

Elbsegler

SVR Magazin

2 / 2011



Bernd von der Heide

**Frühjahrstour 2011
auf der „aqua dør“ mit den
„4 von der Tankstelle“**



Foto: Elke Herz

Weißer Wiek - Boltenhagen

Impressum

Herausgeber: Segler-Vereinigung Reiherstieg von 1926 e.V.
Finkenrieker Hauptdeich 14 – 21109 Hamburg
www.svr-hamburg.de info@svr-hamburg.de
16. Jahrgang 32. Ausgabe 200 Exemplare

Redaktion: Gerd Köncke Tel.: 040 / 642 62 23
e-mail: gerd.koencke@svr-hamburg.de

Gestaltung: Elke Herz Tel.: 040 / 34 43 50
e-mail: elke.herz@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 1/2012 ist der 25. Febr. 2012

Liebe Elbsegler-Leser!

Die Saison 2011 - mit diesem wunderschönen Sommer im Frühjahr und mit dem „Altweibersommer“ im Herbst, hat uns viele Eindrücke und Erlebnisse beschert.

Als neuer Vorstand der SVR spreche ich jetzt nicht die Elbvertiefung an – auch nicht die Herausforderungen für die Segler – und Sportbootvereine, wie die Tiefenhaltung unserer Häfen, Instandhaltung der Anlagen und Arbeitslasten für die Sportkameradinnen und Sportkameraden. Sondern primär hat der neue Vorstand erst einmal verstanden welche Leistung unser bisheriger Vorstand (zurückgetreten nach 12 Dienstjahren) in Person von Gerd Köncke (unser bisheriger 1.) und Klaus Baruschka (unser bisheriger 2.) erbracht haben.

Nicht nur dass uns eine wohlgeordnete Vereinsführung übertragen wurde, sondern das Versprechen der Hilfestellung wird

kontinuierlich eingehalten.

Und da uns nach der ersten Saison so langsam bewusst wird, welche Tätigkeiten von einer Vereinsführung erwartet werden und erfolgen müssen, sagen wir mit deutlich mehr Erkenntnis ein respektvolles „Danke“ an Gerd und Klaus für ihr jahrzehntelanges Engagement für die SVR.

Jeder Tag in unserem Verein beschert uns vielfältige Erfahrungen, Erlebnisse, Herausforderungen und auch Freude. Die sozialen Beziehungen und emotionalen Ereignisse sind der wahre „Kitt“ in unserem Vereinsleben und verdienen es - sich dafür zu engagieren.

In unserem aktuellen 85sten Geburtstagsjahr erinnern wir uns gerne an die 14 seglerbegeisterten jungen Männer, welche im Jahr 1926 unsere Vereinigung gegründet haben. Es ist in unserer heutigen Zeit keine Selbstverständlichkeit mehr, dass eine sol-

che Vereinigung noch existiert, ja noch ein wahres Vereinsleben führt und sich der Tradition verpflichtet fühlt.

Dies ist nur möglich, wenn die Mehrheit der Mitglieder ihre Beiträge ohne Egoismen beisteuert und konstruktiv und mit Leidenschaft sich den Zielen der Vereinigung verpflichtet fühlt.

Somit sind unsere eigentlichen Heldinnen und Helden ein jeder unserer Mitglieder der SVR – und denen danke ich an dieser Stelle im Besonderen.

Der SVR im 85sten Jahr ein dreifach Goode Wind ahoi !

Hartmut Kümpel

Vorstands-Info



Was kommt da wieder auf den Wassersport zu?

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung plant eine Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung mit dem Ziel, die Kosten zu senken.

Das Konzept sieht nun vor, nur noch Wasserstrassen zu pflegen und zu erhalten, die von der Berufsschifffahrt benutzt und ein hohes Transportaufkommen haben.

Nach diesem Prinzip werden Wasserstrassen mit einem hohen

Tourismusaufkommen überhaupt nicht berücksichtigt.

Zur Gleichbehandlung aller Nutzer öffentlicher Verkehrswege – ob zu Lande, Wasser oder in der Luft – müssten dann aber auch kleine Nebenstrassen, die nicht vom Güterverkehr genutzt werden genauso behandelt werden. Das ist natürlich nicht im Gespräch.

Alle Verbände der Wassersportbranche (Seglerverband, Motoryachtverband, Wasser-

sportwirtschaft, etc.) sind hellwach geworden und fordern Bundestag und Bundesrat auf, die Wassersportreviere nicht nur zu erhalten, sondern auch weiterzuentwickeln.

Der DSV sprach sich auch gegen die bei der Gelegenheit angesprochene Maut für Wassersportler aus.

„Bootfahren, wie Paddeln, Rudern, Surfen, Tauchen, Segeln und Motoren“ muss in Deutschland ebenso Mautfrei bleiben wie Klettern, Wandern, Reiten oder Radfahren, so der DSV in einem Schreiben an die Minister.

G.K.

Die Elbe

Die Vertiefung der Weser ist vom Gericht auf Antrag des B U N D vorerst gestoppt worden. Nach einer Ortsbesichtigung aller beteiligten im Frühjahr 2012 soll dann ein Urteil gefällt werden.

Dadurch wissen nun die Planer und Ausführer der „Fahrrinnenanpassung der Elbe“, was da noch alles auf sie zukommt. Wir werden bestimmt noch Jahre was zu diskutieren haben, bevor die Elbe ein tieferes Bett bekommt.

Parallel dazu sorgen die Pläne der Klassifizierung der Bundeswasserstrassen durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes für mächtige Unruhe.

Die Videoüberwachung in der Haseldorfer Binnenelbe soll sicher nicht zur Überwachung der Tierwelt dienen. Die Bestrebungen sind wohl, die durch Berufsschiffe wenig befahrenen Wasserstrassen verfallen zu lassen und auch Sportanlagen aus den Naturschutzgebieten zu vertreiben.

Gerade die organisierten Wassersportler sind um eine intakte Natur bemüht und meistens noch mehr als viele selbst ernannte halbgebildete Umweltschützer.

Die meisten wollen schön unter sich sein in einer intakten Natur aus der wir vertrieben wurden.

G.K.

Seglerbericht

Frühjahrstour 2011

auf der „aqua dör“ mit den „4 von der Tankstelle“

Alle Jahre wieder, so auch 2011, starteten wir nunmehr zur 22.sten Frühjahrstour, familienbedingt in der etwas frischeren Jahres-

zeit, Ende April bis Mitte Mai, zum Anfang der Segelsaison.

Es begann am Donnerstag den 05.05.2011 in Kiel Stickenhörn.



Rainer Albitz, Peter Kropholler, Michael Krebs, Bernd von der Heide

Wir segelten gen Osten, der 1. Tag führte uns mit leichtem SSW. Unter Code 0, später unter Motor nach Großenbrode-Fähre, bei strahlender Sonne.

... Zurück zu den Ursprüngen, denn von hier aus starteten wir im April 1999 kurz vor der Wende durch Erichs Territorium, unsere Polenregatta nach Gdynia: der Auslöser für unsere gemeinsamen Segeltörns.

Abendmenu: Huhn in Vermuth-Soße mit Sahnehaube, auf Reis mit Baguette.

Freitag den 06.05 ging die Tour bei Ost-SO weiter, zuerst unter Motor, dann bei auffrischendem Wind unter Code 0, später mit gerefftem Groß und Ost 5 Bft. am Gedser-Landreff vorbei, gen Mönsklint. Am frühen Abend machten wir hier fest, (in Lee der Häuser mit der Nase im Wind) Sonne aber saukalt !!

Abendmenu: Spaghetti Bolognese mit frischem Parmigiano, an Eisbergsalat unter Sylter Salatsoße.

Samstag den 07.05. starteten wir kurz nach dem Frühstück unter Motor, bei O 2Bft. und hoher Altsee Richtung Nord-Ost. Ab Leuchtfeuer Mönsklint konnten wir mit Groß und Fock Nordost z.Ost anliegen, der Wind legte zu auf 5 Bft.

Da der Wind spitzer kam und leicht zulegte, konnten wir mit einem, später mit zwei Reff im Großsegel, Kullagrund, östlich Trelleborg, anliegen. Leider drehte der Wind nicht zurück, so dass wir bei guten 6 Bft. bis Ystad aufkreuzen mussten: Sonne, aber saukalt !!

Am frühen Abend, in Ystad hinter der Mole, bei strahlender Sonne angebunden, schmeckt dann auch der 1. Longdrink auf Eis.





Auf Michaels Menuliste gehe ich später ein*.

Abendmenu: Schweinemedallions auf grünen Bohnen und Specksoße unter Bohnenkrautzwiebeln mit Heidekartoffeln.

Sonntag, den 08.05. starteten wir bei Kaiserwetter und 4 Bft. aus Nordost. Mit Groß und Code 0 Richtung Bornholm, wo wir in Rønne gegen 17:00 eintrafen.

Menu: Rindergulasch mit Bandnudeln und Gurkensalat.

Gut gestärkt erlaubten wir uns einen ausgedehnten „Seglerlandgang“: 20 Minuten hin und zurück, denn Bewegung muss sein behauptet unser Multi- Sporttalent Rainer Albitz.

Montag, den 09.05. ging es gen Osten ins gelobte Land, bei strahlender Sonne und wie sollte es anders sein, wenn Engel reisen: beißend kaltem Wind, Wassertemperaturen von ca. 7 - 8°C. Unter Code 0 und Groß, bei glatter See und 4 Bft. mit 6 - 8 Kn. ein wahres Vergnügen.





Liegeplatzprobleme gab es zu keiner Zeit, auch in Lohme nicht.

In Lohme auf Rügen angekommen schmeckte sogar schon der erste große Becher Eis mit Sahne, bei sommerlichen Temperaturen von 20° C im Windschatten.

Dienstag, der 10.05. sollte eigentlich ein Kurztörn werden und uns nach Gager bringen, so passierten wir die Ansteuerungstonne westlich Thiessower Steintrendel Richtung Boddengewässer bei schon 9° C Wassertemperatur. Wir entschieden jedoch nach Wyck weiterzulaufen,

um die 17:00 - Brücke gen Greifswald zu passieren.

17:45 konnten wir die Hanse an Ihrem Geburtsort sicher vertäuen. Wassertemperatur in Greifswald nun ca. 19,5°C.





„San Luis“ Hanse 355 > Renate und Peters Neuerwerbung<

Menu: Girosfleisch auf in Nussöl geschmortem Auberginen und Gemüse der Provence.

Zeit genug um das neue Schiff der SVR-Flotte in Augenschein nehmen.

***Zur Speisekarte:** Bedingt durch unsere Anbindung an die Jollen- und Kuttersegelei, wo das Öffnen einer in der Bilge gelagerten Dose (ohne Etikett) immer für interessante Momente an Bord sorgte, be-

stand der Vorteil des Dick-schiffsegels in einer meist trockenen Bilge, mit lesbaren Dosenbeschriftungen.

Dennoch reduzierte sich damals unsere Verköstigung auf den Inhalt div. Dosenprodukte.

Am Anfang unserer Reisen musste jedes Crew-Mitglied für einen Tag den Menüplan füllen, das endete mit 5 Tagen Dosenfleisch auf Dosennudeln oder Reis (ist nahrhaft und geht flott, hat sich auf

den Sealand-Rund-Regatten gut bewährt).

Unser Feingeist Michael Krebs bestand sehr früh auf einer reichhaltigen, abwechslungsreichen Gourmet-Küche mit frischen Zutaten, die Einkaufsliste wird eigens von ihm vor jedem Törn exakt ausgearbeitet.

Michael Krebs avanciert zum Meister der Bordköche, unterstützt von Astrid (oder umgekehrt?) werden in der krebschen Home-Manufaktur delikate Speisen vorkonfektioniert und schockgefroren

an Bord geliefert.

Die krebsche Geschäftsidee: „Presto food for Sailers“ wurde in diesem Jahr um die Variante: „Presto-Longdrinks for Sailers“ erweitert, ebenfalls alles homemade und sehr erfrischend.

So vorbereitet werden Polarexkursionen wie 2011 zu einem Erlebnis. Wir freuen uns schon alle auf die Speisekarte 2012.

Bis dahin eine schöne Wassersportsaison und einen dicken Kuss an Astrid von Rainer, Michi, Peter und Bernd.

Bernd von der Heide



Fragt ein Mann fünf Freunde mit verschiedenen Berufen: „Was ergibt 2 mal 2?“ Antwortet der Diplomat: „Irgendwas zwischen 3 und 5, aber nagle mich nicht drauf fest.“ Der Psychiater: „Keine Ahnung, aber gut, dass wir drüber geredet haben.“ Der Buchhalter: „Was willst Du denn hören? Der Jurist: „Vier, aber ich weiß nicht ob wir damit durchkommen.“ Der Politiker: „Ich verstehe die Frage nicht.“

SVR - Jugend

Ostertour der Thobea

Wir sind am Ostersonntag von der SVR nach Glückstadt mit - für die Thobea - sagenhaften 9 Knoten Spitze vor dem Wind gesegelt.

Am Sonntag ging es dann nach dem Ostereiersuchen weiter elbab mit einer Ankerpau-

se am Mittag, um dann mit der zweiten Tide die Elbe wieder hoch bis Stade zu segeln.

Am Montag hatten wir leider zu wenig Wind, um es noch zur Demo* in Brunsbüttel zu schaffen, aber wir haben trotzdem Protestfotos gemacht!

Bastian, Kerstin und Nina



Foto: Bastian



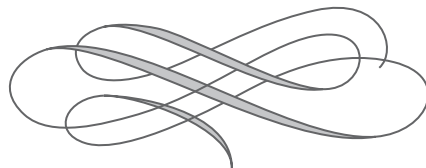
**Anlässlich des 25. Jahrestages der Reaktorkatastrophe von Tschernobyl demonstrierten am Ostermontag tausende Menschen zu Land und zu Wasser in Schleswig-Holstein gegen Atomkraft. Sie forderten ein Ende der Atomenergie, damit sich Katastrophen wie in Harrisburg, Tschernobyl oder Fukushima nicht wiederholen.*



Sabine und Bernd von der Heide, Lindenstraße 9a, 21629 Neu Wulmstorf,
den 06.06.2011

*Sie haben sich getraut....
.... gestern noch gewickelt, heute schon verheiratet*

Wir geben die Hochzeit unserer Tochter
Janne von der Heide mit Julian Rösberg bekannt.
Sie trauten sich am 13. Mai 2011 das Ja-Wort auszusprechen.
Die standesamtliche Trauung erfolgte im Überseeclub an der Binnenalster.
Die kirchliche Trauung findet statt,
am 20. August 2011 in der St. Michaeliskapelle in Heustreu
Es freuen sich die Brauteltern und die Eltern des Bräutigams
Sabine und Bernd von der Heide
Irene Michel und Dr. Wolfgang Rösberg



Die Mitglieder der SVR gratulieren ganz herzlich



Seglerbericht



Segeln und Dialyse - geht das?

Im Januar 2011, nach einer verkorksten OP hatte ich die Gewissheit „Dialyse“, 3x in der Woche Mo. Mi. Fr. muß ich zur Dialyse. Immer im Kopf, wie geht es nun weiter mit meinem geliebten Segelsport?

Am Freitag den 16.06.2011 kann - Dank der Sportkameraden Hein Cyperek, Gerd Schipke, Jörg Rosenau und meinem Freund und Mitsegler Andreas Doren - die LILLE KUK zu Wasser gelassen werden. Noch etwas geschwächt, doch mit dem Willen, wieder zu segeln und es mit einem kleinen Törn zu versuchen, bereite ich mich vor. Im Internet finde ich die für mich günstigst gelegene Hafendialyse, und zwar in Damp. War nie mein Lieblingshafen, aber gesagt - getan, Unterlagen besorgen von meiner Dialyse in Winsen für die Anmeldung am Montag den 11.07. um 12.15 Uhr

in Damp.

Freitag den 08.07. von 6.30 Uhr bis 11.15 Uhr Dialyse in Winsen. Schnell nach Hause, Teller Suppe und ab zum Hafen Finkenriek. Das Schiff hatte ich schon am Donnerstag klar gemacht. 11.00 Uhr Hochwasser. 13.00 Uhr Finkenriek abgelegt, mit an Bord mein Freund Albrecht Schmidt, der sich bereit erklärt hat mit mir den Mast zu legen (was mir allein noch zu schwer fiel) und bis Glückstadt mit zu schippern. Unter Motor mußte ich versuchen bis Glückstadt zu kommen, denn am Sonntag mußte ich in Damp sein. Bis kurz hinter Stade noch mit der Tide, die letzten 5 Meilen gegen den Strom, 19.30 Uhr Glückstadt geschafft.

Mit Albrecht und Bruder sowie Schwägerin im *Kleinen Heinrich* Matjes gegessen. Nach dem Essen sind sie nach Hause gefahren

- Danke für die Begleitung!

Wieder allein an Bord.

Samstag den 09.07. - 10.00 Uhr ablegen in Glückstadt, Wind aus SW. Auch Segelkamerad Egon Schmidt läuft aus - sieht mich aber nicht. Endlich segeln! 11.45 Uhr vor Brunsbüttel Schleuse, 13.00 Uhr geschleust, die Kammer rappeldicke voll, zwischen einem MS und Stb.-Schlengel festgemacht, bischen eng, aber es ging. Dann, nichts wie los, bis Marina Rade (Rendsburg). Ankunft 19.30 Uhr, zum ersten Mal auf der Rader Insel, günstig gelegen, und ich bin am nächsten Morgen gleich im Kanal.

Am Sonntag 10.07. um 9.00 Uhr ablegen Rader Insel. 12.30 Uhr Schleuse Kiel-Holtenau, 13.00 Uhr geschleust. Mit dem Hafenmeister von Damp telefoniert, damit er mir einen Platz reserviert. Er war sehr entgegenkommend, als ich ihm gesagt habe, dass ich am Montag in Damp an die Dialyse muß: *“Dialyse-Patienten bekommen immer einen Platz!”* Er hat mir einen Platz an der Westseite gegeben, so dass ich nur 5 Minuten zu laufen brauchte. Danke

an den Hafenmeister!

Um 16.00 Uhr in Damp angelegt, meine Fahrtzeit SVR Finkenriek - Damp 24,5 Stunden.

Montag 11.07. um 12.15 Uhr erste Dialyse in Damp (hat alles gut geklappt).

Ab **Dienstag den 12.07.** Schlechtwetter. Starkwind aus NO, also ausruhen und Hafentage genießen, an Segeln war nicht zu denken.

Am 21.07. war dann Segeln angesagt, Damp - Kappeln - Damp und schöne kleine Törns auf der Ostsee.

Freitag den 29.07. - 11.00 Uhr Ende der letzten Dialyse in Damp, 12.00 Uhr ablegen in Damp, Segel hoch und bis vor die Schleuse Kiel-Holtenau gesegelt. 16.00 Uhr Kiel-Holtenau Schleuse bis Rader Insel.

Samstag 30.07. 10.00 Uhr Rader Insel bis Brunsbüttel. Ankunft Brunsbüttel 20.00 Uhr. Dort erwartete mich mein ältester Sohn mit seiner Freundin. Er ist mit mir zurück gesegelt zum Heimathafen Finkenriek und hat mir geholfen, den Mast zu legen.

Sonntag 31.07 - 10.00 Uhr
Brunsbüttel elbaufwärts bis zur
SVR Finkenriek.

Es waren schöne Tage, trotz

schlechtem Wetter. Dieser Beitrag ist für alle, die ein kleines Handicap haben - **Machen - Segeln mit Dialyse geht doch !**

Norbert Taubhorn



Foto: Norbert Taubhorn

Und noch ein Törn - Norbert Taubhorn und Albrecht Schmidt überführen die MANUAI - eine Contest 48 - vom Eisselmeer an die Ostsee.



Spruch des Sommers vom Wetterdienst:

In den Gebieten Skagerrak, Kattegatt
und Gebieten der Ostsee ist mit Starkwind oder Sturm,
sowie Schauern und Gewitterböen zu rechnen.

Ingo Wichmann

Runde Geburtstage 2012

Anna Luise Krebs	04.01.1922	90
Martin Römhild	06.01.1937	75
Thomas Malessa	06.02.1957	55
Klaus Baruschka	01.03.1947	65
Gerd Köncke	04.04.1937	75
Thomas Riekborn	03.05.1962	50
Bärbel Wulf-Briese	24.05.1947	65
Kay Hamer	20.06.1962	50
Michael Weiß	28.06.1962	50
Falko Peters	30.06.1942	70
Herman Rosenau	30.06.1927	85
Gunther Eggert	02.08.1952	60
Ingo Wichmann	06.08.1937	75
Manfred Walter	13.08.1962	50
Dirk Treske	02.10.1962	50
Carl-Heinz Cyperek	20.12.1932	80



50 Jahre Mitgliedschaft

Hans Brockmann	02.05.
Wilfried Stapelfeld	02.05.
Joachim Schulenburg	13.05.

25 Jahre Mitgliedschaft

Joachim Sumfleth	01.09.
------------------	--------

Vorstands-Info



Als neue Mitglieder begrüßen wir:

Ursula Degwert	passiv	
Hans Pries	aktiv mit Motorboot	„Freibeuter“
Jacob Hertel	aktiv mit Motorboot	„Seejäger“
Joachim Maly	aktiv mit Motorboot	„Tiamo“
Dirk Treske	aktiv mit Segelyacht	„Lille Nimbus“
Helga Brockmann	- aktiv mit SY „Santa Maria“	- „Aude“

Als neue Schiffe begrüßen wir:

Motorboot	„Merlin“	Norbert Meyer
Segelyacht	„San Juan“ Hanse 355	Peter Kropholler
Segelyacht	„Cristobal“ Wibo 930	Olaf Christoph

Als neue Eigner begrüßen wir:

Jollenkreuzer „Schwalbe“ Nina Matthess und Bastian Voigt

Nina Matthess und Bastian Voigt haben den 20 m² Jollenkreuzer „Schwalbe“ gekauft, der somit weiterhin in der SVR bleibt.

Aus der Vereinigung

WILD-WEST

im SVR Holstenkaten

Auf dem Deich der unmittelbar an unser Vereinsgelände grenzt, weiden von Zeit zu Zeit Schafe, um den Rasen kurz zu halten. Ein Schäfer aus der umliegenden Gegend sorgt dafür und führt manchmal seine Herde den Deich entlang. Das Vereinsgelände ist eingegrenzt durch einen hohen Zaun. Es kommt aber immer wieder vor, dass am Ende des Zaunes einige Schafe – in diesem Fall mit ihren Lämmern – da wo die Slipbahn ist, ans Wasser wollen, um zu trinken. So auch an diesem Tag im Juni. Nur war gerade Ebbe und so geschah es, dass einige Schafe in den weichen Schlick einsanken. Ein Lamm konnte der eilig herangelaufene Schäfer gerade noch bei den Ohren packen und herausziehen, ein anderes Lamm

hatte es schlimmer erwischt – nach einer Weile und durch sein hilfloses Strampeln steckte es bis zum Hals im Schlick und sank immer weiter ein. Hein Cyperek und Jörg Rosenau beobachteten besorgt das Drama. Das Vereins-Dingi zur Rettung des Lammes wäre zu schwer und unbeweglich, man selbst würde bei einem Rettungsversuch auch im Schlick versinken, was also konnte



man tun. Eine schnelle Lösung musste her. Der Schäfer wollte das Lamm schon aufgeben,

aber das konnte und wollte Jörg auf keinen Fall mit ansehen. Die Rettung war dann eine Leine mit einer schnell gefertigten Schlinge (Palstek mit durchgezogenem Auge) – das beherrscht ein Seemann ja im Schlaf – die Jörg in bester Wild-West-Manier zu dem verängstigten Lamm warf. Nach mehrmaligen Versuchen hatte er dann auch den gewünschten Erfolg – das Lamm wurde gerettet.

Schlammbedeckt, aber glücklich watete man ans sichere Ufer und übergab dem Schäfer das schon verloren geglaubte Lämmlein. Ob die Schafe etwas gelernt haben bleibt offen ... für uns im Verein wurde wieder einmal deutlich, wie wichtig unsere Sicherheitsausrüstung am Steg ist.

*Nach der Erzählung
von Jörg Rosenau
Elke Herz*



Schleuse Brunsbüttel

Auf dem Messestand des HS wurde ich angesprochen und über folgenden Vorfall unterrichtet:

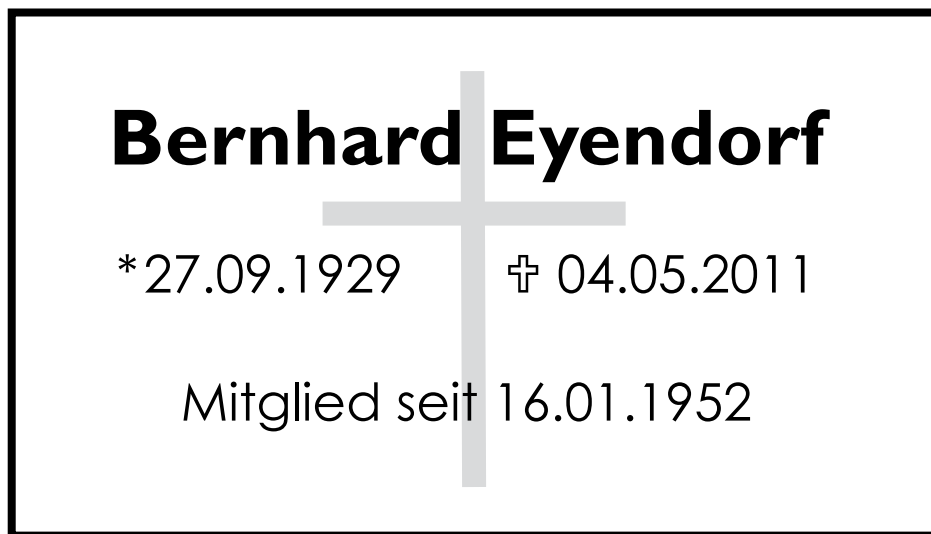
Einlaufend in die Kanalschleuse vom Kanal aus, stoppte der Skipper das Schiff und die Frau sprang aus ca. 1 m auf den Schwimmsteg. Dabei verfehlte sie das Gitterrost, aber leider nur teilweise und knickte um. Das Ergebnis hieß Kreuzbandriss und Knorpelschaden.

Die Schuld soll nun sein, dass der Schwimmsteg nicht vollflächig mit dem Gitterrost belegt ist. Eine vollständige Belegung mit rutschfester Gummiauflage hätte den Unfall verhindert. Ich bin der Ansicht eine Vorsorge durch die Segler hätte gleiches getan. Ich habe eine Leiter seitlich am Reelingstützen gegen Verrutschen eingehängt und meine Frau muß nicht springen, sondern steigt auf den Steg, wenn das Schiff gestoppt ist. Vorsorge durch die Kanalverwaltung ist getroffen, aber auch der erfahrene Nutzer kann Vorsorge treffen. Das Problem der Stege ist ja seit Jahren bekannt.

Eure Meinung zu dem Thema zu hören wäre sehr interessant. G.K.

*Wenn ihr an mich denkt, seid nicht traurig.
Erzählt von mir und traut euch ruhig zu lachen.
Lasst mir einen Platz zwischen euch
sowie ich ihn im Leben hatte.*

Wir trauern um



Unser Mitgefühl gilt seiner Familie



Foto: Hartmut Kämpel

Nachruf **Bernhard Eyendorf**

Bernhard Eyendorf, unser Berni hat den Kampf gegen sein heimtückisches Leiden verloren und seine letzte Reise angetreten.

Unser Ehrenmitglied Berni war in jungen Jahren sehr aktiver Segler. Mit seinem schnellen Stahljollenkreuzer „Schwalbe“ hat er viele Regatten, nicht nur gesegelt, sondern auch gewonnen. Berni und seine Margret waren später aktive Mitglieder im sogenannten Tortenclub der SVR - Kaffeetafel statt segeln.

Bernhard war trotz aller Bescheidenheit doch die graue Eminenz unserer Vereinigung, immer im Hintergrund, aber voll dabei. Unsere Vereinigung war seine zweite Heimat, sein Verein für den er sich aufopferungsvoll eingesetzt hat wie kaum ein anderer. Seine handwerklichen Fähigkeiten kamen voll zum Einsatz wenn es etwas zu planen, bauen oder reparieren gab. Seine menschlichen Fähigkeiten benutzte er als Mahner, Motivator, Vermittler und auch als Antreiber, wenn es denn nötig war.

Er war eine Säule der Vereinigung und wird uns sehr fehlen. Wir werden ihn vermissen aber nicht vergessen.

G.K.

Aus der Vereinigung

Ausflug nach Bremen

Am 21.05.2011 fand unsere (Elke Cyperek, Regine Holstein, Sonja Höffner, Monika Rosenau und Kerstin Frohwirth) alljährliche Muttertagstour in fröhlicher Runde und bei super Wetter statt.

Nach einigen Terminproblemen konnten wir doch fast Alle unter einen Hut bekommen. Zu unserem Bedauern konnte Renate Schipke dieses Jahr nicht mitkommen.



Foto: Kerstin Frohwirth

Wir starteten vom SVR aus um 7.45 Uhr mit dem Transportshuttle „Jörg“ zum Harburger Bahnhof. Dort haben wir uns mit Proviant: Kaffee und belegten Brötchen, ein-

gedeckt. Danach sind wir in den Metronom Richtung Bremen gestiegen. Dort angekommen haben wir uns erst einmal Richtung Marktplatz begeben, um uns die Sehenswürdigkeiten *Bremer Stadtmusikanten* und *Roland* anzusehen. Auch der Blumenmarkt, der dort statt fand war einmalig und sehenswert. Hätten wir das geeignete Transportmittel dabei gehabt, hätten wir den gesamten Markt leer gekauft.

Im Schnoorviertel machten wir unsere erste Kaffeepause. Danach ging es ans Weserufer an die *Schlachte*, wo das Kaifest mit Flohmarkt und Lifemusik statt fand. Dort haben wir bei bestem Wetter auf der Terrasse eines netten Lokales zu Mittag gegessen. Frisch gestärkt und voller Tatendrang machten wir uns auf den Weg zur bekannten *Böttcherstraße*. Auf dem Hinweg zum Marktplatz ist uns eine Windmühle aufgefallen, wo wir dann auf dem Rückweg noch einen Abstecher machten. Dort gönnten wir uns auf der sonnigen Terasse einen schönen Eisbecher mit Kaffee.

Nachdem sich die müden Füße erholt hatten, machten wir uns auf den Rückweg Richtung Bremer Hauptbahnhof. Am Bahnhof angekommen nahmen wir um 19.33 Uhr den Metronom Richtung Heimat.

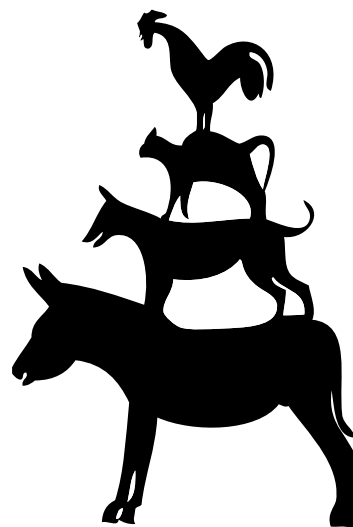
Was auf der Hinfahrt nicht geklappt hat, war auf der Rückfahrt perfekt, wir durften im Metronom oben sitzen.

Da wir unser Vermögen verjubelt hatten und kein Geld mehr für eine Einzelfahrkarte für Sonja übrig war, begleiteten wir sie bis zum Hauptbahnhof Hamburg und sind dann nur noch zu Viert in die S-Bahn Richtung Wilhelmsburg gestiegen. Dort stand bereits der richtige Bus Richtung Kirchdorf für uns bereit. Von da aus ging es auf Schustersrapen zur SVR.

Glücklich, kaputt und gut gelaunt waren wir um 21.30 Uhr wieder heil angekommen.

P.S. Der Kreis der Muttertagstourteilnehmerinnen kann gerne erweitert werden. Bei Interesse spricht uns einfach an.

Monika Rosenau



Schiffüberführung mit Hindernissen und Namensgebung der Motoryacht von Hans Pries

Endlich hatten wir uns im Frühjahr 2011 den Traum von einer eigenen Motoryacht erfüllt. In Berlin-Woltersdorf waren wir fündig geworden. Fortan pendelten wir zwischen Hamburg und Berlin, um aus der „Pinguin“ unsere eigene Wohlfühloase zu machen.

Wir pinselten, schrubbten, entsorgten Unrat und Teppichböden

und ließen einen wunderschönen Holzboden legen. Auch ein neuer, passender Name, war rasch gefunden. Aber bevor wir die feierliche Taufe in unserem Heimathafen Holstenkaten dem Verein SVR begehen konnten, stand erst einmal die Überführung von Berlin nach Hamburg an. Die Yacht wurde Mitte April zu Wasser gelassen und die

Probefahrt lief glatt. Der Bootsführerschein war nagelneu und Kapitän Hans Pries begab sich am 21.4.11 mit seinen Freizeitoffizieren Mark und Katrin auf die Fahrt nach Hamburg. In wenigen Minuten war der Kalksee überquert und die erste Schleuse nahte. Hinein in die Woltersdorfer Schleuse ging noch mit eigener Kraft, aber dann gab es die erste Havarie. Und das nach zwei km. Wir schleppten das Schiff mit Tauen und Muskelkraft aus der Schleuse und machten es dahinter fest. Die Ursache war rasch gefunden. Die Antriebswelle war samt Flansch aus dem Getriebe gerutscht. Nach einem Telefonat mit altem Eigner brachte dieser das entsprechende Werkzeug. Die Crew reparierte persönlich den Schaden und nach 3 Stunden konnte die Fahrt über den Müggelsee Richtung Teltowkanal weitergehen. Vor der nächsten Schleuse trieb der Klabautermann wohl sein Unwesen an Bord. Denn die Scheibe der Backbordtür hielt dem Druck von Mark's Hintern beim Festmachen am Warteanleger für Sportboote nicht stand und zerbarst. Es wurde festgestellt, daß der Hintern heil geblieben war! Ein echter Kapitän läßt sich nicht aus der Ruhe bringen. Nach der Schleusung passierten Sie nun den Griebnitzsee und den Jungfernsee. Es hätte alles so schön sein können, denn das Wetter war nicht nur schön, sondern einfach traum-

haft. Aber leider verabschiedete sich plötzlich der Keilriemen des Motors und kurz darauf der ganze Motor. Direkt hinter der Nedlitzer Südbrücke machten wir an einer Schute längsseits fest. Nachdem wir die Luken zum Motor geöffnet hatten und der Wasserdampf abgezogen war, sahen wir die Ursache. Der Keilriemen war gerissen. Sofort bekamen wir es mit der Wasserschutzpolizei zu tun. Der Kapitän wusste, daß anlegen hier verboten war, aber er begriff nicht, daß die Polizei ‚Dein Freund und Helfer‘ sich ohne zu helfen aus dem Staub machte! Da wir einen Ersatzkeilriemen hatten wechselten wir diesen aus.

Es war eine *schöne* Arbeit an dem noch sehr heißen Motor, es gab auch ein paar Blasen. Wir füllten Kühlwasser auf und kontrollierten Motoröl. Beim Versuch den Motor zu starten, stellten wir fest, der Schaden war grösser (Zylinderkopf) !!! Das war jetzt das *endgültige* AUS !! Getreu dem Motto „das kann doch einen Seemann nicht erschüttern“, hielten wir Ausschau nach einem Helfer. Bereits der zweite Sportbootkapitän schleppte uns dann ca. eineinhalb Stunden um einen Anlegeplatz zu finden. Das einzige was wir mit Hilfe der nicht zu hilfsbereiten Wasserschutz fanden, war eine Spundwand im Jungfernsee, wo wir erst einmal festmachen konnten. Als dann der etwas alternative, aber sehr nette

Herr Meyer mit seiner „Anuschka“ zu Hilfe kam, hatten wir Bücher, Adressen und Telefonnummern zur Hand. Rasch war ein naher Sportboothafen gefunden. Die Marina im Tiefensee. Sofort erklärten die sich bereit, uns in ihren Hafen zu schleppen. Nun lagen wir also mit einem Motorschaden in Potsdam und ein Mechaniker mußte her. Der Zylinderkopf wurde ausgebaut und überprüft. Die Besatzung war erschöpft, die Überführung beendet und der Kapitän ergraut. Hi Hi !

Aber was uns bekanntlich nicht umbringt, macht uns ja nur härter.

Nun pendelten wir also zwischen Potsdam und Hamburg hin und her, um den Motor wieder flott zu kriegen. Auch die vier verschiedenen Ansprechpartner der vier verschiedenen Firmen zusammen zu bringen war nicht gerade als stressfrei zu bezeichnen, da zwischendurch ja auch noch ein bisschen gearbeitet werden musste. Wir konnten nun auch endlich mit Hilfe der Hafenmeisterin von Hamburg aus unsere defekte Scheibe in der Tür reparieren lassen. Unser Traumboot war inzwischen zum Alptraumboot avanciert. Nun stellte sich aber auch noch zu allem Ärger heraus, das der Monteur der sich gerade erst selbstständig gemacht hatte (ja als Schiffsmonteur) ??? alles andere als eine Leuchte war !!! Er hatte nicht mal das nötigste Werkzeug dabei, so das der Kapitän

in der Marina und bei anderen Eignern betteln gehen musste. Am letzten Tag vor der Weiterfahrt, konnten der Kapitän und sein Kollege Ulfried dem „Traummonteur“ nicht länger bei der Arbeit zusehen und haben ihm schlussendlich diverse Arbeit wegen Unkenntnis abgenommen. Vielleicht hätten wir sonst heute noch in Potsdamm gelegen. Aber mit viel Schweiß und Engagement konnte wir dann endlich die „Pinguin“ sicher nach Hamburg überführen. Auf dem Rest der Fahrt lief nun alles gut (toi toi toi !). Allerdings war auch dann von Langeweile keine Spur. Die letzte Episode hatten wir nun noch mit der Wasserschutz von Wittenberg. Auf einmal fuhren sie neben uns und forderten uns auf, umzudrehen und an ihrer Seite festzumachen. Der Kapitän freute sich riesig, denn als Neuling war das ja endlich einmal eine Herausforderung! Lach! Er sagte „Natürlich“! Das mach ich ja täglich! Der Schweiß befeuchtete die Kapitänsmütze, aber oh Wunder, klappte alles wie aus dem Lehrbuch. Die liebe Polizei lästerte ein wenig über den noch taufrischen (6 Monate) jungen Führerschein und ermahnte Kapitän Pries, dass der Führerschein ungültig sei. So ein Schreck, da war der Schweiß noch nicht einmal getrocknet und der nächste Schauer folgte bereits. Endlich lächelten die Herren und meinten, dass der Führerschein

noch gar nicht unterschrieben ist und das sie uns nur angehalten hatten, weil die Flaschen Malzbier an Bord, verdammt viel Ähnlichkeit mit richtigem Bier gehabt hatten. Danach klappte alles ganz ohne besondere Vorkommnisse. Am Abend unserer letzten Übernachtung in Lauenburg (dem sehr empfehlenswerten Wassersportverein), kam Rita noch für die letzte Tour an Bord. Der letzte Tag der Überführung hatte es dann nur noch wettertechnisch in sich. Es war sehr stürmisch, mit heftigen Gewitterschauern. Wir wussten nicht, wo mehr Wasser war. In der Elbe oder in der Luft darüber. Dies war natürlich genau die richtige Feuer- taufe für Rita !?!?!? Aber da es Ihr trotz dieser Umstände und halb erfrorener Hände Spass gemacht hat,

war für den Kapitän klar, sie ist die geborene Piratenbraut! Am Nachmittag liefen wir nun endlich in unseren Heimathafen "Holstenkaten" ein. Puh geschafft !!!!!!!

Endlich konnte am 11.06.2011 Schiffstaufe gefeiert werden. Aus der "Pinguin" wurde der "Freibeuter".

Zahlreiche Freunde, Familienmitglieder und Vereinsmitglieder ließen es sich bei Speis und Trank gut gehen. Die 11jährige Sarah (Enkelin des Kapitäns) hielt folgende Taufrede:

Wir begrüßen Euch heute ganz herzlich zur Schiffstaufe!

Doch, wer es mit den Elementen aufnimmt, sollte sich vorher mit den Göttern gut stellen.



Darum gebe ich einen guten Schluck Sekt an Neptun, den römischen Gott des Meeres. Einen Schluck an Rasmus den römischen Gott der Winde. Möge er stets bedenken, daß wir keine Segel führen. Einen Schluck für den Klabaftermann, möge er sich aufs Helfen beschränken und keinen Schabernack an Bord treiben, und nun einen guten Schluck auf diese Motoryacht.

Hiermit taufe ich dich auf den stolzen Namen:

Freibeuter

Ich wünsche der Besatzung, allzeit gute Fahrt und Dir, immer mehr als eine Handbreit Wasser unter dem Kiel. Ich grüße Dich mit einem dreifachen:

*Hipp Hipp Hurra-
Hipp Hipp Hurra-
Hipp Hipp Hurra*



Wir bedanken uns bei unserer Sarah für die gelungene Ansprache. Für die netten Worte durch unseren zweiten Vorsitzenden und den vielen Gästen für die Geschenke, Blumen und guten Wünsche. Und den Vereinsmitgliedern danken wir noch einmal für die nette Aufnahme

in ihre Mitte und den zahlreichen helfenden Händen zu der schönen Party!

Hans & Rita



Aus der Vereinigung

... Noch ein Gedicht

Der Mastkran in der Vereinigung ist Wirklichkeit geworden ...

Wir gehen mit der Zeit. Die Masten werden schwerer und die Matrosen sind nicht mehr aus Stahl wie bei den Windjammern.

Nach dem Aufruf bei der Versammlung am Mittwoch den 14.09. sind am Donnerstag

den 15.09. genügend Hilfswillige auf dem Ponton erschienen. Der Mastenkrane sollte auf die Königswelle gesetzt werden. Mit einem Aufrichter (Rohr vom Slipwagen), Block und Läufer zogen alle kräftig am Tampen.

Nach wenigen Minuten war



Foto: Ingo Wichmann

es geschehen und der Kran saß auf der Welle.

Wie auf diesen Bild zu sehen, links der blaue Spanngurt wird am Ponton befestigt und dient als Widerlager.

Rechts wird mit der Talje der Mast vom Boot gehievt.

Mit etwas Übung wird es jedem in der Vereinigung gelingen seinen Mast vom Boot zu befördern.



Ingo Wichmann

Abmotoren

Unser Abmotoren war in diesem Herbst tidebedingt recht kurz. Einige haben den Hafen noch anlaufen können, aber den Liegeplatz nicht mehr erreicht. Trotzdem war die Beteiligung gut und wie immer hatten wir auch dieses Jahr schönes oder auch Kaiserwetter.

Nach der Flaggenparade wurde gegrillt und ausgiebig geklönt.

Als Einlage hat Norbert

Taubhorn sein Arkordeon aktiviert und seine Enkelin hat uns mit Ihrem Gesang erfreut.

G.K.



Foto: Ute Janssen

Dütt un Dat

„Würmer“ im Tank

Durch die Vielzahl der so genannten Fachartikel in den Fachzeitschriften für Bootssport werden wir häufig irritiert. Wir lesen vom neuesten Schnickschnack, den man unbedingt an Bord haben „muss“. Es wird oft über moderne Produkte heiß diskutiert, womit man seine Yacht unbedingt ausrüsten sollte, sonst ist man vielleicht nicht up to date. Von größtem Interesse sind Produkte die dem Nachbarn möglichst sofort ins Auge fallen, so genannte „eyecatcher“. Sie sind zum Teil sehr teuer, aber das Preisschild hängt an Bord ja leider nicht mehr dran. Daher ist es von Vorteil, teure Markenware zu kaufen, z.B. „Bdidas“ oder „Belly Bansen“. Da weiß doch gleich jeder, die hat ganz schön Knete gekostet. Es hört sich alles interessant an, was die Hersteller so schreiben, aber - deren größtes Ziel ist der Profit.

Dagegen gibt es manche Artikel, die uns wirklich helfen, Schäden und Malesche zu vermeiden. Ein solcher Artikel ist Dieselzu-

satz zur Verhinderung von Bioschlamm im Bootsdieseltank.

Manch einer meint, er brauche sich damit nicht zu befassen, denn er tanke immer sauberen Diesel. Und Bakterien, Pilze und andere Schlamm bildende Mikroorganismen, das sei ja doch sehr weit hergeholt. Schließlich habe er einen sauberen Dieseltank, den er jährlich noch extra von außen mit Nirosta Pflegemittel poliere. Na ja, er habe schon mal gehört, dass jemand in eine prekäre Situation gekommen sei, weil sein Motor mitten im Manöver ausgefallen sei. Aber im Übrigen lasse er seinen Motor einmal jährlich vom Fachmann checken, das Öl wechseln mit Ölfiltererneuerung und Überprüfung des Impellers. Alles andere mache er sowieso selbst, Keilriemen und so. Denn die Fachleute seien ja heute auch nicht mehr das, was man erwarten würde und nähmen viel zu viel Geld.

Es ist ein Irrglauben, wenn man meint, man hätte einen Dieselfilter mit Wasserabscheider und

einen Feinfilter und könne so das Problem mit der Dieselschlamm-Verstopfung nicht bekommen. Sogar mit elektronischen Geräten in der Brennstoffleitung ist das Problem nicht zu lösen. Denn die Mikroorganismen schwimmen im Tank, sind weich und glitschig, werden ordentlich bei Seegang im Tank durchgeschüttelt und lassen sich nicht herausangeln. Dieser Glibber verstopft die Brennstoffleitungen, bevor er die Filter erreicht, und unterbricht somit die Dieselfuhr. Die Hoffnung durch das fünf Zentimeter große Loch im Tank, wo der elektrische Füllstandanzeiger seine Dienste versieht, den Tank reinigen zu können, erfüllt sich nicht.

Man kann aber mit einem Endoskop elektronisch in den Tank hineinschauen, um festzustellen, was die Ursache der Verstopfung sein könnte. Wenn Verunreinigung festgestellt werden, sollte man am besten den Diesel abpumpen, den Tank ausbauen und ein vernünftiges „Mannloch“ fertigen, durch das man bequem mit der Hand und dem Arm reichen kann. Nur so kann der Tank gründlich gereinigt werden. Der neue Tankde-



ckel kann fachmännisch wieder mit Bolzen verschlossen werden, ohne dass Diesel austritt. Durch diese geschaffene Öffnung kann eine weitere spätere Inspektion mühelos erfolgen. Natürlich müssen auch die Brennstoffleitungen, Dieselforfilter und Feinfilter gereinigt und bei Bedarf ausgewechselt werden.

Bei der Neubetankung sollte man dem Diesel ein Additiv zugeben, das man heute bei jedem Bootsaurrüster erwerben kann. Es fördert eine bessere und saubere Verbrennung und erhöht somit die Leistung des Motors. Es verhindert die Bildung von Dieselschlamm. Nur sollte man bedenken, dass es keine Wundermittel gibt. Zwar können Korrosion, Algen und Mikroorganismen verhindert werden, aber Wasser binden können diese Zusätze nicht.

Verunreinigungen im Boatsdieseltank gibt es schon Jahrzehnte, sie sind gehäuft in den Niederlanden oder an der Ostsee aufgetaucht, wenn an Wassertankstellen – vielleicht auch noch besonders günstig, z.B. an Tankstellen für Fischer – getankt wurde. Auch in den Neuen Ländern, gleich nach der

Wende, wo preiswert Diesel erstanden werden konnte, kamen Verunreinigungen vermehrt vor. Die Ernüchterung kam natürlich im unpassenden Moment, wenn die Yacht in Fahrt war.

Auch Monteure haben längere Zeit nach diesem Phänomen gesucht, sehr oft in dem Glauben, den Ausfall der Motoren irgendwo gefunden zu haben, nur nicht im Tank. Wer nach einem Motorausfall nicht in den Tank hineingeschaut hat, wird sich wundern, dass der Motor wieder normal ein paar Stunden läuft, bis zur nächsten Verstopfung, die sich dann erneut vor die Kraftstoffleitung gesetzt hat.

Mit dem Serienbootsbau kam eine andere Sichtweise der Bootsinnenarchitekten. Man brauchte viel Platz im Schiff, selbst kleinste Boote mussten mindesten mit „fünf“ Kojen ausgerüstet sein. Die Maschine wurde gleich unterm Niedergang platziert! Praktisch! Wer hat nicht im Nachhinein festgestellt, dass man sehr umständlich oder fast gar nicht mehr zur nötigen Wartung an den Motor herankam. Die Cockpitböden konnten nicht mehr zur nötigen Inspektion geöffnet werden. Auch die vielen Monteure haben gemeutert, sind seien doch keine Schlangenmenschen, besonders wenn sie zum Arbei-

ten in den „Keller“ reinkriechen mussten. Die Konstrukteure besserten nach. Aber die Dieseltanks wurden immer mehr versteckt, an die braucht man ja eigentlich nie ran. Die Tanks werden von Deck aus über einen dicken Schlauch befüllt, den Füllstand zeigen elektrische Tankuhren an. ... alles klar!

Bei älteren Booten war oft ein Mannloch zum Tankreinigen Standard. Auf richtigen alten Yachten gab es auch noch Dieseltanks, die erhöht unter Deck angebracht waren, als so genannte Brennstoff-Falltanks. Die damaligen kleinen Bootsdiesel waren noch nicht mit Förderpumpen ausgerüstet. Aber diese Tanks hatten als eine Art Wassersammler eine Dose mit einem kleinen Ablasshahn an der Unterkante des Tanks fest angebaut, womit man zum Winter Verunreinigungen wie Schlamm und Kondenswasser abgelassen hat! Somit gab es auch fast keine Probleme mit dem Dieselschlamm.

Kondenswasser fördert die Bildung von Mikroorganismen in den Brennstofftanks. Um das etwas einzuschränken, sollte man die Tanks im Winterlager ganz befüllen, damit keine unnötigen Hohlräume vorhanden sind, worin sich durch Temperaturschwankungen Schwitzwasser bilden

kann. Aber Vorsicht, nicht jede Versicherung oder Winterlagerordnung lässt volle Tanks wegen der Feuergefahr zu.

Im Diesel ist teilweise schon E 5 (Biodiesel Zusatz) enthalten. Dieser Zusatz hat negative Auswirkungen auf unsere Bootsmotoren. E 5 ist hygroskopisch, d.h. es zieht Wasser an und bindet es. Bei längeren Standzeiten kann der Treibstoff verwässern, wodurch es zu Korrosionsschäden an Einspritzpumpe und Düse kommen kann.

(Übrigens: Biokraftstoff E 10 (Ethanolanteil) macht das Motoren mit Benzinmotoren komplizierter. Hier möchte ich auf einen interessanten Artikel in der Fachzeitschrift für Werften und Handel „bootswirtschaft“ hinweisen, (Juli 2011 Nr. 3)

Also, nichts gegen neues, top-modisches Outfit von „Belly Bansen“ oder schicke viskoelastische Cockpitpolster von „AB-Wiemeyer“, doch die Euros für den Dieselmischungsadditiv sind vielleicht besser angelegt.

Peter Harder



Unser gefiederter Gast an Bord der BAMBINA auf der Fahrt von Schweden in den Süden - wo wir auch hin wollten. Der kleine Fink ruhte sich auf unserer Spinnaker-Schot aus, ab und zu wurde es ihm zu ungemütlich, dann wechselte er seine Position zur Reffleine, aber er begleitete uns eine ganze Zeit.

Peter Harder

Elbsegler-Info



Sehr schwerer Seeunfall

So lautet der Titel des Untersuchungsberichtes der Bundesstelle für Seeunfall-Untersuchungen, der sich am 20. Juli 2009 vor Bornholm an Bord der 40-Fuß-Yacht „Cross Match“ beim Baltic Spring-Cup ereignet hat, in deren Folge die Skipperin ertrunken ist. So lautet der Titel des Untersuchungsberichtes der Bundesstelle für Seeunfall-Untersuchungen, der sich am 20. Juli 2009 vor Bornholm an Bord der 40-Fuß-Yacht „Cross Match“ beim Baltic Spring-Cup ereignet hat, in deren Folge die Skipperin ertrunken ist. In der vorherigen Ausgabe der SVWS Vereinsnachrichten habe ich versucht, die Notwendigkeit zum Tragen einer Rettungsweste zu begründen. Da kommt am 20. Juni 2011 der Abschlussbericht dieses Seeunfalls auf meinen PC. Ich habe mir die Mühe gemacht und die 25 Seiten ausgedruckt, um ein Resümee ziehen zu können und Ihnen das Ganze in Kurzform wiederzugeben. Fest steht Folgendes: Die Yacht segelte mit ausgebaumter

Genua vor dem Wind. Die Schot war nach dem Untersuchungsbericht nicht ordentlich belegt und rauschte aus. Daraufhin knallte der Spibaum mit der Genua gegen das Vorstag und vertörnte sich damit. Der Crew gelang es nicht, die Verwicklung vom sicheren Cockpit aus zu lösen. Deshalb entschloss sich die Skipperin, sich mit dem Bootsmannsstuhl am Vorstag hochziehen zu lassen und die Genua vom Vorstag zu lösen. Das gelang ihr aber nicht, da sie zusätzlich durch die zerrissene Rettungsweste in ihrer Beweglichkeit behindert wurde. Dieser Effekt wurde dadurch noch verstärkt, weil die Crew das Groß aufgetucht hatte, um eine zweite Person zur Hilfe vorheißeln zu können. Diese Aktion gelang nicht. Da der Wind mit gut 4 - 5 Bft. wehte, rollte die Yacht entsprechend und vermutlich rutschte die Skipperin sowohl aus dem Bootsmannsstuhl als auch aus der Rettungsweste und ging über Bord. Trotz der Tatsache, dass ihr eine Mitseglerin sofort hinterherge-

sprungen ist, die sie zunächst auch mit Hilfe einer Bergungsschlaufe festhalten konnte, trieb die Skipperin achteraus und ertrank in der kalten Ostsee.

Viele einzelne Fehler haben zu diesem tragischen Tod geführt. Damit wir daraus lernen, listet der Untersuchungsbericht der BSU diese im Einzelnen genau auf.

Fehler Nr. 1: Der Bootsmannsstuhl: Das an Bord befindliche Modell hatte kein eingebautes Sitzbrett, was im Ergebnis dazu führen kann, dass die Beine abgeschnürt werden. Weil dann die Muskelpumpe nicht arbeiten kann, strömt nicht genug Blut zum Gehirn zurück und der Blutdruck fällt mehr oder weniger stark ab. Auf diese Weise kann es zu Beinrötungen der Bewegungsabläufe und zur Bewusstlosigkeit kommen. Die über Bord geworfene Rettungsboje wurde von den zur Hilfe eilenden Yachten erst aus einhundert Meter Entfernung gesehen und war damit wenig hilfreich.

Weitere Fehler passierten bei der Abwicklung des Funkverkehrs. Zunächst wurde per Sprechfunk eine Dringlichkeitsmeldung abgegeben, die offenbar nur von wenigen Schiffen aufgefasst wurde und die keine Klarheit über die Situation brachte. Für die dänische Ret-

tungsleitstelle, die den Funkverkehr beobachtete, war erst nach mehr als 30 Minuten erkennbar, dass ein Notfall vorlag. Erst die daraufhin erfolgte Aussendung einer Notalarm-Weiterleitung (Mayday Relay) alarmierte alle Schiffe über den vorliegenden Notfall. Im GMDSS ist der „Mann-über-Bord-Fall“ als Notfall eingestuft. Die unverzügliche Aussendung eines DSC-Notalarms mittels der vorhandenen UKW-DSC-Funkanlage hätte die entstandene Zeitverzögerung vermieden und für die Rettungsleitstelle sowie für alle Schiffe wäre durch automatische Übertragung der MMSI, der Position und der Art des Notfalls mittels DSC sofort Klarheit über die Notsituation entstanden. **Einfach gesagt: „Der rote Notfallknopf wurde nicht gedrückt“.** Die Liste der Hilfeleistenden geht vom Hubschrauber über die an der Regatta beteiligten Yachten bis zum dänischen Rettungsdienst.

Der Bericht ist eine Kurzfassung dieses tragischen Unfalles; wer mehr wissen möchte, dem sende ich gern die Originalfassung per Mail zu.

Klaus Pein
SVWS Vereinsnachrichten

Elbsegler-Info



Der Nord-Ostsee-Kanal

Weltbekannter Weg für Schiffe und Boote durch das Holsteiner Land

*Eine vielseitige Betrachtung als aufmerksames >Wahrschau<
für alle Sportbootskipper*

(Zusammenfassung des 20-seitigen Originalbeitrages in der Website www.svr-hamburg.de)

Einleitung

Der NOK ist gerade für uns binnenländische Sportbootfahrer ein wichtiger Weg in die großen Reviere der Ostsee, die wir von der Elbe sonst nur mit gelegtem Mast durch den Elbe-Lübeck-Kanal erreichen könnten, weil der Seeweg über Nordsee und Kattegat kaum eine praktikable Verbindung wäre. Deshalb befassen wir uns einmal ausführlicher mit den Eigenheiten des NOK, die sonst aus vielen anderen Quellen zusammengesucht werden müßten.

1. Zur Entstehung und Baugeschichte des NOK -

vom „Kaiser-Wilhelm-Kanal“ von 1895 zum „Kiel-Kanal“ unserer Zeit

Hierüber gibt es viele lexikalische Informationen, Druckschriften und Sachbücher; wir nehmen uns die heute am aussagekräftigsten erscheinenden vor und zitieren die wichtigsten Informationen zu diesem Wasserweg zwischen Nord- und Ostsee. Der Größenvergleich mit den beiden anderen weltbekannten und für die Schifffahrt wichtigsten Wasserstraßen Panamakanal und Sueskanal zeigt die NOK-Stellung mit den an Anzahl meisten Schiffspassagen, an beförderter Fracht jedoch kleinsten der „großen Drei“.

2. Der NOK als Bundeswasserstraße mit Zuständigkeiten und Regeln

Die Kenntnis aller für das Befahren des NOK relevanten Gesetze wird allgemein vorausgesetzt, ihre wichtigsten Bestimmungen sollten wir uns aber immer wieder vor Augen führen, damit wir uns bei der Passage richtig verhalten.

3. Die See- und Kanal-Karten des NOK für Sportbootskipper

Das vielfältige Angebot an Kartenmaterial über und mit dem NOK erlaubt eine ausreichende Vorbereitung zur Passage, wobei die Zwangsläufigkeit des Wasserweges, seine Baulichkeiten und Anlegestellen ohnehin einleuchtend beschrieben sind und für die vielen Sportboote zumindest einen zuverlässigen Motor und dazu angepaßtem Verhalten des Rudergängers verlangen. Dazu reichen die einfachen Karten des Angebotes für Sportboote zumeist aus.

4. Wissenswertes zum Betrieb des NOK

Es ist gut zu wissen, wie diese weltbekannte Wasserstraße organisatorisch geführt und betreut wird; die vielfältigen Mitteilungen der „Kanalverwaltung“ finden sich heutzutage im reichlichen Internet-Angebot von www.portalnok.de und www.wsd-nord.wsv.de.

5. Wer wacht über die deutschen Gesetze im Betrieb des NOK ?

Die betrieblich und gesetzlich notwendige Aufsicht führen im NOK vornehmlich die Wasserschutzpolizei Brunsbüttel und Kiel sowie die Zoll-Behörden durch, sofern nicht die Schleusenmeister schon Verhaltensregeln ausgegeben haben. Von Verstößen gegen die betrieblichen Bedingungen wird kaum berichtet, es läuft offensichtlich zufriedenstellend - zumindest für die Behörden.

6. NOK-Großschiff-Passagen in Zahlen

Einige Daten zu Kanal-Durchfahrten, Ladungsmengen und Befahrungsabgaben, die zu den Einnahmen des NOK führen, dürfen natürlich nicht fehlen. Es sieht nicht nach einem „großen Geschäft“ des Staates aus !

7. Die Ausrüstung der Schifffahrt mit AIS-Geräten - auch im NOK

Die seit 2005 für Schiffe ab 300 BRZ gültige Ausrüstungspflicht mit AIS-Geräten (= Automated Identification System), die Schiffsname, -größe, -typ und Standort, Kurs und Geschwindigkeit senden und empfangbar machen kann, ist auch für den NOK vorgeschrieben,- für Sportboote allerdings nicht. Deren „AIS-Class B“-Geräte können ohnehin von der Großschifffahrt mit „Class A“-Geräten ausgeblendet werden; ihr Nutzen wäre für Sportboote im NOK ohnehin sehr gering.

8. Die Lotsen und Kanalsteuerer auf dem NOK

Zwei unbedingt erforderliche Berufsgruppen, die den NOK größtenteils für die Schifffahrt erst befahrbar machen, sollten wir kennen, obwohl wir sie nie zu Gesicht bekommen: die Lotsen mit Kapitänspatent und langjähriger Fahrpraxis und die für Großschiffe bestimmter Verkehrsgruppen erforderlichen routinierten und geschulten Seeleute mit unterschiedlichen nautischen Ausbildungen, die Kanalsteuerer genannt werden.

9. Der Funkverkehr auf dem NOK

Wer UKW-Bordfunk hat, sollte die wichtigsten Funkkanäle auch des NOK kennen, die im jährlichen „Jachtfunkdienst Nordsee, Ostsee und Englischer Kanal“ abgedruckt werden.

10. Die Sportschifffahrt auf dem NOK

Eine längere Betrachtung „unserer eigenen Verkehrsgruppe“ ist natürlich besonders interessant; über sie gibt es zahlreiche Bestimmungen, Hinweise und Verhaltensregeln. Alle wichtigen gedruckten Veröffentlichungen werden dazu angesehen,- auch ihre „sportfreundlichen“ Kanalgebühren.

11. Der Tourismus im „Freizeit- und Erlebnisland NOK“

Der NOK ist längst als Tourismus-Thema entdeckt worden, zahlreiche Angebote beschreiben dies auf bunteste Weise, zumeist im Internet. Wir können im Vorbeifahren längst nicht alles sehen !

12. Die Fischer, Angler und Jäger am NOK

Über diese an der fast einhundert Kilometer langen Wasserstraße interessierten Gruppen sollten wir das Wichtigste wissen: Von den wenigen professionellen Fischern, den unzähligen Sportanglern und den nicht in Erscheinung tretenden Jägern, die hier ohnehin keine Reviererlaubnis haben.

(Mit einem „Schlußwort“ verabschiedet sich der Verfasser bei hoffentlich vielen Homepage-Besuchern von www.svr-hamburg.de, die den durchaus ernst gemeinten Aufsatz auch unter seinem Titel über das Quellenverzeichnis Google finden werden. Ein „neuer Sportboot-Revierführer für den NOK“, mit allen einschlägigen, aktuellen Informationen, Bildern und Kartenwerk, wäre wohl auch für SVR-Mitglieder zu gebrauchen, zumal „Der nautische Revierführer Nord-Ostsee-Kanal“ in 4. Auflg. von 1992 nicht mehr zu haben und vermutlich auch nicht mehr aktuell ist.)

Hanns-Björn Rüppell

Die ungekürzte Fassung findet ihr auf unserer Internetseite www.svr-hamburg.de

UKW Kanäle des Nord-Ostsee-Kanals:

Schleuse Brunsbüttel	UkW Kanal 13 (Kiel Kanal 1)
Brunsbüttel - Breiholz,	UKW Kanal 2 (Kiel Kanal 2)
Breiholz - Kiel	UKW Kanal 3 (Kiel Kanal 3)
Schleuse Kiel	UKW Kanal 12 (Kiel Kanal 4)

Verkehrsinformationen für Kanalfahrer:

Kiel Kanal 2: h+15 und h+45

Kiel Kanal 3: h+20 und h+50

Quelle ist der „Jachtfunkdienst Nord - Ostsee“

Termine 2012

Jahreshauptversammlung	Freitag	03.02.2012	19.00 Uhr
Ausbringen der Ausleger <i>im allgemeinen Arbeitsdienst</i> <i>Flaggenparade und Biikebrennen</i>	Samstag	24.03.2012	14.00 Uhr
Abslippen Hallenlieger	6.30 Uhr	Sa/So	31.03./01.04.2012
Abslippen Außenlieger	6.00 Uhr	Sa/So	07./08.04.2012

Ab 01.11.2011 bis 31.03.2012
kostenlose Hafentrundfahrten im
Hafen Holstenkaten mit MY „NINA“

Versammlungen	Mittwoch	14.03.2012	19.00 Uhr
	Mittwoch	23.05.2012	19.00 Uhr
	Mittwoch	19.09.2012	19.00 Uhr





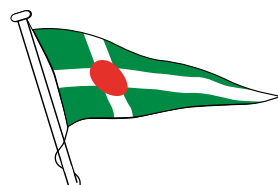
Foto: Peter Harder

„Wir sind viele Meilen gemeinsam durch das enge Schärenfahrwasser gekreuzt. Bambina ist jetzt am Ziel.“



Foto: Elke Herz

SEA CLOUD - zu Besuch im Hamburger Hafen



Segler-Vereinigung Reiherstieg von 1926 e.V.

Finkenrieker Hauptdeich 14 · 21109 Hamburg

www.svr-hamburg.de

info@svr-hamburg.de