

Elbsegler

SVR Magazin

I / 2010



Foto: Peter Harder

Winter oder Klimawandel?

von Ingo Wichmann

Ein Vollschiiff segelt durch's Clubhaus...

*... ein Bericht von
Hanns-Björn Rüppell*



Foto: Elke Herz

Winterimpressionen - Hamburger Hafen bei Neumühlen

Impressum

Herausgeber: Segler-Vereinigung Reiherstieg von 1926 e.V.
Finkenrieker Hauptdeich 14 – 21109 Hamburg
www.svr-hamburg.de info@svr-hamburg.de
15. Jahrgang 29. Ausgabe 150 Exemplare

Redaktion: Gerd Köncke Tel.: 040 / 642 62 23
e-mail: gerd.koencke@alice.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 2/2010 ist der 30. Okt. 2010

Liebe Elbsegler-Leser!

Verein oder Marina!

Das Jammern ist groß. Die kleinen Segelvereine sterben aus, weil kein Nachwuchs kommt. Die heute Berufstätigen haben nicht mehr die handwerkliche Qualifikation wie früher. Reparaturen müssen kostenträchtig an Firmen in Auftrag gegeben werden. Die Sporthäfen an der Oberelbe werden für Segler zunehmend unattraktiver, da es kaum noch Mastleger gibt. Die Vereinshäfen an Ober- und Unterelbe verschlicken bedingt durch die Elbvertiefung. Die Wassersportbegeisterung hält sich generell in Grenzen, denn der Trend geht heute eindeutig weg vom Eignerschiff zum Charterschiff. Dieses muss im kurzen Urlaub seetüchtig zur Verfügung stehen. Natürlich in einer Marina im Revier an der Ostsee und bei gutem Wetter.

Veränderungen sind spürbar in

Politik und Gesellschaft, nicht zuletzt im Zusammenrücken der globalen Gemeinschaft. Eine unmerkelt gewachsene Finanzindustrie mit ihren Spekulations- und Wettprodukten schadet der gesamten Gesellschaft. Wertschöpfende Industrien werden abgeschafft. Ein großer Teil der heutigen Freizeitgestaltung befasst sich nur noch mit „Virtueller Realität“. Ganze Generationen hängen lieber im warmen zu Hause an Computern, I-Phones, Nintendos und Handys, als sich handwerklich oder sportlich zu betätigen.

Wie können solche Veränderungen an einem kleinen Seglerverein spurlos vorübergehen?

In diesem Kontext seien ein paar Vereins-Betrachtungen erlaubt.

Nach dem langen und kalten Winter gibt es viele Fragen im

SVR

SVR: Wann wird geslipt? Schafft man die Lackierarbeiten bis zum Termin. Welche Schäden sind an den Pontons entstanden. Kann überhaupt noch genug geeegt werden?

In den großen Marinas lautet die Antwort prompt. Die Termine stehen fest. Am Kran hat jeder 30 Min. Die anderen liegen schon in Warteschlange. Der Kran ist bestellt, egal ob noch Eis und Schnee im Hafen sind.

Im SVR bedarf es einer unbürokratischen Abstimmung nach dem gesunden Menschenverstand, um auf die Unwägbarkeiten des Winters zu reagieren.

Nicht nur im gemeinsamen Arbeitsdienst sondern auch individuell wird im kleinen SVR kameradschaftlich gehandelt. Ein Schiff bleibt mal in der Halle liegen und wird später geslipt. Wichtige Arbeiten oder auch mal eine nicht maritime Urlaubsreise können hierfür der Grund sein. Ein anderer Sportkamerad möchte vor dem Urlaubstörn noch auf den Slip um das Unterwasserschiff

zu reinigen. Auch das Schleifen in der Halle mit sorgfältigem Absaugen wechselt sich ab mit Lackierarbeiten nach freundlicher Absprache. Das Werkzeug bleibt gelegentlich liegen, die Kisten zwischen den Schiffen stehen.

Dieses Zusammenleben im kleinen SVR geschieht in gutem Einvernehmen und man ist flexibel. Man kennt sich untereinander und kommt auch außerhalb der Arbeitsdienste gern zur Weihnachtsfeier, zum Bikebrennen, zum Hallenfrühstück und Abmotoren zusammen.

Jammern wir also nicht so laut, sondern denken wir auch an unserer Souveränität, die wir uns mit unseren selbst geschaffenen Anlagen und Werkzeugen geschaffen haben. Um diese werden wir von manch einem Marina-Mitglied beneidet.



Andreas Herz

Vorstands-Info



Neue Vorschriften und Gesetze ab 2010

Nach Auslauf der Übergangsfrist muß ab 2010 der Skipper einer Yacht, auf der eine Seefunkstelle installiert ist, Inhaber eines für diese Funkanlage gültigen Funkzeugnisses sein. Verstöße gegen die Verordnung werden als Ordnungswidrigkeit verfolgt. Nach Auskunft des BMVBS beträgt das Bußgeld € 150,--.

Die Waffenbesitzkarte für Signalpistolen erhält nur, wer den Besitz eines Tresors der Klasse B an Bord seiner Yacht nachweisen kann. Die Kontrolle der sorgfältigen Aufbewahrung an Bord darf jetzt jederzeit unangekündigt und ohne begründeten Verdacht erfolgen.

Der Entzug des Bootsführerscheines beinhaltet nicht mehr automatisch den Entzug des Autoführerscheines - es fehle der Bezug zum Strassenverkehr.

Wir haben schon im Elbsegler 2/2009 darauf hingewiesen.

Die Bundesnetzagentur will in Zukunft wieder Rechnungen für fehlende Leistungen versenden. „Für den Betrieb von Seefunkstellen und Frequenzzuteilung.“ Wie hinreichend bekannt ist, werden die deutschen Küstenfunkstellen von DP07 privat betrieben ohne Beteiligung des Bundes.

G.K.

Neues zur Fahrrinnenanpassung

Die Pläne für die Fahrrinnenanpassung sind vom 4. Jan. bis 16. Febr. 2010 in Cuxhaven, Otterndorf und Cadenberge neu ausgelegt gewesen. Wir haben hinterfragt und erfahren, dass die Pläne im Bereich Glameier Stack verändert wurden.

Die Gegner der Fahrrinnenanpassung aus dem Unterelbebereich Altenbrucher Bogen behaupten, es sollen die Schäden aus der letzten Elbvertiefung im neuen Verfahren behoben werden und machen weiter mobil.

G.K.

Vorstands-Info



*Es ist schwer, einen Menschen zu verlieren,
aber es ist ein Trost zu wissen, dass viele ihn gern hatten.*

Wir trauern um

Olaf Arnken

* 21.11.1940 † 04.03.2010

Mitglied seit 01.06.1996

Ludwig Hartmann

* 22.05.1934 † 10.02.2010

Mitglied seit 03.04.1968

Unser Mitgefühl gilt den Hinterbliebenen.

Vorstands-Info



Arbeitsdienst 2010

Kran auf dem Kopfschlengel - Kranbeschaffung:

Ansprechpartner: Peter Kropholler 70 108 735

Unterkonstruktion erstellen und Kran montieren:

Ansprechpartner: Ingo Wichmann 7 688 798

0176 / 48 600 119

Bernhard Eyendorf 7 013 526

Thomas Vonrath 67 300 401

Norbert Meyer 7 025 809

Hans Jürgen Schubert 82 290 534

Schlengel 2 sanieren:

Ansprechpartner: Norbert Taubhorn 04174 / 650 179

0172 / 7 504 106

aufnehmen, Gunter Eggert 0177 / 4 821 004

Planken austauschen, Peter Kretzler 48 504 122

Isoliermaterial Andreas Keim 0151 / 50 03 22 84

verwenden Hans Otto Kleine 7 208 727

Karl-Heinz Cyperek 7 643 771

Regenrinne Clubhaus Hofseite erneuern:

Ansprechpartner: Gerhard Schipke 7 542 111

Joachim Sumfleth 7 528 780

Friedemann Mey 76 86 649

**Regenrinnenabflüsse reinigen, bei Bedarf erneuern,
Anti Laub Bürsten verlegen:**

Ansprechpartner:	Jörg Rosenau	7 607 513
	Axel Ambs	7 534 106

**Bootshalle, Flacheisenverstärkung an den Hallenecken:
anbringen, schweißen und konservieren, Abfahrtskeile an
der Hofseite der Laufbahn anschweißen:**

Ansprechpartner:	Jörg Rosenau	7 607 513
	Thomas Malessa	7 909 357
	Jens Briese	7 005 595

Rasen mähen und Kanten abstechen:

Ansprechpartner:	Peter Kretzler	48 504 122
a) um das Hafenmeisterhaus	Andreas Keim	0151 / 50 03 22 84
b) Slipbahn Deichseite	Olaf Christoph	46 000 823
	Kay Hahmer	0162 / 9 676 679
	Kay Hahmer	0172 / 5431 790
c) Flaggenmast bis Clubhaus	Sonja Höffner	0172 / 4972 400
	Michael Schneider	4 1341 420

Rinne und Siel entlang der Bootshalle reinigen:

	Claus Warnecke	7 027 268
--	----------------	-----------

Wartungsarbeiten:

a) Trecker	Jörg Rosenau	7 607 513
b) Nina - Tankanzeige, Kühlwassereintritt, Winde, Außenhautdurchbrüche mit Blindstutzen	Manfred Köncke	04532 / 2 790 761
	Marcel Böhm	0151 / 5 735 011

c) Thobea	Michael Krebs	7 457 450
	Oke Deutschmann	7 207 720
d) Kutter	Torben Grote	0177 / 5 602 616
	Oke Deutschmann	7 207 720
e) Slipwinde	Herbert Riekborn	7 606 724
f) Rasenmäher	Udo Reisenbach	0163 / 2031217

Kühlschrank im Store mit Zuleitung für Dauerstrom anschließen / Beleuchtung Hallentür Hofseite:

Martin Baeter 604 53 06

Außenbeleuchtung Clubhaus Slipseite, Bewegungsmelder Hofbeleuchtung:

Ansprechpartner: Andreas Keim 0151 / 50 03 22 84
Hartmut Kümpel 04152 / 291 269
Heiner Claren 7 633 988

Grillhütte streichen:

Axel Ambs 7 534 106

Fluchttür Deichseite, Gehwegplatten im Schwenkbereich:

Ansprechpartner: Jörg Rosenau 7 607 513
Jan Rosenau 7 607 513

Fluchttür Deichseite Halle streichen:

Ulf Heitmann 7 606 893

Hallentür Hofseite streichen:

Horst Warnecke 7 545 612

Heizungsraumtür Clubhaus strechen:

Bernd Pangratz

76 101 247

Bootshallendach Leckagen beseitigen:

Ansprechpartner:

Joachim Janssen

04102 / 454 265

Bernd v. d. Heide

04168 / 1213



Achtung:

Der jeweils Erstgenannte ist der Koordinator !!!

Bei Fragen oder Problemen wendet Euch bitte an den o.a. Ansprechpartner oder einen anderen Slipmeister.

Nicht genannte Mitglieder werden bei Bedarf vom Slipmeister angefordert.

28.03.2010 Eure Slipmeister

Informationsblatt der **Arge*** **Maritime Landschaft Unterelbe GbR**

Stiftung Elbefonds hat ein Zuhause

Die Geschäftsstelle der Stiftung Elbefonds ist bei der Arge Maritime Landschaft Unterelbe GbR in Grünendeich eingerichtet.

Karin Warncke, Geschäftsstellenleiterin der Maritimen Landschaft Unterelbe hat die Geschäftsstellenleitung der Stiftung übernommen. Mit der 2007 gegründeten

Stiftung (Stiftungskapital 10 Mio. Euro) will die Freie und Hansestadt Hamburg Sportboothäfen an der Tide-Elbe in ihrer Arbeit gegen die Verschlickung finanziell unterstützen. Voraussetzung der Mittelvergabe ist ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss für die Fahrrinnenanpassung.

Ansichten einer Hochseeinsel

Am 26. März 2010 um 14 Uhr eröffnet der Kreispräsident des Kreises Pinneberg, Burkhard E. Tiemann, im Foyer der Geschäftsstelle der Maritimen Landschaft Unterelbe die Fotoausstellung „Helgoland - Ansichten einer Hochseeinsel.“ Dann wird

auch der Uetersener Fotograf, Thorsten Berndt, persönlich den Eröffnungsgästen seine „spannungsreichen Schwarz-Weiß-Fotografien im Quadrat“ von der, zum Kreis Pinneberg gehörenden, einzigen Hochseeinsel Deutschlands präsentieren.

Rissener restauriert Segler in Stade

Zusammen mit Freiwilligen der Jugendbauhütte Stade und mit Unterstützung vom Museumsverein Stader Verkehrs- und Technikmuseum, restauriert der

Rissener, Bernward Lang, seinen historischen Lotsenschoner aus dem Jahr 1874. Das Museum stellt ihm Platz und die museumseigene Holzwerkstatt zur Verfügung.

Jugendlicher Einsatz für alte Schiffe

Die Stiftung Hamburg Maritim finanziert die Ausbildung von acht Lehrlingen auf der Werft von „Jugend in Arbeit e.V.“. Die Harburger Werft restauriert

vornehmlich historische Schiffe und ist mit insgesamt 67 Auszubildenden größter Ausbilder im Norden.

www.stiftung-hamburg-maritim.de

Wassertourismus an der Oste gefördert

Der jüngst fertig gestellte Anleger für Fahrgastschiffe Klint-Hecht-hausen (Hemmoor) schließt eine Anlegerlücke auf der Oste und trägt zur Vernetzung der Sehenswürdigkeiten entlang der Oste bei. Mit Hilfe von Mitteln aus dem LEADER-Programm wurde der Anleger 2009 in Betrieb genom-

men. Für den geplanten Anleger in Großenwörden (Himmelpforten) sind Fördermittelzusagen aus dem LEADER-Programm und dem Förderfonds der Metropolregion Hamburg/ Niedersachsen erfolgt - ein weiterer Ausbau des Anlegernetzes an der Oste steht damit bevor.

Hadag-Schiffe bis Stadersand

Ab April 2010 bieten Ausflugschiffe der Hadag erweiterte Niederelbfahrten an. An den Wochenenden pendeln die Hadag-Schiffe dann zweimal täglich zwischen Stadersand und Landungsbrücken.

Radfahrern eröffnet sich damit die Möglichkeit, von Cranz, Neuenfelde oder Finkenwerder aus, Hadag-Schiffe in ihre Unterelb-Touren einzuplanen.

www.hadag.de

Neue Elbtallinie

Eine neue Schifflinie nehmen die Betreiber der Elbtallinie ab Mai 2010 in ihren Fahrplan auf. Dann verkehren Schiffe der Elbtallinie zusätzlich zwischen Ham-

burg und Stade bzw. Glückstadt. Zwischenstopp in Wedel ist möglich. Von Hamburg fahren weitere Schiffe der Linie bis nach Wittenberge und zurück. www.elbtallinie.de

Fahrradbus in der Haseldorfer Marsch

Im Sommer nimmt ein weiterer Radwanderbus seinen Betrieb auf. Die Buslinie 589 mit Fahrradmitnahme-Angebot verkehrt dann zwischen der S-Bahn-Endhaltestelle in Wedel (S1) und Haseldorf bzw. Uetersen durch die Haseldorfer Marsch. Die Fahrradmitnahme ist kostenlos.

Seit vergangenem Jahr ist bereits ein Fahrradbus in der südlichen Unterelbregion saisonal im Einsatz. Die Busse hier verkehren wieder ab April 2010 zwischen Horneburg und dem Natureum Niederelbe/Balje.

www.elbmarschenhaus.de

www.tourismusverband-stade.de

Draisinestrecke wird ausgebaut

Der Ausbau der Draisinestrecke von St.Michaelisdonn bis zum Bahnhof von Marne ist im Gange. Das Vorhaben wird mit Hilfe von Fördermitteln aus dem Programm „Aktiv-Region Dithmar-

schen“ seit Herbst 2009 umgesetzt. Nach dem jetzigen Stand der Planungen beginnt der Betrieb Ostern 2010.

www.marschenbahndraisine.de

Hüttendorf gut frequentiert

Mit 1384 Übernachtungen verzeichnete das Hüttendorf am städtischen Freizeitbad LUV Brunsbüttel bereits im zweiten Jahr in Folge eine Steigerung von mehr als 43 Prozent. Das Hüt-

tendorf bietet mit acht rustikalen Vier- und Sechsbett-Holzhäusern günstige Übernachtungsmöglichkeiten für Radfahrer und Aktivurlauber.

www.freizeitbad-brunsbuettel.de



Veranstaltungen



in der maritimen Landschaft der Unterelbe und Schleswig-Holstein!

APRIL

22 bis 25. April	Ochsenmarkt	Wedel
Ende April	Schachblumenfest	Hetlingen

MAI

01. Mai	Saisoneröffnung der Wriggfähre	Kronsnest
07. bis 09. Mai	821. Hafengeburtstag	Hamburg
08. Mai	6. Leuchtturmfest	Grünendeich
10. bis 11. Mai	15. Fischerfest	Cuxhaven
15. Mai	7. Tag der Hanse	Buxtehude
15. bis 16. Mai	6. Störschipperfest	Itzehoe
26. Mai	4. Fährmarkt/Schwebefähre	Osten
13. bis 16. Mai	Die Heringsregatta	Kappeln
	Die Rumregatta	Flensburg
29. bis 30. Mai	5. Wikingerfest im Yachthafen Jork-Neuensleuse	

JUNI

02. bis 06. Juni	33. Deutscher Seeschiffahrtstag	Cuxhaven
05. bis 06. Juni	Harburger Hafenfest „Leinen los“	
05. bis 06. Juni	Wattolümpiade/Wattstockfestival	Brunsbüttel
11. bis 13. Juni	Altstadtfest	Buxtehude
17. bis 20. Juni	43. Glückstädter Matjeswochen	
17. bis 20. Juni	36. Altstadtfest	Stade
19. bis 20. Juni	36. Tag der Shantychöre	Cuxhaven
19. bis 27. Juni	Kieler Woche	Kiel
26. Juni bis 04. Juli	115. Kanalgeburtstag	Brunsbüttel

JULI

03. bis 04. Juli	Rosenfest	Uetersen
04. Juli	17. Elbstrandrennen	Krautsand
03. bis 11. Juli	Altländer Kirschenwoche	
09. bis 11. Juli	Husumer Matjestage	
11. Juli	Shantychor-Festival	Brunsbüttel
16. bis 18. Juli	Großes Hafenfest	Wedel
17. bis 18. Juli	34. Cuxhavener Hafentage	
23. bis 25. Juli	Kutterregatta	Friedrichskoog
24. Juli	16. Cuxhavener Fischerfest	
24. Juli	37. Germanischer Fünfkampf	Otterndorf
30. bis 31. Juli	34. Altstadtfest	Otterndorf
30. Juli bis 01. Aug.	Hamburg-Cruise-Days	Hamburg

AUGUST

08. August	Duhner Wattrennen	Cuxhaven
14. August	28. Hafenfest und internationales Pappbootrennen	Neuhaus / Oste
22. August	Hafenfest	Friedrichskoog
27. Aug. bis 05. Sept.	Hafenfest und Florawochen	Elmshorn
05. bis 08. Aug.	Hanse Sail	Rostock
12. bis 15. Aug.	Flensburg Nautics	
13. bis 15. Aug.	Piratentage Eckernförde 2010	

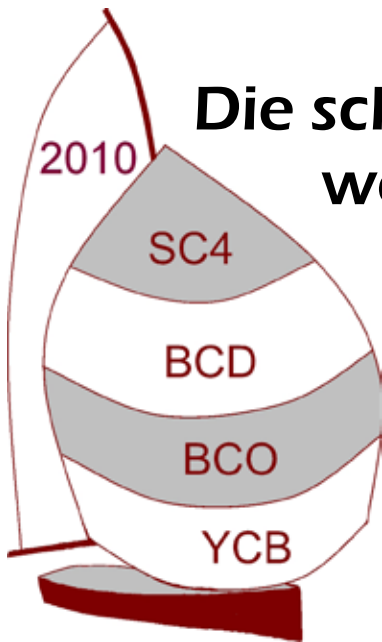
SEPTEMBER

04. Sept.	Hafenfest	Steinkirchen
04. Sept.	NOK Romantika	Brunsbüttel
Mitte Sept.	Schleusenfest	Wischhafen
10. bis 12. Sept.	20. Oberndorfer Regatta	
10. bis 11. Sept.	Yachthafenfest	Wedel
21. bis 26. Sept.	Dithmarscher Kohltage	

OKTOBER

02. bis 03. Okt.	Otterndorfer Drachenfest	
10. Okt.	Friedrichskooger Krabbentage	
17. Okt.	17. Shantychor-Festival	Stade

Oberelbe Regattatermine



Die schnellsten Segler der Oberelbe werden gesucht !

Gewertet werden die 4 Oberelberegatten des BCD, BCO, SC4 und YCB, wovon wenigstens zwei gesegelt werden müssen. Jollen und Kielschiffe werden getrennt gewertet. Die ersten 3 Schiffe jeder Gruppe erhalten einen Preis.

Gewertet wird wie folgt:

Die kürzeste berechnete Zeit der jeweiligen Regatta entspricht 100%. Jeder Segler erhält entsprechend seiner berechneten Zeit die Prozente. Die Prozentpunkte der zwei besten Regatten werden zusammen gezählt und der Mittelwert gebildet. Der Segler mit der niedrigsten Prozentzahl bekommt den ersten Platz.

Die Preisverleihung

findet im drauffolgenden Winter statt, der Termin folgt.

Folgende Regattatermine sind festgelegt:

YCB	Regatta	8. Mai
SC4	Regatta	5. Juni
BCD	Regatta	8. August oder 22. August (Termin steht noch nicht)
BSV	Inselcup	21./22. August Dove Elbe (Jollen)
BCO	Regatta	4. September

Mittwochssegeln !

Das Mittwochssegeln ist auch eine gemeinsame Veranstaltung, hier sind alle Vereine der Oberelbe eingeladen teilzunehmen. Sollte die Anreise mit dem Boot nicht möglich sein, ist es auch möglich um 18.00 Uhr des jeweiligen Tages bei jemand mitzusegeln.

Mittwochssegeln:

19.05.2010	YCB	01.09.2010	BCD
16.06.2010	SC4	08.09.2010	SC4
25.08.2010	YCB	15.09.2010	BCO

Veranstaltungen



Elbinsel-Radspaß 2010

Im Rahmen der Wilhelmsburger Radwoche werden in diesem Jahr erstmals der „Elbinsel-Radspaß“ mit dem „Elbinsel-Radrennen“ stattfinden. Die igs und der Radsport-Verband Hamburg e.V. laden ein am

Sonntag, den 6. Juni 2010 von 9.00 - 17.00 Uhr

rund um den Berta-Kröger-Platz

mit dabei zu sein. Auf einer Strecke von 15,6 km durch den Wilhelmsburger Osten werden Jedermann und Vereinssportler jedem Alters ihr Können unter Beweis stellen. Für Begleiter und Zuschauer ist auf dem Berta-Kröger-Platz ein attraktives Rahmenprogramm mit Informationsständen, Mitmachaktionen und einem Bühnenprogramm rund um das Thema „Radfahren und Radsport“ geplant.

Teilnahme am Radrennen

Eine Anmeldung wird voraussichtlich ab April möglich sein. Informationen hierüber finden Sie in Kürze unter www.igs-hamburg.de und www.radsport-hh.de

Aus der Vereinigung



Erneuerung des Westtores

Nach gemeinsamen Beschluss anlässlich der Jahreshauptverhandlung 2009, wurde die Freigabe der Kosten für die Erhöhung der Tordurchfahrt von 3,90 m auf 5,40 m, sowie die Erneuerung des Westtores beschlossen.

Ursprünglich sollte ein Industrie-Sectionaltor verbaut werden. Es stellte sich jedoch heraus, dass die Sensortechnik nur im unteren Segment eingebaut werden darf. Leider liegt unser Bootslager im Vordeichgelände mit der Tendenz, dass bei starken Westwinden die Bodenplatte überflutet werden, was wiederum der Elektronik mittelfristig schadet.

Also musste eine andere Lösung geschaffen werden: Alternativ hatten wir uns ein Industrierolltor anbieten lassen, das aber nicht in die engere Wahl kam, da es teurer in der Beschaffung war.

Nach Verhandlungen mit der Industrie, sowie die Umstellung von 6 auf 4 Stk. Polycarbonat-Lichtbänder und die Wahl der Standardbeschichtung „moosgrün“, konnten wir annähernd den budgetierten Preis erzielen.

Die Bauleistung inkl. Gerüstbau ging an das Bauunternehmen Jochen Heidorn. Der Rückbau des Steingiebels ist von einigen Segelkameraden in Eigenleistung vorgenommen worden, ebenso der Korrosionsschutz an der Stahlkonstruktion und die Verglasung des Giebels.

Leider war der Steg des Breitflanschträgers derart stark korrodiert, dass dieser ausgetauscht werden musste, was die kalkulierten Kosten erhöhte.

Wie immer am Bau, so ist die Prognose im Frühjahr hinsichtlich der Auslastung eine andere als sie dann in der geplanten Bauphase zutrifft.



Foto: Bernd v. d. Heide

So ergaben sich auch hier leichte Reibungspunkte mit den ausführenden Unternehmungen. Letztendlich waren wir aber pünktlich zum Aufslippen unserer Seniorenmannschaft (fast) fertig.

Herzlichen Dank an alle Vereinskameraden, die zusätzlich zu ihrem Arbeitsdienst hier mit

ihrer Arbeitskraft tatkräftig eingesprungen sind: Torben Grote, Norbert Meyer, Michael Krebs, Manfred Köncke, Joachim Sumfleth, Peter Kropholler, Martin Baeter, Ingo Wichmann und weitere die nicht genannt werden möchten.

Gez.: Bernd v. d. Heide (Bauausschuss)



Aus der Vereinigung



Protokoll dieses Winters in unserem Hafen!

+++ Erderwärmung +++ Klimawandel +++

Wenn man eine Flüssigkeit mit einem feuchten Tuch abdeckt und in die Sonne legt verdunstet die Feuchtigkeit aus dem Tuch und durch die Verdunstung erfolgt ein Kühlungseffekt.

So muss es auch in diesem Jahr hier bei uns gewesen sein. Über uns eine feuchte Decke und darüber die Sonne, also unten wird gekühlt und im Hafen entsteht eine Eisdecke.

Folge: durch die Frostankündigung am 18.12.2009 wurden auf der „Nina“ Frostschutzmassnahmen getroffen, Mercedes und Verona mit Frostschutzmittel gefüllt.

21.12.2009 - Das Eggen ist nicht möglich, Eis im Hafen ca. 2-3 cm. Am 26.01.2010 wird das erste mal über ein Alstervergnü-

gen gesprochen, auf der Elbe hat die Berufsschiffahrt schon Schwierigkeiten mit dem Treibeis, die Eisbrecher sind Tag und Nacht im Einsatz, im Januar werden bis 16° minus gemessen.

28.01.2010 - Die Eisdicke hat 15-20 cm, die „Nina“ liegt im Eispanzer und muss befreit werden. P. Harder und G. Schipke sägen mit einer Kettensäge die „Nina“ frei, Martin, Heiner, Berni und Ingo wuseln mit Pekhaken und Harken das Eis unter oder auf die Eisdecke.

02.02.2010 - An den Pfählen hat sich ein Eispanzer gebildet, Gefahr für die Schlösser. P. Harder und G. Schipke benutzen Leitern, um zu den Schlengeln zu gelangen, es besteht immer Einbruchgefahr! M. Römhild ist an Land als Sicherheitsperson



Foto: Norbert Taubhorn

um gegebenenfalls Hilfe für die Beiden heranzurufen.

08.02.2010 - Die Schifffahrt auf dem Elbe-Trave-Kanal ist eingestellt, später auch dem Elbeseiten- und Mittellandkanal.

Freitag 19.02.2010 - Der erste Schlengel hat sich aufgehängt, nun ist Not am Mann, Samstag müssen wir rann. Die Schlösser sind deformiert und müssen geöffnet werden. P. Harder, G. Schipke, Ingo, Heiner, P. Geiser

legen wieder Leiter an Leiter auf das Eis, um die Schlösser zu öffnen und die Schlengel gegen vertreiben zu sichern, wenn das Eis aus dem Hafen treibt.

Auf dem Mastenponton standen noch einige Mitglieder bereit, um Sicherungsmaterial herbeizuschaffen.

01.03.2010 - 7.30 Uhr - Nach langer Eispause ist Aneggen angesagt, Berni und Ingo eggen auch tatsächlich an, kein Kühl-



Foto: Peter Harder

wasser für Mercedes, wieder Plastik in der Kühlwasserleitung. Nach ca. einer $\frac{3}{4}$ Std haben die Beiden den Schaden behoben und legen los.

Ab 03.03.2010 ist der Elbe-

seitenkanal für die Berufsschiffahrt wieder freigegeben.

Ein dreifaches Gode Wind Ahoi für den kommenden Sommer.

Ingo Wichmann

Der kleine Helfer!

Und der kleine Helfer lohnt sich doch. Der in 2009 angeschaffte kleine Traktor ist ein ISEKI TU1900 mit einem

3 Zylinder Isuzu Direkteinspritzer Dieselmotor. Die Leistung beträgt 23 PS was 17 KW entspricht. Die 12 Vorwärts- und

4 Rückwärtsgänge werden über Sperrdifferentiale auf die 2 Achsen bzw. 4 Räder geschaltet. Es sind also eine Menge Zahnräder im Einsatz, die behutsam behandelt werden wollen. Aus diesem Grund soll das Gerät nur besonders eingewiesenen Sportkameraden überlassen werden.

Ausschlaggebend für die Beschaffung war die schmale Spurbereite des Fahrzeuges, die ein Fahren zwischen den Schienen der Slipbahn erlaubt. Hierdurch kann man auf der Slipbahn Trailer zu Wasser führen und auch den Slipwagen hieven, was im Slipbetrieb zu einer wesentlichen Zeitersparnis führt.

Der kleine Trecker ist sehr wendig und erleichtert das manövrieren zwischen den Schiffen, wenn diese geschoben oder gezogen werden müssen.

Im Slipbetrieb 2010 zeigten sich nun deutlich die Vorteile des kleinen Fahrzeuges. Bis auf wenige große Schiffe wurde meistens mit dem kleinen Trecker gearbeitet. Bei einigen schweren „Pötten“, vor allem wenn es vor den Keilen hakte, reichte die

Bodenhaftung nicht aus. Die Räder drehten durch. Im einen Fall reichte das Gewicht einiger Sportkameraden aus, die einfach zustiegen. Im anderen Fall musste der Senior des SVR, der Hanomag Baujahr 1951 – der Elbsegler berichtete in der Ausgabe 1/2007 – zu Hilfe geholt werden.

Der kleine Traktor kann den Hanomag nicht ersetzen. Eine schwere Zugmaschine wird im SVR weiterhin gebraucht. Der Junior ist aber mit seiner Wendigkeit eine sinnvolle Ergänzung in der Ausstattung des SVR.

Andreas Herz



Foto: Andreas Herz

Dütt un Dat

Wenn „er“ denn überhaupt da ist!

Da steht uns sicher einiges bevor! Denn wie ich gehört habe, muss man befürchten, dass der Wachtelkönig, ca. 27cm groß und ca. 200g schwer und zu faul zum Fliegen, unser Vereinsgelände für unseren Wassersport blockieren kann.

Nur vorweg - erzählt niemandem, was ich beobachtet habe. Ich habe bisher nichts hierüber verlauten lassen, nur Euch ziehe ich mit ins Vertrauen!

Bei unserer Absegefeier in unserer Bootshalle mit Zünftigem vom Grill und handgefertigten leckeren Salaten und Nachspeisen wurde zur besseren Verdauung Hochprozentiges gereicht.

In der Abenddämmerung ging ich nur mal so an die Westseite unserer Bootshalle, da wo sich unsere Slipanlage befindet. Mit einem Mal zuckte ich zusammen, hörte ich richtig? Ja, tatsächlich vernahm ich Rufe eines Wachtelkönigs. Wir kennen es inzwi-

schen alle, aus den Medien, dieses „Rrerrp – rrerrp“, als ob man mit dem Daumennagel über die Zinken eines Kamms streicht!

Im Südwesten von Hamburg, in Neugraben war ein großes Areal für ein Neubaugebiet geplant. Lange Jahre verzögerten sich die Baumaßnahmen, weil angeblich jemand den besonders geschützten Vogel gehört haben wollte! Erst mit erheblichen Einschränkungen und erheblicher Reduzierung der geplanten Größe dieses Wohngebietes konnte der Baubeginn erfolgen.

Bei uns in Neu Wulmstorf war es ähnlich. Nach Norden hin zum Rübker Moor hörte mal „jemand“ diese Geräusche, nachdem er erfahren hatte, dass hier ein kleines Wohngebiet entstehen sollte. Zack, schon war die Neubaufäche für lange Zeit gestoppt. Erst mit der Auflage, dass ein entsprechend breiter Graben zwischen Wohngebiet und Naturschutzge-

biet gebaut wurde, konnte endlich mit der Bebauung begonnen werden. Denn damit war die Gefahr gebannt, dass Hauskatzen in das vom Wachtelkönig „besetzte“ Gebiet eindringen könnten.

Aber das ist nicht alles! Unser Dorf Neu Wulmstorf soll eine Umgehungsstraße bekommen, um das Zentrum vom Schwerlastverkehr zu entlasten. Wie schön für die Bewohner.

Aber eine EU Regelung besagt, dass zwischen dieser neuen Straße und dem „Wachtelköniggebiet“ ebenfalls ein Graben für viele zehntausend Euro angelegt werden müsse. Aber man staune, unsere Dorfpolitiker haben sich schlau gemacht. Man könnte Geld sparen, wenn elektronische Katzen-Ultraschall - Scheuchanlage vor der neuen Straße aufgestellt werden, damit unsere Stubentiger nicht vom LKW übergemangelt werden. Aber um den Schutz der Katzen geht es gar nicht, sondern bevor Mietze den Wachtelkönig erreicht, soll sie von ihren Vorhaben abgebracht werden. Somit ist der Wachtelkönig erfolgreich geschützt, wenn er denn überhaupt da ist.

Aber was bedeutet das für unseren vereinseigenen Wachtelkönig! Man könnte sich vorstellen, dass wir den gesamten Bereich um die Slipanlage herum nicht mehr nutzen dürfen. Vielleicht nur noch im Winter, wenn er nicht da ist. Aber dafür ist unser Wassersport in diesen Breiten nicht ausgelegt. Die Slip verlegen, das Vereinshaus weg, davor eine Krananlage installieren. Rentner und Co. könnten es sich dann im Grillhäuschen in einer Ecke gemütlich einrichten. Der Raucherqualm wäre auch kein Problem mehr. Eine Krananlage, die das Slippen bei fast jedem Wasserstand erlauben würde, das hätte was! Aber nur ein kleines Stück entfernt, durch einen flachen Damm getrennt beginnt das Naturschutzgebiet Heukenlock. Da würden die Naturschützer schnell zur Stelle sein und unseren Krausleger verbieten, würde der doch den Vogelzug beeinträchtigen. Also die Vereinsanlagen verlegen, hierin hat der S.V.R. doch schon reichlich Erfahrung. Aber man bettet nicht einfach einen fast Neunzigjährigen um. Wir wollen mit der Natur leben,

und müssen uns schon jetzt mit einigem abfinden.

Eine Lösung wäre, den Hafen verschlickten zu lassen, kleine Parzellen drauf zu setzen, in Form von der jeweiligen Bootsgröße, mit hübschen Büschen und Blümchen geschmückt. Wieder hätten Wassersportler etwas für die Umwelt getan.

Der scheue Wachtelkönig, den man gehört haben will, aber noch

nie so richtig gesehen hat, wäre in seinem Element. Ja, Einbildung versetzt bekanntlich Berge.

Wenn Ihr, liebe S.V.R. Freunde des Bootssport, etwas Wissenswertes dazu beitragen könnt, dann bitte rechtzeitig zum ersten April Zweitausendelf, wegen der Aktualität und Dringlichkeit, direkt an die Elbsegler Redaktion. Danke.

Peter Harder



Nach Jahrzehnten begegnet Charlie seinem Freund Robert aus Kindertagen. Sie kommen ins Gespräch, und Charlie fragt seinen alten Freund, was er denn beruflich so mache.

„Ich bin Feuerwehrmann“, antwortet dieser stolz.

„Tatsächlich? Also, mein 15jähriger Sohn will auch Feuerwehrmann werden“, sagt Charlie.

Darauf rät ihm Robert: „Montiere doch bei Euch zu Hause eine Metallstange, damit er daran üben kann, wie man bei Feueralarm runterrutscht. Das macht Spaß und motiviert ihn für den Job.“

Einige Jahre später begegnen sich die beiden wieder.

„Hat es Dein Sohn denn nun geschafft, zur Feuerwehr zu kommen?“, fragt der Freund.

„Leider nicht“, antwortet Charlie mit betrübter Miene. „Aber meine Tochter ist Striptease-Tänzerin geworden.“

(April 2010 Reader's Digest)

Aufgeschnappt

Im Lokal sagt sie zu ihm: „Was starrst du dauernd zur Tür. Das macht mich ganz nervös!“ Darauf er: „Ich beobachte nur meinen Mantel, deiner ist schon weg!“

Kundin: „Ich brauche Äpfel für meinen Mann. Sind die mit Gift gespritzt?“ Darauf die Verkäuferin: „Nein, das müssen Sie schon selbst machen!“

Fritz begleitet seinen Vater zur Autowerkstatt, wo dieser neue Scheibenwischer kauft. Wieder zu Hause angekommen erzählt der Kleine seiner Mutter: „Weißt du was, Papa hat neue Klammern für seine Strafzettel gekauft!“

Im Flugzeug sagt der Pilot durch: „Wenn sich ein Arzt an Bord befindet, soll er bitte ins Cockpit kommen.“ Ein Mann steht auf und geht nach vorne. Nach wenigen Minuten kommt die Durchsage des Arztes: „Wenn sich ein Pilot an Bord befindet, soll er bitte ins Cockpit kommen.“

Peter Harder



Aus der Vereinigung



Ein Vollschiiff segelt durch's Clubhaus...

... und regt an zu einer weitergehenden Betrachtung eines Großseglers mit den Rickmers-Farben, zum Marinemaler Joh's Holst aus Altenwerder und zur Veränderung des Köhlbrands durch die Container-Schiffahrt

1. Was uns das Bild im Clubhaus zeigt, was wir darin bestimmen und daraus ableiten können

Kurzbeschrieben handelt es sich erkennbar um ein 4-Mast-Vollschiiff in voller Fahrt voraus; mit grüner Rumpffarbe, weißem Wasserpaß; Schiffsname nicht leserlich; jeweils 7 Rahen an vier Masten; jeweils 4 Segel gesetzt (Fockmast: Fock, Vor-Untermars-, Vor-Obermars-, Vor-Unterbramsegel) und je 3 Segel beige bunden mit teils gefierten Rahen (Sky-, Royal-, Oberbram-Rahsegel); Sonne in warmen Farben; bewegte See mit brechenden Wellenkämmen; Windstärke um 6 bis 7 Beaufort; graublauere See. Das Bild findet sich nicht in den der deutschen Marinemalerei gewidmeten Büchern sowie in der 1998 von Walter König veröffentlichten Bildbiographie „Marinemaler JOH'S HOLST - Sein Leben, sein Werk, seine Welt“, was angesichts der überaus zahlreichen Bilder von Johannes Holst nicht verwunderlich ist.

Der von Johannes (Joh's) Holst nach Signatur im Jahr 1941 gemalte Segler könnte das Vollschiiff MABEL RICKMERS, Klasse Veritas, 264 engl. Fuß lang / 40 breit / 24,6 tief mit 2.065 Brutto-Registertonnen / 1.895 Netto-Rgt.) sein, das unter vielen anderen Neubauten auf deutschen Werften der Jahre 1896 bis 1905 in dem einzigartigen Fachbuch



Foto: Andreas Herz

Original-Reproduktion im SVR-Clubhaus: Ein Rickmers-Vollschiff von 1941

zur Segelschiffsgeschichte von Walter Laas „Die grossen Segelschiffe - Ihre Entwicklung und Zukunft“ von 1908 (Reprint 1972) beschrieben wird. Deren Baugeschichte deutscher Großsegler beginnt übrigens mit der 1858 auf der Reiherstiegswerft für Rechnung der HAPAG gebauten Bark DEUTSCHLAND als erstem aus Eisen gebautem Segelschiff. Die Geestemünder Rickmers-Werft baute von 1891 bis 1905 sechs aus Stahlplatten genietete Segelschiffe mit zusammen 17.455 BRT. Die internationale Segelschiffahrt hatte zu diesem Zeitpunkt jedoch längst ihren Höhepunkt überschritten, wie Laas mit einer Grafik zum „Bestand an Segelschiffen über 50 Reg.Tons nach Bureau Veritas“ ausweist: Um 1880 waren es total noch um 155 Mio. NRT, davon England allein fast 60 Mio. NRT und Deutschland nur etwa 10 Mio. NRT, die insgesamt bis um 1905 auf 75 Mio. NRT abnahmen - die Segelschiffsflotte war infolge der seit um 1840 aufgekommenen Dampfschiffahrt praktisch halbiert worden. Der Bestand an Segelschiffen bei Hamburger Reedereien stieg von 1891 bis 1905 allerdings noch von 100 auf etwa 125. Der Wettbewerb zwang dabei zu immer größeren Segelschiffen: Von

1898 bis 1905 nahm die Anzahl deutscher Vier- und Fünfmastschiffe aus Gründen der Wirtschaftlichkeit von 25 auf 58 um mehr als das Doppelte zu.

In „Weltgeschichte der Seefahrt - Band III: Von 1800 bis 2002“ (Wien / Graz 2002) weist Helmut Pemsel in seiner einzigartigen Übersicht zur zivilen Schifffahrt aus, daß Deutschland um 1908 mit seiner Handelsflotte an Segelschiffen weit hinter anderen Seefahrtsnationen lag, was die Anzahl der Schiffe anging (2.679 zu 9.510 in Großbritannien und 5.718 in Norwegen), doch mit insgesamt 533.000 NRT und durchschnittlich 198 NRT die größten Handelssegler besaß, England hatte dagegen Ø 154 NRT und Norwegen Ø 132 NRT. „Unser“ viermastiges Vollschiiff im Clubhaus war wohl eines der größten davon; sein Schicksal können wir nicht rekonstruieren, ohne zu wissen, welches dieser eindrucksvoll und zeitlos schönen Großsegler Joh's Holst vor fast 70 Jahren tatsächlich gemalt hat.

2. Der autodidaktische Künstler JOH'S HOLST: Sein Leben in Altenwerder und sein Schaffen

Johannes Holst wurde am 22. Oktober 1880 als Sohn des Frachtwer-Eigentümers und Händlers Claus-Peter H. (1839 - 1925) auf der Elbinsel Altenwerder geboren (Quelle: Walter König w.o.), die damals noch zum Landkreis Harburg im Regierungsbezirk Lüneburg gehörte. Johannes hatte fünf ältere Geschwister, wuchs auf in der ländlich-maritimen Welt des Elbearmes Köhlbrand und in Nachbarschaft zu Finkenwerder, wo die Familie Kinau mit ihrem ebenfalls 1880 geborenen Sohn Hans lebte, der nach seinem Tod als kaiserlicher Marinesoldat 1916 mit seinen Romanen berühmt wurde; sein Dichtername >Gorch Fock < ziert bis heute die beliebtesten deutschen Segelschulschiffe, die 1933 erbaute „Nr. I“, heute als Museum des Vereins „Tall Ship-Friends“ in Stralsund und die 1958 zu Wasser gelassene „Nr. II“ der Deutschen Bundesmarine, die darauf Offiziersausbildung betreibt.

Johannes Holst zeigte schon in der Volksschule musische Begabungen, wurde zunächst aber in die Lehre beim Malermeister Hinrich

Paul Lüders (1826 - 1897) gesteckt, wo er von seinem Meister auch den künstlerischen Teil des Schiffsporträtmalens erlernte. Aus diesen Jahren ist als älteste bekannte Arbeit von Johannes Holst das 1895 entstandene Aquarell des Altenwerder Fischkutters „L.L. 50“ bekannt. Holst's bildnerische Arbeiten erstreckten sich bald auf menschliche Porträts nach Vorlagen sowie auf Landschaftssujets seiner heimatlichen Umgebung. Er studierte autodidaktisch Schiffstypen und deren Takelagen, Fischkutter und Rahsegler. Schon als Dreiundzwanzigjähriger wagte er den Schritt in die Selbständigkeit, weil er seine Bilder bereits verkaufen konnte. Sein Vorbild war jetzt der bekannte dänische Maler Daniel H. A. Melbye (1818 - 1875), von dem er einige Arbeiten kopierte. Weitere Idole waren für ihn der Hamburger Professor Heinrich Leitner (1842 - 1913) und dessen weitgereistem Meisterschüler Carl Wilhelm Hugo Schnars-Alquist (1855 - 1939), dessen Malstil auch Holst prägen sollte. In der Folge entstanden einige der berühmtesten Schiffsporträts von Joh's Holst, wie er sich mit seiner Signatur nun abgekürzt nannte. 1909 war es erstmalig ein Bild der berühmten 1902 gebauten 5-Mast-Bark PREUSSEN; 1909 malte er sogar die kaiserliche Yacht METEOR. In den Folgejahren entstanden vornehmlich Sujets mit Dampfern, Schleppern und Feuerschiffen. Nach seinem Kriegsdienst im Frankreich-Feldzug des Ersten Weltkrieges kehrte Holst mit einem Gehörschaden zurück, was seine Freude an der Musik und seinem eigenen Instrumentenbau sehr beeinträchtigte. Bis um 1939 entstanden deshalb nur etwa 25 Gemälde, allerdings „von hoher Qualität“, wie Walter König schreibt, der von „350 gesichteten Bildern“ aus insgesamt „mehr als 2.000“ in den 62 Lebens- und Schaffensjahren berichtet, was erstaunliche 32 Bilder pro Jahr ergibt.

Joh's Holst war selbst ein begeisterter Segler und besaß den selbst konstruierten Seefahrtskreuzer MIA LISA, den er schon 1927 zusammen mit Altenwerder Fischerbooten malte. Holst war zusammen mit seinem Bruder Rudolf Mitglied in der SVAOe, segelte seit 1912 Regatten auf der Unterelbe, später mit dem Neubau MIA LISA II. Mit seinen Schiffsbildern „bezahlte“ er dabei gelegentlich Segel- und Boots-

bau-Rechnungen. Holst besaß schon früh eine Leica-Kamera, mit der er Motive und Details für sich dokumentierte. Holst's Gesamtwerk und sein lebenslanges, energisches künstlerisches Schaffen haben immer wieder Anerkennung und Bewunderung gefunden,- bis heute, wenn einzelne seiner Schiffsbilder im Kunsthandel immer noch hohe Preise von um 5.000 Euro erzielen. Ein Werkverzeichnis gibt es jedoch bisher nicht. Am 3. Juli 1965 verstarb Joh's Holst in seinem Altenwerder Haus; seine Grabstelle wurde der Altenwerder Kirchhof. Holst zählt auch heute, über 40 Jahre nach seinem schaffensreichen Leben, noch immer zu den bekanntesten deutschen Marinemalern seiner Zeit, unter ihnen Willy Stöwer (1864 - 1931), Hans Bohrdt (1857 - 1945), Robert Schmidt-Hamburg (1885 - 1963), Claus Bergen (1885 - 1964) und sein Vorbild Hugo Schnars-Alquist.

Zur deutschen Marinemalerei, die bis heute viele monographische Darstellungen und museale Ausstellungen gefunden hat, wie es Lars U. Scholl in seiner kunsthistorischen Übersicht „Deutsche Marinemalerei 1830 - 2000“ (Helgoland 2002) abschließend beschreibt, „hat die akademische Kunstgeschichte, abgesehen von wenigen Ausnahmen, weitgehend einen Bogen gemacht“, und weiter: „Die Marinemalerei in Deutschland unterliegt bestimmten politischen und gesellschaftlichen Bedingungen, unter denen sie sich zu einer eigenständigen Gattung entwickelt, deren ideen- und motivgeschichtliche Erforschung weiterer wissenschaftlicher Bemühungen bedarf“. Es scheint, daß der lebenslang heimatortsverbundene Marinemaler Joh's Holst vom Stromgebiet der Elbe fast über sein langes 70-jähriges Kunstschaffen hinweg hier auf sympathisch-realistische Weise Schiffahrtsgeschichte geschrieben hat, zumeist von segelgetriebenen Fahrzeugen, seiner eigenen großen Liebe und Weltsicht.

3. Die Heimat des Joh's Holst: das alte, heute nicht mehr existente Inseldorf Altenwerder

Altenwerder ist uns älteren Seglern noch als Dorf hinterm Deich auf der Westseite des Köhlbrands geläufig, mit seinem kleinem Fischereihafen,

dem Dampfer-Steg für die Fahrgastschiffe zwischen Harburg und den Landungsbrücken, mit einem großen Sägewerk, das der Familie Schulz gehörte, einigen imposanten Privathäusern am Deich, einer größeren Werft mit Slipbahn und einer weiteren für einen einzigen Kutter. Wir segelten daran stets vorbei, nannten sogar eine SVR-Vereinswettfahrt „Köhlbrand-Regatta“, als es die noch die Trajektfähren „Bubendey“ und „Wendemuth“ gab. Altenwerder war eine liebgewordene „Ufer-Kulisse“ unserer zumeist zur Unterelbe gerichteten Wochenend-Touren. Dieses über Jahrhunderte gewachsene Elbpanorama am Köhlbrand gibt es nicht mehr; statt dessen wurde dort Hamburg's Container-Umschlag um die modernste Anlage der im Jahr 2002 eröffneten „CTA“ (für 2,4 Mio. TEU-Kapazität pro Jahr) am seeschiffstiefen Wasser des mittleren Köhlbrand errichtet, nachdem das alte Fischer- und Bauern-dorf Altenwerder bis 1998 entvölkert und dann abgetragen wurde. Unser Großsegler-Bild von Joh's Holst von 1941 soll uns deshalb auch an Altenwerder's Geschichte, seine liebgewordene stille Existenz gegenüber des Reviers unserer Gründerzeit am Reiherstieg und aus späteren Süderelbe-Jahren erinnern.

Im einzigartigen Haspa-Buch über die Stadtteile Hamburgs „HAMBURG - Von Altona bis Zollenspieker“ (Hamburg 2002) wird über Altenwerder noch siebenseitig berichtet: Besiedelung der flachen Elbinsel um 1100 n.C. als >Oldenwerdere<; Ersterwähnung um 1250, damals im Westteil zum Erzbistum Bremen gehörig, im Osten zum Herzogtum Braunschweig-Lüneburg, deren beider Vertrag von 1418 die neue Eindeichung nach einer Sturmflut regelte. Im 30-jährigen Krieg kam der Westteil an Schweden und 1714 insgesamt an Braunschweig-Lüneburg; Altenwerder war „lüneburgisch“ bis zum „Groß-Hamburg-Gesetz“ von 1937/38. Milcherzeugung und -handel sowie Fischfang seit dem 17.Jh. waren die Haupterwerbsquellen der Insulaner; dazu kamen ab 1750 der Schiffbau, die Seilerei und der Holzhandel. Die Elbe-Karte des Hamburger Segel-Clubs e.V. von 1932, die unseren Gründern noch als Revierübersicht diente, weist für den mittleren Köhlbrand noch Wassertiefen von 7 bis 8 m ü.NN aus und eine auch uns bekannte Befeuerung

mit je einem Richtfeuer bei Altenwerder und bei Moorburg sowie einem Quermarkenfeuer am Kleinen Kattwik, dazu mehrere rote Lateraltonnen (und auf der Wilhelmsburger Reiherstieg-Seite mit unserem ersten Bootshafen). Altenwerder ist damals schon hoch als Binnenmarsch eingedeicht, mit zahlreichen Gebäuden an den Deich-Innenseiten. Infolge des 1961 erlassenen Hafenerweiterungsgesetzes Hamburgs und der 1962-er Flutkatastrophe wurden zunächst die Deichlinien verkürzt und erhöht, später wurden die stadtseitigen Aufkäufe und Hausabrisse entgegen breitem Bevölkerungsprotest vollzogen. Ob Joh's Holst diese Entwicklung erwartet hat, wissen wir nicht; daß Altenwerder als ländlicher Elbinsel-Stadtteil keine Zukunft mehr haben würde, schien den dortigen Einwohnern um 1965, zu Holst's Lebensende, wohl schon gedroht zu haben. In Holst's Werk finden sich zwar etliche Altenwerderische Binnendeichs-Motive, doch eine verstärkte Dokumentation seines Lebensortes bis um 1965 ist nicht zu erkennen. Heute zeugt von dieser 700 Jahre alten Inselgemeinde nur noch die 1831 erbaute St.Gertrud-Kirche, die eingezwängt steht zwischen der westlichen Autobahn 7 und dem rundherum aufgespülten und befestigten Hafenerweiterungsgebiet von Altenwerder, dessen Name immerhin noch im Kürzel „CTA“ erhalten geblieben ist.

4. Wie kommt dieses Bild nun in unseren Verein?

Die frühere Leihgabe durch den langjährigen 2. Vorsitzenden Paul Riekborn †, Nachkomme einer Fischerfamilie aus Altenwerder wurde vom seinerzeitigen SVR-Vorsitzenden Heinrich Holst (*nicht verwandt mit dem Maler Holst*), durch ein im Kunsthandel erworbenes ähnliches Großsegler-Bild von Joh's Holst ersetzt und ziert seither die Pantry-Seite unserer allseits beliebten Clubhaus-Theke.

Hanns-Björn Rüppell



Foto: Andreas Herz

Bikebrennen - nach Ausbringen der Ausleger im allgemeinen Arbeitsdienst

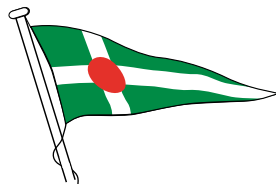
Termine 2010

Abslippen Hallenlieger	Sa/So	27./28.03.2010	
Abslippen Außenlieger	Fr/Sa	02./03.04.2010	
Außerordentliche Hauptversammlung	Mittwoch	26.05.2010	19.00 Uhr
	Mittwoch	15.09.2010	19.00 Uhr
	Mittwoch	08.12.2010	19.00 Uhr
Vorstandssitzungen mit allen Ressortvertretern:	Mittwoch	17.02.2010	19.00 Uhr
	Mittwoch	01.12.2010	19.00 Uhr
Flaggenparade	Samstag	17.04.2010	16.00 Uhr
Abfahrt und Flaggenparade <i>anschl. Treffen im Clubhaus</i>	Samstag	02.10.2010	



Foto: Elke Herz

Die Schlei bei Kappeln - Sommer 2009



Segler-Vereinigung Reiherstieg von 1926 e.V.

Finkenrieker Hauptdeich 14 · 21109 Hamburg

www.svr-hamburg.de

info@svr-hamburg.de