

Elbsegler

SVR Magazin

2 / 2007



Foto: Ingo Wichmann

Impressionen aus Dänemark

Liebe Elbsegler-Leser!

Wir haben uns über das Echo auf den Elbsegler 1/2007 sehr gefreut und sind damit von Euch ermutigt worden, so weiter zu machen. Das Ergebnis liegt nun vor.

Was hat uns dieser Sommer gebracht? Wir hatten vom Wetter her einen sehr erfolgversprechenden April. Danach war dann Schluß mit lustig. Entweder es hat gestürmt oder es war Flaute oder die Richtung stimmte nicht und die Temperaturen kamen auch nicht auf Schwung. Im Juni traf man viele Rentner auf dem Heimweg. Die hatten einfach genug und wollten bei Wetterbesserung neu starten. Da ist wohl nichts daraus geworden, denn richtig gut wurde erst der Oktober wieder.

Obwohl so richtig schlecht war das Wetter ja gar nicht. Es war häufig zu kalt und der Wind kam zu stark aber die Sonne war meistens bemüht unsere Laune zu bessern.

Es war endlich mal Zeit, den Hafen zu verlassen und die Umgebung mit Fahrrad oder Bus zu erkunden oder einfach zu relaxen

und ein Buch zu lesen, welches schon 2 Sommer an Bord ungelesen verbracht hatte.

Grillabende fielen aus, aber unter der Hütte im Cockpit windgeschützt läßt es sich auch gut aushalten.

Viel Wind von vorn haben auch die Planer der Elbvertiefung erhalten. An die 5000 Einwendungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu bearbeiten und die Bedenken der Einwender auszuräumen, ist viel Arbeit. Gerade die Deichsicherheit an der Unterelbe hat viele Bürgermeister und Deichgrafen zu Einwendungen animiert. Den Elbefond für den Bereich der Tideelbe mit 10 Mio. Grundkapital hat der Senat schon beschlossen, er wird aber erst mit Beginn der Elbvertiefung wirksam.

Für kommunale Häfen bleibt dieser Fond tabu. Es sollen also nur Sportboothäfen damit gefördert werden. Wir können jetzt nur auf den Fortgang des Planfeststellungsverfahrens warten.

Wind von vorn hat auch das

Präsidium des DSV von der Presse und dann auch von Landesverbänden, Vereinen und den Mitgliedern erhalten. Beginnend auf dem Verkehrstag in Goslar hat der DSV durch seinen teilnehmenden Vertreter die Interessen der Mitglieder mit Füßen getreten. Erst nach ernsthaften Protesten wurde zurückgerudert und auf Gegenkurs gegangen. Wenn fest angestellte Mitarbeiter nicht in unserem Sinn

und entgegen der Einstellung des Präsidiums handeln, ist das schon sehr merkwürdig und bedarf einer Personalveränderung.

Ich wünsche Euch einen schönen Winter und einen geruhsamen Jahreswechsel

*Herzlichst Euer
Gerd Küncke*

Vorstands-Info



Am 30.11.2007 begingen
Anneliese und Horst Fokuhl ihren

goldenen Hochzeitstag



Die Mitglieder der SVR gratulieren
ganz herzlich



Vorstands-Info

Wir begrüßen als neues Mitglied:

Bernd Pangratz mit seinem Motorboot „Gemini“

Große Hafenrundfahrt mit Rudi Rüssel

Die Fahrpläne, der beliebten Hafenrundfahrten, im Hafen Holstenkaten werden auch in diesem Jahr wieder angeboten.

Für Skipper die mit einem Decksmann fahren wollen, liegen in der Kantine für das Winterhalbjahr Buchungslisten aus.

Die Wochenenden sind für berufstätige Mitglieder vorgesehen.

*Mit freundlichen Grüßen
die aktiven Rentner*



Foto: Ingo Wichmann

Notdienst bei
STURMFLUT-GEFAHR

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

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

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

040 / 42 89 91 11 11

www.bsh.de

Bitte nicht bei H. Roschow oder im Clubhaus anrufen!

Weitere Notfall-Nummern

Wasserschutzpolizei WSP 21

Tel.: 040 / 428 66 - 54 02

Hamburg Port Authority

Tel.: 040 / 428 47 - 31 35

*Ein Licht ist ausgegangen, aber es ist nicht erloschen,
denn tot ist nur, wer vergessen wird.*

Ernest Hemmingway

Wir trauern um

Herbert Zöllner

* 10.12.1926 † 28.06.2007

Mitglied seit 01.04.1952

1. Vorsitzender von 1975 - 1987

Ehrenvorsitzender seit 06.02.1999

Paul Rieckborn

* 13.03.1922 † 29.07.2007

Mitglied seit 19.03.1952

2. Vorsitzender von 1975 - 1987

Ehrenmitglied seit 19.03.200

Erika Werner

† 24.07.2007

Lebensgefährtin unseres langjährigen Mitglieds

Hanns-Björn Rüppell

verstarb nach über 9 Jahren im Wachkoma

Harry Höffner

verstarb nach langer schwerer Krankheit

* 26.02.1951 † 08.12.2007

Mitglied seit 02.02.1986

Unser Mitgefühl gilt den Hinterbliebenen.

Nachruf Herbert Zöllner

Am 28. Juni 2007 verließ uns nach langer mit Geduld ertragener Krankheit unser Ehrenvorsitzender Herbert Zöllner, Eigner der Segelyacht „Stillhorn“ im Alter von 80 Jahren.

Herbert trat am 1. April 1952 in unsere Vereinigung ein - 1975 wurde er unser erster Vorsitzende. 1976 wurde unter seiner Regie das 50jährige Bestehen des SVR würdig gefeiert. Nach 12 Jahren Amtszeit legte Herbert im Jahre 1987 den Vorsitz nieder und wurde am 6. Februar 1999 zum Ehrenvorsitzenden ernannt. Er stand weiterhin der Vereinigung und besonders dem Vorstand mit Rat und Tat zur Seite. Im Jahre 2002 wurde Herbert die Ehrenmitgliedschaft verliehen.

Durch seine Außendarstellung des SVR und die Teilnahmen an verschiedenen „Deutschen Seglertagen“ wurde das Ansehen der Vereinigung wesentlich gesteigert.



Nachruf Paul Rieckborn

Ebenfalls in diesem Jahr verließ uns unser Ehrenmitglied Paul Rieckborn, Eigner der Segelyacht „Flipper“ im Alter von fast 85 Jahren.

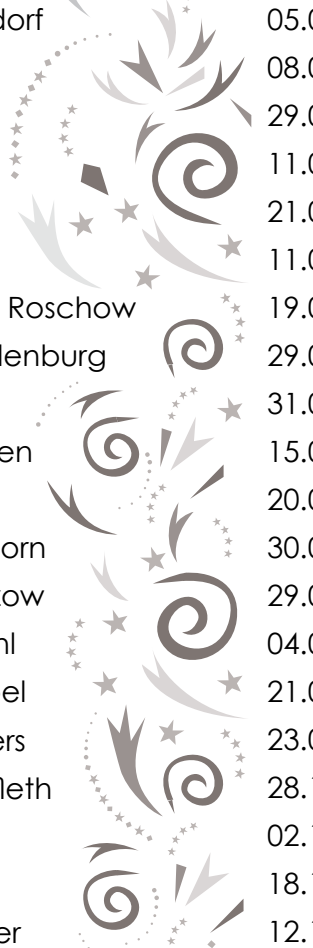
Paul trat am 13. März 1952 in unsere Vereinigung ein und wurde 1975 zum 2. Vorsitzenden der Vereinigung gewählt. Im Jahre 2002 wurde ihm die Ehrenmitgliedschaft verliehen. Auch nach seiner Zeit im geschäftsführenden Vorstand profitierte die Vereinigung durch das Wissen und die Tatkraft von Paul. Jedem stand er mit Rat und Tat zur Seite.

Zusammen mit Herbert Zöllner als 1. Vorsitzenden wurden in den Jahren bis 1987 viele Dinge zum Wohle der Vereinigung bewegt – sei es die Mitgliedschaft in der Hamburger Yachthafengemeinschaft oder auch die Gestaltung unserer Vereinsanlage durch die Pflasterung des Außengeländes, um unsere Boote sicher abstellen zu können, sowie das wiederholte Eggen unseres Hafens.

Beide haben unsere Vereinigung entscheidend mitgeprägt und wir sind froh, dass wir sie ein Stück ihres Weges begleiten durften.



Runde Geburtstage



Margret Eyendorf	05.01.2008	75
Peter Schulz	08.01.2008	70
Heinrich Holst	29.01.2008	70
Axel Ambs	11.02.2008	50
Inga Ambs	21.02.2008	50
Michael Perz	11.03.2008	50
Hans-Joachim Roschow	19.03.2008	55
Joachim Schulenburg	29.03.2008	65
Peter Kretzler	31.03.2008	50
Herbert Petersen	15.04.2008	85
Helmut Krüger	20.05.2008	80
Norbert Taubhorn	30.05.2008	75
Karl-Heinz Retzow	29.06.2008	90
Christian Fokuhl	04.08.2008	50
Hartmut Kümpel	21.09.2008	55
Norbert Garbers	23.09.2008	50
Roswitha Sumfleth	28.10.2008	55
Ingrid Köncke	02.11.2008	70
Alfred Holstein	18.11.2008	80
Peter Kropholler	12.12.2008	55

Neuigkeiten

Laut Hamburger Abendblatt vom 11.10.2007 hat die Bürgerschaft dem Gesetzentwurf über die Einrichtung der Stiftung Elbefond für die Unter- und Außenelbe zugestimmt. Wenn die im Planfeststellungsverfahren beantragte Fahrrinnenanpassung der Unterelbe genehmigt

worden ist, soll der Fond von 10 Mio. Euro eingerichtet und nach einem Jahr erstmals mit den Zinsen die Tiefenhaltung der in einer Hafendatenbank erfassten kleinen Häfen mit max 30% der Kosten unterstützt werden. Nicht unterstützt werden gewerbliche und kommunale Häfen.



Mitteilung des DSV

Am 3. Juli hat die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung ihren Jahresbericht 2006 vorgelegt. Das Ergebnis war erfreulich: Die ohnehin geringe Zahl der tödlichen Unfälle im Sportbootbereich sank deutlich. Gab es 2004 noch 13 und 2005 8 Todesfälle, hat sich die Zahl im Jahr 2006 auf 2 Todesfälle reduziert. Die beiden Todesfälle haben sich zudem nicht im aktiven Sportbootbetrieb ereignet. Einmal waren es gesundheitliche Gründe, einmal war es ein Badeunfall.

Da wollen die Behörden den Segelsport als gefährlich einstufen!!!!

Der NOK wird in den kommenden Jahren umfassend aus- und umgebaut. Um die Sicherheit der Sportschiffahrt zu erhöhen, hat sich die Kreuzerabteilung dafür eingesetzt, daß noch vor Beginn der baumaßnahmen die Schlengel in der kleinen Schleuse gegen höhere und mit durchgehenden Gitterrosten versehene ausgetauscht werden. Es wurde nochmals auf die ungeschützte Warteposition im Tidestrom hingewiesen und um Abhilfe ersucht.

Aus der Vereinigung

Wie kommen die Schilder an die Dalben?

Befestigen der Hinweisschilder zum Jachthafen Holstenkaten, mit schwindelfreien SVR - Rentnern.

Am 25.04.2007 10:00 h bewaffneten sich die Vereinskameraden, Bernhard Eyendorf, Martin Römhild, Joachim Sumfleth, Peter Harder, und Ingo Wich-

etwas Mut zu Rudi Rüssel, um die Hinweisschilder zu unserem Hafen, an den Pfählen zu befestigen. Berni steuerte die „Nina,, mit dem Rüsselgewei zwischen die



Dalben. Über die Leiter wurde die oberste Verstrebung der Pfähle erreicht. Mit einer Leine wurde das Schild von mir bis zur Befestigungshöhe gezogen. Martin sicherte die Leiter von der unteren Platt-

mann, mit Leiter, Bohrmaschine, Maulschlüssel, Leinen, Schlüssel-schrauben und begaben sich mit

form der Dalbengruppe. Joachim fungierte als Handlanger: Bohrmaschine, Scheiben, Schrauben



usw. zureichen. Peter hat dann, bei schwankendem Boot, auf der Leiter, eine Hand für sich, eine Hand für die Arbeit, mit Bohrmaschine, Schrauben und Maulschlüssel gearbeitet und somit die Schilder befestigt. So nun wisst ihr Bescheid.

Ingo Wichmann



Wünschelrutengänger

Man glaubt nicht was für Potential in einigen unserer Mitglieder steckt, wir haben sogar einen „Wünschelrutengänger“ im Verein! Er hält sich des Öfteren zünftig mit dem Wohnwagen, am Balaton/Plattensee auf. Darf er ja, aber gerade jetzt?

Ich weiß noch gar nicht, wie ich das in diesem Text erklären soll.

Jedenfalls, auf der letzten April-Versammlung wurde darüber gesprochen, dass die Wasserleitung zu unserer Ponton-Anlage irgendwo defekt sein muss. Leider wollte sich keiner zur Behebung des Schadens so richtig äußern! Aber es wird in der Saison einfach Wasser und Elektrik am Steg benötigt. Auch wollen wir Gäste haben, die sich bei uns wohl fühlen sollen. Dazu gehört unter anderem Trinkwasser einfach dazu. Auch wir bunkern, wo es sich in der Saison ergibt, frisches Trinkwasser in den Gasthäfen. Unser 1. Vorsitzender Gerd wollte schon resignieren und diese Sache vorerst zu den Akten legen, da sich keine konkrete Lösung anbot. Aber, da habe ich mich leichtsinnigerweise gemeldet und für den kommenden Montag zehn

Uhr einen Termin bekannt gegeben. Zu dem sollten sich einige Rentner, oder wer gerade Zeit hat, mitzuhelfen, treffen, um überhaupt festzustellen, wo denn eigentlich die Leckstelle ist. Dann sollte entsprechend Material beschafft werden, um den Schaden zu beheben.

Dass Ingo oder Berni da sein würden, war mir klar, aber warum müssen die beiden denn immer da sein, wenn irgendwo etwas hakt. Und wenn sie zu einem Problem benötigt würden, könnte man sie immer noch ranholen.

Es haben auch einige auf der Versammlung auf und ab genickt, so dass ich davon ausgehen konnte, da sind Helfer, die am Montag kommen. Das geht schon klar! Aber das hätte ich mir denken können. Ich kenne noch aus meinem Berufsleben, man muss gleich Nägel mit Köpfen machen, und einige Kameraden zum Kommen bewegen!

Nun ja, so bin ich am Montag rechtzeitig hingefahren, um mir die Sache näher anzusehen, um schon einmal ein paar Schaufeln, Spaten und Brechstangen bereit zu legen, so dass die Kameraden gleich mit

dem „Helfen“ anfangen können, wenn sie denn kommen.

Als erstes lief mir Herbert R. über den Weg und fragte nach meinem Vorhaben: „Ich will ein bisschen Arbeitsdienst machen!“ „Das brauchst du doch in deinem Alter nicht mehr!“, worauf ich konterte: „Aber du brauchst auch keinen Arbeitsdienst mehr zu machen, und kümmerst dich trotzdem um unsere Slipwinde!“

Wer kam dann: Berni griff gleich zum Spaten, wo ich schon einige Gehwegplatten hochgenommen hatte. Wir machten vom Anschluss am Vereinshaus ein Probelloch um zu erkunden, wo das alte Plastikwasserrohr seinen Weg unter den Erdboden nimmt. Nachdem wir einige Meter gebuddelt hatten und kein erhofftes Loch in der Leitung gefunden hatten, wurde

erst einmal die von der Rentner-Gewerkschaft durchgesetzte Frühstückspause gemacht. Nun kam auch Ingo dazu, der schon an den Pontonpfählen einige NN – Pegel Marken angeglichen hatte.

Die Frühstückspause wurde sehr kurz gehalten und schon ging es zu dritt weiter, einen Graben über der Wasserleitung auszuheben. Und es wurde mühselig, denn der Boden bestand aus Deichbau-Kleie, die steinhart in den über 40 Jahren geworden war, und mühsam mit den Spaten beackert werden musste, bevor wir sie aus dem Graben heben konnten. Es ging gut, aber beschwerlich voran. Nur, der Graben wurde immer tiefer, war doch die Leitung vorschriftsmäßig mit Gefälle verlegt. Nun kam auch Bob-



by mit seinem „Geländewagen“, der uns ansah, wie mühselig wir uns abrackerten, denn inzwischen war Hochsommerhitze, über 30 Grad im Schatten und die Sonne brannte gnadenlos auf uns herab.



Er gab erst einmal eine Runde Erfrischungsgetränke aus. Dann stieß auch Herber R. wieder dazu und bot seine Hilfe an. Inzwischen wurde gefachsimpelt (beim Arbeiten!), wo denn die Leckage sein könnte. Also zum Niedergang. Erst einmal das widerspenstige Brombeergestrüpp entflechten und beseitigen. Somit waren wir am Verbindungsschlauch zur Brücke und stellten dabei fest, dass hier in der Nähe die schadhafte Stelle sein musste. Also graben, und wir entdeckten eine Bruchstelle, aber hier war der Erdboden trocken, also konnte dies nicht die Ursache sein. Also zurück zum alten Loch, weiter Kräfte zehrendes Gra-



ben mit diesem fast betonartigen Kleieboden.

Da wir nicht alle auf einer Stelle arbeiten konnten, entfernte Ingo schon einmal weiteres Gestrüpp, dazu musste auch das von einem Rentner gefertigte Vogelhaus entfernt werden, er zog die „Holzpflöck“-Verankerung

heraus und siehe da, sie war am unteren Ende nass. Wir kamen uns vor wie die Goldgräber, die einen Schatz entdeckt haben. Also wurde dort gebuddelt und wir entdeckten den „Kasus Knacktus“. Hatte doch unser „Vogelhäuslebauer“ mit dieser „Holzpflöck-Methode“ direkt die Wasserader (das Rohr) gefunden und mitten drauf ge-

troffen. Das ist so, als wenn man „sechs Richtige im Lotto hat.“ Was nun, wir entschlossen uns in der sengenden Hitze auch den Rest der Wasserleitung frei zu legen, um diese nach über vierzig Jahren Dienst zu erneuern.

„Hoffentlich bringt Rentner Schappi aus Ungarn die gewünschten Getränke mit, die wir Rentner im Winter immer wieder gerne mögen“ (Als kleine Wiedergutmachung!)

Wir vier und Bobby haben auch noch einen Rekord gebrochen,

denn wir bringen zusammen

366 Jahre auf die Waage. Wobei ich den Schnitt etwas versaut habe!

Am Biertresen munkelt man, dass die Rentner sich nur Arbeit beschaffen, um sich die entsprechenden „Orden“ abzuholen! Aber was soll's, das Wasser läuft wieder.

Peter Harder

Dem Verursacher wurde auf der Versammlung am 28.Nov. ein „POKAL“ überreicht.



Vorstands-Info



Im April 2007 feierten

Vanessa Ambs

Lars Holstein

Konfirmation

Am 25. Juni 2007 begingen

Marlies und Klaus Baruschka ihren

25.

Hochzeitstag

Die Mitglieder der SVR gratulieren
ganz herzlich



Aus der Vereinigung



Sommertour 2007 auf dem Jollenkreuzer Liekedeeler

Unsere Sommertour begann mit einem ordentlichen Schlafdefizit. Am Samstag, den 14.07. hat meine Schwester geheiratet. Eine schöne Feier, von der wir uns gegen zwei Uhr Nachts verabschiedeten. Ab nach Finkenwerder. Nach nur drei Stunden schlaf lösten wir dann die Leinen. Ausschlafen ging nicht. Wir mussten ja den verlorenen Tag wieder aufholen. Blöd nur, das wirklich kein Lufthauch sich regte. Das war gemein. Aber Brunsbüttel wollten wir schaffen. So motorten wir wohl oder übel. Gegen 11 Uhr waren wir in der Schleuse und überlegten, ob wir auch noch durch den Kanal fahren sollten. Da siegte dann aber doch die Müdigkeit. Außerdem war kein Schlepp in Sicht. Und auch noch durch den Kanal motoren, daß ging nun wirklich nicht. Wir blieben in Brunsbüttel und genossen den schönen Tag.

Am späten Nachmittag kamen die ersten Boote und wir suchten uns das schönste aus. Eine Holländische Stahlsegelyacht war das Ziel unserer Begierde. Sie hatten nichts dagegen, uns zu schleppen. Allerdings nur bis zum Flemhuder See. Das ist ja aber im Grunde fast der ganze Kanal. Am nächsten morgen zu ging es dann los. 98 km Langeweile. Aber im Schlepp ist das gar nicht so schlimm. Zum einen macht kein Außenborder Lärm. Zum anderen ist es natürlich billiger. Aber am allerbesten ist, daß man nicht Ruder gehen braucht. Schwert ganz hoch, Ruder mittschiffs festsetzen und der Jolli fährt brav hinterher. So konnten wir erstmal gemütlich frühstücken und danach lesen, schlafen, zeichnen, und natürlich aufpassen. Es könnte ja doch ... ist aber nicht.

Am Flemhuder See wurden wir wieder frei gelassen, und überga-

ben noch eine Flasche Wein. Die Einladung, diese doch am Abend gemeinsam zu trinken, schlugen wir aus. Kiel wir kommen. Nach einer Nacht in Kiel Wyk machten wir uns auf den Weg nach Dänemark. Eigentlich wollten wir die Küste hochsegeln. Aber Wind und Welle waren dann doch zu stark um die Höhe zu halten. So entschlossen wir uns, Marstal anzuliegen. Es ging flott voran und die Wellen runter war es auch schon mal über der Rumpfgeschwindigkeit. Nach fünfeinhalb Stunden waren wir da. Das gelobte Land. Dänemark. Das Boot war noch gar nicht ganz fest, da kam schon der Havnefoget. Wir mussten ihn vertrösten, denn wir hatten ja noch die Insel eine Steilküste, nach Osten einen schönen Sandstrand der eine kleine Bucht bildet. Sie ist in etwa 150 m im Durchmesser groß und unbewohnt. Ein Traum. Es schien die Sonne und wir lagen am Strand und lasen. Wir machten einen „Hafen“tag. Wir wollten aber nach Aarhus und so mussten wir diesen schönen Ort verlassen. Außerdem hatten wir auch kaum noch Trinkwasser. Es war fast flaute und so segelten wir nur bis Drejö. Von dort ging es in den kleinen Belt. So

weit wie möglich. Wir hatten Anfangs auch noch sehr guten Wind und Assens war im Gespräch. Aber der Wind verließ uns und so fuhren wir nach Bojden. Wir Ankerten in einer flachen Bucht mit einer wunderschönen Aussicht. Es war ein farbenprächtiger Sonnenuntergang. Abendrot mog Wetter god. Laut Vorhersage aber nicht. N4 zunehmend 5-6. Wir standen in aller frühe auf, um vielleicht doch noch nach Assens zu kommen. Die Sonne schien und der Wind kam aus E mit 2-3. Hatten wir Überreagiert? Wir kamen in Assens an, als viele andere Losfuhren. Es gab ein gutes Frühstück und Melli legte sich noch mal zum schlafen hin. Ich las und dachte, daß das frühe Losfahren übertrieben war. Aber gegen 11 Uhr zog sich der Himmel zu und es begann zu regnen. Und es hörte auch nicht wieder auf. Ein Glück daß wir so früh aufgestanden sind. Am nächsten Tag war die Welt wieder in Ordnung. Es war Wind und die paar Wolken erschreckten keinen. Der Wind nahm ab, und wieder zu. Er drehte, das aber zu unseren Gunsten. Vor Strieb überlegten wir, ob wir nicht doch noch weiter wollen. Es war grad so schön. Und so segelten wir

weiter. Juelsminde hieß unser neues Ziel. Denn dort waren Ute und Jockel mit ihrem neuen Boot. Kurz vor acht machten wir in einem völlig überfüllten Hafen fest. Wir verbrachten den Abend bei Ute und Jockel an Bord bei einem guten Wein und ein paar Spielen. Genau wie die nächsten beiden Abende. NW 6-7 ist dann doch zu viel. Mittlerweile hatten wir schon den 26.07., der Wind nahm ab, und noch wichtiger, er drehte auf SSW. Beste Bedingungen um nach Aarhus zu segeln. Wir nahmen uns den Rat von Ute zu Herzen und mieden Marselisborg. Der Stadthafen von Aarhus ist zwar nicht der allerschönste, aber ich wollte mir nicht die Butter vom Brot schauen lassen. Tags drauf machten wir einen Stadtbummel. Wir schauten uns Aarhus an. Außerdem war zum segeln mal wieder zu viel Wind. Zu viel Wind wie auch am nächsten Tag. Wir besuchten das Freilichtmuseum „Den gamle by“. Echt sehenswert. Dort wurden alte Häuser aus ganz Dänemark zusammen getragen und wieder aufgebaut. Ein richtiges kleines Dorf mit Werkstätten, Händlern. Eine Apotheke, Schiffswerft, Fahrradschlosser, Bäcker, Brauerei, Jahr-

markt und noch vieles mehr. Vier Tage waren wir nun in Aarhus und endlich tat sich was beim Wind. Er nahm zwar nicht wirklich ab, aber er drehte auf NW. Wir fuhren los. Ganz unter Land mit kleiner Fock und gerefftem Groß. Zwei Stunden später waren wir in Hov. Weiter wollten wir nicht, denn im Horsensfjord stand bestimmt eine Riesenwelle. Nun nahm der Wind endlich ab und wir mussten Süd machen. Eigentlich wollten wir noch im Horsensfjord ankern, aber langsam drückte dann auch die Zeit. Wir hatten Mittwoch. Freitag wollten wir in Kolding sein, um einen Crewwechsel zu machen. Wir schafften es nach Bogense. Das war zwar ein weiter Schlag, aber so konnten wir wenigsten am nächsten Tag in der Bucht vor Skaerbeck ankern. In einer schönen flachen Bucht warfen wir dann auch den Anker aus. Das Kraftwerk darf man nicht so wichtig nehmen. Es war schön. Die Sonne schien und auf dem uns am nächsten gelegenen Hang waren Rehe. In Kolding machten wir dann erstmal Großputz. Wir kauften ein und holten meine neuen Mitsegler vom Bahnhof ab. Zu viert ist so ein kleines Boot ganz schön eng. Au-

Berdem haben wir uns ja auch so'n bisschen an den Platz gewöhnt. Eine Nacht wird es gehen. Dann muß Melli wieder nach Hause. Ich darf noch eine Woche segeln. Wir bringen Melli zum Bahnhof und machten dann die Leinen los. Am frühen Abend, gegen 18.30 Uhr, machten wir in Assens fest. Leider konnten wir nicht an Jütlands Küste runter segeln. Da hätten wir kreuzen müssen. Nachdem in den letzten Wochen das Wetter sehr durchwachsen war, ist es jetzt wieder echt gut. Wie immer, wenn Ole und ich segeln gehen. Von Assens ging es nach Kalvö. Eine schöne Insel. Das wissen allerdings auch andere. Es war ziemlich voll. Am nächsten Tag war wieder ganz schön viel Wind. Aber es ging. Mit einem Reff war der Wind dann auch echt nicht das Problem. Aber die Welle. Wir kreuzten Richtung Allsund um uns in der Milzvik mit dem „Sturmvogel“ zu treffen. Es war ein wirklich nasses segeln. Wir waren etwa 20 Minuten vor dem „Sturmvogel“ da und hatten uns schon einen schönen Ankerplatz gesucht. Der „Sturmvogel“ ging längsseits und wir begrüßten uns herzlich. Am Abend wurde gegrillt und viel geklönt. Am nächs-

ten morgen weckten uns erst die Mücken. Wir schiefen wieder ein, bis etwa halb acht ein Ankerlieger der Meinung war, Trompete zu spielen. Danke. Wir überredeten die anderen, uns noch einen Tag zu begleiten. Eigentlich wollten sie Richtung Kopenhagen. So ging es nach Augustenborg. Ein schöner Ort, der leider etwas abseits von direkten Tourwegen liegt. Tags drauf trennten sich die Wege der zwei Jolli's. Wir segelten nach Sonderborg. Bei sehr wenig Wind mussten wir irgendwann aber doch den Motor anmachen. Sonderborg war voll. Aber am Optischlengel war noch Platz. Wir wurden zwar etwas schräg angeguckt, ob des wenigen Tiefgangs für eine so „große“ Yacht. Vorteile nutzen!

Nun ging es wieder zurück nach Deutschland. Dänemark lassen wir hinter uns. Das Ziel war bei Fahrtbeginn ungewiss. Es wurde Kiel. Bei Sonnenuntergang waren wir in Holtenau. Wir mussten noch einen Schlepp suchen. Der erste, den wir fragten, war ein großes Holländisches Motorboot. Und sie sagten sofort zu. Klasse. Das verspricht eine schnelle Passage. Und dem war so. Nach sieben Stunden waren wir in Brunsi. Morgen geht

es wieder auf die Elbe. Der schöne Fluß. Nach einem ausgiebigen Frühstück segelten wir nach Stade. Bei NW 4 und unter Spi war auch das ein schneller Ritt. Und wir hatten endlich mal Zeit, um uns den Schwedenspeicher anzuschauen. Der letzte Tag der Sommertour

rückt immer näher. In Finkenwerder angekommen schaute ich auf die Zeit zurück, und kam zu dem Schluß, Es war eine wirklich schöne Tour. Und wenig Tiefgang ist auch und gerade auf der Ostsee ein Vorteil.

Torben Grote



Fragt der Lehrer: „ Klaus – Dieter, was kannst du mir über Passatwinde sagen?“ „Keine Ahnung, wir fahren BMW...“

„Liebe Eltern“, schreibt der Student, „ich habe schon lange nichts mehr von Euch gehört. Schickt mir doch mal einen Scheck über 500 Euro, damit ich weiß, dass es Euch gut geht!“

Erfahrung ist das, neue Fehler zu begehen, woraus man lernt!

Dies und Das

Stackreiter - Holland in Not! Begegnung mit dem Glameyer-Stack.

Am Morgen des 24.08.2007 lief bei ablaufend Wasser diese holländische Yacht auf das Stack zwischen Altenbruch und Otterndorf; und es zeigt, das auf der Elbe unbedingt gut navigiert werden muß, denn ohne Elbkarte ist es halt zu gefährlich.

Norbert Taubhorn



Foto: Norbert Taubhorn

Nina manövrierunfähig !

Wenn die „Nina“ in Fahrt ist passiert auch etwas.

Es wird Schlick aus dem Hafen entfernt und die Schraube sammelt aus dem Schlick Perlontampen auf, die von Wassersportlern - vermutlich aus unserem Verein - achtlos im Hafen entsorgt wurden?

So geschehen am Dienstag 13.11.2007. Die „Nina“ treibt ohne Maschinenkraft im Hafen - SEENOTFALL - mit Hilfe der „Madonna = Tragkraftspritze“ und den „Bernidüsen“ wurde das Boot an den Ponton manövriert. Damit das Eggen nicht

zum Stillstand kommt fanden sich am Mittwoch 14.11.07 um 9:30 h der erste Vorsitzende, ein Lehrling und 7 Zwerge im Bootshaus ein: *G.Köncke, G.Eggert, P.Harder, H.Claren, G.Schipke, B.Eyendorf, J.Sumfleth, M.Römhild, I.Wichmann*, um die „Nina“ aufzulippen.

Um 10:30 h wurde die „Nina“ wieder abgeslippt und am Donnerstag 15.11.07 konnte wieder geeget werden, mit Erfolg.

Für prompte Hilfe bedanken sich Ingo und sein Meister.

Ingo Wichmann



Hochwasser im SVR!

Das Sturmtief „Tilo“ hat am Freitag, den 9. November das erste Hochwasser in diesem Herbst gebracht. Mit 3,52 m über dem mittleren Hochwasser war das die schwerste Sturmflut seit 1999. Ein sehr starker Nord-West-Sturm und Neumond begünstigten das Hochwasser. Gegen 16.00 Uhr sah es im Verein so aus: die Fotos dokumentieren den Wasserstand im SVR. Das Elbwasser lief bis in die Vereinshalle, richtete aber keinen



Schaden an.

Anders sah es in der Speicherstadt, HafenCity, am Fischmarkt und an der großen Elbstraße aus,



Fotos: Ingo Wichmann



dort gab es zahlreiche Schäden, u.a. weil Anwohner ihre Autos nicht rechtzeitig aus den Überflutungsgebieten entfernt hatten.

Andreas Herz



Für unsere Festschrift zum 75-jährigen Bestehen der SVR schrieb unser Sportkamerad Hanns-Björn Rüppell zur Geschichte der SVR unter Anderem:

Der SVR - Stander:

Ein kleines Stück Hamburger Segelsport-Geschichte

Ohne daß wir die Überlegungen unserer Gründerväter zum Symbol der Vereinigung, dem Stander und seine Gestaltung kennen, dürfen wir heute doch wohl einige Überlegungen anstellen, die sich aus der Geschichte des Vereins dazu ableiten lassen.

Sehen wir uns dazu den Zeitpunkt

seiner Entstehung, das Jahr 1926, im Hamburger Gebiet an, so finden wir einige ähnlich strukturierte, aber teils andersfarbige Stander aus der Entstehung vor: HSC, SCOe, SVAOe, BSC, SVG und VHS haben Stander mit einer Grundfarbe, einem waagerechten oder diagonalen Kreuz und einem

Punkt, Quadrat oder der VHS ein Hanseatenkreuz. —

Jeder Verein hat also seinen eigenen Stander und jeder fährt diesen Stander am Top oder unter der Saling um damit seine Zugehörigkeit und Verbundenheit zu seinem Verein zu demonstrieren. Wer in mehreren Vereinen Mitglied ist, fährt dann auch mehrere Stander untereinander. Mehrfachmitgliedschaften sind ja durchaus üblich, aus welchem Grund auch immer, aber durchaus akzeptabel.

Einige Jachthafengemeinschaften haben Ihre eigenen Stander entwickelt, um den Mitgliedern die Gelegenheit zu geben, Ihre Verbundenheit mit dem Hafen zu zeigen.

Wenn der Vereinsstander während der Saison durch Wind und Wetter beschädigt wird oder nur noch teilweise erhalten am Mast flattert, ist es eine grobe Nachlässigkeit so einen zerfledderten Lappen nicht auszuwechseln. Man wird daraus so manche Rückschlüsse auf den Eigner und seine Beziehung zu seinem Verein ziehen.

Welche Verbundenheit mit seinem Verein hat aber jemand, der den Vereinsstander seines Heimatvereins nicht führt, aber den seiner Jachthafengemeinschaft?

Mir fehlt dafür das Verständnis aber ich würde mich gern aufklären lassen.

Gerd Köncke



Neues aus der Rentnerecke!

Das Aufslipen hat gut geklappt, nur sind es immer die Gleichen, die auch mit anfassen, oder andere die sich geschickt von der Arbeit elegant entfernen! Ja, und da ist einer, der sogar eine Hand an die Runge legt, wenn sein Schiff auf dem Slipwagen steht. „Ist dir mal aufgefallen, dass er seinen Arbeitsanzug überhaupt nicht reinigen lassen muss!“ „Wie kommst du darauf?“

„Nun die Marke von der Reinigung ist schon 3 Jahre alt!“ „Jaa, da hatte er ja mal mit geholfen, weil es anschließend Freibier gab!“

Aufgeschnappt



Besatzung einer Dehler 36 aus Lübeck (jung, dynamisch und erfolglos) am Steg von Kerteminde.

Er: Hier am Steg sind ja lauter alte Leute!

Sie: Ja manche sind schon so alt, die müssten eigentlich schon tot sein.

Er: Wären sie wohl auch, die sind nur zu faul zum Umfallen.

Die Frage heute ist, wie man die Menschheit überreden kann, in ihr eigenes Überleben einzuwilligen.

Bertrand Russell 1872-1970

„Gott hat den Menschen erschaffen, weil er vom Affen enttäuscht war. Danach hat er auf weitere Experimente verzichtet.“

Mark Twain 1835-1910

„Berthold Brecht hat gesagt, wenn die Regierung mit dem Volk unzufrieden sei, müsse sie sich eben ein anderes aussuchen.“

Er hat auch gesagt; „Ich rate, lieber mehr zu können, als man macht, als mehr zu machen, als man kann.“

Alles klar! ..ja, bis auf das unübersichtliche.

“Der Computer funktioniert wieder“, freut sich der Chef. „Woran hat es denn gelegen?“, ruft der Lehrling. „Nun ja, ein Fehler in der zentralen Energie Versorgung.“

„Donnerwetter, Chef! Das war die beste Beschreibung für „der Stecker war nicht drin“, die ich je gehört habe.“

Der etwas andere Segel-Törn

Warum nicht einmal mit einem ganz anderen Schiffstyp segeln!

Jedenfalls lag mir ein Angebot vor, auf einem holländischen Plattboden-Traditionsschiff eine Woche mitzusegeln. Da es mein normales Wochenendsegeln mit meiner „Gisi“ nicht besonders hinderte, sagte ich zu.

Per Bus ging es mit 24 Personen nach „Harlingen“ in den Niederlanden. Die Kabinen an Bord wurden zugeteilt, ich durfte eine Kabine mit reichlich Platz alleine beziehen. Unser Schiff war ein ehemaliger holländischer Frachtensegler mit Seitenschwertern, von 36 m Länge und 6,20 m Breite. Der Motor war ein Detroit Diesel mit 240 PS und großem gekapselten Mitsubishi Generator. Das Schiff war als Zweimaster getakelt mit holländischen Gaffelsegeln, mit 360 qm Segelfläche, wovon daß Groß schon 140 qm aufwies, sowie Fock und Klüverfock. Unser Schiffchen mit dem stolzen Namen „Mermaid“ war mit „vier Sternen“ ausgezeichnet, wofür diese vergeben wurden, ist mir allerdings bis heute unklar! Nachdem wir unser Gepäck los

waren, unsere Segelsachen angelegt hatten, ging es an Deck, wo uns der Bootsmann Mario in die Geheimnisse der vielen Tauen, Schoten und Fallen an den Nagelbänken eingewiesen hatte. Dann mussten wir auch sofort alle Knoten lernen, die an Bord gebraucht wurden. Diese sind „drei“ an der Zahl: Der „Fenderknoten (Webeleinstek), der Kopfschlag an der Nagelbank und den Achtertörn mit einem halben Schlag am Poller der Schoten. Alles musste per Muskelkraft gesetzt und dicht geholt werden. Allerdings gab es auch Winden an Bord; eine für die Seitenschwerter, eine für das Piek und Klaufall am Hauptmast und natürlich eine Ankerwinde. Und somit war schon klar, wofür die große Mannschaft benötigt wurde und dass Teamarbeit gefragt war. Ach ja, die jungen Damen waren hauptsächlich für die Fallen und Schoten der Vorsegel eingeteilt und die jungen „Kerle“ für den anderen „Kleinkram“. Ich durfte hin und wieder auch zugreifen, wenn die Technik der jungen Leute nicht so war, wie gewünscht. Eine gewisse Zähigkeit war bei den jungen Leuten aber schon zu beob-

achten. Aber im Nachhinein hat jeder da mit angefasst, wo eine Hand gebraucht wurde.



Unsere Konkurrenz auf Gegenkurs

Da wir abends spät eingeschifft hatten, war mit Landgang leider nichts, denn es ging unter Deck, wo uns der Kapitän des stolzen Schiffes, Ron, erst einmal einordnete, über das Verhalten an Bord sowie im Gastland. Dann kamen noch ein paar einschärfende Worte unserer Reiseleiterin „Cuhlsi“, die uns sodann in unsere Kammern verwies, sollten wir doch am nächsten Tag frisch und mit großem Tatendrang den „Kahn“ über das niederlän-

dische Wattenmeer peitschen.

Die eingeteilte Frühstücksscrew arbeitete schon am ersten Tag vorzüglich, obgleich doch alles ungewohnt war auf so einem Schiff mit „Pütt und Pann“: das „Auf und Abbacken“, das sicher für einige ungewohnte Hantieren mit dem Gasofen und den übergroßen Töpfen, um die vielen hungrigen Mäuler zu stopfen. Auch durfte die Bordelektrik nicht überstrapaziert werden.

Hier in Harlingen lagen mindestens 35 Plattbodenschiffe dieser Art, zum Teil im Päckchen. Nachdem unsere Außenlieger abgelegt hatten, wurden auch bei uns die Leinen vom Kai gelöst. Sehr früh gingen bei uns die Segel hoch, und mit gut geschrickten Schoten bei NO und guten 4 Windstärken erreichten wir schnell Geschwindigkeiten von fast sechs Knoten durchs Wasser. Stolz gab uns der Skipper die Fahrt über

Grund an, lief der Ebbstrom doch gewaltig mit. Wir merkten schnell, dass die „Kiste“ nicht langsam war, überholten wir doch gemächlich den einen oder anderen „Pott“.

Das Wetter war super und unsere Reiseleiterin ermahnte die Deerns und Jungs, sich tüchtig mit Creme gegen die Sonne zu schützen. Trotzdem hatten die Eine oder der Andere am Abend hochrote Köpfe. Wer nicht hören will, muss leiden.

Unser Skipper kannte sein Revier. Als wir bei bestimmtem abgelaufenen Wasser vor Terschelling waren, konnten wir durch ein sehr flaches Wattennebenfahrwasser, mit Pricken markiert, hindurch und ersparten uns einen erheblichen Umweg. Nur, wären wir festgekommen wegen zu geringem Wasserstand unterm Kiel, dann wären die anderen um Stunden eher am Ziel gewesen. Aber wir schafften es und hatten somit viel Freizeit auf Terschelling zur Verfügung.

Unsere zweite Reiseleiterin „Heidi“ führte eine zarte Hand mit weniger oder mehr nötigem Druck über das jeweilig eingeteilte Küchenpersonal. Es klappte hervorragend. Ich hatte vorher schon gehaut, was es bei den jungen Leuten zu Essen gibt, nämlich „Gelbes mit Rotem“

(Spaghetti), aber es war lecker.

Der nächste Tag führte uns durch ein sehr langes Prickenfahrwasser. Mich irritierten, wie in früheren Jahren selbst erlebt, die unübersichtlichen mit ähnlichen Pricken abgesteckten Miesmuschelbänke.

Unser Skipper führte uns sicher hindurch, hatte er doch eine elektronische Seekarte mit großem Bildschirm. Aber das hinderte nicht daran, dass wir einigen Pricken sehr nahe kamen, die unseren weit ausgestellten Großbaum und den hinteren Aufbau unsanft streifen. Er betonte auch gleich, dass er noch nie eine Fahrwassertonne getroffen hat! Ein Logbuch brauchte an Bord nicht geführt zu werden! Mit mehreren Halsen erreichten wir unseren Hafen „Oudeschild“ auf Texel. Das ist eine schöne Insel mit hübschen, alten, gepflegten Fischerhäusern. Unsere Jugend durfte in die Disco, wobei sie vorher vom Kapitän und unserer Reiseleitung mit einer Menge Uhrzeiten und Verhaltensmaßregeln ausgestattet wurden.

Ich durfte mit unserer Reiseleitung eine nette Inselkneipe besuchen, die uns unser Kapitän empfohlen hatte. Wir vom Verein der „Blauen Wattenmeer Freunde“ (Deckname), ließen hier den Tag

Revue passieren. Der Kapitän sprach einem bestimmten Hefeweizenbier aus Belgien zu, wobei er geschickt die Hefe von der Flüssigkeit im Glas trennte. Nur hatte die Sache einen Haken, die Bardame kippte zum Schluss den Rest Bierhefe in sein noch nicht ausgetrunkenes Bierglas. Es kam zu einem niederländischen Wortgefecht zwischen unserem Kapitän und der Bardame. Soweit man die Gestik der Beiden verfolgen konnte, waren nicht alle Worte stubenrein. Jedenfalls waren alle Blicke auf uns gerichtet, die Dreimann-Band unterbrach sogar ihre handgemachte Musik. Aber die Bardame verstand ihr Geschäft und unser Käpt'n bekam ein neues Bier, worauf er sein Ritual genussvoll wiederholen konnte. Unser jungdynamisches Volk war vorzeitig aus der Disco zurück, verhielt sich gesittet, an Land wie auch an Bord.

Am nächsten Morgen war unser „Käpt'n Ron“ doch etwas mürrisch, hatte er doch vorausgesagt, dass unser Jungvolk nicht rechtzeitig zum Auslaufen an Deck stehen würde. Aber er kannte Cuhlsi und Heidi nicht, die mit sanfter Gewalt etwas nachhalfen und somit unsere Hamburger Deerns und Jungs im besten Licht dastehen ließen. Ei-

nige, die etwas unter Schlafmangel gelitten haben, hatten wohlweislich ihre Augen mit Sonnenbrillen verdeckt.

Heute sollte es ins Ijsselmeer gehen. Die Segel „professionell“ schnell gesetzt, düsten wir mit gutem Flutstrom und günstiger Windrichtung nach „Den Oever“, wo sich eine Schleuse im Damm des Absperrdeiches befindet. Hatte wir vom Bus aus schon erleben dürfen, dass einfach die Autobahn durch eine Ampel gesperrt wird, eine Brücke hochgeklappt wird, um Boote durchzulassen, so erlebten wir nun vom Wasser aus, dass der Autoverkehr für uns angehalten wurde. Das Schleusen ging ohne Probleme, mit wenig Aufenthalt. Danach gingen die „Plünnen“ wieder hoch und wir liefen platt vor dem Laken weiter, leider mit weniger Wind, Richtung Medemblick. Vor dem Hafen gingen die Segel runter, wurden fachmännisch aufgetucht. Dieses war nicht so einfach wie wir es von normalen Yachten gewohnt sind, hatten die Segeltücher hier doch eine Stärke von dicken Winterlager-Persennigen. Der Anker wurde fallen gelassen und der Käpt'n Ron gab grünes Licht zum Baden. Nun wurde die Meute

rege und einer nach dem anderen machte sich klar, ins erfrischende Nass zu springen. Somit waren auch die Letzten hellwach für den Abend. Dann verholten wir in den malerischen Hafen, und sahen uns den netten Ort mit den sauberen Häusern und Grachten an.

Am nächsten Morgen sollte es nach Workum gehen, das bedeutete, dahin, wo der Wind herkam, also kreuzen. Wenn man weiß, dass so ein Dampfer mit 75 – 80 Grad am Wind läuft, so wird es mindestens eine Tagestour, dazu kam starker Dunst bis Nebel, wobei ein Laie überhaupt nicht feststellen konnte, welchen Kurs oder in welche Richtung man fuhr. Die Schiffsführung wollte nach Möglichkeit motoren, aber unsere Reiseleitung wollte unbedingt segeln. Die letzte Entscheidung war die Richtige, der Wind aus NO 4 -5 machte später eine vorteilige Winddrehung. Die Sonne kam durch den Dunst und unsere Jungdynamischen machten es sich bequem an Deck mit Lesen. Spiele wurden hervorgeholt, oder man relaxte einfach. Die Stunden vergingen, wenn auch langsam bei der Kreuzerei. Die Geschäfte würden geschlossen sein, wenn wir in Workum ankommen würden. Motoren

wollen wir bei dem schönen Wetter immer noch nicht. Unsere Pantrychefin Heidi, durchforstete unsere Lebensmittelvorräte und zauberte mit Ihrer Crew mit dem Vorhandenen eine anständige Malzeit.

Unser Jungvolk war jedenfalls sehr aufgeregt und sehnte den Hafen feberhaft herbei. Wir waren dort mit zwei anderen Schiffen verabredet. Ach, das habe ich vielleicht noch nicht erwähnt, unsere „Reiseleitung“ bestand aus zwei Lehrerinnen der Klasse 10a, auf den anderen Schiffen „Mare Marieke“ befand sich die Klasse 10b und auf der „Noordvaarder“ die Klasse 10c.

Nur so nebenbei; dass ich als Undercover von der Schulleitung eingeschleust wurde, wusste natürlich keiner!

Nun kann man sich vorstellen, wie das Wiedersehen mit Freunden, Freundinnen oder Kumpel herbei gesehnt wurde.

Wir kamen als letztes Schiff im Hafen an und die Freudenschreie auf beiden Seiten waren riesenlaut, die Begrüßungen mit La-Ola-Wellen und ähnlichem ebte nicht ab.

Der Sommer war am Nachmittag wieder voll durchgekommen, die Stimmung überall vollkommen.

Aber nun waren die Lehrer für den Abend gefordert, gab es hier doch wieder eine Disco, die nicht weit vom Hafen entfernt war. Jede Mannschaft wurde von ihrer Reiseleitung entsprechend „geimpft“ und so ging auch dieser Abend ohne Probleme dahin, sind doch die Discos nicht das, was man von zu Hause gewohnt ist. Nur bei unserer Mannschaft (Reiseleitung) beim Fachsimpeln im „Swan van Makkum“ am runden Biertisch der „Blauen Wattenmeer Freunde“ mit unserem Käpt'n Ron gingen die Wogen hoch, als er zum wiederholten Male anhub, wie gut die holländischen Oldtimer-Schiffe mit ihren Kapitänen sind, z.B. mit ihren Erfahrungen in der Seefahrt. Er warf alles durcheinander in einen Topf, was nicht zusammen gehörte. Da endlich konnte ich erleben, wie „Cuhlsi“ - immerhin mit Atlantik Erfahrung - auf ähnlichen Schiffen, mit der Faust auf den Kneipentisch haute und den Kapitän in die Schranken wies. Das saß und er ruderte langsam wieder zurück, gab noch eine Runde aus und somit ging der Abend zufrieden stellend für beide Seiten zur Neige. Was Cuhlsi vielleicht nicht wusste, ist, „dass die Holländer das Wasser

erfunden haben“.

Der letzte Tag brach an und die Wärme war merklich zu spüren. Nur der nördliche Seewind brachte angenehme Frische. Es ging hinaus durch die Schleuse Kornvarder Sand, ins Wattengebiet, und die Flut schob uns dann unter Segeln zum Ausgangspunkt Harlingen. Inzwischen war es Hochsommer geworden und die Hitze machte uns zu schaffen beim Klar-Schiff-Machen. Alles ging glatt über die Bühne, alle persönlichen Sachen wurden wieder verstaut, die Busse standen pünktlich für die Heimreise bereit. Nur die Mannschaft der „Noordvaarder“ kam etwas gestresst zum Bus, weil ihr Schiff doch sehr abseits in einem anderen Hafenbecken lag. Sie mussten alles heranschleppen.

Die Rücktour verlief ruhig, wir waren vom schönen Wetter und der Seeluft irgendwie geschafft..

Für nähere Information fragt den Arzt, Apotheker oder einfach,

Peter Harder

Auszüge aus Schulaufsätzen



- Die Fische legen Leichen ab, um sich zu vermehren.
- Meine Eltern kaufen nur das graue Klopapier, weil das schon mal benutzt wurde und gut für die Umwelt ist.
- Die Nordhalbkugel dreht sich entgegengesetzt zur Südhalbkugel.
- Wenn man kranke Kühe isst, kriegt man LSDN.
- Die Fischstäbchen sind schon lange tot. Die können nicht mehr schwimmen.
- Die Macht des Wassers ist so gewaltig, dass selbst der stärkste Mann es nicht halten kann.
- Als unser Hund nachts zu bellen anfing, ging meine Mutter hinaus und stillte ihn.
- Die Menschen wurden früher nicht so alt, obwohl sie weniger Verkehr hatten.
- Der Zug hielt mit kreischenden Bremsen und die Fahrgäste entleerten sich auf dem Bahnsteig.

Regulierungswahn

Dem Segelsport droht noch mehr Regulierungswahn.

Wer schützt uns eigentlich vor unsinnigen Bestimmungen?

1. Bisherige Regelungen für seegehende Yachten

Als jahrzehntelange, erfahrene See-segler sind wir seit langem einer zunehmenden Flut von Bestimmungen ausgesetzt, die auf Landesebene, von Bundesgesetzen oder durch EU-Richtlinien eingeführt wurden. Um hier einleitend einige jüngere Beispiele zu nennen, folgt hier eine kleine Auswahl der uns bereits jetzt „regulierenden“ Bestimmungen: die deutschen und europäischen Reisepaß- und Personalausweis-Bestimmungen, die Grenzerlaubnisse für deutsche Seehäfen, die Kontrolltätigkeiten der seewärtigen Bundespolizei aufgrund des „Schengen-Abkommens“, die neuen Zollbestimmungen für Transitwaren, die neueste Bestimmung ab 1.10.2007 zu Bordtoiletten-Abwässern bzw. Fäkalientank-Entleerungen für Schiffe über 10,50 m Länge sowie die Seeunfall-Meldepflicht an eine neue Bundesbehörde. Hinzu kommen die auf Landesebene erlassenen polizeilichen Richtlinien zur

Aufbewahrung von Signalpistolen in abschließbaren, schiffsseitig arretierten Stahlbehältern, die teilweise unterschiedlich verfaßt wurden und offensichtlich auch „interpretierbare“ Anordnungen enthalten: Die „Schleswig-Holstein-Anordnung“ von 2006 erscheint aber liberaler im Gegensatz zu den beiden bisherigen der Freien und Hansestadt Hamburg, die ihrerseits aber nochmals zugunsten praktikabler Anwendung verändert werden soll. (Hierzu ist für Besitzer von Signalwaffen jedenfalls ein Gespräch mit dem „Büna-be“, d.i. der „Bürgernahe Beamte“ in dem für uns zuständigen Wasserschutzpolizei-Revier Harburg, zu empfehlen.)

2. Weitergehende und freiwillige Registrierungen

Eine freiwillige Akzeptanz internationaler Empfehlungen aufgrund der ECE-Resolution No. 13 gilt bekanntlich weiterhin für den „Internationalen Bootsschein für Wassersportfahrzeuge“, der vom Deutschen

Segler-Verband (DSV) für eine nur zweijährige Gültigkeitsdauer ausgestellt wird, was den Verdacht aufkommen läßt, dies sei ein verbandsseitiger „Gebühren-Bringer erster Ordnung“. Es ist nicht einzusehen, warum dieser „Schiffsausweis“ nicht für fünf oder zehn Jahre als Grenzdokument Gültigkeit haben soll, wie dies auch für offizielle Personenausweise gilt. Um sich in Ländern der Europäischen Union entsprechend ausweisen zu können, wenn nach Signalwaffen gefragt wird, wird die deutsche „Waffenbesitzkarte“ bekanntlich teilweise nicht anerkannt, weshalb nach jüngster Auskunft der zuständigen Hamburger Innenbehörde ein „Europäischer Feuerwaffen-Pass für Signalpistolen“ zu empfehlen ist, der in Hamburg von der LPV 36 (Dienststelle: Grüner Deich 1) mit Passfoto und gegen Gebühr (EUR 40,90) ausgestellt wird. Ein leidiges Kapitel bleibt auch die Jahresgebühren-pflichtige „Genehmigung zum Betreiben der Seefunkstelle an Bord des Schiffes“ des Bundesamtes für Post und Telekommunikation (bei Inkasso durch die „Bundesnetzagentur“ für die „Frequenzzuteilung einer Seefunkstelle“), wogegen die Führung eines

zollseitigen Anschreibebuches bei „Freistellung von der zollamtlichen Überwachung“ für preisermäßigte Transitwaren als eher veraltet anmutet, weil hiervon vornehmlich die an Land obligatorische Pfandregelung der deutschen Getränke-Verpackungsordnung betroffen ist, weniger der Preisunterschied gegenüber deutschen Discount-Läden für die früher so beliebte alkoholische und rauchende „Konterbande“ selbst.

3. Noch nicht genug Regelungen für die deutsche Yachtflotte ?

Die deutschen Seesegler, zumal die Mitglieder niedergelassener, im Deutschen Segler-Verband organisierter Vereine, sind somit vielen Regelungen und Bestimmungen unterworfen, die ihnen Zwänge und Verhaltensweisen auferlegen, die im modernen Staatswesen der Europäischen Union und teilweise auch als unsinnig und überflüssig empfunden werden - und in anderen europäischen Ländern auch nicht in gleicher Weise angewendet werden. Von der Romantik-verklärten „Freiheit der Meere“ kann also für Seesegler unter deutscher Flagge im Bereich der deutschen Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung kaum die Rede sein.

Nun ist es damit aber noch nicht genug: Trotz liberalisierender Empfehlungen einzelner Interessengruppen haben sich weitere regulierungswütige Institutionen aus unterschiedlichen Motivationen heraus auf den Wassersport, speziell auf die Seesegelei, gestürzt, um noch mehr Bestimmungen und Einengungen in einem als „gefährlich“ bezeichneten Freizeit-Sport einzuführen; „gefährlich“ deshalb, weil in den letzten Jahren einige Wassersportler auf dem Wasser zu Tode kamen. Den Ursachen wurde nicht im einzelnen nachgegangen und professionelle Teilnehmer an der Seeschifffahrt, also Kapitänen, Lotsen und DGzRS-Vormännern, wurden vorher nicht befragt. Seit Ende letzten Jahres hat sich nun ein „Regularien-Feuerwerk“ ereignet, dem wir anscheinend völlig schutzlos ausgeliefert sind, denn die Aktivitäten des DSV, dem Dachverband von rund 1.350 Segelvereinen mit 190.000 Mitgliedern in Deutschland, sind in dieser Hinsicht ziemlich undurchsichtig, schlecht kommuniziert und bei weitem nicht als Schutz der Segler vor unsinnigen Regularien zu verstehen. Zu sehr erscheinen die Eigeninteressen des Verbandes als übergeordnet, zu

gering die wirksame Vertretung im politischen Raum und viel zu wenig an der tatsächlichen Seefahrtspraxis auf unseren Küstenmeeren orientiert. Man muß hierzu wissen, daß es in der Bundesrepublik Deutschland (lt. DBSV u.a.) zurzeit etwa 440.000 Kleinboote, 85.000 Motorboote und -yachten und 120.000 Segelboote und -yachten gibt. Von letzterer Gruppe, von der hier vornehmlich die Rede ist, sind 68.000 beim DSV registriert (entsprechend 57 % der erwachsenen DSV-Mitglieder), während rund 52.000 „informelle“ Bootseigner ohne DSV-Anbindung sind. Bei insgesamt leichtem Rückgang an DSV-Mitgliedschaften und tendenziell zurückgehendem Flottenumfang an seegehenden Segelyachten (infolge der biologischen Alterung auch der Segler in Deutschland), ergibt eine konsolidierte Berechnung aus allen zur Verfügung stehenden Daten einen Anteil von etwa 90.000 Segelbooten auf deutschen Binnenrevieren und rund 35.000 auf Nord- und Ostsee bzw. Seeschiffsstraßen-Revieren. Um diese Gruppe geht also in erster Linie, wenn von weiteren Regularien die Rede ist. Regional betroffen in der seewärtigen Sportschifffahrt würden also

vornehmlich die Mitglieder der DSV-Vereine in Schleswig-Holstein, Hamburg, Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern sein, sowie die Berliner Ostseefahrer und die sonstigen, „unorganisierten“ Segler. (Andere Staaten in Europa zum Vergleich lt. Quelle YACHT 22/2005: Dänemark hat ca. 120.000 Segelboote, zwangsläufig an seinen Küsten, ebenso Finnland mit ca. 100.000, wie auch Frankreich mit ca. 125.000, Großbritannien mit 114.000 und Schweden mit 150.000.)

Es ist also zweckmäßig, daß auch wir, die Skipper und Eigner von über 40 seegehenden SVR-Yachten, uns näher mit den Regulierungsbestrebungen der jüngsten Zeit beschäftigen. Es folgt deshalb eine gründliche Medien-Analyse zu diesem Themen-Komplex mit einer chronologischen Reihenfolge von Meldungen und Inhalten seit Ende letzten Jahres.*

4. Die neueste Regulierungswut deutscher Institutionen

Seit Ende 2006 geistern immer neue Meldungen zur Sportschiffahrt durch die Medien der deutschen Segelszene, die teilweise geradezu abenteuerliche Situationen herauf-

beschwören, teils nach drastischen, andererseits aber auch nach vereinfachenden Maßnahmen riefen und - außerordentlich schlecht widerlegt und gekontert wurden, so, wie wir es von unserem Dachverband DSV erwartet, aber bisher kaum erlebt haben. Schauen wir uns die diesbezüglichen Veröffentlichungen in der Segel-Fachpresse, den Internet-Seiten und den DSV-Mitteilungen also hieraufhin genauer und in chronologischer Reihenfolge der Veröffentlichungen an.* Es beginnt erstaunlicherweise mit liberalen Vereinfachungsvorschlägen, die mehr Menschen für den Bootssport begeistern sollten, jedoch umgehend vom DSV ausgebremst wurden; es folgen hergebrachte Selbstverständlichkeiten und neue, unnötige Erschwernisse,- alles in allem eine bunte Mischung hinreichend bekannter Absichten und Argumente. Weder die bisherige seemannschaftliche Praxis, noch die für uns alle wünschenswerte Belebung und Verjüngung des Segelsports in Deutschland, scheinen Motiv genug, die Regeln einfacher, zweckmäßiger und damit erfolgreicher zu gestalten.

5. Und was sind unsere Schlußfolgerungen ?

Als langjährige Praktiker in der Revier-, Küsten- und Seeschiffahrt haben wir alle eine fundierte Theorie-Ausbildung absolviert und die praktischen Kenntnisse von Seemannschaft und Navigation auf den anspruchsvollen Revieren der Unterelbe, der Deutschen Bucht, der Westlichen bis Nördlichen Ostsee sowie von Kattegat und Skagerak erworben, manche auch darüber hinaus. Wir besitzen zumeist die „alten Scheine“ (BR, BK, MBF, SSS, C-Schein bzw. SHSS), dazu das Allgemeine Funkprechzeugnis für den Seefunkdienst (AFZ), den Waffen- und Munitionserwerbsschein für Signalpistolen, haben auch an Erste-Hilfe-Kursen teilgenommen und wissen, wie wichtig gute Seekarten oder Navigationssoftware und Revierhandbücher sind. Was sollen wir also noch tun ? Etwa Auffrischkurse besuchen ? Alt-Scheine gegen „neue“ umzutauschen versuchen ? Und was empfehlen wir den Jüngeren oder Seiteneinsteigern, die heutzutage die Amtlichen Scheine (SBF Binnen / See / SSS /SHSS) sowie die Funkzeugnisse SRC / LRC im weltweiten Seenot- und Sicherheits-

funksystem (GMDSS) erwerben wollen ?

Natürlich müssen wir uns mit neuen Bestimmungen auseinandersetzen, - aber müssen wir auch alles gutheißen, was da an Regulierungswünschen auf uns zurollt ? Wohl nicht, denn wir wollen doch verantwortungsbewußte Seefahrer sein, die selbst wissen, was für sich und die anvertraute Crew notwendig ist. Kurz und bündig zusammengefaßt kann man als Stellungnahme auf die diesjährigen Regulierungsbestrebungen folgendes sagen: Beispielsweise zu den „Amtlichen Scheinen“: Das Führerscheinwesen des DSV ist tendenziell zu umfangreich, besonders der SBF See und der Sportseeschifferschein für den Geltungsbereich der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung und den erweiterten Küstenbereich sollten zweckmäßigerweise vereinigt werden, während der SHSS weiterhin ergänzend die astronomische Navigation vermittelt. Die seit dem 1.1.2003 gültigen Internationalen Seefunkzeugnisse sollten zweckmäßigerweise auf ein international vereinfachtes Prüfungsverfahren (z.B. das englische) ausgerichtet sein. Die Durchsetzung der SOLAS-Si-

cherheitsrichtlinien gehört bereits zur Standard-Segelausbildung und eine Ausrüstungspflicht ist praktischerweise durch freiwillige Anschaffungen der unterschiedlichen Zubehör-Angebote gegeben, deren sachgemäße Kontrolle von den Behörden (oder Vereinen bzw. Verbänden) ohnehin nicht zu bewältigen ist. Die numerische Kennzeichnungspflicht seegehender Yachten (einschl. zentraler Erfassung) ist sogar völlig überflüssig, denn sie ist durch den jederzeit erkennbaren Bootstyp, durch Schiffsname, Heimathafen und zumeist auch Segelclub-Kennzeichnung gegeben. Der Nutzen dieser Maßnahme wäre lächerlich gering und eine erhöhte Sicherheit der Seeschifffahrt nicht zu erkennen.

Zum Schluß bleibt die Frage, was der DSV in diesen Fragen konkret für uns getan hat. Was und wo ist sein eigenes sportpolitisches Konzept und wie erfahren wir praktischen Bootsleute, was da alles von uns verlangt wird? Zum Glück gibt es die wachsamen Fachzeitschriften, unter denen die wieder sorgsamer redigierte YACHT uns auch in diesen Fragen lebendig und rechtzeitig

informiert hat,- begleitet von SEGELN und PALSTEK, denen die Sache auch beißende Kommentare wert waren. Die Einsicht des Vizepräsidenten Dr. Lorenz Walch, daß man beim DSV „keine gute Figur gemacht hätte“ und Versäumnisse in der Kommunikation „gegenüber den einzelnen Seglern“ einräumte, kommt sehr spät und läßt eher erwarten, daß unser Dachverband auch weiterhin vornehmlich eigene Interessen verfolgt, während wir „Fahrtensegler im Breitensport“, die den DSV finanziell und korporativ tragen, offensichtlich gegenüber den „Olympioniken“ benachteiligt bleiben. Wir müssen deshalb protestieren und über den Hamburger Segler-Verband sowie beim Segler-Tag 2008 anzeigen, daß wir das nicht weiter widerspruchslos hinnehmen, was sich in diesem Jahr exemplarisch zugetragen hat!

Hanns-Björn Rüppel

*Der vollständige Text liegt im Clubhaus des SVR aus.

Termine 2007

Seniorenweihnachtsfeier	Sonntag	16.12.2007	17.00 Uhr
Weihnachtsfrühschoppen	Dienstag	25.12.2007	10.00 Uhr

Termine 2008

Jahreshauptversammlung	Freitag	01.02.2008	
Letzter Schleiftag	Samstag	16.02.2008	
Ausbringen der Ausleger	Samstag	29.03.2008	
Abslippen Innenlieger	Samstag	05.04.2008	

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

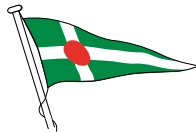
Versammlungen	Mittwoch	16.04.2008	19.00 Uhr
	Mittwoch	04.06.2008	19.00 Uhr
	Mittwoch	24.09.2008	19.00 Uhr
	Mittwoch	26.11.2008	19.00 Uhr
Vorstandssitzungen mit allen Ressortvertretern:	Mittwoch	05.03.2008	
	Mittwoch	17.12.2008	
Flaggenparade	Samstag	19.04.2008	
Abfahrt und Flaggenparade <i>anschl. Treffen im Clubhaus</i>	Samstag	04.10.2008	HW 8:08 NW 15:23
Aufslippen - Rentner			<i>nach Absprache</i>
Außenlieger	Samstag	11.10.2008	HW 14:39
Hallenlieger	Samstag	18.10.2008	HW 7:25 / 19:49
Seniorenweihnachtsfeier	Sonntag	14.12.2008	

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



Abmotoren - durch den Hamburger Hafen

Foto: Elke Herz



Segler-Vereinigung Reiherstieg von 1926 e.V.

Finkenrieker Hauptdeich 14 · 21109 Hamburg

www.svr-hamburg.de

info@svr-hamburg.de