auf einem Trailer an einer Straßentankstelle ist darauf zu achten, dass der Tankeinfüllstutzen geerdet wird.

Zum Schluss wurde noch die **Sicherheitsrolle**

(Sicherheitseinweisung) angesprochen. Es sollten dabei klare Regeln getroffen werden, welches Crew-Mitglied in einem Notfall welche Aufgabe hat. Skippers Briefing:

- Klare Rollenverteilung
- Was finde ich wo an Bord, besonders die Feuerlöcher?
- Wie kann ich Hilfe herbeiholen?
- Wie wird das Funkgerät bedient?

Nach dem theoretischen Teil kam der praktische Teil vor dem Clubhaus.

Ole Pietschke erklärte die Benutzung eines Feuerlöschers. Gelöscht wird immer mit dem Wind, und zwar von unten nach oben und stoßweise. Um einer Wiederentzündung vorzubeugen, ist es wichtig, Reserven zu bilden, also einen Rest im Löcher aufzubewahren, was allerdings schwer abzuschätzen ist.

Jeder kam einmal zum Üben an die Reihe. Auch wurde das Löschen eines Flächenbrandes mit zwei Personen mit je einem Löcher geübt.

Zum Schluss zeigte uns Ole Pietschke, mit Schutzanzug und mit Schutzhandschuhen ausgerüstet, zwei gefährliche Experimente mit dem Brand-Simulator. Alle Anwesenden nahmen einen großen Sicherheitsabstand ein. Zuerst erhitze er zwei normale Spraydosen, welches zu gewaltigen Explosionen führte. Danach erhitze er Speisefett und schüttete an einem langen Stab eine kleine Tasse Wasser hinein. Es gab eine Explosion und eine riesige Stichflamme.

Es war eine sehr interessante und äußerst lehrreiche Veranstaltung. Ole Pietschke hat uns an das ernste Thema Brandverhütung und -bekämpfung auf äußerst unterhaltsame Art herangeführt und sensibilisiert. Die eindrucksvollen Demonstrationen dürften allen Teilnehmern in lebhafter Erinnerung bleiben.

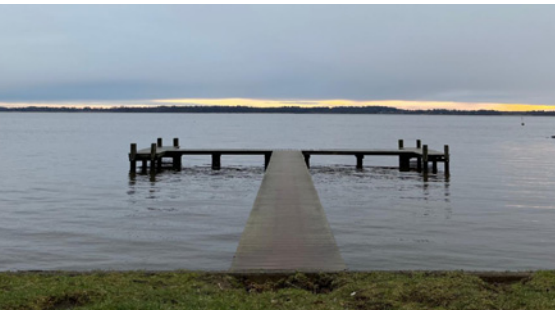
Ole Pietschke wurde mit großem Applaus und einem kleinen Geschenk verabschiedet.

JUGEND

Segeltheorie für die Opti-Kinder

VIEL SPASS IN BORGWEDEL AN DER SCHLEI

Am 24. und 25. Februar fand in der Jugendherberge Borgwedel ein Theoriewochenende für Opti-Kinder statt; neunzehn Anfänger und Fortgeschrittene haben daran mit großer Begeisterung teilgenommen. Begleitende Trainer waren Birte Daniel, Jan Hauschildt, Svante Fink und Jens Holscher. Ann Daniel (8 Jahre) und Amelie Holscher (8 Jahre) haben ihre Eindrücke aufgeschrieben.



Blick über die Schlei



Ein Opti ...



... für jedes Kind



Segeltheorie



Viel gelernt und viel Spaß (Fotos Jens Holscher)

Theoriewochenende der Opti-Gruppe in Borgwedel

Das Theoriewochenende war sehr schön.
Zusammen mit Ann Luise und noch anderen Kindern
war ich in der anfänger grupe bei Jan und Birte.
Wir haben fast alle regatta-flaggen ausgemalt.
Wir übten auch den kreuzknoten, achtknoten und
Palstek. Ann 16 und ich sint einmal unerlaubt Aus
dem fenster gesprungen und sind schnell um Das Haus
gerant. Das früstüg fand ich sehr Lecker. Die Nacht-
wanderrung war mega Cool. Ich habe mir das zimmer
mit Elisa und Jola geteilt.

Libe grüße

eure Amelie

GER 0000 gib0!



Im Februar sind wir alle
ins Segel Lager gefahren.
Das Segel Lager hat in
Borgwedel stattgefunden

ich habe viel mit meinen
Freunden abrausen gespielt.
außerdem haben wir viel
Theorie trainiert gemacht.

Jetzt kann ich meinen Namen
im Flaggen auf dem Boot schreiben
~~am~~ Segeln werden wir erst
nach Ostern auf der Aster.
Jan hat ~~mir~~ jedem von uns einen
kleinen opat für zu Hause
Geschenkt. Vielen dank,
eure Ann.

cool

FAHRTENSEGELN

Abenteuerparadies Karibik

SEGELN ZU EINSAMEN ATOLLEN

Von Luise Boehlich ■ Es ist Dezember 2023, als ich beschließe, dass ich genug von dem grauen Wetter habe und eine Abwechslung mit Sonnenschein benötige. Die „salty brothers“ sind zu diesem Zeitpunkt gerade mitten auf dem Atlantik, als ich ihnen die Anfrage zum Mitsegeln in der Karibik schicke. Die salty was? Das sind drei Freunde von mir: Steph, Robi und Nico, die sich ihren Traum einer Weltumsegelung mit einer Elan 434 Impression seit September letzten Jahres erfüllen.

Nach ihrer Ankunft und ein paar Tagen Erholung von der Tortur der Atlantiküberquerung bekomme ich eine positive Rückmeldung. Zügig buche ich meine Flüge für den kommenden Monat. Die geplante Etappe lautet: Über St. Maarten nach Bonaire im Zeitraum von zwei Wochen.

Die Anreise verläuft reibungslos. Nachdem mich das Taxi am Hafen von Marigot im französischen Teil der Insel ausgespuckt hat, sammelt mich Nico mit kaltem Bier auf dem Dinghy ein, und wir fahren zur „Pepper“, die gemütlich mit Blick auf die Stadt vor Anker liegt. Ich bin noch etwas verklatscht von der Reise, werde aber vorzüglich bekocht. Dann verziehe ich mich frühzeitig in die Koje.

Am nächsten Tag steht schon Karneval auf dem Programm, nicht nur in Deutschland sind die „Jecken“ unterwegs; auf den karibischen Inseln stept der Bär ebenso. Auch wenn ich noch nie beim deutschen Karneval war, würde ich die steile These aufstellen, dass es deutlich angenehmer bei karibischen Temperaturen ist.



Carneval auf St.Maarten



Die gestrandete Yacht an der Simpson Bay



Der kleine Thunfisch



Die Conch-Muschelberge

Dementsprechend leicht bekleidet tanzen die Einwohner hinter und auf den LKWs zu Reggae Beats die Straßen entlang. Abends finden sich alle am Marktplatz ein und die Party geht noch bis in die Nacht, aber da liegen wir schon wieder in unseren Kojen. Am nächsten Tag besorgen wir uns ein Mietauto. Der erste Tagesordnungspunkt ist ein absoluter Touristenhotspot: Der Maho-Beach ist besonders bei Plane-Spottern beliebt. Hier fliegen die landenden Flugzeuge so dicht über einen hinweg, dass man seinen Hut festhalten muss. Weiter geht's zur Simpson Bay, wo uns eine Überraschung erwartet. Zwei Wochen zuvor gab es einen Sturm, in dem sich eine Yacht von der Mooring losgerissen hat. Sie liegt am Strand, den Kiel bereits tief im Sand eingegraben, ein trauriger Anblick. Wir erkunden noch Philippsburg, und am Abend besuchen wir Freunde von den Jungs, die zuvor mit einem Charterboot in der Karibik unterwegs waren.

Am folgenden Tag brechen wir nach Anguilla auf. Der Wind steht ungünstig und so motoren wir den Katzensprung rüber zum Sandy Ground. Dort warten wir zwei Tage lang auf ein günstiges Wetterfenster für die Überfahrt nach Bonaire. Die Jungs nutzen die Zeit erfolgreich, um den Autopiloten wieder in Gang zu setzen.

Am nächsten Morgen verlassen wir die Bucht und müssen feststellen, dass nun der Windmesser nicht mehr will. So bitten wir Rasmus mit einem Schluck Rum um keine weiteren Komplikationen und eine ruhige Überfahrt. Das Wetter ist sonnig, klar und der Wind kommt angenehm aus Ost, bei 7 kn Reisegeschwindigkeit lässt es sich gut aushalten. Den Jungs wurde auf St. Maarten ein neuer Angel-Köder empfohlen: „Use a Stick! It just works! It's stupid!“ und so werfen wir das Stöckchen ab 50 m Tiefe in den Ozean. Nach

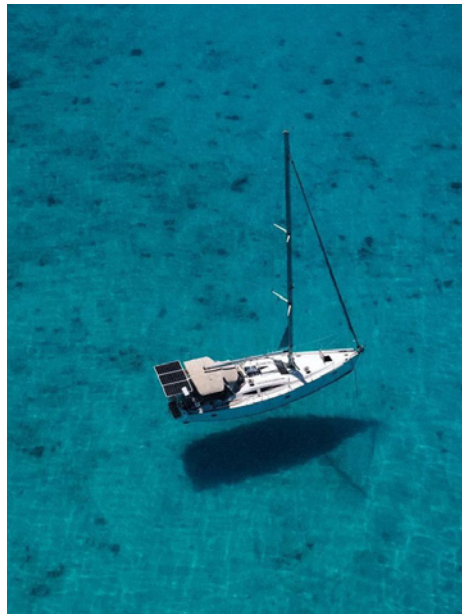
kurzer Zeit meldet sich auch schon die Angel, und Rasmus schenkt uns einen kleinen Skipjack (Thunfisch). In kürzester Zeit liegt der Pechfisch schon im Kühlschrank. Nach dem Abendessen beginnt dann erstmalig das rotierende Wachsystem. Nach einer kurzen Einführung ins Navi-System sowie der Handhabung von „Pepper“ generell bei Nacht beginne ich mit der ersten „Nachtschicht“. Gegen 22 Uhr brist es etwas auf, Steph und ich setzen das zweite Reff ins Groß, dann wird es bis auf das übliche Geklöter ruhig an Bord. Bei dem Geschaukel fällt es mir schwer, in den Schlaf zu finden, aber ich hoffe, dass es mir mit jeder weiteren Nacht leichter fallen wird.

Am Morgen steht uns die erste Nacht auf See sichtlich ins Gesicht geschrieben. Mit einem frisch gebrühten Kaffee in der Hand lässt es sich aber aushalten. Ich frage die Jungs nach meiner abendlichen Fata Morgana, den fliegenden Fischen am Horizont. Zum Glück bestätigen sie, dass diese tatsächlich da waren, es lag am Morgen sogar einer an Deck. Der Tag verläuft ohne weitere Vorkommnisse. Wir dösen so vor uns hin, hören viel Podcast und informieren uns über unser neues Ziel.

Wind und Welle lassen am folgenden Morgen etwas nach und es sieht nach einem herrlichen Segeltag aus. Auch die Motivation hat einen deutlichen Schub bekommen, vermutlich auch dank der guten kalten Dusche mit Pütz am Heck. Es wird Bananenbrot und normales Brot gebacken. Der Wind nimmt nachmittags kontinuierlich ab, aber er reicht immer noch aus, um mit Vollzeug gut zu segeln. Pünktlich zum Sonnenuntergang erreicht uns ein kurzer heftiger Regenschauer, der aber genauso pünktlich zum Abendessen im Cockpit wieder aufhört. Währenddessen debattieren wir über unsere Strategie



Lagerfeuer



„Pepper“, eine Elan 434 Impression, Drohnenfoto



Das Venezolanische Atoll, Drohnentfoto

für die Nacht, denn laut Wetterbericht soll der Wind nach Mitternacht weiter abnehmen. Um Bonaire am nächsten Tag bei Tageslicht erreichen zu können, dürfen wir nicht unter unsere Durchschnittsgeschwindigkeit sinken. Daher wird als letzte Tageshandlung der Spi aus der Last befreit und vorbereitet, bevor die restliche Mannschaft in den Kojen verschwindet und die Nacht beginnt.

Während ich noch im Schlummerland bin, setzen Steph und Robi morgens um 5 Uhr den Spi. „Pepper“ will aber nicht so richtig zügig vorankommen, und auch der Kurs muss für den Spi angepasst werden. Tja, Pläne sind ja bekanntlich dafür da, geändert zu werden, und so haben die Jungs nachts eine neue Idee ausgetüftelt, denn keiner hat Lust auf eine weitere durchgeschau-

kelte Nacht auf See. Rund 30 sm östlich von Bonaire liegen vor der venezolanischen Küste ein paar kleine Inselatolle. Die Aves de Sotavento könnten wir bei unserem Kurs nachmittags erreichen und dort ein oder sogar zwei Nächte verbringen. Beim morgendlichen Kaffee stimmen alle dem kleinen Abenteuer zu, denn viel ist über die Inseln nicht bekannt. Sie gehören zu Venezuela und dort, wo wir ankern wollen, ist ein Außenposten der venezolanischen Marine. Wir verlassen uns auf die einzige Eintragung in der Seekarte aus dem Jahr 2018: „Beautiful Anchorage! Officers will come to your boat. Nothing to pay, just some drinks. Very friendly! For the rest there is absolutely nothing.“ Auf dem Weg sind wir alle ziemlich aufgeregt, denn wir wissen ja überhaupt nicht, was uns dort erwartet. Wir bereiten „Pepper“ vor, räumen auf und Robi frischt sein Spanisch in letzter Minute nochmal auf. Erst kurz vor Ankunft kommt das kleine Atoll in Sicht, und außer ein paar einzelnen Fischern entdecken wir keine Zivilisation. Wir entscheiden uns, direkt bis zum Marinestützpunkt zu fahren und dort zu ankern, um unseren guten Willen zu zeigen. Während eines kurz ausfallenden Funkaustauschs wird uns mitgeteilt, dass nun „Officers“ bei uns an Bord kommen werden. Wir bringen Fender aus und warten zehn Minuten ab, während wir mit dem Fernglas den Stützpunkt beobachten. Wir erkennen drei Militärs in verschiedenen Uniformen, die zu unserem Boot fahren. Einer von ihnen ist beängstigend stark verumumt und ein anderer hat einen Lolli im Mund – in mir kommen ambivalente Gefühle hoch. Sind das nun krasse Respektspersonen oder lockere Kollegen? Zwei von ihnen kommen an Bord. Sie sind sehr vorsichtig und passen auf, dass sie nicht auf unsere Sitzpolster treten. Nach



Freund oder „Feind“?

einem Handschlag wird uns mitgeteilt, dass sie nun die „Pepper“ inspizieren werden. Der Vorgang dauert über eine Stunde und alles wird gecheckt: Wir zeigen Verbandskasten, Feuerlöscher, Seenotmunition, Epirb, Schwimmwesten, die Speargun etc. – letzte aber nur interessehalber – den Officers. Alles wird in eine Liste eingetragen, und die Reisepässe gecheckt. Während des Gesprächs wird die Stimmung immer entspannter. Die Militärs sind eher jünger als wir und ziemlich verschmiert mit Farbe, da sie gerade an Land ihre Unterkunft streichen. Es scheint selten jemand vorbeizukommen und die Abwechslung ist ihnen sehr willkommen. Auf Spanisch können wir uns gut verständigen. Was wir nicht verstehen, wird in den Google-Übersetzer eingetragen. Als wir fertig sind, bekommen wir noch einen Tipp, wo wir am besten ankern und dass wir gerne bleiben können. Lediglich abmelden sollen wir uns, wenn wir weiterfahren. Zum Abschied bekommen die Männer von uns noch einen kleinen Goodiebag mit ein paar kühlen Bierchen, Instantnudeln und Käse. Sie freuen sich sehr, und wir meinen zu beobachten, dass das Bier auf der Fahrt zurück an Land bereits geknackt wird.

Kurz vor Sonnenuntergang wechseln wir den Ankerplatz und liegen nun vor einer winzigen Insel in kristallklarem Wasser völlig einsam. Dieser Ort ist wirklich sehr magisch und wir freuen uns extrem, ihn morgen zu erkunden.

Mit unserem Dinghy landen wir am nächsten Tag am schneeweißen feinen Sandstrand auf einer der Inseln an. Bis auf eine Palmengruppe und viel Sukkulenten ist die Insel nur spärlich bewachsen. Wir entdecken die Überreste einer einfachen Lagerstätte und riesige Berge aus Conch-Muschelschalen, die wohl über Jahre von den Fischern dort abgeladen wurden, es müssen



Yellow goatfish, schmeckt übrigens wie Seezunge

tausende sein. Der viele Müll, vorwiegend Feuerzeuge, Flip-Flops, Crocs und Plastikflaschen, ist leider auch nicht zu übersehen. Wir fragen uns, warum die Fischer diese Berge von Muscheln nicht einfach im Meer versenken. Sie würden doch ein wunderbares künstliches Riff abgeben.

Weiter geht es zur nächsten Insel, die keine 300 Meter entfernt liegt und mit einer traumhaften Sandspitze ebenfalls zum Anlegen einlädt. Hier finden wir auf der anderen Seite ebenfalls ein recht großes Lager. Dort haben sich einige Fischer mit allem, was man zum Überleben braucht, häuslich eingerichtet: Eine einfache Küche, Schlafstellen, Vorräte, Werkzeuge, Dieselkanister und vieles mehr. Wir rätseln darüber, wie die Fischer den frischen Fisch lagern, um ihn weiterverkaufen zu können. Einen Stromgenerator oder Möglichkeiten zur Kühlung haben wir nicht entdeckt. Zwar ist gerade niemand „zuhaus“, jedoch kommt es uns etwas komisch vor, hier herumzulaufen. Es fühlt sich ein bisschen so an, wie ungefragt durch die Wohnung eines Fremden zu laufen, trotzdem sehr spannend.

Nach einer kleinen Schnorchel-Tour zwischen den Inseln, bei der ich meinen ersten „Meeresdollar“ finde, geht es wieder zurück an Bord. Steph und Nico machen sich nochmal allein zu einer Mission auf: Kokosnüsse pflücken. Ab jetzt



Aves de Sotavento (bei 12° 0' N, 67° 40' W), ist ein Korallenriff und besteht aus vier Inseln und drei Cays, Drohnenvideo (Fotos „Pepper“-Crew)

wird es jeden Morgen frische Kokosnuss geben. Den Abend lassen wir mit einem Lagerfeuer ausklingen.

Unseren letzten Tag im Atoll genießen wir nochmals mit ausgedehnten Schnorchel-Einheiten. Gegen Abend duschen wir uns das Salzwasser vom Körper. Als wir gerade sauber sind, fällt mir die Reuse wieder ein, die wir den Tag zuvor ins Wasser geworfen hatten. Also müssen Robi und Steph wieder ab ins Wasser. Wir hatten zwar eine GPS-Koordinate für die Reuse gesetzt, aber über Nacht scheint die Reuse gewandert zu sein, und das auch nicht ohne Grund. Sechs Fische unbekannter, aber gleicher Sorte sind uns ins Netz gegangen. Bevor wir die armen Fische unnötig schlachten, geht die große Recherche los. Ich schnappe mir das Angelbuch, und Steph baut über Starlink eine Internetverbindung auf. Dank des Buches haben wir eine Idee, wie die Kollegen heißen, und googeln im Internet weiter. Es sind „yellow goatfish“, Meerbarben – auf jeden Fall essbar! Auch diese Pechvögel landen

schneller als sie sich umsehen können in unserem Kühlschrank.

Nach dem Abendessen nehmen wir in der Dämmerung den Anker wieder auf und melden uns bei den Officers ab. Der Wind ist sehr gut, und wir werden voraussichtlich am nächsten Morgen um 7:00 Uhr früh auf Bonaire ankommen. Mit ausgebaumtem Vorsegel geht es in die schaukelige Nacht. Platt vor dem Wind nehmen wir Kurs auf Bonaire. Nach kurzer Zeit verabschieden sich die Ersten bereits in die Kojen, und ich beginne wieder mit der Nachtwache. Noch einmal schlafen, und wir sind da. Unser außerplanmäßiger Stopp wird uns wohl noch lange in Erinnerung bleiben.

Mit dem ersten Sonnenlicht machen wir an einer Mooring vor Kralendijk fest. Die Insel steht seit Jahrzehnten unter Naturschutz und bietet daher Tauchern sowie Schnorchlern ein traumhaftes Unterwasserparadies. So hatte ich das Glück, beim Schnorcheln einem Adlerrochen zu begegnen, und das mit einem einfachen Sprung ins Wasser direkt vom Boot vor der Promenade Kralendijks.

Zum Abschied gehen wir nochmal zusammen an Land essen. Während ich bei der gesamten Reise von Seekrankheit verschont geblieben bin, zeigte sich ein mir neues gegenteiliges Phänomen. Nach dem ausgiebigen Abendessen war mir derart übel (lag nicht am Essen), alles schwankte und mir ging es richtig schlecht. Ich wünschte mir nichts sehnlicher, als wieder zurück an Bord zu gehen, um dem ein Ende zu setzen.

Auch in der folgenden Woche in Hamburg fuhr ich in meinem Bett noch regelmäßig von links nach rechts, ebenso ist mir mein Flur auch erstaunlich schmal vorgekommen. Man muss wirklich aufpassen, nicht gegen die Wand zu laufen.

Ich werde sicherlich noch lange von dieser tollen Reise zehren. Wer sich für die Weltumsegelung der „Jungs“ interessiert, kann deren Reise hier verfolgen: www.saltybrothers.de.

AUS BEHÖRDEN UND VERBÄNDEN

Kurz berichtet

„ENVIRONAUT“

CKB ■ Der Bundesverband Wassersportwirtschaft (BVWW) hat in Kooperation mit internationalen Partnern einen Online-Lehrgang zum „Environauten“ entwickelt. Wie „Wassersportwirtschaft“ 02, 2024, berichtet, soll der Lehrgang Wissen über Umweltauswirkungen aller touristischen und sportlichen nautischen Aktivitäten vermitteln; Zielgruppen sind Marinas, Servicebetriebe, Skipper, Vercharterer, Vereine und Segelschulen. Der Lehrgang wird vom ERASMUS-Programm der EU gefördert. Der Lehrgang ist in mehrere Module aufgeteilt, ein Einführungsmodul über Meereskunde und vier spezielle Module. Bei erfolgreicher Absolvierung des Lehrgangs kann man ein Zertifikat als Umweltbeauftragter für den Wassersport erwerben. Der Lehrgang ist kostenlos. Mehr unter www.environaut.eu

DIES UND DAS

AUFGESPIESST

CKB ■ „Dreckinterventionsschwellen“, dieses Wort prägte neulich Poppy. Es bezeichnet das Ausmaß an Dreck und Unordnung, das jemanden veranlasst, sauber zu machen und aufzuräumen. Diese Schwelle ist, wen wundert's, individuell

sehr, sehr unterschiedlich. Bekannt ist das im gewöhnlichen Familienalltag. Bei Kindern und oft auch Männern liegen diese Schwellen erstaunlich hoch, bei Frauen zumeist eher niedrig. Logisch, wer dann das Geschirr abwäscht, staubsaugt, das Bad aufräumt und den Müll runterträgt. Konflikte vorprogrammiert.

Aber auch beim Segeln kann das eine Rolle spielen, insbesondere wenn verschiedene Teams dasselbe Boot nacheinander benutzen. Während die einen glauben, das Boot in gutem Zustand übergeben zu haben, entdecken die anderen in allen Ecken unerwünschte Hinterlassenschaften, nachlässig aufgeschossene Leinen, schlecht verwahrte Segel, vergessenen Abfall, halb gesäuberte Kaffeebecher usw. ... Ob es „Dreckinterventionsschwellensenker“ gibt, ähnlich wie Blutdrucksenker?

ZU UNSEREM TITELBILD

CKB ■ Unser Titelbild, gemalt von Christine Matthiesen, zeigt eine Situation im Frühling. Die Bäume sind noch kahl, aber einige Büsche blühen schon. Am Kai liegen einige Binnenschiffe, wir befinden uns in einem Binnengewässer, möglicherweise einem Binnenhafen irgendwo bei Wilhelmsburg.

Das Fahren durch Binnengewässer macht auch einen Teil des Reizes vom Bootssport aus. Ob man nun durch die inneren Schären und den Götakanal Schwedens fährt, sich von Hamburg aus mit dem Tuckerboot den Weg über die Elbe und verschiedene Kanäle nach Berlin bahnt, oder die niederländische Kanalwelt erkundet – alles Reisen, die verschiedene SVAOe-Mitglieder unternommen haben.

Segeln kann man da in der Regel nicht, aber jede Menge abwechslungsreicher Eindrücke gewinnen. Vielleicht bekommen wir auch mal einen Bericht von einer solchen Reise?

DAS BÜCHERSCHAPP

Zum Lesen und Wiederlesen

ARVED FUCHS AUF SHACKLETONS SPUREN

Von Norbert Suxdorf ■ „Ich habe Kap Hoorn im Winter mit einem Faltboot umrundet, habe mit Kajaks den Magnetischen Nordpol erreicht und bin mit ihnen auf den stürmischen Aläuten unterwegs gewesen. Aber bei dem Gedanken an Shackletons Unternehmung lief es mir stets kalt den Rücken herunter. Immer wieder erwischte ich mich bei dem Gedanken, wie und ob die Wiederholung dieser Rettungsaktion möglich sei.“

Arved Fuchs kannte auch die Antarktis. 1989 hatte er sie zusammen mit Reinhold Messner durchquert – über den Südpol, 2.500 Kilometer zu Fuß. So gelang den beiden als ersten, was Ernest Shackleton schon 1914 mit seiner „Endurance“-Expedition geplant hatte. Dessen Unternehmen scheiterte dramatisch. Die ebenso dramatische Rettung seiner Crew machte Shackleton zur Legende.

1997 fand in Bonn die Ausstellung „Arktis – Antarktis“ statt. Arved Fuchs war zur Eröffnung eingeladen. „Inmitten der Kunsthalle stand ein kleines weißes Boot, schlicht und ohne viel Zubehör. Ich schätzte seine Länge auf rund sieben Meter. Es war vollständig aus Holz gebaut, das Deck mit einer Segeltuchplane eingedeckt und am Bug stand in kleinen schwarzen Lettern der

Name geschrieben: ‚James Caird‘. Bis zu diesem Zeitpunkt wusste ich noch nicht einmal, dass das Originalboot überhaupt noch existiert.“ Es war das Boot, dem Shackleton und seine Crew ihr Überleben verdankten.

Ernest Shackleton, Seemann von Jugend auf und Kapitän auf weltweiter Fahrt, machte seine erste Antarktis-Erfahrungen als Teilnehmer der „National Antarktis Expedition“ 1901 unter Robert Falcon Scott. Ziel war der Südpol, aber man erreichte nicht einmal das Schelfeis.

1908 startete Shackleton zu seiner ersten eigenen Südpol-Expedition. Mit drei Begleitern kam er ihm 97 nautische Meilen nahe. Arved Fuchs dazu: „Nur wenige Tagesmärsche vom Pol entfernt entschloss sich Shackleton umzukehren – und dokumentierte damit erstmals seine Weitsicht und sein Verantwortungsbewusstsein gegenüber sich selbst und seinen Männern.“

„Männer gesucht für eine gefährliche Reise. Geringe Löhne, extreme Kälte, lange Monate totalen Stumpfsinns, permanente Gefahren, sichere Heimkehr ungewiss. Ehre und Anerkennung im Falle des Erfolgs.“ Mit dieser Anzeige warb Shackleton in der Londoner Times für seine nächste Expedition: die Durchquerung der Antarktis über den Pol.

Mit zwei eisgängigen Schiffen, der „Aurora“ und der „Endurance“, brach die Expedition am 1. August 1914 auf. Im November erreichte sie Südgeorgien. Arved Fuchs schreibt: „Trotz aller Warnungen vor den ungewöhnlich strengen Eisverhältnissen verließ die ‚Endurance‘ Südgeorgien und segelte in das von dichtem Packeis bedeckte Weddellmeer. Sie sollte das Eis nie wieder verlassen. Für die Expeditions Mannschaft entwickelte sich die Odyssee zu einem Wettlauf um Leben und Tod. Die ‚Endurance‘ kam dem

antarktischen Festland nicht einmal so nahe, als dass Shackleton es gewagt hätte, vom Schiff aus zum Festland zu laufen. In den während der ersten Überwinterung einsetzenden Eispressungen wurde das Schiff vielmehr wieder weiter von der Küste fortgetrieben und schließlich trotz massivster Bauweise vom Eis wie eine Nuss geknackt.“ (Auch die „Aurora“ ging im Eis verloren.)

Die Männer retteten sich auf das Eis. Drei Rettungsboote hatten sie mitgenommen, eins mit dem Namen „James Cairn“, benannt nach einem Finanzier der Expedition. Zunächst versuchten die Männer, die Boote über das Eis zu ziehen, sie kamen nicht voran, verkrochen sich in ihren Camps. Nach monatelanger Drift erreichten sie endlich das offene Meer. Die drei Boote wurden zu Wasser gelassen. Das Ziel war die Paulet-Insel, wo es eine Schutzhütte und Vorräte gab. „Die Kälte, die Nässe, die ständige Angst, zwischen den wogenden Eisschollen zermalmt zu werden, waren allgegenwärtig und brachten sie endgültig an den Rand der physischen und psychischen Erschöpfung.“ Wegen der Wind- und Strömungsverhältnisse war das angestrebte Ziel nicht zu erreichen. „Als der Wind endlich auf Südost drehte, waren die Männer derart erschöpft, dass Shackleton Sorge hatte, ob sie alle überleben würden. Die einzigen erreichbaren Inseln waren Elephant Island und Clarence Island. Keiner von ihnen wusste, ob es auf einer der Inseln eine geschützte Landestelle gab.“

Endlich kommt Land in Sicht: „Bei Sturm und Nebel näherten sie sich Elephant Island, ohne eigentlich zu wissen, wo genau sie waren.“ Es gelingt ihnen, die Boote durch die Brandung zu bringen. Nach einer Woche haben sie wieder Land unter den Füßen, allerdings einen unwirtlichen Geröllstrand. Noch einmal gehen sie in

die Boote und finden eine geschütztere Stelle. „Inzwischen stand wieder der Winter vor der Tür. Nun war nicht damit zu rechnen, dass sich irgendein verspäteter Walfänger noch zufällig in diesen Teil des Ozeans verirren würde... Nein, sie mussten ihre Geschicke selbst in die Hände nehmen – und Shackleton war bereits dabei, einen Plan zu schmieden.“

Und dieser Plan war verwegen. „Am 20. April teilte Shackleton seinen Männern mit, dass er beabsichtigte, mit nur einem Boot und einer kleinen Mannschaft nach Südgeorgien zu segeln, um dort bei einer Walfangstation Hilfe zu organisieren.“

Der Zimmermann bereitet das größte der drei Boote, die „James Cairn“, für die Fahrt vor: Er verstärkt den Kiel und baut ein Deck, das mit Segeltuch abgedichtet wird. Sandsäcke dienen als Ballast. Ein Primus-Ofen und Kisten mit Proviant werden verstaut. Frank Worsley, der Kapitän der „Endurance“ soll das Boot führen. Das Boot ist überladen, als es zu Wasser gebracht wird. Außer Shackleton und Worsley sind vier weitere Männer an Bord. Frank Wild, seinem besten Freund und Vertrauten, übertrug Shackleton die Leitung der zurückbleibenden Mannschaft. „Es dauerte nicht lange, und das Boot segelte mit nördlichem Kurs außer Sichtweite einem ungewissen Schicksal entgegen.“

Arved Fuchs stellt zwar die Frage, ob es sinnvolle Alternativen gegeben hat und warum sich Shackleton für die weiteste und wohl gefährlichste aller möglichen Routen entschieden hat – aber der glückliche Ausgang gab Shackleton



Recht. Unter großen Strapazen bewältigten die Männer in der „James Cairn“ die meist stürmischen rund 700 Seemeilen und marschierten über das gebirgige Südgeorgien zur Walfängerstation. Schließlich gelingt auch die Bergung der 22 Männer auf Elephant Island.

Nach diesem Vorbild plante Arwed Fuchs seine Fahrt mit einem Nachbau der „James Cairn“. Mit zwei Männern und einer Frau segelte er auf Shackletons Kurs von Elephant Island nach Südgeorgien, allerdings begleitet von seinem Haikutter „Dagmar Aen“ und einem Filmteam. Auch Südgeorgien überquerte er auf Shackletons Spuren. Das alles erzählt er ausführlich und mit vielen Fotos in seinem Buch. Ein packendes Leseabenteuer. Shackletons „James Cairn“ steht heute im Dulwich College in England, der von Arwed Fuchs gestiftete Nachbau ist im Internationalen Maritimen Museum in Hamburg zu besichtigen – von simuliertem Seegang heftig bewegt.

Arwed Fuchs, Im Schatten des Pols. Auf Shackletons Spuren im härtesten Meer der Welt. Delius Klasing 2000, Neuauflage 2014, 224 Seiten, ISBN 3768812286, 19,90 Euro (im Internet werden auch gebrauchte Exemplare angeboten).

Zu guter Letzt

SEGELBEGEISTERUNG

Von Sux. ■ Wir Segler sollen doch auch unsere Mitmenschen für das Segeln begeistern. Wir brauchen den Nachwuchs für „unseren schönen Sport“ (wie der legendäre Hans Otto Schümann das Segeln zu nennen pflegte). Also lud ich einen Nachbarn zu einem Wochenende auf dem Boot ein. Zurück im Hafen fragte ich ihn: „Na, wie hat

dir unser kleiner Törn gefallen?“ Sein Feedback: „Der Blick aufs Wasser, die frische Luft, mal richtig raus aus dem Alltag – alles sehr schön. Aber! Das Geracker an den Winschen! Das Gewurstel mit den Segeln! Mal zu viel Wind, mal zu wenig! Das Rumhocken auf den harten Cockpitbänken! Die schmalen Kojen!“

Am Anfang der nächsten Saison traf ich ihn wieder. Er hatte sich ein Motorboot gekauft. Mit Doppelbett und großer Liegefläche auf dem Vorschiff.

Ich werde es trotzdem nicht aufgeben, für das Segeln zu werben!

Nicht vergessen!

OTTERNDORF-AUSFAHRT DES SVAOE

am 7. bis 9. Juni 2024

Stern-Fahrt von Glückstadt nach Otterndorf mit einem Grillabend

Für den Grillabend bitte Essbares und Getränke mitbringen, Holzkohle wird in Otterndorf bereitgestellt.

Auch Kurzentschlossene und Autofahrer sind herzlich willkommen!

Plan:

07.06.24:	Hamburg	HW 18:02
	Glückstadt	NW 23:42
08.06.24	Sternfahrt gemäß noch folgender Anweisung	
09.06.24	Otterndorf	NW 10:55
	Hamburg	HW 19:25

Vgl. auch www.svaoe.de



MEHR YACHT! MEHR LIFE!

JETZT
**TICKET
SICHERN:**
yachtfestival.de



**Deutschlands größte
IN-WATER BOAT SHOW:**

**31. Mai – 2. Juni 2024
Neustadt in Holstein**

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 HASPDEHHXXX

Redaktion: Michael Albrecht, Marcus Boehlich, Birgit und Hermann Güldener, 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 für die Nachrichten ist im Mitgliedspreis enthalten. Die Clubnachrichten erscheinen sechs Mal im Jahr.

Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier.

Alle Fotos, Bilder, Graphiken und Texte unterliegen dem Copyright und dürfen ohne Genehmigung nicht weiterverwendet werden.