

Elbsegler

SVR Magazin

2 / 2010



**Als „Klassenneuling“ zur WM
während der WM ...**

... ein Bericht von Christian Rieckborn



Foto: Peter Harder

Elbsegler - die Bambina im Gegenlicht

Impressum

Herausgeber: Segler-Vereinigung Reiherstieg von 1926 e.V.
Finkenrieker Hauptdeich 14 – 21109 Hamburg
www.svr-hamburg.de info@svr-hamburg.de
15. Jahrgang 30. Ausgabe 150 Exemplare

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

Namentlich gekennzeichnete Artikel liegen außerhalb der Verantwortung der Redaktion. Eine Kürzung der Artikel bleibt der Redaktion vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers.
Redaktionsschluß für den Elbsegler 1/2011 ist der 25. Febr. 2011

Liebe Elbsegler-Leser,

es gibt ihn also doch noch, diesen Virus der viele von uns zum Wassersport getrieben hat und uns nicht wieder loslässt.

Wer einmal davon befallen ist, der wird immer wieder zum Wasser zurückkehren.

Ein solcher Fall ist offensichtlich auch Christian Rieckborn. Berufsbedingt nach Frankfurt verschlagen musste er den Wassersport jahrelang ins 3-te Glied zurücksetzen.

Die SY „Sonja“ seiner Eltern war für ihn eine gern angenommene Möglichkeit im Urlaub zu segeln. Aber auf Dauer war ihm das nicht genug.

Jetzt hat er sich wieder ein eigenes Schiff zugelegt und da-

mit die Möglichkeit jederzeit zu segeln.

Im Kutter und Piraten hat er in jungen Jahren erfolgreich gesegelt und die dabei gewonnene eigene Erfahrung kann er jetzt umsetzen.

Dazu hat er mit Thomas Rieckborn und Helge Wolpers Vorschoter aktiviert, die ebenso über gute Erfahrung im Regatta- und Fahrtensegeln verfügen und so ist es den Klassenneulingen gelungen, die J 22 Klasse erfolgreich aufzumuntern.

Wie aktiv er und seine Vorschoter das jetzt ausnutzen, zeigt er uns mit seinem Bericht auf.

Gerd Köncke

Vorstands-Info



Wann wird eigentlich wieder regiert?

Diese Frage stellt Jürgen Tracht in der Wassersport-Wirtschaft (Magazin für Industrie, Handel und Dienstleistungen) vom Juli 2010. Er bezieht sich auf Umfrageergebnisse wie ZDF Politbarometer nach dem nur 29 % der befragten der Bundesregierung eine gute Arbeit bescheinigen.

In wirtschaftlich schwierigen Zeiten sei eine politische Führung gefragt, die durch zielgerichtetes handeln Vertrauen schafft. In diesen Zeiten dürfen Probleme nicht endlos moderiert sondern müssen zupackend gelöst werden.

In der Bootswirtschaft (dem Mitteilungsblatt des deutschen Boots – und Schiffbauerverbandes) wird genau wie in der Wassersport-Wirtschaft Kritik am neuen Gesetz „zur Beschleunigung des Wirtschaftswachstums“ geübt.

Darin ist festgelegt, dass auf Beherbergungsleistungen der ermäßigte Umsatzsteuersatz anzuwenden ist.

Das gilt für Hotelbetriebe ebenso wie für Campingplätze, ortsfeste Wohnmobile, Caravans und Wohnanhängern.

Für Sportboothäfen nach Auskunft der Oberfinanzdirektion Kiel, jedoch nicht. Mit dem Argument diese seien in dem Gesetz im Gegensatz zu Hotels Pensionen und Campingplätzen nicht erwähnt.

Als vor Jahren die Kommunen begannen von den Wassersportlern Kurtaxe abzuverlangen war das Argument eben das die Wassersportler an Bord übernachten und ein Yachthafen damit als Beherbergungsbetrieb anzusehen sei.

Logisch wäre also:

Sind Yachthäfen ein Beherbergungsbetrieb wird der 7 % ige Mehrwertsteuersatz und Kurtaxe fällig. Sind Yachthäfen kein Beherbergungsbetrieb, ist volle Mehrwertsteuer aber keine Kurtaxe fällig.

Das sich die Finanzämter dieser Logik verschließen ist ärgerlich für

Yachthafenbetreiber und Wassersportler.

Es ist aber schon beachtlich, dass sich die Organe der Boots- und Wassersportwirtschaft bei dieser Ungerechtigkeit, natürlich aus wirtschaftlichem Interesse, zu Wort melden. Die Stimme des

Deutschen Segler – Verbandes ist leider weit und breit nicht zu hören.

Seglerverband, ebenso wie Motoryachtverband, haben nichts dagegen unternommen, sondern wie sonst meistens auch nur den Blick auf die Regattafelder gelenkt.

G.K.

Wie kommen wir an einen Wetterbericht?

Da sind viele Möglichkeiten für den Fahrtensegler im Angebot.

Das beginnt mit dem Radio und geht über Handyabruf und DP 07, das Internet bis zum Aushang beim Hafenmeister.

Jeder hat da so seine Favoriten denen er am meisten glaubt.

In den dänischen Häfen findet man den Wetterbericht vom dmi, der auch recht lokal zu erhalten ist, allerdings meistens in der Landessprache.

Wer die Möglichkeit des eigenen Internetzugangs nutzt, kann den Wetterbericht des dmi auch in deutscher Sprache abrufen.

Auf der Seite ist oben die britische Flagge abgebildet und dahinter verbirgt sich das Wetter in englisch aber darunter auch in deutsch. Ist zwar nicht so umfangreich wie der dänische aber bei Sprachschwierigkeiten doch sehr hilfreich.

G.K.

Die Elbe, die Fahrrinntiefe, die Großcontainerschiffe und wir -

- ein unendliches Thema. Zuerst wird der Hamburger Wirtschaftssenator nach Asien entsandt, um bei den Reedereien COSCO, NOL und HANJIN Shipping für den

Hamburger Hafen zu werben und die Vorzüge des Hamburger Hafens gegenüber den Wettbewerbshäfen hervorzuheben. Der Vorteil Hamburgs ist die Tatsache, dass

Kosten gesenkt werden, je weiter ein Container ins Binnenland kommt, ohne umgeladen werden zu müssen. Hamburg ist der Endhafen der sogenannten „Nordrange“. Die Verkehre der großen asiatischen Reedereien sollen vermehrt wieder nach Hamburg geholt werden. Noch eine Info gehört in diesen Bericht: Von Hamburg aus gibt es zu 1.100 Häfen weltweit direkte Schiffsverbindungen - sowohl für Stückgut als auch für Container. Im Sommer 2010, erfuhr Frau Merkel bei einem Besuch in China, dass die größte chinesische Reederei „COSCO“ eine Beteiligung an den Hamburger Hafen-Umschlagsanlagen verlangt. Laut Presse werden zurzeit 40 % der COSCO-Container in Rotterdam entladen, der Rest kommt nach Hamburg. „Dieses Verhältnis könnte man auch umkehren“, sagte der Sprecher der Reederei. Dazu sagte Jens Meier, Chef der Hamburg Port Authority, „die Probleme wären nicht so gewaltig, wie sie jetzt dargestellt werden würden, denn kaum einer von den großen Frachtern würde voll beladen fahren. Der Vorteil Hamburgs läge in der Tatsache, dass fast 40 % aller Container im Hamburger Umland bleiben würden.

Beim Thema „Elbvertiefung“ geht es in erster Linie um das Einhalten des Zeitplanes der nächsten offiziellen Elbvertiefung, denn bis 2013 sichert Hamburg den Reedern zwei Dinge zu: Zum einen die Vertiefung auf 14,50 Meter sowie eine Verbreiterung der Fahrrinne. Von Schulau bis Wittenbergen soll die Fahrrinne dann auf 320 Meter verbreitert werden. Diese Verbreiterung wird von Seiten der Reeder schon lange gefordert, denn die kommenden Riesen brauchen die Fahrrinnen Breite, damit sie sich begegnen können. Weil weltweit eine weitere Vertiefung der Flüsse nicht möglich ist, werden die Schiffe immer breiter. Der Lotsen-Ältermann sagte beim Behördengespräch in Finkenwerder „wir müssen diese Riesenschiffe sowohl einlaufend als auch auslaufend zur Nordsee im Konvoi fahren lassen, um die kritischen Stellen bei genügendem Wasserstand passieren zu können. An diesen Stellen muss die Fahrrinne verbreitert werden, damit sich die neuen, breiten Riesenschiffe begegnen können“.

Die ganze Sache ist deshalb so spannend, weil Hamburg nur für den Abschnitt ab Wittenbergen handeln kann, denn für den Fluss

von der Mündung bis Wittenbergen ist der Bund zuständig und bezahlt. Seit diesem Sommer haben unsere Freunde an den Elbmündungshäfen große Probleme. Die Medem-Rinne wandert immer weiter nach Norden und ist westlich davon sehr viel flacher geworden. Das Einlaufen in die Oste bei Niedrigwasser soll teilweise unmöglich geworden sein. Das besonders beim Blauen Band bei Glameyer's Stack nötige Kreuzen gegen die Tide bei Wind aus Südwest wird stark erschwert, weil sich dann dort mittelgroße Wellenberge aufbauen. Wenn die Echolote an Bord von Sportfahrzeugen nicht spinnen, ist diese Vertiefung als Unterhaltungsbaggerung bereits in vollem Gange. Vor dem Yachthafen zeigt mein Echolot Tiefen von teilweise 20 Metern an. Daher ist es auch erklärlich, warum 8.500 TEU-Schiffe optisch voll beladen bei Niedrigwasser den Hamburger Hafen verlassen können. Aber, und da fangen die Probleme an, wie viele Leer-Container so ein Schiff an Bord hat, ist nicht so leicht festzustellen, denn das Verhältnis zwischen den Waren, die aus Asien kommen, und dem, was Europa exportiert, liegt nach unterschiedlichen Auskünft-

ten bei etwa 2 zu : 8, also fahren viele Schiffe mit leeren Boxen zurück nach Asien, und diese können auch bei Niedrigwasser auslaufen. Ein Schiffstyp hat keine Probleme mit dem Tiefgang, nur mit der Geschwindigkeit, mit der die Feeder-schiffe teilweise fahren haben wir als Wassersportler Probleme. Das liebe Geld fehlt den meisten der an der Unterelbe beheimateten Reedereien, seit die HSH-Nordbank mit der Vergabe neuer Kredite vorsichtig geworden ist. Betroffen davon sind 41 Reedereien mit 340 Schiffen.

Zum Schluss dieses Berichtes über den Ist-Zustand auf der Elbe. Wie im Titel angekündigt, kommen wir, die Wassersportler, zu Wort. Nehmen wir die Fakten; diese sind einfach und klar. Bevor Asien zum Schiffsneubaugebiet der Erde wurde, waren es die Nordeuropäischen, Britischen und Amerikanischen Häfen, wo die großen Schiffe gebaut wurden. So etwas nennt man Mono-Industrie. Danach kamen die Container. Die Häfen mussten und wurden ausgebaut und modernisiert. Und das fing 1966 an als das erste vom Tanker zum Containerschiff umgebaute Schiff in Bremen anlegte. Von dem Zeitpunkt an waren gan-

ze Regionen von der Container-Schifffahrt abhängig. Wieder wurde es eine Mono-Industrie, und die wurde abhängig vom immer größer werdenden Tiefgang der Schiffe. Als Folge mussten die Flüsse dem Tiefgang der Schiffe angepasst werden. Jetzt kommt hinzu, dass die Schiffe immer breiter werden - mit den geschilderten Problemen. Wieder begann ein Teufelskreis. Wir können das Ganze beklagen, nur ändern können wir es leider nicht, denn der Hamburger Hafen ist und bleibt der größte Arbeitgeber der Region. Die Abhängigkeit vom Hamburger Hafen ist in fast allen Branchen übermäßig. Nur am Rande sei gesagt, dass der Hamburger Hafen nach VW der zweitgrößte Arbeitgeber in Niedersachsen ist. Daher müssen wir bei den Verhandlungen mit den Behörden ganz massiv darauf dringen, dass vom Vorhabensträger, wie der Auftraggeber für das Baggern im

Amtsdeutsch heißt, nicht nur die Kosten der zukünftigen Fahrwasser-Baggerungen, sondern auch die Kosten für das Baggern der Nebenflüsse und Nebenfahrwasser, beispielsweise die Pagensander Nebenelbe und das Kartoffelloch, aber auch unsere Sportboothäfen mit übernommen werden. Die Behörde berichtete das sie in der Pagensander Nebenelbe im Sommer 2010 gebaggert hätte, Augenzeugen sagen aber das Fahrzeug hätte nur gespült, und das bringt bei Pagen Süd gar nichts. Der sogenannte „Elbeschlickfond“ ist von den vielen kleinen Hafenbetreibern aus Geldmangel gar nicht nutzbar, denn 30 % der Baggerkosten müssen vom Hafenbetreiber aufgebracht werden. Nur den Rest der Kosten trägt die Behörde.

*Klaus Pein
veröffentlicht in den Vereinsnachrichten
vom SVWS im Sept. 2010*



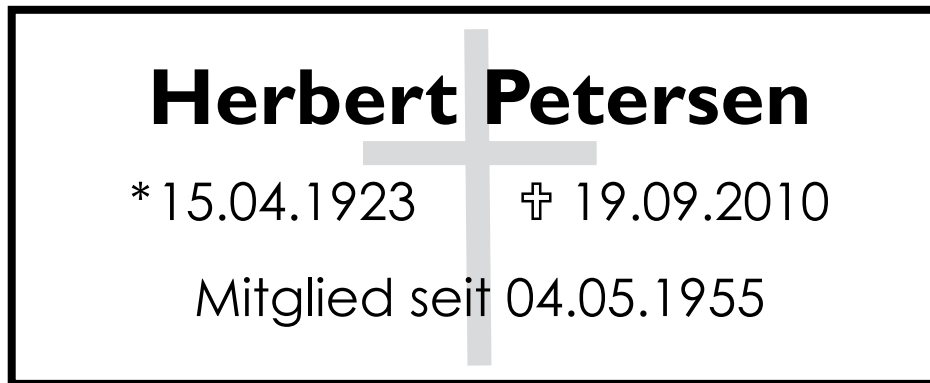
Unbedingt ansehen . . .

Die Internetseite von „MOOS & KURRAT Zeitraffer“ dokumentiert in beeindruckender Weise Bauprojekte und Schiffbau: z.B.: Cosco Panama Queen Mary Repair, u.a. www.zeitraffer.org/bau

*Des Menschen Seele gleicht dem Wasser:
vom Himmel kommt es, zum Himmel steigt es,
und wieder zur Erde muss es, ewig wechselnd.*

Johann Wolfgang von Goethe

Wir trauern um



Unser Mitgefühl gilt den Hinterbliebenen

Nachruf **Herbert Petersen**

Am 19. September ist unser langjähriges Mitglied Herbert Petersen auf seine letzte Reise gegangen.

Herbert wurde am 15.04.1923 geboren und ist am 04.05.1955 in die SVR eingetreten. Er gehörte mit seiner Elfriede, seinem Cocker Whyski zum sogenannten Tortenclub. Nach dem Ableben von Elfriede war er später mit Ilse Höffner zusammen.

Herbert war das einzige SVR Mitglied, welches sich einen hölzernen Jollenkreuzer gebaut und diesen später in seine Kleinteile zersägt hat, als beide nicht mehr so recht fit waren.

Herbert hat die SVR am 31.12.2008 verlassen, nachdem er ins Altersheim in Geesthacht umgesiedelt war.

Herbert hat seine allerletzte Reise in der Niendorfer Bucht auf der Position: 54.02.30 N, 10.54.90 E beendet.

Aus der Vereinigung

Ausflug nach Sylt

Am 05.06.2010 fand wieder eine Muttertagstour der besonderen Art statt. Unser Ziel war Sylt. Die Männer waren froh uns los zu sein. Jörg brachte uns um 6.30 Uhr mit dem Auto zur S-Bahn Wilhelmsburg, um sicher zu sein, dass wir auch wirklich wegfahren. Dort trafen Elke, Regine, Kerstin, Sonja und Monika



auf Renate, die von zu Hause aus zu uns stieß. Voller Tatendrang und gut gelaunt ging es auf nach Altona und ab in die Bahn nach Westerland. Dort angekommen ging es in die Friedrichsstraße

zum Shoppen. Danach stürmten wir den Bus Richtung List. Bei Fisch-Gosch sorgten wir für unser leibliches Wohl. Am Nachmittag riß der Himmel auf und bei Sonnenschein ließen wir uns den Kaffee und Kuchen schmecken. Anschließend fuhren wir mit dem Bus zurück nach Wenningstedt. Auf Schusters Rappen ging es auf dem Dünenwanderweg zurück nach Westerland. Am Bahnhof angekommen tranken wir zum Ausklang noch einen Kaffee auf Sylt. In Altona angekommen ging es mit der S-Bahn nach Wilhelmsburg. Der Bus, der uns nach Kirchsorf Süd brachte, wartete bereits auf uns. Mit letzter Kraft schleppten wir uns zurück zum SVR. Es war trotzdem schön und es wurden neue Pläne für die nächste Muttertagstour geschmiedet. Wir haben ein offenes Ohr für weiteren Interessenten - es müssen nicht unbedingt immer nur Mütter sein, um einen schönen Tag zu erleben.

Monika Rosenau

10 kleine Negerlein - oder die Sanierung des T-Schlengel

September 2010 der T-Schlengel wird aufgeslipt und auf der Slipbahn von Muscheln und Schlick gereinigt. In der Halle wird der Belag und die maroden Balken der Unterkonstruktion demontiert.

Von den Rohren wird der Rost mit Roststeckern und Topfbürsten befreit und mit Farbe konserviert. Nun kann die Montage der Balkenlage beginnen, die Balken sind von der Sanierung des Schlengel 1 vorhanden und im Sommer mit Kaboloneum konserviert worden. Der Belag musste nun auf schnellstem Wege besorgt werden denn das Aufslippen steht vor der Tür.

Den Negerlein standen auch

noch ein paar Zwerge zur Verfügung, denn sonst hätten wir die Arbeit nicht so schnell fertig bekommen. Ja diese Rentner - wenn es die nicht gäbe! Nun hat noch Irgendeiner einen Besen an unser Werk genagelt, warum? Hat der Auftraggeber etwa keinen ausgegeben?

Wie man auf dem Bild sieht hat es geklappt, nun kann der Schlengel abgeslipt werden in der Hoffnung, dass der Kran seine Erwartungen erfüllt.

Hiermit bedanke ich mich bei allen Helfern, auch denen, die nicht auf dem Bild zu sehen sind.

Ingo Wichmann



Foto: Ingo Wichmann

Aus der Vereinigung

Das Vereinsleben in der SVR ist wieder erwacht

Die „neue“ Grillhütte lädt immer mehr Vereinsmitglieder, sowohl der jüngeren als auch der älteren Altersgruppe zu spontanen Kafferunden und zum gemütlichen Grillen mit anschließendem Klönabend ein. Selbst Gastlieger schließen sich manchmal der fröhlichen Runde gerne an. Jeder packt mit an beim Tisch aufräumen und abdecken, sowie beim Grillen und ein Jeder stiftet etwas zum guten Gelingen. Sogar Manche, die schon das Bettzeug im Auto hatten, holten dieses wieder raus und entschieden sich zum Grillen zu bleiben mit anschließender Übernachtung auf dem eigenen Boot. Auch Vereinsmitglieder, die nichts zum Grillen hatten mußten nicht verhungern, sondern haben von jedem etwas abbekommen und wurden mit in die Runde aufgenommen. Auch sind im Sommer „gute

Geister“ am Werkeln für die SVR gewesen. Ohne große Arbeitsanweisung und -planung wurde das Werkzeug zur Hand genommen und das notwendige Material besorgt um die kleinen Reparaturen vorzunehmen, sei es das große Tor zum Vereinsgelände, neuer Aufsatz auf dem Transportwagen, neue Reifen für einen Transportwagen oder Glühbirnen/-röhren auf dem Gelände und der Steganlage ausgewechselt. Der „Bernie-Geist“ ist somit schon auf andere übergesprungen. Den Sommer über hat Bernie neue Helfer gefunden, die mit ihm und auch selbstständig die Anlage der Seglervereinigung instandhalten ohne Wenn und Aber. Solche Mitglieder halten den Verein am Leben. Hoffentlich lassen sich noch mehrere Mitglieder von diesem „Geist“ anstecken.

Monika Rosenau

Neues aus der Rentnerecke!

Für seinen Sylt-Urlaub im Winter, hat sich Ingo einen Tidenkalender ausgedruckt.

„Damit kann ich feststellen, wann ich am Strand spazieren gehen kann!“
Schappi; „Das weiß man doch, nur bei Ebbe“!

Wie bekannt, ist da jemand, der unsere „Nina“ durch ein Zwei-Schrauben-Dampfer mit starken Doppelmotoren, Bugstrahlruder und überbreiter Egge ersetzen möchte!

Meine Vermutung ist, dass er im Sommer nicht genügend Arbeit von Ingo zugeteilt bekommt.

Dieselbe Person wünscht sich einen geheizten Bürocontainer auf dem Ponton neben der Nina, natürlich mit Parkplatz daneben! Denn die Sicht von unserem Rentnertisch aus ist stark behindert durch die wuchernde Brombeerhecke.

Peter Harder



Nimm die Schaufel nicht so voll, wenn die Arbeit reichen soll.

Informationsblatt der Arge* Maritime Landschaft Unterelbe GbR

Neuaufgabe der Freizeitkarte

Die vierte Auflage der Freizeitkarte der Maritimen Landschaft Unterelbe im Maßstab 1:100.000 ist erschienen. Sie erfasst den gesamten Unterelberaum von Hamburg bis zur Mündung in die Nordsee. Die Karte mit neuem Titelbild ist grundlegend überarbeitet und enthält eine Übersicht von mehr als 200 Erlebnistipps sowie zahlreiche Tourenvorschläge mit Kontaktdaten. Die Karte ist zu einem Stückpreis von € 3,00 in den Tourist-Informationen der Maritimen Landschaft Unterelbe sowie in Museen, Buchhandlungen, Schifffahrts-/ Fährbetrieben, Hofläden oder auch im Online-Shop www.maritime-elbe.de erhältlich.



Schleusenmeile Brunsbüttel

Der sechs Jahre dauernde Neubau einer fünften Schleusenkammer an der Brunsbütteler Schleuse wird jährlich rund 200.000 Besucher anlocken. Um die damit verbundenen Potentiale auszuschöpfen, strebt die Stadt zahlreiche städtebauliche und touristische Maß-

nahmen im Bereich der Schleuse an. Die Maritime Landschaft Unterelbe beteiligt sich mit 5.000 € an den Kosten der Machbarkeitsstudie für einen Aussichtsturm an den Schleusenkammern.

www.schleusenmeile.de

Rund um die Maritime Meile in Wedel

Die Stadt Wedel beteiligt sich an dem landesweiten Wettbewerb

„Lust op dat Meer“.

Unter dem Motto „Hafen bele-

ben – Hafen erleben“ bringt die Stadt mit der Entwicklung des Schulauer Hafens ein Modellprojekt für die Aufwertung kleinerer Stadthäfen in den Wettbewerb ein. Vorrangiges Ziel ist die Erstellung eines Betriebs- und Nutzungskonzeptes und seine Einbindung in die „Maritime Meile“. Parallel zum Wettbewerb erstellt Wedel derzeit ein Tourismuskonzept, das zusätzlich Handlungsempfehlungen für eine nachhaltige Erschließung des touristischen Potentials des Hafenbereiches geben soll. Die Maritime Landschaft unterstützt diese Aktivität finanziell.

www.wedelmarketing.de

Überarbeitete „Strampelpfade“

Die Radkarte der Wingst „Strampelpfade“ wurde überarbeitet und um die angrenzenden Samtgemeinden Börde Lamstedt, Hemmoor, Sietland und das Nordseebad Otterndorf erweitert. Die mit EU-Mitteln geförderte Karte ist kostenlos in den Tourist-Infos der Region und bei den Gemeinden erhältlich.

SV Cuxhaven hat modernisiert

Die Segler Vereinigung Cuxhaven hat ihren Hafen renoviert und modernisiert. Das Trainingsrevier für die jüngsten Segler wurde ebenfalls erweitert. Der Sportboothafen gilt damit als modernster Sportboothafen an der deutschen Nordseeküste.

www.svc-cux.de

Schiffstouren Glückstadt-Hamburg

Die Adler-Schiffe Adler PRINCESS und Raddampfer FREYA verkehren auch zwischen Glückstadt und Hamburg. Im Angebot: Matjesbrunch.

www.adler-schiffe.de

Nationalparks online

Die drei deutschen Wattenmeer-Nationalparks und Biosphärenreservate präsentieren sich seit August auf einer gemeinsamen Internetseite. Unter www.nationalpark-wattenmeer.de finden Interessierte regionale und überregionale Informationen über das Wattenmeer.

Aus der Vereinigung

Trockenübung

Anfang Mai, das Wetter war gut, aber kalt, Wasser wie Luft.

Auf unserem Überführungstörn am 9. Mai über die Lübecker Bucht zum Sommerhafen Neustadt wird natürlich mit Schwimmweste gefahren. Ich verziehe mich unters Sprayhood, hole mir eine Decke und habe sogar Handschuhe an. Dreh mich ordentlich ein in meine Decke und bin dabei wohl an die Reißleine der Schwimmweste gekommen. Jedenfalls es zischt erst ganz leise und dann - ja, ich guck gar nicht so glücklich! - bin ich gefangen und der Skipper schüttet sich aus vor Lachen und holt sogar den Fotoapparat.

Aber wir wissen jetzt, die Schwimmweste funktioniert.



Foto: Horst Warnecke

Den Sommer über sind wir dann ohne Funktionstest unterwegs gewesen, die Weste war immer parat und wurde aufgeblasen - zum Glück nicht gebraucht.

Monika Warnecke, Luftikus

Seglerbericht



Ein Bericht, für die Segler-Zeitung von Christian Rieckborn.

Während der Travemünder Woche haben wir die deutsche Meisterschaft der J22 ausgesegelt, ein tolles Ereignis mit Empfang auf der Passat durch die Stadt Lübeck. Wir sind mit Platz 4 bestes deutsches Boot geworden, der Titel ist allerdings an die Holländer gegangen, die die ersten drei Plätze belegt haben. Bei in Böen bis zu 7 Windstärken war das teilweise ein wirklich heißer Ritt mit über 10 Knoten unter Spi.

Neben der Weltmeisterschaft in Holland und Travemünde haben wir noch in Ratzeburg und diverse andere Regatten in Holland gesegelt und uns den ersten Platz der Rangliste in Deutschland gesichert.

Alles in allem für uns ein sehr erfolgreiches Jahr.

Für die wirklich verrückten gibt es in Holland eine Winterserie; November bis März. Wir haben uns noch nicht festgelegt, ob wir uns das wirklich antun möchten, das ist auch bei mir normalerweise die Zeit zum Skilaufen und nicht zum segeln

Als „Klassenneuling“ zur WM während der WM ...

Im Schatten der Fußball WM haben die J22 Segler Ende Juni in Holland ihren Weltmeister ermittelt; und was noch im Winter als „fixe Idee“

geboren wurde, konnte tatsächlich umgesetzt werden, wir waren mit unserer GER 1562 „Jolly Jumper“ dabei.

Nach beruflicher Verän-

derung, verbunden mit dem Umzug von Hamburg nach Frankfurt, war ich seit einiger Zeit auf der Suche nach einem Trailerboot mit sehr guten Segeleigenschaften, dass sowohl dem Anspruch an sportliches Segeln als auch der Verwendung als Daysailer gerecht wird und darüber hinaus Regattasegeln mit einem überschaubaren Budget ermöglicht.

Schnell wurde klar, dass die Anforderungen am besten durch eine Einheitsklasse erfüllt werden; im vergangenen Winter wurde es dann konkret, die J22 hatte mein Interesse geweckt. Mit einem für die Größe vergleichsweise geringem Gewicht (860 kg segelfertig) und hohem Ballastanteil (38 %) ist das Schiff mit einem normalen Mittelklasse PKW zu Trailern und das gut durchdachte Regelwerk der Einheitsklasse stellt sicher, dass die seglerische Leistung und nicht das Material die Platzierung auf der Regattabahn bestimmt.

Als sich dann bei dem Studium der Homepage (www.j22kv.de) auch noch herausgestellt, dass die Weltmeisterschaft der mit über 1600 Schiffen in USA, Kanada, Südafrika (da soll es ja auch eine WM gegeben haben), Frankreich, Spanien, Italien, Holland..., verbreiteten J22 Klasse in diesem Jahr in Holland ausgetragen wird entstand die fixe Idee der Teilnahme.

An „verrückten“ Seglern im Familien- und Freundeskreis mangelte es nicht und so stand bereits Anfang März mit Christian Rieckborn, Thomas Rieckborn und Helge Wolpers die Crew fest. Mit Unterstützung der Klassenvereinigung konnte das Gebrauchtbootangebot schnell sondiert werden, so dass ich bereits im März stolzer Besitzer der GER 1562 „Jolly Jumper“ war.

Nach nur zwei Proberegatten haben wir es dann tatsächlich gewagt in Scheveningen (Den Haag) bei den „Henri Lloyd J22 Worlds“ an-



Foto: Rieckborn

zutreten. Die J22 Klasse hatte als erste Klasse die Möglichkeit die komplett neu gebauten Anlagen des Leistungszentrums zu nutzen; die Holländer haben sich als perfekte Gastgeber (Segelverein) gezeigt.

Nicht nur organisatorisch, sondern insbesondere auf dem Wasser konnte die erfahrene Wettfahrtleitung mit einer nahezu fehlerfreien

Leistung glänzen, was bei den vorherrschenden Leichtwindbedingungen und der starken Strömung besonderen Respekt verdient.

Einziges Manko bleibt das – sicherlich auch der unsicheren Weltwirtschaftssituation geschuldeten – insgesamt mit 38 Teilnehmern recht kleine aber hochkarätige Feld.

Als mit über 130 Booten

stärkste J22 Nation in Europa haben die Holländer das Regattageschehen klar dominiert, so dass der Weltmeistertitel verdient und das Team Quantum Racing NED 1364, Nick Bol, Dennis Goethals, Marije Kampen und Janneke Hin geht, die die konstanteste Leistung bei den insgesamt 13 Wettfahrten gezeigt hatten. Platz 2 ersegelte sich die Mannschaft der NED 1609 vom Team Kesbeke, Eelce Blol, Bart Snel und Nils Blok, Platz 3 belegte das Team Henri Lloyd NED 1513; John den Engelsman, Willem Jan van Dort und Bram van Hooijdonk. Als beste Damenmannschaft konnte sich das Gill Racing Team, NED 1141 Marieke Poulie, Renske Verbeek, Bregje Lodewikus und Leontien Benders auf Platz 7 behaupten.

Als bester ausländischer Teilnehmer erreichte die französische Crew FRA 1603 Team European Homes, Patrick Huet, Pierre Royne und Pierre Bothorel Platz 19. Wir konnten uns (noch ohne Sponsor...) mit der „Jolly Jumper“ nach insgesamt 13 gesegelten Wettfahrten Platz 21 sichern.

Leider gab es keine Teilnehmer aus Südafrika; es hätte keiner etwas verpasst, die Spiele der Fußball WM wurden in den Clubräumen auf Großleinwand gezeigt - aber live dabei zu sein ist halt viel besser.

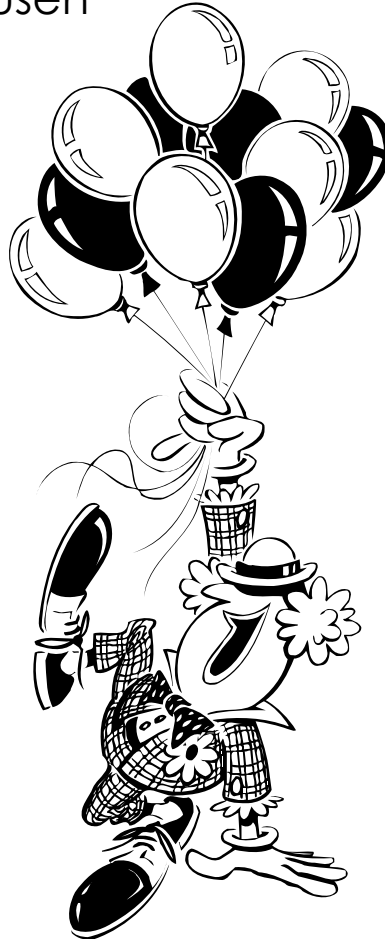
Es war eine anstrengende Woche mit perfekten Wetterbedingungen, vielen neuen Kontakten und einem Boot das wirklich Spaß macht; ich denke wir sind in der J22 Klasse angekommen.

Christian Rieckborn



Runde Geburtstage 2011

Hans Georg Nordhausen	16.01.51	60
Dörte Schlicke	29.02.56	55
Kirstin Eyendorf	01.03.61	50
Edgar Beckmann	01.03.31	80
Dagmar Schmidt	30.03.36	75
Horst Glinkowski	12.05.46	65
Joachim Sumfleth	01.06.46	65
Regine Holstein	12.06.56	55
Karin Meyer	24.06.41	70
Jörg Rosenau	27.07.56	55
Andreas Herz	01.08.51	60
Renate Schipke	13.08.46	65
Gaby Mey	25.08.56	55
Sigrid Böttcher	15.10.41	70
Ralph Sokolowski	15.10.51	60
Wilfried Stapelfeld	02.12.41	70
Horst Warnecke	28.12.46	65
Andreas Keim	29.12.61	50



60 Jahre Mitgliedschaft

Egon Schmidt 01.03.

50 Jahre Mitgliedschaft

Peter Harder 04.10.

25 Jahre Mitgliedschaft

Regine Holstein 12.06.

Monika Rosenau 01.07.

Christa Wichmann 08.09.

Sonja Höffner 08.10.

Buchtipp



„Allein mit dem Tod“ von Nick Ward und Sinead O'Brien

So ein spannendes Buch vom Segeln und der unberechenbaren See habe ich vorher noch nicht gelesen. Vielleicht bin ich auch deshalb so fasziniert, weil ich damals die Zeit um das Unglück anlässlich des Fastnet-Races intensiv in den Medien miterlebt habe. Außerdem weiß ich aus Erzählungen mehrerer Regattateilnehmer aus meinem Freundeskreis um die Dramatik der Sturmfahrt. Mit der Lektüre des Buches „Allein mit dem Tod“ ging mir die Erinnerung wieder unter die Haut.

Ein junger Mann, der im Mekka des Hochseesegelns in Cowes am Solent aufgewachsen ist, träumt von einer Teilnahme an dem legendären Fastnet Race. Der Traum ging 1979 in Erfüllung. Dass dieses ein Alptraum werden sollte, war nicht vorhersehbar. Die

Wettervorhersagen für die Irische See, wo der berühmte Fastnetrock umrundet werden sollte, waren für die nächsten Tage optimal.

Nick Ward, der junge Segler, dessen Traum in Erfüllung gehen sollte, heuerte auf einer Nicholsons 30 an, der „Grimalkin“. Man absolvierte Trainingsregatten, um sich fit zu machen für das lange und harte Race, die Mannschaft wurde ein eingespieltes Team. Am Anfang des Fastnet-Races nagten viele Stunden Flaute an den Nerven, nach Tagen kam endlich langsam Wind auf mit zunehmender grandios beschriebener Sichtverschlechterung. Die englischen Wettervorhersagen waren akzeptabel, aber inzwischen war der Wind zum Sturm angewachsen. Über französische Sender empfing man Sturm-

meldungen, obgleich die englischen immer noch „maximal“ acht Windstärken aus optimaler Windrichtung verkündeten. Die „Grimalkin“ kämpfte Stunde um Stunde, um die Wendemarke, den Felsen, zu erreichen. Andere Yachten waren im Sturm schon lange nicht mehr auszumachen, die Position war inzwischen ungenau.

Dann entschloss sich die Crew schweren Herzens, vor dem immer noch zunehmenden Sturm abzulaufen, zumal die Wellenberge gewaltige Höhen angenommen hatten und starke Wellenkämme über dem Boot zusammenbrachen.

Selbst als sie abgedreht waren, konnten sie das Schiff mit Minibesegehung nicht mehr auf Kurs halten. Bei den von Achtern anlaufenden, steil zusammenstürzenden Wellenkämmen lief das Boot trotz konzentrierten Steuerns aus dem Ruder. Es kenterte durch, der Mast brach, konnte nicht gekappt werden. Er hämmerte gegen die Außenhaut und beschädigte den Rumpf. Ein Teil

der Mannschaft wurde über Bord gespült, konnte dank Lifebelt und Schwimmweste wieder an Deck gezogen werden. Bei erneuter Kenterung ging der Bootseigner über Bord und konnte nicht mehr gerettet werden.

Ein Teil der jungen Crew wollte in die Rettungsinsel gehen. Der andere Teil hielt den Verbleib an Bord für sicherer. Nach erneuter Kenterung durch überrollende See zog sich Nick Ward unter größten Schwierigkeiten, halb benommen, mit erheblichen Verletzungen und völlig entkräftet wieder an Bord.

Er entdeckte, dass die Rettungsinsel weg war, ein zusammen gekrümmter Kamerad lag im Cockpit am Boden, der nur schwache Lebenszeichen von sich gab.

Wo waren die anderen Mannschaftsmitglieder? Die abgeschnittene Rettungsinsele gab ihm eine Vorahnung, er wollte nicht glauben, dass man zwei Leute einfach zurück gelassen hatte. Nach mehr als 24 Stunden wurde er „zufällig“ als letzter Überle-

SVR

bender der „Fastnet Katastrophe 1979“ gerettet. Während langer Krankheit, keiner seiner ehemaligen Crew-Kameraden besuchte ihn, machte er sich Notizen, um alles Erlebte zu verarbeiten.

Erst nach ca. 25 Jahren trat Sinèad O`Brien, eine Doku-

mentarfilmerin, an ihn heran und animierte ihn, mit Hilfe seiner Aufzeichnungen dieses Buch zu schreiben.

Ein spannender Bericht, erschienen im Delius Klasing Verlag ISBN 978-3-7688-1.

Peter Harder



Foto: Elke Herz

Dütt un Dat



„Wenn ich über die Wiese laufe, schaffe ich dann noch den Zug um sieben?“ fragt Tom den Bauern. Darauf er: „Wenn dich mein Bulle entdeckt, schaffst du sogar den um sechs!“

MoPo

Opa geht mit seinem Enkel spazieren. Als dieser Durst verspürt, verspricht Opa beim nächsten Gasthaus einzukehren. Dort entwickelt sich folgendes Gespräch: „Opa, wie ist es wenn man einen Rausch hat?“

„Oh, das ist schlimm, und erst am anderen Tag, und die Omi“

„Ja, wie merkt man, dass man einen Rausch bekommt oder schon hat?“

„Siehst du dort drüben an dem runden Tisch die zwei Herren? Wenn du vier sitzen siehst, dann hast du einen Rausch“.

„Opa, komm trink aus, wir gehen, dort sitzt nur EINER!“

„Ich weiß nicht, weshalb sie sich so aufregen, Chef!“, sagt der Lehrling. „Ich sollte doch die Anzeige - Spitzenweine zu verkaufen – in der Abendzeitung aufgeben“. „Das schon, aber doch nicht in der Rubrik Vermischtes!“, antwortet der Vorgesetzte unwirsch.

Der empörte Ehemann: „Bei diesem Sauwetter soll ich einkaufen gehen? Da jagt man keinen Hund auf die Straße!“

Erwidert seine Frau ungeniert: „Ich habe ja auch nicht gesagt, dass du den Hund mitnehmen sollst!“

Peter Harder

Der Sohn zum Papa: „Kannst Du mir Deine Taschenlampe leihen?“ - „Wozu?“ - „Wir wollen nachts mit den Mädchen im Park fummeln.“ - „Dazu brauchten wir früher keine Taschenlampen.“ Sagt der Sohn: „Ja, so sieht Mama auch aus...“

Rückblick



MAX OERTZ (1871 - 1929)

- der geniale Yachtkonstrukteur und Werftbesitzer am Reiherstieg

Ein Schmiedemeister-Sohn aus Neustadt-Holstein will Boote bauen

Am 20. April 1871 wurde Max Oertz in Neustadt/Holstein als Nachfahre einer alteingesessenen Plöner Schmiedeamtsmeister-Familie geboren, mütterlicherseits entstammte er einer alten Seefahrer- und Reeder-Familie aus Orth/Fehmarn. Seine Eltern starben als er nur 4 Jahre alt war, so daß er als „Findelkind von der Ostsee“ Aufnahme in einer Berliner Beamtenfamilie fand, wo er als aufgeweckter Junge ein Realgymnasium in Stralau an der Oberspree besuchen konnte. Die öffentliche Förderung des Segeln- und Schifffahrts-begeisterten deutschen Kaisers Wilhelm II. nützte auch dem Gymnasiasten Max Oertz, der er bald seine erstes Boot baute, mit dem er auf der Oberspree segelte. Ab 1889 konnte er als Achtzehnjähriger einem Schiffbau-Studium an der Technischen Hochschule in Charlottenburg nachgehen und dem dort gegründeten Akademischen Segel-Verein (A.S.V.) beitreten. Er wurde zum begeisterten Segler und konnte schon 1890 auf dem A.S.V.-Kutter MATADOR an einer ersten Hochseereise von Stettin bis Königsberg und Pillau teilnehmen. Nach Abschluß seines Schiffbaustudiums 1892 begann Max Oertz als Bootsbauer auf der Lürssen-Werft in Aumund-Vegesack, wo bereits im selben Jahr nach seinen Rissen ein 21-Fuß-Kutter entstand. Ausgelöst durch die sensationellen Rumpfformen des amerikanischen Yacht-Konstrukteurs Nathaniel Herreshoff, über die Oertz in Fachartikeln sachkundig berichtete, lernte er den russischen Konstrukteur W.A. Stahl kennen, der dem 22-jährigen die Stelle eines

technischen Leiters auf der Blekholmens-Varf im finnischen, damals noch russisch Helsingfors verschaffte, des zu jener Zeit kompetentesten Boots- und Yachtbaubetriebes im Finnischen Meerbusen. Schon nach einem Jahr wurde er durch den russischen Segelsport-Mäzen G.W. Esch nach St.Petersburg geholt, wo er eigentverantwortlich Yachten konstruieren und bauen lassen konnte; schon 1894 erhielt er dazu die ersten Aufträge aus Deutschland.

Ein erster Konstruktionsauftrag in Berlin im Alter von 24 Jahren

Als der Berliner Bankier Barthold Arons 1894 eine „Ausschreibung zur Gewinnung von Plänen für eine Segelyacht“ in der Zeitschrift „Wassersport“ veröffentlichte und ein Preisgeld von 500 Mark aussetzte, wurden 8 Entwürfe eingereicht, darunter einer von Max Oertz mit dem Namen EXEMPLA TRAHUNT. Er erhielt den Auftrag, aus seiner Holzbau-Konstruktion eine Aluminium-Yacht zu machen, die auf der Rostocker Neptun-Werft gebaut werden sollte. Aluminium war damals im Yachtbau ein unbekannter Baustoff, der bereits in der Beschaffung aus der Schweiz größere Probleme bereitete, doch die Neptun-Werft bewältigte die ungewöhnliche Herausforderung. Zur Kieler Woche 1895 wurde diese Experimental-Yacht gerade noch fertig, doch Erfolge gewann Barthold Arons erst im nächsten Jahr mit ihr. Inzwischen hatte Max Oertz sich freier Yacht-Konstrukteur in Berlin niedergelassen und schon 1896 entstanden durch ihn bereits 5 Yachten. Im Charlottenburger A.S.V. lernte Oertz den aus wohlhabendem Hamburger Hause stammenden Schiffbaustudenten Hans Harder kennen. Beide beschlossen, eine eigene Yachtwerft auf der Insel Neuhoft am Reiherstieg zu gründen, wo die preußische Stadt Wilhelmsburg gerade zu einem großen Industriestandort mit betrieblichen Neugründungen ausgebaut wurde. Am Neuhofer Reiherstieg existierte der Schiffbau bereits seit um 1800, darunter bis heute bekannte Namen wie J.C. GODEFFROY & SOHN (1850 - 1857) / REIHERSTIEGWERFT (1857 - 1927, danach DEUTSCHE WERFT AG), J. OELKERS (1888

- 1988), G. WOLKAU (1860 - 1975). Insgesamt waren hier von 1758 bis 1993 insgesamt 9 größere Werften gelegen, am Ostufer des Reiherstiegs weitere 6 (Quelle: W. Stammer).

Yachtwerft-Gründung am Hamburger Reiherstieg 1896

Da die Dreyer-Werft auf NeuhoF, die seit 1836 hier Schiffbau betrieben hatte, aufgegeben wurde, konnten Oertz und Harder bereits ab ihrer Gründung ausreichend gelernte Schiffbauer für ihre neue Yachtwerft auf der Westseite des Reiherstiegs finden, die bereits nach einem halben Jahr 10 Neubaufträge erhalten sollte. Hinzu kamen noch kleinere Einheitsjollen für den Hamburger Yacht-Club aus Anlaß seines fünfjährigen Bestehens. Von 1896 bis 1929 sollten auf der Oertz-Werft dann mehr als 450 Boote und Yachten entstehen, das heißt etwa 13 pro Jahr, darunter auch Barkassen, Fischkutter, Lotsenboote sowie Inspektions- und Torpedo-Boote für die Kaiserliche Marine (Quelle: W. Stammer). Ein Foto einer Gruppe mit dem Titel „*Arbeiter der Yachtwerft von Max Oertz & Harder, NeuhoF am Reiherstieg am 2. August 1897*“ zeigte bereits 33 dort tätige Personen. Die Werft sollte bald weltbekannt werden und für die Qualität schneller Regatta- und Tourenyachten stehen. Neben den formschönen Rümpfen wurden hier auch Beschläge, Klampen, Poller, Klüsen und Nockbeschläge entworfen und gebaut. 1902 wurde der Name in „Max Oertz-Yacht-Werft“ geändert. Zu Beginn der 1920-er Jahre galt sie als die größte Yachtwerft Europas; die großen Werfthallen trugen zuerst die Firmeninschrift „OERTZWERT“, später „OERTZWERKE“. Alten Fotos zufolge verfügte der Betrieb über zwei schienengeführte Slipbahnen zum Reiherstieg, davon eine mit Drehvorrichtung. Einzelne Yachten wurden auch mit Eisenbahnkränen und -wagen ins Binnenland verfrachtet (Quelle: K. Kramer).

Eine für unsere 1926 am Reiherstieg gegründete Seglervereinigung naheliegende Frage ist, ob frühere Mitglieder auf der Oertz-Werft zu Bootsbauern ausgebildet wurden und hier bis zur Werftschließung im Jahr 1929 Arbeit fanden. Aus der Segler-Familie Warnecke wird dies

erfreulicherweise positiv beantwortet; Zeugnisse, Berichte oder Fotos stehen hierüber jedoch nicht zur Verfügung. Immerhin dürften unsere segelbegeisterten Wilhelmsburger Vereinsgründer diesen berühmten Betrieb seinerzeit gut gekannt haben, weil er ganz in ihrer Nähe etwas nordwärts von ihrem ersten Bojenfeld und späteren Bootshafen am Reiherstieg lag. Das heute an der modernen Reiherstieg-Klappbrücke gelegene frühere Werftgelände ist inzwischen geräumt und dient jetzt einer Abbruchfirma als wasserseitiger Lagerplatz.

Große Rennyachten für Kaiser, Krupp und Kapital

Schon von Beginn an erhielt Max Oertz aufgrund seiner formschönen und klassetauglichen Konstruktionen bedeutende Yacht-Baufträge für seinen Betrieb. Dazu gehörten beispielsweise schon die 1896 gebaute Rennyacht ELLY des Berliner Fabrikanten von Siemens, 1898 folgte die 18,38 Meter lange Rennyacht POLLY, bei der die enge Oertz-sche Nahtspantenbauweise eine Beplankung von nur 16 bis 18 Millimetern erlaubte. Die 1899 von Kaiser Wilhelm II. intiierte Internationale Sonderklasse, für die am Reiherstieg mehr als 50 Yachten gebaut wurden, sollte eine in Deutschland weit verbreitete Konstruktionsklasse mit festen Vermessungsregeln werden. 1899 entstand bei Max Oertz & Harder als erste die KRANICH I, bis 1921 sollten etwa 150 weitere Sonderklasse-Boote deutscher Werften folgen, davon allein 46 von Max Oertz (Quelle: K. Kramer: Max Oertz). Ihre Formel war einfach: Länge des Bootes + größte Breite + größter Tiefgang = nicht mehr als 9,75 Meter (= 32 engl. Fuß); die Segelfläche durfte 51 qm nicht übersteigen und das Mindestgewicht von 1830 kg nicht unterschritten werden (Quelle: Yachtsport-Archiv).

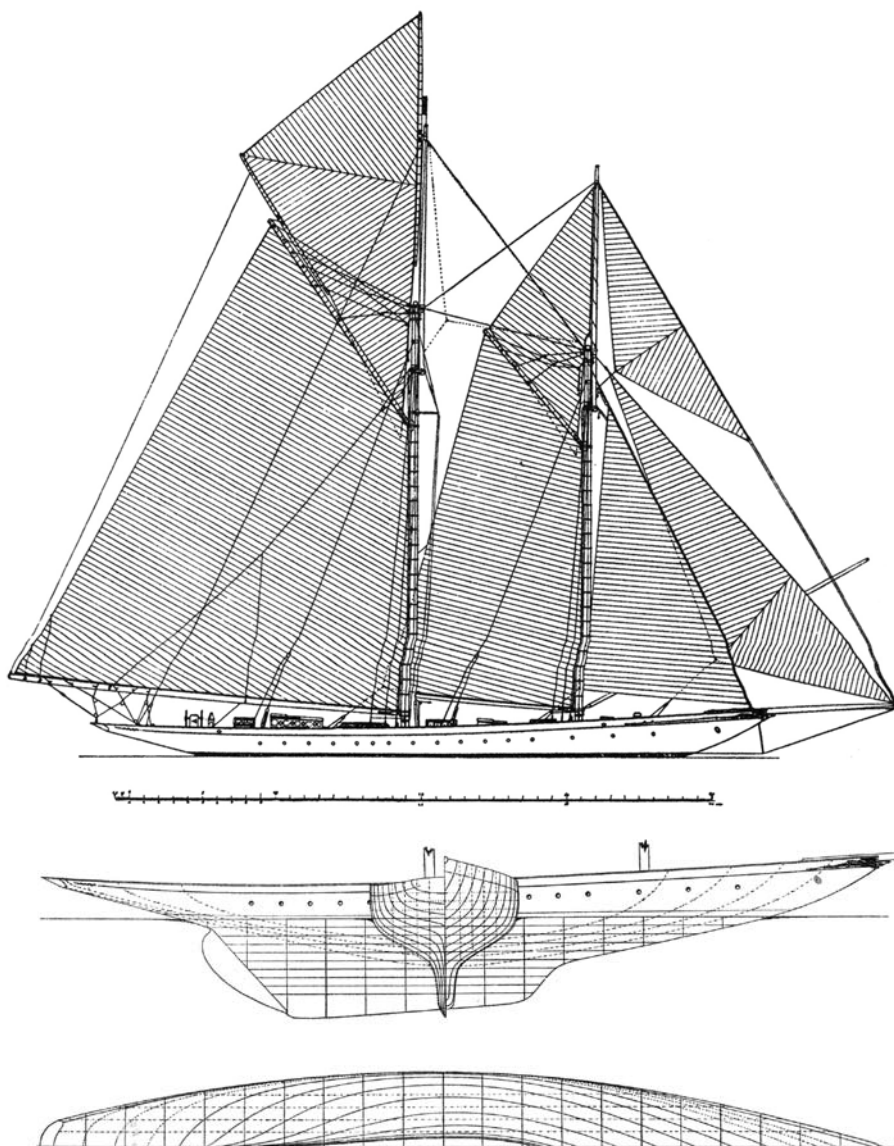
Die für 1906 angenommene seglerische Herausforderung, an der französischen Riviera um den „Pokal von Frankreich“ zu segeln, der ein Gegenstück zum „America's-Cup“ sein sollte, führte Max Oertz zur Konstruktion und zum Bau der FELCA, die die französische Pokal-Verteidigerin ROSE FRANCE besiegen konnte. So wurde Oertz weit-

hin bekannt, insbesondere durch seine eleganten und erfolgreichen Yachten der 10-Meter-Rennklasse, deren Konstruktionsmerkmale der ab 1908 geltenden „Meter-Klasse“ (First Rule) zu entsprechen hatten, in die die Schiffslänge und -breite, Wasserlinienlänge, Tiefgang, Freibord und Segelfläche als Varianten eingingen und die als Segelzeichen bis heute ihre Klassenwerte tragen, z.B. 5,5 / 6 / 8 / 10 / 12. Die internationale Anzahl der R-Yachten betrug 1910 insgesamt 389, davon in Deutschland mit 112 Stück die meisten, gefolgt von England mit 55, Norwegen mit 53 und Frankreich mit 44 (Quelle: K. Kramer: Segeln für den Kaiser). In den Jahren 1906 bis 1911 galt Max Oertz als der führende Konstrukteur der „Königsklasse“ genannten 10-Meter-Rennklasse.

Doch auch große Yachten gutbetuchter Auftraggeber wurden von Max Oertz gezeichnet, so die 1908 gebaute Schoneryacht GERMANIA des Essener Stahlmagnaten Dr. Gustav Krupp von Bohlen und Halbach, entstanden unter Oertz'scher Aufsicht auf der „Germaniawarft“ in Kiel, deren beeindruckende Regattaerfolge Kaiser Wilhelm II. veranlaßte, Oertz 1908 und 1913 mit der Konstruktion seiner Rennschoner METEOR IV und V zu beauftragen. Der deutsche Kaiser hatte seine ersten Großyachten in dem von ihm als Seefahrtsnation bewunderten England gekauft (Quelle: Wikipedia): Die 1887 in Partick-on-Clyde mit dem Namen THISTLE, die er 1891 für 90.000 Goldmark kaufte und METEOR nannte. 1896 gab Kaiser Wilhelm II. dem renommierten schottischen Yachtkonstrukteur George Lennox Watson den neuen Auftrag, eine schnellere Rennyacht zu bauen, die dann auf der Henderson-Werft am Clyde gebaut und bis 1902 vornehmlich für Segelregatten gebraucht wurde. Die Schoneryacht METEOR III kam 1902 aus den USA, entworfen von Cary Smith und auf Shooters-Island bei New York gebaut, die vom Kaiser dann 1910 verkauft unter dem Namen NORDSTERN weiter gesegelt wurde.

Über die nächste, von Max Oertz konstruierte METEOR IV erschien in der Segel-Fachzeitschrift DIE YACHT am 25. Juni 1909 eine elfseitige, enthusiastisch verfaßte Reportage (Quelle: Yacht-Archiv), die zustimmend ausrief: „....zum erstenmal (wurde), der Entwurf einer Yacht für die größte Rennklasse einem heimischen Konstrukteur, ihre Bauausführung einer deutschen Werft übertragen“, was verbeugend als „*nationale Tat*“ und „*unbestreitbares Verdienst des Eigners der Schoneryacht > Germania < um den deutschen Segelsport*“ bezeichnet wurde und als „*das letzte noch fehlende Glied in der Entwicklung unserer Schiffbau-Industrie eingefügt und unsere völlige Unabhängigkeit vom Auslande auch auf dem Gebiet des Gross-Yachtbaues festgestellt*“ wurde. Der technisch außerordentlich sachkundige Bericht zeigt in Fotos die aufwändige Inneneinrichtung der METEOR IV: den großen Salon, darunter die „*Kabine Seiner Majestät*“ mit „*Toilettezimmer, welches ausser Waschtisch und Wasserspülklosett eine unter dem Fußboden versenkte Badewanne aufweist*“, dazu den „*Damensalon im Hinterschiff*“ sowie die „*Küche*“, die an die „*Pantry*“ genannte Vorratskammer angrenzt und einen „*Sparherd*“ sowie „*Eisschrank*“ und „*Heiswasserbereiter*“ zeigt. Weiter heißt es: „*Vor dem Mast liegt das geräumige Logis, welches Segeltuchklappkojen für 20 Mann der Besatzung und Hängematten für eine weiteres Dutzend Leute hat*“, und: „*die Frischwassertanks fassen zusammen 12 Kubikmeter*“. Als Beiboote werden beschrieben: „*Querab vom Schonersegel....können an St.B. ein elegantes Motorbeiboot mit 10 PS-Daimler-Motor, an B.B. eine schlanke vierriemige Gig - beide auf der Yachtwerft von Max Oertz gebaut - in Davits gefahren werden.*“ Als Hauptabmessungen werden genannt: „*Länge ü.A. 47,20 m, Grösste Breite 8,27 m, Tiefgang 5,49 m, niedrigster Freibord 1,32 m, Displacement 266 cbm*“, dazu die Segel mit „*wirkliches Areal*“: „*Grosssegel 518 qm, Schonersegel 206 qm, Stagfock I 117 qm, Klüver I 122 qm, Flieger 52 qm, Grosstopsegel 171 qm, Vortopsegel 69 qm, Spinnaker 656 qm, Stengestagesegel I 40 qm*“. Abschließend heißt es zuversichtlich: „*In segelfertigem Zustande*

wurde S.M. Y. >Meteor< am vertragsmässigen Tage, dem 1. Mai d.J., in Dienst gestellt und in häufigen Fahrten bei den verschiedensten Wetter- und Windverhältnissen von Kapitän Peters und seiner tüchtigen Mannschaft erprobt. Eines haben diese Fahrten schon gezeigt: die neue Kaiseryacht hat vortreffliche Segeleigenschaften. Die Kämpfe in der grossen Schonerklasse werden daher ausserordentlich interessant werden, denn auch >Germania< und >Hamburg< stehen wohlgerüstet dazu da....“ Von einer „Internationalen Wettfahrt



METEOR IV, Baujahr 1909

L.ü.A. 47,14 m, Breite 8,29 m, Tiefgang 5,49 m, Verdrängung 266 m³,
Segelfläche 1.371 m²

auf der Unterelbe am Dienstag, den 22. Juni 1909“ mit 25 sm für die Klasse A 1 wird ebenfalls in DIE YACHT gemeldet, daß die METEOR (mit 2.45.10 Std. geseeg. Zeit) Zweiter wurde hinter der nur 2 Min. früher einkommenden HAMBURG des „Vereins Seefahrt“, doch deutlich vor der 8 Min. langsamer geseegelten GERMANIA. Der Deutsche Kaiser und sein neuer Konstrukteur Max Oertz dürften zufrieden gewesen sein. Schon fünf Jahre danach, 1914, lief die letzte, ebenfalls von Max Oertz konstruierte Yacht METEOR V in Kiel vom Stapel und konnte kurz vor Ausbruch des 1. Weltkrieges von Prinz Heinrich, der mit einem Zerstörer 1914 nach Cowes in England gefahren war, zurückgeholt werden, wogegen die GERMANIA, die ebenfalls zur Cowes Week dort war, vom englischen Zoll als Prise beschlagnahmt wurde.

*Max Oertz als Konstrukteur und Erfinder
für Schifffahrt und Flugzeugbau*

Zur gleichen Zeit begann Max Oertz, sich konstruktiv auch mit der Luftfahrt zu beschäftigen, vermutlich angeregt durch den deutschen Flugpionier Otto Lilienthal (1848 - 1896), und startete in der Lüneburger Heide auf gepachtetem Heideland bei Schneverdingen im August 1909 mit seinem „Doppeldecker Nr. 1“ (Quelle: K. Kramer: Max Oertz). Zuvor hatte er schon in Hamburg zahlreiche geheim gehaltene Modellflugzeug-Versuche gemacht und baute 1910 den ersten Doppeldecker. Er kooperierte mit der amerikanischen Wright-Flugmaschinen-Gesellschaft, indem er für sie Flugmaschinen baute und sie für ihn seine Oertz-Doppeldecker verkaufte. 1911 kam es unter finanzieller Beteiligung von Prinz Heinrich von Preußen zur Gründung der „Oertz-Flugzeug A.G.“, deren Flugzeuge 1912 jedoch von den im Aufbau befindlichen deutschen Fliegertruppen als zu schnell abgelehnt wurden. Max Oertz wandte sich danach der Konstruktion von Wasserflugzeugen zu; 1913 entstand mit der „F.B. 1“ mit 100 PS sein erstes Flugboot, das infolge seiner Bauweise als Motorboot mit Doppelflügeln noch Schwie-

rigkeiten hatte, vom Wasser abzuheben. Das nächste Oertz-Flugboot „F.B. 2“ mit 160 PS Mercedes-Motor hob dagegen zuverlässig ab und bot gute Flugeigenschaften, es wurde 1914 von der Kaiserlichen Marinebehörde mehrfach geordert und schon in den ersten Tagen des Weltkrieges für Erkundungsflüge bis nach Dover erfolgreich benutzt. Die Oertz-Werft sollte dann 5 größere „W 5 - Flugboote“ mit noch stärkeren Motoren liefern, die mit 240 PS-Maybach-Sechszylinder-Motoren bis zu 120 km/h schnell waren. Es folgte ein origineller „Flugschoner“ mit zwei Flügelpaaren und einem Mittelmotor, der die etwa 5 to schwere Konstruktion auf 118 km/h Fluggeschwindigkeit beschleunigen konnte. Die Oertz-Werft am Reiherstieg mußte dann während des Ersten Weltkrieges schnelle U-Boot-Zerstörer von 26 - 31 Metern Länge mit je zwei 250-PS-Benzinmotoren bauen, dazu Barkassen, Inspektionsboote, Torpedo-Motorboote und Minenräum-Boote, die zum Kriegsende jedoch von den Siegermächten beschlagnahmt wurden.

1918 Besitzwechsel am Reiherstieg und Ende der Oertz-Werft 1929

Nach Kriegsende war ab 1919 als privatwirtschaftliche Folge war nicht mehr an den Yachtbau zu denken, zumal auch die Zeit der „Herren-Segler“ mit den großen Prestige-Rennyachten zuende gegangen war. Max Oertz mußte seinen Betrieb am Reiherstieg verkaufen; neuer Besitzer wurde 1918 der Wiener Finanzmakler und Bankier Kommerzienrat Camillo Castiglioni. Dieser galt als „*windiger Glücksritter der Inflation*“ (Quelle: K. Kramer), er führte den Betrieb unter dem Namen „Oertzwerke, Nordseewerft der Hans- und Brandenburgischen Flugzeugwerke A.G.“. Max Oertz wurde als Vorstandsmitglied Technischer Leiter. Schon 1921 wurde der Werftbetrieb als selbständiges Unternehmen von den Flugzeugwerken getrennt und in „Oertz-Werke“ umbenannt. Neue Auftraggeber kamen jetzt aus der deutschen Fischereiwirtschaft, für die Max Oertz zwei elegant geformte Spitzgatttypen von 18,27 und 24,36 Metern mit Segelausrüstung und Hilfsmotoren

konstruierte, die ihnen „*ausgezeichnete Stabilität, gepaart mit gutem Seeverhalten*“ gaben. Für die Lübecker Reederei Cordes & Peters wurden 8 dieser Oertz-Kutter gebaut, von denen später der Kutter HOLS-TENTHOR H.H. 177 als Segelyacht HAMBURG mit Kapitän Karl Kircheiß berühmt werden sollte (siehe hierzu: Kapitän Karl Kircheiß: Meine Weltumsegelung mit dem Fischkutter Hamburg, Leipzig 1928).

Max Oertz hatte 1921 im Auftrag des Reichskommissars für Fischversorgung auch gaffelgetakelte Strandsegelboote mit Motor für die Fischer an der Pommerschen Küste entworfen, „*von denen größere Stückzahlen zum Einsatz kamen*“ (K. Kramer). Max Oertz verbesserte auch die Fischerei-Fangtechnik durch Erfindung des gewölbten Scherbrettes, das die Netzspreizung verdoppelte, 1921 zum Patent angemeldet und zum internationalen Standard wurde. Ein weiteres Patent erwarb die Oertz'sche Erfindung eines Patentruders für große maschinengetriebene Wasserfahrzeuge, das 1927 auf dem Dreimast-Vollschiff SCHULSCHIFF DEUTSCHLAND eingebaut wurde. Deren gute Erfahrungen mit dem neuen, stromlinienförmigen Oertz-Ruder trug dazu bei, die schnellen Vierschrauben-Turbinendampfer BREMEN und EUROPA mit dem Oertz-Ruder auszustatten. Danach wandte sich Oertz der Verbesserung der bis dahin zylindrischen Dampfschiff-Schornsteine zu, deren „Entwirbelung“ er mit Versuchen im Windkanal des „Göttinger Instituts“ erreichen konnte.

1921 konnte auf der Oertz-Werft noch die 38-Meter-Schoneryacht AELLO für einen ägyptischen Auftraggeber gebaut werden, deren Qualität jedoch erhebliche Mängel aufwies; Oertz stellte „*entsetzt*“ fest, daß die Werft „*nicht nur seine Konstruktionszeichnungen manipuliert, sondern auch in seinem Namen stümperhafte, miserable Schiffbauqualität geliefert hatte*“ (Zitat: K. Kramer). Demzufolge brach Max Oertz am 1. September 1922 jeden Kontakt zur „Oertz-Werft A.G.“ ab und wandte sich persönlich erteilten Konstruktionsaufträgen zu.

1923 entstand die Tourenkreuzer-Ketsch REGINA von der Germania-Werft, weitere Bauten auf den Deutschen Werken in Kiel und bei Abeking & Rasmussen an der Weser folgten. „*Die Oertz-Werft gerät ohne ihren Gründer in schweres Fahrwasser*“ (K. Kramer) und wurde am 8. Februar 1930 beim Amtsgericht Hamburg als erloschen gemeldet. Geschäftspapiere und Zeichnungen wurden bei den Bayerischen Motoren-Werken in München eingelagert, die zuletzt alleiniger Aktionär des Werftbetriebes waren.

1929 entstand für den Hagener Industriellen und Kunstmäzen Eberhard Osthaus auf der Travemünder Schlichting-Werft mit der 18,05 Meter langen Fahrtenketsch INGORATA die letzte der Max Oertz-Yachten zu dessen Lebzeiten, allerdings gegen seinen ausdrücklichen Wunsch mit Inneneinrichtungen des Architekten Henry van de Velde und ohne seine Beteiligung am Stapellauf. Der von der Technischen Hochschule in Darmstadt 1918 für seine „*hervorragenden Leistungen im Yachtbau und im Flugwesen*“ ehrenhalber promovierte Dr.-Ing. h.c. Max Oertz starb am 24. November 1929 nach schwerem Leiden in Hamburg.

SY HETI: Die Schöne vom Reiherstieg seit 1912

Eine ungewöhnliche, fast 100-jährige Yacht-Geschichte bietet eine der zahlreichen von Max Oertz gezeichneten und gebauten Sportsegelboote mit der 12-Meter-R-Yacht HETI, die 1912 am Reiherstieg vom Stapel lief, in der Blüte des klassischen deutschen Yachtbaues in der ausgehenden deutschen Kaiserzeit. Ihr Auftraggeber war der Lübecker Holzkaufmann Hermann Eschenburg (1872 - 1954) aus einer Familie, der von Thomas Mann im Lübecker Kaufmannsroman „*Buddenbrooks*“ als „*Huneus Hagenström*“ sogar ein literarisches Denkmal gesetzt wurde (Quelle: Freunde der Segelyacht HETI e.V.). Er benannte den 18,60 m langen Gaffelkutter mit Stengemast und Klüverbaum „*aus bestem Tabasko-Mahagoni*“ über Stahlspanten nach seiner jüngs-

ten Tochter Hedwig (1906 - 2002). HETI ist eine 12-Meter-R-Yacht, deren Zugehörigkeit zur Bootsklasse „12-er“ ein Ergebnis aus sieben mathematischen Faktoren gemäß einer Formel von 1906 ist, die sie zum beachteten Mitglied einer Gruppe von Segelyachten von um 18 bis 22 Metern Länge machte, die 1908, 1919 und 1933 von der International Yacht Racing Union (IYRC) überarbeitet wurde und bis heute



Foto: © Stiftung Hamburg Maritim

gilt. Allein zwischen 1907 und 1914 entstanden danach innerhalb der internationalen 8 Klassen von R-Yachten bereits 36 „12-er“. Insgesamt verzeichnete das Lloyds Register 1912 weltweit 632 R-Yachten, in Europa wurden insgesamt an die 800 Meteryachten gebaut. Die Beliebtheit dieser vornehmlich für kurze Inshore-Regatten benutzten formschönen und schnellen Yachten sollte über die Jahrzehnte bis heute anhalten.

SY HETI ging durch viele Besitzerhände: Von Hermann Eschenburg, Lübeck, 1921 an Dr. Max Hamers, Berlin-Lichterfelde, sie wurde in TRAUM umbenannt und in den 1930-er Jahren zur Yawl umgebaut; 1953 hieß sie dann NATHURN und gehörte dem Bremer Segler Heinz Harmssen, der sie noch im selben Jahr an die Hanseatische Yachtschule Glücksburg verkaufte; an der Flensburger Förde wurde sie in SEESCHWALBE umgetauft und vermutlich kaum gesegelt; 1966 wurde sie dann von Karsten Schaper gekauft, der sie nun MOBY DICK nannte und in Flensburg liegen ließ; 1967 übernahm sie der Hamburger Peter Himstedt und wurde in SATURN umgetauft, ihren sechsten Namen. Angesichts des nun schon hohen Alters der Yacht ließ Himstedt sie Ende der 1960-er Jahre bei der Werft von Jürgen Heuer in Finkenwerder glasfaserbeschichten, einen weicher einsetzenden V-förmigen Vorfuß ausschäumen und überziehen; der Mast wurde auf 22 m verkürzt und auf Toptaklung umgestellt. Mit diesen fachlich gut ausgeführten Verbesserungen wurde die SATURN bald zu einer „*konstanten Größe bei den großen klassischen Elbwettfahrten*“; 1976 gewann sie vor 150 weiteren Yachten mit einem neuen Bahnrekord das „Blaue Band der Niederelbe“. 1978 wurde die SATURN von der Frankfurter „Seglervereinigung Rhein-Main“ übernommen, als ROMEO in das Seeschiffsregister eingetragen und bis 1981 von ihr als Ausbildungsschiff benutzt. Ihr Finanzier Friedrich Goebel nutzte sie dann privat in Ostsee, Nordsee und im Mittelmeer, wo sie bis 1998 in verschiedenen Häfen beheimatet war. Durch die Vermittlung des Hamburger Traditionsschiff-Liebhhabers Joachim Kaiser schenkte Goebel seine klassische Yacht nach 22 Jahren und 33.000 sm an den Verein „Jugend in Arbeit“, der sie restaurieren und zurückbauen sollte auf den vormaligen 12-er. Von Hedwig Howaldt geb. Eschenburg erhielt sie in Hamburg wieder ihren ursprünglichen Namen HETI.

Auf der Beschäftigungswerft des 1983 gegründeten „Jugend in Arbeit e.V.“ im Harburger Binnenhafen, der die Berufsqualifizierung Jugend-

licher vornehmlich mit historischen Schiffen vornimmt, wurde die HETI nun mit Hilfe des Nutzervereins „Freunde der Segelyacht Heti e.V.“ in mehrjähriger Arbeit restauriert, worüber u.a. eine in der Werft ausgestellte eindrucksvolle Fotoreportage bildhaft berichtet. Als neuer Eigentümer trat die 2001 von der HSH Nordbank auf Initiative der Handelskammer Hamburg gegründete „Stiftung Hamburg Maritim“ ein, die bereits mehrere traditionelle Hamburger Schiffe übernommen hat, um sie wieder in Fahrt zu setzen (z.B. Staatsdampfer SCHAARHÖRN, Hochseekutter H.J. 231 LANDRATH KÜSTER, Elbfischer-Ewer CATARINA, Besan-Ewer JOHANNA und Schlepper FAIRPLAY VIII). Die 12-Meter-Rennyacht HETI wurde nach umfassender Restaurierung von 2002 bis 2005 wieder in Fahrt gebracht, behielt aus wirtschaftlich-technischen Gründen aber ihr äußere GFK-Beschichtung und die modifizierten Linien. Neben völlig überholter Innenseite mitsamt durch Kambalaholz ersetzte Stahlspanten, neuen Bodenwrangen, klassischen Einbauten und speziell angefertigten Beschlägen erhielt die HETI auch einen 100 PS-Motor von Volkswagen Marine, damit sie mit eigener Kraft von ihrem neuen Liegeplatz im Hamburger Sandtorhafen auf die Elbe und durch den Nordostseekanal laufen kann. Das gesamte Rigg wurde erneuert und die alte Gaffeltakelung samt Stenge und Klüverbaum wiederhergestellt. Seitdem wird die HETI als einzig erhaltener First-Rule-Zwölfer auf Elbe und Ostsee in den traditionellen Regatten auch gegen die restaurierten internationalen 12-er gesegelt, von denen einmal 130 Exemplare gebaut worden waren. Vornehmlich den Segelenthusiasten des kompetenten Nutzervereins „Freunde der Segelyacht Heti e.V.“ unter Leitung ihres Vorsitzenden Philipp Schilling und der weitblickenden „Stiftung Hamburg Maritim“ sowie den Bootsbaufachleuten der Harburger Werft „Jugend in Arbeit e.V.“ ist es zu verdanken, daß diese schöne und schnelle klassische 12-er-Yacht HETI wieder segeln kann und ihrem Konstrukteur Max Oertz und dem klassischen deutschen Yachtbau heute alle Ehre macht.

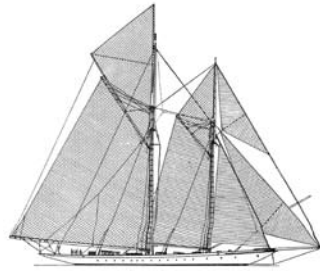
(Die Abmessungen der HETI sind: L.ü.A. 18,60 m / Länge WL 13,24 m / Gesamtlänge 23,00 m / Tiefgang 2,30 m / Breite 3,50 m / Verdrängung 27 to / Segelfläche a.W.max. 230 qm.)

Klassische Max-Oertz-Yachten segeln wieder Regatten

Die stark belebte klassische Yachtszene Deutschlands hat sich unter der Federführung des rund 1.600 Eigner umfassenden „Freundeskreis Klassischer Yachten“ (FKY) entwickelt, der sich als *„bundesweiter Zusammenschluss von Liebhabern traditioneller Schwert-, Kiel und Motoryachten“* versteht. Er will *„das steigende Interesse an alten Schiffen aufgreifen und fördern“*, das aus *„Lebensfreude, Segel-Leidenschaft, Sinn für Ästhetik und manchmal auch ein wenig Weltanschauung um den Erhalt traditoneller Yachten und unseres maritimen Erbes“* entstanden ist (Quelle: Freundeskreis Klassischer Yachten). Seine bekannteste Veranstaltungen sind die „Max-Oertz-Regatta Neustadt“, die zum 10. Male an Pfingsten 2010 mit 76 Yachten in 6 Gruppen stattfand, und die jährlichen „German Classics - Klassiker Regatten Laboe“ mit Dreiecks- und Langstrecken-Wettfahrten und rund 200 Teilnehmern. Der „Akademische Segel-Verein e.V. Berlin“ schrieb den „Max-Oertz-Preis 2010“ aus, der seit seinem 100-jährigen Bestehen im Jahre 1986 von Kielbooten und Jollenkreuzern auf der Havel ausgesegelt wurde. Im Juni 2010 fand auf der Ostsee die von Flensburg ausgehende „Classic Week“ statt, die mit rund 150 klassischen Yachten, darunter die vielbewunderte restaurierte HETI, nach Sonderburg, Kappeln und Kiel führte. Und von der Schlei werden immer wieder Regatta-Erfolge der 1907 bei Schlichting in Travemünde gebauten Max Oertz-Yacht PHÖNIX (vorm. FRISIA als 30-er Nationaler Kreuzer von 8,04 m Länge) gemeldet, die neben zahlreichen Platzierungen in den Flensburger und Laboer Klassiker-Wettfahrten auch in den bei Arnis stattfindenden „Mittwoch-Feierabend-Regatten“ der dortigen wettfahrtstarken Segelszene seit 2007 dank der Fertigkeit ihres Eigners Hauke Prohn sowie einer Yardstick-Festlegung von 113 fast regelmä-

Big vorne liegt und 2009 beim „Blauen Band der Schlei 2009“ unter 38 Teilnehmern Zweiter nach berechneter Zeit wurde. Max-Oertz-Yachten zeichnen sich bekanntlich bis heute durch ihre bootsbauliche Schönheit und seglerischen Fähigkeiten aus.

Hanns-Björn Rüppell



Quellen:

Klaus Kramer: MAX OERTZ - Genie, Yachtkonstrukteur und Erfinder, Schramberg 2001

Klaus Kramer: Segeln für den Kaiser - Die Internationale Sonderklasse, Bielefeld 2003

Wilhelm Chr. K. Stammer: Hamburgs Werften 1635 - 1993, Hamburg 1994

DIE YACHT VI. Jg. No. 16, 25. Juni 1909: S.M. Yacht >Meteor<

Freunde der Segelyacht Heti e.V. (Text: Erdmann Braschos, Fotos: Ulf Sommerwerck, FHP-design: Gestaltung): 12 MR Segelyacht HETI, Hamburg 2009 (bisher unveröffentlichter Andruck)

Erdmann Braschos: Wie Benjamin aufs Kaiserbänkchen gelangte - Die Max-Oertz-Regatta nächstes Wochenende in Neustadt erinnert an die erstaunliche Karriere einer schillernden Figur, in: FAZ-Sonntagszeitung v. 16.05.2010

Stiftung Hamburg Maritim: Website www.stiftung-hamburg-maritim.de, 18.11.2010

Freundeskreis Klassischer Yachten: Website www.fky.org, 18./20.06.2010 / www.german-classics.info 20.06.2010 / www.max-oertz-regatta.de, 27.05.2010, Yachtsport-Archiv 16.05.2010, Prospekt Vorschau 2011

Akademischer Segler-Verein e.V. Berlin: Website www.asv-berlin.de, 27.05.2010

Hauke Prohn: Website www.phoenix-1907.de, 20.06.2010

NV-Veröffentlichungen 2/2003: Hauke, Phönix und der Turbo - Eine Episode der Arnisser Feierabendregatta 2003

<http://de.wikipedia.org>: Max Oertz (08.11.2010), Meteor (Yacht) 16.11.2010, Sonderklasse (Bootsklasse) 29.05.2010, Werften in Hamburg 16.05.2010, Reiherstieg 28.05.2010

www.yachtsportarchiv.de: Oertz & Harder / Max Oertz-Yachtwerft 16.05.2010, Max Oertz 27.05.2010

www.alt-wilhelmsburg.de: Max Oertz-Werft 27.05.2010



SY HETI: die Schöne vom Reiherstieg

Foto: © Stiftung Hamburg Maritim

Mitsegeln

Mitsegeln Classic Yacht

www.isails.de

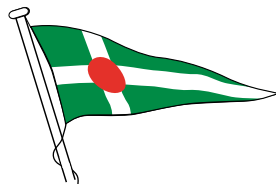
Max Oertz Regatta

www.max-oertz-regatta.de

02. - 05. Juni 2011 - Himmelfahrt



Luftikus - im Sommer 2009 in der Neustädter Bucht



Segler-Vereinigung Reiherstieg von 1926 e.V.

Finkenrieker Hauptdeich 14 · 21109 Hamburg

www.svr-hamburg.de

info@svr-hamburg.de