

# Elbsegler

SVR Magazin

2 / 2009



Foto: Ocke Deutschmann

## 1.600 Seemeilen

**Die THOBEA in unbekannten Gewässern von Polen, dem Baltikum, den Schären von Finnland, Aland und Schweden.**

*Ein Reisebericht von Ocke Deutschmann und Nina Matthess*



Foto: Andreas Herz

*Abendstimmung Baltic Bay - Laboe*

## **Impressum**

Herausgeber: Segler-Vereinigung Reiherstieg von 1926 e.V.  
Finkenrieker Hauptdeich 14 – 21109 Hamburg  
www.svr-hamburg.de    info@svr-hamburg.de  
14. Jahrgang    28. 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 1/2010 ist der 25. Febr. 2010

*Liebe Elbsegler-Leser!*

und wieder ist eine Saison vorbei.

Termingerecht sind alle Boote aufgeslipt. Dank des neuen höheren Rolltores, welches gerade noch rechtzeitig geliefert und eingebaut wurde, gab es diesmal keine Probleme mit der Durchfahrtshöhe.

Dank der Eigenhilfe durch Ingo konnte das Gerüst am Abend vor Slipbeginn abgebaut werden und so war die Einfahrt frei. Das Eggen in unserem Hafen wurde auch dank der jetzt mit E-Starter versehenen neuen Pumpe verstärkt aufgenommen. Die Herbstpeilung hat uns eine Zunahme von ca. 1700 cbm Schlick angezeigt, die wir mindestens wieder dahin bringen wollen wo sie herkamen, in den Strom.

Allen Eggern eine angenehme 3-stündige Hafenrundfahrt, allen Lesern ein frohes und besinnliches Weihnachtsfest, ein glückliches 2010 mit schönen - von Kontrollen verschonten - Törns.

Der SVR ein dreifach „Goode Wind, Ahoi“

*Geia Köncke*

# Vorstands-Info

---

Sie haben sich getraut und  
am 28. Aug. 2009 nach ausgiebiger  
Testphase trauen lassen.

Wir gratulieren

*Jasmin und Mike Holstein*

zur Hochzeit  
und wünschen ihnen eine glückliche Ehe



# Vorstands-Info



## **Neues aus Wedel:**

Die Hamburger Yachthafengemeinschaft bietet einen neuen Service an. Durch eine Vereinbarung mit Edeka-Markt-Kampmann in Wedel ist eine tägliche Versorgung der Fest- und Gastlieger mit Lebensmitteln aller Art möglich geworden.

Am Zugang zu den Schlegeln

sind Vordrucke und Briefkasten-angebracht worden. Hier können Freizeitkapitäne bis abends 20.30 Uhr ausgefüllte Bestelllisten abgeben. Edeka-Kaufmann Kampmann liefert am frühen Morgen ab 8.00 Uhr direkt an Bord.

Die Anlieferkosten betragen pauschal pro Schiff € 1,00.

## **Regulierungswahn**

Die Vereine und Verbände sind bestrebt der Jugend unseren Sport schmackhaft zu machen. Die einen versuchen den Kids das Segeln über Optis schmackhaft zu machen, sind dann aber meist finanziell nicht in der Lage, den älteren Jollen oder regattafähige Klassenboote vorzuhalten. Sie bilden im wesentlichen nur Individualisten aus.

Andere Vereine beginnen mit dem Jugendkutter und fördern damit den Breitensport und eine gewisse Ausbildung zum gesellschaftlichen Zusammenleben. Meistens hapert es dann aber an

Angeboten für die Junioren.

Wir haben für unsere Junioren die „THOBEA“ gekauft, hauptsächlich, um die in der Ausbildung befindlichen jungen Leute bei der Stange zu halten, bis sie sich ein eigenes Fahrzeug leisten können.

Der Bundesverband Wassersportwirtschaft hat eine Kampagne für den Wassersport entwickelt, um latent am Wassersport interessierte Menschen real aufs Wasser zu bringen.

Die Politik beschließt und verkündet, die Verwaltung jedoch behindert und verzögert.

Wenn es um die Regulierung des Wassersports geht, ist die Bundesrepublik der Spitzenreiter. Die vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, angekündigten Maßnahmen zur Deregulierung bei Führerscheinen, Funkzeugnissen, Kennzeichnungspflicht für Binnenwasserstrassen und vieles mehr, schmoren in den Aktenschränken der Behörden.

Im Gegensatz zum „Verkehrsminister“ kündigt das Ministerium, statt Erleichterungen, verschärfte Kontrollen auf dem Wasser an.

Klaus-Ehlert Meyer schreibt dazu in seinem Leitartikel in der Bootswirtschaft, dem Mitteilungsblatt des Boots- und Schiffbauerverbandes:

*Während die eine Seite also mit Geld und emotionalen Begriffen wie „Freiheit auf dem Wasser“ oder „den Alltag hinter sich lassen“, versucht, neue Menschen für den Wassersport*

*zu begeistern, müssen die etablierten Wassersportler an der deutschen Ostseeküste in diesem Jahr erfahren, wie schnell sich diese Begriffe verbrauchen, denn stets stehen am Sonntag Nachmittag die Herren von der Wasserschutzpolizei in den Yachthäfen auf der Brücke, rufen „Sportbootkontrolle“ und stapfen dann mit ihren schwarzen Strassenschuhen an Bord über helle Teakdecks um neugierige Blicke in die vielen Zertifikate zu werfen, die hierzulande für das Betreiben von Yachten erforderlich sind.*

Der neue §9 b im Seeaufgabengesetz öffnet hier Tür, Tor und Teakdecks.

Das Fazit für uns kann nur lauten: Die geltenden Vorschriften einhalten, für die Sicherheit von Crew und Schiff vorsorgen durch Vorhalten von Rettungsmitteln, sorgfältiger Törnplanung und Navigation.

G.K.

## **Führerschein nun auch in Norwegen**

Schon lange war die Einführung des Sportbootführerscheins in Norwegen geplant. Jetzt ist es soweit: der Führerschein wird in Norwegen ab Mai 2010 zur

Pflicht für Boote über 8,00 m Länge oder mit mehr als 25 PS.

Der deutsche Sportbootführerschein See wird anerkannt

## UKW

Die DGzRS hat zusätzlich zur Kurzwahl 124 124 die Rufnummer 0049 421536870 eingerichtet, da bei Überholungsarbeiten am Mobilfunknetz Störungen auftreten können.

Der bessere Weg ist aber immer noch UKW Kanal 16, da der Sender dann von der DGzRS eingepfeilt werden kann.

## Alkohol am Ruder

Die Niederlande haben die Promillegrenze auf 0,5 gesenkt.

„Das Führen eines Sportbootes im alkoholbedingt absolut fahruntüchtigem Zustand kann nicht als Anlass zur Entziehung der Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen im Strassenverkehr führen. Darüber hinaus dürfe der Sportbootführerschein nur von der jeweils zuständigen Wasser- und Schifffahrsdirektion entzogen werden, nicht vom Gericht, wie es beim Autoführerschein möglich ist.“

Dieser Urteilsspruch des Amtsgerichts Brandenburg wurde jetzt durch das Brandenburgische Oberlandesgericht bestätigt.

Dazu aus der Bundesdrucksache 402/09, als Entwurf einer Verordnung:

*Über das Ruhen der Fahrerlaubnis nach dieser Verordnung sowie eine vorläufige Fahrerlaubnisentscheidung entscheidet die Wasser- und Schifffahrsdirektion Nordwest.*

*Über die vorläufige Sicherstellung von Sportbootführerscheinen entscheidet das örtlich zuständige Wasser- und Schifffahrtsamt als Schifffahrtspolizeibehörde.*

Siehe [http://umweltonline.info/PDFBR/2009/0402\\_2D09.pdf](http://umweltonline.info/PDFBR/2009/0402_2D09.pdf)



# Vorstands-Info



*... und die Seele spannte weit ihre Flügel aus,  
flog übers Meer, als flöge sie nach Haus.*

Wir trauern um

**Fred Bärer**

\* 05.11.1936      † 22.10.2009

Mitglied seit 05.03.1965

**Alfred Holstein**

\* 18.11.1928      † 31.10.2009

Mitglied seit 16.01.1952

Unser Mitgefühl gilt den Hinterbliebenen.

## Nachruf

### **Fred Bärer**

Am 22. Oktober ist unser Sportfreund Fred Bärer verstorben. Fred gehörte seit 1965 zu unserer Vereinigung. Er hat zusammen mit seiner Bärbel verschiedene Kielschiffe gehabt und hat die letzten Jahre Gelting Mole als Domizil genutzt.

## Nachruf

### **Alfred Holstein**

Am 31. Oktober ist unser Sportfreund und Ehrenmitglied Alfred Holstein verstorben. Alfred war seit 1952 Mitglied unserer Vereinigung.

Alfred hat als junger Mann zusammen mit Bernhard Eyendorf ein Ruderboot gebaut. Die beiden haben versucht, damit zu segeln und schnell festgestellt, ohne Schwert geht das nicht. Nach Einbau eines Schwertkastens ging es schon besser. Den Spaß am Segeln brachte das aber auch nur bedingt, also wurde ein 15-er Jollenkreuzer gebaut. Später haben beide einen 20-er gebaut und zusammen gesegelt, bis sich bei beiden Nachwuchs anmeldete, bei Alfred der Jens und bei Bernhard die Kristin. Da haben die beiden die Eignergemeinschaft beendet und Bernhard baute sich seinen eigenen 20-er Jollenkreuzer.

Alfred war aktives Mitglied im so genannten Tortenklub.

# Aus der Vereinigung

## SVR Juniorenboot „Thobea“

Die „Thobea“ ist eine kleine Kielyacht vom Typ NADINE 24. Es ist ein handwerklich gut gebautes Kielschiff. Ursprünglich konzipiert als handiges kleines Schiff für Senioren mit zwar etwas beengter Kajüte aber dafür mit Einbaudiesel und Pantry. Das Schiff ist leicht zu segeln, wendig und hat sehr gute Schwerwettereigenschaften, mit bedingt, durch gewollte leichte Untertakelung.

Es ist ideal für dem Kutter entwachsene Jugendliche, die nicht auf reinen Regattayachten segeln und trotzdem dem Segelsport nachkommen wollen. Auf diesem Schiff soll die Umstellung vom Kutter oder der Jolle auf ein Kielschiff trainiert werden.

Wir stellen unseren Junioren, während der Berufsausbildungszeit und des Studiums, dieses Schiff zur Verfügung, um sie an den Segelsport und an den Verein zu binden. Es kann aber auch von etwas älteren Mitgliedern ohne eigenes Schiff genutzt werden, soweit Verfügbarkeit vorhanden ist.

Das Schiff wird, genau wie der Jugendkutter, von den Nutzern durch Winterpflege in Stand gehalten.

Die Koordinierung der Winterarbeiten und der Nutzung hat unser Mitglied Michael Krebs übernommen.





## NADINE 24

Länge ü.A.	7,56 m	Motor	Faryman Diesel 6 PS
Länge WL	6,10 m	Dieseltank	30 l
Breite	2,68 m	Wassertank	50 l
Tiefgang	0,85 m	Großsegel	11,0 m <sup>2</sup>
Verdrängung	1,80 t	Genua	20,00 m <sup>2</sup>
Ballast	0,70 t	Konstrukteur	Hans Hess
Kojen	4	Bauwerft	Hans Hess

# Reisebericht



## Sommertour der THOBEA 2009

**A**m 03. August 2009 ging es endlich los: Die Thobea machte sich auf, um eine lange Reise zu erleben: in den kommenden 53 Tagen wird sie über 1.600 Seemeilen zurücklegen, 9 verschiedene Länder anlaufen und kennenlernen, den nördlichen 60. Breitengrad sowie den 23. östlichen Längengrad überschreiten und letzten Endes wohlbehalten wieder in der SVR ankommen. Gemeinsam mit Patrick, Karin, Josef, Carina, Ocke, Jakob und Nina wird sie meterhohe Wellen meistern, sich im Nebel von dicken Frachtern und Fähren freihalten und in den Schären sorgfältig um Untiefen herum navigieren.

Um uns auf dieses Abenteuer vorzubereiten, haben wir schon wochenlang, was sage ich - monatelang vor der Tour begonnen, die notwendigen nautischen Unterlagen zu beschaffen und zu studieren. Wo sollte man nur bei guten Wetterbedingungen einlaufen, wo sind weite Strecken über offenes Wasser unvermeidlich und welche Besonderheiten erwarten uns in den uns unbekanntem Gewässern von Polen, dem Baltikum und den Schären von Finnland, Åland und Schweden?

Trotzdem waren wir alle noch sehr aufgeregt, als wir uns aufmachten. Zunächst ging es elbauf und durch den Elbe-Lübeck-

Kanal auf die Ostsee. Dort begann die Tour gleich mit einer Nachttour bis nach Warnemünde. Pünktlich zur Hansesail konnten wir manchen Großsegler bewundern. Doch uns zog es weiter, und so durchqueren wir in weiteren zwei Tagen den Greifswalder Bodden und erreichten Swinemünde in Polen. Das Einklarieren erwies sich unkomplizierter als erwartet: mangels Funkanlage konnten wir uns zwar nicht vorher anmelden, das sollte uns jedoch weder in Swinemünde als auch in weiteren Häfen in Polen und im Baltikum keine Probleme bereiten. Vielmehr waren die Hafenmeister freundlich und erledigten alle Formalitäten sobald wir uns im Hafen bei ihnen meldeten. Nach Swinemünde sollten wir in Polen noch drei weitere Male Einlaufen: in Dziwnow, Ustka und Wladis-

lawowo. Nach Polen sollte reisen, wer einsame Strände sucht, denn entlang der gesamten polnischen Ostseeküste zieht sich ein endloser Sandstrand auf dem nur selten eine Menschenseele zu sehen ist, auch sind wir dort nur sehr wenigen anderen Yachten begegnet. Direkt hinter den Stränden lagen meist direkt schöne große Wälder. Unterbrochen wurde diese Landschaft nur von den wenigen Hafenstädten, in denen zumindest im Sommer reger Touristenbetrieb herrscht. Wir hatten den Eindruck, die Partyfreudigkeit der Polen nahm von Hafen zu Hafen zu! In jedem Hafen gab es mindestens ein sehr aufwändig zurechtgemachtes Party-Piratenschiff welches Nacht für Nacht feierlustige Gäste einlud - eine Möglichkeit die auch wir wahrnahmen, als wir 5 Tage in Polen bei

starkem Nordwestwind in Ustka eingeweht waren.

Nachdem in den Hafenstädten doch recht belebtem Polen, wollten wir nun den großen Sprung wagen, von Wladislawowo bis in die baltischen Staaten zu segeln. Vor uns lagen mindestens 120 Seemeilen bis zum nächstgelegenen litauischen Hafen, Klaipeda. Die Wettervorhersage versprach zunehmend 5-6 Bft aus südwestlichen Richtungen, später wieder abnehmend auf 4 Bft – das klang für uns gut genug und wir legten frühmorgens ab in Wladislawowo. Über Nacht segelten wir in sicherer Entfernung zur russischen Enklave Kaliningrad vorbei. Nur selten tauchten in weiter Entfernung die Lichter einer Fähre oder eines Frachters auf, die meiste Zeit konnten wir unzählige Sterne und beeindruckend große Stern-

schnuppen beobachten! Der achterliche Seegang nahm zu, noch bevor uns der stärkere Wind erreichte. Gegen morgen hatte sich die Wettervorhersage leider nicht zum Guten gewandelt: mittlerweile hatte der Wind 6 Bft aus SSW erreicht, und wir rauschten mit Sturmfock und doppelt gerefftem Groß mit 8 Knoten nur so über die Wellen hinweg, aber die Vorhersage sprach nun nicht mehr von einer abnehmenden Tendenz auf 4 Bft, sie kündigte sogar mehr Wind an, zunehmend 7-8 Bft! Wir entschieden uns dafür, den zwar 50 Seemeilen weiter entfernten, aber auch bei Sturmstärke noch sicher anzulaufenden Hafen Liepaja anstatt Klaipeda aufzusuchen. Auf dieser Strecke habe ich sicher die höchsten Wellen erlebt die ich je gesehen habe – es ist schwer zu schätzen, aber

die höchsten dürften so um die 3-4 m gehabt haben. Die Thobea meisterte alles problemlos, hob stets brav ihr Heck bei jeder Welle – allerdings nur wenn wir aufmerksam große Wellen aussteuerten und rechtzeitig abfielen. Andernfalls wurde auch manches Mal das komplette Deck und der Rudergänger ebenfalls nass. Gegen 17:00 Uhr liefen wir in den Hafen von Liepaja ein und waren überglücklich und stolz, unser Ziel erreicht zu haben.

In Lettland verbrachte die Thobea nun eine ganze Woche. Ventspils und Liepaja sind schöne Städte mit einem wunderbaren Strand, schönen alten hölzernen Villen und Märkten, auf denen man an kleinen Ständen Obst und Gemüse günstig erstehen kann.

Von Lettland aus segelten wir in die Rigaer Bucht und erkundeten die estnischen

Inseln Saaremaa und Hiiumaa. Auch hier begegneten wir freundlichen Hafenmeistern – auch wenn nicht alle Englisch sprachen und wir uns mit Händen und Gesten verständigen mussten.

Mittlerweile war es bereits Ende August geworden; wir waren oft der einzige Gast im Hafen und erfuhren, dass „die Saison“ bereits Ende Juli geendet habe; huch – und wir wollten doch noch weiter nach Norden! Es waren aber noch immer über 20° C, strahlender Sonnenschein und in den einsamen Wäldern konnten wir ausgedehnte Wanderungen unternehmen und wild wachsende Blaubeeren und Himbeeren pflücken.

Auch Estland hat einen schönen Strand an der nördlichen Küste – blickt man aufs Meer hinaus, ist das nächste Land schon Finnland!

Unsere Reise führte uns nun hinüber nach Utö, einem finnischen Außenposten der Turku-Schären. Wie haben Segler-Generationen vor der Erfindung der GPS-Navigation, vor uns, nur die Einfahrt sicher finden können? Unser Respekt ist ihnen sicher! Um drei Uhr nachts machten wir auf Utö fest. Von nun an waren wir in den geschützten Gewässern der Turku-Schären Finnlands und anschließend der Åland-Inseln.

Besonders faszinierend war neben den Felsen die direkt neben 60 m Wassertiefe aus dem Wasser aufragenden mochten, die Entstehung der Ålands; sie gehören offiziell zwar zu Finnland, regeln viele ihrer innerpolitischen Fragen jedoch intern und halten sich vor allem fern von jeglicher militärischen Aktivität – sehr sympathische Menschen!

Erstaunlich fanden wir auch, dass die Inseln zwar direkt am Meer lagen, aber nach kurzer Zeit an Wanderungen durch bergige Wiesen und Felslandschaften erinnerte – die Wege stets gesäumt von Blaubeeren und Infotafeln über die Besonderheiten der Ålands.

Nachdem wir die Hauptstadt der Åland-Inseln, Mariehamn, besichtigt haben, machten wir uns auf Richtung Schweden. Der erste Teil der Nachttour verlief weitgehend unproblematisch; bald kam das Leuchfeuer von Tjärven in Sicht, einer der Einfahrten in die Schären vor Stockholm. Kurze Zeit später fiel uns auf, dass die Sicht hinter uns sich rapide verschlechterte – wir wurden vom Nebel verfolgt! Viele Fähren kamen uns von Stockholm entgegen, wohl Richtung Mariehamn – sie kreuzten dicht unseren Kurs. Wäh-

rend sie voraus lange vorher sichtbar waren, verloren sie sich achteraus schon bald in eine Wolke, die sie zunächst orange anstrahlten, und die dann erst die Brücke und nach und nach das ganze Schiff von oben her verschluckte – nicht mehr als eine Meile entfernt von uns. Was, wenn nun eine Fähre von achteraus aufkam die wir zu spät bemerkten? Nachdem wir das Leuchtfeuer Tjärven passiert hatten, verschwand auch dieses kräftige Licht bald hinter uns im Nichts; damit war klar, dass der Nebel tatsächlich auf Land zuzog.

Wir entschlossen uns, uns außerhalb des tiefen Wassers nach GPS von Schäre zu Schäre zu hangeln bis wir einen sicheren Ankerplatz erreichten. Die Rechnung ging auf. Ich werde aber nie das Gefühl vergessen, ständig einen riesigen

Schiffsrumpf dicht hinter uns auftauchen zu sehen...

Die restliche Tour verlief weniger nervenaufreibend. Wir machten in vielen schwedischen Häfen und Schären fest, waren aufgrund der fortgeschrittenen Sommerzeit fast allein im Schärenmeer – und das obwohl noch immer Temperaturen herrschten, bei denen man sich im T-Shirt am Deck oder auf einer Schäre sonnen konnte oder in der Ostsee baden konnte !

So gelangten wir unter anderem über Västervik, Kalmar, Karlskrona, Hanö, Ystad, Klintholm und Burg auf Fehmarn nach Travemünde.

Der Sprung nach Hamburg ist dann nur noch ein kurzer Weg. Endlich wieder in heimatlichen Gewässern!

In das Gefühl, sich einen Traum erfüllt zu haben, Stolz, die Herausforderung

bewältigt zu haben, mischen sich Sehnsucht nach Hamburg und Fernweh, weil man an all den wunderbaren Orten nur viel zu kurz verweilen konnte...

Wir alle sind uns einig, dass uns diese Tour viele neue Erlebnisse und Erfahrungen geschenkt hat, Vertrauen in die Thobea und den Wunsch, so bald wie möglich wieder aufzubrechen – mit der Neugier, wo-


hin uns unser Weg diesmal führen wird. Falls jemand nun Interesse hat, kommende Saison mitzufahren: wir sind natürlich sehr froh über jeden Mitsegler! Außerdem verleihen wir gerne aktuelle Seekarten und Küstenhandbücher von Polen – für jemanden, der dieses schöne Revier auch einmal erleben möchte!

Ocke Deutschmann  
Nina Matthess



Die THOBEA  
im Yachthafen  
der schwedischen  
Stadt Västervik.

# Runde Geburtstage 2010



Heiner Claren	04.01.45	65
Friedemann Mey	25.01.45	65
Heinz Oldenburg	26.01.30	80
Ulf Heitmann	31.01.50	60
Herbert Riekborn	01.03.30	80
Bernd v.d.Heide	24.03.50	60
Hans Brockmann	26.03.30	80
Gerhard Schipke	13.05.45	65
Sabine v.d. Heide	24.06.55	55
Walter Reißmann	12.07.35	75
Doris Corleis	29.08.35	75
Hanns Björn Rüppell	24.11.35	75
Christa Wichmann	08.09.40	70
Sonja Höffner	08.10.55	55
Olaf Christoph	14.10.50	60
Willi Gahrens	15.11.25	85
Olof Arnken	24.11.40	70
Hans Otto Kleine	05.12.45	65

## 50 Jahre Mitgliedschaft

Hanns Björn Rüppell 04.05.10

## 25 Jahre Mitgliedschaft

Christian Riekborn 01.01.10

# Reisebericht



## Unser Törn in den Osten

### Auf den Wasserstraßen von Hamburg nach Plau am See

**W**ir starten am 18. Juli und führen zwei Tage die Elbe aufwärts. Am ersten Tag kamen wir, die LUV AN, PINGUIN und JEREMILA bis Boizenburg. Es ist ein kleiner, schöner Hafen. Dort sind die Gastliegerplätze sehr schön ausgeschildert und sonst ist dort auch alles bestens. Am zweiten Tag sind wir sehr früh weiter die Elbe hoch. Das Deichvorland wurde breiter und die Landschaft sehr viel schöner. Leider mussten wir auch gegen eine zunehmende Strömung anfahren. Trotzdem schafften wir es in neuneinhalb Stunden bis Dömitz. Die Vorgabe auf dem Kanal nur mit 5 km/h zu fahren bereitete uns allen Probleme, ganz besonders Andreas, der seine Maschine kaum soweit runterdrosseln konnte. Später stellten wir fest, dass niemand etwas sagt, wenn man mit so ca. 10 km/h fährt. Im oberen Hafen Dömitz scheint irgendwie die Zeit

stehen geblieben zu sein. Die Steganlage ist schlecht gepflegt, es gibt nur lediglich sechs Steckdosen für 12-14 Boote pro Steg. Auch gibt es nur Sandwege und alles andere erscheint auch etwas primitiv. Dafür ist die Hafenmeisterin ein Unikum und sorgt für gute Stimmung. Beim Anlegen hatte Andreas Probleme und sie half ihm gern, um dann, als es vollbracht war zu sagen: „da lächelt er ja wieder“. Den Spruch muss er sich heute noch anhören.

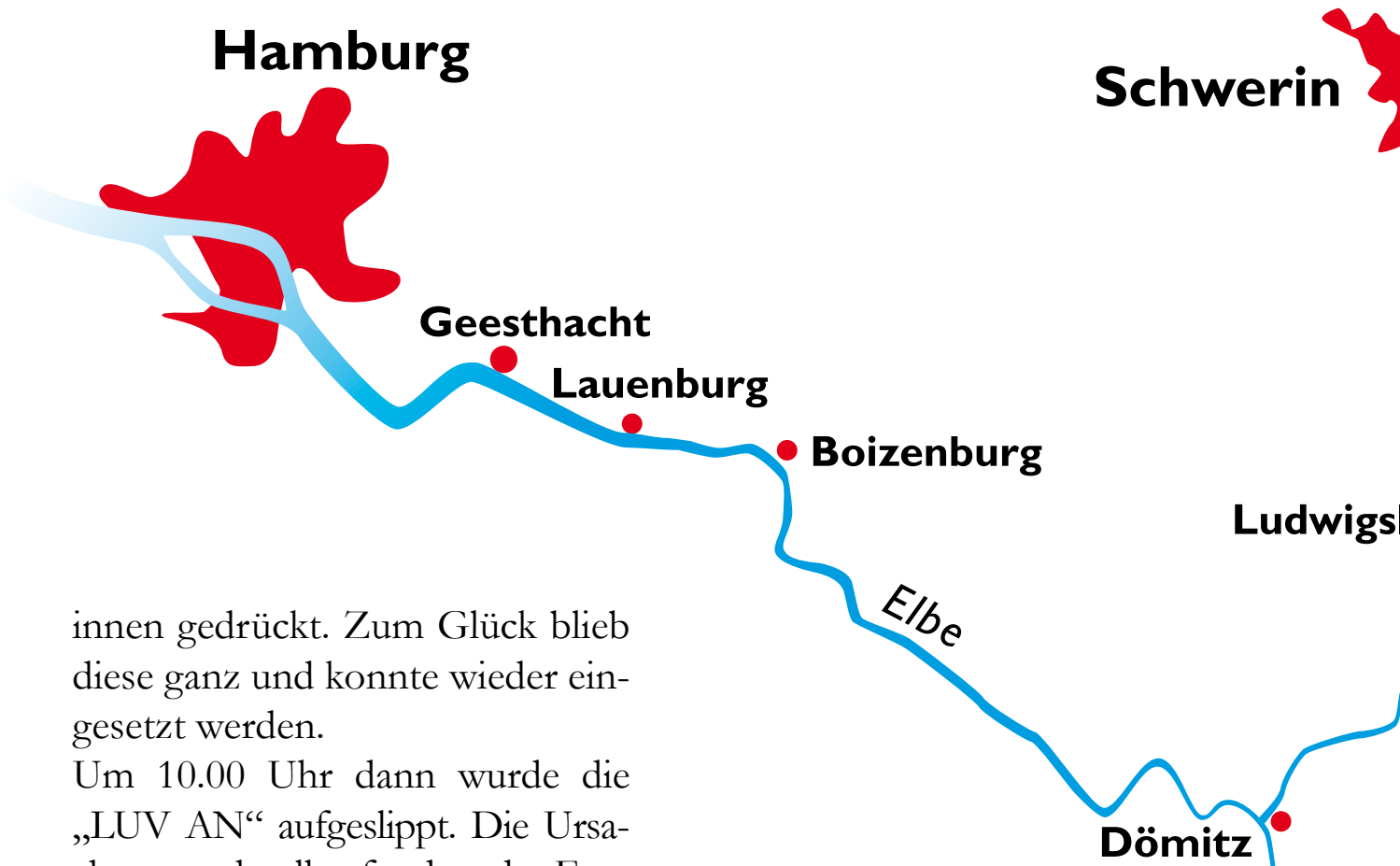
Von Dömitz aus ging es auf dem Müritz-Elde-Kanal weiter. Unser Ziel war Plau am See, aber bis dahin lagen noch 120 km und 17 Schleusen vor uns. Die meisten Schleusen waren Selbstbedienungsschleusen, was dann doch relativ schnell ging. Bei dem Kanal hatten wir nicht das Gefühl auf einer künstlichen Wasserstraße zu fahren. Er war „Natur Pur“ und vermittelte eher den Eindruck,



eines naturbelassenen kleinen Flusses. Es gab auch ein oder zwei begradigte Abschnitte, die man aber schnell wieder vergaß, wenn die Fahrt durch das nächste kleine Wäldchen, durch Auen und Schilfgürtel ging.

Bei Kanal-km 30 erreichten wir den Stadthafen Grabow, der aber nicht wirklich zu empfehlen ist. Es ist recht teuer dort und abends laufen Mäuse und Ratten auf der Kaimauer rum. Außerdem erleichtern dicke Dalben nicht gerade das Ein- und Aussteigen.

Am 22. Juli begann der schwärzeste Tag unserer Urlaubsfahrt. Vor der Schleuse Grabow stellte ich fest, dass die „LUV AN“ an der Welle nicht gerade wenig Wasser zog. Zum Glück gab es gleich nach der Schleuse eine Werft, so dass wir hielten und ich im Büro mein Problem schildern konnte. Auf dem Rückweg zu den Booten sah ich, dass schon das nächste Unglück passiert war. Regine war, als sie Andreas auf die Seite nahm, über ihren Bugkorb gestolpert und hatte dabei ihre Frontscheibe nach



innen gedrückt. Zum Glück blieb diese ganz und konnte wieder eingesetzt werden.

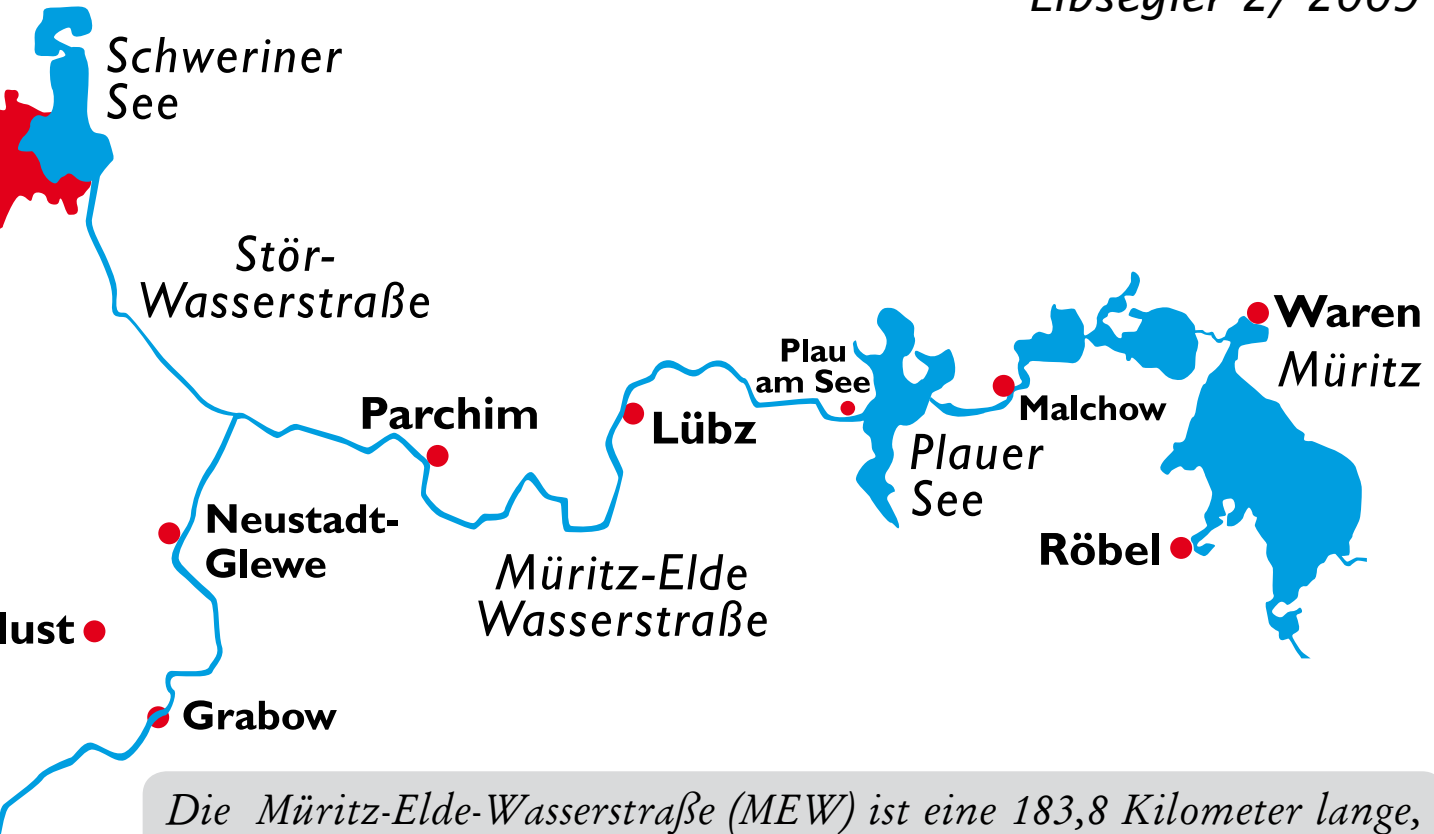
Um 10.00 Uhr dann wurde die „LUV AN“ aufgeslippt. Die Ursache war schnell gefunden: der Fetter war zu fest angezogen und lief heiß.

Um 12.00 Uhr endlich konnten wir dann alle unsere Reise fortsetzen und erreichten gegen 16.00 Uhr Neustadt-Glewe, einen sehr schönen kleinen Hafen mit guten Einkaufsmöglichkeiten. Beim Einlaufen stellte Regine fest, dass ihre Wasserpumpe leckte. Und auch Andreas blieb nicht verschont, denn seine Lichtmaschine gab den Geist auf.

Gegen Abend kam ein Monteur, der die Wasserpumpe mitnahm. Am nächsten Tag war er wieder da und schaute auch nach der Licht-

maschine von Andreas. Am 24. Juli baute er alles wieder ein und wir konnten unserer Fahrt fortsetzen. Der Preis für beide Reparaturen war sehr günstig, hier hätten wir sicherlich deutlich mehr bezahlt.

Am späten Vormittag fuhren wir dann also weiter Richtung Plau. Es lagen noch gut 70 Kilometer vor uns, die wir an einem Tag nicht schaffen konnten. Bei Parchim wollten wir in einem Hafen übernachten, der dort kurz vor der Schleuse sein sollte. Nach intensiver Suche, bei der sich Andreas noch fast in einem kleinen Stich-



*Die Müritz-Elde-Wasserstraße (MEW) ist eine 183,8 Kilometer lange, über weite Teile kanalisierte Schifffahrtsstraße von Dömitz über Plau am See durch den Plauer See und die Müritz zur Müritz-Havel-Wasserstraße. Sie besteht aus etwa 60 Kilometer Seenstrecke, 58 Kilometer kanalisierter Elde-Flussstrecke und 65 Kilometer Kanalstrecke.*

kanal festgefahren hätte, fanden wir ca. 1,5 km nach der Schleuse ein Hinweisschild auf den Stadthafen Parchim. Abends legten wir dort endlich an. Das Wetter war an diesem Tag auch nicht auf unserer Seite, es zogen schwarze Wolken auf und es wurde sehr windig.

Der Hafen Parchim zeichnet sich durch lange Duschzeiten für die Münzen aus, und es gibt einen Lieferservice. Man bestellt dort Brötchen, Zeitungen und Ähnliches, was dann am Morgen zwischen 7.30 und 8.00 Uhr geliefert wurde.

Insgesamt gab es entlang unserer Strecke generell gute Einkaufsmöglichkeiten, so dass eigentlich nicht groß gebunkert werden mußte. Auch für Diesel gab es genug Bunkerstationen.

Unbedingt erwähnen muss ich, dass die Strecke nach der Abzweigung Schwerin/Plau am See immer schöner wurde. Das Wasser wurde so klar, dass man die Fische und Wasserpflanzen sehr gut sehen konnte. In Ufernähe wuchsen Seerosen in vielen Farben, es gab sie auch in den verschiedenen Häfen und Wasserwanderplätzen. Im

Laufe unserer Tour bekamen wir auch die unterschiedlichsten Tiere zu sehen, so z.B. verschiedene Greifvögel, die sich einen Fisch aus dem Wasser holten oder auch einen Biber, der ganz gemächlich vorbeizog.

Am 25. Juli starteten wir gegen 9.30 Uhr in Parchim und fuhren erwartungsvoll unserem endgültigen Ziel entgegen. Das Wetter war nun wieder wunderschön und es gab, wie immer im Laufe der Fahrt, eine Menge zu sehen. Plötzlich sahen wir in der Ferne, dort wo eigentlich die nächste Schleuse sein sollte, etwas das aussah wie ein schwarzes Loch. Als wir näher kamen war es doch als Schleuse zu erkennen, wobei die recht klein wirkte, so dass ich schon dachte, wir passen mit den zwei vor uns liegenden Booten nicht alle rein. Noch näher gekommen sahen wir die wirklichen Ausmaße. Der Höhenunterschied betrug fast 9 Meter, das war rund das Dreifache im Vergleich zu den meisten anderen Schleusen auf unserem Weg.

Gegen 17.00 Uhr lag die letzte von 17 Schleusen (Schleuse Plau am See) vor uns. Wir freuten uns schon endlich unser Ziel erreicht zu haben, aber es lag noch einiges

vor uns. Nach dem Passieren der Schleuse waren wir erst im kleinen Stadthafen. Wir mussten noch eine Hubbrücke hinter uns bringen um zum Wasserwanderplatz zu gelangen. Vor der Brücke hieß es aber erstmal wieder - warten. Der Hafenmeister vom Wasserwanderplatz winkte jedoch gleich ab, weil dort alles belegt war. Also hieß es auf den See hinausfahren um in den nächsten Hafen zu gelangen. Dort konnten wir dann endlich festmachen, wobei die „PINGUIN“ noch zweimal verholen musste.

Am nächsten Morgen gingen wir zu Fuß zum Wasserwanderplatz, wo wir auf Benno, einen Hafenmeister aus Leidenschaft, trafen. Er meinte, wir sollten mit unseren Booten zwischen 10.00 und 12.00 Uhr kommen, weil dann bei schönem Wetter immer etwas frei wäre. Gesagt, getan und unsere Boote kamen dort unter.

Nun blieb uns noch eine Woche für Ausflüge, Rundfahrten auf dem See oder einfach nur baden im See. Plau selbst ist zwar recht schön, aber nach einem Tag kennt man dort alles. Es ist halt ein recht kleiner Ort. Der Hafen ist sehr schön und liegt zentral. Einmal

über die Brücke und wir konnten schlemmen: Fischräucherei, Restaurant und Eisdielen ließen keine Wünsche offen. Im Pavillon dort habe ich die besten Fischbrötchen bisher gegessen. Zum Einkaufen war es auch nicht weit. An einer Kreuzung dort gab es auf jeder Ecke ein Geschäft: Lidl, Aldi, Netto und Sky waren dort vertreten. Jeden Morgen um 8.00 Uhr öffnete ein Bäckeriwagen auf dem Gelände vom Wasserwanderplatz seine Luken, so dass Frühstück, ohne große Wege vorher, möglich war.

Am Sonntag den 2. August starteten wir dann zu unserer Rückreise, die ganz gemächlich und ohne Zwischenfälle verlief und dann schließlich am 7. August gegen 15.30 Uhr im SVR endete.

Zusammenfassend können wir sagen, dass es eine sehr schöne Urlaubstour war. Wir hatten viel Spaß miteinander, der uns auch unseren schwarzen Tag schnell vergessen ließ. Im nächsten Jahr wollen wir die Mecklenburger Seenplatte weiter erkunden.

*Peter Kretzler*



# Dütt un Dat

## Jung-Senioren als Kutterrussen

**D**er S.V.A.Oe. unter der Leitung von Peter Mendt, Bine Diercks sowie Andy, Rosi, Ratte, Zöschi und vielen Helfern hatte zur Feier von 60 Jahren Kutterzirkus am 5. September gerufen. Der Kutterzirkus existiert tatsächlich schon so lange und wird jährlich von den Jugendlichen auf JW- Kuttern im Wettkampf auf der Elbe ausgesegelt. Dabei wird den so genannten „Kutterrussen“ (Segellehrlingen) gehobene Seemannschaft in vielen Varianten abverlangt. Abgeleitet davon wurde in diesem Jahr zum 2. Norddeutschen Jung-Senioren-Treffen eingeladen. Alexander Prinz zu Schleswig-Holstein hatte vor zwei Jahren dieses Treffen in Luisenlund initiiert und einen tollen Wanderpreis gestiftet.

Die älteren ehemaligen Kuttersegler erinnern sich wohl noch, dass es jedes Jahr am Anfang der Sommerferien durch den NOK direkt zur Schlei ging, zum be-

liebten Kuttersegeln mit Zeltlager, um mit den dort beheimateten K2K – Kuttern zu racen, wozu das Internat Luisenlund immer einlud. Das Internat hatte für seine Schüler Kuttersegeln als Unterrichtsfach. „Jung-Senioren“ schwärmen noch heute von den Veranstaltungen und dem Spaß dort. Erst nach diesen Regatten begannen die großen Ostsee-Sommertouren nach Dänemark. Irgendwann war diese Ära zu Ende. Aber mit der Veranstaltung am 5. September sollte genau daran erinnert werden.

Wir „ehemaligen Elbe-Kutterrussen“ haben dieses Mal eigentlich bereits dem dritten Jung-Senioren-Treffen beigewohnt. Das Erste zum vierzigsten Kutterzirkus fand in Neuenschleuse statt, das Zweite zum fünfzigsten in Stadersand und nun das Dritte zum sechzigsten Kutterzirkus im Hamburger Yachthafen. Jedes Mal bekamen wir die Kutter leihweise



Foto: Peter Harder

von den Jugendlichen, die natürlich wie gewohnt den jährlichen Kutterzirkus durchführen.

Zum Meldetermin war ich wegen Krankheit für solche Events nicht ansprechbar, aber meine Frau meldete mich vorsorglich an. Welch eine gute Entscheidung, denn es hat sich wirklich gelohnt und war ein Erlebnis.

Am Wettkampftag fuhren wir in aller Frühe von Finkenwerder mit unserem Boot bei grausigem Wetter nach Wedel. Gefrühstückt hatten wir noch nicht, denn die

Veranstalter hatten zum Frühstück in Halle 3 eingeladen. Es erwartete uns ein Büfett vom Feinsten, alles war vorhanden, was sonst ein Vier-Sterne-Hotel morgens anbietet.

Nach dem Einschecken erhielten wir Namensschilder, womit manch einer trotz grauer Haare oder Glatze erkannt wurde. Gleichzeitig gab man die Regularien für die Veranstaltung bekannt, wie z.B. die Einteilung der Mannschaften für die Kutter. Diverse Mannschaften hat-

ten sich mit ihren Vereinskameraden schon zusammengefunden. Zwar hatte „Michi“ von der SVR sich auch gemeldet, aber höhere Gewalt machte seine Teilnahme zunichte. So musste ich mir eine Mitsegelgelegenheit suchen. Wir waren eine sehr bunt zusammengewürfelte Mannschaft aus Weiblein und Männlein, von verschiedenen Vereinen und Revieren. Unser Kufü Axel H. war ein Luisenlunder, mit dem Elbrevier und Tidengewässer etwas überfordert. Er hatte dafür eine Topp Mannschaft. Ich wurde als „Lotse“ angeheuert und betätigte mich als Sprecher zwischen Mannschaft und Kapitän. Daher wurde ich auch nicht so nass, wie die weiter vorne Sitzenden. An der Fock wurde am Anfang bei der Wende nicht sehr feinfühlig gearbeitet. Muss doch so ein Kutter mit back gehaltener Fock durch die Wende gebracht werden. Das Vorsegel darf nicht gleich dicht gedonnert werden, wenn der Kahn fast keine Fahrt mehr hat. Aber das bekamen wir schnell in den Griff, unterstützt von einem guten Mann, der in Oldenburg bei den Ostfriesen gute Jugendarbeit geleistet

hat. Später bediente Hottel D., ein alter H – Jollen-Hase, die Fock mit, machte die Schiffte am Groß und benutzte das Schwert als Lot, wenn nötig.

Wir beide sprachen uns nebenbei ab (durch lautes Rufen / Brüllen und Handzeichen), ob wir an der Kreuz noch weiter gegen harten Flutstrom unter Land gehen konnten. Wir schnitten auch die Stacks und stimmten uns ab, wie weit wir in den Hauptstrom raus sollten. Es war ja keine Vergnügungstour, sondern harte Arbeit angesagt.

Vor dem Start war den Veranstaltern noch nicht klar, ob die Regatta überhaupt gestartet werden konnte, denn es herrschte eine extreme Wetterlage mit Starkwind und harten Böen.

Dem wurde durch die Order, dass nur zwei der drei Kuttersegel gesetzt werden durften, Rechnung getragen. Also – von wegen „betreutes Segeln“, wie es noch launig in der Einladung hieß.

Für jeden Kutter waren zwei Mannschaften vorgesehen, die einen fliegenden Wechsel im Yachthafen am Stegkopf vornehmen mussten. Wir nahmen als „B“ -

Mannschaft die „Rasmus“ in Empfang. Wir sahen, dass das Groß im Top an der Gaffel nicht klar war. Bevor es also losging mit dem fliegenden Wechsel musste das Segel runter und mit plünnigem Bindfaden einigermaßen vernünftig befestigt werden. Aber auch sonst bekamen wir einen Kahn in schlechtem Pflegezustand. Das Tauwerk, die Fallen und Schoten kannten keine Taklinge oder Verschweißungen. Das Großschot-Geschirr war miserabel. Zum Glück sahen wir rechtzeitig, dass sich ein Bolzen aus einem Wantenspanner verabschieden wollte. Dass der Dampfer leckte, war eben ein Nebeneffekt. Aber wir hatten eine Jung-Seniorin mit von der Partie (sie hatte auf den Cuxhavener Kutter gedient), die sofort erkannte, worum es ging. Ich war begeistert, mit welcher Kraft und welchem Elan sie die schwimmenden Bodenbretter beiseite schob und die Wassermassen, die durch die Planken eindringen, mit der Pütz über Bord beförderte. Da gab es fast keine Pausen.

Denn auch „Wanne“ fahren war bei dem Wind und Seegang angesagt. Die beiden „Jungs“ ne-

ben mir unterstützte ich, wenn es darum ging, die Großschot nach einer Böe wieder dichter zu nehmen. Es war anstrengend, unsere Hintern bekamen Querrillen vom Ausreiten auf der Süllkante. Aber man konnte merken, dass unsere Crew aus Altgedienten bestand, die sich schnell wieder an diese Art Segeln gewöhnten. Es wurden heitere Lieder angestimmt, mein Wunsch wurde ebenfalls erfüllt: ein Lied von „Heino“.

Bei Lühesand lag unsere Wendeboje, eine rote Fahrwassertonne die wir an BB nehmen mussten. Jetzt galt es, diese mit genügend Höhe unter Land gegen den hart laufenden Flutstrom optimal zu nehmen und dann das Fahrwasser zur grünen Tonne zu queren. Wie immer bei schwierigen Manövern kam ein dicker Dampfer von unten, uns direkt in die Quere. Wir wollten dann den Besan in aller Ruhe klarmachen, was inzwischen erlaubt war. Hottel D. unterstützte mich beim regattamäßigen Ausweichkurs um den Dampfer, der uns auch noch den Wind wegnehmen würde, obwohl unser Schleikapitän eigentlich ein anderes Manöver fahren wollte. Überhaupt

traute er uns und dem Revier mit seinen Strömungsverhältnissen und Tiefen nicht recht. So hatte wir schon zu Beginn einen Konkurrenten davon ziehen lassen müssen, der einfach mehr wagte. Dann sollte der Besan hoch, aber wir merkten, das Segel war völlig verkehrt an der Spiere angeschlagen - Sabotage? Also umbauen und hoch das Ding.

Mit dem Flutstrom und fast achterlichem Wind düsten wir auf die Ziellinie zu. Wir hatten das Feld denn doch noch von hinten etwas aufgerollt und den einen oder anderen Kutter wieder „im Sack“. Beachtlich war, dass es bei dieser „Schwerwetter-Schipperei“ zu keinem nennenswerten Schaden und keiner Kenterung gekommen ist.

Aber wer denkt, dass zurück im Hafen alles gelaufen war und wir etwas verschnauften konnten, der irrt. Kutterpullen war angesagt, auch das war nicht einfach mit einer zusammen gewürfelten Crew, ohne Training, aber es klappete mit der „Rasmus“ wie bei ganz Großen. Ja, das Leine Werfen gab es auch noch, nicht etwa mit dünner Wurfleine, sondern mit di-

cker Schlepptrosse, die ein Ziel in etwa 15 Meter Entfernung erreichen musste. Bei der Masse der Versuche flog die Leine sonst wohin, nur nicht ins Ziel. Da waren wirklich die so genannten Profis gefragt, und man beobachtete die entsprechenden fachmännischen Vorbereitungen beim Aufschießen und Ordnen der dicken langen Trosse. Je spannender die Vorgehensweise war, umso größer war der Misserfolg.

Jedenfalls hatten wir dabei den meisten Spaß mit Spott, frommen Sprüchen und noch mehr Gelächter. Unserer Mannschaft verging das Lachen, als wir hörten, wir müssten noch am Mannschafts-Sängerwettbewerb abends teilnehmen. Die jüngeren „Jungsenioren“ hatten noch aus ihrer Kutterzeit ihre einstudierten Lieder auf den Lippen, aber wir? Wir verkrümelten uns vor die Bootshalle in einer Ecke und probten unseren „Song“. Mit einer kurzen Ansage von unserem Kufü Axel H. und tollem Gesang ernteten wir viel Beifall, wofür nun eigentlich genau, konnten wir nicht feststellen. Der Juri war nichts anzumerken, die machten bei jedem Chor gelang-

weilte Gesichter.

Endlich gab es ein üppiges Abend-Büfett, wir waren ausgehungert, aber für jeden war reichlich da. Unterdessen wurden alte Segelfotos und -filme der sechziger Jahre gezeigt, die ebenfalls fürs Schmunzeln sorgten.

Dann die Preisverteilung, der erste Preis ging an die Mannschaft der „Möwe vom Köhlfleet“. Deren Kutter war auf dem neuesten Stand und die Crew brauchte nicht zu wechseln, konnte also die Erfahrung aus dem ersten Race sofort umsetzen. Jede Menge „Kutterrussische Hipp Hipp Hur-

ras“ wurden gebrüllt. Es gab viele nette Preise, auch einen für den verbissensten Skipper: ein Gebiss auf einen dekorativen Mahagoni-sockel. Warum gerade „Ratte“ ihn mit nach Hause nehmen musste, versteht nur, wer ihn kennt! Mit fetziger Musik ging es bis weit nach Mitternacht. Besonders die „Jung – Junioren“ hatten Durchhaltevermögen. Es war eine gelungene Veranstaltung, die keine Langeweile aufkommen ließ. Sie sollte zur Tradition werden. Danke an das SVAOe-Team!

*Peter Harder*



# Aus der Vereinigung

## Ausflug am Muttertag

**A**uch in diesem Jahr haben wieder einige Frauen der SVR am Muttertag einen Ausflug gemacht. Dieses Mal sind wir nicht mit dem Fahrrad unterwegs gewesen, sondern haben den Hafengeburtstag besucht.



Nachdem wir einige Zeit durch die Massen gebummelt sind und auch ein paar Schiffe besichtigt haben, sind wir mit der HADAG-Fähre nach Finkenwerder zum

Essen gefahren. Nachdem wir eine etwas längere Wartezeit für einen Tisch und die Bestellung hinnehmen mußten, kam das Essen überraschend schnell und es hat auch allen gemundet. Danach sind wir mit der Fähre wieder zu-

rück bis Neumühlen gefahren und dann ging es zu Fuß Richtung Fischmarkt. Wir haben dann einen guten Platz gefunden, um uns die Auslaufparade anzusehen. Erschöpft und ein wenig müde sind wir dann gegen 19.30 Uhr wieder in der SVR ein-

getroffen. Das Wetter hat auch ganz toll mitgespielt. Wir hatten den ganzen Tag Sonnenschein. Ja, wenn Engel reisen.

*Elke Czyperek*

# Neues aus der Rentnerecke!



## *Morgens am Rentnertisch*

„Was haltet ihr von einem Slibowitz“. „Oh ja, erzähl mal“ !

*Peter Harder*

Labskaus wird auch als „Küsten Chappi“ bezeichnet!

## *Plattdütsch*

Aarfen (Erbsen) sünd gesund, se geeft keen Kraft in de Mukkis.  
Ober se sorgt dorför, dat de achtere Utgang funkteoneert!

*Peter Harder*

# Jahresbericht - SEGELN



## **Was uns alle angeht:**

### **Jahresberichte spiegeln einen Teil des Lebens auf dem Wasser**

Die Wasserschutzpolizei (WSP), die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) und die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) haben ihre Jahresberichte für 2008 vorgelegt:

Wie immer, ist auch der Wassersport davon betroffen.

*Wie in vielen Jahren vorher, haben die uns aus ihren Tätigkeiten mehr oder minder bekannten Dienststellen und Einrichtungen in Deutschland über ihre Arbeit berichtet. Zumeist in statistische Übersichten gefaßt, werden Vorgänge berichtet, die sich von routinemäßigen Kontrollen auf dem Wasser, über Vorkommnisse, Vergehen und Verstöße gegen einschlägige Bestimmungen bis hin zu Kollisionen, Unfällen und Verlusten an Menschen und Booten erstrecken. Für die darin gesammelten Vorgänge, die für uns eher lehrreich denn als verwunderlich oder empörend sind, gibt es unterschiedliche Mitteilungsformen, Medien und Foren. Hier*

wurde darüber bisher nur mit Daten berichtet, deshalb jetzt drei kommentierte Berichte, die viele Fragen aufwerfen.

Die nachfolgend zusammengefaßten Berichte zu den drei angeführten Institutionen, die auf dem Wasser unterschiedlichen Pflichten und Aufgaben nachgehen, sollen deshalb dazu dienen, uns vor Augen zu halten, was in den uns am nächsten liegenden Teilen der deutschen Freizeitboote-Flotte von insgesamt etwa 120.000 Segelbooten und -yachten, 85.000 Motorbooten und -yachten sowie 440.000 Kleinbooten geschieht. Soweit revierbezogene Daten erscheinen, werden die damit im Vergleich zu bringenden Flottenanteile der jeweils betroffenen Fahrtgebiete von Elbe und Nord- bzw. Ostsee in Verbindung gebracht. Die Berichtsdaten sind jeweils öffentlich zugänglichen amtlichen Quellen entnommen, ihr tatsächlicher Sachverhalt kann folglich nur bei diesen hinterfragt werden. Nebenbei bemerkt: Die Berichtsformen unterscheiden sich sehr und sind - mit Verlaub - nicht immer eindeutig und bei Mehrjahresdaten auch nicht einfach vergleichbar.

### **I. Bericht 2008 der Wasserschutzpolizei Hamburg**

Wie es auch andere Länderpolizeien seit vielen Jahren tun, veröffentlicht die Polizeibehörde der Freien und Hansestadt Hamburg jährlich einen Tätigkeitsbericht (siehe: [www.polizei.hamburg.de](http://www.polizei.hamburg.de)) zu relevanten Vorkommnissen und neben ihren Feststellungen zur Kriminalstatistik und besonderen Vorkommnissen für 2008 auch eine „Jahresbilanz der Wasserschutzpolizei“ mit dem Titel „Mehr Kontrollen - weniger Beanstandungen“ über ihre Aktivitäten auf der Elbe zwischen Lauenburg und Cuxhaven. Eine zusammengefaßte Statistik weist für 2008 insgesamt 9.980 Schiffskontrollen aus, davon 78 % auf Seeschiffen, 14 % auf Binnenschiffen, 5 % auf Hafenfahrzeugen und 8 % auf Sportbooten, bei letzteren nämlich 843 Vorgänge. Daneben berichtet die WSP, der insgesamt 498 Mitarbeiter/innen sowie 39 Wasserfahrzeuge angehören, über „Verstärkte Anstrengungen bei Umwelt- und Klimaschutz“, zur „Bekämpfung der Umweltkriminalität“ und zu grenzpolizeilichen Schiffskontrollen.

Zu den uns besonders interessierenden Vorgängen im Zusammenhang mit Sportbooten enthält der offizielle Jahresbericht keine weiteren Informationen. Deshalb hat der Berichterstatter beim Pressesprecher der Hamburger Polizei speziell nachgefragt und von der WSP-Zentrale 021 (Wilstorfer Str. 100) einen zweiseitigen schriftlichen Bericht mit Einzeldaten bekommen, dessen lesenswerter Inhalt hier natürlich nur verkürzt wiedergegeben werden kann. Um diese nüchtern gefaßten Zahlen zu den Vorgängen auf den Gewässern des Hamburger Hafens, der Ober- und

Untere Elbe samt Nebenflüssen richtig einordnen zu können, sollen vergleichsweise die (vom Verfasser geschätzten) Zahlen der hier beheimateten „Elbe-Sportbootflotte“ vorangestellt werden:

- Segelboote in DSV-Vereinen u.a. ca. 12.000
- Motorboote im DMYV u.a. ca. 3.000
- Besucher-Boote aus anderen Revieren ca. 2.000
- insgesamt ca. 17.000

Die Mobilität dieser Flotte ist dagegen „vom Schreibtisch“ aus schwer zu schätzen. Nimmt man aber eine Tourenintensität im Elbe-Revier von etwa 10 x pro Sommer-Halbjahr an, erhält man insgesamt immerhin 170.000 Bootsfahrten, verteilt auf das gesamte Revier und etwa 7 Monate, also an rund 210 Tagen durchschnittlich jeweils 800 Bootsbewegungen pro Tag, verteilt auf rund 150 Strom-km. Denen stehen 843 Sportbootkontrollen durch die Hamburger WSP gegenüber, statistisch gesehen also „eine Tagesrate“. Von flächenmäßigen WSP-Kontrollen haben wir hier noch nichts gesehen, wohl aber von schwerpunktartigen, etwa vor dem Yachthafen Wedel, was dem tatsächlichen und lebhaften Sportbootverkehr eher widerspiegelt. Diese 843 Sportbootkontrollen entsprechen vermutlich ebenso vielen Sportbooten, also rund 5 % des Revierbestandes. Doch diese „haben es in sich“, wie die WSP berichtet, denn bei 272 davon (= 32 %) gab es Beanstandungen (teilweise mehrere Beanstandungen wegen „Verstößen und Mängeln“ bei einer Kontrolle), nämlich zu:

- Ausweich- und Fahrregeln = 195 x (also bei 72 % d. Beanst.)
- Kennzeichnung,  
Befähigungszeugnisse, Papiere = 97 x (also bei 36 % d. Beanst.)
- Gebots- und Verbotszeichen = 24 x (also bei 9 % d. Beanst.)
- Lichterführung und  
Führung v. Signalkörpern = 24 x (also bei 9 % d. Beanst.)

Noch ernster sind natürlich die 84 Schiffsunfälle mit Sportbootbeteiligung zu nennen, wobei 13 Personen verletzt wurden und in 69 Fällen (= 82 %) das Verschulden auf Seiten der Sportbootfahrer liegt. Die WSP summiert die Ursachen dazu unter „mangelnde Erfahrung, Leichtsin, Unkenntnis - verbunden mit der falschen Einschätzung von Wetter- und Strömungsbedingungen“; und weiter: „Verstöße gegen Verkehrsvorschriften waren in 16 Fällen ursächlich; technische Mängel in nur 6 Fällen“. Zusammengefaßt: Anzahlmäßig kam es 2008 bei 0,5 % der „Elbe-Flotte“ zu Unfällen, zumeist wegen mangelnden Kenntnissen und Fähigkeiten der Skipper und Steuerleute. Die Fragen liegen hierzu auf der Hand: Ist das viel oder wenig?

Was ist mit den Sachschäden? Wie viele Unfälle waren vermeidbar? Ist das Ausbildungswesen gut genug und müssen zeitgemäße Nachschulungen erfolgen?

Immerhin hat uns die Hamburger WSP (auf Nachfrage des Berichterstatters) auch noch einen Mehrjahres-Vergleich ermöglicht, der schon auf der jüngsten Hanseboot-Ausstellung gezeigt wurde und uns eine genauere Beurteilung von Ursachenbündelung und Kontrolltätigkeit erlaubt:

**Sportboot-Unfälle von „Küstenmeer vor Cuxhaven bis Untere Mittelelbe / Schnackenburg“**

Jahr	2006	2007	2008
<b>„Schiffsunfälle mit Sportbootbeteiligung“:</b>	45	64	84
- davon Grundberührung / Festkommen	17	29	26
- davon Kollision mit anderen Fahrzeugen	8	11	23
- davon Brand	2	1	-
- davon Sonstige	18	23	35
<b>(dabei) „häufigste Ursachen“:</b>			
- Erfahrungsmangel / Leichtsinn / Unkenntnis	17	20	25
- Wetter / Strömung	8	11	13
- Nichtbeachtung der Verkehrsvorschriften	6	9	16
- technische Mängel	4	9	6
- Sonstige	10	15	15
<b>„kontrollierte Wasserfahrzeuge“:</b>			
- insgesamt	9.729	8.594	9.980
- davon Sportfahrzeuge	1.086 (= 11 %)	897 (= 10 %)	843 (= 8 %)
- dabei Beanstandungen	330 (= 30 %)	262 (= 29 %)	272 (= 32 %)
<b>„schifffahrtsbezogene Straftaten Sportschifffahrt“:</b>			
- insgesamt	25	32	42
- davon „Trunkenheit gem. § 324 StGB“	4	4	6
- davon „Gewässerverunreinigung § 324 StGB“	9	12	14
- davon „Jagd- und Fischwilderei gem. §§ 292, 293 StGB“	10	11	17

(andere Straftat ist z.B.: „Gefährl. Eingriff i.d. Schiffsverkehr § 315 StGB“, davon insges. 11 Fälle)

Diese Statistik ist leicht zu verstehen: Die Anzahl „Schiffsunfälle mit Sportbootbeteiligung“ steigt, ebenso deren Ursachen von Erfahrungsmangel / Leichtsinn / Unkenntnis; Verkehrsvorschriften werden zunehmend weniger beachtet und die Anzahl der Straftaten in der Sportschifffahrt steigt sogar deutlich an, nämlich in jeder Beziehung: Trunkenheit, Gewässerverunreinigung, Jagd- und Fischwilderei,- alles vermeidbare Straftaten. Dabei gelten nur rund 10 % aller Schifffahrtskontrollen den Sportfahrzeugen, deren Beanstandungsquote mit rund 30 % jedoch durchgehend zu hoch

erscheint. Fragen: Was ist da zu tun? Wer muß sein Verhalten ändern? Sollten die Kontrollen verstärkt werden?

## **2. Bericht 2008 der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung**

Für den Wassersport in Deutschlands Seerevieren und dem zweifellos vorrangigen Seeschiffverkehrsverkehr gibt es seit sieben Jahren eine den internationalen Vereinbarungen entsprechende neue Gesetzgebung zur „Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungsgesetz - SUG)“ vom 20. Juni 2002. Dessen Zielsetzung und Geltungsbereich „gilt der gesamten Seefahrt“ (siehe: [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de)) und regelt mit einer „Verordnung über die Sicherung der Seefahrt“, daß die „Meldung bestimmter schaden- oder gefahrenverursachender Vorkommnisse“ Pflicht ist für den „Schiffsführer eines Schiffes, das die Bundesflagge führt...“, dessen „Betreiber der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung unverzüglich jedes das Schiff betreffende schaden- oder gefahrenverursachende Vorkommnis...zu melden (hat)“. Gemeint sind vom Gesetz Todesfälle, schwere Verletzungen, Vermisstsein oder erhebliche Gefährdungen von Personen sowie Schiffsschäden durch „Aufgrundlaufen, Zusammenstoß, Feuer, Wetter oder Explosion“ und weitere Gefährdungen und Schädigungen, so auch für die Meeresumwelt.

Zur Untersuchung derartiger Vorfälle wurde die „Bundesstelle zur Seeunfalluntersuchung - Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation“ eingerichtet (Sitz: Hamburg, beim BSH in der Bernhard-Nocht-Straße / Leiter: Jörg Kaufmann, 10 Mitarbeiter/innen), das drei Fachbereiche hat und dem Bundesverkehrsministerium unterstellt ist. Seine in der Gesamtheit jahresweise erfaßten Einzeluntersuchungen haben dem Gesetz entsprechend weder eine gutachterliche noch disziplinarische oder gerichtliche Qualität, denn sie sind im Sinne der internationalen Vereinbarungen vornehmlich der allgemeinen Seesicherheit geschuldet. Sie ersetzt damit nicht die seit 1877 in Deutschland bestehende Gerichtsbarkeit der Seeämter, doch ihre systematische und international angelegte Untersuchungspraxis schafft den Teilnehmern am Seeverkehr auf deutschen Seeschiffverkehrsrevieren eine neue Qualität der Beurteilung, die von den Beteiligten in verbesserte Bedingungen oder Verhaltensweisen umgesetzt werden können. Für uns Seesegler sind die bisherigen Erkenntnisse aus den „Jahresberichten der BSU“ bisher nur von der YACHT (thematisch verkürzt) aufgenommen worden (siehe Nr. 13/2008), während der (an dieser Stelle

im SVR-Magazin genannte) „Verkehrsgerichtstag“ von 2007 unter DSV-Beteiligung den zweifelhaften Schluß zog, angesichts von damals 8 Todesfällen sei der Segelsport als „gefährlich“ zu bezeichnen, ohne die näheren Umstände dieser Unfälle zu beleuchten. Die vom Gesetzgeber verlangten Folgerungen konnten damals im „Segler-Jahr der Grausamkeiten“ gerade noch abgewendet werden, nachdem man die Todesursachen näher beurteilt hatte.

Wir können uns nun ausgewählte Untersuchungsfälle, die Sportboote betreffen, als Download aus der Website der BSU herunterladen, und somit teilweise bedeutende Rückschlüsse auf das fehlerhafte Verhalten der Bootsführer erlauben. Einige beeindruckende Unfallberichte der jüngsten Zeit über seegehende Sportboote springen hier besonders ins Auge und sollen deshalb hier für uns alle als „lehrreich“ genannt werden (Ber.Nr./Datum):

- 230/06 - 1.5.2007: Tödlicher Unfall des Skippers der Segelyacht SAMOA zwischen dem 14. und 16. Mai 2005 auf einem Segeltörn in der Pommerschen Bucht;
- 399/06 - 1.6.2007: Kenterung und Untergang eines Blitzjollenkreuzers am 14. August 2006 westlich von Fehmarn;
- 180/08 - 15.12.2008: Beinahekollisionen und Aufgrundlaufen der Segelyacht INTENTION IV am 3. Mai 2008 vor Warnemünde;
- 260/08 - 15.10. 2008: Überbordgehen und Tod des Bootsführers der SY HAPPY am 4. Juni 2008 vor Haffkrug / Neustädter Bucht;
- 299/08 - 16.3.2009: Kollision zwischen Fähre LABOE und Segelyacht RÖDE ORM am 21. Juni 2008 auf der Kieler Förde.

Der Anteil der die Sportboote betreffenden Untersuchungsfälle ist jahresweise schwankend, doch keinesfalls auf untergeordnetem Rang. Wie die o.a. Fälle zeigen, sind sie jedoch häufig vermeidbar; weshalb die Berichterstattung darüber so wichtig ist. Die Nennung einer Bezugsgröße der deutschen Sportbootflotte auf den Seeschiffsrevieren ist insgesamt schwierig, soll aber nicht unterbleiben: Für seegehende Segelyachten ist in Deutschland eine Größenordnung von etwa 40.000 anzunehmen. Dem stehen lt. BSU/WSD Nord/Nordwest insgesamt in 2008 „282.000 Verkehrsvorgänge von Seeschiffen in den einzelnen Revieren Hoheitsgebietes der Bundesrepublik“ gegenüber, eine beeindruckende Zahl zur Verkehrsdichte und -häufigkeit.

Zusammengefaßt ergeben die BSU-Jahresberichte der letzten drei Jahre

auszugsweise und bei unterschiedlichen jahreweisen Darstellungen folgendes Bild (teilw. mit Berechnungen d.Verf.):

Jahr	2006	2007	2008
<b>Anzahl gemeldeter Schadensfälle gesamt</b>	662	(650)	642
- davon Bagatellfälle		74 %	71 %
- davon Seeunfälle gem. IMO-Code	(22 %)	14 %	19 %
Anzahl der gemeldeten Seeunfälle gesamt	151	91	122
Fälle beteiligter Berufsfahrzeuge		68	59
gemeldete Fälle Sportbootfahrzeuge		23	34
Seeunfälle innerhalb deutscher Gewässer		76	
Unfallsschwerpunkte 2006 u.a.: Elbe 16 %, NOK 20 %, Ostsee 21 %, Häfen 21 %			

Unfallkategorien wie z.B. „Todesfolge“, „schwere / sehr schwere Personenschäden“ werden hier absichtsvoll nicht wiedergegeben, ebenso die Anzahlen von BSU-Einzelfall-Berichten, die aber im Internet abrufbar sind.

Eine Kommentierung sollte hier unterbleiben, denn sie ist nur im Einzelfall begründbar und in der Gesamtheit ist die geringe Anzahl von Berichtsjahren noch nicht aussagekräftig genug.

### **3. Jahrbuch 2009 der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger**

Mit praktischen Seeunfällen ist die seit 1865 bestehende DGzRS befaßt, die anders als die vorgenannten staatlich finanzierten Institutionen ausschließlich von Spenden, Stiftungen und Beiträgen finanziert wird. In ihrer bald 150-jährigen Geschichte hat sie an den deutschen Küsten ein dichtes Netz von 54 Stationen mit 61 Rettungsbooten und Seenotkreuzern aufgebaut, das von der Seenotleitung Bremen geführt und von 186 festangestellten und 800 ehrenamtlich tätigen Seenotrettern betrieben wird. Wir alle kennen ihr vertrauenswürdiges Auftreten an Land, ihre Boote in den seeangrenzenden Häfen zwischen Borkum und List sowie von Langballigau bis Ueckermünde. Gelegentlich haben wir sogar ihre Einsätze auf See gesehen, zumeist jedoch ihre Schiffe an ihren vielbesuchten Hafenplätzen bewundert. Man wird erfüllt von Dankbarkeit und Sicherheitsgefühl, wenn man die bewundernswerten Männer sieht und freut sich deshalb über jeden Bericht, der geretteten Menschen auf See gilt. Wir müssen selbst für unsere eigene Sicherheit an Bord unserer Boote sorgen, doch die DGzRS hilft, wenn es notwendig ist - an den deutschen Küsten wohlgemerkt. Anderswo gibt es auch Rettungswerke, doch ein Vergleich unterbleibt aus guten Gründen.

Jedes Jahr ziehen die Seenotretter eine Zwischenbilanz (siehe: [www.dgzrs.de](http://www.dgzrs.de)) und geben ihr Jahrbuch mit den Daten des Vorjahres heraus. Aktuell sind es für die ersten 10 Monate in 2009 wieder beeindruckende Zahlen: 1.966 Einsätze, 93 Menschen aus Seenot gerettet, 697 Personen aus drohenden Gefahren befreit, 408 erkrankte oder verletzte Menschen transportiert, 76 Schiffe und Boote vor dem Totalverlust bewahrt, 896 Hilfeleistungen für Wasserfahrzeuge aller Art sowie 354 Einsatzanläufe und Sicherungsfahrten. Dazu wird die Seenotrettungskreuzer-Flotte ständig weiterentwickelt, die neuesten werden zurzeit in Aluminium- und Gitterspant-Bauweise an der Weser gefertigt.

Auf der Hanseboot 2009 war wie zuvor die DGzRS mit ihrem Messestand vertreten, auf dem die Jahresdaten 2008 auszugsweise gezeigt wurden, darunter auch der „Wassersport“, über den in den „Jahrbüchern“ allerdings nicht gesondert berichtet wird,- deshalb hier eine Zusammenfassung:

#### DGzRS im Jahr 2008

- insgesamt 2.102 Einsatzfahrten	- 1.171 *
- 127 Menschen aus Seenot gerettet	- 124 *
- 978 Personen aus Gefahrensituationen befreit	- 900 *
- 894 Hilfeleistungen für Wasserfahrzeuge	- 781 *

\* davon für den Wassersport

Zusammengefaßt heißt dies eindrucksvoll, daß rund die Hälfte aller Einsatzfahrten dem „Wassersport“ gelten, also Surfern ebenso wie Seekreuzern, bei denen fast 100 % der „Seenotrettungen“ und 92 % der Gefahrenbefreiungen stattfinden, wozu noch 87 % aller Hilfeleistungen für Wasserfahrzeuge kommen. Also, was wäre der mit Booten betriebene „Wassersport“ an deutschen Küsten ohne die einsatzbereite Flotte der DGzRS? Hieße das über 100 tote Menschen, vielleicht 900 unbewältigte Gefahrensituationen und fast 800 nicht erfolgte Hilfeleistungen? Danken wir also den Männern der DGzRS-Flotte für ihre Bereitschaft, eigene Interessen hinter dem eindrucksvoll mit Leben erfüllten Hilfedanken für andere zurückzustellen. „Unser“ DGzRS-Schiffchen im SVR-Clubheim sollte deshalb stets gefüllt werden!

*Hanns-Björn Rüppell*

# Dütt un Dat

## Lexikon für Segler und Motorbootfahrer!

Heute Buchstabe „H“

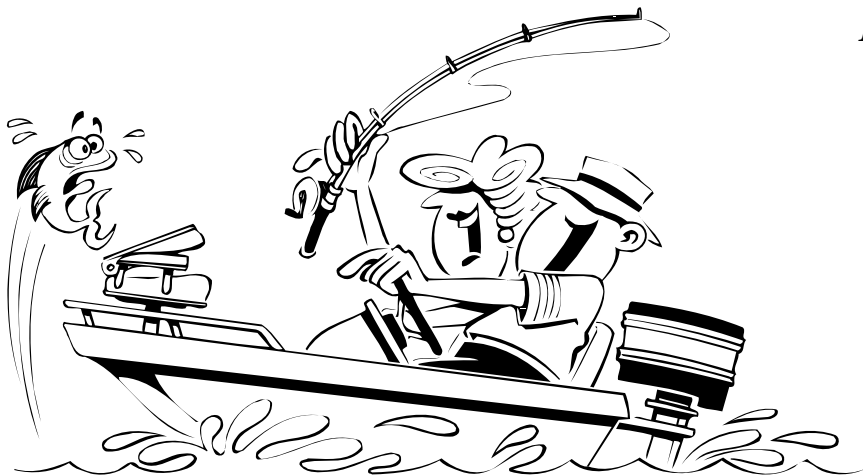
**Hafenkapitän:** Skipper mit überdurchschnittlicher Intelligenz, der freiwillig darauf verzichtet, den sicheren Hafen gegen die gefährliche, offene See einzutauschen.

Diese Haltung verlangt vor allem großes Selbstbewusstsein.

**Halse:** Segelmanöver, bei dem es vor allem darum geht, das Deck von unliebsamen Landratten, Laien und anderen Verkehrshindernissen zu räumen.

**Hausboot:** Jeder Segler (Motorbootfahrer), der über Normalintelligenz verfügt, kauft sich ein Hausboot. Der Name besagt, dass dieses Boot im Gegensatz zu See gehenden Yachten stets im Haus bleibt. Das hat einige erfreuliche Folgen:

- Der Skipper gefährdet sich nicht (geschweige denn andere).
- Konservierungsmittel, jährliches Überholen und Antifoulings erübrigen sich.
- Rettungsmaßnahmen sind bei untergegangenen Hausbooten einfacher, preiswerter und schneller.



*Peter Harder*

## Termine 2009

Seniorenweihnachtsfeier	Sonntag	13.12.2009	15.00 Uhr
Weihnachtsfrühschoppen	Freitag	25.12.2009	10.00 Uhr

## Termine 2010

Jahreshauptversammlung	Freitag	05.02.2010	
Letzter Schleiftag	Samstag	20.02.2010	
Ausbringen der Ausleger <i>im allgemeinen Arbeitsdienst und abends dann das Bikebrennen</i>	Samstag	20.03.2010	
Abslippen Hallenlieger	Sa/So	27./28.03.2010	
Abslippen Außenlieger	Fr/Sa	02./03.04.2010	
Versammlungen	Mittwoch	17.03.2010	19.00 Uhr
	Mittwoch	26.05.2010	19.00 Uhr
	Mittwoch	15.09.2010	19.00 Uhr
	Mittwoch	08.12.2010	19.00 Uhr
Vorstandssitzungen	Mittwoch	17.02.2010	
mit allen Ressortvertretern:	Mittwoch	01.12.2010	
Flaggenparade	Samstag	17.04.2010	
Abfahrt und Flaggenparade <i>anschl. Treffen im Clubhaus</i>	Samstag	02.10.2010	

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

# Aus der Vereinigung



Foto: Jochen Schulenburg / April 1984

## **Verdammt lang her...**

An Deck: Joachim Schulenburg (links), Hartmut Tödter † (rechts)

In der Hocke von rechts:

Bernd v. d. Heide, Peter Schulz, Gunther Eggert, Hans Georg Benver

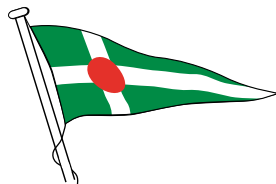
Stehend von rechts:

Werner Warnecke, Egon Schmidt, Ingo Wichmann?, Peter Kropholler, Bernd Petersen, Heinrich Holst, Rainer Albitz, Jens Holstein †, Werner Kloppenburg, Karl-Heinz Cyperek, Norbert Meyer, Claus Warnecke, ? ? ? ? ?, Bernd Gefken, Michael Perz, Werner Hoffmann †



Foto: Ocke Deutschmann

*Die THOBEA im Stockholmer Schärengarten*



**Segler-Vereinigung Reiherstieg von 1926 e.V.**

Finkenrieker Hauptdeich 14 · 21109 Hamburg

[www.svr-hamburg.de](http://www.svr-hamburg.de)

[info@svr-hamburg.de](mailto:info@svr-hamburg.de)