

# SVAOe NACHRICHTEN

4-2025 JULI / AUGUST



*Sieger des SVAOe-Elbe-Cups: „Herz Jung“ von Peter Hauschildt und „Hein-Marie“ von Thomas Körner*

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

103. Jahrgang

Juli / August 2025

Nr. 4

### ERZÄHLENDE GRABSTEINE



Die „Erzählenden Grabsteine“ in Nebel/Amrum erzählen die spannenden Lebensgeschichten Amrumer Seefahrer. Das Foto zeigt den Grabstein des Kapitäns Hark Nickelsen, der u.a. als Sklave in Algier verkauft wurde. Mit dem QR-Code gelangt man zur Transkription seiner Geschichte. (Foto CKB)

# IN DIESER AUSGABE

## 3 Editorial

### Thema und Meinung

- 4 SVAOe-Satzung  
*Anpassung und Überarbeitung erforderlich*

### Vereinsleben

- 5 Neuaufnahmen  
5 Dr. Dagmar Marie Ibe †  
6 Jan J.A. Pickenpack †  
7 Heidi Barthodie †  
8 Otterndorf-Ausfahrt  
*Viel Sonne und auch etwas Wind*
- 11 AG Zukunft trifft Vorstand  
*Vorstellung der Umfrageergebnisse und Schlussfolgerungen*
- 14 Neuigkeiten vom Clubhaus  
*Alles chic!*
- 15 Umbau des Umkleehäuschens am Alsterufer  
*Zusammenfassung eines Schriftwechsels*



### Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 16 Nordseewoche 2025  
18 Unfreundlicher Start  
*Garmin-Cup Wedel-Cuxhaven*
- 20 SVAOe Elbe Cup 2025  
22 J/24 German Open



### Jugend

- 24 „My Ocean Challenge“  
*Neue Opti-Segel und erweitertes Ausbildungskonzept*
- 24 Elbklabauter-Regatta 2025  
26 Optimale 2025



### Fahrtensegeln

- 28 Kooperation YCN – SVAOe lebt  
*„Ich fahre das Manöver der Patenthalse“*
- 31 Mit „Pegasus“ um die Welt  
*Das erste Jahr (Fortsetzung)*



### Segelgeschichten

- 35 100 Jahre „Fram“ J 287  
37 Norwegen-Fahrt 1925  
*55-60 qm-Kreuzer »Mia Lisa« und »Nordwest«*



### Aus Behörden und Verbänden

- 42 Kurz berichtet

### Historisches

- 43 100 Jahre SVAOe-Nachrichten  
*Juli-August 1925*

### Dies und Das

- 44 Zu unserem Titelbild

### Das Bücherschapp

- 45 Zum Lesen und Wiederlesen  
*Herman Melville: „Moby-Dick oder der Wal“*

### Zu guter Letzt

- 48 Zukünftiges

### Umschlagillustration

Aquarell von Jan O. Backhaus

### Beilagen

Terminkalender 2. Halbjahr 2025  
Ausschreibung eines Beirats für Öffentlichkeitsarbeit

## Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

Der Sommer hält Einzug und mit ihm die beste Zeit des Jahres, um die Segel zu setzen und das Leben an Bord in vollen Zügen zu genießen! Während einige von uns bereits die Leinen losgemacht haben, müssen besonders die Schüler noch den großen Sommerferien entgegenfiebern.

Die Regattasaison ist bereits in vollem Gange und hat uns schon einige spannende Momente beschert. Bei der von uns organisierten German Open der J/24 in Eckernförde konnte unser „Hungrierer Wolf“ einmal mehr seine Zähne zeigen und die Serie aus neun Wettfahrten am letzten Tag gewinnen – herzlichen Glückwunsch an die gesamte Crew zu dieser beeindruckenden Leistung! Auch bei der Kieler Woche hat die Crew ihr Können bewiesen und einen hervorragenden 2. Platz belegt.

Nicht weniger beeindruckend waren die Erfolge unseres Jugendwandrouters „Teufelsbrück“, der sowohl beim Hamburger Jugendseglerreffen als auch bei der Kieler Woche jeweils den 1. Platz erobern konnte. Ein riesiges Kompliment an unsere Jugendsegler:innen für diese fantastischen Ergebnisse!

Der SVAOe Elbe-Cup hat ebenfalls wieder zahlreiche Segler:innen auf die Elbe gelockt und für zwei faire Wettkämpfe gesorgt. Gleiches gilt für die Optimale auf der Alster, 30 Kinder in Opti A und unglaubliche 66 Kinder in Opti B trauten sich, an der Regatta teilzunehmen.

Ein weiteres Highlight war natürlich auch die Nordseewoche. Die Crews lieferten sich packende Duelle auf hoher See.

Abseits der Regattabahnen gab es ebenfalls viel zu berichten: Unsere Mitglieder haben eine großartige Ausfahrt mit Grillabend nach Ottern-

dorf unternommen. Solche gemeinsamen Törns stärken den Gemeinschaftssinn im Verein.

Ein weiterer wichtiger Punkt, der uns als Verein in den letzten Monaten intensiv beschäftigt hat, ist die Arbeit unserer

AG Zukunft. Diese engagierte Arbeitsgruppe hat die Ergebnisse ihrer umfangreichen Mitgliederumfrage ausgewertet und konkrete Handlungsempfehlungen für die zukünftige Ausrichtung unseres Vereins abgeleitet. Sie bieten eine wertvolle Grundlage, um den SVAOe auch weiterhin attraktiv und zukunftsfähig zu gestalten. Einer der wichtigsten Bausteine ist die Öffentlichkeitsarbeit, dafür suchen wir einen neuen Beirat. Wir danken allen Mitgliedern, die sich an der Umfrage beteiligt und somit einen wichtigen Beitrag geleistet haben.

Neben sportlichen Erfolgen und der Zukunft unseres Vereins liegt uns auch die Nachhaltigkeit sowie besonders die Bildung unserer jüngsten Mitglieder am Herzen. Dazu haben wir ganz großartige Neuigkeiten: Wir konnten durch unseren engagierten Opti-Vater Jens Holscher die „My Ocean Challenge“ als Bildungsprojekt von Boris und Birte Herrmann als Partner gewinnen. Das Projekt lässt sich wunderbar mit unserem Opti-Training verbinden und schärft das Umweltbewusstsein unserer jungen Segler:innen. Boris Herrmann hat uns die Nutzung seiner bunten Logos für sechs Optis auf der Alster genehmigt, die so sichtbar auf Meeresschutz aufmerksam machen.

Wir freuen uns auf einen ereignisreichen Segelsommer mit vielen weiteren spannenden Momenten auf dem Wasser und an Land.

Ihre/Eure Luise Boehlich



## THEMA UND MEINUNG

## SVAOe-Satzung

ANPASSUNG UND ÜBER-  
ARBEITUNG ERFORDERLICH

„Die beste Zeit, das Dach zu reparieren, ist, wenn die Sonne scheint.“ (J.F. Kennedy)

Von Ulrike Storbeck ■ Die meisten von uns führen wichtige und notwendige Reparaturen an ihren Schiffen rechtzeitig im Winterlager durch, bevor sie auf große Tour gehen.

Mit derselben Aufmerksamkeit sollten wir auch unsere Satzung hegen und pflegen, um auch juristische und verwaltungstechnische Klippen elegant umschiffen zu können. Wer glaubt, die Satzung sei nur eine rein vereinsinterne Formalität ohne Bezug zur Außenwelt, der irrt gewaltig. Unser Gesetzgeber gibt im BGB ganz klare Vorgaben zum Vereinsrecht. Allerdings wird den Vereinen bei der Gestaltung ihrer Satzung auch ein großer Spielraum gelassen. Dieser bietet Chancen zur Eigengestaltung, aber auch Fallstricke. Diese Fallstricke können durchaus handfeste Konsequenzen haben.

Eine Satzung ist also nicht irgendein unbedeutendes Stück Papier, das alle Jubeljahre nach Gutdünken gezückt werden kann, wenn es gerade mal passt und ansonsten fröhlich ignoriert werden kann. Eine Satzung hat durchaus einen bindenden Charakter. Nicht satzungsgemäße Beschlüsse können dementsprechend juristisch angefochten werden, dies kommt auch immer wieder vor. Sich damit im Detail zu beschäftigen, kann ja schon ermüdend und öde sein, ähnlich wie das Kleingedruckte im Versicherungs- oder Handyvertrag. Wer liest das schon. Aber wieviele hätten es besser gelesen.

Bei der letzten Jahreshauptversammlung (JHV) wurde bei der Wahl zum Ältestenrat schon deutlich, dass § 12(2) Satz 2 unserer Satzung den Fall nicht abdeckt, wenn mehr Kandidaten als Posten zur Verfügung stehen. Das Problem wurde zwar mehr oder weniger elegant gelöst und die anwesenden Mitglieder konnten erfolgreich einen Ältestenrat wählen. Das nicht völlig unumstrittene Prozedere war aber bei Licht betrachtet eher pragmatisch als bis ins letzte Detail korrekt. Eine formelle Rüge gab es zwar zum Glück nicht, jedoch durchaus berechtigte Kritik z.B. daran, dass die Anträge den Mitgliedern erst sehr kurzfristig zur Verfügung gestellt wurden. Solange wir damit alle fein sind und niemand sich daran stört, ist das wohl nicht weiter schlimm. Wo kein Kläger, da kein Richter. Trotzdem sollten wir zukünftig versuchen dies besser zu lösen.

Was folgt nun daraus?

- Erstens, wir müssen die Satzung anpassen, wenn möglich vor der JHV 2026.
- Zweitens, Anträge sollten von den Antragsstellern möglichst so rechtzeitig gestellt werden, dass sie schon auf der Tagesordnung erscheinen können. Aber auch wenn dies nicht der Fall ist, müssen und sollten sie den Mitgliedern zeitnah zugänglich gemacht werden.
- Drittens, wenn wir aus gegebenem Anlass die Satzung ändern, können wir die Augen auch nicht vor anderen problematischen Passagen in der Satzung verschließen. Das Argument, dass es bisher immer alles wunderbar funktioniert hat, ist zu kurz gesprungen.

Die Gesellschaft ändert sich und auch unser Verein und seine Mitglieder. Wir können keinem hinter die Stirn schauen. Wir haben uns unsere Satzung selbst gegeben und sind auch dafür verantwortlich.

*Der Vorstand begrüßt Initiativen, unsere Satzung zu verbessern und etwaige Lücken zu schließen. Er wird sie sorgfältig prüfen und wenn es geboten erscheint, die Satzung in gewissen Abständen überarbeiten und den Erfordernissen unseres Vereins und seiner Mitglieder sowie rechtlichen Erfordernissen anpassen. Hierzu ist es hilfreich, wenn diejenigen, die eine Satzungsrevision für erforderlich halten, diese in einen konkreten Änderungsantrag kleiden. Über einen solchen Änderungsantrag wird dann nach §11 Absatz (9) SVAOe-Satzung in einer „nur zu diesem Zweck einberufenen Mitgliederversammlung“ beschlossen. Ein Beschluss erfordert eine Zweidrittelmehrheit der Anwesenden, wobei eine vorgeschriebene Mindestzahl an Mitgliedern anwesend sein muss. In vielen Fällen wird man den Zweck der Initiative aber auch auf anderem Wege, z. B. durch die Abfassung oder Anpassung einer Wahl- oder Geschäftsordnung, erreichen können. So könnte man vermeiden, unsere bereits vergleichsweise umfangreiche Satzung noch weiter zu verlängern.*

## VEREINSLEBEN

**Mai/Juni 2025**

## 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:

Thomas Rodemeier, 20149 Hamburg

### Jugendliche:

Emma Emilia Henning, 22177 Hamburg

### Jüngste:

Otto Levi Rose, 20144 Hamburg

Piet Baikousis, 22763 Hamburg

Luc Baikousis, 22763 Hamburg

**\* 16. April 1962 † 25. Mai 2025**

## DR. DAGMAR MARIE IBE Eigenerin der SY „GreyHound“

Völlig überraschend erreichte uns die traurige Nachricht vom Tod Dr. Dagmar Ibes, weitgereiste Co-Eigenerin der den meisten bekannten 48-Fuß-Aluminiumyacht „GreyHound“. Wir erinnern uns lebhaft an den von ihr und ihrem Ehemann Prof. Dr. Dietmar Segner 2012 gehaltenen Vortrag im Clubhaus über ihre Reise mit „GreyHound“ in die Karibik, verbunden mit interessanten Informationen über deren nach ihren eigenen Bedürfnissen von Berckemeyer Design entworfenen Bau. Die Ziele „seefähig“, „sicher“ und „komfortabel“ wurden erreicht und haben sich bewährt. Die großen Erfahrungen des Ehepaars wurden uns Zuhörern eindrucksvoll dargestellt.



Dagmar Ibe (Foto privat)

Als Studentin wurde Dagmar durch Fotos von einem Chartertörn in der Karibik mit türkisfarbenem Wasser elektrisiert. „Da will ich auch hin!“, sagte sie in erster Begeisterung und meldete sich umgehend zu einem Segelkurs an. Daraus wurden dann über 80.000 gesegelte Seemeilen, überwiegend als Ehepaar-Crew auf verschiedenen Schiffen. Das erste eigene war „Sabbatical“, eine Serienyacht vom Typ Bianca 420, dann folgte aufgrund der Erfahrungen die für weltweite Fahrt konzipierte „GreyHound“, die nicht nur diesen Namen führte, sondern durch das naturfarbene belassene Aluminium der Außenhaut auch wirklich grau

war, was sich bei kleineren Schäden bewährte. Eine anfängliche Angst vor der hohen See verlor durch das stabile Schiff mit geschütztem Cockpit schnell ihre Schrecken, zumal das Ehepaar schrittweise Erfahrungen sammelte, zunächst auf der Ostsee, dann nach Schottland und in die Biskaya. Es folgten 2011, 2017 und 2023 drei Atlantik-Überquerungen und schließlich 2019 eine Pazifik-Überquerung bis Neuseeland, wo die Corona-Epidemie einer geplanten Erdumrundung ein Ende setzte. 2021 bis 2022 wurde das Mittelmeer besegelt und 2024, nachdem bei Dagmar eine bedrohliche Krankheit ausgebrochen war, segelte das Ehepaar noch ein wenig auf der Ostsee.

Dagmar liebte das Ankern in schöner Umgebung, das Treffen anderer Blauwassersegler und all die schönen Erlebnisse, die unser Sport immer wieder bietet. Die häufig harte Decksarbeit bewältigte ihr Mann, was sie zu der untertreibenden Aussage verleitete: „We have a strong boat with a weak me in it.“, wie sie überhaupt nie mit Erfahrungen und Kenntnissen prahlte. Aber sie machte alles mit, genoss die vielen Eindrücke und Freuden, liebte das Segeln, fremde Länder und Wanderungen an exotischen oder historischen Gestaden. Vieles hätte noch kommen können.

Aber es geschieht immer wieder, dass das Schicksal einen Menschen unerwartet aus dem aktiven Leben nimmt. So ist auch Dr. Dagmar Ibe mit 63 Jahren viel zu früh gestorben, was wir zutiefst betrauern. Seit 2008 war sie bei uns Mitglied. Wir danken für ihre Treue und dass sie uns an ihren Erlebnissen hat teilhaben lassen. Unser Mitgefühl gilt ihrem Ehemann Dietmar und ihrer Familie.

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

**\* 11. März 1939 † 17. April 2025**

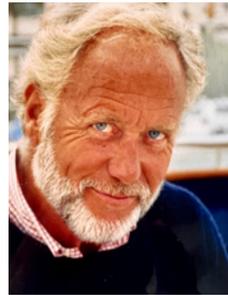
## **JAN J.A. PICKENPACK**

### **Träger der goldenen Ehrennadel**

### **Eigner der Segelyacht „Tanassa“**

Der Name Pickenpack stand seit 1906 zunächst für eine Fischereidampfer-Reederei in Altona, später baute Jan Pickenpack die Firma „Packfisch“ zur Herstellung von Fisch-Tiefkühlprodukten auf. Ende der 1990er Jahre verkaufte die Familie Pickenpack ihr Unternehmen.

Jan, seit seiner Kindheit SVAOe-Mitglied, hatte schon als Jugendlicher seine Jolle „Jutta“ in Teufelsbrück liegen. Segeln war sein Leben und was lag da näher als mit 60 auf dem eigenen Boot zu reisen – er tauschte die Ostsee gegen das Mittelmeer als Segelrevier. Die (zweite) „Tanassa“ (der Name entstand aus den Vornamen seiner drei Töchter), eine Baltic 64 Centerboard, segelte fantastisch,



*Jan Pickenpack (Foto privat)*

bot genügend Raum sowie Komfort und war auch zum Anlaufen flacher Gewässer ideal. So erkundete er erst auf langen Törns die skandinavischen Länder, war aber auch in England, Schottland und der Karibik unterwegs. Bis 2019 lebte er viel an Bord und

genoss dann in Italien, Spanien und der Türkei das Schönwetter-Segeln und das südliche „dolce vita“! Seiner Heimat, den Elbvororten blieb er immer treu, zuletzt wohnte er in Sichtweite zum Hafen Teufelsbrück. Nun ist er im Alter von 86 Jahren gestorben. Unser Mitgefühl gilt seinen Angehörigen.

Mitglieder, Vorstand und Ältestenrat des Segel-Vereins Altona-Oevelgönne

\* 6. April 1940 † 19. April 2025

## HEIDI BARTHODZIE GEB. HIRSCHBERGER

Heidi und Helmut Barthodzie waren eine, wie es schien, untrennbare Einheit. Nicht nur ihre 62 Jahre währende Ehe belegt das, sondern sie machten auch immer alles zusammen. Wo der eine war, war auch der andere. Ein vertrautes Bild. Nun ist das nur noch Erinnerung.

Das Wasser war schon früh beider Element. Sie tauchten gerne, auch in große Tiefen, bevorzugten dabei die warmen Meere. Heidi fotografierte viel und gut. Sie hatte einen „Blick“ bei der Motivauswahl. Möglicherweise führte das zu der Erkenntnis, dass sich über Wasser, insbesondere beim Segeln, noch viel mehr Bilder boten. Es war zunächst Helmut, der 1979 unserem Verein beitrug und auf dem damaligen Vereinsschiff „Bora“ bei Wolfgang Kottusch das Segeln lernte. Das hat gezündet und sprang auf Heidi über. Sie kauften sich ein eigenes Boot, eine Vindö 40. Heidi sammelte zu der Zeit Muschel- und Schneckenschalen. Darunter war eine unscheinbare, lilafarbene Veilchenschnecke namens Janthina, wie sie in einem Naturkundebuch herausfanden. Die ist ein richtiger Seefahrer und treibt hängend an

ihrem Blasenfloß auf den Weltmeeren. Nach ihr gaben sie ihrem Schiff den Namen „Janthina“.

Die SVAOe-Anlage in Eckernförde wurde über Jahrzehnte „Janthinas“ Liegeplatz. Hier fühlten sich Heidi und Helmut heimisch. Heidi liebte Eckernförde und das Liegen im Bojenfeld. Siebenunddreißig Jahre lagen sie dort an Boje 25. An den Wochenenden waren beide oft mit dem Boot in der Schleie und ankerten gerne an idyllischen und geschützten Plätzen. Heidi war gerne Vereinsmitglied, fühlte sich dort gut aufgehoben und machte seglerisch alles mit. Sie hatte einen Bootsführerschein und das UKW-Sprechfunkzeugnis. Beide segelten gerne in den dänischen Gewässern, rund Fünen, nach Kopenhagen und Bornholm sowie mehrmals über die schwedischen Ostschären nach Stockholm. Nach der Wende war für sie jahrelang Hiddensee das Lieblingsziel.

Sie liebten Gemeinschaft und Geselligkeit. Anlässlich der Stegfeste in Eckernförde orga-



Heidi Barthodzie  
(Foto Helmut Barthodzie)



Seemann  
& Söhne

---

<b>Beerdigungs-Institut Seemann &amp; Söhne KG</b>					<a href="http://www.seemannsoehne.de">www.seemannsoehne.de</a>
<b>Schenefeld</b>	<b>Blankenese</b>	<b>Rissen</b>	<b>Groß Flottbek</b>	<b>Bestattungen</b>	
Dannenkamp 20	Dormienstraße 9	Ole Kohdrift 1	Stiller Weg 2	<b>aller Art und</b>	
22869 Schenefeld	22587 Hamburg	22559 Hamburg	22607 Hamburg	<b>Bestattungsvorsorge</b>	
<b>Tel.: 8660610</b>	<b>Tel.: 866 06 10</b>	<b>Tel.: 81 40 10</b>	<b>Tel.: 82 17 62</b>		

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

nisierten sie immer etwas für die Kinder am Strand. Heidi fotografierte viel, wobei die Boote und die Natur in und um Eckernförde reichlich Motive lieferten. Eine Anzahl gelungener Aufnahmen fand den Weg in die SVAOe-Nachrichten, ebenso wie einige ihrer Textbeiträge, denn sie schrieb auch gerne.

Anfang des Sommers 2023 verkauften sie ihr Schiff aus Altersgründen. Heidi war ganz traurig und weinte. Man kann das verstehen. Sie hatten das Boot nicht nur seemännisch, sondern über die vielen Jahre auch sehr gemütlich und zweckmäßig ausgestattet. Es war ihnen eine Heimat geworden.

Nun ist Heidi im Alter von 85 Jahren nach kurzer, schwerer Krankheit gestorben und hinterlässt eine Lücke, nicht nur bei Helmut, sondern auch bei uns. Ihr stets freundliches Wesen bleibt uns in Erinnerung. Wir danken für ihre jahrzehntelange Treue. Unser Mitgefühl gilt Helmut und der Familie. Man kann einen Gruß hinterlassen: <https://hamm-bestattungen.gemeinsam-trauern.net/Begleiten/heidi-barthodzie>.

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

## Otterndorf-Ausfahrt

### VIEL SONNE UND AUCH ETWAS WIND

Von Christiane Krieger-Boden ■ Als wir, Cathrin und ich, jeweils mit unseren Schneckenhäusern, vulgo Mini-Campern, am Sonnabend, 14. Juni, in Otterndorf ankamen, waren alle schon da: einige Automotoristen (Jörn, Marlies, Jens und Antje) und „Fierboos“ waren schon am Vortag angereist; die Boote „Luise“, „Havkarlen“,

„Ratokker III“, „Eule“ und „Maren“ sowie als Gäste „Arielle“ des Segel-Vereins Wedel-Schulau (SVWS) waren von Glückstadt gekommen und nach dem Niedrigwasser am späten Mittag mit auflaufender Tide in die Medem eingelaufen. Wir hatten dagegen an der Fähre Glückstadt-Wischhafen zweieinhalb Stunden in der Warteschlange festgesteckt. Vorteil Segeln!

Am Tag zuvor hatten sich, wie es Tradition ist, die meisten bereits in Glückstadt getroffen. Die Segler hatten dabei tidebedingt die Wahl, entweder in aller Herrgottsfrühe in Wedel zu starten oder aber sehr spät, auf jeden Fall aber mit günstigem östlichem Wind. Wir, mit den Mini-Campern, suchten uns ein Standplätzchen nahe der Mole. Am Abend kamen die ersten SVAOe-er auf „Havkarlen“ zusammen, von wo aus man bestens die Hafenanöver der spät eintreffenden „Luise“ und „Eule“ beobachten und fachmännisch beurteilen konnte. Nach und nach sammelten sich dann alle auf „Havkarlen“. Es wurde erzählt und gelacht.

Am Sonnabendmorgen bauten Cathrin und ich uns einen Frühstückstisch auf der Mole auf. Bei strahlendem Sonnenschein und frischem Wind verfolgten wir von dort das Auslaufen der Flotte, verabschiedeten jedes Boot einzeln. Wir beobachteten auch noch das Einlaufen des Museumsschiffes „Greundiek“, das eine Gruppe Radfahrer nach Glückstadt brachte. Wie das ehemalige Küstenmotorschiff mit knapp 47 m Länge im engen Hafenbecken auf dem Teller drehte, das nötigte uns Respekt ab. Dann fuhrten wir unserer Geduldssprobe an der Fähre entgegen.

In Otterndorf parkten wir etwas halblegal auf dem Parkplatz des Henssler-Restaurants, bekamen aber von dem freundlichen Hafener-



*Versammlung auf „Havkarlen“*



*Versammlung auf „Havkarlen“*



*Versammlung auf „Havkarlen“*



*Frühstück auf der Glückstädter Mole*



*„Eule“ auf dem Weg nach Otterndorf*



*„Luise“*



*„Ratokker III“*



*„Havkarlen“*



*„Greundiek“ dreht auf dem Teller*



*Im Pavillon*



*Beim Hafenmeister in Otterndorf*



*Hafen Otterndorf*

meister gelbe Aufkleber, die uns sozusagen als „Hafenbevollmächtigte“ auswiesen. Jörn Groth begrüßte uns wie alle anderen mit zwei Piccolo-Fläschchen. Einige gingen im Hafen baden, andere gingen auf Besichtigungstour bei den verschiedenen Booten, wieder andere bereiteten den Pavillon oben über dem Hafen auf das Grillen vor. Um sechs Uhr schmiss Jörn den großen Grill an. Kartoffelsalate, Grillfleisch, Würstchen und anderes wurde von allen Seiten herangetragen, ebenso Getränke. Das angebrochene Gewitter blieb aus, der milde Sommerabend wurde lang ...

Am Sonntagmorgen standen unsere Mini-Camper im Zentrum der Aufmerksamkeit. Zwar spottete Ulrich „wenn ich eine Auto-Ausfahrt machen wollte, würde ich zum ADAC gehen“, doch immer mehr Segler, auch er, wanderten zu unserem Parkplatz, um sich die Einbauten zeigen zu lassen.

Ab Mittag wurde aufgebrochen, manche segelten zurück nach Wedel – der Wind hatte



*Jörn hat den Grill angeschmissen*



*Im Pavillon (Fotos privat verschiedener Teilnehmer)*

günstigerweise nach Westen gedreht –, andere steuerten Brunsbüttel an, um durch den NOK in die Ostsee zu einem Sommertörn zu starten.

## AG Zukunft trifft Vorstand

### VORSTELLUNG DER UMFRAGEERGEBNISSE UND SCHLUSSFOLGERUNGEN

CKB ■ Am 10. Juni wurden dem Vereinsvorstand von der AG Zukunft – vertreten durch Paul Körner, Stefan Lospichl, Jonas Lyssewski, Achim Müntzel, Till Pomarius, Gerrit Rampendahl und Martina Scheuregger – die Ergebnisse der Umfragen an Funktionsträger und an alle Mitglieder präsentiert sowie die daraus abgeleiteten Schlussfolgerungen diskutiert.

Erstes Thema war zunächst die **Öffentlichkeitsarbeit** (Public Relations) des Vereins, die als zentraler Schlüssel zu einer notwendigen Erneuerung gesehen wird. Joachim Müntzel trug dazu Ergebnisse der Untergruppe zu diesem speziellen Thema vor. Er stellte zunächst fest, dass der Verein mit einem Rückgang der Mitgliederzahlen konfrontiert ist, was unter anderem auf demografische Veränderungen, eine als unattraktiv empfundene Vereinsstruktur und ein unzeitgemäßes Dienstleistungsverständnis des Vereins beruhe. Die AG legte konkrete Empfehlungen zur Verbesserung des Bereichs Öffentlichkeitsarbeit vor. Dabei umfasst Öffentlichkeitsarbeit nach ihrer Definition alle internen und externen Kommunikationskanäle – Website, SVAOe Nachrichten, Social Media, Pressearbeit, Veranstaltungen u.a.

Wichtig sei ein abgestimmter Gesamtauftritt, ohne sich in bürokratischen Prozessen zu verlieren.

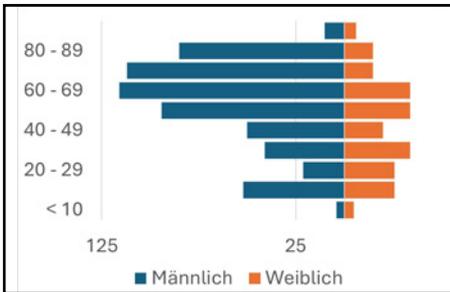


Paul Körner trägt vor



Zuhörer (Fotos CKB)

- Die Arbeitsgruppe plädiert dafür, Öffentlichkeitsarbeit als **Vorstandsaufgabe** zu definieren und mit qualifizierten Personen zu besetzen.
- Die **Vereinswebsite** gilt als wichtigste Visitenkarte. Sie soll gleichermaßen Außenstehende informieren und Mitgliedern praktische Funktionen bieten. Gefordert wird ein responsives, modernes Design, idealerweise als One-Pager, mit klarer Zielgruppenansprache und optionaler Trennung zwischen öffentlichem und internem Bereich.
- Die Mitglieder schätzen die **SVAOe Nachrichten**, gerade auch die gedruckte Ausgabe, auch die Jüngeren. Die AG Zukunft schlägt vor, ergänzend eine digitale Verteilung in Betracht zu ziehen – nicht nur als PDF der Druckausgabe,



Demographische Zusammensetzung des SVAOe

sondern mit ansprechenderer Gestaltung und verbesserter Lesbarkeit. Eine Veränderung sollte nur in enger Abstimmung mit der Redaktion erfolgen.

- Ein regelmäßig erscheinender **Newsletter** wird gewünscht. Er ist technisch einfach umzusetzen, bedarf aber redaktioneller Pflege. Inwieweit dabei sogenannte Künstliche Intelligenz (KI) helfen könnte, ist kritisch zu prüfen. Hierbei ist die Abgrenzung zu den SVAOe Nachrichten zu beachten.
- Eine **Vereins-App** könnte entwickelt werden; das sei nur dann sinnvoll, wenn sie einen echten Mehrwert gegenüber der Website bietet. Erfahrungen anderer Vereine sprechen derzeit nicht dafür. Fördermöglichkeiten dazu (bietet z.B. der Deutsche Olympische Sportbund) sollten aber geprüft werden.

		Bereit, mehr zu tun?		
		Ja	Nein	
Bereits im Ehrenamt?	Ja	17	37	54
	Nein	63	141	204
		80	178	

Hinweis: Hier Aufgetragen sind die Fragen 7 und 8 sowie eine Kreuzauswertung. Von links gesehen wird zunächst die Frage gestellt, ob bereits im Ehrenamt tätig. Bei der Antwort wird dann weiterhin nach Frage 8 aufgeschlüsselt, ob man mehr tun würde. Von oben entsprechend umgekehrt. Am Ende der Zeilen/Spalten stehen die Summen der Antworten auf die erste Frage (17 + 63 = 80).

Bereitschaft zum ehrenamtlichen Engagement

- Die Nutzung von **Messenger-Diensten** als zentrales Kommunikationsmittel ist nicht sinnvoll, weil die dann im Austausch entstehenden Nachrichtenmengen zu groß sind. Als zweckmäßig wird es angesehen, wenn sich die Abteilungen und Untergruppen des SVAOe dezentral in Messengerdiensten organisieren, wie es zum Teil ja auch schon der Fall ist. Aus Datenschutzsicht wird Signal gegenüber WhatsApp bevorzugt.
- Der Umgang mit **Social Media** soll kritisch beobachtet und im Herbst neu bewertet werden, unter Einbeziehung der Erfahrungen unserer Jugendwandratter und der J/24-Crew „Hungrier Wolf“ mit ihren Instagram-Accounts. Hauptziel ist Mitgliedergewinnung und Veranstaltungsmarketing. Weitere Plattformen für Austausch und Transparenz könnten über den Mitgliederbereich der neuen Website abgedeckt werden.

Abschließend spricht sich die Arbeitsgruppe für einen kontinuierlichen Diskurs über die Kommunikationsstrategie des Vereins aus, wobei Qualität und Nachhaltigkeit der Maßnahmen im Vordergrund stehen sollten. Es wird dringend empfohlen, im Beirat des Vorstands einen Bereich „Öffentlichkeitsarbeit“ zu schaffen. Der Vorstand stimmt dieser Empfehlung zu und wird zeitnah im Verein nach entsprechend qualifizierten Mitgliedern suchen.

Paul Körner präsentierte sodann die Ergebnisse der beiden Umfragen und die daraus folgenden Überlegungen der **Arbeitsgemeinschaft Zukunft**. Grundlegende Annahmen waren dabei, dass Budgetfragen zunächst außen vor bleiben sollten, dass der Stamm an Ehrenamtlichen stabil bleibt (die Umfrage hat eine große Bereitschaft zur ehrenamtlichen Arbeit im Verein gefunden, vgl. Grafik) und dass Segeln per

se als attraktiver Sport nicht eigens beworben werden muss.

Als übergeordnetes Ziel wurde Gewinnung und langfristige Bindung von Mitgliedern definiert, die durch verbesserte Angebote, ein aktiveres Vereinsleben sowie eine gestärkte Außen- und Innenwahrnehmung erreicht werden sollen.

- Dazu soll die **Öffentlichkeitsarbeit** in ihren verschiedenen Aspekten neu organisiert und ausgebaut werden: dem inhaltlichen Aspekt (Content und Redaktion für Website, Nachrichtenblatt, evtl. auch einen Newsletter), dem technischen Aspekt (Ausgestaltung und Pflege der Website/ evtl. Einstieg in Social Media und Einrichtung einer Vereins-App) und dem administrativen Aspekt (Koordination des Ganzen).
- Dafür muss die **Digitalisierung** als Instrument zeitgemäßer Vereinsführung vorangetrieben wer-

den. Benötigt wird sie nicht nur als Schnittstelle für eine neue Website mit Mitgliederbereich und modernem Layout, sondern auch für die Mitglieder- und Finanzverwaltung. Die Einführung einer entsprechend geeigneten Vereinssoftware mit Cloudanbindung (wichtig z.B. für das Archiv) ist somit unbedingt notwendig.

- Zur Förderung der **Geselligkeit** (Festausschuss) sollen bestehende Veranstaltungen modernisiert und neue Formate entwickelt werden. Dabei sollen Mitglieder auch selbstständig Veranstaltungen organisieren können. Der AG Zukunft sind hierfür bereits Vorschläge gemacht worden, die dem Geselligkeitsausschuss übergeben werden.
- Ein weiteres Anliegen ist mehr **Transparenz**. In den Umfragen wurden, durchaus signifikant, intransparente Entscheidungsprozesse im Verein beklagt. Wie künftig mehr Sichtbarkeit für



# TOPLICHT

Ausrüster für  
traditionelle Schiffe und  
klassische Yachten

[www.toplicht.de](http://www.toplicht.de)  
Onlineshop | Fachberatung | Ladengeschäft

Notkestraße 97, 22607 Hamburg  
Öffnungszeiten: Mo - Fr: 09.00 - 18.00 Uhr, Sa: 09.00 - 13.00 Uhr

solche Prozesse erreicht werden kann, soll im Vorstand durchdacht und geprüft werden. Hilfreich könnten dabei Informationen über einen internen Mitgliederbereich sein, allerdings wurde der bestehende Mitgliederbereich so wenig genutzt, dass er eingeschlafen ist.

- **Weitere Ideen** aus den Umfragen betrafen die Einrichtung einer Sommerakademie, die Nutzung von Social Media und die Erfassung und Analyse von Austrittsgründen.

Zu allen Vorschlägen der AG Zukunft ist weiteres konkretisierendes Material, z.B. Umsetzungsvorschläge u.ä., vorhanden, das dem Vorstand zur Verfügung gestellt wird.

Es gab angeregte **Diskussionen** zu allen angesprochenen Themen. Als konkrete nächste Schritte soll nun eine neue Verwaltungssoftware beschafft werden und, wie oben berichtet, ein Mitglied für die Leitung des neu zu schaffenden Beirats „Öffentlichkeitsarbeit“ gesucht werden. Für den Herbst ist eine Mitgliederveranstaltung zu den hier angeführten Themen in Vorbereitung. Dazu soll es eine kurze Einführung und einen „Marktplatz der Möglichkeiten“ geben, bei dem Mitglieder Ideen einbringen und sich gleich auch für die Umsetzung engagieren können. Die AG Zukunft sieht ihre Arbeit damit als abgeschlossen an.

*Der Verein dankt den Mitgliedern der AG Zukunft für ihre umfangreiche Arbeit und ihre interessanten Ideen!*



## Neuigkeiten vom Clubhaus

### ALLES CHIC!

HAPF/CKB ■ Die Handwerker waren fleißig: Die Parkettfußböden im 1. und 2. Obergeschoss unseres Clubhauses in Neumühlen wurden bis Ende Mai geschliffen und neu versiegelt. Der Jugendraum folgte Anfang Juni. Die Fensterbänke im Saal sehen aus wie neu und auch die Tresenplatte der Bar wurde repariert und wieder montiert. Im Saal wurden die Wände und in der Bibliothek Wände und Decke neu gestrichen. Die Fenster folgten. Alle Vorhänge wurden gereinigt.



*Alles neu im großen Saal*



*Der große, schwere Konferenztisch kommt zurück in die Bibliothek*



Nach der Renovierung das Groß-Reinmachen



Detail in der Bibliothek (Fotos CKB)

Anfang Juni rückten an zwei Tagen schließlich Freiwillige – Vorstände, Beiräte und Zukunftskommissionäre – an, um den Baustaub zu beseitigen (u.a. wurden alle Gläser aus den offenen Regalen der Bar gespült) und um alles Mobiliar und Ausstattung zurück an seinen alten Platz zu bringen. Jedenfalls fast: die musealen Bilder im großen Saal sollen auf Vorschlag Hartmut Pflughaupts nicht wieder dort aufgehängt werden, sondern der Raum soll moderner gestaltet werden. Dafür hat sich ein kleines Drei-Leute-Gremium gebildet. In Zukunft, so die Idee, soll der Raum öfter mal neu dekoriert werden.

Das Vereinshaus steht in neuer Pracht für alle künftigen Veranstaltungen bereit.

*Vielen Dank, Elske und Hartmut Pflughaupt, für Eure Organisation und Euren unermüdlichen Einsatz bei der Renovierung des Hauses!*

## **Umbau des Umkleidehäuschens am Alsterufer**

### **ZUSAMMENFASSUNG EINES SCHRIFTWECHSELS**

CKB ■ Das kleine Umkleidehäuschen für die Optiker am Alsterufer ist mit beträchtlicher handwerklicher Unterstützung von Vereinsmitgliedern des SVAOe und des Yachtclubs Meridian umgebaut und renoviert worden. Im Zusammenhang damit kam es aber zu intensiven Diskussionen innerhalb der beteiligten Vereine über die Innenaufteilung, insbesondere vor dem Hintergrund des Strafverfahrens gegen einen ehemaligen Trainer wegen sexualisierter Gewalt. In der E-Mail-Korrespondenz zwischen dem SVAOe, der Jollenhafengemeinschaft Alsterufer (JHG) sowie weiteren beteiligten Personen wird deutlich, dass die Gestaltung der

Umkleiden als besonders sensibel wahrgenommen wird. Die Umsetzung einer unisex Sammelumkleide mit drei zusätzlichen Einzelkabinen stieß auf deutliche Kritik, da dies aus Sicht von Fachleuten nicht den Anforderungen eines wirksamen Konzepts zur Prävention sexualisierter Gewalt (PSG) entspreche und als Sicherheitsrisiko gelte.

Vertreter des SVAOe drängten daher auf geschlechtergetrennte, nicht einsehbare Umkleidemöglichkeiten. Die JHG verwies dagegen auf die begrenzten räumlichen Gegebenheiten und betonte, dass die neuen Einzelkabinen am 23. April 2025 installiert wurden und von außen nicht einsehbar seien. Es wurde ein Vor-Ort-Termin zur Besprechung möglicher Optimierungen vorgeschlagen.

Der Fall hat eine intensive Auseinandersetzung mit Fragen des Kinderschutzes und der Prävention innerhalb der Vereine ausgelöst. Ein besonderes Augenmerk liege nun auf der strukturellen Absicherung – insbesondere bei sensiblen Bereichen wie Umkleidekabinen – sowie auf einer offenen, von Fachleuten begleiteten Aufarbeitung des Geschehens.

## REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE



### NORDSEEWOCHE 2025

CKB ■ Die 90. Nordseewoche 2025 war ein maritimes Highlight mit sportlicher Spitzenleistung, traditionsreicher Geschichte und lebendiger Atmosphäre auf und rund um die Insel Helgoland. Mehr als 100 Yachten mit über 1.500 Seglerinnen und Seglern nahmen an elf Wettfahrten teil – darunter vier Zubringerregatten, die berühmte Stre-



*Capitell Cup – Starterschiff*

cke rund um Deutschlands einzige Hochseeinsel, die anspruchsvolle Hochsee-Langstreckenregatta und erstmals die vom Deutschen Segler-Verband initiierte Geschwaderfahrt. Bereits am Freitag startete die Regattawoche mit der Zubringer-Regatta, dem „Garmin-Cup Wedel–Cuxhaven“, sowie der „Glück Early Bird Serie“, bei der die Teilnehmer teils stürmischem Wetter mit Windstärken bis zu 8 Bft trotzen mussten. Besonderes Highlight und sportlicher Höhepunkt war das 100. Jubiläum der legendären Regatta „Rund Helgoland“ (Capitell-Cup) am Pfingstsonntag. Bei anfänglich ruppigen Bedingungen, später frischem Wind, verlangte die Regatta den Teilnehmenden mit taktisch anspruchsvollen Kursen alles ab. Auf der großen Bahn siegte „Pax“ von Tom Stryl (Blankeneser Segel-Club) vor „Elida“ von Daniel Baum (Hamburger Segel-Club) – letztere gewann als schnellste ORCI-Yacht auf der großen Bahn den Capitell-Cup. Auch in den weiteren Regatten wie dem Garmin-Cup (Wedel–Cuxhaven; vgl. dazu den Beitrag von GAN in diesem Heft) oder dem Noblex-Cup (Cuxhaven–Helgoland) zeigten die Crews beeindruckende Leistungen. Auch dieses Jahr waren wieder viele SVAOe-er auf der Insel anzutreffen, sowohl mit ihren eigenen Booten, als Mitssegler oder auch als Gast mit der Fähre angegeist.



*Vor Helgoländer Kulisse*

Der Pfingstmontag markierte den Start des Helgoland Offshore Triangle (H.O.T.), einer über 350 Seemeilen langen Hochseeregatta, die ein Qualifikationsrennen für internationale Wettbewerbe wie das Rolex Fastnet Race ist. Das Rennen, das im jährlichen Wechsel mit der „Pantaenius Rund Skagen“ Regatta stattfindet, bietet durch seine flexible Streckenführung eine spannende Alternative zur früheren Langstrecke nach Edinburgh. Sieger nach einem Tag, 13 Stunden und 22 Minuten nach berechneter Zeit war „Rarotonga“ von Christoph Mählmann (Blankeneser Segel-Club).

Neben dem sportlichen Geschehen bot die Nordseewoche auch an Land ein abwechslungs-

reiches Programm: Im „boot Düsseldorf Race Village“ und der „ALEXSEAL Offshore Lounge“ herrschte ausgelassene Stimmung, gekrönt durch stimmungsvolle Partys in der Nordseehalle. Ein besonderes Dankeschön gilt dem etwa 50-köpfigen ehrenamtlichen Nordseewochen-Team, das mit großem Einsatz für einen reibungslosen Ablauf sorgte. Die Teilnehmerinnen und Teilneh-



*Helgoland immer im Visier*



*Ostküste mit Hafen (Drohnenfotos Luca Field, andere Fotos © Hinrich Franck Hamburg)*

mer zeigten sich nicht nur von den Regatten, sondern auch vom familiären Charakter der Veranstaltung begeistert. Die Siegerehrung für die Langstreckenregatta H.O.T. sowie den seabed-Cup Helgoländer Acht und die Rückregatten vom Dienstag erfolgt traditionell im November im Hamburger Segel-Club. Die Nordseewoche 2025 war somit wieder einmal ein sportliches und gesellschaftliches Ereignis von besonderem Format. (Quelle und mehr Informationen: <https://nordseewoche.org/>).

## UNFREUNDLICHER START ZUM GARMIN-CUP WEDEL-CUXHAVEN

GAN ■ Seit Wochen war das Frühjahr nass, kühl und windig gewesen. Nun stand Anfang Juni Pfingsten vor der Tür, und auch der Sommeranfang war nicht mehr weit. Seglerinnen und Segler hofften, dass allein das Wort Pfingsten die für das Wetter verantwortliche Naturkraft veranlassen würde, auf Sonne, milde Temperaturen und mittlere Winde umzuschalten. „Das liebe Fest“ heißt es schon im „Faust“. Darauf sollte man sich doch verlassen können. Aber es kam anders.

Am Freitag, 6. Juni, war Auftakt zur Nordseewoche, und der SVAOe hatte wie immer von der Regattagemeinschaft Nordseewoche e.V. den Auftrag zur Ausrichtung der Wettfahrt 1 – Garmin Cup Wedel–Cuxhaven erhalten. Am Start-Team unter Leitung von Kai Jancke lag es nicht: Doch nur 23 Meldungen, darunter vier SVAOe-Boote, waren zu verzeichnen, wenig für ein solches Traditionsereignis. Am Abend zuvor hatte es noch ein Zusammenkommen der Teilnehmer unter dem Zelt des westlichen Grillplatzes mit gespendeten Grillwürsten und Getränken

gegeben. Grund genug, das Wetter zu negieren und Zuversicht zu fassen. Nützte aber nichts. Am nächsten Morgen war alles wie vorher, also nass, windig und kühl.

Um 11:30 Uhr war der erste Start. Rechtzeitig waren alle Teilnehmer aus dem Yachthafen gekommen, um die Situation auf der Elbe einzuschätzen und sich darauf einstellen zu können. Die Flut sollte noch ca. zwei Stunden auflaufen. Es wehte böig mit im Mittel fünf Beaufort aus SW, also gerade eben noch Vollzeuggewetter. Die grauen Wolken zogen schnell. Über Lühesand



„Kalea“ von Dirk Selter



„Lotta“ von Michael Matzke



Regatta-Begleitteam

baute sich eine schwarze Wand auf. Wie sollte man sich auf das Kommende einstellen? Jeder Skipper kennt sein eigenes Schiff am besten, und die unterschiedliche Garderobe war vom Startplatz auf der Westmole des Yachthafens natürlich nicht zu beurteilen, aber teilweise schon verwunderlich. „Ballerina 2“ (Berend Beilken) hatte im Groß ein Reff eingebunden und eine minimal überlappende flache Fock stehen. Das sah sehr gut aus und schien angemessen. Einige größere Boote fuhren mutig Vollzeug mit Genua. Ein kleines Boot hatte seine orangerote Trysegelgarnitur gesetzt, was nicht ganz einzusehen, aber



Am „Kleinen Kohn“ (Juellssand)

vielleicht auch nur ein Ausprobieren war. Andere hatten zunächst auf Vorsegel ganz verzichtet.

Die drei Starts verliefen unaufgeregt, keine Luvkämpfe, kein Gebrüll, kein Frühstart. „Kalea“ machte es am besten und führte ihren Start mit Abstand an. Die schwarze Wand wurde immer bedrohlicher. Beim letzten Start schlug sie zu. Eine Bö wehte den Zuschauern und Funktionären auf der Mole die Mützen vom Kopf, und auf dem Deich standen den Kühen die Euter querab (das war „gefühl“, denn sehen konnte man es nicht). Dazu entlud sich die Wolke mit prasselndem Regen. Die Leute an Land hätten nicht an

**JETZT**  
Hamburger  
Yachthafen

**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



Gen Cuxhaven



Noblex-Cup Cuxhaven-Helgoland mit „Lotta“ und „Ballerina 2“ (Fotos © Hinrich Franck Hamburg)

Bord sein wollen. Wie es umgekehrt war, wissen wir nicht. Der Berichterstatter eilte mit nassen Hosenbeinen auf dem Weg neben dem Auwald zu seinem Auto, stets angstvoll die luvseitigen Bäume beobachtend, ob nicht plötzlich einer umgeworfen wird oder einen Ast fallen lässt. „Pfungsten, das liebeliche Fest, war gekommen.“

Ergebnisse (gesamt 23 gemeldet, 21 gestartet, 18 gewertet) der SVAOe-Yachten:

4. „Kalea“, Dirk Selter, gesegelt/berechnet 6:34:01/6:10:06
5. „Lotta“, Michael Matzke (double hand-Wertung!), 6:58:15/6:12:17
12. „Ballerina 2“, Berend Beilken,

7:05:10/6:27:07

18. „Panda“, Axel Godefroy, DNF

*Allen ins Ziel gekommenen Booten einen herzlichen Glückwunsch!*

## SVAOE ELBE CUP 2025

Von Webredaktion ■ Nunmehr im zweiten Jahr konnte die SVAOe-Frühjahrsregatta auf der Elbe am 17./18. Mai im Rahmen der Elbe Super Sailing Tour 2025 bei wechselnden Wetterbedingungen durchgeführt werden. Es gab Sonnenschein, graue Wolken, Gewitter, ordentlich Regen, Wind und Flaute – mit anderen Worten, es war von allem etwas. Erfreulich war das Meldeergebnis von 40 Jollen und Kielschiffen, davon erstmalig dabei ein Feld von acht H-Jollen.



Genauere Buchführung bei der Regattaleitung



Steuerleutebesprechung



Wettkampf ...



... der H-Jollen



Kenterung der „Daphne“



Bedrohliche Wolken



Zurück unter Spinnakern



„Swift“



„Panda“



„Kalea“



„Ballerina 2“

Pünktlich konnte die erste Wettfahrt gestartet werden und die Segler kreuzten elbab. Dann aber passierte es an der Wendemarke, der Tonne 116: Eine H-Jolle kenterte in einer Halse. Bedingt durch die Bergungs- und Sicherungsmaßnahmen konnte die zweite Regatta erst mit Verspätung gestartet werden. Leider schafften es die letzte Boote dann bei stark abnehmenden Winden nicht mehr, von der Wendemarke hinter Hanskalb gegen die Tide zu kreuzen und mussten die Wettfahrt abbrechen.



„Fun“ (Fotos © Tomas Krause, Axel Sylvester)

Nach einem von der Segelwerkstatt Stade gesponserten Stegbier gab es im Restaurant La Vela ein Pastabüfett. Die Teilnehmer warteten sehnsüchtig auf die Preisverteilung, die kurz vor 21:00 Uhr stattfinden konnte. Den ersten und zweiten Platz errangen Elb-H-Jollen unter SVAOe-Stander: Peter Hauschildt mit „Herz Jung“ und Thomas Körner mit „Hein-Marie“. Auf den siebten und achten Platz segelten Dirk Selter mit „Kalea“ und Volker Riechers mit „Pacemaker“. Weitere Ergebnisse: <https://www.manage2sail.com/de-DE/event/90ef1e5d-2e1f-4442-a8d5-2cdb5f1b957#!/>. Informationen zu anderen Regatten der Elbe Super Sailing Tour: <https://elbregatten.de/elbe-super-sailing-tour>. Wir bedanken uns für die Unterstützung dieser Regatta bei den Sponsoren.



## J/24 GERMAN OPEN

Von Luise Boehlich ■ Vom 23. bis 25. Mai fand die German Open der Klasse der J/24 in Eckernförde bei unserem SVAOe Stützpunkt statt. Bei viel Wind und teilweise Regen kämpften die Teilnehmer in neun Wettfahrten um den Sieg. Am dritten und letzten Tag konnte sich der „Hungrige Wolf“ gegen die „Schweren Jungs“ durchsetzen und den Sieg mit nach Hause nehmen. Eine tolle Veranstaltung mit grandioser Stegparty am Sonnabendabend, die ohne die Hilfe unserer Vereinsmitglieder und dem SCE nicht hätte stattfinden können.

Alle Ergebnisse auf <https://www.manage2sail.com/de-DE/event/3234966e-463a-47d7-9445-046906fbd1d2#!/>



Die J/24 am Steg versammelt



Eckernförder Clubhaus



Tolle Segelbedingungen:



Sonne und ...



... etwas Wind



Siegerteam von J/24 „Hungrier Wolf“  
(Drohnenfoto Marten Salow, alle anderen Fotos privat)

## JUGEND

## „My Ocean Challenge“

NEUE OPTI-SEGEL UND  
ERWEITERTES AUSBILDUNGS-  
KONZEPT

CKB ■ Die enge Zusammenarbeit von unserem Mitglied und Opti-Vater Jens Holscher mit dem „Team Malizia“ rund um den Weltumsegler Boris Herrmann hat zu einem schönen Erfolg für den SVAOe geführt: Bis zu den Sommerferien sollen sechs der SVAOe-Optis mit „A Race We Must Win“- sowie „Climate Action Now!“-Logos ausgestattet werden. Die Segel werden von Firma North Sails gespendet und von Firma Gerken Druck mit den Logos gebrandet. Die Hamburger Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft hat dazu die bunt gestalteten Optis vom Werbeverbot für die Alster befreit. Gleichzeitig soll das Lernkonzept „My Ocean Challenge“, das von der Lehrerin Birte Lorenzen-Herrmann entwickelt wurde, um Kinder für die Bedeutung des Ozeans für unser tägliches Leben und seine Rolle im globalen Klimasystem zu sensibilisieren und zu begeistern, und das bereits einige Preise gewonnen und mehr als 75.000 Kinder weltweit erreicht hat, in die SVAOe-Jüngsten-Ausbildung integriert werden. Am 22. Juli wurde diese Kooperation am Alstersteg feierlich besiegelt. Mehr dazu in den Nachrichten 5-25.



## ELBKLABAUTER-REGATTA 2025

An der Elbklabauter-Regatta, organisiert am 21./22. Juni vom Mühlenberger Segel-Club auf dem Mühlenberger Loch gegenüber von Hamburg-Blankenese, nahmen Opti-Kinder des SVAOe teil – und waren sehr erfolgreich! Bei schönstem Sommerwetter erreichten Amelie Holscher und Bennet Anthony den ersten und den dritten Platz!





Die Sieger (Fotos Jens Holscher)



# EIN FEST FÜR DEN BOOT SPORT

**EINTRITT  
FREI**  
Fr: 12 – 19 Uhr  
Sa + So:  
10 – 18 Uhr

5. – 7. Sept. 2025

Hamburger Yachthafen | Wedel



yachtfestival.de



## OPTIMALE 2025

Am Wochenende 17./18. Mai fand auf der Alster die vom SVAOe organisierte Optimale-Regatta statt. Bei einem Wettermix von Sonnenschein und grauen Wolken, Gewitter mit Regenschauern, böigem Wind und Flaute segelten





mehr als 90 Kinder, aufgeteilt in Opti A- und Opti B-Gruppe, um die Wette. Darunter waren zwölf SVAOe-Kinder. Auch wenn keines von ihnen unter die ersten Zehn kam – der Spaß war garantiert! (Fotos Jens Holscher)



## FAHRTENSEGELN

## Kooperation YCN – SVAOe lebt

## „ICH FAHRE DAS MANÖVER DER PATENTHALSE“

Von Christiane Krieger-Boden ■ Seit einigen Jahren besteht bereits die Kooperation zwischen dem Yacht-Club Nürnberg und dem SVAOe hinsichtlich der Nutzung der YCN-eigenen Yacht „Lone Star“ für Ausbildungszwecke. „Lone Star“, ex „Suca“, ist ein Mahagoni-Schiff, das 1968 als Admirals-Copper nach IOR-Formel gebaut, 2004/2005 umfangreich restauriert wurde und laufend modernisiert wird – so bekam es kürzlich neue Schoten, einen schicken Kühlschrank, eine neue zeitgemäße Toilette, Lazy-Jacks zum leichteren Bergen des Großsegels und schließlich wurde diesen Winter fast die gesamte Elektrik erneuert.



„Lone Star“



Im Hafen Heiligenhafen

Das Schiff ist 13 m lang und 3,70 m breit, mit 2,20 m Tiefgang und 75 m<sup>2</sup> Segelfläche am Wind.

In der letzten Maiwoche fand auf „Lone Star“ vor Heiligenhafen, dem Heimathafen der Yacht, ein SVAOe-Ausbildungs- und Prüfungstörn statt. Vier Prüflinge, drei Frauen und ein Mann, die alle zuvor am SKS-Kurs des SVAOe teilgenommen hatten, unterzogen sich einem intensiven Training. Unter der geduldigen Anleitung von Skipper Claus-Wilhelm „Willy“ Behnke und der tatkräftigen Unterstützung durch Co-Skipper Stefan Lieser übten wir unermüdlich Anlegen und Ablegen am/vom Steg (am wenig genutzten „Fäkalienentsorgungs“-Steg – nein, kein Geruch) und auf See Wenden, Halsen, Beiliegen, Boje-über-Bord-Manöver unter Segeln mit Q-Wende und unter Motor mit Gefahrenhalse. Immer wieder waren wir am Ende des Manövers zu schnell oder lag die Boje außerhalb der Reichweite unseres Bootshakens; einmal habe ich

sie sogar überfahren und sie hing am Kiel fest, was sich durch ein paar kräftige Rückwärtsstöße mit dem Motor zum Glück beheben ließ; einmal hatte sich die gefüllte Wasserflasche, die wir zur Stabilisierung an die Übungsboje gehängt hatten, gelöst, und es brauchte mehrere Anläufe und geschickte Angelversuche mit einer Schlinge und einer Pütz, um sie wieder einzufangen. Besonders schwer fiel uns das „Multitasking“: gleichzeitig bereits Manöver – wie Motor auskuppeln und Heck von der Boje weg drehen – einzuleiten und laut und schnell Aufgaben – wie Ausguck halten, Rettungsmittel nachwerfen, MOB-Taste drücken, Bergung vorbereiten – an die Crew zu verteilen. Im Stress kündigten wir dann das „Manöver der Patenthalse“ oder der „Gefährdungswende“ an, wiesen an, „Rettungsanker“ oder die „MOB-Taste“ nachzuwerfen, verwechselten Steuerbord mit dem „anderen“ Steuerbord (besonders beliebt bei Menschen mit Rechts-Links-Schwäche), hatten im Nachhinein viel zu lachen – und hofften, dass uns so etwas bei der Prüfung nicht passieren würde. Das Wetter bot uns über die Woche ziemlich viel von dem, was es so draufhat: heftige Regenschauer mit Böen, Windstärken mit Spitzen bis 6 Bft, dann wieder Sonnenschein und Flaute.

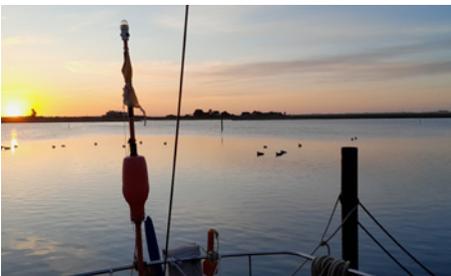
Willy Behnke, unser Skipper, ist das eigentliche Herz der YCN-SVAOe-Kooperation; denn er



*Passt es mit der Boje?*



*Stefan nimmt die Boje auf*



*5 Uhr: Sonnenaufgang über Graswarder*



*Fahrt zum Hafen*



*Willy hat gekocht*



*Wir üben Navigation und Wetter*

ist seit Kuttertagen und bis heute langjähriger SVAOe-er und gleichzeitig seit Übersiedlung nach Nürnberg Mitglied des YCN; er hat die Kooperation initiiert und beteiligt sich auch stark



*Alle haben bestanden! (Fotos CKB, Julia Oetheimer)*

am Erhalt und der Pflege der „Lone Star“. Wir profitierten von seiner guten Schiffskenntnis, seiner großen Erfahrung und seiner Ruhe. Außerdem kocht er gern und hat uns so an mehreren Tagen ausgezeichnet gepflegt.

Besorgt sahen wir dem vorletzten Tag, dem Prüfungstag entgegen: ausgerechnet dafür waren Windstärken von 4–6 Bft angekündigt. Willy ließ vorsichtshalber drei Reffs ins Groß binden und die kleinste verfügbare Fock setzen (das Schiff hat keine Rollanlage). Als erstes kamen unsere An- und Ablegemanöver dran; wir mussten sie an einem ganz anderen Steg mit wenig Platz und schwierigem Anlaufweg fahren. Am Steg standen Urlauber, die fotografierten und filmten – das war doch mal ein spannendes Erlebnis für sie! Dass meine Mitseglerin sich das Filmen verbat, half nicht, doch da sprang einer unser beiden Prüfer an Land und machte den Leuten eine Ansage: er sei nämlich im Hauptberuf auch noch Polizist und er werde ihnen jetzt mal die Persönlichkeitsrechte erklären! Draußen auf See liefen dann alle Manöver, die vorher immer gern schief gegangen waren, problemlos ab. Und auch die Fragen zu Navigation, zu Wetter, Motor, Gasanlage etc. konnten wir, gut vorbereitet, zufriedenstellend beantworten. Die Prüfer waren nett und großzügig. Wir haben alle vier bestanden! Das wurde mit Sekt und mit einem Abschiedessen im italienischen Restaurant gefeiert.

Die Kooperation zwischen SVAOe und YCN lebt! Vielen Dank an Willy und Stefan! Vielen Dank auch an den Organisator der SVAOe- Ausbildung, Andreas Gustafsson, und die Dozentinnen und Dozenten des SVAOe-SKS-Kurses für die gute Vorbereitung!

Mehr Informationen: <https://www.ycn.de/segeln/lone-star/>

## Mit „Pegasus“ um die Welt

### DAS ERSTE JAHR

(Fortsetzung)

*Vorbemerkung der Red.: In den „SVAOe Nachrichten“ 3-25 haben wir den ersten Teil eines Berichts zur Weltumsegelung von Vater und Sohn Bäcker mit dem Trimaran „Pegasus“ gebracht. Hier kommt die Fortsetzung mit Erlebnissen aus Panama und Ozeanien.*

Von Jörg und Finn Bäcker ■ **San Blas/ Panama.** San Blas wird von den Natives (Kuna) als Reservat verwaltet. Es gehört generell aber zu Panama. Daher wird auch hier Spanisch gesprochen und alles in US-\$ abgerechnet.

Die Kuna sind ein Volk, das noch mit Kanus Fische und Langusten fängt. Fisch, Langusten und Bananen werden vom Kanu aus an Segler verkauft. Oftmals wird man auch um Benzin, Reis oder Milchpulver gebeten. Freundschaftsbänder



San Blas Inseln



Wanderung am Dschungelrand

und gestickte Decken sind der Verkaufsschlager für die Touristen. Idyllische Inseln laden zum Besuchen ein und Riffe zum Schnorcheln.

Die Häuser stehen 0,5 m über dem Meeresspiegel. Es gibt einige Inseln, auf denen nur noch ein Fundament steht, das aber von den Wellen überspült wird. Kunststoffe und andere Verpackungen kommen hier wie in allen anderen Teilen der Welt an. Entsorgen kann man den Müll, indem man ihn bei Niedrigwasser auf einer verlassenen Insel anzündet. Trinkwasser wird über Regenwasser gewonnen. Es wird über die Dächer aufgefangen und in großen Kunststofftanks gelagert. Internet über das Handy gibt es nur, wenn die Sonne scheint und die Solaranlage genügend Strom für den Funkmast liefert. Ausgeprägte Korallenriffe schützen vor den Wellen.

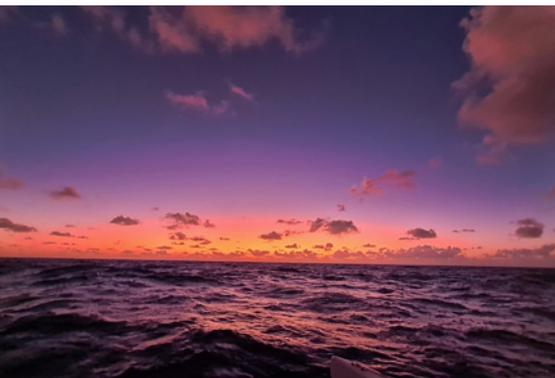
Wir erlebten ein heftiges Gewitter in der ersten Nacht und danach hohe Luftfeuchtigkeit mit hohen Temperaturen. Bei 36°C waren sechs Stunden Siesta nötig, um über den Tag zu kommen. Die Wassertemperaturen bei den Außenriffen waren ebenfalls wie in einer Badewanne. Leider werden die San Blas-Inseln durch den Klimawandel und den steigenden Meeresspiegel innerhalb der nächsten 25 Jahre im Meer versinken.



*In der ersten Schleuse*



*Neue Proviantierung für 40 Tage nonstop segeln*



*Abendstimmung*

**Panama.** Auf dem Weg nach Colon kamen wir an Siedlungen am Dschungelrand vorbei. Einfach traumhaft schön hier.

Generell mussten wir feststellen: wenn man nicht feilscht, gewinnt der andere zu viel. Ein Trick ist es, das Wechselgeld nicht herauszugeben. Ein anderer, einen vielfachen Preis zu nennen. Wenn man das verstanden hat und nicht jede überbeuerte Dienstleistung annimmt, dann ist Panama nur rund um den Kanal und für den Leihwagen teuer.

Man kann die Kanalpassage heute ohne Agenten organisieren, um Geld zu sparen. So machten wir es. Wenn ich mir aber überlege, wieviel Stress es gemacht hat, dann muss ich sagen, dass sich die 500 US-\$ für einen Agenten schon gelohnt hätten. Beim zweiten Mal würde es leichter gehen. Wer es selbst machen möchte, findet unter „Panama Kanal – Ohne Agent“ – Urheber: Jennifer Wiedemann / [www.strongsails.de](http://www.strongsails.de) / Stand 05.2024 eine sehr gute Anleitung.

Panama wurde 1904 von den USA besetzt, um den Kanal zu bauen, der 1914 eröffnet wurde. 1999 zogen sich die USA zurück. Seitdem sind Panama Papers, Banken und der Kanal die Haupteinnahmen für den Staat. Die Natur ermöglicht landwirtschaftliche Produkte wie Milch und Gemüse.

Der Kanal war für uns teuer, kompliziert und schick. Fantastisch, dass man so vom Atlantik in den Pazifik kommen kann. Am 16. Mai sind wir binnen 12 Stunden durch die 6 Schleusen und ca. 40 nm gefahren. Allerdings funktionierte es erst im zweiten Anlauf: der erste Schleusentermin wurde einfach um 12 Stunden nach vorne verlegt und leider erhielten wir keinen Anruf. Erst auf unsere Anfrage wurde uns mitgeteilt, dass man versucht hätte, uns um vier Uhr morgens per Funk zu erreichen. So mussten wir noch einige Tage



*Finn beim Erstellen des Notriggs im Mast*

anhängen, was dann für einige unserer Leinen-Helfer bezüglich ihres Rückfluges kritisch wurde.

Panama City hat ein gutes öffentliches Verkehrssystem. Um die Altstadt ist eine Autobahn als Brücke herumgebaut, und eine Prunkhochhausreihe ist entlang der Küste entstanden.

**Von Panama in Richtung südlicher Äquatorialstrom.** Nachdem wir 300 US-\$ und vier Tage brauchten, um endlich auszuklarieren, wollten wir schnell los, ohne auf ein gutes Wetterfenster zu warten. Dies erwies sich als Fehler. Wir brauchten 2,5 Wochen gegen Strömung, Wind und Wellen. Alle acht Sekunden klatschten wir in die nächste Welle. Alle vier Fallen, die wir hatten, rissen, und wir mussten ein Notrigg im dritten Reff herstellen. Dafür musste Finn trotz der starken Wellen in den Mast. Galapagos wollten wir nicht anlaufen. Nach den Kosten und den ganzen Aufwendungen für den Kanal wollten wir dasselbe nicht auch noch mit Galapagos erleben. Interessant wäre Islas de Coco gewesen, auch

ein Naturreservat, und mit unseren gerissenen Fallen hätten wir als Notfall gegolten, um anlaufen zu dürfen. Leider entdeckten wir die Insel zu spät auf der Karte.

Sehr stark entwickelte sich der Unterwasserschiff-Bewuchs zwischen Panama und Galapagos. Wir konnten sehen, wie es an unseren Rumpfen beim Segeln dick hochwuchs. Für die nächste Weltumsegelung würde ich mindestens 30 cm über der Wasserlinie Antifouling streichen. Man bekommt den Bewuchs sonst von der Farbe schwer runter. Hier hatten wir jeden Abend und jeden Morgen traumhafte Sonnenauf- bzw. -untergänge, und wir fingen unseren ersten Thunfisch. Endlich überquerten wir den Äquator. Neptun bekam von uns einen Pfannkuchen und Rum. Im südlichen Äquatorialstrom war das Segeln fantastisch, mal abgesehen davon, dass wir gerne ausgerefft hätten.

### **Die Marquesas (Französisch Poynesien).**

Endlich nach 33 Tagen erreichten wir die Marquesas am 23. Juni und Hiva Oa natürlich bei Nacht. Zuerst sahen wir die Insel. Dann, ca. 3 nm vor der Insel, rochen wir sie. Einklarieren war sehr



*Schildkröte*



*Tauchen mit Manta-Rochen*

einfach. Einfach vorab im Internet ein Formblatt ausfüllen und einmal bei der Polizeistation die Pässe vorzeigen. Fertig.

Auf den Marquesas ist zwar die offizielle Sprache Französisch. Die Einheimischen, die die Mehrheit bilden, sprechen die verschiedenen Marquesas-Sprachen. Auch die Kultur ist bemerkenswert. Die Leute sind alle so freundlich, hilfsbereit, vertrauensvoll, dass man gar nicht weiß, warum man weitersegeln will. Die Marquesas sind so weit abgelegen von allen anderen Nationen, dass

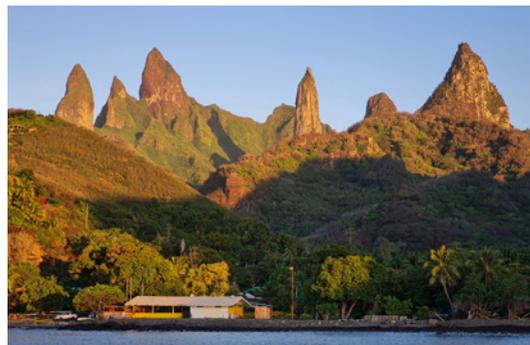
die Bewohner kaum begreifen können, warum es überhaupt Kriege gibt. Die Natur liefert alles, was man zum einfachen Leben braucht. Schlecht für die Kultur sind der Einfluss des Kredites (jeder dort kann ein 4x4 Pickup für 70.000 € auf Kredit kaufen), Fastfood (Burger, Pommes, zuckerhaltige Softdrinks) und Internet (alles in der Welt ist nun so nah, auch wenn es einen zuvor nicht gekümmert hat). Diese Überflutung wird die Marquesas schnell wandeln. Nicht durchweg zum Besseren. Übergewicht ist heute schon weit verbreitet, wenn auch gesellschaftlich eher als vorteilhaft angesehen (Zeichen des Wohlstands).

Die Marquesas haben kaum Riffe um sich. Einzig die Buchten schützen vor dem Wetter. Die eine Seite der Inseln ist beregnet und damit bewaldet, die andere Seite karger, aber vor Wind und Wellen geschützt. Jede der Inseln hat eine eigene Charakteristik. Besonders schön fanden wir den Palmenstrand der Hanamoenoa Bucht auf Tahuata und die Schlote auf Ua Pou. Hier dachten wir immer, diese Insel müsse die Inspiration für den Film Avatar gewesen sein. Wir beneiden die Segler, die ein ganzes Jahr für die Marquesas Zeit haben. Leider mussten wir weiter.

*(Fortsetzung folgt)*



*Tahuata-Hanamoena*



*Ua Pou (Fotos Jörg und Finn Bäcker)*

## SEGELGESCHICHTEN

## 100 JAHRE „FRAM“ J 287

Von Ulrich Körner ■ War es Liebe auf den ersten Blick? Oder ein plötzliches unwiderstehliches Verlangen nach einem schnellen alten Holzboot, das Manfred Jacob im Frühjahr 1990 dazu bewog, einer Anzeige im Magazin „Alte Boote“ nachzugehen und sich so ein Restaurierungsobjekt anzulachen? Eigentlich wollte er kein Holzboot mehr, das hatte er schon hinter sich. Doch völlig vom Virus der 22m<sup>2</sup>-Jolle infiziert, sah er sich selbst vor die Wahl gestellt: Kauf eines restaurierten Bootes für viel Geld, oder ein bedürftiges, aber dafür preisgünstiges selbst wieder fit machen. Erfahrene Besitzer sagen: „Drei Jahre braucht es, um eine J-Jolle fertig zu machen“. Er fand sein Objekt in Berlin. Der Transport war ein Abenteuer und die Restaurierung wie immer viel aufwendiger als zunächst eingeschätzt. Zahlreiche Spanten mussten neu eingebogen werden, einige Planken erneuert, der halbe Kielbalken, Schwertkasten und das Deck gleich mit und der ganze Rumpf ausgeleitet, das Boot sollte wirklich dicht werden. Schon früh konnte er das Potenzial in dem schlanken Bootskörper erkennen. Nun wurde dieser über Kopf liegend strakend gehobelt und tagelang mit einem langen Schleifbrett geschliffen, bis wirklich kein kleinstes Hubbel mehr die streichelnde Hand störte. Anregungen für die Versiegelung gaben das lesenswerte und längst vergriffene Buch „Moderner Holzbootsbau“ der Gougeon-Brothers. Die Brüder hatten in den 80ern in den USA lange wissenschaftlich hinterlegte Versuchsreihen über Epoxydharzverbindungen mit Holz und anderen Materialien unternommen. So etwas ist heute Standard, damals war es Neuland.

Das Boot war 1923/24 bei der Bootswerft Hermann in Hannover als Schwesterschiff der berühmten „Mephisto“ von Dr. Manfred Curry nach einem Riss des erfolgreichen Jollenkonstruktors und Seglers Reinhard Drewitz (selbst 1940/41 J-Jollen Meister) gebaut worden. Länge 6,10 m, Breite 1,70 m, segelfertig 360 kg schwer und natürlich 22 m<sup>2</sup> Segelfläche. Der Spi hat dafür um die 30 m<sup>2</sup>. Gebaut aus Gabun („Zigarrenkistenholz“, schön leicht, aber auch entsprechend fäulnisaffin und daher sehr sorgfältig zu behandeln) auf Eschenspanten. Kiel, Kniee und Steven sind aus Eiche, die Decksbalken aus leichtem Fichtenholz.

Geschwindigkeit ist das Attribut der J-Jolle (die eigentlich wie „i“ gesprochen wird), dafür wurde sie konstruiert. Es begann 1909 und erfuhr mit Ende des Zweiten Weltkrieges ein abruptes Ende. Erst Anfang der achtziger Jahre erlebte sie besonders in Süddeutschland ihr Comeback; eine Klassenvereinigung („Internationale J-Jollen-Vereinigung – 22m<sup>2</sup>-Rennjollen e.V.“, deren Vorsitzender Manfred Jacob seit über 20 Jahren ist) machte es wieder möglich, dass sich Boote dieser Art auch heute gemeinsame Rennen liefern können. Einst war sie die erste Jollenklasse im



Fram mit Trapez (Foto © Sören Hese)

DSV und machte Furore auf Europas Binnenseen.

Sie war „der FD“ der Vorkriegszeit und die anspruchsvollste Klasse in Europa. Erst als die 20-Quadratmeter-Klasse ins Leben gerufen wurde und die H-Jolle in Mode kam, verblasste ihr Glanz ein wenig. Der FD war es dann ja auch, der nach dem Krieg in ihre Fußstapfen trat. Leichter, einfacher in der Bauweise und preiswerter in der Anschaffung, zudem mit der neuen Trapeztechnik ausgerüstet, und annähernd so schnell.

Das Geschwindigkeitsmoment Nummer eins der J-Jolle liegt seit jeher in der übertakelten Segelfläche. Zum Vergleich: sie liegt gut sieben Quadratmeter über der Fläche einer H-Jolle – bei fast gleicher Länge. Sie allein zu segeln ist daher kaum möglich, zu gering ist die aufrichtende Kraft nur einer Person. Die J-Jolle ist eine Dreimannjolle für eine erfahrene Crew. Mag der Entwurf über 100 Jahre alt sein, ihr Temperament hat sie bewahrt! Von dieser Konstruktionsklasse wurden mehr als 500 Boote gebaut, heute existieren noch etwa 100, davon ein Viertel ernsthaft regattafähig.

SVAOe-er Manfred Jacob besitzt zwei ehrwürdige Exemplare: Die konsequent auf Regatten ausgerichtete „Fram“ (J 287), bei der alles, was eine Konstruktionsklasse erlaubt, auch umgesetzt ist und die jetzt 100. Geburtstag feiert sowie die „Woge“ (J 127), die für entspanntere Fahrten genutzt wird und über deren 100-jähriges Jubiläum vor drei Jahren berichtet werden konnte.

Erfolge sind der Mühe Lohn. Bei der zweiten Hamburger Summer Classics Holzbootregatta auf der Alster 1993 wurde Manfred für sein „Fram“-Projekt mit dem Restaurierungspreis vom Deutschen Boots- und Schiffbauer-Verband gewürdigt. Das Komitee war so begeistert von der

Arbeit an der Jolle, dass der Preis – eine große bronzene Glocke mit Gravur – spontan nicht als Wander-, sondern als Festpreis vergeben wurde. Seitdem ziert er das heimische Wohnzimmer.

Doch das Wichtigste: Die Zielstrebigkeit und Fokussierung auf Speed trägt Früchte: Die „Fram“ ist auch in ihrer Klasse bei den Euros in Feldern von bis zu 20 J-Jollen und vielen Spitzenseglern absolut konkurrenzfähig. 1996 konnte ihre Mannschaft das erste Mal J-Jollen-Meister werden. Zur „Fram“-Crew gehörten und gehören immer gute Freunde und seit vielen Jahren auch Sohn Marek. So besegeln sie die Seen Europas und die Alster. Auf vielen Klassiker-Regatten haben sie in der Anfangszeit so oft gewonnen, dass ihr Rennwert jährlich korrigiert wurde. Auch die Glückstadt-Regatta mit 5–6 Bft gegenan und kurzer, fieser Elbe-Welle konnte das eigentlich für Binnenseen konzipierte Boot gut ab. Mittlerweile landen sie regelmäßig unter den Top 5. Bei Schwachwind zeigt die pfeilschnelle Jolle ihr wahres Potenzial. Bei leichtester Brise, wenn selbst die Jollis noch stöhnend im Blei liegen, gleitet sie schon leichtfüßig über den See. Liegt wohl auch am konsequent glatten Unterwasserschiff? Die übertakelte 3–Mann-Jolle ist mit Backstagen und Spi und dem riesigen Großsegel mega-anspruchsvoll zu segeln. Doch willst du vorne mitsegeln, braucht es sehr viel Erfahrung und höchstes Feingefühl.

Manfred, wir wünschen Dir und Deiner betagten, noch immer äußerst vitalen Dame „Fram“ auch im zweiten Jahrhundert ihres Daseins weiterhin viele und vor allem erfolgreiche Segelstunden!



## Norwegen-Fahrt 1925

### DER 55-60 QM-KREUZER »MIA LISA« UND »NORDWEST«

*Vorbemerkung der Redaktion: In den Nachrichten 6-24 hatten wir aus Anlass des 100. Geburtstag von „Nordwest“ den ersten Teil der Norwegenreise der „Nordwest“ und des Schwesterschiffs „Mia Lisa“ der Eigner Johannes Schulz und Johannes Holst abgedruckt, ein Nachdruck des 1926 zuerst im Mitteilungsblatt des Hamburger Yacht Clubs (heute Hamburger Segel-Club) erschienenen Berichts, den wir mit freundlicher Genehmigung veröffentlichen dürfen. Hier kommt die dritte Fortsetzung.*

Von Johannes Schulz ■ Am **Mittwoch, dem 15. Juli**, morgens 4,45 Uhr setzten wir bei ganz schwachem SW-Wind Segel, um hinauszukreuzen. »Nordwest« konnte sich von dem gastlichen

Mandal aber nicht trennen. An der Nordseite des Fahrwassers kam er fest und mußte wieder von der »Mia Lisa« flottgeschleppt werden. Übrigens ist auch in Mandal kaum Flut und Ebbe zu spüren. An diesem Tage legten wir bis 9 Uhr abends nur 35 Sm. zurück; denn meist war es ganz flau und der Wind von vorn. Wir liefen dann bei Lindesnes ein und gerieten bei den Inseln Kjepsö und Ravö durch ganz schmale Fahrrinnen in ein von Bergen umgebenes, wahrhaft idyllisches, märchenhaftes Stück von Norwegen. Ich hätte dies Fleckchen niemals gefunden, nur dem Spürsinn des Malers und dem unverdienten Glück dieses Maggers, daß er voraus lag, hatte ich es zu verdanken, ein wirkliches Unterwasserparadies kennen zu lernen. »Mia Lisa« hatte an einer winzigen Schäre festgebunden und hatte schon den Zöllner, welcher nebenbei auch Fischerei und Viehzucht betrieb,

DIREKT  
AM HAMBURGER  
YACHTHAFEN!



# YACHTPROFI.DE

## Gute Teile, guter Service.

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

**P&K**  
products

Hochwertige  
Produkte für  
die Pflege  
Ihrer Yacht:

**Reiniger**  
**Polituren**  
**Winschenfett**  
**Frostschutz**

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



Sundaal

an Bord. Der sprachfixe Maler war schon mit ihm in der schönsten Unterhaltung, als wir landeten; denn bei dem nur ab und zu kommenden Luftzug währte es ziemlich lange, bevor wir Seite an Seite lagen. Nun ging es los: »Hest all mol öber Bord kek'n, hest all die Keuh (Kühe) sehn, hest all dat Dörp sehn? Kiek mol hier, kiek mol dor!« Natürlich konnte ich, da ich nicht das Vergnügen habe zu schielen, nur das Nächstliegende erst einmal wahrnehmen und sah ins Wasser. Ich glaube, mich zu erinnern, daß meine Mannschaft und ich einfach verstummt. Zu beschreiben ist es nicht, wie die vielerlei Pflanzen im Wasser wucherten; man wartete förmlich auf das Erscheinen der Nixen. Dann wurde das Glas zur Hand genommen, um die unmittelbar aus dem Wasser ansteigenden Berge zu mustern. Mit Glocken versehenen Kühen wurde die nötige Beifallsspende gezollt, wenn sie besondere bergsteigerische Künste vorführten; zum Dank riefen sie dann ihr »Muh« herunter und ließen die Schellen klingen. Die im wahrsten Sinne spiegelblanke Wasserfläche gab die Anhöhen mit den am Fuße befindlichen, malerischen Häuschen mit Fischereigerätschaften wieder; wie gesagt, es war uns zumute, als ob wir in ein Märchenland versetzt wären. Bemerkenswert ist, daß dies Seebecken selbst bei stärkstem Frost nicht gefriert; ebenso, daß auch hier in der Nähe des Meeres Flut und Ebbe nicht bemerkbar sind. Während dann die übrige Mannschaft noch an Land fuhr, um sich im

Bergsteigen zu üben, fertigte mich der Zöllner ab, indem er den in Mandal erhaltenen Brief öffnete, mit seinem Siegel versah und wieder versiegelte. Ein den Geist stärkender Schluck festigte auch hier die geschlossene Freundschaft. Da der Barometerstand auf gutes Wetter deutete, wurde die Mannschaft an Bord geblasen, um noch einige Stunden von den gesehenen und noch kommenden Wundern zu träumen.

**Donnerstag, 16. 7.**, morgens 5 Uhr warfen wir los, mußten aber zuerst die Riemen benutzen, um in den Bereich des östlichen Windes zu gelangen. 6,15 Uhr hatten wir die offene See, kamen aber trotz des flauen SO-Windes gut von der Stelle, denn wir hatten alle Segel beigelegt. Gegen 9 Uhr frischte der Wind auf, so daß die beiden raschen Fahrzeuge nur so flogen. 7 Uhr abends passierten wir die Egersund-Baake; schon 8,50 Uhr hatten wir die Klausgrunden-Heultonne. Jetzt nahmen wir genau den abgesteckten Kurs, der uns nach Skudesnes bringen sollte. Wir hatten kurze Zeit gesegelt, da rief der Junge vom vorderen Ausguck: »Vadder, wat stürst Du! So loopt wi in'ne Mitt op'n Schär ropp« Maßloses Erstaunen meinerseits, dann: »Jo, wahrhaftig; denn holt de dämliche Kompaß nich recht!« Bei dieser Gelegenheit mußten wir feststellen, daß der Kompaß ganz leichtfertige Nücken hatte und uns hier, mutterseelenallein, eine um 10-12 Grad abweichende Richtung vorschwatzte. Allein waren wir, weil unser Magger, welcher ziemlich zurückgeblieben war, wohl in Erinnerung an die geruhige letzte Nacht, ziemlich unter Land geblieben war, um möglichst vor Dunkelwerden einen imaginären Hafen zu erreichen. Diesmal hatte sein Spürsinn aber getrogen; er mußte die Nacht genau so durchhalten wie wir. Als wir die Fehler unseres Kompasses bemerkten, konnten wir noch gerade die Heultonne

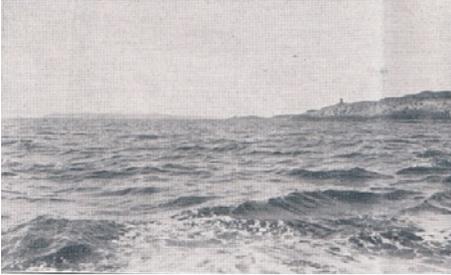
ausmachen und durch Peilungen anhand der Karte Richtung nehmen. Zurück zur »Mia Lisa« konnten und wollten wir – teils aus Eigensinn, teils, weil ein Gewitter im Anzuge war – nicht. Ich hoffte auch immer noch, unser Magger sollte sich bekehren und sich uns wieder zugesellen. Wir nahmen darum alle Beisegel weg, um ihm unsere Magger-treue zu beweisen und drehten mehrfach bei. Aber, er ist nun mal so, er setzte seinen Kopf durch, so daß ich annehmen mußte, er würde irgendwo die ersehnte Nachtruhe finden. Da ich keinen Erfolg mit meinen Beidrehmanövern hatte, bei Gewittern auch lieber offene See als schutzlose Ufer nehme, hielt ich meinen Kurs durch und konnte auch bald beim Sichten des Hvidingsöfeuers mit Genugtuung feststellen, daß wir richtig gesteuert hatten. Nun mußten wir auf der Karte einen Ankerplatz suchen, wo uns der Magger unbedingt finden mußte. Im weiten Karsund durften wir nicht bleiben, schon darum nicht, weil es noch nicht hell war. Wir beschlossen – ich rede da in der Mehrzahl, obgleich meine ganze Mannschaft schlief und der Admiralitätsrat aus mir allein bestand – also ich beschloß, südlich von Kobberwig, wo auf der Karte ein Ankerplatz angedeutet ist, zu bleiben. 4,30 Uhr morgens konnte ich den Anker dort bei 24 m Wasser fallen lassen. Da der Wind ziemlich eingeschlafen war, ließ ich bloß das Segel fallen und ging sofort zur Koje. In diesen 24 Stunden hatten wir 120 Sm zurückgelegt.

**Freitag, 17. 7.** Als ich mich so recht fest in die Kissen verbissen hatte, wurde ich durch das Getute unseres Maggers und durch Rippenstöße meiner Haus- – Verzeihung – Bordfrau geweckt. Als ich meinen Schopf in die Luft stecke, schallt es herüber: »Wüllt Ji nich wieder mit?« Mit einem Achtel meines einen Auges – das übrige meines Augenlichtes schlief noch – plierte ich in die Son-

ne und sehe »Mia Lisa« weitersegeln. Wohl oder Wehe meines eigenen Ichs beiseite schmeißend, ermanne ich mich und folge dem Magger, treu wie ein Hund, ganz nach Haugesund. Im Vertrauen: ich hätte die nächsten 25 Stunden lieber der wohlverdienten Ruhe gepflegt. Wir waren gerade außerhalb des Sundes angekommen, da erscheint das sonnenähnliche Haupt des Maggers in der Luke und das Sprachrohr brüllt: »Wat wüllt wi denn nu? Wi möt doch in Haugesund noch Wittbrod keup'n!« Damit drehte er bei, um wieder gegen den Strom nach Haugesund zu kreuzen. Ich, folgsam wie ich bin, ihm nach. Im Hafen angelangt, ging dann die Auseinandersetzung los, warum und wieso er oder ich alles Gegensätzliche gemacht hätten. Es stellte sich heraus, daß unser Malersmann in der Frühe beim Ablösen aufgegeben hatte, »immer durchzuhalten«. Sein Steuermann, ein ebenso kleiner Dreikäsehoch wie ein großer Draufgänger, hatte dann eben durchhalten wollen und hätte auch durchgehalten, wenn nicht der väterliche Instinkt rechtzeitig auf die Hauptsache, die Magenfrage, gekommen wäre. »Mia Lisa« wäre noch mehr erblaßt, als sie ohnehin schon war, weil ihre Mannschaft dann ohne das frische Weißbrod hätte darben müssen. Als im Hafen alles oder fast alles besorgt war, gingen wir um 10,15 Uhr wieder auf die Reise, Da wir günstige Gelegenheit hatten,



*Folgesund*



*Einfahrt Hardangerfjord*

konnten wir schon 7,30 Uhr abends gegenüber Lerwik anbinden. Und zwar ließen wir in eine kleine Ausbuchtung schießen und legten die Anker in eine Felsenritze. Dann setzten wir uns an den Tisch, um das unterwegs fertig gemachte Abendbrot in Angriff zu nehmen. Wir hatten ja wieder Weißbrot aus Haugesund mitgenommen, aber als der erste hineinbiß, schmeckte er, schmeckte noch mal, sagt aber nichts, sondern ißt mit Todesverachtung weiter. Auf einmal läuft die Köksch ins Vorschiff, kommt mit einem Paket zurück und ruft: »Hurra.! Ick heff noch wat funn'n !« Damit öffnet sie das, Hamburger Pumpernickel enthaltende Paket. »Dat Wittbrot mag ick nich«, sagt der eine, der andere: »Dat krieg ick nich dol«. Alle langten nach den Pumpernickeln; denn das Haugesunder Brot war anscheinend ohne Salz, aber mit Süßstoff gewürzt. Das konnten unsere Hamburger Gaumen nicht vertragen. Inzwischen hatte ich einen erheblichen Schluck Tee zu mir genommen, setzte ganz sinnig meine Tasse wieder hin und warte wieder auf das Urteil meiner Mannschaft (mein Geschmack könnte ja atmosphärischen Störungen ausgesetzt sein), aber nein, gleich darauf hieß es: »Wie smeckt de Tee denn?« Dann stellten wir fest, daß wir kein Süßwasser, sondern Brakwasser eingenommen hatten. Als wir noch bei diesen naturwissenschaftlichen Erörterungen waren, kam die »Mia Lisa«-Mannschaft zu uns herein und

hörte von unserer Bedrängnis. »Jo, wenn Ji den'n Tee ohne Rum drinkt, denn smeckt he ok nich; dor heurt doch'n düchtig'n Sluck Rum to, anners kann he doch ok nich smeck'n. Bi uns kennt wi dat gornich anners.« Der erfahrene Magger gab mir dann die richtige Mischung bekannt, und ich mußte, trotz der Gegenwart meiner besseren Hälfte, richtiggehenden Schiffertee brauen.

Zum besseren Verständnis meiner schwierigen Lage muß ich anfügen, daß ich, wenn ich unter Aufsicht bin, Enthaltbarkeit übe; denn meine Frau befürchtet gar zu leicht, ich könnte Quartalsäuffer werden. Diesen Ausdruck hat sie, glaube ich, mal von einer Bekannten gehört, deren Freundin einen solchen Menschen gekannt haben will. Als wir dann, unternehmend wie wir waren, die kleine Anhöhe erstiegen und Umschau gehalten hatten, machten wir noch ein Natursträubchen zurecht, unsere weibliche Besatzung damit zu beglücken. Nun aber schnell noch einige Stunden Schlaf retten; denn der lange nordische Tag ging zur Ruhe. Wenn wir Sundal, unser Ziel, an einem Tage erreichen wollten, mußten wir früh wieder auf, zumal wir die Stromverhältnisse nicht kannten.

Als wir einige Stunden geschlafen hatten – die Sonne war gerade im Begriff aufzugehen – wachte ich auf. Mir hatte geträumt, ich läge an einem Bergabhang und mußte mich gegenan stemmen, um nicht herunter zu fallen. Als ich mich besinne, merke ich, daß »Nordwest« schief lag und ich mich mit dem Ellenbogen gegen den Tisch stützte, weil ich sonst auf den Fußboden gerutscht wäre. Mein Schlafsofa war somit der Bergabhang gewesen. Jetzt bekam ich aber mit der Eile. Nach oben, den Magger geweckt, war ein Nu. Dann mit Leibeskräften an die Arbeit. »Mia Lisa« saß weniger hoch, doch konnten wir nicht einmal diese flott bringen. Wohl konnte man die Fahrzeuge

hin- und herdrehen, denn sie lagen mit der Mitte auf einem Felsen, los kamen wir aber nicht. Nun kamen wir doch in Schwulitäten und machten uns darauf gefaßt, längere Zeit flottlos bleiben zu müssen oder aber, daß uns ein vorbeifahrender Dampfer abschleppen mußte. Einstweilen konnten wir ja aber nichts weiter unternehmen, als unsere verlorene Ruhe wieder aufzunehmen, Wir fanden sie denn auch gründlich wieder, ich, indem ich mir ein künstliches Lager mit Hilfe von Leisten und vorhandenen Brettern machte, die übrigen, indem sie die Bordwand als Unterbett benutzten. Ich schlief mit der Hoffnung ein, es möge die natürliche Ebbe sein, die uns festkommen ließ.

**Sonnabend, 18. 7.** Um 7,30 Uhr trommelt es auf Deck, und siehe, wir lagen wieder gerade, waren allerdings noch nicht ganz flott. Als wir unseren Morgenkaffee – diesmal aus dem Tank mit Heimatwasser – geborgen hatten, konnten wir bei NO-Wind und bestem Sonnenwetter auf die Kreuztour gehen. Wir mußten bei flauem Winde gegen die Strömung kämpfen, kamen aber ganz gut von der Stelle. Gegen 9 Uhr wurde es ganz flau. Gegen 11 Uhr kam schöne Brise aus SSO, und es schaffte tüchtig. Dann wurde es abwechselnd flau und böig, weil sich Gewitter bildeten. Wir lernten an diesem Tage auch die absonderlichen Windverhältnisse des Hardangerfjords kennen. Da wir sehr rasche und gewandte Fahrzeuge unter uns hatten, suchten wir, immer die Schoten in der Hand, das krause Wasser auf und merkten bald, daß der meiste Wind nicht etwa in Lee, sondern am Luvufer, dicht unter den Bergen, zu finden war. Aus diesem Grunde blieb »Mia Lisa«, welche ziemlich weitab lag, immer weiter zurück. Als wir dann noch das Glück hatten, eine achterliche Gewitterbö empfangen zu dürfen, war sie bald aus Sicht. Uns brachte die Bö rasch durch den

Hardangerfjord bis Sundal, während »Mia Lisa« erst einige Stunden später anlangte. In letzterem Fjord hatten wir herrliche Gelegenheit zu beobachten, wie die Berge die Gewitterwolken festhielten und sie nur stückweise an unserer Seite den Berg herunterkugeln ließen. Als wir vor Sundal ankamen, setzte ein strömender Regen ein; denn die Wolken hatten hier vom Gletscher her freiere Bahn und blieben dann über dem Fjord hängen, wo sie es aber auch wahrnahmen; es waren nicht mehr Bindfäden, es waren schon mehr Trossen, die hernieder prasselten. — Anmerken möchte ich hier: Niemals würde ich mit einem sogenannten Tourenboot die norwegischen Gewässer aufsuchen, es sei denn in einer wirklich seetüchtigen Yacht mit kräftigem Hilfsmotor. Wenn wir nicht die schnellen Fahrzeuge gehabt hätten, würden wir sicher die doppelte, wenn nicht mehr, Zeit gebraucht haben. Wahrscheinlicher wäre es gewesen, wir hätten Norwegen überhaupt nicht erreicht. — Ebensowenig möchte ich empfehlen, mit den gewöhnlichen Tourenbooten weiter hinauf als bis Esbjerg zu segeln, auch selbst wenn ein Hilfsmotor vorhanden ist. Solche Boote sind viel zu schwerfällig, um gegen köpfende Grundseen aufkreuzen zu können. Die gleiche schlechte Eigenschaft macht es mit solchen Fahrzeugen auch gefährlich, bei dem gedachten Wetter vorm Winde zu halten, weil sie Brecher über Brecher übernehmen würden, während schlanke Yachten, leicht beeinflußt, wie sie sind, im passenden Augenblick vorwärts schießen und die Brecher hinter sich lassen, höchstens, daß mal ein Spritzer überkommt.

*(Fortsetzung folgt)*



## AUS BEHÖRDEN UND VERBÄNDEN

### Kurz berichtet

## TONNE 5 VERLEGT

In der Außenelbe breitet sich das Scharhörnriff zunehmend ins Elbfahrwasser aus. Tonne 5 musste daher aktuell nach Norden verlegt werden. Da dieser Bereich vor allem im Verkehr zwischen Elbe und Weser/Ostfriesische Inseln sehr gern von Sportbooten befahren wird, ist diese Meldung sicherheitsrelevant. Dazu die Bekanntmachung für Seefahrer 161/25: „Auf Grund von morphologischen Veränderungen wurde die Leuchttonne 5 ca. 100 m nördlich auf die o.a. Position verlegt. Südlich des grünen Tonnenstriches im Bereich der Tonnen 3 – 7 ist mit rapide abnehmenden Wassertiefen und nicht kartierten Untiefen zu rechnen. Fahrzeuge außerhalb des Fahrwasser haben äußerst vorsichtig zu navigieren.“

(Originalmeldung auf ELWIS mit der neuen Position von Tonne Nr. 5: [https://www.elwis.de/DE/dynamisch/Bfs/bfsMeldung:317330:elwis\\_bfs\\_showBfs](https://www.elwis.de/DE/dynamisch/Bfs/bfsMeldung:317330:elwis_bfs_showBfs) )

### Biozidfreie Antifouling-Beschichtungen

Traditionelle Unterwasseranstriche von Booten gelten immer mehr als ineffizient und umweltschädlich, da sie häufig jährlich mit hohem Aufwand entfernt und erneuert werden müssen und der gesamten Meeresumwelt schaden. Neue gesetzliche Regelungen zielen darauf ab, den Einsatz giftiger Biozide zu reduzieren. Allerdings ist die Wirksamkeit biozidfreier Beschichtungen für viele Anwender noch nicht ausreichend belegt. Als besonders innovative Lösung wurde auf der „Boot“-Messe eine Beschichtung auf Basis von Nano-Keramikpartikeln in einer Polymermatrix vorgestellt. Diese ist besonders glatt, hart und

völlig frei von Bioziden. Sie kann sowohl in der Handelsschifffahrt als auch im Sportbootbereich eingesetzt werden, erfordert über Jahre lediglich Reinigen mit Schwamm oder Bürste, hinterlässt bei der späteren Entfernung keinen giftigen Abfall und spart laut Angaben auch noch bis zu zehn Prozent Kraftstoff.

(Quelle: Wassersport-Wirtschaft 2/ 25; vgl. auch Clean Ocean Coatings <https://www.cleanocean-coatings.com/>)

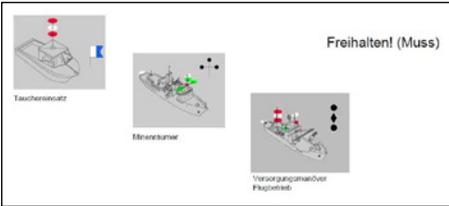
### Antifouling-Test

Zum gleichen Thema: Im Gegensatz zu herkömmlichen kupferhaltigen Antifouling-Produkten stehen moderne, biozidfreie Alternativen wie Foul-Release-Systeme, Hart- oder selbsterodierende Beschichtungen, die deutlich umweltfreundlicher sind, aber häufig eine regelmäßige Reinigung erfordern. Um deren Wirksamkeit unter realen Bedingungen zu prüfen, wurden neun Produkte von sechs Herstellern auf vier verschiedenen Booten in unterschiedlichen Revieren getestet. Die Ergebnisse dieses Praxistests sollen im Heft PALSTEK 1-2026 veröffentlicht werden. Ziel ist es, Bootsbesitzern nachhaltigere Optionen aufzuzeigen. (Quelle: PALSTEK 3/25, S.78ff.)

### Umgang mit Schiffen der Marine

In der Saison 2025 wird es in der Ostsee, insbesondere in der Neustädter, Lübecker und Hohwachter Bucht, vermehrt zu Übungen der





Deutschen Marine kommen. Dazu zählen Gefechts- und Minenräumübungen sowie Manöverfahrten im Flottenverband. Für Seglerinnen und Segler bedeutet das erhöhte Aufmerksamkeit und vor allem ausreichend Abstand zu Marineschiffen. Flaggsignale sollten beachtet, eine Hörwache eingerichtet und laufend UKW-Kanal 16 abgehört werden. Zwar wird bei Schießübungen auf Yachten Rücksicht genommen, doch drohen bei Verstößen empfindliche Strafen. Besonders vorsichtig sollten Sportboote in der Nähe von Marineverbänden und unbemannten Fahrzeugen wie den sogenannten „Seehunden“ sein. Diese führen drei schwarze Bälle als Sichtzeichen und werden von bemannten Mutterschiffen begleitet. Auch mögliche Begegnungen mit Schiffen der „Schattenflotte“ sollten gemeldet werden, sofern verdächtige Aktivitäten beobachtet werden. Tagesaktuelle Informationen liefert die DSV-App. (Quelle: Deutscher Segler-Verband, <https://www.dsv.org/nachrichten/fahrtensegeln/2025/02/der-richtige-umgang-mit-schiffen-der-marine/> )

### Fehlerhaftes GPS

Vor der Möglichkeit von GPS-Störungen haben wir in den SVAOe Nachrichten 2-25 bereits gewarnt. Nun berichten der niederländische Wassersportverband und das niederländische Institut für Navigation über verstärkte Störungen des globalen Navigationssatellitensystems (GNSS) – insbesondere in Nord- und Ostsee – die durch

sogenannte Jamming- und Spoofing-Angriffe verursacht werden. Dabei werden GNSS-Signale entweder durch starke Störsender blockiert oder verfälscht, so dass die genaue Position nicht mehr festgestellt werden kann. Besonders betroffen sind sicherheitsrelevante Seegebiete mit hoher Schiffsdichte wie Verkehrstrennungsgebiete. Die Wiederbelebung und Schulung traditioneller Navigationsmethoden als Backup-Lösung bei Ausfall der GNSS-Technik wird dringend empfohlen. (Quelle: Segeln-Magazin 3-25)

## HISTORISCHES

### 100 Jahre SVAOe-Nachrichten Juli–August 1925:

#### „HIPPI, HIPPI, HURRAH!“

Von Norbert Suxdorf ■ „Von allen unsern Wettfahrten ist keine interessanter, seglerisch wertvoller und verlangt mehr Seemannschaft als die über 53 Seemeilen führende Bahn nach Cuxhaven. Freilich noch mannigfaltiger ist sie, wenn sie über Nacht gesegelt wird, so wie das früher geschah. Doch das Verlangen der Segler, den ersten Feiertag noch möglichst für einen ordentlichen Schlag in See zu haben, veranlaßte uns, sie auf den Pfingstsonabendmorgen zu legen. Um 10 Uhr war Start. Die Hamburger Seewarte meldete 8 Uhr morgens Windstärke 5.“

So beginnt der erste Beitrag im Juli-Heft des Nachrichtenblattes. „Mehr oder weniger stark gerefft“ gingen 32 Boote, an den Start, aber acht mussten unterwegs aufgeben – zerrissene Segel und gebrochene Wanten unter anderem. Nach sieben Stunden ging „Albatros VI“ (H. Vahl) als Erste durchs Ziel. „Kurz vor 9 Uhr lag die ganze Flotte im Hafen.“

Über diese „Unter harten Windverhältnissen durchgeführte Wettfahrt“ hatte schon W. Burmester auf der Monatsversammlung am 15. Juni im Neumühlener Fährhaus berichtet. *„Die Versammlung nimmt erfreut Kenntnis von den vorzüglichen Leistungen unserer Segler und bringt ihnen anerkennend ein kräftiges Hipp, hipp, hurrah!“*

„Vom Wert der Wettfahrten“ ist ein Beitrag überschrieben, in dem es heißt: *„Nur vier Wettfahrten im Jahre veranstaltet die S.V.A.Ö. und dokumentiert dadurch ihre Stellung zum Renn- und Fahrtensegeln. Diese vier Regatten aber sollte eigentlich jeder, der es ernst meint mit seiner sportlichen Ausbildung, mitmachen. Denn man möge stehen zum Rennsegeln wie man wolle, seinen besonderen erziehlischen Einfluß auf den Segler wird man ehrlich nicht leugnen können; erziehllich im Hinblick auf die Technik des Segelns, erziehllich in bezug auf Trimm und Instandhaltung des Bootes...“*

„Betrachtungen über die Jugend von einst und jetzt“ stellt M. Behrens, Obmann der Jugendabteilung, an. Er beklagt sich über *„Schmarotzergewächse am jungen Wuchs“* und fordert andere Erziehungsmethoden. Denn: *„Die Zukunft Deutschlands soll nicht aus Weizenmehl und Zucker gebacken, sondern muß aus Stahl und Eisen zurecht geschmiedet werden... Der Verein tut sein möglichstes. Man danke es ihm, indem man die Jungen dazu anhält, daß sie tüchtige Kerle werden.“* Klingt hier die Tonlage der kommenden dunklen Zeiten an?

Ein Sprung ins August-Heft: Das beginnt mit einem Bericht über die „3. Wettfahrt der S.V.A.Oe.“, die am 28. Juni stattfand. *„Sie ging von Altenwärder nach Schulau und zurück zum Yachthafen. Die Witterung war nach dem schlechten Wetter der Vortage überraschend gut geworden, nur der Wind ließ ungefähr alles zu wünschen*

*übrig...“* Trotzdem wurde Schulau erreicht, dort wurde gespeist – *„und es blieb sogar noch etwas Zeit zum Tanzen.“* Auf der Rückfahrt war der Wind aufgefrischt *„und bot den Seglern abwechselnd Ballon- und Spinnakermöglichkeiten.“* Die Preisverteilung im Neumühlener Fährhaus – zusammen mit der der Pfingstwettfahrt – wurde trotz des langen Segeltages zur ausgedehnten Veranstaltung. *„So begrüßte mancher den errötenden Morgen.“* Übrigens: *„Mia Lisa landete ihren sichern Sieg...“*

Über „Rückstände“ bei den Beiträgen beklagt sich der Vorstand. *„Es ist eine beträchtliche Anzahl ... Die Kassenlage ist aufs Äußerste erschwert.“*

Erwähnenswert auch eine Übersicht der „Segelfahrten im Jahre 1924“. Berichte über ihre Sommerreisen waren von 29 Mitgliedern eingegangen. Die meisten hatten die Ostsee besegelt, einige auch die Elbe und die Nordsee. Der Atlantik lag damals anscheinend noch eher fern, von exotischen Revieren ganz zu schweigen.

## DIES UND DAS

### UNSER TITELBILD

Das Titelbild unseres Heftes von Jan O. Backhaus zeigt die Ansteuerung von Amrum. Dominierend ist der bekannte Leuchtturm von Amrum, seine Feuerhöhe beträgt 63 m über dem mittleren Wasserstand. Er steht auf einer 21-m-hohen Düne im Süden der Insel, nahe bei Wittdün und ist selbst fast 42 m hoch.

Amrum ist die vielleicht schönste der nordfriesischen Inseln, vielfältiger und weniger mondän als andere, mit seinem bis zu 1,5 km breiten und 15 km langen Kniepsand – der genau genommen eine eigene vorgelagerte

Sandbank ist –, mit den weitläufigen Dünen und eingebetteten Süßwasserseen, mit einem von Nord nach Süd reichenden Waldgürtel, mit dem Zugang sowohl zum Wattenmeer wie auch zum offenen Meer, mit Feldern und Wiesen und zwei alten Windmühlen. Im Dorf Nebel kann man viele hübsche Friesenhäuser und ein Heimatmuseum bewundern. Spannend sind die „Erzählenden Grabsteine“ neben der weißen Dorfkirche, auf denen die ausführlichen Lebensgeschichten der Verstorbenen eingemeißelt sind. So zum Beispiel die Geschichte des Kapitäns Hark Nickelsen (vgl. Seite 1 in diesem Heft).

Drei kleine Häfen stehen an der Wattseite im Süden der Insel zur Verfügung, mit Liegeplätzen, die allerdings teilweise trockenfallen. Man erreicht sie durch das Rütergat, südöstlich von Amrum, das, wie die meisten Seegatten, eine starke Strömung aufweist.

## SVAOE-FÜHRERSCHEIN-KURSE IM WINTER 2025/2026

Von Andreas Gustafsson ■ Im Winter 2025/2026 wird der SVAOe seinen Mitgliedern und den Mitgliedern befreundeter Segelvereine wieder prüfungsvorbereitende Kurse für Führerscheine und Funkscheine anbieten. Wir leiten die Führerscheinkurse mit einem gemeinsamen Informationsabend am **Montag, den 13. Oktober ab 19:00 Uhr im Vereinshaus ein**. Anmeldeformulare stehen ab 2. Septemberhälfte auf der Homepage bereit. Mehr Informationen auf der Homepage und in den Nachrichten 5-25.

## DAS BÜCHERSCHAPP

### Zum Lesen und Wiederlesen

## HERMAN MELVILLE: „MOBY-DICK ODER DER WAL“

Von Norbert Suxdorf ■ „Moby-Dick“ ist ein eigenartiges Buch. Teils Abenteuerroman, teils Sachbuch, teils pure Poesie. Kein Wunder, dass es damals nur von wenigen überhaupt verstanden und für seinen Autor zum Flop wurde. Heute zählt es zu den Meisterwerken der Weltliteratur. Also wagen Sie es endlich, lesen Sie „Moby-Dick“. Manchmal werden Sie wie auf glatter See bei raumem Wind flott vorankommen, manchmal werden Sie mühsam gegenanstampfen.

„Nennt mich Ismael.“ So stellt sich der Erzähler der Geschichte von der besessenen Jagd nach dem Weißen Wal vor. Heißt er wirklich Ismael? Oder will er nur so genannt werden? Rätselhaft wie vieles in „Moby-Dick“.

„Ich stopfte ein paar Hemden in meine alte Reisetasche, klemmte sie mir unter den Arm und machte mich auf den Weg nach Kap Hoorn und dem Stillen Ozean. Ich ließ die werte Stadt des alten Manhatta hinter mir und traf bald wie geplant in New Bedford ein.“ So beginnt die Reise.

Geschrieben hat Herman Melville „Moby-Dick“ mit Anfang Dreißig. Da hatte er seine Seefahrtszeit im Walfang schon hinter sich und bereits vier Bücher veröffentlicht, darunter einen Bericht über seine, größtenteils fiktiven, Erlebnisse in der Südsee. „Typee“ wurde nach damaligen Maßstäben ein Bestseller. Die Erwartungen der Leser und auch des jungen Autors an sein neues Werk waren also hoch.

„Moby-Dick“ erschien 1851. Der Walfang war damals ein wichtiger Industriezweig. Allein

die amerikanische Flotte zählte rund 700 Schiffe, bevor das Erdöl den Waltran als Brenn- und Schmierstoff abzulösen begann. Eines dieser Schiffe war die „Essex“, die im Jahre 1820 durch einen Pottwal versenkt wurde. Den Bericht über ihr Schicksal nutzte Melville als Quelle.

Sein erstes Abenteuer hat Ismael noch an Land, in New Bedford. Im Gasthaus „Zum Walfänger“ begegnet Ismael einem unheimlichen Schlafgenossen – dem fantasievoll tätowierten Harpunier Queequeg, der wie er auf der Suche nach einer Heuer auf einem Walfänger ist und sich bald als guter Kamerad erweist.

Von New Bedford setzen Ismael und Queequeg nach Nantucket über. Drei Schiffe liegen dort zur Ausreise bereit. Sie entscheiden sich für die „Pequod“ – unglücklicherweise. *„Ein so seltsames altes Schiff wie die seltsame alte „Pequod“ habt ihr noch nie gesehen... Wirbelstürme und Kalmen auf allen vier Weltmeeren hatten ihren alten Rumpf über Jahre so dunkelbraun gebeizt und gerberbt...“* So bemerkenswert wie das Schiff sind die Männer der Crew, die Melville uns vorstellt. Zum Beispiel die drei Steuerleute, höchst unterschiedliche Charaktere:

*„Der Erste Steuermann der ‚Pequod‘ hieß Starbuck. Ein hoch aufgeschossener, ernsthafter Mann... ‚Ich dulde keinen Mann in meinem Boot‘, sagte Starbuck, ‚der keine Angst vor dem Wal hat‘.“*

*Der Zweite Steuermann Stubb „stammte vom Cape Cod... ein lustiger Bursche war er, weder feige noch tapfer... Ganz dicht am Wale, mitten im Kampf auf Leben und Tod handhabte er seine gnadenlose Lanze kühl und mit leichter Hand...“*

*„Der Dritte Steuermann hieß Flask... wenn es um Wale ging, hielt er die großen Leviathane sozusagen für seine persönlichen Erbfeinde, die ihn schwer gekränkt hatten...“*

Dann sind da noch die Harpuniere Queequeg, Isamels Schlafgenosse aus Bedford, der Indianer Tashtego und der Afrikaner Dagoo, der Moses Pip und viele andere an Bord.

Hauptperson aber ist Kapitän Ahab. Ein weißer Pottwal hat ihm ein Bein abgerissen, auf seiner Prothese stapft er über Deck und hat nur noch einen Gedanken: Rache an diesem Moby-Dick! Erst nach zweihundert Buchseiten tritt Ahab leibhaftig in Erscheinung: *„Die Wirklichkeit übertraf jede Befürchtung: Kapitän Ahab stand auf seinem Achterdeck... Seine hohe, breite Gestalt war wie aus harter Bronze gegossen Ein gertenschlankes Mal, weißlich und leichenfahl stach aus seinem grauen Haar hervor und lief seitlich über sein lohbraun verbranntes Gesicht und seinen Hals hinab, bis es in seiner Kleidung verschwand... Die ganze grimmiger Erscheinung Ahabs und das fahle Mal, das sie zeichnete, setzten mir so stark zu, dass ich im ersten Augenblick kaum bemerkte, wie viel von diesem alles beherrschenden Ingrim sich dem barbarischen weißen Beine verdankte, auf dem er zur Hälfte stand. Mir war schon zu Ohren gekommen, dass dieses walbeinerne Bein auf See aus dem polierten Kieferknochen des Pottwals geschnitzt worden war.“* Wir werden Ahab noch näher kennen lernen.

*„Was ich euch nun vorlegen möchte, ist eine Systematik des Wales, geordnet nach seinen wichtigsten Gattungen“,* schreibt Melville im Kapitel 32 „Cetologie“, in der er das damalige Wissen über die verschiedenen Walarten zusammenfasst. In diesem und anderen Kapiteln – zum Beispiel dem über die Harpunenleine – hier wird „Moby-Dick“ zum Sachbuch.

Höchst dramatisch Seiten später die Szene, in der Ahab seine Crew an Deck versammelt, eine Dublone an den Mast nagelt als Prämie für denjenigen, der den weißen Wal zuerst sichtet,

und die Männer schwören lässt: „*Tod dem Moby-Dick!*“

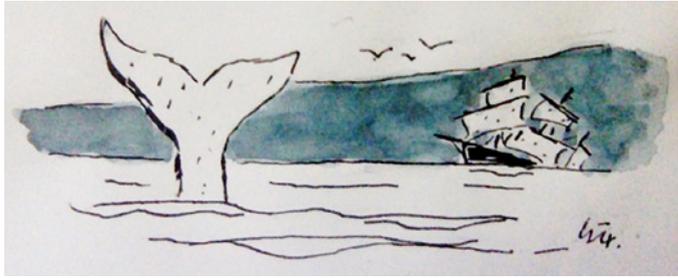
Ahabs ganze Rachsucht zeigt sich, als die „Pequod“ einem anderen Walfänger begegnet, der „Rachel“. Die ist auf der Jagd nach einer Schule Wale, als plötzlich Moby-

Dick auftaucht. Eines ihrer Boote setzt ihm nach – und verschwindet in der Weite des Meeres, mit ihm auch der Sohn des Kapitäns. Der Vater fleht Ahab an, bei der Suche zu helfen, aber Ahab bleibt hart, will keine Zeit verlieren, befiehlt „vollbrassen, Kurs wie zuvor.“ Der „Rachel“ werden wir noch einmal begegnen...

Zunächst trifft die „Pequod auf den Weißen Wal – endlich: „*In der folgenden Nacht trat der Alte, wie er es öfters tat, aus dem Achterluk hervor, in dem er gelehnt hatte, stelzte zu seinem Zapfenloch, reckte jäh den Kopf in den Wind und sog die Seeluft ein, wie ein wacher Schiffshund, der eine Barbareninsel wittert. Ahab behauptete, ein Wal müsste in der Nähe sein. Bald stieg der ganzen Fahrwache jener eigentümliche Geruch in die Nase, welchen der lebende Pottwal manchmal weit übers Meer verströmt...*“

Ahab lässt den Kurs ändern, Ausguck halten und steigt selbst in den Mast. „*Von hier oben gewahrten sie den Wal rund eine Meile voraus; bei jedem Rollen der Dünung offenbarte er seinen hohen, glitzernden Buckel und blies regelmäßig seinen lautlosen Spaut in die Luft.*“ Die Boote werden ausgesetzt, die Jagd beginnt – von Melville so lebendig geschildert, dass der Leser meint, er säße selbst mit im Boot.

Die Jagd dauert drei Tage und endet desaströs: Moby-Dick rammt die „Pequod“. „*Der Wal*



„*Von hier oben gewahrten sie den Wal rund eine Meile voraus...*“  
(Skizze Norbert Suxdorf)

*tauchte unter das sinkende Schiff, jagte am Kiel entlang und ließ ihn erzittern, warf sich aber unter Wasser herum und tauchte geschwind wieder auf, weit voraus an Backbord, doch nur wenige Yards von Ahabs Boot entfernt. Dort blieb er eine Weile ruhig liegen.*“ Ahab wirft seine Harpune. „*Der getroffene Wal stürmte los, die Leine lief rasend und sengend schnell durch das Rundsel – kam unklar. Ahab bückte sich, er klarierte sie, doch die Leinenbucht schlang sich um seinen Hals, und eh sich's die Mannschaft versah, ward er aus dem Boot gerissen...*“ An den Wal gefesselt versinkt Ahab in der Tiefe.

Als einziger überlebt Ismael den Untergang der „Pequod“ – an den Sarg geklammert, den sich der Harpunier Queequeq in düsterer Vorahnung vom Schiffszimmermann hat machen lassen, und der nun als einziges Überbleibsel auf dem Meer treibt. „*Nach zwei Tagen stand ein Segel auf mich zu, kam näher, näher und nahm mich schließlich auf. Es war die umherirrende Rachel; auf der Suche nach ihren verschollenen Kindern fand sie nur eine weitere Waise.*“

Erfolglos veröffentlichte Melville noch zahlreiche weitere Bücher und wurde schließlich Zollbeamter in New York. Im Alter gelang ihm noch einmal ein großer Wurf, die Erzählung „Billy Budd“, die allerdings erst Jahrzehnte später veröffentlicht wurde. Melville starb 1891, da hatten

ihn seine Zeitgenossen längst vergessen. Sein „Moby-Dick“ aber lebt weiter.

Zitiert habe ich aus der 2001 im Hanser Verlag erschienenen Dünndruckausgabe mit der Übersetzung von Matthias Jendis. Den Leser erwarten 135 Kapitel – das kürzeste hat ganze sechs Zeilen – auf 868 Seiten, dazu fast 200 weitere Seiten Anhang, unter anderem mit einer Zeittafel zur Biografie Melvilles. Es kostet 44,00 Euro. Außerdem werden online weitere Ausgaben, auch gebraucht, angeboten.

## Zu guter Letzt

### ZUKÜNFTIGES

CKB ■ Die AG Zukunft hat also dem Vorstand und Beirat berichtet (siehe Beitrag in diesem Heft) und wird ihre Erkenntnisse und Schlussfolgerungen im Herbst allen Mitgliedern vorstellen – für die großartige Arbeit gebührt ihr großer Dank! Einige der Bemerkungen, die dabei fielen, hängen mir gedanklich nach. Zum Beispiel, dass der Segelsport per se so attraktiv sei, dass dafür nicht eigens geworben werden müsse. Einerseits wird dem wohl jeder im Verein zustimmen, anders

kann unsereins es sich gar nicht denken. Andererseits – mit der universellen Begeisterung etwa für Fußball kann das Segeln es kaum aufnehmen. Es scheint, dass ganz Bevölkerungsgruppen dem Segeln sehr fern stehen und den Reiz noch nicht erkannt haben. Klar, Segeln ist teuer, das kann sich nicht jeder leisten. Aber im Verein bieten sich Möglichkeiten zum Segelnlernen und Segeln, auch ohne eigenes Boot. Dafür sollten wir verstärkt werben. Segeln, das so viel mit kühlem Wasser zu tun hat, braucht offenbar mehr „Coolness“. Eine Aufgabe für die Zukunft.

„Cool“ fand ich die Umfrage-Ergebnisse der AG Zukunft zu den SVAOe Nachrichten, die sich 60-prozentiger Zustimmung aller Antwortenden erfreuen können. Dazu die Erkenntnis, dass 80 der antwortenden Personen – und vielleicht ja auch noch ein paar der Nicht-Antwortenden – bereit wären, ehrenamtlich für den Verein tätig zu werden oder ihre Tätigkeit auszuweiten. Meine gedanklichen Schlussfolgerungen: Wenn die Redaktion der Nachrichten – hiermit! – steten und dringenden Bedarf an weiterer Mitarbeit anmeldet, dann müssten wir doch alsbald von einer Schar Interessierter bestürmt werden! Würde mich sehr freuen, auf die Zukunft!

#### **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 HASPDE33XXX

**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:** WIRMachenDRUCK GmbH, Mühlbachstraße 7, 71522 Backnang, info@wirmachendruck.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.**



# Yachtfestival

5. – 7. Sept. 2025  
Hamburger  
Yachthafen | Wedel

Einladung

Liebe Mitglieder,

**am Wochenende, 5. bis 7. September,**  
findet im **Hamburger Yachthafen in Wedel,**

dem Heimathafen von 190 SVAOe-Mitgliedern und Yachten anderer Vereine,  
wieder das **Hamburg Yachtfestival** mit einem großen Rahmenprogramm statt.

Alle Informationen zum Programm gibt es unter [www.yachtfestival.de](http://www.yachtfestival.de)

Der SVAOe ist wieder dabei und präsentiert sich in einem eigenen Zelt westlich  
von Halle II. Wie im vergangenen Jahr bieten wir in Zusammenarbeit mit dem  
Deutschen Segler-Verband Schnuppersegeln für Gross und Klein auf unserem  
Jugendwanderkutter „Teufelsbrück“, der J/80 „Azurra“ und der „Scharhörn“ an.

**Am Sonnabend laden wir unsere Mitglieder von 17:00 bis 18:30 Uhr  
zu einem geselligen Zusammensein ein.**

Wir freuen uns auf viele Besucher und nette Gespräche.

Euer/Ihr Vorsitzender Dr. Stephan Lunau



# Sommergrillen

**Am Sonnabend, den 23. August 2025**

veranstalten wir das alljährliche Grillfest  
für unsere Mitglieder und Freunde ab 18:00 Uhr  
auf der Wiese im Störloch (SSV Borsfleth)

Gezeiten für Sonnabend, 23.8.: HW Hamburg: 05:34 h – NW Glückstadt: 10:53 h

Gezeiten für Sonntag, 24.8.: NW Glückstadt: 11:36 h – HW Hamburg: 18:26 h

**Bitte bringen Sie Grillgeräte, Kohle und das Grillgut mit,  
natürlich auch Ihre Getränke und Beilagen.**

**Wir hoffen auf gutes Sommerwetter und viele Teilnehmer.**

Ihr/Euer Festausschuss

Erinnerung

