

Elbsegler

SVR Magazin

2 / 2008



Fotos: Peter Harder

Destination Gotland und Farö

Ein Reisebericht von Peter Harder





Foto: Elke Herz

Abmotoren - durch den Hamburger Hafen

Impressum

Herausgeber: Segler-Vereinigung Reiherstieg von 1926 e.V.
Finkenrieker Hauptdeich 14 – 21109 Hamburg
www.svr-hamburg.de info@svr-hamburg.de
13. Jahrgang 26. Ausgabe 150 Exemplare

Redaktion: Gerd Köncke Tel.: 040 / 642 62 23
e-mail: gerd.koencke@t-online.de
Gestaltung: Elke Herz Tel.: 040 / 34 43 50
e-mail: niederkrome@t-online.de

Namentlich gekennzeichnete Artikel liegen außerhalb der Verantwortung der Redaktion. Eine Kürzung der Artikel bleibt der Redaktion vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers.
Redaktionsschluß für den Elbsegler 1/2009 ist der 25. Febr. 2009

Liebe Elbsegler-Leser!

Wo waren die deutschen Seesegler in diesem Sommer? Oder war es gar nicht der Sommer, als wir am 15. 06. unsere Tour begannen.

Wir jedenfalls haben auf unserer Dänemarktour überwiegend leere Häfen vorgefunden. Im kleinen Belt waren sehr wenig Segler unterwegs. In Julsminde, an einem Wochenende war der Hafen tatsächlich mal voll. Nordküste Seeland und Roskildefjord boten ebenfalls viele freie Plätze. Auch im Sund haben wir sehr wenige deutsche Segler getroffen. Im Hafen von Omø war es sehr schwer, sich für einen der vielen freien Plätze zu entscheiden.

Auch in Marstal war es leicht einen Platz zu finden, um so schwerer war es, den zu verlassen. Bei SW mit Böen von 9 Bft war es sehr laut und über Nacht lief das Wasser um 1 Meter weg. Wir haben mit vielen anderen Leidensgenossen fest im Grund des Hafens gesteckt. Oberkante Bugkorb war unterhalb des Steges und das ganze Nor war leergelaufen. Gepeilt hatten wir bei 1,75 m Tiefgang genau 1,0 m Was-

ser. Glücklicherweise lagen wir an einem Platz mit weichem Untergrund.

Der Hafenmeister beim RVR sprach gar von 25% weniger Gastliegern als letztes Jahr.

Die Saison war ja auch teilweise nicht sehr einladend. Wir hatten überwiegend sonniges Wetter mit häufig viel Wind, der immer einige Tage durchhielt um dann für 1-2 Flaudentage Platz zu machen. Manchmal war aber nicht mal Platz für Rückseitenwetter, dann folgte das nächste Tief unmittelbar.

Es wird immer von Klimawandel mit Erderwärmung geredet, davon war nicht viel zu merken.

Eine Lehre für Rollreffanlagenbesitzer haben wir in Kalvehave erlebt. Bei durchgehendem Starkwind mit Böen von 8 Bft ist es völlig ungenügend ein Rollsegel ohne angeschlagene Schoten mit einem 5 mm „Bindfaden“ zu sichern. Das Segel rüttelt sich lose und fängt im oberen Bereich an zu flattern, ist sehr schnell außer Kontrolle und nicht mehr zu retten. So

ein flatterndes Segel kann praktisch nur unter großer Gefahr geborgen werden. Mit Schlauch oder nur angeschlagenen Schoten kann man sehr viel Unheil vermeiden. Wer bei so einem Sommerwetter sein Schiff längere Zeit verläßt, sollte

das Segel in die Backskiste packen. Allein durch die Schwingungen, die die dicke Wurst am Vorstag verursacht, kann das ganze Rigg in Mitleidenschaft gezogen werden.

Giedel Körncke



Vorstands-Info



Neue Bürokratie an Bord:

Mit Wirkung vom 09.04.2008 ist die „Zweite Verordnung zur Änderung umweltrechtlicher Vorschriften in der Seeschifffahrt“ in Kraft getreten. Nach einer MARPOL-Bestimmung müssen Schiffe von über 12 Meter Länge Crew und Gäste über eine ordnungsgemäße Müllbeseitigung auf See unterrichtet werden.

Diese Bestimmung gilt in deutschen Gewässern als erfüllt, wenn sich an Bord ein entsprechendes Merkblatt befindet und die an Bord

befindlichen Personen darüber vor Fahrtantritt informiert wurden.

In Internationalen Gewässern muß der Aushang in deutscher und englischer Sprache verfasst sein und dieses muß vom BSH oder Bundesverkehrsministerium abgenommen werden.

Der DSV zusammen mit dem Motoryachtverband haben so ein Merkblatt gemäß der MARPOL-Verordnung entwickelt und vom Verkehrsministerium abnehmen lassen.

Lärmschutz:

Die für die Seeschifffahrtsstraßen zuständigen Behörden können gegen unzumutbar laute Sportboote vorgehen, wenn diese die Lärmschutzvorgaben der europäischen Sportbootrichtlinie überschreiten.

Warum nicht auch die zuständigen Behörden für die Binnenschifffahrt fragt sich der generete Mensch. G.K.

Betr.:

Funkzeugnisse

Auch in der Saison 2009 wird kein Bußgeld erhoben, wenn der Schiffsführer einer ausgerüsteten Yacht nicht im Besitz eines SRC oder LRC Zeugnisses ist.

Die Bußgelderhebung ist bis zum 01.01.2010 ausgesetzt.

Vorstands-Info



Einfuhrverbot für Birma-Teak:

Die EU hat ein Einfuhrverbot für Birma-Teak erlassen.

Ein angestrebter weltweiter UN-Boycott für Birma Teak konnte nicht durchgesetzt werden.

In nicht zur EU gehörende Länder, wie Norwegen, Schweiz oder der Türkei wird also weiter Birma Teak eingeführt werden können.

Eine Einfuhr auf Umwegen über diese Länder in EU Länder ist allerdings auch ausgeschlossen.

Das Birma Teak sich besonders gut für den Bootsbau eignet, ist kein

Geheimnis.

Deutsche Werften könnten z.B. dieses Verbot durch Auslagerung in nicht der EU angehörende Länder umgehen.

Somit haben sich die EU Politiker mal wieder erfolgreich dafür eingesetzt, das Arbeitsplätze bei uns verloren gehen, weil Arbeiten ins Ausland verlagert werden.

Ob der Qualitätsstandard gehalten werden kann, ist eine andere Sache.

gelesen in der Bootswirtschaft G.K.

Darßer Ort:

Der Ersatzhafen für den Nothafen Darßer Ort soll nun doch in Prerow westlich der Hohen Düne entstehen. Geplant ist ein so genannter Buchtenhafen mit 250 Liegeplätzen für Sportboote, die örtlichen Berufsfischer und den Seenotrettungskreuzer. Dies ist das Ergebnis eines Gespräches von Wirtschaftsminister Seidel mit den Bürgermeistern der Gemeinden

Born und Prerow sowie Vertretern des Landkreises Nordvorpommern vom 25.07.2008.

Der DSV setzt sich weiterhin beim Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus dafür ein, die Zufahrt zum Nothafen Darßer Ort durch Baggerung bis zur Fertigstellung des Alternativhafens zu gewährleisten.

Roter Diesel

Laut einer Mitteilung des Bundesministeriums für Finanzen besteht ab sofort eine Ausnahme von dem so genannten“ Verwendungs- und Verbringungsverbot für ausländischen Diesel.“ Diese Ausnahme gilt immer dann, wenn die Verwendung von gekennzeichneten Energiezeugnissen (grün gefärbt in Norwegen und Irland, rot gefärbt in Großbritannien und Malta) in privat genutzten Wasserfahrzeugen im Land der Betankung erlaubt ist und wenn sie im Hauptbehälter und/oder Reservebehältern bis 20 Liter (Mitgliedstaaten) bzw. bis 30 Litern (Drittländer) nach

Deutschland verbracht werden.

Mit dieser Ausnahmeregelung entfällt die seit dem 01.05.2007 bestehende Pflicht zur Deklaration eingefärbter Restmengen in Tanks bei Einreise in Deutschland. Bei einer Kontrolle durch die Zollbehörden ist als Nachweis, dass das Wasserfahrzeug im Ausland mit gefärbten Kraftstoff betankt wurde, grundsätzlich die Tankquittung vorzulegen. Liegt diese nicht vor, können auch andere Beweismittel genutzt werden, z.B. das Fahrtenbuch oder die Zulassung des Wasserfahrzeuges in einem Staat, der gekennzeichneten Kraftstoff abgibt.

Änderung der KVR abgelehnt

Die Weltschifffahrtsorganisation (IMO) hat den Antrag Italiens, die KVR zum Nachteil der Freizeitschiffahrt zu ändern, abgelehnt.

Der Antrag sah vor, die Ausweichpflichten einseitig der nicht gewerblichen Freizeitschiffahrt zuzuordnen. Der Weltseglerverband (ISAF) hatte mit Unterstützung des DSV ein Papier bei der IMO eingebracht, das sich eindeutig gegen den Antrag Ita-

liens wandte. Auch gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hatte sich der DSV dafür eingesetzt, dass Deutschland die Position der ISAF unterstützt. Der Antrag Italiens wurde am 01.07.2008 auf einer IMO-Sitzung in London von der Mehrheit der Regierungsdelegationen mit der Stimme Deutschlands abgelehnt.

Vorstands-Info

Holland macht einen Rundumschlag

Die Regierung der Niederlande setzt per Gesetz ein Einleitungsverbot von Toilettenabwässern durch. Es gilt ab 01. Januar für fast alle Schiffe und Yachten.

Nur Kleinstboote unter 2,40 m, Chartersyachten und vor 1950 gebaute Klassiker sind ausgenommen.

Das Verbot betrifft alle Gewässer bis 12 SM vor der Küste.

Für die Entsorgung wurden 300 staatliche Stationen eingerichtet, zu-

dem ist jeder Sportboothafen mit mehr als 50 Liegeplätzen zur kostenlosen Annahme der Abwässer verpflichtet.

Eine Fäkalientankpflicht besteht allerdings nicht.

Quelle: Yacht Nr 21/2008

Wieso Chartersyachten davon ausgenommen sind, ist dem Normalbürger bestimmt schleierhaft. Eine gute Lobby ist meistens Gold wert. G.K.

Ostsee bleibt Kreuzfahrer-Klo

WWF kritisiert

Stralsund - Die Ostsee bleibt das Klo der Kreuzfahrtschiffe. Der Dachverband der Kreuzfahrtreeder CLIA hat nach Angaben des World Wide Fund For Nature (WWF) eine Selbstverpflichtung zur Reinhaltung des Binnenmeeres abgelehnt. Damit würden auch weiterhin die Klospülungen und Abwässer der meisten Kreuzfahrtschiffe ungeklärt in die Ostsee gelangen, teilte der WWF mit. Bis zu 300 Kreuzfahrer seien

jährlich in der Ostsee unterwegs.

„Die Blockadehaltung des Verbandes ist unverantwortlich“, sagte Jochen Lamp, Leiter des WWF-Ostseebüros in Stralsund. Lediglich drei von 20 Gesellschaften würden im Hafen oder an Bord ihre Fäkalien klären. Das sind die Reedereien Peter Deilmann, Hurtigrouten und AIDA Cruises, so der WWF.

*erschienen am 9. Juli 2008
im Hamburger Abendblatt*

Elbefond

Das Kuratorium für den Elbefond hat sich konstituiert und die 10 Mio. € sind bei der Finanzbehörde (sicher vor spekulierenden Bankern) zu einem Zinssatz von 4,3 % angelegt worden.

Nach Abschluß des Planfest-

stellungsverfahrens also bei Beginn der Fahrrinnenanpassung werden die Zinsen für Zuschüsse freigegeben. Es gibt eine Liste der Förderungsfähigen Sporthäfen im Bereich der Tideelbe für die der Fond aufgelegt ist.



Informationsblatt der Arge* Maritime Landschaft Unterelbe GbR

Digitaler Routenplaner

Via Online-Portal des Tourismusverbandes **Landkreis Stade** ist jetzt auch eine Radtourplanung möglich. Von lokalen Touren über Themen-Touren bis hin zu den Fernradwegen können Nutzer sich ihre bevorzugte Route ausdrucken.

www.tourismusverband-stade.de

Cuxhaven - Erlebniswelt „Sea Life“ eröffnet

Im Juni eröffnete die mobile Erlebniswelt „Sea Life“ in Cuxhaven. In Unterwasserwelten können Besucher rund 3.000 Tiere bewundern.

www.sealifeurope.com

Traditionshafen - Eröffnung

Mit der Eröffnungsfeier am 20./21. September bezogen 20 Hamburger Traditionsschiffe ihr neues Zuhause im Sandtorhafen. Die Schiffe werden künftig über eine Pontonanlage zu besichtigen sein. Schon jetzt ist ein erster von drei historischen Kranen im Sandtorhafen platziert. Der 1958 in der Barmbeker Kampnagel-Fabrik gebaute Kran vom Typ „Hamburger Kurvenlenker“ wurde von Verein „Jugend in Arbeit“ restauriert.

**Geschäftsstelle Arge Maritime Landschaft Unterelbe GbR, Kirchenstieg 30, 21720 Grünendeich*

www.maritime-elbe.de

Vorstands-Info



*Unser Leben ist der Fluss,
der sich ins Meer ergießt, das „Sterben“ heißt.*

Federico García Lorca

Wir trauern um

Dieter Steglich

* 13.03.1931 † 06.12.2008

Mitglied seit 04.11.1960

Stephan Herzog

* 24.02.1963 † 27.11.2008

Mitglied seit 01.05.2003

Unser Mitgefühl gilt den Hinterbliebenen.

Vorstands-Info



Notdienst bei **STURMFLUT-GEFAHR**

Alle „Yachteigner“ werden dringend aufgefordert,
bei Sturmflut-Vorhersagen ab 5,5m über NN = 3,5m über MHW
3 Stunden vor dem erwarteten Höchststand
unsere Vereinsanlagen aufzusuchen!

Zur Sicherung der Vereinsanlagen und Yachten
fungieren die Hallen- und Slipmeister als Einsatzstab.
Ihre Anweisungen sind zu befolgen!

Informiert Euch über Rundfunk, Fernsehen und dem
telefonischen Anagedienst des
Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrografie
unter der Tel.-Nummer:

040 / 42 89 91 11 11

www.bsh.de

Bitte nicht bei Andreas Kaim oder im Clubhaus anrufen!

Weitere Notfall-Nummern

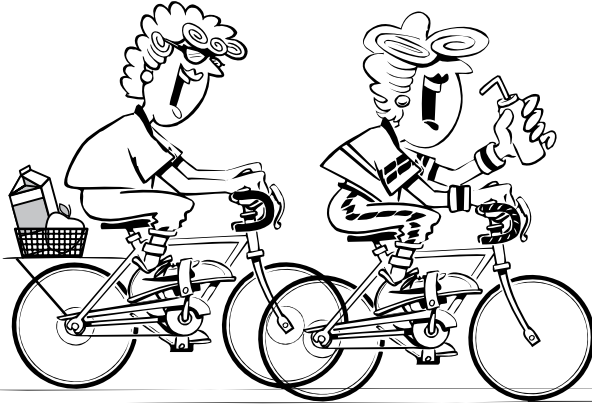
Wasserschutzpolizei WSP 21

Tel.: 040 / 428 66 - 54 02

Hamburg Port Authority

Tel.: 040 / 428 47 - 31 35

Aus der Vereinigung



Eine Radtour im Mai

An einem schönen Sonntag im Mai fuhren wir (8 fröhliche Frauen der SVR) mit unseren Fahrrädern zur Horster Mühle. Treffpunkt war um 10.00 Uhr am Harburger Bahnhof.

Nach einem kleinen Begrüßungsschluck ging es los. Am Pulvermühlenteich wurde die erste Pause eingelegt und zum Frühstück machten allerlei leckere Sachen die Runde. Bald ging es weiter auf geradem Weg am Seeve-Kanal entlang bis nach Maschen. Hier wurde der Weg reichlich holprig, aber die Schlaglöcher wurden von

uns gekannt umfahren. Vorsichtig überquerten wir die B5. Dann fuhren wir auf dem Fachenfelder Weg durch eine herrliche Landschaft bis zur Horster Mühle. Hier kehrten wir ein und aßen und tranken, wonach uns der Sinn stand. Bevor uns die große Müdigkeit überfallen konnte, ging es wieder raus in die Sonne und ab in die Natur.

Zurück am Buchwedel entlang; zwischendurch wurden noch kleine „Erfrischungspausen“ eingelegt. Dann vorbei am Güterbahnhof Maschen. Elke führte uns durch einen langen, dunklen, gruseligen

Tunnel und wir waren froh, als der-Ausgang erreicht war. Weiter ging es durch Hörsten zum Aussichtsturm am Junkernfeld-See. Hier wollten wir eigentlich verweilen; aber aufgrund des starken Ausflugsverkehrs verging uns die Lust dazu und wir radelten erstmal weiter an der Seeve entlang und suchten die „Schachbrettblume“. Bald riefen die schmerzenden Hinterteile nach einer Pause und so kehrten wir in Over zu einer Kaffeepause ein. Als

wir uns alle gestärkt und erholt hatten machten wir uns auf die letzte Wegstrecke entlang der Oberelbe und trafen fröhlich gegen 18.00 Uhr beim SVR wieder ein.

Alle waren begeistert von dem schönen Tag und es wurden schon Vorschläge für die nächste „Muttertags-Tour“ gemacht.

Welche Radlerin hat jetzt Lust bekommen, im nächsten Jahr mitzufahren?

Ingrid Köncke



Aufgeschnappt

Experten

„Ein Experte ist ein Mann, der hinterher genau sagen kann, warum seine Prognose nicht gestimmt hat.“

Sir Winston Churchill, britischer Premierminister (1874 - 1965)

„Der Experte ist ein gewöhnlicher Mann, der - wenn er nicht daheim ist - Ratschläge erteilt.“

Oscar Wilde, irischer Schriftsteller (1854 - 1900)

„Die letzte Stimme, die man hört, bevor die Welt explodiert, wird die Stimme eines Experten sein, der sagt: das ist technisch unmöglich.“

Sir Peter Ustinov, engl. Schauspieler (1921 - 2004)

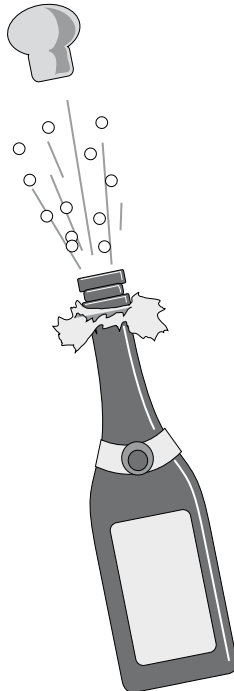
Vorstands-Info

Als neue Mitglieder begrüßen wir:

Marion Paech	passiv	
Björn Paech	aktiv mit Kielschiff	„SIMA“
Hans-Jürgen Schubert	aktiv mit Motorboot	„SASADI“

Runde Geburtstage

Elke Herz	20.02.2009	55
Wilfried Schmidt	16.03.2009	75
Peter Harder	20.03.2009	70
Horst Fokuhl	08.04.2009	80
Egon Schmidt	22.04.2009	75
Käthe Lochte	28.04.2009	60
Jens Briese	14.05.2009	60
Jens Stille	15.05.2009	50
Ludwig Hartmann	22.05.2009	75
Wolfgang Heese	21.06.2009	60
Klaus Reich	26.06.2009	70
Bernhard Eyendorf	27.09.2009	80
Monika Rosenau	10.10.2009	50
Claus Warnecke	11.10.2009	65
Norbert Meyer	01.11.2009	50
Ernst Fink	11.11.2009	80
Klaus Peters	01.12.2009	75
Manfred Schulenburg	16.12.2009	70



Neues aus der Rentnerecke!

Die Heizelmännchen



Es wird ja viel geschnackt im Verein, gemütlich vor unserem Clubhaus, ein Bier in der Hand und Sonnenschein genüsslich auf den Bauch. Dann meint jemand, die Westfront des Clubhauses müsste notwendig repariert werden, ist doch die Außenverkleidung mehr als marode. Aber bei

solchen Feststellungen bleibt es meistens. Man geht zu einem anderen Bierthema über. Aber das hier ist zu wichtig! Leider sind die Leute verplant, die Arbeitsdienste erledigen müssen. Da kommt mit einem Mal ein Rentner auf die Idee: "Wenn einige mithelfen, würde ich mitma-



vom „Puttfarken“ bekommt, Platten an. Ja, und Hein von der „Stormfloat“ befestigt sie. Auch Joachim von „Seahawk“, hat fix mitgewerkelt. Ich erwische ihn noch, wie

chen“! Wie gewöhnlich melden sich viele. Na ja, was das wohl wird? wahrscheinlich wie gewöhnlich gar nichts außer einer spleenigen Idee.

Immerhin, nach ein paar Tagen liegt ein Brett von der alten Wandverkleidung abgerissen da vor, das einen wochenlang ansieht.

Der Sommer ist vorüber, der Urlaub vorbei, man schaut mal im Verein vorbei. Oh Schreck, da steht eine Arbeitsbühne vor dem Clubhaus und einige Kameraden werkeln emsig mit Schieferplatten, um sie an der Westfront anzubringen.

Schappi vom „Joker“ fertigt nach Maßen, die er von Heinrich

er eifrig die Arbeiten von den dreien kontrolliert, was gar nicht nötig ist, alles ist akkurat, sauber ausgerichtet befestigt.

Das ist doch was, da haben unsere Slipmeister zwei „junge“ Kameraden, die noch arbeitsdienstpflichtig sind, mit zwei „alten“ Kameraden, die eigentlich keinen Arbeitsdienst mehr zu machen bräuchten, zusammengelegt und schon ist wieder eine wichtige Arbeit erledigt. Prima!

Aber wo waren die vielen Freiwilligen, deren Stimmen ich im Frühjahr gehört habe, als es ums Umsetzen der „Idee“ ging?

Peter Harder

Tipps und Tricks

Es wird in der Rentnerecke nicht nur rumspijöökt, nee, es wird auch manchmal viel Innovatives erdacht! Wenn einer an zu grummeln fängt und ein anderer ebenfalls, dann werden die grauen Gehirnzellen zusammen geschmissen. Nun ist es raus, es geht um das Bord WC, die Sache mit den Seeventilen, die wir Kapitäne immer richtig bedienen, die Mannschaft leider nicht immer richtig.

Wir in der Rentnerecke haben das optimale WC für unsere Yachten entwickelt!

Diese Idee sollten wir beim „Palstek“ oder der „Yacht“ anmelden!

Wir alle kennen das Problem, dass die Seewasserspülung das Klobecken überlaufen lassen kann, wenn nicht das entsprechende kleine Seeventil verschlossen wird. Die Lösung: die

WC-Schüssel an der Wand. Mit leichtem Griff mit Ratschen höhenverstellbar, bei Nichtgebrauch kinderleicht über der Wasserlinie positioniert, und somit kein Überlaufen und keine „Absaufefahr“ mehr.

Der positive Nebeneffekt ist, dass das WC-Becken leicht in jede Höhenposition gebracht werden kann, damit kann auch eine „ altengerechte Sitzposition“ eingenommen werden. Aber der Clou ist, dass echte Männer sich nicht mehr hinsetzen müssen beim Pinkeln. Die richtige Stehhöhe für den „Kleinen“ eingestellt, eine Klappe am Becken sorgt für die Aufnahme des guten Stücks, den Klodeckel leicht darüber und schon kann Man-n ohne Spritzer, genüsslich seinem Geschäft nachkommen. „Ist das nicht eine tolle Sache?!“

Peter Harder



... dass man die Segel erst streichen sollte, wenn der Rest des Schiffes schon angemalt ist ?

Vorstands-Info

Am 31.10.2008 begingen
Anke und Martin Römhild ihren

50 goldenen Hochzeitstag

Die Mitglieder der SVR gratulieren
ganz herzlich



50 Jahre Mitgliedschaft

Wilfried Schmidt	05.08.2009	Eintritt am	05.08.1959
Martin Römhildt	07.10.2009	Eintritt am	07.10.1959

25 Jahre Mitgliedschaft

Manfred Köncke	01.01.2009	Eintritt am	01.01.1984
----------------	------------	-------------	------------

Reisebericht



Destination Gotland und Farö

Leider ist für mich der Sommer, der fast keiner war, viel zu schnell zu Ende gegangen. Sicher lag es daran, dass die Schul-Sommerferien zu spät, nämlich erst Mitte Juli angefangen haben. Ich konnte schon zwei Wochen vorher mit meinem Freund starten. Dann, Mannschaftswechsel, Gisi fliegt in Nyköping (Ostschweden) ein, und wir können vier Wochen relaxen, mit zwei Wochen Hochsommerwetter und einem nicht ganz schlechten Rest, der aber viel zu viel Wind hatte.

Dann ging es noch knapp eine Woche als Herrentour zurück von Bornholm. Bei Südwest, fast nie unter sechs Windstärken, hieß das Gegenan-Knüppeln. Erleichterung gab es ab Bagenkop durch Winddrehung über Nacht auf Nordwest sechs- in Böen mehr - weil wir endlich mit fast achterlichem Wind eine schnelle Fahrt nach Kiel hatten. Wäre da nicht der Regen gewesen, der wie aus Kübeln den

ganzen Tag über uns ausgeschüttet wurde. Das war keine richtige Herrentour, auch Männer mögen es angenehmer!

Aber zunächst die angenehmen Seiten des Sommers: Nachdem Gisi an Bord war, suchten wir etwas südlich von Stockholm noch in einige Schärenplätze auf. Wir daddelten gemütlich über Stendörren, Nävekvarn, Arkösund, Harstena nach Västervik, von wo aus wir nach Gotland segelten.

Da dieses Jahr die Ostseite Schwedens dran war, suchten wir uns (ich!) Gotland als Reiseziel aus. Hier waren wir 1989 zuletzt. Jetzt, Jahre nach dem Kalten Krieg wollten wir (ich!) besonders das ehemalige Sperrgebiet im Norden, den Farösund und die Insel Farö erkunden.

Von Sparö - Ost bei Västervik starteten wir am nächsten Morgen durch das Schärengewirr, bei wechselnden, aber ruhigen Winden aus Süd um 3 bis 4, mal mit Spinnaker

oder hoch am Wind, das Wetter war angenehm. Früh erkannten wir die hohe Insel Gotland (Strecke 52 sm) und die Hansestadt Visby mit ihren vielen Kirchtürmen und der großen ringförmigen Stadtmauer mit den vielen engen Toren und hohen Wehrtürmen, die diese mittelalterliche, gut erhaltene und sehr sehenswerte Stadt umschließt.



Unser Ziel war Farö. Im Nachhinein betrachtet, lohnte es sich, nicht wie geplant mit unserem Boot, sondern mit dem Bus, unseren Klapprädern „unter dem Arm“, die Insel zu erkunden. Diesen Tipp hatte ich von einer Niederländerin bei einem Glas Wein bekommen.

Mit dem Bus und der Fähre über den Farösund zuckelten wir auf die flache, karge Insel Farö. Wir ließen uns mitten auf der Insel vom Bus aussetzen und radelten los.

Natürlich hielten wir Ausschau nach Bootshäfen, die dort sehr rar sind und nicht viel Platz bieten. Größerer Tiefgang lässt ein Anlaufen nicht immer zu und sicheres Liegen ist bei stärkeren Winden manchmal nicht gewährleistet. In erster Linie sind hier Kleinfischer beheimatet. Aber Wasserpumpen und Trocken-WC sind vorhanden. Außerdem gibt es zahlreiche schöne Ankerbuchten mit Sandstränden.

Farö ist neben großen Schafweiden mit Kiefern bewaldet, mit vereinzelten kleinen Höfen, wenigen Einzelhäusern mit dick bepäckten Strohdächern, in denen sich teilweise Künstler niedergelassen haben und ihre Gärten entsprechend gestaltet haben. Gut erhaltene kleine Bockwindmühlen passen



dekorativ ins Bild. Wild und bunt schimmert die Vielfalt der Blumen,

in Konkurrenz zu bunten Gräsern und Büschen.

Dazwischen liegen größere Seen, an den Rändern mit Schilf bewachsen, Heidelandschaften mit Wacholderbewuchs schließen sich an. Auch hier hat der trockene Sommer seine Spuren mit dürrem,

zone einzelne bizarre Kalksteinsäulen - die berühmten Rauka - durch Erosionsprozesse in einer großen Formenvielfalt aus dem Wasser ragen. Hier ist eine Fundgrube für Fossiliensammler und Fotografen. Ein beliebtes Fotomotiv sind die St. Olafs Raukas.



Fotos: Peter Harder

braunem Gras hinterlassen. Es durchziehen kilometerlange, mühsam aufgestapelte Steinmauern die Landschaft, um die Wiesen für die Schafe einzuzäunen. Auffallend ist, dass jede Mauer ihr eigenes Muster hat, aufgebaut aus runden Feldsteinen oder flachen so genannten Klappersteinen.

Uns lockte die westliche Inselseite von Farö, wo in der Brandungs-

Die Wege waren zum Teil schwierig mit den Klapperrädern zu befahren. Eine Versorgung mit Erfrischungsgetränken war fast nicht vorhanden. So beschlossen wir, ein Stück zurück zu radeln, um uns in einem Sommer-Kaffeegarten etwas auszuruhen. Eine alte Scheune, dekorativ ansprechend hergerichtet, diente als Kaffeestube, wo man auch einige Snacks bekom-

men konnte. Daneben lag eine langgestreckte Fachwerkkate, wo wohl mal Pferde, Kühe und Federvieh gehalten wurden. Jetzt wurden hier Stricksachen, Töpferarbeiten, Bilder in Öl und Aquarell sowie viele Holzschnitarbeiten angeboten und zum Verkauf ausgestellt. Natürlich gab es auch die berühmten grauen Kraushaar-Lammfelle, die sich seidenweich und mollig anfühlen. Die alten Fachwerkgemäuer, mit ihren windschiefen Stalltüren gaben dieser Anlage Flair. Draußen auf der Wiese waren reichlich Sitzgelegenheiten mit Tischen aufgestellt oder auch Hängematten zwischen den Bäumen, die zum relaxen einladen. Wir stärkten uns mit Kaffee und den typischen Safranpfannkuchen mit Erdbeersoße und Sahne. Mmhh!

Aber dann ging es weiter auf steinigen Wegen gegen einen harten Westwind.

Wir bestaunten die vielen Raukfelder an den Küstenstreifen, ganz skurrile Felsenformationen. Der Küstenstreifen besteht aus Handtellergroßen, meist flachen Steinen, den so genannten „Klapperstein“. Hier erkennt man, welche Kraft die Brandungswellen bei Stürmen aufbringen. Wenn die Wellen die

Steine aufwirbeln, entsteht ein angenehmes, klackerndes Geräusch in vielen Klangtönen.

Dann geht es an der Westküste weiter zu einer kleinen uralten Fischersiedlung, direkt unten am Strand, wo bis vor etwa 100 Jahren noch Fischerfamilien wohnten. Man sieht dort noch die kleinen, hölzernen Fischerkähne, die am Strand hochgezogen wurden. Auch hier ist die Zeit stehen geblieben und man wartet, ob vielleicht gerade eine Tür aufgeht und ein Fischer in Seestiefeln erscheint, hinter ihm seine Familie in ihrer einfachen Landestracht.

Es ging ins Landesinnere zurück, durch viele kleine Kiefernwälder. Wir genossen die Schatten spendenden Bäume, denn wo der frische Seewind nicht hinkam, war es zum Radfahren schon fast zu warm. Etwas nervig waren die vielen Gitterroste auf den Wegen, die verhindern, dass die Schafe ihre Weiden verlassen. Es ging weiter bergauf und bergab. Natürlich hatten wir wieder einmal keine richtige Karte dabei und so fuhren wir auf Verdacht in Richtung Hauptstraße. Hier erwischten wir wohl den einzigen kleinen Laden auf der Insel, wo wir uns mit erfrischenden Ge-

tränken eindeckten und ein wohl-tuendes Wassereis schleckten. Gut dass wir zur Mittagszeit den Kaf-feegarten angesteuert hatten, es blieb der einzige auf der gesamten Tour.

An der nächsten Busstation stu-dierten wir den Fahrplan, wir hatten noch Zeit und radelten in Richtung Farö-Sund, setzten über und sahen uns den alten kleinen Ort Farösund mit seinen Sehenswürdigkeiten an. Hier betrieb man auch Salzgewin-nung durch verdampfen des Was-sers in Öfen.

Dann kam der Bus, und wir wur-den über das große Gotland mit Denkmal geschützten Dörfern zu-rückkutschert. Unsere Beinmus-

keln „lieben Grüßen“ nach dem Gestrampel. Zurück auf der „Bam-bina“ entschieden wir: an Bord ist es auch toll.

Am nächsten Tag durchkreuzen wir intensiv zu Fuß das schöne Visby, mit dem skandinavischen Sommerflair.

Die nächsten Segeltage brachten uns noch leichte, häufig wechselnde Winde. Über Byxelkrog auf Öland (61 sm) schipperten wir südwärts, bis uns im Kalmarsund der erste Starkwind überraschte und sich im sicheren Hafen Kalmar zum echten Sturm mit 9 Windstärken steigerte. Die Wetterlage mit viel Wind, vor-wiegend aus Südwest verließ uns dann leider nicht mehr.

Peter Harder

*„Kejsaren“
- auf dem Weg nach
Norden kommt man
an dieser Tonne
vorbei. Nach einem
alten Ritual leert der
Skipper ein Schnaps-
glas und stellt es
auf die Tonne - was
nicht immer gelingt.*



Aus der Vereinigung

Die Seilwinde

Der SVR hat eine Seilwinde. Im Schatten der Sliparbeiten bei Saison- Beginn und –Ende tut sie ihren Dienst unauffällig und zuverlässig. Aber ohne sie geht nichts. Schiffe werden auf der Slipbahn samt Slipwagen vorsichtig ins Wasser gefiert. Mit Kräften im Tonnenbereich werden Schiffe aus dem Wasser gezogen. Der Hebel zum Fieren und Hieven ist solide. Für die Drehzahl gibt es einen

Fahrhebel, der an einen Strassenbahn-Führerstand erinnert. Der Elektromotor verursacht beim Anlaufen das typisch vertraute, surrende Geräusch. Und dann kann es lange dauern, bis ein Schiff über die lange Slipbahn gefahren ist.

Was ist das für eine Winde ? Ausgemustert bei der HHLA und aufgestellt 1965 in der neuen Bootshalle des SVR wurde sie mit einem Elektromotor versehen. Ein



Foto: Andreas Herz

Drehstrom-Asynchronmotor treibt über ein Schneckengetriebe die Seiltrommel. Der Steuerhebel zum hieven und fieren wählt die Drehrichtung durch Umpolung von zwei der drei Drehstrom-Phasen. Der Asynchron-Schleifringläufer läuft dem Drehfeld mit 750 Umdrehungen pro Minute hinterher. Je mehr er belastet wird und „außer Tritt“ kommt, je größer wird sein Drehmoment. Der Motor hat eine Leistung von 6 kW.

Aufgetrommelt sind 150 Meter Drahtseil, was sich aus der Länge der Slipbahn und der Halle ergibt. Der Moment der größten Belastung kommt, wenn ein schweres Schiff aufgeslippt und vor der Halle abgespritzt wurde. Der jetzt noch im Gefälle stehende Wagen mit den Rollen in den verschmutzten Schienen benötigt besonders viel Kraft, um über den Losbrechpunkt in Bewegung gesetzt zu werden.

Der Windenführer, ein erfahrener Vereinskamerad, der in den Windenbetrieb eingewiesen ist, hat keinen Sichtkontakt zur Slipbahn. Er bekommt seine Anweisungen durch laute Zurufe oder durch das Aufleuchten dreier deutlich sichtbarer Lampen, die über der Winde installiert sind. Sie tragen

die Aufschrift: „FIREN“ – hier noch die altdeutsche Schreibweise-, „STOP“ und „HIEVEN“. Da während des Einschwimmens eines Schiffs in den Slipwagen und während des Abspritzens des Unterwasserschiffs längere Pausen entstehen, muss der Windenführer durch ein kurzes Stop-Kommando aufgeweckt werden, um dann das eigentliche Kommando „Hieven“ zu befolgen. Das Aufleuchten der Lampen ist begleitet von einem unüberhörbaren elektrischen Signal. Überhaupt ist der Platz des Windenführers ein sehr zugiger Ort, weswegen es schon vorkam, dass mancher sich wegen der Fußkälte mit einem Teppich behalf.

Am anderen Ende der Halle hängt eine Tafel mit 3 Tasten für die Kommandos: Fieren, Stop und Hieven. Hier hat man Blickkontakt sowohl zum Windenführer als auch zum Slipmeister, wenn dieser unten am Ende der Slipbahn das Einschwimmen eines Schiffs beaufsichtigt. Ein weiterer Vereinskamerad ist hier gefordert, um die Kommandos des Slipmeisters richtig an der Tastatur umzusetzen.

Nun hört man gelegentlich Vorschläge, doch auf die Winde zu verzichten und mit einem geeig-

neten Schleppfahrzeug zu arbeiten. Wie sind aber die Verhältnisse auf der Slipbahn? Werden die notwendigen Kräfte - es muss schon eine vierradgetriebener Schlepper sein - durch die Reifen übertragen?

Wie wird beim Abslippen gefiert?

Es ist nicht recht vorstellbar, auf den Dienst der SVR-Winde zu verzichten. So wird sie auch in Zukunft ihren Dienst leisten und für den SVR unverzichtbar bleiben.

Andreas Herz

Dütt un Dat



Aktuell zur Saison! Teil II.

Richtigstellung, zum Artikel „Aktuell zur Saison Teil I“ im Elbsegler 2008/I

E Im Frühjahr wurde ich von der Elbsegler Redaktion gebeten, einen Artikel über Bord-Kochrezepte zu verfassen, was ich auch gleich umsetzte. Hier fiel mir sofort ein leckeres Knoblauchrezept ein, das ich mit meinem Mitsegler Willi immer gerne bereite, einfach lecker. Schon beim Schreiben lief mir das Wasser im Munde zusammen. Zusätzlich fiel mir ein, dass ich auch noch einen Artikel über meinen Unterwasseranstrich mit VC Offshore von Inter verfassen könnte, weil man es bereits im Herbst verarbeiten kann. Und dann hielt ich

auch noch für wichtig, über die „Korrosionsgefahr“ zu berichten. Denn wenn man auf Booten spannungsunterschiedliche Metalle miteinander verbindet, kann es zu verheerenden Schäden führen, besonders im Motorenbereich.

So kann es kommen, dass verschiedene Artikel, wenn sie zum 1. April erscheinen sollen, vom Computer vermischt und vom Lektor nur oberflächlich geprüft, abgedruckt werden.

Fazit: Ein Mann kann eben nur eine Sache zurzeit erledigen.

Peter Harder

Vorstands-Info



Bewährte Signalpistolen für Segler: Nothelfer auf See - Problembringer an Land

1. Seemannschaft und Seenotsignale:

Eigenarten, Beschaffung, Ausbildung und Anwendung für Wassersportler

Die Seemannschaft (engl. *seaman-ship*) ist „*das mit theoretischer Ausbildung und praktischer Erfahrung gesammelte Berufswissen eines Seemannes von der seemännischen Handarbeit bis zur Fähigkeit der Schiffsführung mit allen Kenntnissen und Fertigkeiten für den Umgang mit Booten und Schiffen auf See und im Hafen...*“ (vgl. Joachim Schult in „Segler-Lexikon“, Bielefeld 2001), was auch bei der Ausbildung zum Sportküstenschifferschein, Sportbootführerschein See sowie beim Sportsee- bzw. Sporthochsee-Schifferschein selbstverständlich ist. Hierzu gehören auch der Umgang und die Anwendung von Seefunkverkehr (mit Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsverkehr), von Notsignalen (optisch, akustisch) und Seenotfeuerwerk (mit Rauchsignalen, Handfackeln, Leuchtraketen), die im Falle der Seenot (*distress at sea*) durch Manövrierunfähigkeit, eines Lecks im Schiffsrumpf, Stran-

dung oder Feuer an Bord gegeben werden können, sofern man sich aus eigener Kraft nicht mehr helfen kann. Seenotsignale sind also: „*Akustische, optische oder Funksignale, die in Notsituationen zur Anforderung von Hilfe gegeben werden*“ (vgl. BROCKHAUS Enzyklopädie 23. Auflg. 2008). In „Seemannschaft - Ein Handbuch für den Yachtsport“, das jahrzehntealte deutsche Standardwerk zur seemannschaftlichen Ausbildung vom Deutschen Hochseesportverband >Hansa< e.V. (z.B. 13. Auflg. 1969), werden Notsituationen und Notmaßnahmen ausführlich beschrieben, insbesondere zu „Havarien und Notfällen“, zu denen auch die Anwendung der „*üblichen Seenotsignale*“ gehört: „*Akustische: Kanonen- oder Böllerschüsse, Dauernton des Nebelhorns oder der Pfeife; Optische (Tag): Flaggensignal NC, Ankerball unter rechteckiger Flagge, Flammensignal auf dem Schiff, Orange-Rauch, langsames*

Heben und Senken der Arme; Optische (Tag / Nacht): Raketen und Leuchtkugeln mit rotem Stern, Handfackeln mit Rotfeuer, Blinkspruch SOS (...---...) mit Scheinwerfer oder Sonnenspiegel. Einschränkend wird hier gesagt, daß „die üblichen Seesignale nicht alle für Yachten verwendbar sind“, doch hingegen auch betont, daß „auch Yachten zur Hilfeleistung auf See verpflichtet sind“. Diese Definitionen werden auch aktuell beschrieben bzw. technisch erweitert (vgl. Broschüre „Sicherheit auf dem Wasser - Wichtige Regeln und Tipps für Wassersportler“, BM für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin, Stand 15.03.2008), wobei insgesamt 16 verschiedene Arten der „*Notsignale auf Seeschiffahrtsstraßen und auf hoher See*“ bildlich aufgezeigt werden.

Seesegler wissen aus eigener Erfahrung oder Vorstellungskraft, daß bei Seenotfällen auf Yachten nur eine kleine Auswahl an Signalen geeignet sind, fremde Hilfe herbeizuholen, nämlich als bordeigene Funkverfahren: die MAYDAY-Prozedur im allgemeinen UKW-Sprechfunk (Kanal 16 und Funkstille), der DSC-Selektivruf im erlaubnispflichtigen GMDSS-Funkverfahren, das Aktivieren einer Seenotfunkboje; daneben als optische Signale: das Abbrennen von roten Handfackeln

und das Abschießen von roten Fallschirm-Leuchtraketen (letzteres nur mit Sachkundenachweis unter waffenrechtlichen Bestimmungen). Hinzu kommt sicher auch das dort nicht erwähnte private Mobilfunkverfahren durch Landnetz-gebundene und Sendegebiets-begrenzte Taschen-geräte („Handys“). Zusammengefaßt ist zu sagen: Sofern geeignete Funkverfahren an Bord sind, diese über bordeigene Sendeenergie und ausreichende Empfangsreichweiten verfügen, stellen sie in der Nähe von Küsten und empfangsbereiten Schiffen bzw. im Funkverkehr mit der DGzRS-Seenotleitstelle Bremen (über Notruf 124 124) zweifellos die beste Kommunikationsart dar (wenn der Standort bzw. die Seeposition korrekt angegeben werden kann). Sind die Funkanlagen jedoch nicht an Bord oder nicht intakt oder sie verfügen nicht mehr über die notwendige Sendeenergie (z.B. bei Überflutung der Bordbatterien), muß sich die Schiffsführung für ein wirksames optisches Signalmittel entscheiden. Sind rote Handfackeln an Bord (mit Leuchtdauer von etwa 1 Min.), ist ihr Gebrauch jedoch nur mit Ruhe, Umsicht und bei zweihändiger (!) Anwendung gewährleistet; ansonsten drohen Verletzungen und Augenschäden, weil die Fackelverbrennung (bei Leuchtdauer von ca. 1 Min.) in Körpernähe geschieht. Bei Signal-

gebern ist die Brenndauer dagegen äußerst begrenzt (ca. 5 - 6 Sek.), die Bereithaltung (in einer Jackentasche) und der einhändige Gebrauch sind jedoch einfach zu nennen. Sind die vorgenannten Signalmittel frei im Handel erwerbbar, unterliegen Signalwaffen des Kalibers 4 (= 26,5 mm) bekanntlich waffenrechtlichen Bestimmungen (siehe unten), haben jedoch den großen Notfall-Vorteil des einhändigen Gebrauchs, der hohen Leuchtreichweite und Steighöhe. Ihre signalhafte Wirksamkeit bei Ausfall aller Funkmöglichkeiten ist allgemein unbestritten, weshalb es sich für verantwortungsvolle Skipper lohnt, dieses Hilfsmittel für sich (und die anvertraute Crew !) zu behalten oder zu beschaffen. Neben der Notfallmunition ROT-Fallschirm wird bekanntlich auch der Patronentyp BLITZ-KNALL für unsichtiges Wetter vom Fachhandel empfohlen.

2. Zulassungsbedingungen für Signalpistolen Kal. 4

Die verschärfenden Änderungen des deutschen Waffengesetzes betreffen u.a. Schusswaffenimitate, Schreckschuss-, kleinkalibrige Reizstoff- oder Signalwaffen, Messer, Erb Waffen, Elektroschockgeräte, Soft-Air-Waffen auch die großkalibrigen Signalwaffen des Kal. 4. Ihr Erwerb, Besitz, Transport, Lagerung

und Handhabung wird durch entsprechende Verlautbarungen der Landespolizeibehörden bekannt gemacht, allerdings in verschieden aufgemachter Form (z.B. FH Hamburg mit Flyer der Wasserschutzpolizei seit Oktober 2004). Im allgemeinen gibt es noch kein bundesweites Waffenregister, für die waffenbesitzpflichtigen Signalpistolen Kal. 4 ist es seit Jahrzehnten jedoch bereits angewandte Praxis, daß (bei Fachkundenachweis und Sachbedürfnis) für deren Erwerb und Besitz eine „Waffenbesitzkarte ... als Erlaubnis erteilt wird, ...die bezeichneten Schusswaffen zu erwerben und die tatsächliche Gewalt darüber auszuüben“. In Hamburg soll es davon zurzeit noch rund 35.000 geben, deren Besitzer jetzt von der Fachbehörde LPV 36 schriftlich aufgefordert werden, die Unterbringung der eigenen Signalwaffe an Bord und an Land in geeigneter Form gemäß „Durchführung des Schusswaffengesetzes vom 1.4.2003“ nachzuweisen. Es soll „eine sichere Aufbewahrung“ durch „Rechnungskopien oder Photographien“ sowie die Existenz der Waffenbesitzkarte nachgewiesen werden.

Eine „Zusammenfassung der im Vergleich zum geltenden Recht wesentlichen Neuregelungen“ des BM des Innern hatte den zentralen Anspruch der „Zuverlässigkeit“ an die Ertei-

lung waffenrechtlicher Erlaubnisse bereits am 26.04.2002 (an Jäger, Sport- und Brauchtumsschützen u.a.) umfangreich beschrieben. Weitere Änderungen traten am 01.04.2008 in Kraft, die z.B. von der Hamburger Behörde für Inneres im Internet als „*Das neue Waffenrecht - eine Kurzübersicht*“ publiziert wird, worin auf die Online-Seite „*Fragen und Antworten zu den Änderungen des Waffengesetzes*“ des BM des Innern verwiesen wird. Hieraus geht u.a. hervor, warum die allgemeine Verschärfung des jetzt geltenden Waffengesetzes notwendig geworden ist.

Seefahrende Wassersportler mußten sich schon immer einer „*Fachkundeprüfung*“ vor einer Fachkommission der Landespolizeien unterziehen, bevor sie die für den Erwerb der Signalpistole Kal. 4 notwendige Waffenbesitzkarte bekamen. Voraussetzung sind außerdem: Volljährigkeit, Zuverlässigkeit, persönliche Eignung und Nachweis des „*Bedürfnisses*“, das zumeist durch die Sportbootführerscheine und Bootsbesitz gegeben wird. Notwendig ist neben der Handhabung von Signalpistole und Munition in jedem Fall die Kenntnis des § 32 StGB zur Notwehr, die nur im Falle der „*Verteidigung*“ als „*Abwehrmaßnahme*“ gegeben ist. Eine „*Prüfungsordnung zum Erwerb des Fachkundenach-*

weises (FKN) für Seenotsignalmittel...“ ist auf der Internet-Seite des DSV (www.dsv.org) einschließlich Angaben zu Prüfungsausschüssen und zum Fragen-/Antwortenkatalog enthalten. Die Kreuzer-Abteilung des DSV, die seit Jahren ein anerkanntes „*Sicherheitstraining*“ bei der Bundesmarine in Neustadt/O. zur Brandabwehr, Leckabwehr, Einsatz von Einzel- und Gruppenrettungsgeräten, Behandlung Unterkühlter und Einsatz pyrotechnischer Signalmittel (= Handfackeln und Signalstifte) durchführt (siehe Angebot der KA für Wochenendlehrgänge 2008/2009 unter www.kreuzer-abteilung.org), kann nach aktueller Auskunft jedoch keine Ausbildung zum praktischen Gebrauch von erlaubnispflichtigen Signalwaffen anbieten. Deshalb bleiben die entsprechenden theoretischen Prüfungsaktivitäten zurzeit ohne praktische Ergänzung zum Waffengebrauch, der auf „*Dummies*“ (= Scheinapparate) beschränkt bleibt.

Der zurzeit einzige deutsche Hersteller von pyrotechnischen Signalmitteln, die COMET GmbH Bremerhaven (www.comet-pyro.de), hat eine lezenswerte ausführliche Beschreibung seiner pyrotechnischen Seenotsignale (Fallschirmrakete, Handfackel, Rauchfackel, Fallschirm- und Signalpatrone Kal. 4) und Signalstifte bzw. Signalpistole ins Internet gestellt.

3. Die Auswirkungen des erneuerten und verschärften Waffenrechts in Deutschland

Neben den weiterhin gültigen Erwerbs- und Anwendungsbestimmungen für Signalpistolen sind die bisher recht liberal gehandhabten Fragen zur Unterbringung und Verwahrung der hier gemeinten (im nicht zweckgerechten Gebrauch höchst gefährlichen) Handfeuerwaffe jetzt zumindest in Hamburg konkret gefaßt worden und müssen durch Signalpistolen-Besitzer gegenüber der dafür zuständigen Behörde schriftlich erklärt werden (Landespolizeiverwaltung / LPV 36 - Zentrale Waffenangelegenheiten, Grüner Deich 1, 20097 Hamburg, Tel. 040 - 4286-67601). Dort wird auch der neue „Europäische Feuerwaffenpass“ ausgegeben, wenn die Anforderungen dafür erfüllt werden (schriftlicher Antrag, deutsche Waffenbesitzkarte, Paßbild, Waffenaufbewahrungserklärung bzw. -bildnachweis, Gebühr EUR 40,90). Die konkreten Bedingungen zur Unterbringung bzw. Aufbewahrung haben sich indes in der letzten Zeit allgemein als besonders schwierig erwiesen und werden in den deutschen Küstenländern (M-V, S-H, N) ziemlich unterschiedlich gehandhabt (was zwar vom Verfasser per Internet-Recherche festgestellt wurde, aber hier nicht im einzelnen

behandelt werden soll).

Der jüngste hamburgische Flyer der Wasserschutzpolizei von August 2007 zu „Signalwaffen“ enthält neben den Bestimmungen zum „*Erwerb und Besitz*“ auch solche zur „*Lagerung an Bord / ... an Land*“. Dort heißt es zum einen: „*Für die vorübergehende Aufbewahrung einer erlaubnispflichtigen Signalpistole an Bord einer seegehenden Motor- oder Segelyacht ist ein Waffenschränk der Sicherheitsstufe B oder des Widerstandsgrades Null erforderlich...*“, und zum anderen: „*In Fällen der längeren und erkennbaren Abwesenheit hat der Inhaber der Erlaubnis Waffe und Munition... in einem Behältnis des Widerstandsgrades Null oder der Sicherheitsstufe B aufzubewahren...*“. Über die praktischen Fragen von Tresor- oder Waffenschränkeinbauten an Bord und im Privathaus ist es bekanntlich zu großen Unsicherheiten bei Inhabern von Signalpistolen Kal. 4 gekommen, die teilweise zu dinglichen Rückgaben an die Polizeibehörden geführt haben, um den scheinbar unerfüllbaren Bedingungen zur Unterbringung auszuweichen. Der Verlust eines bewährten Seenotsignalmittels wurde dabei offensichtlich in Kauf genommen.

Anerkennenswerterweise hat die Hamburger LPV 36 durch ihren

Leiter EKHK Heinrich hierzu am 21.09.2007 einen ausführlichen 5-seitigen Brief an die „*Mitglieder der Wassersportkommission*“ (der Hamburger Wassersportverbände DMYYV / Hbg.Segler-Vbd.) gerichtet, worin alle relevanten Fragen zu den Signalwaffen-Waffenarten (kleinkalibrige SRS- und großkalibrige Signalwaffen Kaliber 4) und ihren Erwerb, -gebrauch und Aufbewahrung angeschnitten werden. Darin wird zum ersten Mal u.a. der „Hamburger Kasten“ beschrieben, in dem erlaubnispflichtige Signalwaffen an Bord untergebracht werden können, ebenso die sachgerechte Aufbewahrung im Privathaus an Land. Der Hamburger Segler-Verband e.V. hat dieses Schreiben am 16.04.2008 an die „*Teilnehmer der Frühjahrsgespräche mit Behördenvertretern 2008*“ weitergegeben und es anschließend auf seiner Internetseite (www.hamburger-segler-verband.de) publiziert. Somit besteht zumindest für die Hamburger Segler einigermaßen Klarheit, wonach praktischerweise ein abschließbarer Stahlblechkasten (z.B. Typ BURG-WÄCHTER-Kassette CKS 300 / 310 x 235 x 110 mm) fest mit dem Rumpf der Yacht verbunden sein soll und an Land zumindest ein stahlblechbewehrter, abschließbarer Waffenschrank oder Haustresor für die Unterbringung der Signalpistole vor-

handen und nachgewiesen sein soll. Beim Transport und in der Aufbewahrung ist die Signalmunition stets getrennt zu halten und soll stets unter Aufsicht des Signalwaffenschein-Inhabers stehen.

4. Hinweise und Empfehlungen zur Beschaffung von Signalwaffen als Nothelfer auf See

Das gegenwärtige Signalmittel-Angebot des einschlägigen Handels ist begrenzt und damit recht überschaubar (Euro-Preise in Klammern). Als erlaubnisfreie Seenotsignale werden z.B. vom SVB-Spezialversand für Yacht- und Bootszubehör Bremen (www.svb.de) angeboten: Handfackeln rot/weiß (8,-), Rauchfackel orange (12,90), Rauchtopf (21,90), Signalgeber mit einschüssigem Clicksystem (19,90 + Patronenset rot/grün/weiß je 15,90), NICO-Signalgeber mit 6-schüssigem Magazin (34,90 + Reservemagazin rot 17,90). Die waffenscheinpflichtige Signalpistole Kal. 4 von HECKLER & KOCH kostet dagegen beim einschlägigen Waffenhändler EDUARD HOERNING & CO., Lilienstraße 2-8, Hamburg, zurzeit EUR 400,- und die zweckgemäße Munition Blitz-Knall 10,80, Einzelpatrone Rot 7,50 und Fallschirm-Rot 21,50. Die Haltbarkeit aller dieser Munitionsartikel wird vom Hersteller COMET als

zeitlich begrenzt bezeichnet und der Handel nimmt die „abgelaufenen“ Jahrgänge gegen Gebühr zurück. Bei verantwortlichem Umgang und sicherer Aufbewahrung dürfen Signalpistolen Kal. 4 als sinnvolles, unersetzbares Seenotsignalmittel angesehen werden, das gegenüber anderen pyrotechnischen Signalmitteln wesentliche Vorteile in Anwendung und Reichweite hat.

5. Beratung in Ausrüstungs- und Praxisfragen

Wie hier ausgeführt, kann der Berichterstatter selbst nur insoweit eine Empfehlung zum Gebrauch von Seenotrüstungen geben, als er es selbst in seiner langjährigen Segelpraxis gelernt hat (die glücklicherweise von Havarien und Seenotfällen verschont geblieben ist) bzw. durch zahlreiche vereinsinterne nautische Fachausbildungen bis zum „Zeugnis der staatlichen Prüfung zum Sportseeschiffer“ von seinen Lehrern erfahren konnte. Zu erwähnen sind dazu auch die einschlägigen Literaturen zur Seemannschaft und zu Seenotfällen. Insofern wurde die eigene Seenotrüstung für eine 35-Fuß-Segelyacht zweckmäßig für die theoretisch zu erwartenden Fälle ausgerüstet mit: 3 Feuerlöschern, 1 Branddecke, 5 Borddurchlaßpfropfen, Brechstange und Bolzenschneider,

4-Pers.-Rettungsinsel, 1 Feststoff-Rettungskragen mit 100m-Leine auf Drehtrommel, Signalboje mit Rettungsblitzleuchte, 2 Notblitzgeräte (an Personen), 4 Automatikwesten mit Lifelines, UKW-Seefunkanlage mit Notantenne, 4 Handfackeln, 1 Signalgeber im Wetteroverall (für Fall der eigenen Wasserung) und 1 Signalpistole Kal. 4 mit versch. Munition (für Fall des Anbordbleibens bzw. Hilfeleistung für Andere).

Behördlicherseits haben sich die Kontakte zum Wasserschutzpolizeikommissariat 3 (WSPK 3) Harburg (Am Überwinterungshafen 1, Tel. 040 - 4286 - 65310 und zu den „Bürgernahen Beamten“ (Bünabe) HK Stolberg (gel. Kapitän der Seefischerei) und PolK Friedenstab (gel. Binnenschiffer mit Patent) als sehr wassersportfreundlich und sachgerecht ergeben. Hier wurde auch die Idee des „Hamburger Kastens“ spürbar gefördert und die bordseitige Unterbringung der Signalwaffen praktisch sinnvoll begleitet. Herr Friedenstab, der jetzt für die nördliche Elbseite verantwortlich ist und unsere Vereinanlagen „in dienstlichem Auge“ hat, kommt auch gern zu uns, um vorbereitete Fragen zur Praxis der Sportschifffahrt zu behandeln.

Berichterstatter: Hanns-Björn Rüppell

Termine 2008

Seniorenweihnachtsfeier	Sonntag	14.12.2008	15.00 Uhr
Weihnachtsfrühschoppen	Donnerstag	25.12.2008	10.00 Uhr

Termine 2009

Jahreshauptversammlung	Freitag	06.02.2009	
Letzter Schleiftag	Samstag	21.02.2009	
Ausbringen der Ausleger	Samstag		
Abslippen Hallenlieger	Sa/So	28./29.03.2009	
Abslippen Außenlieger	Sa/So	04./05.04.2009	
Aufslippen Schlengel 1	Montag	06.04.2009	
<i>zur Sanierung</i>			
Abslippen Schlengel 1	Sa/So	26./27.04.2009	

Während der Schlengelsanierung ist kein Slipbetrieb möglich.

**Der Termin für ein Hallenfrühstück
wird von den Spendern kurzfristig festgelegt !**

Versammlungen	Mittwoch	25.03.2009	19.00 Uhr
	Mittwoch	27.05.2009	19.00 Uhr
	Mittwoch	16.09.2009	19.00 Uhr
	Mittwoch	09.12.2009	19.00 Uhr
Vorstandssitzungen mit allen Ressortvertretern:	Mittwoch	18.02.2009	
	Mittwoch	02.12.2009	
Flaggenparade	Samstag	26.04.2009	
Abfahrt und Flaggenparade <i>anschl. Treffen im Clubhaus</i>	Samstag	03.10.2009	14.00 Uhr

*Zusätzlich können allgemeine Arbeitsdienste stattfinden,
diese werden rechtzeitig am „schwarzen Brett“ angekündigt.*



Größenverhältnisse ...

... „PINDA“ beim Abmotoren durch den Hamburger Hafen.

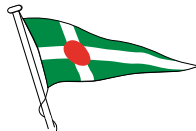
Termine der Oberelbvereine 2009

YC Bullenhausen	09.05.2009
BC Drage	06.06.2009
SC Vierlande Jubiläumsregatta 40 Jahre	20.06.2009
BCO Jubiläumsregatta 40 Jahre	September
SC4	13.05.2009/08.07.2009
YCB	10.06.2009/09.09.2009



Foto: Peter Harder

Die Bambina im Schärengbiet nördlich Västervik



Segler-Vereinigung Reierstieg von 1926 e.V.

Finkenrieker Hauptdeich 14 · 21109 Hamburg

www.svr-hamburg.de

info@svr-hamburg.de