



# SVAOe NACHRICHTEN

3-2026 MAI / JUNI



*„Nordwest“ in der Nachsaison im Stockholmer Schärengarten, zweiter Preis unseres Fotowettbewerbs (Foto Paul Körner)*

## Wo Marken ihren Anker werfen



Schreib+Keppler entwickelt Lichtwerbeanlagen, die Unternehmen zuverlässig sichtbar machen – effizient geplant, hochwertig gefertigt, professionell installiert.





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

---

104. Jahrgang

Mai / Juni 2026

Nr. 3

## **ERSTER PREIS UNSERES FOTOWETTBEWERBS**



*Erstmals war im SVAOe ein Fotowettbewerb ausgelobt worden; den ersten Preis gewann Bernd Blohm mit diesem prächtigen Foto des Helgoländer Hafens bei Abend, aufgenommen von der „Vela“.*

# IN DIESER AUSGABE

## 3 Editorial

### Thema und Meinung

- 4 Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger  
*Helfer unterwegs*
- 8 Kuttersegeln abschaffen! | *Oder besser nicht?*

### Vereinsleben

- 10 Neuaufnahmen
- 10 Gisbert Beyer †
- 10 Gerhard Wolf †
- 11 Ilse Noack †
- 11 Spenderliste 2025
- 12 Rechtskräftige Urteilsverkündung  
gegen ehemaligen Trainer
- 16 Präsentation auf der Mitgliederversammlung  
*Olympische und Paralympische Spiele in Hamburg?*
- 17 Saison eröffnet – Frühjahrsarbeitseinsatz  
in Eckernförde  
*Wenn die Bojen wieder schwimmen*
- 20 Jollenhafen Alsterufer  
*Umbau des Umkleidehäuschens*
- 20 Das SVAOe-Gründungsfest  
*Ehrungen der Fahrtensegler und  
ein schöner Film dazu*
- 23 Ehrung der SVAOe-Jubilare
- 31 Die Altjunioren und Freunde:  
*Bei der Bundeswehr in Hamburg*
- 33 Organisiert von den so genannten „Altjunioren“  
*25 Jahre „Offener Vereinsabend“*



### Regatten, Sport und Wettkämpfe

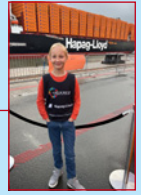
- 34 Glückstadtreghatta 2026  
*Hohe Wellen und Kenterungen*
- 35 J/24 „Hungriger Wolf“  
*Preis des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg*
- 35 German Offshore Award für beste deutsche  
Hochseeyacht | *Zum 19. Mal vergeben*

### Jugend

- 36 Optimale 2026  
*SVAOe organisiert wieder  
die Opti Segelregatta*



- 38 Ozeanriebe  
*„Wilhelmshaven Express“  
Taufe in Wilhelmshaven*
- 39 Kinder als Weltreisende  
*(Hinweis auf Kinder-SPIEGEL-Artikel)*



### Fahrtensegeln

- 40 Hamburger Yachthafen:  
*Neue Gebühren*

### Segelgeschichten

- 41 Blauwassersegeln  
*Sieben Farben Blau*
- 46 Blauwasser-Segler  
des SVAOe  
*„Pegasus“ bald wieder zuhause*



### Aus Behörden und Verbänden

- 46 Zertifizierung nach Umbau eines Bootes

### Dies und Das

- 47 Fotowettbewerb 2025  
*Stimmungsvolle Segelbilder*
- 48 Unsere SVAOe-Segel-  
Bibliothek  
*Wozu noch Bücher lesen?*
- 50 Kostenlose Seekarten?
- 51 Neues landgestütztes Navigationssystem?
- 51 Handy-Navigation | *Mit Handy um die Welt?*
- 52 Zu unserem Titelbild



### Das Bücherschapp

- 52 Kirsten Neuschäfer  
*„Um zu gewinnen, natürlich!“*
- 54 Die letzte Wildnis unserer Welt  
*Tiefe Einblicke*

### Zu guter Letzt

- 55 Alles Super...

### Umschlagillustration

Aquarell von Lutz Kessling

### Beilagen

Terminkalender 2. Halbjahr 2026

Einladung zur Sommerfeier der Jugendabteilung

## Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

in dieser Ausgabe werdet Ihr einen Bericht über ein schwerverdauliches Thema vorfinden. In anderen Organisationen wurde krampfhaft versucht, Vorfälle dieser Art unter den Tisch zu kehren und zu vertuschen. Das ist nicht unser Weg.

Wir sind uns im Vorstand einig, dass wir gerade solche Themen möglichst transparent kommunizieren. Dies mit dem Ziel, die Aufmerksamkeit für Fehlverhalten im Verein bei allen Mitgliedern zu schärfen. Hinsehen und zuhören sind, neben anderen, die wirksamsten Maßnahmen im Sinne der Prävention, um potenzielle Täter abzuschrecken und für alle unsere Mitglieder ein möglichst sicheres Umfeld zu schaffen. Allerdings konnte die Veröffentlichung aufgrund rechtlicher Rahmenbedingungen erst jetzt erfolgen. Es versteht sich von selbst, dass wir uns rechtskonform verhalten.

Im Rahmen der Mitgliederversammlung der Hamburger Yachthafengemeinschaft (HYG) am 16. April 2026 wurde unser Mitglied Ulf Hansen zum neuen Vorsitzenden der HYG gewählt. Das hat den Vorteil, dass der SVAOe als einer der Vereine mit der größten Anzahl von Hafensliegern im Vorstand der HYG vertreten ist. Im Rahmen der Mitgliederversammlung wurden Beitragserhöhungen einstimmig (!) beschlossen;

diese sind aus Sicht des Verfassers angemessen und notwendig, um die Zukunft unseres Hafens zu sichern. Siehe dazu auch unsere Veröffentlichung unter <https://www.svaoe.de/2-uncategorised/1646-hamburger-yachthafen-8>.



**Nicht vergessen:** Am 6. Juni 2026 wird unser diesjähriger SVAOe Elbe Cup ausgetragen, Meldung über [manage2sail.com](https://manage2sail.com), siehe auch [file:///C:/Users/win10/Downloads/Ausschreibung\\_Elbe\\_Cup\\_2026%20vers.10.4.26.pdf](file:///C:/Users/win10/Downloads/Ausschreibung_Elbe_Cup_2026%20vers.10.4.26.pdf).

Und für den 29. August 2026 können wir uns auf das alljährliche Grillfest auf der Wiese im Störloch, Borsfleth, freuen, siehe auch <https://www.svaoe.de/termine/eventdetail/591/-/sommergrillen-in-borsfleth>

In diesem Sinne wünsche ich Euch eine weiterhin schöne Segelsaison.

Euer Stephan Lunau



**Korrektur:** In dem Artikel „Kocherschrauben für Anfänger und Fortgeschrittene“ ist uns leider ein Fehler unterlaufen: Der Experte der Firma Weimeister, der uns so hervorragend in der Wartung und Reparatur der Kocher unterwies, heißt Andreas Dörflein, der Name wurde falsch wiedergegeben. Wir bitten unseren Fehler zu entschuldigen!

## Urlaub der Geschäftsstelle

Die SVAOe-Geschäftsstelle ist wegen Urlaub von Jule Lysewski in der Zeit vom 15.06. – 22.06.2026 und 06.07. – 27.07.2026 nicht besetzt.

## THEMA UND MEINUNG

## Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

### HELPER UNTERWEGS

Von Christiane Krieger-Boden ■ Immer wieder liest man von spektakulären Seenotfällen, in die Wassersportler geraten, und mich lassen solche Berichte nicht los. Besonders die Nordsee mit ihren Gezeitenströmen, niedrigen Wassertemperaturen und tückischen Sandbänken und mehr noch die Seegatten zwischen den Ostfriesischen Inseln gelten als besonders gefährlich. Doch auch die Ostsee birgt Gefahren. Wie beruhigend und tröstlich ist es da, dass es Seenotretter wie die **Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger** (DGzRS) gibt, die selbst unter schwierigsten Wetter- und Seebedingungen auslaufen, um Menschen zu retten. Auf ihrer Website und in ihrem gerade erschienenen Jahrbuch 2026 beschreibt die DGzRS dramatische Rettungseinsätze, von denen ich hier einige des



Jahrbuch 2026

letzten Halbjahres stark gekürzt wiedergebe, wobei ich mich auf die Sportschiffahrt beschränke. Erschreckend ist, wie viele Boote selbst außerhalb der Saison in Seenot gerieten. Ob sich die Skipper in allen Fällen vorab der Gefahren, in die sie sich begaben, bewusst waren?

**31. Januar/1. Februar 2026 auf dem Leitdamm vor Cuxhaven:** Ein 1890 gebauter Schoner war bei südöstlichen Winden mit fünf Beaufort auf den Cuxhavener Leitdamm gelaufen und festgekommen. Der Seenotrettungskreuzer „Anneliese Kramer“ lief aus und unternahm einen Freischleppversuch mit dem flachgehenden Tochterboot „Mathias“. Der Schoner saß jedoch bereits zu fest auf den Steinen des Dammes. Man wartete das nächste Hochwasser gegen Mitternacht ab. Doch bei auflaufendem Wasser wurde ein Wassereintritt festgestellt. Ein Festumpfschlauchboot des Mehrzweckschiffes „Neuwerk“ vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe-Nordsee barg daraufhin ein Crewmitglied und einen Hund ab. Dann drohte das Schiff, auseinanderzubrechen. Das Arbeitsboot der „Neuwerk“ nahm daher auch die restlichen Crewmitglieder an Bord und brachte sie nach Cuxhaven. Das weitere Schicksal des Traditionsschiffs war zunächst ungewiss.

**31. Januar 2026 auf der Außenweser:** Das Motorboot zweier Niederländer war bei südöstlichen Winden mit vier Beaufort nach Wassereintritt leck geschlagen, die Pumpe funktionierte nicht richtig und das Boot drohte im Fahrwasser Außenweser zu sinken. Der Seenotrettungskreuzer „Hermann Rudolf Meyer“ lief sofort aus. Rund 45 Minuten später gingen die Seenotretter bei dem Havaristen längsseits, stellten einen Wasserstand von bereits 1 m im Boot fest und schleppten den Havaristen nach Bremerhaven.

**8. Januar 2026 westlich von Helgoland:** Die rund neun Meter lange Yacht eines norwegischen Einhandseglers war durch Motorprobleme und einen beschädigten Mast manövrierunfähig und einem Sturm mit neun Beaufort und bis zu



8. Januar: Havarist bei Sturm und Schneeschauer kaum zu finden

fünf Meter hohen Wellen ausgeliefert. Schnee- und Hagelschauer verringerten die Sicht auf unter 150 Meter. Von Helgoland lief der Seenotrettungskreuzer „Hermann Marwede“ umgehend aus und fand die Yacht trotz widrigster Sichtbedingungen nach einer Stunde. Per Leinenschussgerät wurde eine Wurfleine an Bord geschossen, doch dem erschöpften Mann gelang es nicht, die daran befestigte Schleppleine einzuholen. Zufällig befand sich im Seegebiet auch ein Marinehubschrauber, der den Norweger per Seilwinde aufnahm und an Land brachte. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung plant, die zunächst aufgegebene Yacht zu bergen.

**15. Oktober 2025 zwischen Wangerooog und Spiekeroog:** Ein etwa sieben Meter langes Motorboot strandet auf einer Sandbank im Seegatt Harle und sinkt. Bei dem herrschenden Was-

# 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



15. Oktober: Rettung Schiffbrüchiger aus sinkendem Motorboot im Seegatt

serstand können weder ein Fischkutter noch das Seenotrettungsboot „Fritz Thieme“ die Schiffbrüchigen in der lebensgefährlichen Brandung und Strömung erreichen. Ein SAR-Hubschrauber der Marineflieger unterbricht eine Trainingsübung,



1. Oktober: Rettung aus Seenot bei Brand eines Bootes

nimmt Kurs auf Wangerooge, birgt die Schiffbrüchigen mit Rettungskorb und Seilwinde nacheinander von dem Wrack und fliegen sie an Land. Das Boot muss aufgegeben werden.

**1. Oktober 2025 vor dem Travemünder Molenkopf:** Ein Mayday-Notruf: Der allein segelnde Skipper einer Segelyacht hatte sein in Brand geratenes Boot verlassen und war in die Rettungsinsel gegangen. Der Schiffbrüchige wurde bereits wenige Minuten später von einem in der Nähe fahrenden Motorboot aus der Rettungsinsel aufgenommen. Das Seenotrettungsboot „Erich Koschubs“ sowie weitere Einheiten der DGzRS liefen aus; das 38 Knoten schnelle Trainingsboot „Christoph Langner“ traf kurz darauf am Unglücksort ein, übernahm den Schiffbrüchigen, begann mit der medizinischen Erstversorgung und brachte ihn mit Verdacht auf Rauchgasvergiftung an Land. Die Segelyacht brannte in voller Ausdehnung. Wegen Gasflaschen und Batterien an Bord bat die Rettungsleitstelle See alle Schiffe, Sicherheitsabstand zu wahren. Der Seenotrettungskreuzer „Felix Sand“ bekämpfte mit seiner leistungsstarken Feuerlöschanlage den Brand. Die „Erich Koschubs“ barg einzelne Wrackteile aus dem Wasser. Das Wrack wurde nach Travemünde zum Ostpreußenkai geschleppt und der Berufsfeuerwehr Lübeck übergeben.

**20. September 2025 vor Norderney:** Zwei Segler geraten im Seegatt Schluchter auf Legerwall. Ihr Boot läuft auf Grund, droht bei auflaufender Tide, starken Südwestwinden und eineinhalb Meter hoher Wellen in der Brandung auseinanderzubrechen. Das flachgehende Seenotrettungsboot „Woltera“ muss selbst schwere Grundberührung überstehen, stellt aber eine Leinenverbindung her und schleppt den Havaristen von der Sandbank. In tieferem Wasser nimmt ihn

der Seenotrettungskreuzer „Eugen“ längsseits. Die Segler sind mitgenommen, einer ist seekrank. Ihr Boot hat Wassereintritt erlitten, doch den Seenotrettern gelingt es mit leistungsstarken Lenzpumpen, das beschädigte Boot zu retten. Boot und Segler werden in den Norderneyer Hafen gebracht.

**28./29. August 2025 südlich von Norderney:** Bei nur schwachen umlaufenden Winden und ruhiger See, aber vorausgegangenem heftigen Gewitter, war ein 75-jähriger Alleinsegler orientierungslos geworden und mit seiner acht Meter langen Segelyacht gegen Abend auf der Sandbank Steinplate festgekommen. Der Seenotrettungskreuzer „Eugen“ und das Seenotrettungsboot „Otto Diersch“ erreichten schnell die Unglücksstelle, konnten allerdings das trocken-gefallene, aber intakte Boot nicht erreichen und wollten höheren Wasserstand fürs Freischleppen abwarten. Doch dann war der Mann aus dem Boot gefallen, zwar auch wieder hineingeklettert, doch hatte er sich verletzt. Der Rettungshubschrauber „Christoph 26“ der ADAC Luftrettung brachte einen Notarzt und einen Notfallsanitäter zur Unglücksstelle und flog den Patienten ins Krankenhaus. Die Crew des Seenotrettungsbootes „Otto Diersch“ hatte inzwischen die Segelyacht für den Schlepp vorbereitet und machte um 1:30 Uhr nachts mit dem Schleppanhang sicher im Hafen von Norddeich fest.

**23. August 2025 vor Schillig an der Au-Benjade:** Einer von zwei Seglern einer Jolle stürzt in die Nordsee. Bei ablaufendem Wasser wird er rasch von der Jolle weggetrieben. Schon 20 Minuten später ist das Seenotrettungsboot „Wolfgang Paul Lorenz“ vor Ort. Der auf der Jolle verbliebene Segler weist den Freiwilligen die Richtung. Bei Nordwestwind mit fünf Beaufort



*20. September: Rettung aus lebensbedrohlicher Lage vor Norderney*

und einem Meter Seegang ist der Schiffbrüchige schwer auszumachen. Aber dank der leuchtenden Farbe der Rettungsweste wird er zwischen den Wellenkämmen entdeckt, über die Bergungspforte an Bord genommen und medizinisch versorgt. Die „Wolfgang Paul Lorenz“ bringt ihn und die Jolle sicher nach Horumersiel.

**19. August 2025 vor Vogelschutzinsel Mellum:** Eine Segelyacht mit einer Frau und einem Mann an Bord treibt mit Ruderschaden manövrierunfähig in der Brandungszone einer Sandbank. Zwei Meter hohe Wellen schlagen immer wieder hart gegen das sieben Meter lange Boot. Die Frau steht unter Schock und reagiert



*28. August: Einsatz für Skipper von festgekommener Segelyacht (Fotos © Die Seenotretter – DGzRS)*

panisch, ihrem Mann setzt die lebensbedrohliche Lage ebenfalls zu. Das arztbesetzte Seenotrettungsboot „Wolfgang Paul Lorenz“ und das noch flachgehendere Tochterboot „Johann Fidi“ des Seenotrettungskreuzers „Bernhard Gruben“ haben große Mühe, den Havaristen zu erreichen. Der ADAC-Rettungshubschrauber Christoph 26 setzt einen Notarzt und einen Notfallsanitäter an Bord ab. Die „Johann Fidi“ schleppt die Yacht von der Sandbank in ruhigeres Fahrwasser. Dort gehen die Seenotretter längsseits und übernehmen Retter und Gerettete.

### 16. August 2025 östlich von Baltrum:

Nach Maschinen- und Ruderschaden ihres 8,5 Meter langen Segelbootes geraten Vater und Sohn bei starkem Nordwind in Lebensgefahr, das Boot wird zum Spielball der Wellen. Der ältere Segler ist an Kopf und Schulter verletzt. Position und Name des Bootes sind zunächst nur ungefähr bekannt, bis die Crew eines Bagger-schiffes das Boot sieht. In schwerem Seegang stellt das Baltrumer Seenotrettungsboot „Elli Hoffmann-Röser“ eine Leinenverbindung her. Auf die hochriskante Abbergung des Verletzten verzichten die Seenotretter im gefährlichen Seegatt jedoch zunächst. Mit Hilfe der aus Norderney und Langeoog eingetroffenen Seenotrettungskreuzer „Eugen“ und Seenotrettungsboot „Secretarius“ wird der Havarist über den längeren, aber sichereren Weg nach Norderney geschleppt. Bei ruhigerem Seegang steigt eine Langeooger Seenotretterin auf den Havaristen über und versorgt den Verletzten medizinisch.

**Übrigens:** Die rund 180 fest angestellten und etwa 800 freiwilligen Seenotrettern der DGzRS auf 53 Stationen sind 2025 1.732 Einsätze gefahren, haben dabei 3.389 Personen geholfen, darunter 135 aus Seenot gerettet. Die DGzRS

vermeldet stolz, sich seit 160 Jahren allein aus Spenden und freiwilligen Beiträgen zu finanzieren und nicht einen Cent Steuergeld zu erhalten. Auch auf dem Bartresen unseres Clubhauses steht eines der bekannten Spendenschiffchen, und ich habe mich kürzlich endlich als Dauerspender angemeldet, sicher für viele Bootssportler eine Selbstverständlichkeit. Denn wer immer auf Nord- oder Ostsee unterwegs ist, sollte sich der großartigen Sicherung, die auch für ihn im Notfall bereitsteht, bewusst sein. Im Elberegion ist übrigens eher die Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft (DLRG) für Rettungseinsätze zuständig, ebenfalls sehr unterstützungswert.

**Quelle und ausführliche Berichte:** Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, Jahrbuch 2026 (erhalten nur Spender). Weitere Informationen: <https://www.seenotretter.de/>, insbesondere <https://www.seenotretter.de/aktuelles/seenotfaelle>. Über etliche solcher Einsätze berichtet auch die informative ARD Doku-Serie „Die Seenotretter“, <http://www.seenotretter.de/ard-serie>.

## Kuttersegeln abschaffen!

## ODER BESSER NICHT?

Von Inken Lippek ■ Ich liege friedlich mit meinem Segelboot in einem idyllischen Hafen an der Unterelbe. Es ist ruhig, ein paar andere Segler laufen über die Stege oder sitzen in ihren Cockpits, schnackern und genießen den Tag. Plötzlich: Lärm, eine Mischung aus Musik und Gegröle – drei Jugendwandratter kommen in den Hafen, ziehen ihre Schwerter hoch und legen sich auf die flachen Plätze gleich am Niedergang. Schnell den Hafen wechseln, denke ich – Mist:

das Wasser ist schon zu niedrig – ich komme nicht mehr weg. Das war's mit der Idylle. Ab jetzt heißt es Musik aus der JBL-Boombbox<sup>1</sup>, die Stege voll mit Taschen und leeren (bereits oder in Kürze) Bierkisten, barfüßigen Kindern, Multi-Sandwichmakern an gammeligem Verlängerungskabeln. Ein rätselhafter erdig-würziger Duft weht herüber. Verzweifelte Erwachsene fliehen auf die Grill-Wiese oder dämpfen ihre Sinne mit berauschenden Flüssigkeiten. Der Abend wird spät, die Nacht wird kurz (auf den Hafentoiletten werden die ganze Nacht Autobatterien und Handys geladen). Morgens begeben sich durch ein Schlachtfeld auf dem Steg zu den Hafentoiletten, muss jedoch wieder abdrehen, weil eine giggelnde Kutter-Mädels-Bande schneller dort und nun nicht schnell wieder weg ist. Ich bin verzweifelt: Ich werde mich beim Vereinsvorstand beschweren: Schafft die Jugendkutter<sup>2</sup> ab!

Moment mal, der Vereinsvorsitzende teilt meine Meinung nicht: Mit verklärtem Blick schaut er auf seine eigene Kutterjugendzeit zurück. Ebenso die stellvertretende Vorsitzende – auch ehemalige Kutterseglerin. Ach was: eine Vielzahl der Vorstandsmitglieder des SVAOe<sup>3</sup> kommt aus der Kuttersegelerei, ebenso viele Vorstände anderer Segelvereine, z.B. SCOe und SCU, um nur zwei zu nennen. Auch zahlreiche Hamburger Opti- und Jollentrainer waren früher Kuttersegler. Ist es nur Zufall, dass sich so viele ehemalige Kuttersegler im Ehrenamt<sup>4</sup> tummeln oder ist es vielleicht doch kein Zufall?



*Drei Kutter, ganz rechts SVAOe-Kutter „Teufelsbrück“*

Das Kuttersegeln wird auch als Schule des Lebens bezeichnet: Gemeinschaftsgefühl und Zusammenhalt aber auch Selbständigkeit und Verantwortung. Jeder in der Mannschaft wird akzeptiert, wie er ist. Wäre die Führung des SVAOe überhaupt ohne ehemalige Kuttersegler denkbar? Ich weiß es nicht, aber wenn man sich einmal alle ehemaligen Kuttersegler wegdenkt, würde dies zunächst einmal eine enorme Lücke reißen.

Aber werden aus diesen lärmenden, schmutzigen Gestalten, die meinen idyllischen Hafentag ruinieren, nicht später verantwortungslose Taugenichtse? Wohl kaum, denkt mal nach: be-

*1» Dieser Artikel ist finanziert durch Productplacement: Die JBL Boombbox, der leistungsstärkste tragbare, wasserdichte Lautsprecher, massiver Sound mit tiefen und kräftigen Bässen. --- (Achtung, Satire! Die Redaktion)*

*2» Jugendwanderkutter: Offenes Segelboot, dass in der Jugendarbeit von Vereinen Verwendung findet und für seine sowohl guten als auch gutmütigen Segelereigenschaften und für das Gemeinschaftserlebnis bekannt ist.*

*3» SVAOe: Cooler Segelverein mit Tradition und Zukunft*

*4» Ehrenamt: freiwillige unentgeltlich Tätigkeit für das Gemeinwohl – Ehrenamtlich engagieren sich aus Überzeugung*

*5» In den Sinn kommt mir hier z.B. aus meiner Zeit als Jugendwartin ein Anruf der Polizei in Kiel...*

*6» Und wenn ihr coole und uncoole Kids ab 14 Jahren kennt, die nach einer sinnvollen Freizeitbeschäftigung suchen, schickt sie bitte umgehend auf die Hamburger Jugendwanderkutter!*

stimmt kennt jeder von euch frühere Kuttersegler, die heute erfolgreich im Job sind, gern auch mal in Führungspositionen.

Ich will nichts schönreden: Immer wieder gibt es auch auf Jugendwanderkuttern Probleme in den Bereichen Umgang mit Alkohol, Pflege der Ausrüstung, verantwortungsvolle Ausübung von Aufsichtspflichten.<sup>5</sup>

Bildet Euch selbst Eure Meinung – meine steht fest!<sup>6</sup>

## VEREINSLEBEN

**März/April 2026**

### 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:**

Anna Münch, 24364 Holzdorf  
Ulf Hansen, 22880 Wedel

#### **Jugendliche:**

Jonna Lessing, 25469 Halstenbek

#### **Befristete Mitgliedschaft:**

Philip von dem Bussche, 20146 Hamburg



**\* 28. Februar 1942 † 23. November 2025**

### **GISBERT BEYER**

#### **Eigner des Drachens „Tove“**

Gisbert Meyer war seit dem 12. April 2023 unser Mitglied. Nun ist er im Alter von 83 Jahren verstorben. Unser Mitgefühl gilt seinen Angehörigen.

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

**\* 14. September 1930**

**† zwischen 13. und 22. März 2026**

### **GERHARD WOLF**

#### **Träger der Goldenen Ehrennadel und 75-jähriges Jubiläum**

Gerhard Wolfs Seglerleben begann mit der Winterarbeit an der „Teufelsbrück“ – dafür trat er am 1. November 1947 in den SVAOe ein. Daran schloss sich 1948 und 1949 das Kuttersegeln auf „Teufelsbrück“ und „Neumühlen“ an. 1950 segelte er mit einer Segeljolle Schwinge 8 „Ulfilas“ auf Alster, Elbe und Ostsee.

Mit dem Eintritt beim Hamburgischen Verein Seefahrt (1960) begann seine Hochseesegelei auf bekannten Schiffen wie „Hamburg VI“, „Ortac“ (als langjähriger Navigator), „Hamburg VII“ und „Störtebeker“ (mit drei Atlantik-Überquerungen von Ost nach West als Wachführer). 1968 erhielt er dafür einen Kronenkompass. Als Crewmitglied segelte er auf „Ariadne“ von Horst Vogler, auf dem Binnenkielkreuzer „Falke“ von Helmut Overbeck, auf dem Spitzgatter „Dickzahn“ von Dieter Gutmann und auf „Germania V“ von Alfred Krupp. Viel konnte er über die Erlebnisse auf diesen Fahrten erzählen, von Stürmen und Flauten.

Für den SVAOe war er mehrmals als Kassensprüfer tätig, er erteilte Navigationskurse als Assistent von Dr. Pollähn, er engagierte sich als Regattastarter und Regattabegleiter auf Booten der Motorbootabteilung und auf den Wasserschutzkreuzern (bei den Nachtregatten nach Cuxhaven).

Nun ist er mit 95 Jahren gestorben – tragischerweise wurde er erst einige Tage nach seinem Tod gefunden. Wir danken ihm für sein Engagement im Verein und für seine jahrzehntelange Treue. Unser Mitgefühl gilt seinen Angehörigen.

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

\* 11. November 1929 † 22. Februar 2026

## ILSE NOACK

**Trägerin der Silbernen Ehrennadel  
Eignerin des Motorbootes „Shanty“**

Ilse Noack, Ehefrau des unvergessenen Hans-Otto Noack, war SVAOe-Mitglied seit 1998. Nun ist sie im Alter von 96 Jahren gestorben. Wir danken ihr für ihre jahrzehntelange Treue. Unser Mitgefühl gilt ihren Angehörigen.

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

## DANK FÜR SPENDEN 2025

Der Vorstand ■ In jedem Jahr helfen uns zahlreiche Mitglieder sowie befreundete oder wohlgesonnene Personen, Vereine und Unternehmen, die unsere Sache für unterstützenswert halten, mit kleinen und großen Spenden. Für das Geschäftsjahr 2025 erreichten die Spenden die beachtliche **Gesamtsumme von 49.359,66 €** – das übertrifft die Vorjahresspenden um sagenhafte 330 %! Wir sehen das als großen Zuspruch zu unserer geleisteten Arbeit. Für Geld- und Sachspenden danken wir:

**Private Spender und Spenderinnen:** Dr. Jan Backhaus, Berend Beilken, Jan Bernhardt, Hans-Jürgen Blohm, Sheila Cooke-Witt, Karen Demonte, Andreas Forster, Verena Göhns, Dorothea Goliash, Fiona Grundmann, Andreas Gustafsson, Jan Hauschildt und Birgit Rothe, Stefanie Innes, Manfred Jacob, Marek Jacob, Bernd Henry Klemens, Christian Krause, Thorsten Krause, Christiane Krieger-Boden, Günter Werner Lehfeldt, Inken und Marco Lippek, Dr. Stephan Lippert, Jan-Felix Litter, Iris und Dr. Stephan Lunau, Ursula Massberg, Karsten Sönke Möller, Arne Moritz, Joachim Müntzel, Hartmut Pflughaupt, Benedikt Plaumann, Werner Plaumann, Hans Rahmann, Gerrit Rampendahl, Frank-



# Seemann

& Söhne

---

**Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG** [www.seemannsoehne.de](http://www.seemannsoehne.de)

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

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

Michael Raschdorf, Gisela Riedle, Michael Rüter, Heiko Schildt, Mirja und Magnus Schlichting, Frank Schnepel, Helmer Oltmann Wiard Schütte, Dörte Stryl, Axel Sylvester, Hartmut Timm, Barbara Vorbau, Anja und Sigmar Werz, Dr. Max-Reinhard Winter, Silja Cornelia Witt, Gerhard Wolf, Thomas Zantz

### **Gewerbliche/Institutionelle Spender:**

Dry Fashion GmbH, Erlebnis-Abenteuer-Stiftung, Gerken Druck GmbH, Herman Gotthardt GmbH, Helly Hansen AS, ICOM (Europe) GmbH, Jensen Werft, Malte Kwiatkowski Gartengestaltung, NV Chart Group GmbH, Segelwerkstatt Stade GmbH, Toplicht GmbH, WECOYA Underwriting GmbH, Wegener Jachtwerft GmbH, Weinhaus Röhr, Peter Wrede Holding GmbH & Co KG, Yachtausrüstung Hamburg oHG, Spenden vom Eisbeinessen Gründungsfest, Herbstfest und Bücherflohmarkt

Mit den Spenden können wir wünschenswerte Anschaffungen oder Maßnahmen finanzieren, die über den Haushaltsvoranschlag hinausgehen. Außerdem können wir mit Spendenhilfe auch größere Investitionen zur Förderung des Segelsports oder der Jugendausbildung tätigen, die bei der normalerweise angespannten Haushaltslage aufgeschoben würden. **So wurde mit Unterstützung durch die Spendengelder 2025 angeschafft:**

5 gebrauchte Optimisten, 5 neue E-Boote für die Alster (in Ergänzung der 70-prozentigen Förderung durch die Stadt Hamburg), 1 Satz Kuttersegel, Großsegel und Genua für J24 „Hungrier Wolf“, Großsegel für J70 „Albis“



## **RECHTSKRÄFTIGE URTEILS- VERKÜNDUNG GEGEN EHE- MALIGEN FSJLER UND TRAINER**

### **Liebe Mitglieder**

manche Nachrichten brauchen Zeit, bis sie endgültig bestätigt sind. Nun war so ein Tag und jetzt möchten wir Euch informieren:

Ein Jahr ist vergangen, seit Felix Flentge, Jens Holscher und ich (Luise Boehlich) auf den Zuschauerplätzen im Hamburger Landgericht saßen und die Urteilsverkündung gegen unseren ehemaligen FSJler und Trainer verfolgten. Es war ein langer Weg bedingt durch die Revision, die von Seiten des Trainers eingelegt wurde. Nun haben wir die Bestätigung erhalten: Die Revision wurde vom Bundesgerichtshof im März 2026 abgelehnt. Damit steht fest: **Das Urteil ist rechtskräftig.** Dieses juristische Verfahren ist damit am Ende angekommen. Für uns als Vorstand war und ist es wichtig, hier für volle Klarheit zu sorgen. Zur Erinnerung hier noch einmal ein kurzer Rückblick auf die bisher veröffentlichten Geschehnisse:

Im Februar 2023 hatten wir unserem langjährigen Trainer gekündigt. Der Grund hierfür war ein massives Nähe-Distanz-Problem des Trainers. Es handelte sich hierbei um ein grenzüberschreitendes Verhalten gegenüber Kindern des SVAOe, die an einem Opti-Trainingslager im Oktober 2022 gemeinsam mit ihm als Trainer teilnahmen. Beobachtet hatten dies Trainer des Segel-Verbands Schleswig-Holstein (SVSH), die sich daraufhin an den Hamburger Sportbund (HSB) gewandt haben. Der Vorstand erfuhr von diesen Vorfällen erst im Februar 2023, suspendierte den Trainer daraufhin unmittelbar und sprach nach einer Anhörung des Trainers die Kündigung aus. Hierbei folgte der Vorstand dem Rat verschiedener langjährig ge-

schulter Fachleute aus dem Bereich der Prävention sexualisierter Gewalt (PSG).

Im Februar 2025 erreichte uns dann die Nachricht, dass gegen unseren ehemaligen Trainer ein Strafverfahren wegen sexualisierter Gewalt beim Landgericht Hamburg anhängig war. Im Strafverfahren wurden Fälle aus den Jahren 2015 bis 2023 von männlichen Betroffenen aus unserem Nachbarverein Yachtclub Meridian (YCM), mit dem wir den Jollenhafen Alsterufer teilen, verhandelt. Zu diesem Zeitpunkt befand sich der Trainer bereits seit mehreren Monaten in Untersuchungshaft. Wir möchten Euch heute transparent über die Hintergründe informieren, da dieser Fall uns als Verein sowie die Segelvereine Hamburgs tief bewegt hat.

Die Verkündung und die Begründung des Urteils dauerten ca. zwei Stunden; in dieser Zeit schilderte die Vorsitzende Richterin 19 angeklagte Taten von sexuellem, teils schwerem Missbrauch, von denen letztlich 10 zur Verurteilung führten.

Die Opfer waren zu den Tatzeitpunkten zwischen 10 und 14 Jahren alt. Laut Urteilsbegründung suchte sich der Täter gezielt Jungen aus, die die Pubertät noch nicht erreicht hatten und aufgrund schwieriger Lebenssituationen leicht zu manipulieren waren. Durch gezieltes Anbahnungsverhalten „Grooming“ erschlich er sich nicht nur ihr Vertrauen, sondern auch das der Eltern und des gesamten Umfeldes, inklusive anderer Trainer und Eltern. So fiel es lange Zeit nicht auf, dass der Trainer ein viel zu enges und teils körperliches Verhältnis zu den Kindern hatte. Hierdurch wurden schließlich auch Situationen möglich, in denen es zu sexuellem Missbrauch kam.

Er hatte sein gesamtes Leben – vom Lehramtsstudium, der Arbeit an einer Waldorfschule bis hin zu Tätigkeiten als Segeltrainer, aber auch beim Schwimmen und Klettern – gezielt um die Arbeit

mit Kindern herum aufgebaut. Ein psychiatrisches Gutachten stellte bei ihm schließlich eine Störung der Sexualpräferenz im Sinne einer ausschließlichen homosexuellen Pädophilie fest. Die Auswertung seines Computers bestätigte zudem den Besuch einschlägiger Internetseiten. Der Vorwurf des Besitzes kinderpornographischer Inhalte wurde trotz der „Mindestfeststellung“ zum Konsum vorläufig eingestellt.

Erschütternd für uns war seine völlige Empathielosigkeit während der Urteilsverkündung. Trotz der Beweise zeigte er keinerlei Reue oder Schuldbewusstsein. Seine Aussage „Wenn ein Kind nein gesagt hat, habe ich es in Ruhe gelassen“ verdeutlichte seine gefährliche Realitätsverweigerung. Während der gesamten Verkündung schrieb er manisch in einen Block und vermied jeden Blickkontakt. Bis zuletzt war er allein auf die negativen Folgen des Strafverfahrens für sein eigenes Leben fokussiert. So wünscht er sich für die Zukunft eine Psychotherapie machen zu können, „um die Belastungen des Strafverfahrens“ verarbeiten zu können. Mit der Verantwortung für das Leid der Nebenkläger setzte er sich bis zum Schluss nicht erkennbar auseinander. Auch über die Folgen des Missbrauchs für das Leben der Nebenkläger wurde gesprochen, die wohl ein Leben lang andauern werden. Der Trainer hat die Taten nicht gestanden. Mit einem Geständnis hätte er den Nebenklägern das Leid der langen Verhandlung erspart. Auch wäre dann die Urteilsbegründung deutlich kürzer ausgefallen, die die Nebenkläger erneut detailliert an ihr Leid erinnerte.

Das Gericht verurteilte den Täter nach Erwachsenenstrafrecht, da er zum Zeitpunkt der schwersten Taten bereits volljährig war. Er wurde in insgesamt 10 Fällen schuldig gesprochen, die Verurteilung umfasst:

- Einen Fall des schweren sexuellen Missbrauchs von Kindern in Tateinheit mit sexuellem Missbrauch von Schutzbefohlenen.
- Acht Fälle des sexuellen Missbrauchs von Kindern in Tateinheit mit sexuellem Missbrauch von Schutzbefohlenen.
- Ein weiterer Fall des sexuellen Missbrauchs von Schutzbefohlenen in Tateinheit mit sexuellem Missbrauch von Jugendlichen.
- Die Verpflichtung zu finanziellen Entschädigungszahlungen (Schmerzensgeld) an die Opfer.

Es ist uns wichtig, zu betonen, dass sich, wenn man die tatangemessenen Einzelstrafen für alle 10 Taten schlicht zusammenrechnen würde, eine Haftzeit von 14 Jahren und 2 Monaten ergäbe. Nach den Regeln der Gesamtstrafenbildung (§ 54 StGB) bildete das Landgericht Hamburg daraus eine Gesamtfreiheitsstrafe von **4 Jahren und 6 Monaten**.

Besonders schmerzhaft ist für uns die Erkenntnis, dass mindestens eine weitere Tat aus unserer Sicht hätte verhindert werden können. Der Grund für diese vermeidbare Tragweite liegt in den völlig gegensätzlichen Reaktionen auf die Vorfälle: Während unser Vorstand im März 2023 nach einer Anhörung des Trainers (bei der sogar ein Vorstandsmitglied des YCM unterstützend für den Täter anwesend war) und auf Basis klarer Handlungsempfehlungen von PSG-Fachleuten sowie des HSB die sofortige Kündigung aussprach, entschied sich unser Nachbarverein YCM trotz unserer ausdrücklichen Warnung für eine Weiterbeschäftigung.

Dem Trainer wurde aus den Reihen des YCM anfangs sogar explizit dazu geraten, sich gegen vermeintliche Verleumdungen und Verstöße gegen den Datenschutz juristisch zur Wehr zu setzen. Dabei haben wir zu keinem Zeitpunkt gegen den Datenschutz oder anderweitig geltendes

Recht verstoßen. Im Gegenteil: Wir standen vor der massiven Herausforderung, aufgrund der rechtlichen Schweigepflicht eben nicht offen über die wahren Gründe der Kündigung sprechen zu können. Dies führte dazu, dass wir zunächst auf großes Unverständnis bei einigen unserer Opti-Eltern stießen, denen wir die Hintergründe nicht im Detail darlegen konnten.

Der Vorstand und die PSG-Ansprechpersonen des YCM stuften die Vorwürfe als „unkonkret“ und „haltlos“ ab. In Kenntnis der Vorfälle aus dem Oktober 2022 wurde dem Trainer dort der Rücken gestärkt; er nahm weiterhin an Segelwanderfahrten teil und arbeitete paradoxerweise sogar an neuen PSG-Schutzkonzepten mit. Gleichzeitig wurden ihm für eine Reise im Jahr 2023 Ausnahmen von den Schlafregeln gewährt, sodass er bei den Kindern schlafen durfte – eine Entscheidung, die zu einem weiteren Übergriff führte.

Da der SVAOe wegen der Haltung des YCM kein uneingeschränktes Hausverbot an der gemeinsamen Steganlage durchsetzen konnte, war die gesamte Saison 2023 von massiven Konflikten geprägt. Stefan Schacht, Sven Becker, Felix Flentge und Jens Holscher mussten den Trainer immer wieder unmissverständlich und teils lautstark von unseren Kindern wegweisen, da er beharrlich den Kontakt suchte. Diese unerträgliche Situation führte schließlich sogar dazu, dass einige Opti-Eltern mit ihren Kindern den SVAOe verließen.

Bisher waren wir davon ausgegangen, dass die sexuellen Übergriffe ausschließlich während der Wanderausfahrten des YCM in dessen Jurte stattfanden und waren daher auch davon ausgegangen, dass wir dem Täter keinerlei Möglichkeit für Übergriffe geboten haben. Eines der Opfer gab gegenüber uns nachträglich an, dass es über die Anklagepunkte hinaus zu weiteren schweren

sexuellen Übergriffen am Alsterufer kam. Diese Vorfälle wurden nach Schilderung des Opfers auch im Rahmen des Verfahrens thematisiert. Dass der Missbrauch auch in unserem unmittelbaren sportlichen Umfeld stattfand, vertieft die Erschütterung über die damalige Blindheit der Verantwortlichen im Nachbarverein.

Die massiven Spannungen und das offensichtliche Fehlverhalten führten in der Folge zu einer Reihe von Krisengesprächen. Beteiligt waren neben dem SVAOe auch der Deutsche Segler-Verband (DSV), der Hamburger Sportbund (HSB), der Hamburger Segel-Verband (HSgV) und die Hamburger Segeljugend. Ziel dieser Gespräche war es, das eklatante Fehlverhalten aufzuarbeiten. Im Nachgang zum Urteil wurden vom DSV Empfehlungen an den YCM ausgesprochen: Der komplette Vorstand sowie alle PSG-Verantwortlichen sollten ausgetauscht werden, um eine glaubhafte Aufarbeitung der Geschehnisse zu ermöglichen. Nach unseren Informationen ist der ehemalige Vorstand des YCM jedoch bis heute nicht offiziell von seinen Ämtern zurückgetreten. Statt durch einen sofortigen Rücktritt Verantwortung für die Fehlentscheidungen zu übernehmen, ließen sich die Verantwortlichen lediglich bei der letzten Wahl nicht erneut aufstellen. Aus unserer Sicht ist dies ein weiterer Beleg für ein mangelhaftes Verantwortungsbewusstsein und fehlende Courage.

Wir möchten wie früher schon betonen: **Bis heute ist uns kein Opfer innerhalb des SVAOe bekannt. Es wurde jedoch auch bei uns im Verein ein Anbahnungsverhalten beobachtet** und wir halten es für sehr wahrscheinlich, dass es auch in unserem Verein zumindest zu Versuchen der Grenzüberschreitungen gekommen ist. Die Richterin äußerte in ihrer Urteilsbegründung ebenfalls die Überzeugung, dass es über

die verhandelten Fälle hinaus weitere Opfer gäbe. Sollten wir nachträglich von Vorfällen aus unserem Verein Kenntnis erhalten, werden wir in aller erster Linie die Belange und Wünsche der Opfer berücksichtigen und die Sachverhalte sensibel aufarbeiten. Uns ist bewusst, dass es viele Jahre dauern kann, bis man sich solchen Geschehnissen stellen kann. Sollte also in der fernen Zukunft etwas hochkommen, werden wir auch dann noch ein offenes Ohr haben und etwaige Betroffene nach Kräften unterstützen. Dies ist die Pflicht des Vereins. Anlaufstellen, die sich professionell um Betroffene kümmern, finden sich auf auch auf unserer Website: [https://www.svaeo.de/images/pdf/PSG/SVAOe\\_PSG\\_Interventionsleitfaden.pdf](https://www.svaeo.de/images/pdf/PSG/SVAOe_PSG_Interventionsleitfaden.pdf).

Wir sind erleichtert, dass dieses Kapitel zumindest juristisch abgeschlossen ist. Die Rechtskraft des Urteils bestärkt uns darin, unsere Präventionsarbeit und die Wachsamkeit in unserem Verein weiterhin mit höchster Priorität zu verfolgen. Dieser Fall hat schmerzhaft verdeutlicht, wie essenziell es ist, in Verdachtsfällen umgehend geschultes Fachpersonal einzubeziehen und konsequent auf deren Expertise zu hören.

Wir hoffen sehr, dass nun auch im YCM eine ernsthafte und ehrliche Aufarbeitung der Geschehnisse beginnt. Unser Ziel ist es, baldmöglichst wieder zu einer vertrauensvollen Zusammenarbeit an der Alster und am Schulgartenweg zurückzufinden, wie wir sie von früher kennen.

Um den Raum für den persönlichen Austausch und volle Transparenz zu schaffen, werden wir im Rahmen einer **Mitgliederversammlung im Herbst** persönlich für Euch zur Verfügung stehen. Wir möchten dann alle aufkommenden Fragen beantworten und gemeinsam mit Euch den Weg der Aufarbeitung weitergehen.

Luise Boehlich und Dr. Stephan Lunau

## Präsentation auf der Mitgliederversammlung

### OLYMPISCHE UND PARALYMPISCHE SPIELE IN HAMBURG?

Von Cathrin Schaper ■ Hamburg hat gewählt – ja oder nein zur Olympia-Bewerbung der Stadt (2036, 2040 oder 2044) ist entschieden, war jedoch zu Redaktionsschluss noch nicht bekannt.

Im Vorweg der Abstimmung präsentierte die Hamburger Innenbehörde, vertreten durch Simone Blunck, ihre Ideen zur Olympiabewerbung der Stadt Hamburg vor der SVAOe-Mitgliederversammlung am 21. April 2026.

Lang wäre es noch hin. Und ja, man merkte, dass unsere anwesenden Mitglieder – es waren nur 16 vor Ort – den Ball flach halten wollten, da es verständliche Bedenken gegen die Ausrichtung gab. Schließlich würde man mit 780.000 Gästen täglich und 10 Millionen insgesamt rechnen und alles innerhalb der Stadt. Bedenken wurden auch zur Finanzierung und der rechtzeitigen Fertigstellung geäußert. Insbesondere war für Hamburg auch das knappe Zeitfenster der Abstimmung problematisch: Das Referendum in Hamburg endete am 31. Mai, der Wahlzettel-Versand lief einen guten Monat vorher gerade mal an – da blieb wenig Zeit für Überzeugungsarbeit und Abstimmungsklarheit.

Durch die Präsentation und kompetente Beantwortung der Fragen konnte Frau Blunck einige Vorbehalte klären, sodass die möglichen Vorteile einer Bewerbung verständlich wurden. Hier zu den Kernthemen ihrer fast zweistündigen Präsentation:

- **Gründe für die Ausrichtung:** Sport ist der Kitt der Gesellschaft. Es soll Gemeinsinn, Welt-offenheit und Toleranz fördern – alters-, geschlechts- und statusunabhängig. Er motiviert

jung und alt zu einem gesünderen engagierten Leben und stärkt das Ehrenamt im Sport.

- **Zum Konzept für Hamburg:** kurze Wege, Nachhaltigkeit bei der Nutzung der Bestands- und temporären Sportstätten und konsequente Mehrfachnutzung von Wettkampfstätten. Geplant wäre zu 76 % die Nutzung bestehender Sportstätten und zu 24 % eine Abwicklung über temporäre Sportstätten Die Stärkung der Stadtinfrastruktur und Nachnutzung würden im Fokus stehen.

- **Die Kosten** der veranschlagten knapp 5 Milliarden Euro würden sich über IOC-Beiträge, Sponsorengelder, Eintrittspreise und Hospitality, Lizenzen, Merchandise, private Investoren und den DOSB finanzieren. Einen großen Teil der Kosten für Infrastrukturprojekte würde der Bund übernehmen – diese Zusage stand bereits. Da Deutschland auf jeden Fall ausrichten will, würde es nur darauf ankommen, wer den Zuschlag für diese Mittel bekommt.

- **Ausgleich:** Grundsätzlich würde man damit rechnen, dass sich Einnahmen und Ausgaben ausgleichen.

- **Wirtschaftliche Vorteile:** Zudem würden die Investitionen wirtschaftliche Anreize, Bekanntheit und erhöhtes Ansehen Hamburgs in der Welt, Aufbereitung und Verbesserung der Sportstätten, neue Infrastruktur – und natürlich die Aussicht, dass Bauvorhaben für Olympia bevorzugt und termingerecht umgesetzt werden – bieten.

Bewerber für die Olympischen und Paralympische Spiele für den oben genannten Zeitraum in Deutschland sind Rhein-Ruhr/NRW, Berlin, München und Hamburg. Falls die jeweiligen Einwohner für die Bewerbung stimmen, wird die finale Entscheidung über den Zuschlag von zwei Instanzen getroffen werden: Vom Interna-



(Kampagnenmaterial © 2026 Brandox AB. All rights reserved.)

tionalen Olympischen Komitee (IOC) und vom Deutschen Olympischen Sportbund (DOSB). Der DOSB wählt im Herbst einen der o.a. Kandidaten für die Bewerbung aus und der IOC vergibt dann den Zuschlag.

Prognose bisher: Voraussichtlich läuft es auf ein Match zwischen Hamburg und München hinaus, da NRW als Flächenstaat nicht dem bevorzugten Konzept der kurzen Wege entspricht und Berlin aufgrund eigener Referenden- und Volkentscheidungsregelungen es zur Wahl im Herbst vermutlich nicht schafft. Die Münchner haben bereits zugestimmt! Ob es auch in Hamburg klappt?

**Fazit des Abends:** Das Konzept über die Austragungsstellen in unserer Stadt klingt stimmig. Die Finanzierung würde stehen. Das Olympia-Projekt würde die notwendigen zusätzlichen Kräfte freisetzen, um geplante Maßnahmen schneller und mit finanzieller Unterstützung vom Bund umzusetzen. Hamburg hat schon so viel geschafft, Marathon, Triathlon, Cycloclassics, Fußball, Hafengeburtstag. Die Erinnerung an die Fußball-EM 2006 löste eine langanhaltende Welle des Glücks und des guten Gefühls aus. Warum sollte es nicht mal mit Olympia die Bühne für den Weltsport und ein Festival für alle sein?

Die ersten Olympischen Spiele fanden knapp 800 Jahre vor Christi in Griechenland statt, in der Neuzeit wurden sie 1896 in Athen wiederbelebt. Mit etwas Mut und Unverzagtheit sollte es doch möglich sein, diese auch in einem der Wohlstandsländer dieser Erde und im reichen unter-

nehmerischen Hamburg zu veranstalten, oder?

Allerdings, wenn es kürzlich nicht einmal gelang, die Sperrung des Elbtunnels am Hafengeburtstag zu verhindern, kann man schon Zweifel am Hamburger Organisationstalent bekommen.

Trotzdem alledem ein spannender Abend und eine gelungene Präsentation. Danke dafür!

## Saison eröffnet –

### Frühjahrsarbeitseinsatz in Eckernförde

## WENN DIE BOJEN WIEDER SCHWIMMEN

Von Cathrin Schaper, S.B. „Caribe“ ■ Frühling in Eckernförde! Während andere Menschen Tulpen pflanzen oder den Grill entstauben, zieht es uns Eckernförder Lieger zum alljährlichen Frühjahrsarbeitseinsatz am Sonnabend, den 18. April 2026, in aller Frühe an die Förde. Ziel: die feierliche Rückkehr unserer treuen Festmacherbojen in ihr Sommerquartier.

Mit vereinten Kräften wurden die Bojen aus dem Winterlager befreit. Einige sahen schon ein wenig beleidigt aus, so lange ohne Seezugang. Doch kaum im Wasser, strahlten sie wieder sauber vom Herbstdienst und bereit



*Suppenverteilung/ nach getaner Arbeit/ von links: Norbert, Jens, Holger, Kirsten*



*Gruppenbild mit Dame/ nach getaner Arbeit gibt es Suppel/ von links: Dörthe, Norbert, Andreas, Manfred, Holger*



*Das Kochteam beim Schnippeln/ v/ Kirsten, Sigrid, Ulf, Dörthe, adB Wilhelm, Undine*



*Zubringer für das Offshoreteam/ Martin, Cathrin*



*Andrea beim Zwiebelpressen*



*Inshorebojenteam beim Ausbringen der Heckbojen/ v/ Gabriel, Heiko*



*Dämmerungsarbeit/ Andreas*



*Vorbereiten der Heckbojen*



*Die Bojen des Bojenfelds sauber nummeriert*



Frühstück



Offshorebojenteam Zubringer! Martin, Ulf, Onno, Dieter

und zu guter Letzt, der Stander ist gesetzt  
(Fotos Kirsten Boldt, Andrea Weichert,  
Cathrin Schaper)

für die ersten Lieger. First ship home „Samson“ traf dann auch punktgenau mit dem Setzen der letzten Boje als erster Lieger im Feld ein.

Das Wetter spielte mit, kaum Wind und Welle, niedriger Wasserstand, für die Jahreszeit angenehme Temperatur um die 16° und auch ein bisschen Sonne machten die Arbeit auf dem Wasser zur Freude. Für viele der „Wasser-Crew“, war es der erste Aufenthalt des Jahres auf unserem präferierten Element.

Emsige Hände der Küchen-Crew bereiteten frühmorgens herrlich frische Brötchen mit Ei und Zwiebelmelt, sowie heißen Kaffee und

Tee und nach getaner Arbeit gab es eine herrliche Kartoffel/ Erbsen/ Zucchini Suppe sowie Kaffee und Kuchen zum Nachttisch, das meiste vor Ort in unserer Clubhausküche zubereitet.

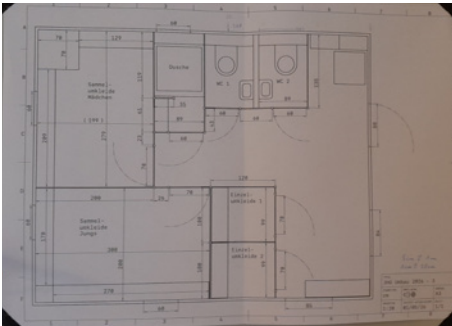
Die Land-Crew kümmerte sich erfolgreich um alles rund-ums-Clubhaus, den Steg und als zum Abschluss unser schwarz-gelber Stander am Flaggenmast wehte, hatten wir das gute Gefühl, dass die Saison offiziell eröffnet ist.

Die Bojen liegen, Steg und Clubhaus glänzen und wären schon mehr Boote da, sähe die Anlage aus, als wäre sie nie im Winterschlaf gewesen. Mission erfüllt!

## Jollenhafen Alsterufer

### UMBAU DES UMKLEIDEHÄUSCHENS

CKB ■ Das Umkleidehäuschen, das vor allem als Umkleide für die Opti-Kinder fungieren soll, war zwar erst kürzlich renoviert und umgebaut worden, doch das Konzept überzeugte nicht, um die Kinder gut vor grenzüberschreitenden Übergriffen zu schützen. Deswegen wurde es nun noch einmal umgebaut. Der Plan zeigt einen Vorraum, von dem zwei Toiletten, zwei Einzelkabinen und eine Dusche sowie der Sammelumkleideraum für die Mädchen und derjenige für die Jungen abgehen.



Der Plan



Während der Arbeiten

Adele Patzelt (Yachtclub Meridian) koordinierte die Arbeiten, sie war auch diejenige, die die Mitglieder zur Mithilfe aufgerufen hatte, um den Umbau mit viel Selbsthilfe zu organisieren. Das sorgte für Irritationen, insbesondere, seitdem sich die Fertigstellung hinauszog. Ab dem 20. April 2026 steht das Häuschen nun zur Verfügung. Damit verzögerte sich die Nutzung zum Saisonstart um eine Woche. Das Auswintern der Boote war von der Verzögerung nicht betroffen. Die Durchführung der Optimale war wie geplant möglich.

## Das SVAOe-Gründungsfest

### EHRUNGEN DER FAHRTEN-SEGLER UND EIN SCHÖNER FILM DAZU

Von Birgit Güldener ■ Nun sind schon 121 Jahre seit der Gründung des SVAOe vergangen. Diese erfolgte bekanntlich am 5. April 1905. Da der 5. April dieses Jahr auf Ostersonntag fiel, fand das Gründungsfest immer noch zeitnah am Freitag, den 10. April, statt.

Jörn Groth vom Festausschuss richtete wieder ein schmackhaftes rustikales Buffet an. Es gab Spießbraten, Hähnchenkeulen und Frikadellen, dazu Kartoffelgratin, Speckkartoffelsalat und Krautsalat, aber auch ein schmackhaftes vegetarisches Reisgericht mit Gemüse. Zum Nachtisch gab es Rote Grütze mit Vanille-Soße.

Nachdem alle gut gespeist hatten, vergab Stephan, unser Vereinsvorsitzender, die drei **Fahrtenpreise 2025** (es waren dieses Mal nur wenige Fahrtenberichte eingereicht worden, und ohne Bericht kein Preis):

**1. Preis: Bernd und Heike Blohm** erkundeten mit ihrer SY „Vela“, einer Hallberg Rassy 43,

die schwedischen Westschären vom 3. Juli bis Anfang September 2025. Es ging durch die dänische Südsee, dann weiter in die Schären von Göteborg. Von dort weiter die Küste hoch bis Hamburgsund, dann zurück und rund Orust und schließlich retour über Skagen, Århus und dänische Südsee, insgesamt 1.166,5 sm. Der Bericht der Blohms zeigte, dass bei Landausflügen auf Læsø das Lesen des Busfahrplans längere Fußwege vom Hafen zur Salzsiederlei ersparen könnte. So wurde die Mannschaft auf dem Weg vom Bus überholt. Wie immer gab es Hafenkino auf Lyø: Die mehr oder minder gelungenen Hafenanmäner anderer Schiffsführungen trugen nicht unwesentlich zur Erheiterung der Mannschaft der „Vela“ bei.

**2. Preis: Elske und Hartmut Pflughaupt** segelten mit ihrer SY „Ratokker III“, einem 8,5 KR-Seekreuzer, Bj. 1956, in die dänische Südsee und retour. Reisedaten: 37 Tage, 12 Hafentage in 18 Häfen, 440 sm, davon ganze 180 sm gesegelt, 259 sm unter Maschine –Stephan spottete vom „silbernen ADAC-Abzeichen“. Der umfangreiche Bericht, den die beiden eingereicht haben, enthält wieder reichlich kulinarische Anregungen und besondere Ereignisse. Beispiel 08.07.2025: Auf dem Weg von Lyø nach Svendborg telefonierte der Rudergänger statt gehörig Ausguck zu gehen, währenddessen lief der Kahn unter Autopilot auf den Sand – leider hatte der Autopilot die Betonung nicht erkannt ...

**3. Preis, ein „Motorboot-Preis“: Elske und Hartmut Pflughaupt** fuhren mit der MY „Isabella“, einer Nimbus Coupé 320, entlang der schwedischen Westküste nach Grundsund (Skafötö), dann rund Orust, bis Smögen und retour. Reisedaten: 15 Tage, 5 Hafentage, 142 sm. Es handelte sich um einen Probetörn für Umstei-



*Reich gedecktes Buffet*



*Hartmut Pflughaupt*



*Luise Boehlich stellt die Gewinner des Fotowettbewerbs vor*



*Birgit Güldener, Dörte Stryi und Elseke Pflughaupt*



*Stephan Lunau, Bernd und Heike Blohm*



*Fröhliche Runde (Fotos Birgit und Hermann Güldener)*

ger vom Segel- aufs Motorboot. Erkenntnisse: Künftig wird nicht mehr über Bug- und Heckstrahlruder gelästert, denn auf einem windanfälligen Motorboot erwiesen sie sich als durchaus hilfreich. Und: das An- und Ablegen mit einem Motorboot mit hohem Freibord vor allem am Bug will geübt sein, denn irgendwie muss man/frau die Festmacher am meist tiefliegenden Steg befestigen. Auf jeden Fall sollte der mobilere Teil der Crew dies übernehmen, während der andere Teil das Manöver fährt.

Die weiteren traditionellen Fahrtenpreise, wie der Niederelbe-Preis (gestiftet im Jahre 1982 vom Ehrenmitglied Heinrich Thomsen für die längste Reise mit einem Boot < 8 m LÜA unter dem Stander des SVAOe), der Lofoten-Rudi-Preis (gestiftet im Jahre 2000 von Rudolf Neumann, „Lofoten-Rudi“, für die längste Reise unter dem Stander des SVAOe in einem „normalen“ Urlaub von max. 7 Wochen) und der Kommodore-Preis (gestiftet im Jahre 1997 von Kommodore Jürgen Schaper für die bedeutendste seglerische Leistung des Jahres unter dem Stander des SVAOe) wurden dieses Jahr beim Gründungsfest nicht vergeben.

Danach wurden die Gewinner des **Fotowettbewerbs** bekannt gegeben. Zum Fotowettbewerb war aufgerufen worden, weil für die neue SVAOe-Website frisches Bildmaterial gesucht wird. Luise Boehlich zeigte an der Tafel die schönsten Fotos des Wettbewerbs. Den ersten Preis erhielt **Bernd Blohm** mit seinem Foto vom Helgoländer Hafen bei Abend, aufgenommen von der „Vela“. Der zweite Platz ging an **Paul Körner** mit dem idyllischen Foto der „Nordwest“ in den Schären von Schweden. Den dritten Platz erhielt **Fleur Sietas** mit ihrem „Luftbild“ von der Scharhörn.

Zum Abschluss wurde der Sommertörn der „Vela“ nach Göteborg und zurück gezeigt, ein schöner 20-minütiger Film in großartiger Kulisse.

Nach den Preisverleihungen wurde sich noch munter an den Tischen in wechselnder Besetzung und bei geistigen Getränken unterhalten. Es war wieder ein sehr schönes Gründungsfest. Danke an Jörn und den Festausschuss!

## Ehrung der

## SVAOE-JUBILARE

**CKB** ■ Am 27. März feierten wir wieder einmal unsere langjährigen Jubilare, insgesamt 16 Personen. Fast alle waren erschienen und hatten jeweils Gäste mitgebracht. Nach einem festlichen Essen, vom Festausschuss professionell wie immer vorbereitet, begannen die Ehrungen, zunächst für die Silber-Jubilare nach 25-jähriger Mitgliedschaft, dann für die Gold-Jubilare nach 50-jähriger Mitgliedschaft. Sie wurden humorvoll geehrt von Mitgliedern des Ältestenrates, und der SVAOe-Vorsitzende Dr. Stephan Lunau steckte ihnen jeweils die Ehrennadeln an. Außerdem wurden eine silberne Schale für eine unglaubliche 75-jährige Mitgliedschaft und eine Ehrenmitgliedschaft vergeben!

### Silberne Ehrennadel 2026 – für ein Vierteljahrhundert Mitgliedschaft!

**Jan Backhaus** (geehrt von Ulrich Körner): Angefangen hat seine Segelvita im Alter von 13 Jahren beim BSC mit einem kleinen Norweger-Dinghi mit Luggersegel. Weiter ging es mit Kuttersegeln, dann mit einer Ketsch „Wolf III“ mit Liegeplatz in Travemünde. Auf der schnellen, aber auch „nass“-segelnden HVS-Yacht „Or-

ta“, später auch auf „Sabina IV“ und „Jan Pott III“, segelte er auf Skagen-Rennen, Cowes Week und Fastnet-Rennen mit, oft in der anspruchsvollen

Position als Navigator – ohne GPS und Plotter –, dann auch als Steuermann.

Beruflich war Dr. Jan Backhaus als Ozeanograph zunächst am Deutschen Hydrographischen Institut (DHI, Vorgänger des BSH), später als Professor am Institut für Meereskunde der Universität Hamburg tätig, was zu vielen weiten Reisen mit den Forschungsschiffen „Meteor“, „Gauss“, „Valdivia“ und „Sonne“ führte.

Privat übernahm er 2000 die Norlin 37 „Fox-trott Yankee“, um die Deutsche Bucht und die nord- und ostfriesischen Watten zu erkunden, – und trat in den SVAOe ein. Im gleichen Revier war er später mit einem kleinen seefesten Motorsegler Fisher 25 „Hannes“ unterwegs. Im letzten Jahr wechselte er zu einem etwas komfortablerem Motorboot „Monati“, mit dem er nun in das Binnenland aufbrechen will.

**Hans-Georg Körling** (geehrt von Peter Mendt): Geboren in Dortmund erwartet man keine Verbindung zur Seefahrt. Aber mit 7 Jahren entdeckte er die Leidenschaft zu Booten auf dem Möhnesee. Mit einem Piraten „G2900“ wuchs er in den 1970ern in die Regattaszene hinein, von Seen der Umgebung bis zu



seiner ersten Travemünder Woche mit heftigem Wind und Welle. Nach einer studiumsbedingten Segelpause beteiligte sich Hans-Georg Körling an Regatten von der Schweiz bis zum Limfjord.

1990 segelte er zum ersten Mal auf einem Küstentörn mit – kostenlos! Ein Männer-Charter-Törn, ohne Frauen, dafür mit reichlich flachen Sprüchen, Alkohol und haarsträubenden Situationen. Aber er segelte weiter, auf verschiedenen Schiffen, in verschiedenen Crews, in Revieren von Finnland über Schottland bis Portugal und Kuba. 2000 brachte er eine Larsen 232 aus seiner alten Heimat nach Hamburg und zum SVAOe – sie erwies sich als küstentauglich. Trotzdem wurde sie 2007 durch eine ScanKap in Eignergemeinschaft ersetzt. Seit 2023 stellte Hans-Georg Körling fest, dass es auch ein Leben ohne Segeln gibt, aber dem SVAOe bleibt er treu.

**Louis Carlos Svugr** (gehört von Dr. Lutz von Meyerrinck): Mit 7 Jahren wurde er durch seinen



Vater Andreas Sasse zum Opti-Training an die Alster und in den SVAOe gebracht; seinen Holz-Optimisten hatte seine Mutter aufgearbeitet und schmuck gemacht. Als Jugendlicher segelte er mit seinem Vater auf der Ketch „Eleanor Rymill“ zu den Kanaren und nach Brasilien und Argentinien. Südamerika, das er oft monatelang besuchte, wurde für ihn prägend. Mit dem Vater segelte er Regatten, z.B. auf „Best Buddies“, und er segelte auf Elbe und Ostsee. Nach einer Zeit mit geringerem Segelengagement kam ein Spakhugger – denn ohne Boot geht’s auch nicht. Jetzt wird dieser gegen eine finnische MP351, ein

langes schmales Boot getauscht, das er selbst aus Finnland abholen und dabei „remote“ arbeiten will. Da sein Lebensmittelpunkt zurzeit in Berlin ist, hat er sich der dortigen Segelszene angenähert, aber er bleibt auch SVAOe-er.

**Andreas Pätzel** (gehört von Peter Stamp): Er begann 1977 mit Kuttersegeln; drei Jahre segelte er auf der „Neumühlen“, inklusive Großtouren. Dann stieg er ins Jollensegeln ein. U.a. segelte er mit einer H-Jolle in einer sechswöchigen Tour von Wedel bis zum



Limfjord und zurück. Ansonsten unternahm er immer wieder Touren auf der Elbe mit verschiedenen Booten. Nach einer fünfjährigen Segelpause wurde er Miteigner eines Zugvogels mit Liegeplatz an der Schlei und segelte damit drei Wochen lang rund Fünen und an den Wochenenden in die dänische Südsee.

Ab 1998 übernahm er die elterliche Vindö 40 „momo“ mit Liegeplatz in Wedel und im Sommer zeitweilig auch auf der Insel Alsen. Damit unternahm er viele Touren in alle Bereiche der Ostsee. Sein persönliches Highlight war eine Tour im Jahr 2004, als er vier Monate Zeit hatte und, weitestgehend allein, über Bornholm und Stockholm nach Helsinki und zurück segelte.

**Claus Torstick** (gehört von Peter Mendt): Segeln gelernt hat er vor Blankenese auf der elterlichen GFK-Jolle Q11, die bei Quelle im Angebot war. Ein Vierteljahrhundert segelte er dann bei der Segler-Vereinigung Niederelbe (SVN); zuerst auf den Kuttern „Blinkfuer“ und, als Kutterführer; auf „Elmsfuer“. Er nahm an Bord bei Jürgen



„Ratte“ Raddatz sehr erfolgreich an Kieler Wochen teil. Ein 20er Jollenkreuzer „Krümelmonster“ wurde sein Eigen, später ein größerer 30er Hein-Jollenkreuzer „Von

Hein“. Seine Frau Anette „musste“ selbstverständlich auch segeln und sie tat dies selbst nach einer dramatischen Kenterung 1989 vor Bochum und Rettung durch die DGzRS.

Ratte überzeugte ihn schließlich, in den SVAOe einzutreten, nahm ihn in seine Mannschaft für die Elbregatten und die Nordseewochen auf, und gemeinsam segelten sie 2006 auf „Sa Cometa“ über den Atlantik. Es folgten eine weitere Atlantikquerung auf „Luv“ von Heiko Tornow und ein Törn mit „Philomena“ von Rosi und Eggert Schütt anlässlich eines Baltic-Sprint-Cups. Der Jollenkreuzer musste einem größeren Waarship „Benedictus“, ein Halbtonner, weichen, um auf der Elbe und im Sommer auf der Ostsee zu segeln. Das letzte Schiff wurde dann eine Etap 24 „Klee-ne“. Dieses ist inzwischen aber auch verkauft.

Claus Torstick stellte immer wieder sein Schiff für die Vorbereitung auf und die Führerscheiprüfungen des SVAOe zur Verfügung. Außerdem setzte er sich als Obmann für das kleine SVAOe-Tuckerboot „Falke“ ein. Ein besonderer Dank für dieses Engagement!

**Iris Lunau** (geehrt von Ulrike Jensen): Beim Skilaufen und in Bayern lernte sie ihren Mann Stephan kennen. Doch vom Skilaufen und von Bayern kamen sie zum Segeln und in den Norden. Anstelle eines Kinderbettes für das erste Kind wurde ein 15er Holzjollenkreuzer gekauft

– darin kann ein Kind ja auch schlafen – und auf dem Wörthsee gesegelt, aber stillend unter Deck sitzen war schon damals nicht so Iris' Sache. Mit dem Jollenkreuzer



im Gepäck siedelte die Familie nach Pinneberg um. Aber gleich der erste Segelurlaub 1996 mit zwei kleinen Mädchen startete damit, dass der Jollenkreuzer im Kanal vom steilen Schwell eines Dampfers komplett unter Wasser gesetzt wurde, Kinder nass, Kojen nass, Klamotten nass... Eckernförde erreichten sie bei NW 5–6 über den Stollergrund – kein Grund, das Segeln bei allen Wettern zu lieben.

Aber Iris Lunau ist zumindest eine Schönwetterseglerin geblieben, zumal, wenn es die Aussicht gibt, schwimmen zu gehen. Und weil ihr Mann seit vielen Jahren unser Vorsitzender ist, war sie auch im Verein oft mitinvolviert. Und obwohl sie mit dem Segeln nie ganz warm geworden ist, hat sie dem SVAOe so lange die Treue gehalten.

**Henrike Lunau** (geehrt in Abwesenheit von Ulrike Jensen): Der Jollenkreuzer als Kinderbett hat Iris Lunaus Tochter nicht vom Segeln abhalten können, auch wenn sie sich daran nicht mehr erinnern kann. Erste Erinnerungen gibt es an das Opti-Training im SVAOe, wo ihr eigener Papa auch der Trainer war. Der Jüngstenschein gelang in der Prüfung nicht auf Anhieb, erst nach einem Knotentraining durch Maus Müller-Haagen. Es folgte Segelspaß auf dem 420er und 2009 das Kuttersegeln; nach einer ersten Sommertour und erfolgreichem Sportbootführerschein wurde sie

im Folgejahr bereits Kutterführerin. Leider wurde nach über 40 Jahren Kenterfreiheit die „Teufelsbrück“ bei einer Pagensandregatta aus lauter Torfigkeit umgeschmissen. Dinge passieren ...

Jetzt ist Henrike Lunau immer wieder mal hier, mal da unterwegs, mal auf „Luise“ und mit dem Papa, mal mit Freunden. Vor allem aber hat sie die Seefahrt zu ihrem Beruf gemacht, ist im Moment als Offizierin auf dem Hapag-Lloyd Container-Riesen „Santos Express“ irgendwo auf dem Weg durch die Karibik und den Panamakanal nach Chile und wieder zurück. Wenn sie mal wieder hier ist, ist sie oft im Verein hinter Würstchengrills und Glühweinausschank mit helfender Hand zu finden.

**Johannes Kröger** (in Abwesenheit, eigener Bericht): Nach einer Kindheit als Mitsegler auf dem 30er Jollenkreuzer „Wittsand“ des Vaters ging es für ihn 2001 mit 15 Jahren ans Kuttersegeln im SVAOe. Was für ein Glück! Die folgenden 4 Jahre auf der „Neumühlen“ waren eine Zeit voller prägender Freundschaften, Erlebnisse und Erfahrungen, auf die er immer wieder mit großer Dankbarkeit zurückblickt. Obwohl er in den darauffolgenden Jahren die Kontakte leider nicht aufrechterhalten konnte und heutzutage froh ist, wenn zumindest ein bis zwei dümpelige Segel-Nachmittage pro Jahr auf der Alster drin sind, so war ein Austritt aus dem SVAOe nie Thema für ihn. Die Unterstützung des Vereins – vor allem der Jugendabteilung – liegt ihm weiterhin sehr am Herzen und die schönen Fahrtenberichte in den Vereinsnachrichten machen diese zu einem absolut preis-wertem „Abonnement“. Und wer weiß, vielleicht wird's ja doch irgendwann noch mal ein eigenes Boot.

**Susanne Nürnberg** (geehrt von Ulrike Jensen): Schon mit 4 Monaten war sie auf dem Boot

ihrer Eltern, die ihrerseits einer Seglerdynastie entstammten, mit unterwegs – für ihre Mutter wurde 1950 extra die Vereinsatzung des SVWS geändert, damit sie als weibliches Jugendmitglied aufgenommen werden konnte. Susanne Nürnberg wurde auch auf der Yacht ihrer Großeltern „Tinsdal“, der späteren „Schwalbe“ von Fiffi und Marlies Schaper, mitgenommen. Mit Eltern und Schwestern segelte sie auf mehreren aufeinanderfolgenden Booten, alle mit Namen „Susabyll“, u.a. nach Norwegen und nahm an großen Regatten, wie Nordseewoche, Skagen Rund, Kieler Woche usw. teil. Schon bald ging sie auch allein mit Freunden über Helsinki bis ans Ende der Ostsee nach Tornio auf Tour. Während des Studiums in Kiel trainierte sie hart auf einem Laser und erreichte bei den Europameisterschaften der Frauen einmal sogar einen dritten Platz.

Mit einem Hanseaten 70BII „Hasko“ und drei Freunden segelte sie nach Norwegen bis zum Nordkap. Auf dieser Fahrt kam bei ordentlichem Wind der Mast von oben. Unter Notrigg ging es zu einer vorgelagerten Insel an der norwegischen Küste. Dort ergatterten sie eine schöne, gerade, hölzerne Telegrafentaste für ein wunderbares neues Gaffelrigg. Mit dem halben Großsegel als Gaffelsegel und der quer hochgezogenen Fock waren sie angeblich so schnell wie zuvor. Eine weitere Reise mit „Hasko“ führte in den hohen Norden über die Bäreninsel nach Svalbard und zurück – knapp 4.400 sm. Dafür gab es einen Preis von der „Segelkameradschaft Das Wappen



von Bremen“, doch von der Preisverleihung wurde Susanne eingeladen, weil dort 1982 keine Frauen zugegen sein durften! Die Eiswelt aber hatte sie gepackt.

Ein eigenes Boot, eine Dragonfly 25, brauchte einen Liegeplatz – da kam das Bojenfeld des SVAOe in Eckernförde ins Spiel. Doch kam es dann familiär und beruflich bedingt zu einer längeren Segelpause. Ab 2001 segelte die Familie mit vier Kindern 17 Jahre lang mit einer Comfortina 42 „Likedeeler“ auf Nord- und Ostsee. Seit 2020 ist nun „Qivittoq“ das neue Zuhause der Nürnbergs, und sie sind damit zum Nordkap, zu den Shetlands und Faröern, zu den Äußeren Hebriden und durch den Caledonienkanal, und 2024 nach Nordfrankreich, England und Irland gereist. Ab 2026 sollen es weniger entfernte Ziele werden.

*Allen Geehrten gilt der ganz herzliche Dank des Vereins für ihre Treue und ihr Engagement! Stephan Lunau steckte jeder und jedem die silberne Ehrennadel an.*

## **Goldene Ehrennadel 2026 – Ein halbes Jahrhundert im SVAOe!**

**Marcus Boehlich** (gehört von Ulrike Jensen): Seine Segelkarriere begann früh – und ging gleich mal schief: Mit fünf Jahren wollte er per Schlauchkajak von der Bretagne nach England reisen, was gerade noch verhindert wurde; Familienspottnamen daher: Marco Polo.



Es folgte ein auf der Autobahn vom Autodachträger fliegendes Boot (Typ „Flying Baby“), das

Mutter und Schwester umsichtig auf den Mittelstreifen hieften, und eine Jugend auf schweren Familienkähnen mit lediglich einer „Illusion des Vorankommens“ – bis zum nächsten Tidenwechsel. Mit 12 Jahren kam er auf den Kutter, beim Segelverein Wedel-Schulau, weil der Vater beim SVAOe aktiv war und Interessenskonflikte befürchtete. Im Kutter verursachte er durch eine allzu lange, allzu brav gehaltene Großschot ein Kentern. Aber er blieb bei den Kuttern und es wurde auf ihn gedichtet: „Er allein ist klug und weise, und alle Andren ham ne Meise“. Nach Ende der acht Jahre währenden Kutterzeit wechselte er wegen einer Juniorenabteilung (geführt von Ratte und Kai Jancke, beide sowohl trinkfest als auch sehr gute Segler) und tollen Feten in den SVAOe. Später segelte er Regatten, vor allem mit Klaus-Uwe Stryi auf Folkeboot, dann auf J/35 und IMX 40, alle mit Namen „Pax“ = Frieden, aber friedlich ging es an Bord selten zu. Größter Erfolg: 2011 Das Blaue Band der Niederelbe.

Seit rund 40 Jahren ist er im SVAOe intensiv ehrenamtlich tätig. Er war Obmann für Vereinschiffe; er betreut die EDV des SVAOe, ist Obmann für besondere Angelegenheiten, Mitglied im Regattaausschuss des SVAOe und (seit 33 Jahren) Schriftführer Jollenhafen Mühlenberg. Er betreute die Zubringerregatta Wedel-Cuxhaven zur Nordseewoche und wurde ab 1996 immer mehr in die Organisation dieser riesigen internationalen Veranstaltung involviert: Mitglied der Wettfahrtleitung, Federführung bei Verarbeitung der Regattaergebnisse, jetzt Organisationsleiter und Vorsitzender der Regattagemeinschaft Nordseewoche. Die gesamte Großfamilie Boehlich wird mitverhaftet. Außerdem war er Wettfahrtleiter der Schifffahrtsregatta nach Ærøskøbing und ist es seit 18 Jahren für die German Classics in Laboe.

Er kümmerte sich im Hamburger Segel-Verband und im DSV als Obmann bzw. gegenwärtig als gewähltes Mitglied im Seglerrat um das Hamburger und Deutsche Regattageschehen. Und das alles, weil er 1988 die Regattaleitung der Hindenburgregatta – zu Recht, aber polemisch – als „Dilettanten“ beschimpft hatte und prompt zum Bessermachen aufgefordert wurde.

Von 1998 bis 2009 war er Vorsitzender unseres Vereins. Nicht immer unumstritten, immer streitbar, immer einen kessen Spruch parat, hält Marcus bis heute niemals mit seiner Meinung hinterm Berg, eckt an, setzt viele Dinge auf diese Weise durch und macht sich damit oft respektvolle Feinde und ebenso oft enge Freunde.

In einer Antwort auf die Ehrung erzählte Marcus, dass früher die Ehrennadeln noch handgemacht waren – er zeigte seine silberne Ehrennadel vor –, und dass er den Goldjubilar die silberne weggenommen habe, um für jeden Sakko eine zu haben – da beschwerte man sich bei Fiffi.

**Thomas Lyssewski** (gehört von Dr. Lutz von Meyerrinck): Seine Segelkarriere begann



bei Kegnæs auf der von seinem Vater selbstgebauten „Koralle“. Im Herbst 1975 brachte der Vater Thomas, seinen Zwillingbruder und seine Schwester zum SVAOe – zu den Winterarbeiten in Wedel und zum Kuttersegeln auf die Elbe, vier Sommertouren auf „Oevelgönne 2“, gemeinsam mit vielen anderen SVAOe-ern und SVAOe-erinnen.

Dann packte Thomas Lyssewski das Folkebootfieber: „Ly’sien“, „Holzwurm“, „Ly’sien“

und „Lord Jim“ hießen nacheinander seine vier Folkeboote und auf der Taufe eines Folkebootes lernte er seine Frau Jule kennen. Mit dem Folkeboot, aber auch auf der J/24 „Va Bene“ und auf der X412/X46 „Gunvør“ von Karsten Witt segelte er über die Jahrzehnte zahlreiche Regatten – Deutsche Meisterschaften, inoffizielle Weltmeisterschaften, Kieler Woche, Nordseewoche und Genua Woche in Italien, teilweise mit beachtlichen Erfolgen –, sowie Törns nach Helgoland, Amrum, Eider, dänische Südsee, Bornholm, Stockholm und die Ålands, Helsinki, Hanko, Südafrika und Kap der guten Hoffnung mit. Seit 2025 nennt er die schöne klassische 7 KR-Segelyacht „Piraya“ von Abeking & Rasmussen, Baujahr 1949, sein eigen. Ganz nebenbei haben er und Jule das Segelvirus an alle drei ihrer Kinder weitergereicht.

Seit 1992 war er auch intensiv mit ehrenamtlicher Tätigkeit für den SVAOe engagiert, als Regattatrainer und Obmann für die Jüngstenabteilung, im SVAOe-Vorstand, als Verantwortlicher für das Winterlager der Vereinsboote und Trailer, als Obmann und Trainer für „Erwachsene lernen Segeln“ (ELS), als SVAOe-Vertreter im Beirat Alsterufer, als vielfacher Schiedsrichter und Wettfahrtsleiter.

**Ulrich Körner** (gehört von Peter Mendt): Die Freizeit verbrachte die Familie in den Kinderjahren an der Oberelbe, Ulrich Körners erstes Boot war ein Kajak. Zum Segeln kam er über seinen Beruf im Freihafen und einen Kollegen, der ihn zu einer Segeltour einlud. Daraus



entstand Kontakt zu SVAOe-Junioren und einem Hanseaten, auf dem er segeln lernte. Ein erstes eigenes seegehendes Boot wurde 1976 der kleine, 26 m<sup>2</sup>-Berg-Spitzgatter „Nike“ von 1942. Für die Ausbildung zum Führerschein kam der Eintritt in den SVAOe. Das seegehende Schiff, in dem man sogar bei schlechtem Wetter aufrecht sitzen konnte, war dennoch Sturm und heftigem Regen bei Marstrand nicht gewappnet, aber ein Däne, der das Schiff von früher kannte, konnte helfen – erste Anregung, alte Schiffe als „maritimes Erbe“ zu würdigen und sich auf Spurensuche zu begeben, besonders mit Hilfe des Odense Segelclubs. Mit dem nächsten Boot, der 5,5 KR Mahagoni-Yacht „Fierboos“, gebaut von Karl Vertens aus Winning, segelte man zu den Ålands, nach Dänemark, zur schwedischen Westküste, Limfjord, Göta-Kanal, Hanöbucht, Gotland, Bornholm, Stettiner Haff, Oslo-Fjord, zu den Friesischen Inseln und Holland. Nach Ende des Berufslebens dehnten sich die Fahrten und das Boot wurde zum „Sommerhaus“. Alle eigenen Boote waren und sind aus Holz, mit viel Freude beim Segeln und bei der Winterarbeit. „Große“ Reisen gingen auf „Tamam“ von Peter Zösch von Edinburgh nach Wedel und mit „Schwalbe“ der Familie Schaper nach Stockholm.

Im SVAOe engagierte Ulrich Körner sich für die Winterarbeit an den Optis und seit ca. 1980 als Dozent für die vereinseigene theoretische Ausbildung zu verschiedenen Führerscheinen, was er nun in jüngere Hände abgeben will. Zwei Jahre lang war er im Vorstand des SVAOe als Regattaobmann, seit 1978 wirkte er im Team Nordseewoche in der Wettfahrtleitung und als Wettfahrtleiter mit. Außerdem wurde er zum Gründungsmitglied und Vorsitzenden des Freundeskreises klassische Yachten und organisierte

Treffen und Regatten. Seit vier Jahren hat er die technische Betreuung des SVAOe-eigenen Motorboots „Falke“ übernommen. Vor vier Jahren wurde er erstmals in den Ältestenrat des SVAOe gewählt, um unter anderem manche Laudatio für Vereinsjubiläen zu erstellen. Hier ist nun auch eine für ihn!

*Alle drei Geehrten sind seit Jahrzehnten unschätzbare Stützen des Vereins. Dafür und für ihre 50-jährige Vereinstreue wurde ihnen vom Vorsitzenden gedankt und die goldene Ehrennadel angesteckt!*

## 75 Jahre Mitgliedschaft – Silberne Schale

**Jörn Groth** (geehrt von Stephan Lunau): Mit 6 Jahren wurde er vom Vater in die Modellab-



teilung des Vereins „eingetreten“. Mit zwei Modellschiffen ging es per Straßenbahn zum Hohenzollernring, zu Fuß zu Lührs an den Strand und mit dem Ruderboot über die

Elbe. Von dort wurden die Modellboote gestartet, segelten zurück an den Strand und wurden bewertet. Bei der Preisverteilung bekam jeder Gewinner eine ganz kleine Flagge für das Want. Jörn gewann auch einen Jahrespreis, eine 30 cm hohe Kristall-Deckelvase – wird den Achtjährigen begeistert haben. Nachdem der Schiffsverkehr auf der Elbe stark zugenommen hatte, mussten die Modellboote die Elbe verlassen und auf den Stadtparksee und die Alster ausweichen. Außerdem segelte man auf nationalen und internationalen Regatten: Kiel, Berlin, Kopenhagen,

Eastbourne und Fleetwood. Gebaut wurden die Boote in der Werft der Gewerbeschule und Jörn stieg mit 10 Jahren ein. Auch ein großes Boot zum Wieder-Einfangen der Modellboote wurde gebaut. Was Jörn dort lernte, nutzte ihm später für eigene Boote.

Während der Bundeswehrzeit segelte er in der Bootssportgruppe erfolgreich Kutter auf der Nordsee zwischen Wangerooog und Norderney – für Regatten wurde die Bootssportgruppe vom Dienst befreit. Danach stieg er bei den Junioren auf dem „Falken“ ein und segelte auf H-Jollen auf der Elbe mit., später auf dem Kutter „Helgoland“. Mit seiner Frau baute er innerhalb eines halben Jahres seinen eigenen Zugvogel G 1234 in einer großen Baubude im Garten und noch später die Optis für seine Kinder. Doch der Zugvogel wurde verkauft, Jörn zog sich etwas vom Segeln zurück, bis er 2007 das Schiff seines Bruders für einige Touren auf der Ostsee übernahm, dann kaufte er in Holland eine Drabant 28, ebenfalls für Törns auf der Ostsee. 2018 verkaufte er auch dieses Schiff, segelte noch bei Freunden mit.

Für den Verein hat sich Jörn Groth 1968/1969 als Juniorenobmann engagiert, ab 2007 im Festausschuss mitgewirkt, ihn seit 2022 als Obmann übernommen und zahlreiche SVAOe-Veranstaltungen organisiert. Für diesen Posten wird jetzt dringend ein Nachfolger gesucht.

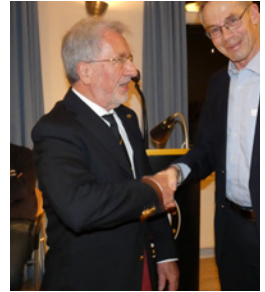
*Für die Verbundenheit zum Verein über einen so unglaublich langen Zeitraum dankte ihm Stephan Lunau und überreichte ihm eine Silberschale.*

### Ehrenmitgliedschaft

**Werner Trapp** (gehört von Stephan Lunau): Er trat vor 54 Jahren in den SVAOe ein. 1977 initiierte er unseren Stützpunkt Eckernförde – die Beteiligung an der Anlage des Segel-Clubs

Eckernförde mit Clubhaus, Steg und Liegeplätzen im Bojenfeld (vgl. unseren Bericht zum Frühlingserwachen dort in diesem Heft). Im Juni 1978 wurde der Stützpunkt eingeweiht. Anschließend war Werner Trapp dessen langjähriger Obmann.

Bei der Verlängerung des Pachtvertrages mit dem SCE im Jahr 2022 unterstützte er die Verhandlungen maßgeblich, insbesondere weil er in Personalunion als SCE-Vorsitzender entscheidende Überzeugungsarbeit leisten konnte. Der neue Pachtvertrag läuft nun vom 01.01.2023 – 31.12.2037, der weitere Betrieb der Anlage ist damit langfristig sichergestellt.



*Treffen sich drei Ozeanographen...(Foto Marcus Boehlich)*

Im Jahr 2025 unterstützte er die Ausrichtung der Deutschen Meisterschaft der J/24 durch den SVAOe in Eckernförde unter Nutzung des mit dem SCE gemeinsamen Hafens.

*Auf Vorschlag von Joachim Müntzel wurde Werner Trapp aufgrund seiner Verdienste für den SVAOe zum Ehrenmitglied ernannt; Stephan Lunau dankte und gratulierte ihm.*

Damit endete der offizielle Teil der Veranstaltung. Zeit für Erinnerungen, Gespräche – und einem kollegialen Zusammentreffen dreier Ozeanographen: Kai Jancke, Prof. Dr. Jan Backhaus und Marcus Boehlich.

Übrigens: Dr. Lutz von Meyerrinck hatte seine Ehrungen von Louis Svugr und Thomas Lyszewski KI-unterstützt in Reimen vorgetragen, was das Publikum entzückte. Die „Gedichte“ können auf Wunsch von ihm angefordert werden.

## Die Altjunioren und Freunde:

### BEI DER BUNDESWEHR IN HAMBURG

Von Peter Kaphammel ■ Eine Gruppe von 15 Altjunioren und Freunden traf sich am 4. März 2026 um 10:00 Uhr am Eingang der Reichspräsident-Ebert Kaserne, Osdorfer Landstraße 365. Wir wollten uns die Regionale Ausstellung „Die Bundeswehr in Hamburg“ ansehen. Die Ausstellung versteht sich als Schaufenster der Bundeswehr in der Freien und Hansestadt in Hamburg. Sie wurde am 12. März 2024 eröffnet und zeigt auf einer Fläche von 1.000 qm die Entwicklung der Bundeswehr speziell in Hamburg in der Zeit von 1945 bis zur Neuzeit. Sie ist beim Landeskommando Hamburg angesiedelt, informiert aber auch über weitere Dienststellen, wie etwa das

Bundeswehrkrankenhaus, das Truppendienstgericht, die Heimatschutzkompanie und auch ehemalige Verbände am Standort.

Wir wurden – nach eingehender Ausweiskontrolle – durch Oberstleutnant **Jürgen Biedtmann**, Stabsunteroffizier **Kai Thomas** und Stabsfeldwebel **Andreas Rasche** herzlich begrüßt. Die letzteren beiden Herren führten uns durch die Ausstellung.

Wir wurden als erstes über eine auf dem Flurboden aufgemalte Darstellung der Bundeswehrentwicklung geführt. Diese Aufzeichnung mit allen Jahresangaben hat uns noch einmal vor Augen geführt, mit welchen Schwierigkeiten und Widerständen die Schaffung neuer Streitkräfte nach dem Krieg verbunden war. Am 3. Mai 1945 hatte die Stadt Hamburg kapituliert, am 8. Mai 1945 endete der Krieg mit der vollständigen Kapitulation Deutschlands. Als Ergebnis der Konferenzen von Jalta und Potsdam stand die komplette Abrüstung und Entwaffnung Deutschlands sowie dessen Aufteilung unter Russland, Frankreich, den Vereinigten Staaten und Großbritannien an. Doch Kalter Krieg und „Eiserner Vorhang“ führten zur Unterzeichnung der Pariser Verträge durch die West-Alliierten am 23. Oktober 1954, die den Weg zur Mitgliedschaft der Bundesrepublik in der NATO öffneten. In der daraufhin neu geschaffenen Truppe wurden am 12. November 1955 die ersten Freiwilligen aufgenommen und am 22. März 1956 trat die „Wehrverfassung“ des Grundgesetzes (umfasst vor allem die Art. 84a und 12a GG) in Kraft. Hamburg war dann der zweitgrößte Standort nach Koblenz.

Als nächstes wurden wir in ein Musterungszimmer (aus dem ehemaligen Hamburger Kreiswehrrersatzamt an der Sophienterrasse) geführt. Die Musterungen wurden uns noch einmal vor



Altjunioren bei der Bundeswehr (Foto Peter Kaphammel)

Augen geführt, wie sie früher üblich waren und wie jeder von uns (außer den Frauen) sie hat über sich ergehen lassen müssen. Gezeigt wurde auch die Einkleidung der Soldaten mit den damals gebräuchlichen Uniform-Typen. Es folgte der Besuch eines prototypischen „Kasernenzimmers“, mit Doppelstock-Betten (es gab auch Dreistock-Betten) und Spinden, in denen die Bekleidung in Größe von DIN A4-Format gefaltet untergebracht werden musste – alles sehr spartanisch ausgestattet. Das Wecken der Soldaten erfolgte mit dem Schlagen auf den blechernen Abfalleimer oder mit der Trillerpfeife. Auch ein Vor- bzw. Dienstzimmer, mit Tastenschreibmaschine und Kurbel-Telefon, wie es zu jener Zeit üblich war, gab es.

Die Bundeswehr war intensiv bei **Groß-Notlagen** engagiert, um Amtshilfe zu leisten. Eine solche Notlage, die Sturmflut vom 16./17. Februar 1962 in Hamburg, wurde uns noch einmal besonders nahegebracht. Durch den bekannten, ehemaligen Innen-Senator Helmut Schmidt wurden die Bundeswehr und Alliiertenverbände aufgefordert, Hilfe zu leisten. Uns wurde gezeigt, wie Personen von Dächern per Hubschrauber abgehoben wurden oder mit Lebensmitteln und

Brennmaterial versorgt wurden. Teilweise wurden die Menschen mit ungeeigneten Schlauchbooten (zu dünnes Material) versorgt, vielfach wurden diese Boote durch Stacheldrahtzäune aufgeschlitzt. Das Ganze rief bei uns Älteren einige Erinnerungen wieder wach. Weitere Notlagen in der Nähe waren der große Heidebrand (1975) und die Schneekatastrophe in Hamburg und insbesondere in Schleswig-Holstein (1978/79), als viele Ortschaften oder Häuser von der Versorgung komplett abgeschnitten waren. Weitere Heimatschutzzeinsätze gab es z.B. bei den Hochwasser-Katastrophen im Oderbruch (1997) und im Ahrtal (2021).

Zunehmend beteiligte sich die Bundeswehr an **Auslandseinsätzen**, so z.B. beim Erdbeben-Einsatz in Marokko (1960), beim UN-Friedens-Einsatz in Kambodscha (1991–1993), beim UN-Einsatz in Bosnien-Herzegowina (1995), bei verschiedenen Nato-Einsätzen im Jugoslawien-Krieg (1995–1999), beim NATO-Friedenseinsatz im Kosovo (1999–Ifd.), beim „Enduring Freedom“ Anti-Terror-Einsatz der Marine im Indischen Meer und am Horn von Afrika (2001–2014), beim ISAF-Einsatz in Afghanistan (2001–2014).

Seit Januar 2001 gibt es **Frauen** bei der Bundeswehr, zuerst nur im Sanitätsbereich zur Versorgung der Truppe. Heute sind ca. 25.000 Frauen (etwa 14% aller Soldatinnen und Soldaten) in allen Laufbahnen im Einsatz bei der Truppe, auch beim Dienst mit der Waffe. Eine Änderung des Grundgesetzes war dafür erforderlich.

In **Hamburg** hatte die Bundeswehr 1989 21.000 Soldaten, heute sind es nach Aussetzen der Wehrpflicht weniger. Institutionen in Hamburg sind das Bundeswehr-Krankenhaus (behandelt auch zivile Patienten) mit dem Fachbereich Tropenmedizin, der am Bernhard-Nocht-Institut angesiedelt ist, die Helmut-Schmidt-Universität, die Führungs-Akademie, die Marine-Schiff-Fahrstelle und fünf Kasernen. Ein besonderer Stolz der Hamburger Bundeswehr ist die Existenz der Fregatte „Hamburg“ (allerdings mit Heimathafen Wilhelmshaven).

Das Ende unserer Führung fand „andächtig“ rund um einen Gesetzes-Artikel, der auf dem Boden wiedergegeben war, statt: dem Dienst-eid nach § 9 Soldatengesetz „Ich schwöre der Bundesrepublik Deutschland treu zu dienen und

das Recht und die Freiheit des Deutschen Volkes tapfer zu verteidigen, so wahr mir Gott helfe“.

Wir erlebten durch die Herren Stabsunteroffizier Thomas und Stabsfeldwebel Rasche eine exzellente Führung für unsere Gruppe, mit viel persönlichem Engagement. Wir bedankten uns und wurden von beiden zum Kasernentor geleitet.

**Mehr Informationen:** <https://www.zms.bundeswehr.de/de/zmsbw-kanal-forschung-und-bildung/museums-und-sammlungsverband-der-bundeswehr/regionale-ausstellung-landeskommmando-hamburg-5585254>

**Organisiert von den so genannten „Altjunioren“:**

## 25 JAHRE „OFFENER VEREINSABEND“

Von Peter Mendt ■ Am Dienstag, den 3. März wurde das Jubiläum des „Offenen Vereinsabends“ gebührend begangen. Etwas traurig war, dass nur ein relativ kleiner Kreis zu dem kleinen Festakt zusammengekommen war.



**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



Vorträge und Geselligkeit



Zum Abschluss ein Shanty (Fotos Peter Mendt)

Gezeigt wurden Segel-Sequenzen aus dem Film „Manuel“, einem US-amerikanischen Abenteuerfilm von Regisseur Victor Fleming aus dem Jahr 1937: Der nichtsnutzige reiche Junge Harvey fällt von einem Ozeandampfer ins Meer, wird von einem portugiesisch-amerikanischen Fischer gerettet und lernt auf einem Schoner segeln, fischen und den Respekt vor anderen Menschen.

Vor der Vorführung gab es einmal mehr Probleme mit der Technik. Der lobenswerte Einsatz von Hartmut Pflughaupt half noch nicht, weil der Fehler beim mitgebrachten Notebook lag.

Ansonsten waren die Teilnehmer zufrieden. Zum Abschluss wurden, wie es Tradition bei den „Offenen Vereinsabenden“ ist, drei Shantys gesungen.

## REGATTEN, SPORT UND WETTKÄMPFE

### Glückstadtregatta 2026

## HOHE WELLEN UND KENTERUNGEN

CKB ■ Die 76. Hamburg-Glückstadt-Regatta am 25. April stand unter einem unglücklichen Stern. Starke Winde bis maximal 33 kn und ungewöhnliche 2 m hohe Wellen führten bei der Wettfahrt von Hamburg nach Glückstadt zur Kenterung der „Seahorse“ (Segler-Vereinigung Unterhavel). Die erfahrenen Segler der Crew hatten sofort Hilfe anfordern können, wurden aber aufgrund falscher Positionsangaben erst nach 20 Minuten aus der neun Grad kalten Elbe geborgen. Zu Hilfe kamen die an der Regatta nicht beteiligte Yacht „Hamburg Express“, die Sicherungsboote der Wettfahrtleitung sowie eine Anzahl Boote der verschiedenen Rettungsdienste. Die beiden Personen waren wegen Profibekleidung nicht unterkühlt, kamen aber vorsorglich ins Krankenhaus.

Bedrohlicher noch war der Mastbruch an einem anderen Segelboot nach einer hohen Welle, bei dem aber mit Glück niemand verletzt wurde. Zwei weitere Teilnehmer kenterten oder fuhren sich auf einer Steinböschung fest; sie erhielten jeweils Hilfe von den Sicherungsbooten. Viele Segler waren gar nicht erst gestartet oder brachen mitten in der Wettfahrt ab, darunter offenbar auch einige Boote unter SVAOe-Stander. Die Wettfahrt zurück von Glückstadt nach Hamburg wurde abgesagt.

Einige SVAOe-Boote waren aber auch erfolgreich: In der Yardstick-Klasse 2 wurde „Magier“ von Klemens Berndt Dritter, „Volonté“ von Jörn Wille erreichte Platz 6 und „Panda“

von Axel Godefroy Platz 7. Auch „Pacemaker“ von Volker Riechers und „Azurra“ von Gerrit Rampendahl erreichten das Ziel auf den Plätzen 12 und 13.

**Mehr Informationen:** <https://www.shz.de/lokales/glueckstadt/artikel/rettung-bei-glueckstadt-regatta-das-sagt-die-rennleitung-50581457>

## J/24 „Hungriker Wolf“

### PREIS DES SENATS DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG

Auf der Hamburger Sportgala am 17. Februar 2026 wurden knapp 300 anwesende Hamburger und Hamburgerinnen für sportliche Erfolge wie Deutsche und internationale Meisterschaften im Jahr 2025 mit einer Medaille geehrt. Darunter war auch die Crew des SVAOe J/24 „Hungriker Wolf“: Till Pomarius, Jonas Lysewski, Jannik Dühren, Thorsten Paech, Moritz Böök. Hoch verdient! Herzlichen Glückwunsch!



Preis des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg  
(Foto CKB)

## German Offshore Award für beste deutsche Hochsee-yacht

### ZUM 19. MAL VERGEBEN

German Offshore Owners Association ■ Am 13. März 2026 wurde der **German Offshore Award**, Senatspreis der Freien und Hansestadt Hamburg, im Großen Festsaal des Hamburger Rathauses für die beste deutsche Hochsee-yacht des vergangenen Jahres unter lautem Beifall an die **Farr 42 „X-Day“** vergeben. Die knapp 13 Meter lange Yacht, die unter dem Stander des Plöner Segel-Vereins an den Start geht und von Eigner Walter Watermann, Skipper Lars Hückstädt und einer hochengagierten Crew gesegelt wird, erhielt die Auszeichnung für den achten Platz in der IRC Gesamtwertung des Rolex Fastnet Race 2025.

Den **Lifetime Award** für sein seglerisches Lebenswerk erhielt **Gerd Trulsen, Ehrenvorsitzender des Hamburgischen Vereins Seefahrt**, der die Geschicke des Vereins über viele Jahre maßgeblich bestimmte, den Verein für Jugendliche verschiedener Segelvereine öffnete und insbesondere in die Chronik des Vereins zum 100-jährigen Jubiläum sehr viel Zeit investierte. Den **Wehring & Wolfes Jugendpreis** erhielt das J/70-Bundesliga-Juniorenteam des Norddeutschen Regatta Vereins, das in den vergangenen Jahren bei der Junioren-Segelbundesliga und der Internationalen Deutschen Meisterschaft der J/70 sehr erfolgreich war.

Der German Offshore Award wird jährlich für die beste deutsche Hochsee-yacht bei internationalen Regatten von einer Jury aus Vertretern der großen Hamburger Segelvereine unter Vorsitz des Hamburger Segel-Verbandes vergeben. Die Jury des German Offshore Award bilden die für



German Offshore Award: Gewinneryacht „X-Day“  
(Foto German Offshore Owners Association)

das Ressort Seesegeln zuständigen Vorstände des Blankeneser Segel-Clubs (BSC), Hamburger Segel-Clubs (HSC), Norddeutschen Regattaverbands (NRV), Segel-Vereins Altona-Oevelgönne (SVAOe) und Mühlenberger Segel-Clubs (MSC).



Segel-Club), Miro Schmerling (NRV) und Emil Wüstenhagen (MSC). Dank an das Organisationsteam Jonas Lyssewski (Jury Obmann, SVAOe), Daniel Rüter (Wettfahrtsleiter, SVAOe),

## JUGEND

### Optimale 2026

## SVAOe ORGANISIERT WIEDER DIE OPTI SEGELREGATTA

CKB ■ Am 25./26. April fand, wie jedes Jahr die vom SVAOe organisierte „Optimale“ statt. Gemeldet waren 51 Kinder in der Klasse Opti A (Anfänger), darunter sechs SVAOe-Mitglieder, und 25 Kinder in der Klasse Opti B (Fortgeschrittene), darunter vier SVAOe-Mitglieder. Vier Wettfahrten wurden gesegelt – bei eisigem, heftigem Wind und Böen. Es siegten in der Klasse Opti A: Tymofii Pogrebnov, Eldar Filimonov und Mark Zakharov, alle drei vom Norddeutschen Regattaverband, und in der Klasse Opti B Till Schöttelndreyer (Mühlenberger





Thomas Lyssewski (Jurymitglied, SVAOe), Marcel Rohde (Jury Mitglied, SC4) und Martin Horn (Jury-Mitglied, SC4)! Nebenstehend einige Impressionen!



Fotos Jens Holscher



„Wilhelmshaven Express“: 23664 TEU, 399 m lang, 61 m breit



Die Brücke



Ann und der Riese



Ausguck voraus



Blick übers Deck



Moment der Taufe ...

## Ozeanriesen „Wilhelmshaven Express“ TAUFE IN WILHELMSHAVEN

Liebe Segler und Seglerinnen! Ich erzähle euch von der Taufe eines riesengroßen Containerschiffes. Viel Spaß beim Lesen.

Eigentlich sollten sechs Optis vom SVAOe vor der „Wilhelmshaven Express“ segeln, aber der Wind war zu stark. Also bin nur ich zum Wilhelmshaven Port gefahren. Dort habe ich auf der Bühne das Optisegeln präsentiert. Yared Dibaba hat mich interviewt. Nach mir kam Bo-



... und die Taufpatin

helmshaven Port gefahren. Dort habe ich auf der Bühne das Optisegeln präsentiert. Yared Dibaba hat mich interviewt. Nach mir kam Bo-



*Ann auf der Brücke*



*Ann trifft Boris Herrmann ...*



*... und wird von Fernsehreporter Yared Dibaba interviewt*

ris Herrmann auf die Bühne und hat von seinen neuen Plänen und hat vom Klimaschutz erzählt. Danach war die Taufzeremonie. Die Taufpatin hat mit einem Beil das Seil durchgeschlagen. Nachdem die Flasche an der Bordwand zersprungen ist, durften wir an Bord. Boris hat mir alles erklärt. Außerdem hat er mir gezeigt, wo er als Kind gesegelt ist und wo man sich



*Ann präsentiert ihren Opti (Fotos Birte Jessen)*

auf der Nordsee gut trockenfallen lassen kann. Dann sind wir nach ganz oben aufs Dach der Schiffsbrücke geklettert. Es war superwindig. Nach der Besichtigung sind wir von Bord gestiegen. Im Zeremoniezelt haben wir gegessen, getrunken und übers Segeln mit Boris und den Hapag-Lloyd-Gästen gequatscht. Der 28. Oktober 2025 war ein aufregender Tag!

Liebe Grüße, Eure Ann

## KINDER AUF WELTREISE

Mia, 10, segelt schon ihr ganzes Leben lang mit ihren Eltern und vier Geschwistern auf allen Ozeanen der Welt. Was sie dort erlebt, wie ihr Alltag aussieht, wie sie „zur Schule geht“, wieviel Seemannschaft sie schon gelernt hat und wie kuschelig ihre Koje ist – das alles könnt Ihr in einem Artikel in „Dein Spiegel“ 3/2026 nachlesen und an vielen schönen Fotos nachvollziehen. <https://www.spiegel.de/deinspiegel/mia-10-wohnt-auf-einem-segelschiff-mama-sagt-die-natur-will-uns-nichts-boeses-a-fce-576de-1502-43ce-96a4-9ff8416156c9>

## FAHRTENSEGLEN

**Hamburger Yachthafen:****NEUE GEBÜHREN**

29.4.2026 Webredaktion ■ Auf der diesjährigen Jahreshauptversammlung der Hamburger Yachthafen-Gemeinschaft wurde unser Mitglied Ulf Hansen zum 1. Vorsitzenden und Markus Langhof vom ESCW zum Kassenwart gewählt. Die Mitglieder des Ältestenrates und die Kassenprüfer wurden in ihren Ämtern bestätigt.

Für das laufende Haushaltsjahr 2026 wurde eine Umlage in Höhe von 7,50€/m<sup>2</sup> beschlossen. Sie wird für Wasserlieger und Mitglieder mit einem Anrecht (Berechnungsgrundlage 8m<sup>2</sup>) im Juni 2026 und für die Winterlagerlieger in der Winterlagerrechnung berücksichtigt.

Die Beiträge, Umlagen und Mietvorauszahlungen ab der Sommer-Saison 2027 und der Winter-Saison 2027/2028 wurden wie folgt beschlossen:

<b>Aufnahmegebühr</b>	800,00	<b>Winterlager</b> Halle und Außenlager	
<b>Mitgliedsbeitrag</b> jährlich	170,00	<i>Berechnungsgrundlage:</i>	
		$qm = \text{Länge} \times \text{Breite}$	
		Investitionsumlage je qm	13,00
<b>Sommer-Wasserliegeplatz</b>		<b>Zuzügliche Investitionsumlage</b>	
<i>Berechnungsgrundlage:</i>		Halle I und II je qm	78,50
$qm^* = \text{Länge} \times \text{Breite} - 8 \text{ qm}$		Halle III je qm	105,00
Investitionsumlage je qm*	120,00	Halle IV je qm	205,00
<b>Zuzüglich Lieger-Gebühr</b>		<b>Zuzüglich Lieger-Gebühr</b>	
ohne Stromanschluss je qm*	20,00	Außenlager, Festlieger je qm	15,00
6A Stromanschluss je qm*	25,00	Halle I – IV, Festlieger je qm	26,00
10A Stromanschluss je qm*	29,00	Halle I und II Gastlieger je qm	38,00
16A Stromanschluss je qm*	33,50	Halle III und IV, Gastlieger je qm	40,00
		Wasserliegeplatz je qm	27,00
<b>Kranbenutzung</b>		für Boote 10–12t	190,00
für Boote bis 2t	75,00	für Boote 12–15t	210,00
für Boote 2–4t	100,00	für Boote 16–20t	265,00
für Boote 4–6t	115,00	für Boote 20–23t	315,00
für Boote 6–8t	130,00		
für Boote 8–10t	160,00		

Die aktuellen Preise für 2026 und 2026/2027 finden sich hier: <https://www.hamburger-yachthafen.de/hafen/gebuehren/liegegeld-mitglieder> und <https://www.hamburger-yachthafen.de/hafen/gebuehren/liegegeld-gastlieger>

## Blauwassersegeln

### SIEBEN FARBEN BLAU

CKB ■ Sieben Jahre waren Claudia Clawien und Jonathan Buttman mit ihrer Yacht „Inti“ auf Weltreise unterwegs. Bei der Mitgliederversammlung am 17. März haben sie vor 33 anwesenden Mitgliedern in einer Kombination aus Bildershow, Videos und Textlesungen von dieser eindrucksvollen Reise berichtet.

Jonathan kam erst mit 30 Jahren zum Segeln – auf Berliner Gewässern –, Claudia war noch unerfahrener, als sie sich beide das Jawort zueinander und zu einer gemeinsamen Segelreise nach Polynesien gaben – nach einer überstandenen Krebserkrankung wollten sie ihre Träume nicht bis auf das Rentenalter verschieben. Claudia und Jonathan kündigten ihre Jobs und ihre Woh-

nung. Sie erwarben ihre Yacht „Inti“, eine 1976 gebaute, 10,4 m lange Feltz Skorpion 2 Stahlyacht mit Langkiel, und reparierten und überholten sie. Sie nahmen an Spezialkursen, z.B. zum Amateurfunkzeugnis, zum Wetter und zur Medizin an Bord, teil.

Im Sommer 2013 starteten sie vom Berliner Teltow-Kanal. Sie kreuzten noch eine Weile auf der Ostsee von Stettin bis Gedser und übten so das Segeln durch „learning by doing“. Aufregend war das erste „Wachegehen“. Dann ging es durch den Nord-Ostsee-Kanal und Nordsee nach Bremen, wo sie mit ihrer Familie ihre Hochzeit fei-



DIREKT  
AM HAMBURGER  
YACHTHAFEN!



# YACHTPROFI.DE

*Gute Teile, guter Service.*

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

**P&K**  
products

Hochwertige  
Produkte für  
die Pflege  
Ihrer Yacht:

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

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



Der Vortrag



Jonathan Buttman und Claudia Clawien

erzten, weitere Reparaturen vornahm, sich proviantierte und Abschied nahm. Am 22. August starteten sie ihre Weltreise. Nach Zwischenstationen in England erreichten sie die Biskaya am 13. September und diese bot Winddreher, Sturm und Seekrankheit, dann wieder Flaute, bis nach La Coruña. Weiter ging es über Marokko, Kanaren, Kapverden. Immer mal wieder kam der Wind zu heftig von vorn und sie mussten in Häfen zusammen mit anderen Blauwassersegelern abwettern. Bei all dem war das Jahr für eine Atlantikquerung in die Karibik zu weit fortgeschritten; es drohten Tropenstürme. Alternatives Ziel: Brasilien. Claudia und Jonathan proviantierten sich in Praia, der Hauptstadt der Kapverden.

Die Atlantikquerung ab dem 25. April 2014 beschrieben sie als blau, einsam, meditativ. An der Segelstellung musste selten etwas geändert werden. Kleine Tiefdruckgebiete, Squalls, mit einer Viertelstunde Sturm, überrollten sie. Für die Abende verabredete man sich mit anderen Segelern zum fernmündlichen Austausch von Neuigkeiten. Schließlich liefen sie in eine brasilianische Marina ein. Einige Erkundungsreisen ins brasilianische Binnenland folgten. Dann wendeten sie sich nordwärts entlang der Küste Richtung Karibik. Das Revier ist schwierig, Tiden wie in der Nordsee, aber ohne die entsprechende Infrastruktur. Nebenbei konnten sie einen Raketenstart einer „Ariane“ vom Weltraumbahnhof Kourou in Französisch-Guyana beobachten. Es ging weiter über Surinam, Richtung Trinidad. Oft wurden sie eingeweht. Dann wieder ritten sie Stürme ab; dafür setzten sie ein „handtuchgroßes“ Segel, verkrochen sich im Salon und überließen das Steuern der Windsteueranlage.

Als sie die Karibik erreichten, waren sie müde und ihr Schiff in schlechtem Zustand. In Chagaramas (Trinidad) wurden umfangreiche Arbeiten am Boot vorgenommen; Claudia und Jonathan arbeiteten auch selbst am Boot, was bei der Hitze und den Mücken sehr anstrengend war. Während ihrer Reise hatten sie bereits gelernt, vieles selbst zu machen, z.B. Segel zu nähen und neue tech-

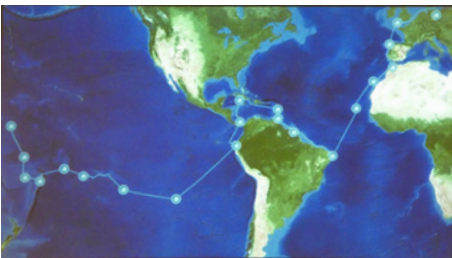


Das Boot „Inti“

nische Probleme zu lösen, und sie übten sich im Einlagern und Einkochen von Lebensmitteln. Bei ihren weiteren karibischen Stationen in Tobago, Dominica und Kuba (welches sie eingehender erkundeten) lernten sie karibische Gelassenheit, sie genossen die Gemeinschaft mit anderen Seglern und Einheimischen und gemeinsame Feiern. Einige ihrer neuen Freunde lebten schon seit Jahren in der Karibik und konnten ihnen für die weitere Reise viele wertvolle Tipps geben. Claudia und Jonathan waren nun bereits 1 ½ Jahre unterwegs und sie waren sich einig: sie wollten weitersegeln.

Nach einem harten Törn mit bis zu 4 m hohen Wellen erreichten sie Panama. Finanziell sah es schwierig aus; Claudia und Jonathan flogen nach Hause und verkauften, was sie dort besaßen, das Boot blieb drei Monate an Land eingemottet und musste nach ihrer Rückkehr wieder aufgefrischt werden. Danach erkundeten sie mehrere Monate lang die San Blas-Inselwelt. Im November 2016 passierten sie nach etlichen bürokratischen Hürden die Schleusen des Panama-Kanals und den Kanal selbst, stets mit mehreren Helfern und einem Lotsen an Bord.

Im Pazifik angelangt, entschieden sie sich für eine Route südwestlich über die Osterinsel, wo Familienangehörige lebten. Doch zunächst zwang der Wind sie auf einen südlichen Kurs entlang



Die Route (Fotos CKB)



Ozeansegeln



Äquatortaufe

der Küste Ecuadors. Als sie sich schließlich nach Westen wandten, überkamen sie wieder etliche Squalls, dann wieder plötzliche Flaute. Es erwies sich als schwierig vor der Osterinsel zu ankern, denn die Küste fällt fast überall steil bis auf eine Meerestiefe von 3.000 m ab, doch sie bekamen einheimische Unterstützung. Sie bewunderten die riesigen berühmten, aber rätselhaften Moai-Statuen. Das Boot brachten sie für Reparaturarbeiten und für seine Sicherheit an Land, doch das war ein bürokratisch und technisch äußerst aufwendiges Manöver, unter Einsatz von Brüdern, Neffen, Cousins und Seglerfreunden, einem Kran,



Surinam



Osterinsel



Panamakanal



Ozeansegeln

Containern als Zwischenstützen, und Baumstämmen als Ständern. Zwei Monate dauerte der Aufenthalt auf der Osterinsel, man traf sich mit anderen Seglern und Einheimischen und feierte ein Traditionsfest mit.

Ein weiterer Monat auf dem Pazifik, das Wasser ist blau und klar, sie beobachteten Vögel, Fische und Tintenfische, nachts unzählige Sterne. Dann hatten Claudia und Jonathan endlich ihr Traumziel Polynesien erreicht, zunächst die Gambier-Inseln, später viele weitere Atolle. Doch das Wetter war unbeständig. Ein Atoll empfing sie mit strömendem Regen und dann war auch noch die Einfahrt in die Lagune knifflig, aber die Schönheiten der Inseln überwogen. Insgesamt blieben

sie über ein Jahr allein in Französisch-Polynesien, genossen die entspannte Lebensart der Insulaner und die exotischen Gerichte. Zwischendurch segelten sie mal nach Tahiti, um Arztbesuche zu erledigen und alles das einzukaufen, was es auf den kleinen Inseln nicht gibt. Die Preise im Supermarkt waren hoch, die finanzielle Situation immer etwas angespannt, aber sie jobbten auf anderen Booten, um Geld zu verdienen.

Auf dem Weg nach Fidschi machte ihnen die Kombination aus Flaute und Dünung zu schaffen. Sie besuchten Suworow, ein Atoll der Cook-Inseln, das früher ein Aussteiger-Paradies war, heute ein von Rangern bewachter Nationalpark mit einzigartiger Fauna und Flora. Sie besuch-

ten auch Tonga, wo die Menschen unglaublich freundlich seien und man den König gelegentlich auf der Straße spazieren sehe. Dort waren wieder viele Segler, nun überwiegend aus Neuseeland und Australien. Auf Fidschi verbrachten sie ein ganzes Jahr. Sie blieben, um die Zyklon-Saison abzuwettern. Die Insel ist indisch geprägt, die Einwohner sind Melanesier. Berührend war, wie engagiert das Personal der Marina war, und wie es ablegende Boote jedes Mal mit Gesang verabschiedete.



Südsee

In der Reiskasse von Claudia und Jonathan war Ebbe und die Möglichkeiten, durch Jobs Geld zu verdienen, waren sehr begrenzt. Sie sahen keine andere Möglichkeit mehr: „Inti“ musste verkauft werden und sie heimkehren. Sie fanden ein Hamburger Paar, das die Yacht kaufte, allerdings unter einer Bedingung: Claudia und Jonathan sollten die Yacht über Tuvalu und Kiribati nach Majuro (Marshall-Inseln) überführen, wo die Hamburger inzwischen lebten. Das kam ihnen gerade recht. Noch einmal ging es durch die Südsee. Zwischenzeitlich zog sich Jonathan beim Kochen an Bord einen tiefen Schnitt zu, den Claudia chirurgisch vernähen musste – auch so etwas muss man als Blauwasser-Segler können.

Noch einmal genossen sie die Atoll-Schönheit und die freundlichen Menschen Tuvalus, und sie trafen einen Koch, mit dem sie über Labskaus und Kohlroulade sprachen – er war Smutje auf einem deutschen Frachter gewesen. In Tarawa, einem der überbevölkertsten Orte der Erde, sahen sie sich die deprimierenden Hinterlassenschaften des II. Weltkriegs an, wo sich die US-Amerikaner heftige Gefechte mit den Japanern geliefert hatten.

Im Januar 2020 wurde „Inti“ in Majuro übergeben und Claudia und Jonathan schlossen sich



Südsee



Tonga

einer Crew auf dem Weg nach Saipan an. Dann allerdings kam Corona. Die Rückkehr der beiden nach Deutschland zog sich auf Umwegen ein Jahr lang hin. „Inti“ konnte offenbar von den



„Inti“ (Fotos © radiopelicano/Claudia Clawien, Jonathan Buttmann)

neuen Eignern nicht richtig genutzt werden; nach Einschätzung von Claudia und Jonathan verfällt das Boot. Insgesamt hatte sich das Boot für sie bewährt, allerdings fanden sie im Nachhinein ein Stahlschiff nicht so günstig, weil es doch stark rostete.

Das Fazit der Blauwasser-Segler: Man sollte sich trauen, große Mittel braucht man nicht, Erfahrung gewinnt man durchs Handeln, Sorgen um finanzielle Absicherung und Renten verlieren an Bedeutung, stattdessen gewinnt man: die Leichtigkeit des Lebens!

**Mehr Informationen:** Claudia Clawien, Jonathan Buttmann (2023). Sieben Farben Blau: Wie aus einer kleinen Auszeit auf dem Segelboot ein siebenjähriges Abenteuer wurde. Delius Klasing Verlag, ISBN-13: 978-3667127693 (das Buch ist in unserer SVAOe-Bibliothek ausleihbar).

Außerdem: <http://www.radiopelicano.de/>, <https://www.blauwasser.de/author/jonathan-buttman>, <https://www.yacht.de/reisen-chartern/karibik/sieben-farben-blau-berliner-segler-ueber-ih-karibik-abenteuer-jetzt-auf-lesereise/>

## Blauwasser-Segler des SVAOe

### „PEGASUS“ BALD WIEDER ZUHAUSE

Auch im SVAOe wird Blauwasser gesegelt. Aktuell befinden sich bekanntlich Jörg und Finn Bäcker auf einer zweijährigen Weltumrundung. Nachdem sie den Atlantik überquert, sich in der Karibik aufgehalten, den Panama-Kanal passiert, Polynesien und die australische Küste erkundet haben (vgl. dazu ihren Bericht in den Nachrichten 3-25 bis 5-25), sind sie inzwischen durchs Rote Meer (Krisengebiet! Huthi-Rebellen!) und den Suez-Kanal gefahren und nehmen nun Kurs auf Italien. Aktuelle Position am 01. Mai 2026: Hauptstadt Lipari der Insel Lipari.

Man kann die Reise verfolgen: AIS Tracker MMSI 211633110, [www.tri-pegasus.de](http://www.tri-pegasus.de), <https://www.youtube.com/@Tri.pegasus> und <https://www.noforeignland.com/boat/tri-pegasus/journey>.

## AUS BEHÖRDEN UND VERBÄNDEN

### ZERTIFIZIERUNG NACH UMBAU EINES BOOTES

CKB/KI ■ Wann muss ein Boot nach Umbauten neu zertifiziert werden? Grundlage ist die EU-Sportbootrichtlinie (RCD), die vorschreibt, dass Boote bestimmten Sicherheits- und Umweltauflagen entsprechen müssen.

Entscheidend ist, ob ein Umbau als „größerer Umbau“ gilt. Kleinere Änderungen können ohne neue Zertifizierung möglich sein, wenn sie fachgerecht durchgeführt und dokumentiert werden. Größere Umbauten, z. B. Umstellung auf

Elektroantrieb oder Setzung eines neuen Mastes oder Veränderung sonstiger sicherheitsrelevanter Eigenschaften, führen jedoch zur Pflicht einer Nachzertifizierung. Dabei trägt der Eigner oft die Verantwortung und kann rechtlich wie ein Hersteller behandelt werden. Erforderlich ist dann eine sogenannte Begutachtung nach Bauausführung (PCA), bei der die CE-Konformität neu geprüft wird.

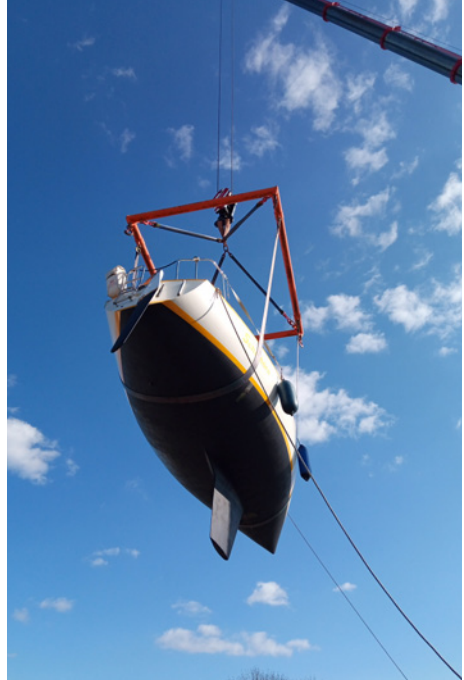
Quelle: MARITIME WIRTSCHAFT 01 26

## DIES UND DAS

### Fotowettbewerb 2025

## STIMMUNGSVOLLE SEGELBILDER

In den Nachrichten 6-25 wurde ein Fotowettbewerb ausgeschrieben, denn für den Aufbau unserer neuen Website wird frisches Bildma-



Luftbild der „Scharhörn“, 3. Preis des Fotowettbewerbs  
(Foto Fleur Sietas)



Sonnenuntergang (Foto Paul Körner)



„Haspa-Hamburg“-Crew (Foto Gerrit Rampendahl)

terial gebraucht. Gesucht waren die schönsten Momente auf dem Wasser, Bilder mit Bezug zu unserem Verein, ob packende Regatta-Szenen, entspannte Segeltörns, das Vereinsleben an Land oder die Schönheit der Natur rund um unser Revier. Für die Gewinner der besten Fotos wurden Preise ausgelobt.

Viele haben trotz Aushang im Clubhaus, Anzeige auf der Website und Aufruf in den Nachrichten die Chance verpasst, ebenfalls Bilder einzureichen. Daher wurde der Wunsch geäußert, diesen Wettbewerb zu wiederholen. Dem werden wir nachkommen.

Eingereicht wurden trotzdem 50 Fotos. Die Gewinner wurden beim Gründungsfest am 10. April 2026 bekanntgegeben. Für den kommenden Wettbewerb werden die Regeln so angepasst werden, dass nicht 20 Bilder von einer einzelnen Person eingereicht werden können, sondern eine Vorauswahl getroffen werden muss.

Es gewannen:

1. Preis: **Bernd Blohm**, „Helgoländer Hafen bei Abend“, aufgenommen von der „Vela“ (siehe Seite 1 dieses Heftes).
2. Preis: **Paul Körner**, „Nordwest‘ in der Nachsaison im Stockholmer Schärengarten“ (siehe vordere Umschlagseite).

3. Preis: **Fleur Sietas**, „Luftbild der Scharhörn“ (siehe Seite 47 dieses Heftes).

Weitere tolle Bilder auf der hinteren Umschlagseite.

## WOZU NOCH BÜCHER LESEN?

GAN ■ Was für eine unerhörte Frage, werden Ältere sagen. In Büchern steckt doch alles Wissen der Vergangenheit, die Geschichte, die Kunst, die Wissenschaft, die Literatur, die Technik, das ganze vergangene Leben. Und doch ist Bücherlesen nicht mehr so selbstverständlich wie früher. Kostet Zeit, ist altmodisch und langweilig, und um mitreden zu können, kann man sich von ChatGPT eine Kurzfassung erstellen lassen. Na ja, ein paar Bücher auf einem Regal im Wohnzimmer sehen ganz gut aus. Zum Strandurlaub packt man drei neue Serienkrimis aus der aktuellen Sommerproduktion ein. Ob die allein reisende, blonde Urlauberin beim gutaussehenden Kommissar wohl im Bett landet? Lohnt wirklich nicht zu lesen. Dagegen richtig Anspruchsvolles, zum Beispiel Goethes Epos „Hermann und Dorothea“, in dem die Bürger einer hessischen Kleinstadt den vor der französischen Revolution flüchtenden Menschen schon damals abweisend entgegneten, nein, das zu lesen geht zu weit. Dann lieber einen Podcast hören.

Früher haben Segler noch Hafenhandbücher und Seebücher an Bord mitgeführt. Außer Gezeitentafeln braucht man inzwischen nichts mehr, ist alles über den Navi-Bildschirm im Cockpit abrufbar. Und trotzdem, es gibt verregnete Hafentage, und der Winter ist lang. Da würde mancher gerne mal lesen, was andere über ihre Abenteuer berichtet haben. Über eine Weltumsegelung liest es sich ja leichter, als sie

zu unternehmen. Wenn einem jedoch gerade Vito Dumas' „Alone through the roaring forties“ in die Hand fällt, dann legt man das Buch wieder schnell zurück. Ist ja zu abseitig. Eine sachkundige Empfehlung wäre da hilfreich. Da hilft uns Norbert Suxdorf. Er verfasst regelmäßig Beiträge für die SVAOe-Nachrichten, in denen er Bücher, die ihm lesenswert scheinen, beschreibt, indem er daraus längere Zitate einfügt und so beim Leser den Wunsch zu erwecken hofft, das Buch in Gänze selber zu lesen. Das nennt man „neugierig machen“.

Es gibt noch eine andere Möglichkeit, Lust auf Bücher zu bekommen, die mit Segeln und Seefahrt zu tun haben, nämlich in Katalogen zu stöbern. Wer in Bücherkatalogen blättert, bleibt garantiert irgendwo hängen, stellt fest, dass man neugierig wird, dass man etwas immer schon mal gelesen haben wollte oder es früher schon gelesen hat und es noch einmal lesen möchte. Das bietet manche Überraschung. Als besagter Vito Dumas sein Schiff zur Weltumsegelung ausgerüstet hatte und kurz vor der Abreise stand, besuchte ihn ein Freund an Bord, sah im Salon ein kleines Bücherregal, staunte und sagte: „Aber die hast du doch alle schon gelesen!“ Die Antwort, obwohl nicht überliefert, könnte heißen haben: „Ich werde Zeit haben und möchte die Bücher noch einmal lesen.“ Das nennt man einen Bücherfreund.

Damit sind wir beim eigentlichen Thema. Wer schon einmal im Clubhaus war und einen Blick in den Sitzungssaal getan hat, hat bestimmt die beiden Bücherregale bewundert, gegenüberliegend jeweils an einer Saalwand angeordnet, wandbreit und raumhoch, stramm gefüllt mit Büchern. Kommodore Jürgen Schaper, bekannt für seine Hartnäckigkeit, Spenden zu erbitten, war

mit Konrad Delius gut bekannt, dem Chef des Verlags Delius Klasing, und so kam es wunderbarerweise, dass eines Tages die Regale im Saal aufgebaut wurden, ohne dass die Vereinskasse belastet wurde. Für diese großzügige Spende sind wir sehr dankbar. Jürgen Schaper, selber ein großer Leser und Bücherfreund, vermachte seine umfangreiche Seefahrtsliteratur weitgehend dem SVAOe, weitere Mitglieder handelten ebenso, und beide Regale wurden gut gefüllt. Etwa 2000 Bücher haben dort Platz gefunden. Nicht nur ein schöner Anblick, sondern auch von großer Vielfalt und von großem Nutzen.

Sich darin zurechtzufinden, war nicht ganz einfach, denn es fühlte sich nach Jürgen Schapers Tod zunächst niemand für Ordnung und Pflege zuständig. Das hat sich zum Glück geändert. Norbert Schlöbohm nahm sich des Elends an, räumte auf, entfernte Doppeltes und ordnete



Teil unserer beeindruckenden Bibliothek



nützlich für Planung, Ausbildung oder grobe Orientierung, doch fehlen wichtige aktuelle Daten wie präzise Tiefenangaben (Lotungen). Offizielle Seekarten werden dagegen kontinuierlich aktualisiert und redaktionell bearbeitet, um sichere Navigation zu gewährleisten. Daher weist der Anbieter selbst ausdrücklich darauf hin, dass die Karten nicht für die Navigation geeignet sind und ihre Nutzung auf eigene Gefahr erfolgt. Für die sichere Schifffahrt, so betont auch Thorsten Weiland, seien weiterhin aktuelle, offizielle Seekarten notwendig.

Quelle: Segeln Magazin 4/26

## NEUES LANDGESTÜTZTES NAVIGATIONSSYSTEM?

CKB/KI ■ Der NDR berichtete über die Entwicklung eines neuen landgestützten Navigationssystems für die Ostsee, das als Alternative zum störanfälligen GPS dienen soll. Hintergrund sind die zunehmenden Manipulationen und Ausfälle von Satellitensignalen (Spoofing und Jamming), die im Kontext hybrider Kriegsführung gesehen werden. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie testet gemeinsam mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt und anderen Ostseeanrainer-Staaten ein System, das auf vorhandener Infrastruktur wie Sendemasten basiert und Positionsbestimmungen mit einer Genauigkeit von etwa 20 Metern ermöglicht. Erste Ergebnisse sind offenbar vielversprechend, allerdings ist noch unklar, wann entsprechende Navigationsgeräte für die Schifffahrt verfügbar sein werden.

Quelle: <https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/mehr-sicherheit-fuer-die-ostsee-tests-fuer-neues-navigationssystem,navigation-146.html>

## Handy-Navigation

### MIT HANDY UM DIE WELT?

CKB/KI ■ Kann man nicht endlich mal sein Segelboot mit dem Smartphone-Navi so lässig über die Ozeane steuern, wie sein Auto über Land? Alan Wood hat es ausprobiert und meint: ja, man kann, wenn auch mit Einschränkungen (Segeln Magazin 4/2026).

Viele Segler greifen inzwischen automatisch oft zum Smartphone, weil es benutzerfreundlich, energieeffizient und leicht zu aktualisieren ist und viele Funktionen in einem Gerät vereint. Fest installierte Navigationsausrüstung wird zunehmend durch mobile Geräte wie dem Kartenplotter auf dem Tablet ergänzt oder ersetzt. Durch Technologien wie Internetzugang auf See (z. B. über Starlink) wurden Smartphones und Tablets zu zentralen Werkzeugen für Navigation, Wettervorhersage, Kommunikation und Routenplanung. Apps ermöglichen den Zugriff auf Seekarten, AIS-Daten, Wettermodelle und Ankeralarme. Dadurch werde Navigation „demokratisiert“, da weniger spezielles Fachwissen oder teure Ausrüstung nötig ist.

Entscheidend für eine einfache Handy-Navigation beim Segeln sei, dass mehrere Funktionen und Datenquellen in einem Gerät kombiniert werden:

- GPS-Ortung, die ständig die eigene Position über Satelliten bestimmt.
- Digitale Seekarten (z.B. Navionics, Savvy Navy), die die Position direkt auf Karten anzeigen und Routenplanung, Tiefenangaben und Hafenübersichten ermöglichen.
- Wetterdaten in Echtzeit (z.B. Windy, SailGrib), die über Satellitenverbindung Wind, Wellen, Regen und Luftdruck anzeigen.
- AIS-Schiffsverkehr-Apps (z.B. Marine Traffic), die

durch Angaben über Position, Kurs und Geschwindigkeit anderer Schiffe Kollisionen verhindern.

- Sicherheitsfunktionen (z.B. Anchor Watch), die z.B. warnen, wenn das Boot abtreibt.
- Verbindung mit Bordtechnik über spezielle Schnittstellen, (z.B. zu Tiefe, Geschwindigkeit, Wind).
- Kommunikations- und Planung-Apps, die Austausch mit Crew oder anderen Seglern sowie Planung direkt auf dem Gerät ermöglichen.

All diese Komponenten mit Karten, Wetterrouting und vielen weiteren praktischen Navigationsfunktionen müssten letztlich in einer funktionsreichen Navigationssoftware zusammengeführt werden. Das Angebot der „Orca-App“ scheint in diese Richtung zu gehen, indem es Hard- und Software vernetzt.

Klassische Kartenplotter hätten aber weiterhin ihre Berechtigung. Sie seien robuster, besser für extreme Bedingungen geeignet (z. B. Hitze, Nässe, direkte Sonneneinstrahlung) und ließen sich zuverlässig mit anderen Bordsystemen wie Radar oder Autopilot verbinden. Smartphones stoßen hier schneller an ihre Grenzen. Sinnvoll wären daher Hybridsysteme, die die Flexibilität und Bedienbarkeit von Smartphones mit der Robustheit maritimer Hardware verbinden.

Abschließend betont der Text, dass Technik – egal ob Smartphone oder Kartenplotter – die Seemannschaft nicht ersetzt. Entscheidungsfähigkeit, Beobachtung von Wetter und Meer sowie Erfahrung bleiben entscheidend. Ein Smartphone kann das Segeln erleichtern, aber nicht die Verantwortung des Navigators übernehmen.

**Quelle:** Alan Wood, Kann man nur mit einem Handy um die Welt segeln? Segeln Magazin 4/2026. Vgl. auch <https://www.blauwasser.de/anbieter/orca>

## ZU UNSEREM TITELBILD

CKB■ Schleimünde ist ein bei Seglern beliebter „Wegepunkt“, eine Zwischenstation auf dem Weg von Kiel oder Eckernförde in die dänische Südsee. Da man Schleimünde nur über das Wasser erreichen kann – der Landzugang über eine Nehrung ist streng geschütztes Naturschutzgebiet –, herrscht dort eine ganz eigene Atmosphäre, eine besondere Gemeinschaft. Ja, sicher, am Tag laufen dort auch ein paar „normale“ Leute herum, die mit den Ausflugsschiffen aus Schleswig, Kappeln oder Maasholm kommen, aber abends sind die Wassersportler unter sich. Lutz Kessling hat in diesem Aquarell zwei alte Segelschiff-Schönheiten im Schleimünder Hafen eingefangen.

## DAS BÜCHERSCHAPP

### Kirsten Neuschäfer und das Golden Globe Race

#### „UM ZU GEWINNEN, NATÜRLICH!“

Von Norbert Suxdorf■ *„Ich kann mich noch genau an den Moment erinnern, als ich mich endlich offiziell für das Golden Globe Race anmeldete. Ich kam mir vor, als würde ich auf Wolken schweben – trunken vor Leben und so voll überschwänglicher Freude, dass ich fast platzte. Es fühlte sich so gut an, ein so spannendes Projekt in Angriff zu nehmen und die Mission GGR zu wagen.“*

Diese Entscheidung machte Kirsten Neuschäfer nicht nur glücklich, sondern in der Welt des Segelns berühmt. Sie wurde die erste Frau, die das Golden Globe Race gewann – solo, nonstop

um die Welt, mit einem Boot auf dem technischen Stand von Vorgestern, mit Kompass und Sextant statt GPS, zu den strengen Bedingungen des GGR, was die Segel, die Sicherheitsausrüstung und vieles Weitere betrifft.

Wie konnte es mir passieren, dass ich in meinem Text „Starke Frauen unter Segeln“ (SVAOe-Nachrichten 2/26) Kirsten Neuschäfer glatt vergessen habe? Asche auf mein Haupt! Ich versuche, es etwas wieder gut zu machen, indem ich ihr Buch weiterempfehle.

Das Golden Globe Race ist ein extrem hartes Rennen. Die Premiere wurde 1968 von der Sunday Times ausgeschrieben, dem Sieger winkte außer der Trophäe eine Prämie von 5000 Pfund, damals noch richtig viel Geld. Neun Teilnehmer gingen an den Start, nur einer segelte ins Ziel: Robin Knox-Johnston.

2018, zum 50. Jubiläum, wurde das GGR neu aufgelegt. Auch diesmal gab es eine harte Auslese. Von achtzehn Teilnehmern konnten nur fünf das Ziel erreichen. Der Sieger: Jean-Luc Van den Heede.

Als Kirstin Neuschäfer gefragt wurde, warum sie am GGR 2022 teilnehmen wolle, antwortete sie: „Um zu gewinnen, natürlich!“ Das war

mutig, aber sie brachte viele Voraussetzungen dafür mit: „Von Natur aus Einzelgängerin“, wie sie schreibt. Sie radelte allein vom Mittelmeer nach Kapstadt, trampelte durch Kanada, fuhr mit dem Hundeschlitten über den zugefrorenen



Bottischen Meerbusen, wanderte durch Spitzbergen. Vor allem aber hatte sie jahrelange

Erfahrungen als Skipperin auf Chartersyachten und Überführungstörns – weltweit, auch im Südpolarmeer. Einiges fehlt ihr allerdings: „Eine gewaltige, aber gleichzeitig auch aufregende Herausforderung war mein Mangel an Erfahrung in der Astronavigation, aber ich war zuversichtlich, dass es mir gelänge, diese ‚Schwäche‘ zu beheben.“

Um zu gewinnen, braucht man auch ein Boot, das den Regeln des GGR entspricht: „Die Rennauflagen orientierten sich eng am Ethos und an der vorhandenen Technologie des ursprünglichen Rennens von 1968 sowie an dem Boot „Suahili“, mit dem Sir Robin Knox-Johnston damals das Rennen gewann.“ Das heißt Einrümpfer, 32 bis 36 Fuß, Langkieler, Design vor 1988, aus GFK und mindesten 20-mal gebaut. Das passende Boot, eine Cape George 36, fand Kirsten Neuschäfer nach intensiver Suche auf Neufundland. Sie war „Minnehaha“ getauft und sollte auch weiter so heißen.

„Es war offensichtlich, dass es viel an Bord zu tun geben würde, (obwohl ich auf den ersten – und auch auf den zweiten – Blick nicht einmal die Hälfte von dem sah oder auch nur erahnte, was wirklich noch zu tun war), aber irgendetwas an der „Minnehaha“ fühlte sich einfach richtig an.“

Kirsten Neuschäfer hat nun viel Arbeit vor sich, aber sie findet großzügige Geldgeber, tüchtige Helfer und Spender, um das Boot zu restaurieren und auszurüsten. Das ist eine lange Geschichte für sich, aus der jeder lernen kann, der ein marodes Gebrauchboot wieder fit machen will.

Starthafen des Golden Globe Race 2022 Race ist Sables-d’Olonnes, aber Kirsten Neuschäfer segelt nicht von Kanada direkt dorthin, sondern macht einen Umweg: Sie überquert den Atlantik, um ihre Familie in Südafrika zu besuchen, bevor sie nach Frankreich segelt. „Ich befand mich zwar

*auf dem Seeweg nach Hause, aber gleichzeitig trainierte ich unter diesen Umständen auch für das Retro-Rennen.“*

Diesmal gehen sechzehn Teilnehmer an den Start, nur fünf werden das Race beenden. Die hohe Ausfallquote kennt man schon vom GGR.

Kirsten Neuschäfer ist zwar überzeugt davon, dass sie gewinnen kann, aber auch sie muss das ganze Programm von Herausforderungen durchstehen, das vor allem der südliche Ozean bereithält. Die Aufmerksamkeit der Medien, der ganzen Seglerwelt, gilt ihrer Beteiligung an der Rettung des Teilnehmers Tapio Lehtinen, dessen „Asteria“ im südlichen Indischen Ozean gesunken war.

*„Als einzige weibliche Teilnehmerin des Golden Globe Race wurde ich oft gefragt, ob ich mitsegelte, um ein Zeichen für Frauen im Segelsport zu setzen, ein Beispiel für andere Frauen zu sein oder ein Zeichen für die Gleichberechtigung von Männern und Frauen zu setzen. Meine Antwort war immer die gleiche: nein. Ich habe mich für das GGR 2022 angemeldet, weil es das ultimative Segelabenteuer war, absolut mein Ding... Ich wollte gleichberechtigt mit den anderen Teilnehmern des Rennens sein, egal wer sonst noch an den Start ging... Wir waren alle als Segler da.“*

Wenn ich mir ein Buch vornehme, um darüber zu schreiben, klebe ich Merktettel zwischen die Seiten – um die Passagen zu markieren, die mir besonders wichtig erscheinen und die ich zitieren könnte. Kirsten Neuschäfers Buch war von vorn bis hinten voller Zettel. Wer es selbst liest, wird das verstehen. (Vorhanden in der SVAOe-Bibliothek!)

**Kirsten Neuschäfer: „Alles gut, K. – Golden Globe Race und Meer“. 510 Seiten mit zahlreichen Fotos, Delius Klasing Verlag, 29,90 Euro, ISBN 978-3-667-13143-0**

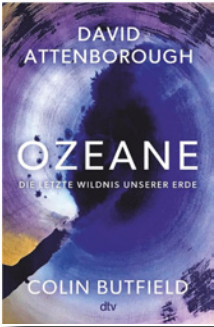
## Die letzte Wildnis unserer Welt

### TIEFE EINBLICKE

Von Norbert Suxdorf ■ Sir David Attenborough wurde berühmt durch seine wunderbaren Naturfilme. Jetzt gibt er uns in einem neuen Buch gemeinsam mit seinem Coautor Colin Butfield tiefe Einblicke in die geheimnisvolle – und gefährdete – Welt der Ozeane. Er schreibt im Vorwort: *„Ich habe das Glück, seit fast 100 Jahren zu leben. Während dieser Zeit haben wir mehr über die Weltmeere erfahren als in jedem anderen Zeitraum der Menschheitsgeschichte. Die Meeresforschung hat Wunder der Natur offenbart, die sich ein Junge in der 1930ern nie hätte vorstellen können. Moderne Technologien haben es uns ermöglicht, das Verhalten von Lebewesen zu filmen, wie ich es mir zu Beginn meiner Karriere nie hätte erträumen können, und die Menschheit hat die Ozeane so grundlegend verändert, dass die kommenden 100 Jahre entweder ein Massensterben des maritimen Lebens oder eine spektakuläre Erholung dieses Naturraums bringen könnten.“*

Was uns die Autoren in diesem Buch zeigen und erklären, macht die Forderung nach einem Erhalt dieses Naturraums umso dringender. Dabei haben wir ihn noch lange nicht ganz entdeckt: *„Zum Zeitpunkt des Verfassens dieses Buche enthielt das „World Register of Marine Species“ 247.199 Arten, und durchschnittlich 2.332 neue Arten kommen jedes Jahr hinzu, was auch bedeutet, dass es noch mehrere Hundert Jahre dauern wird, bis die ein bis zwei Millionen weiteren Arten, die dort unten leben, gefunden, benannt und beschrieben sind.“*

„Ozeane“ führt uns in das Leben eines Blauwals, zu den Korallenriffen, in die Tiefsee, auf die Hochsee, in den Kelpwald, in die Arktis, zu den ozeanischen Inseln, hinunter zu den Tief-



seebergen und zum Südlichen Ozean. Und überall gibt es Erkenntnisse zu gewinnen. Vor allem aber, lernen wir, wie wichtig es ist, die Ozeane und das Leben in ihnen zu bewahren, zu schonen,

zu schützen. Denn: „Die Tiefsee enthält mehr als 95 Prozent der gesamten Biosphäre unserer Erde... und wir haben erkannt, dass die Tiefsee fundamental daran beteiligt ist, den Klimawandel zu verlangsamen, indem sie gewaltige Mengen Kohlenstoff speichert und Wärme in der Wassersäule aufnimmt. Je genauer wir hinschauen, umso besser verstehen wir, wie wichtig die Tiefsee für das Leben auf der Erde ist.“

Und an anderer Stelle finden wir dieses Fazit: *Je gesünder unser Ozean wird, umso mehr wird er uns dabei helfen, den Klimawandel zu verlangsamen. Das ist eine Win-win-Situation für uns.* Auch für die Segler, die Ozeane nicht nur als Benutzeroberfläche sehen dürfen.

**David Attenborough/Colin Butfield: „Ozeane – Die letzte Wildnis unserer Welt“. 383 Seiten mit vielen Illustrationen und Farbfotos, dtv Verlagsgesellschaft, 28,00 Euro, ISBN 978-3-423-28466**

## Zu guter Letzt

### ALLES SUPER...

Von Norbert Suxdorf ■ Seit einigen Jahren segele ich nur noch schreibend am MacBook (auch für den SVAOe), ich lese Segelbücher – und auch ein bekanntes Yachtmagazin, mit besonderem Interesse an den Testberichten über neue Yach-

ten. Diese sind meist groß, schön, geschmackvoll eingerichtet und segeln atemberaubend. Es gibt viele Pluspunkte und wenig Minuspunkte. Das sollte auch so sein, bei den Preisen, die aufgerufen werden.

Aber manchmal zucke ich doch, wenn ich im Text einiges lese, was ich nicht ganz verstehe: – Da ist das gelobte Rumpfdesign einer neuen Yacht total „innovativ“, aber das Schiff segelt am Wind nicht besonders gut. Dabei ist gute Höhe doch wichtig, geradezu ein Sicherheitsfaktor.

– Da hat ein Schiff doppelte Ruderräder, die sind aber so groß und so platziert, dass sie den Durchstieg für den Steuermann behindern. Und an die Winschen kommt der schon gar nicht ran. – In einem Schiff gibt es gute Stehhöhe, nur nicht in der Nasszelle. OK – wer im Hocken duschen mag...

– Gelobt wird das Design des großen Salons in einem sehr breiten Schiff. Aber wenn ich mir das Foto anschau: Wo finde ich bei Seegang etwas zum Festhalten, wenn ich vom Niedergang unter Deck Richtung Vorschiff will?

– Getestete Kojen sind manchmal zu kurz oder zu schmal für etwas größere Seglerinnen/Segler. Muss man sich eben etwas kleiner machen.

– Dafür greifen breite, freistehende „Inselbetten“ um sich. Ich frage mich, wie man bei Seegang auf diesen Liegeflächen – allein oder zu zweit – schlafen kann, statt haltlos hin und her zu rollen. Gibt es für Inselbetten auch Kojensegel oder Ähnliches? Oder wird auf Yachten mit Inselbetten nur im Hafen geschlafen? (Ich war immer dankbar, wenn man mir die Hundekoje zuteilte, da lag man sicher.)

So weit einige Beispiele, die mir zu denken gaben. Aber wer sucht, der findet mehr...

## Segel setzen für dein FSJ:

### KOMM AN BORD BEIM SVAOE!



Du hast das Abitur in der Tasche und suchst nach einer sinnvollen Herausforderung vor dem Studium oder der Ausbildung? Du liebst das Wasser und möchtest dort arbeiten, wo andere ihre Freizeit verbringen? **Wir suchen ab September wieder eine/n motivierte/n Freiwillige/n (m/w/d) für 12 Monate.**

**Was dich bei uns erwartet:** Bei uns bist du mittendrin statt nur dabei! Du unterstützt unsere Jugendabteilung beim Training und auf Regatten, hilfst bei der Wartung unserer Vereinsflotte (von der Jolle bis zum Kielboot) und blickst hinter die Kulissen des Vereinsmanagements. Bei Regatten und Festen an Elbe und Alster bringst du dich ebenfalls ein.

#### Das bringst du mit:

- Abitur und idealerweise einen Führerschein (Klasse B).
- Begeisterung für den Wassersport (Segelerfahrung ist toll, aber kein Muss!).
- Lust, im Team anzupacken und Eigeninitiative zu zeigen.

**Wir bieten dir:** Ein abwechslungsreiches Jahr in einem der traditionsreichsten Vereine Hamburgs, ein monatliches Taschengeld und die Chance, deine Segelkenntnisse und handwerklichen Skills zu erweitern.

**Interesse?** Werde Teil unseres Vereins und gestalte das Leben aktiv mit! Alle Infos und Kontaktmöglichkeiten findest du unter <https://hsj.fwdm.cloud/de/> bewerben.

### Wir freuen uns auf dich!

#### 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](mailto:info@svaoe.de) Internet: [www.svaoe.de](http://www.svaoe.de)

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

**Bankverbindung:** Hamburger Sparkasse, IBAN DE60200505501265103992 / BIC HASPDEHXXX

**Redaktion:** Marcus Boehlich, Luise Boehlich, Birgit und Hermann Güldener, Stefanie Holke (Layout), Christiane Krieger-Boden (Schriftleitung), Dr. Stephan Lunau (Herausgeber), Götz-Anders Nietsch, Hartmut Pflughaupt (Verwaltungsunterstützung), Norbert Suxdorf

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

**Druck:** WIRMachenDRUCK GmbH, Mühlbachstraße 7, 71522 Backnang, [info@wirmachendruck.de](mailto:info@wirmachendruck.de)

**Anzeigen:** SVAOe, Neumühlen 21, 22763 Hamburg, Tel. 040/881 1440, Fax 040/880 7341, E-Mail: [mail@svaoe.de](mailto:mail@svaoe.de)

**Die Bezugsgebühr** für die Nachrichten ist im Mitgliedspreis enthalten. Die Clubnachrichten erscheinen sechsmal im Jahr.

**Redaktionsschluss** ist jeweils am Ende eines geraden Monats. Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier.

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



Hoch oben (Foto Fleur Sietas)



„Teufelsbrück“ auf der Alster (Foto Paul Körner)



Hoch am Wind (Foto Marcus Boehlich)



Svenner (Foto Paul Körner)

## WEITERE FOTOS DES FOTOWETTBEWERBS

### Und eine Anregung zum Schluss:

Vielleicht ein neues Gimmick  
für unseren SVAOe-Fanshop?  
Gesehen bei Marianne  
Holthusen (Foto Cathrin Schaper)

