

Elbsegler

SVR Magazin

I / 2008



Foto: Manfred Köncke

**„Da soll sich nochmal einer
aufregen ...!“**

Sommer in Skjaerhalden in Süd-Norwegen

Liebe Elbsegler-Leser!

Wir Segler würden uns im Winterhalbjahr gern an unsere Sommer-touren erinnern, am Stammtisch Erfahrungen austauschen und nebenbei unsere Schiffe fit für den nächsten Sommer machen, d.h. notwendige Reparaturen und Investitionen durchführen. Machen wir ja auch meistens.

Aber da gibt es eine Reihe von Sesselpupern bei Behörden, Landtagen und Ministerien, die uns mit immer neuen Verordnungen und Vorschriften das Seglerleben schwerer machen wollen. Immer wieder werden ehrenamtlich tätige Vereins- und Verbandsvertreter gezwungen, unseren Bestand zu sichern, neue Vorschriften zu verhindern oder abzumildern.

Da die Politik sich an die wirklich wichtigen Dinge nicht herantraut, warum auch immer, werden die schwächeren zur Brust genommen. Ob es nun neue Führerscheine oder Funkzeugnisse oder Meldebogen werden, es sind immer Vorschriften die uns das Leben schwerer machen sollen.

Keiner will begreifen, dass wir schon aus reinem Selbsterhaltungstrieb unsere Boote seetüchtig

halten, uns mit den erforderlichen Rettungsmitteln und Navigationshilfen ausstatten. Jeder in einem Verein organisierter Wassersportler hat das erforderliche Verantwortungsgefühl während seiner Ausbildung eingetrichtert bekommen. Immer wird die Schönheit aber auch die Ehrfurcht vor den Naturgewalten unseres Sportes vermittelt, weil nur dann die nötige Stimmung und Harmonie entsteht, die Triebfeder für unseren Sport ist.

Das Neulinge, ob mit eigenen oder gecharterten Booten, oft durch ihre Fehler schmerzhaft lernen müssen ist weithin bekannt und erleben wir immer wieder neu. Da helfen aber auch keine Verordnungen aus Brüssel oder Berlin. Erfahrungen muß man sammeln, manchmal auch schmerzhaft, aber nicht verordnet bekommen.

Ich wünsche allen eine schöne Saison 2008, unserer Flotte immer den richtigen Wind, genug Wasser unterm Kiel, die Fender an der richtigen Stelle und eine glückliche Heimkehr.

Herzlichst Euer
Gerd Küncke

Vorstands-Info



Die Registrierung von Skippern und Yachten kommt mit Sicherheit.

Die im Deutschen Bundestag anhängigen Änderungen des Seeaufgabengesetzes stecken voller Regulierungsbestrebungen seitens des Gesetzgebers.

Noch auf dem Seglertag in Leipzig versicherte Klaus Gensemann - Ministerialrat im Bundesverkehrsministerium – wider besseres Wissen, es sei keine gesetzliche Verschärfung für Wassersportler geplant. Der „Yacht“ versicherte das Ministerium es sei keine Registrierungspflicht vorgesehen.

Tatsächlich aber war die Gesetzesvorlage schon im Parlament auf dem Weg zur Gesetzgebung. Die Bundestagdrucksache vom 19. Oktober hat schon die 1. Hürde im Parlamentsausschuß genommen und wird auch nicht mehr zu stoppen sein.

Der Deutsche Segler-Verband betont zwar immer wieder monoton, man sei gegen eine Registrie-

rungspflicht und die Gesetzesvorlage diene nicht zur Einführung einer neuen Registrierungs- oder Kennzeichnungspflicht für Sportboote. Das sehen namhafte Rechtsanwälte und rechtskundige Segler aber ganz anders. Die lauen Verlautbarungen des DSV kümmern die gesetzeshütigen Beamten im Ministerium recht wenig.

Wenn man die Lobbyliste des Deutschen Bundestages von 2007 liest, fragt man sich, wer uns eigentlich dort vertritt. Von den dort aufgeführten DSV Vertretern – Fritze, Lammert, Dr. Süß ist nur noch letzterer beim oder für den DSV tätig.

Die Bundestagdrucksache 722/07 vom 19.10.2007 enthält einen Gesetzentwurf zur Änderung seeverkehrsrechtlicher Vorschriften, nach dem unter anderen auch folgende Daten erhoben werden dürfen: Die Identifikationsmerkmale eines Sportfahrzeugs wie Name, Baujahr,

Bauart, Nationalitätenkennzeichen, sonstige amtliche oder amtlich anerkannte Kennzeichen. (Schon hier verbirgt sich die kommende Kennzeichnungspflicht für alle Sportboote)

- die Identifikationsmerkmale des Eigentümers, Betreibers, Charters oder Führers eines Schiffes oder Sportfahrzeuges.

- persönliche Angaben zu den an Bord befindlichen Personen.

Während die Bundesregierung in der Öffentlichkeit immer wieder behauptet eine Registrierungspflicht sei für Sportboote im Seebereich nicht geplant, hat man heimlich still und leise eine entsprechende Gesetzesänderung in den Bundestag geschleust.

Da nicht auszuschließen ist,

dass die erfassten Daten neben der Waschpo, der Küstenwache, dem Zoll und anderen Behörden auch an die Wassersportwirtschaft weitergegeben werden, würde sich für diese daraus eine perfekte Marktanalyse ableiten lassen.

Durch die laufenden Recherchen unseres SK H.B. Rüppell sind wir in dieser Sache immer auf dem neuesten Stand.

Wir werden diese Bestrebungen seitens Politik und Beamtentum weiter verfolgen und sorgfältig abwägen, was dagegen zu tun ist.

Sollte dieses Seeaufgabengesetz so durchkommen, müssen wir durch übertriebene Gesetzestreue die Behörden mit Papier volldröhnen, dass denen Hören und Sehen vergeht.

Gerd Köncke

Hilfen für die Törnplanung

Zu einer guten Törnplanung und Sorgfaltspflicht des Schiffsführers gehört neben der sicherheitstechnischen Ausrüstung des Schiffes besonders bei fremden Revieren eine gute Reiseplanung. Zur Erleichterung einer guten Planung unterhält das BSH seit mehr

als 10 Jahren die Bibliothek Sportschiffahrtsliteratur für Gewässer, die von deutschen Sportschiffen befahren werden.

Im Juli 2006 waren es ca. 700 verschiedene Bücher; wie Fachliteratur, Hafenhandbücher, Revierbeschreibungen, und Törnplaner.

Unter dem Titel „Törnplanung-Literatur in der BSH-Bibliothek“ ist eine Zusammenstellung aller vorhandenen Bücher zu finden.

Es besteht somit die Möglichkeit, sich umfassend über Reviere und deren Besonderheit für die Törnplanung zu informieren.

Diese Sportschiffer-Revierliteratur wird in Zusammenarbeit mit dem Hamburger Segler-Verband gesammelt, und zwar mit freundlicher Unterstützung durch Buchspenden der deutschen Verlage sowie durch Geldspenden der Versicherungswirtschaft, der Verbände und Vereine.

Die Bücher können in der Bibliothek Bernhard-Nocht-Strße 78,

Tel.: 040/3190 2493 eingesehen oder befristet ausgeliehen werden.

Öffnungszeiten:

Montag-Freitag 9.00 - 12.00 Uhr
und Dienstags 14.00 - 16.00 Uhr

Zusätzlich stehen Sportbootkarten, Seekarten und andere nautische Veröffentlichungen des BSH sowie ein breites Angebot internationaler Fachliteratur zur Verfügung.

Spenden für diese BSH-Sammlung werden gern auf das Konto des Hamburger Segler-Verbandes unter Spende-BSH-Bibliothek angenommen.

Hamburger Sparkasse

BLZ 200 505 50

Konto-Nr.: 1073-246116



Ziegelgrabenbrücke STRALSUND

Die Ziegelgrabenbrücke, die Stralsund über den Strelasund mit Rügen verbindet, bietet seit Dezember 2007 häufigere Öffnungszeiten für Wassersportler an:

5.20 - 9.20 - 12.20 - 17.20 und 21.30 Uhr für jeweils 20 Minuten. Sportbootfahrer müssen ca 10 Min.

vorher durch Aufenthalt in Brückennähe die Absicht der Durchfahrt anzeigen.

Informationsblatt



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

Hafenmuseum Hamburg

Die Stiftung Hamburg Maritim und das Museum der Arbeit heben eine Kooperationsvereinbarung zum weiteren gemeinsamen Ausbau des im Aufbau befindlichen Hafensemuseums geschlossen. Das bisher räumlich sehr beengte Schaudepot im historischen Kaischuppen 50A im Hansehafen wird auf 3000 qm erweitert. Einbezogen werden die schwimmenden Objekte vom Hafenmuseum, die Fahrzeuge der historischen Hafenbahn und der Stückgutfrachter MS Bleichen. Ebenso Teil der Ausstellung wird der hölzerne Ewer Hermann sein.

Das Hafenmuseum ist erreichbar mit der Maritime-Circle-Line und über einen kurzen Fußweg von der S-Bahn Station Veddel.

Ewer auf Elbgrund entdeckt

Auf dem Grund der Elbe, direkt neben der Fahrrinne liegt ein altes Schiffswrack. Gefunden wurde der vermutlich 200 Jahre alte Ewer bei

Voruntersuchungen zum Bau einer Kohlepier vor Bützflethersand. Sowohl am Bug als auch am Heck ertasteten die Unterwasserarchäologen einen Steven. Gebaut ist das Boot aus Eichenbohlen in Ziegelbauweise und verbunden mit handgeschmiedeten Nägeln.

Aktueller Flyer

„Gruppenangebote“

Ab sofort steht der neue Flyer „Gruppenangebote 2008“ allen Interessierten zur Verfügung. Ob per Draisine durch die Marsch, Mitsegeln auf der RIGMOR oder Kehdinger Matrosenpatent - mit rund 50 Tipps für Tagestouren bietet der Flyer einen umfassenden Überblick über attraktive maritime Gruppen-events an der Unterelbe. Der Flyer liegt in der Infostelle der Maritimen Landschaft Unterelbe* bereit.

**Geschäftsstelle Arge Maritime Landschaft Unterelbe GbR, Kirchenstieg 30, 21720 Grünendeich*
www.maritime-elbe.de

Seefunk gestern und heute

25.08.1976; 23.15 Uhr „We need a pilot for Roscoff“

Der Forschungskutter “Ursula” dümpelte vor der bretonischen Küste, die Hafeneinfahrt war gut zu sehen, aber wir wussten auch, dass zahlreiche Felsen der Küste vorgelegt sind. Die Anforderung des Lotsen blieb unbeantwortet. Wir ankerten und warteten den Morgen ab, der uns einen wunderbaren Blick auf die felsige Küste und die Hafeneinfahrt von Roscoff bescherte.

Zum Glück ging der Funkspruch ins Leere, denn der aus Brest angeforderte Lotse hätte uns eines besseren belehrt, nämlich den tideabhängigen Hafen, der bei Niedrigwasser mit 8 m Tidenhub trocken fällt, bei Tag anzulaufen.

Die Funktechnik war geprägt durch das Grenzwellen-Zweiseitenbandverfahren und der Funkpeilung zur Standortbestimmung (vergl. Bild). Alle Anrufe ob Seenot oder Telefongesprächs-

Anforderung wurden über die Grenzwellenfrequenz 2182 KHz eingeleitet, wobei dann nach Erreichen einer Küstenstation auf eine Arbeitsfrequenz verwiesen wurde.

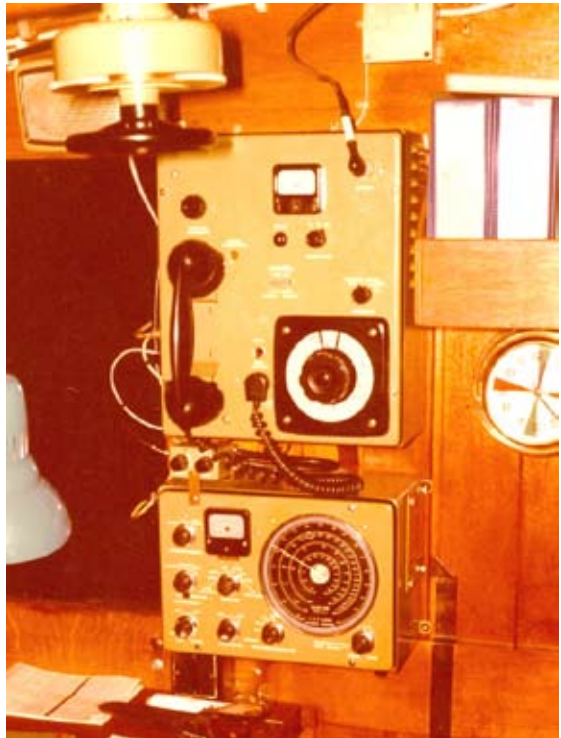


Foto: Andreas Herz

Für Seenotfälle wurde eine Funkstille zu jeder Viertelstunde von 3 Min. eingehalten (siehe Funkeruhr). Während dieser Funkstille war Routine-Funkverkehr streng verboten.

Grenzwelle und Langwelle haben eine große Reichweite, da die elektromagnetischen Wellen an der Ionosphäre auf die Erde zurück reflektiert werden. So kam es durchaus vor, dass besonders nachts (stärkere Reflektion) Anrufe von einem weit entfernten Teil der Erde sich mischten mit „naheliegenden“ Meldungen. War das der Grund, warum die Lotsenanforderung nicht ernst genommen wurde und unbeantwortet blieb ?

Mit dem GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) einigte man sich weltweit auf ein neues maritimes Seefunk-Rettungssystem. In den Jahren 1992 bis 1999 legte man für verschiedene Seegebiete, den Zonen A1 bis A4, Rettungsabläufe fest, die neben dem bisherigen UKW- und Grenzwellen- Seefunk die Satellitensysteme für Ortung und Alarmierung mit einbeziehen. Im für Yachten wichtigen küstennahen Seegebiet A1 ist der UKW-Seefunk das Arbeitsmittel. Was hat sich hier mit dem GMDSS geändert ?

Schon seit den 70er Jahren gibt es UKW-Sprechfunk auf See und viele Skipper haben hierzu ihre UKW-Sprechfunkzeugnisse abgelegt. Die hochfrequenten UKW

Wellen bereiten sich geradlinig aus und werden nicht an der Ionosphäre reflektiert. Bedingt durch die Erdkrümmung ist die Reichweite bereits begrenzt und es gilt die Regel: Sender und Empfänger müssen sich sehen können. So kommt der UKW-Sprechfunk vornehmlich in der Schiff-Schiff- oder Schiff-Hafen-Kommunikation zum Einsatz. Auch im UKW-Sprechfunk wurde weltweit eine Notfrequenz festgelegt, der Kanal 16 mit 156,8 MHz. Dieser Kanal, genutzt für alle Anliegen, quoll bald über von Meldungen aller Art, so dass eine ordentliche Funkwache für den Seenotverkehr unmöglich wurde.

Mit dem GMDSS wurde nun neben dem offenen Sprachanruf auf UKW und Grenzwelle ein digitales Anrufverfahren eingerichtet. Die hierfür erforderlichen digitalen Zusatzgeräte, die DSC-Controller, ermöglichen eine Alarmierung für Seenot-, Dringlichkeits- und Sicherheits- Meldungen per Knopfdruck. Auch für Routineverkehr können Schiffe mit DSC-Controller individuell oder in Gruppen „angeklingelt“ werden. Danach wird der UKW-Sprechfunkverkehr auf Kanal 16 (Grenzwelle 2182 KHz) oder einem Arbeitskanal wie

gewohnt abgewickelt. Kanal 70 ist im UKW-Bereich ausschließlich für diese digitale Alarmierung reserviert. Kanal 70 wird heute weltweit von der Berufsschiffahrt, den Küstenfunkstationen und Yachten, sofern sie einen DSC-Controller haben, pflichtgemäß automatisch abgehört. Ein per Knopfdruck ausgelöster DSC-Alarm führt automatisch zum „Peepen“ aller in Reichweite befindlichen DSC-Controller ob Berufsschiffahrt, Küstenfunkstelle oder Yacht. Neben der Alarmierung werden gleichzeitig die Schiffsdaten (MMSI-Nummer) und die Position (GPS) übertragen. Der Druck auf die meist durch einen roten Deckel gesicherte Distress-Taste - 5 Sekunden lang - reicht bereits zur Auslösung eines Seenotalarms und damit zur Einleitung eines umfangreichen Rettungsprogramms aus. Der nachfolgende Sprechfunkverkehr wird in Deutschland von der Seenotleitstelle in Bremen moderiert und ist mit entsprechender Funkdisziplin zu beachten bzw. zu befolgen.

Die Alarmierung in Notfällen auf See wurde mit dem GMDSS damit automatisiert, vereinfacht und sicherer gemacht. In der Konsequenz allerdings wurden die Hör-

wachen des offenen Funksprechverkehrs weitgehend abgeschafft.

Sind damit die Sportkameraden mit ihren nicht digitalen UKW Anlagen abgehängt ?

Zunächst ist festzustellen, der UKW-Sprechfunk findet weiterhin statt und kann auch mit den alten UKW Anlagen durchgeführt werden. Nach wie vor finden Gespräche über Arbeitskanäle statt, nach wie vor ist Kanal 16 für den Notverkehr bzw. für Anrufe wenn kein Arbeitskanal bekannt ist, vorgesehen. Die Hörwache auf dem UKW-Kanal 16 ist allerdings abgeschafft und die Berufsschiffahrt hat sich auf das automatische, digitale Abhören des Kanal 70 eingestellt. Ein über UKW-Sprechfunk eingeleiteter Notruf muss also nicht mehr gehört werden. In Deutschland hören die Küstenfunkstationen noch Kanal 16, im Ausland, z.B. im Mittelmeerraum, ist Kanal 16 überflutet von Fischereikommunikation und einem Durcheinander sozialer Nachrichten.

Eine Yacht ohne DSC kann also nicht am GMDSS teilnehmen, d.h. sie hat keine Möglichkeit einen Notalarm sicher abzusetzen.

Nun ist es dem Sportkameraden ja nicht verwehrt, zusätzlich zu sei-

ner UKW-Funkanlage einen DSC-Controller zu kaufen. Der Markt bietet reichlich DSC-Controller und kombinierte UKW-Funkgeräte an. Aber Achtung, das Vorhandensein einer einsatzbereiten DSC-Anlage an Bord verlangt ein neues UKW-Sprechfunkzeugnis und zwar für das Seegebiet A1 den SRC (Short Range Certification) und für A2 den LRC (Large Range Certification).

Die Interpretation der Einsatzbereitschaft des Geräts obliegt den Behörden. Eine leere Produktverpackung oder eine verwaister GPS Stecker auf dem Navigationstisch kann Konsequenzen haben. Der Betrieb eines DSC-Gerätes ohne gültiges Sprechfunkzeugnis ebenso wie die Existenz eines ATIS fähigen Funkgerätes ohne UBI-Zeugnis (UKW Binnenfunk) führt zu empfindlichen Geldstrafen sowie zu der Konfiszierung des Gerätes.

Beim Kauf eines DSC-Controllers wird die individuelle digitale Rufnummer (MMSI) nur von der Bundesnetzagentur vergeben, und die verlangt die Vorlage des SRC oder LRC. Anhand der MMSI-Nummer, die in den DSC-Controller eingeprogrammiert wird, wird im Fall eines DSC-Alarms das Schiff

identifiziert. Ausserdem kann man über die MMSI-Nummern anderer Schiffe diese gezielt „anklingeln“ und gleich auf einem automatisch zugewiesenen Arbeitskanal den Sprechfunk beginnen.

Der Skipper muss neben dem Schein zum führen des Schiffes auch in einer Person das Sprechfunkzeugnis besitzen. Die Verteilung der erforderlichen Scheine auf die Mannschaft ist also nicht mehr erlaubt. Beim Chartern von größeren Schiffen sind die erforderlichen, neuen Sprechfunkzeugnisse Bedingung.

So bleibt dem Sportkamerad heute nur übrig, will er an der DSC-Alarmierung des GMDSS teilnehmen, das entsprechende Sprechfunkzeugnis abzulegen. Die Überfüllung der Yachtschulen in den SRC-, LRC- und UBI -Kursen, sowie die vollen Prüfungen zeugen davon, dass sich diese Erkenntnis herumgesprochen hat. Die Prüfungsgebühren betragen € 150.- für den SRC und € 120.- für den UBI. Vorbereiten kann man sich entweder selbst „autodidaktisch“ oder durch Anmeldung in einer der vielen Yachtschulen, was mindestens noch mal so viel kostet.

Andreas Herz

Veranstaltungen

Der NORDEN hat Einiges zu bieten!



Oldtimer machen sich klar zum auslaufen, aus Glückstadt!

01. Mai	Die Heringsregatta	Kappeln
03. Mai	Die Rumregatta	Flensburg
9. bis 12. Mai	819. Hamburger Hafengeburtstag	
13. bis 15. Juni	Matjestage	Husum
19. bis 22. Juni	Glückstädter Matjeswochen	



Fotos: Peter Harder

Elbsegelei !

18. bis 20. Juli	Kutterregatta, Hafenfest,	Friedrichskoog
20. bis 29. Juni	Kieler Woche	
13. Juli	Duhner Wattrennen	Cuxhaven
18. bis 27. Juli	Travemünder Woche	
27. Juli	Wattolümpiade	Brünsbüttel
30. Juli bis 3. August	Hamburg Cruise Days <i>erwartet werden die Queen Mary II, MS Astor und MS Deutschland , AIDAaura</i>	
07. bis 10. August	Hanse Sail Rostock	
08. August.	Sea Cloud 2	Hamburg
15. bis 17. August	Flensburg Nautics	(voraussichtlicher Termin)
17. bis 19. August	Piratenspektakel Eckernförde 2008	
27. August	Queen Mary II	Hamburg
16. bis 21. September	Dithmarscher Kohltage	

Vorstands-Info

Am 30.03.2008 feierte Sven Gniffke

Konfirmation

Am 03.04.2008 begingen
Dagmar und Wilfried Schmidt ihren

*50 goldenen
Hochzeitstag*



Die Mitglieder der

SVR gratulieren
ganz herzlich !

Mitteilung vom



Jahreshauptversammlung Hamburger Segler-Verband

Am 26.3.2008 fand die Jahreshauptversammlung des HS in den Räumen des NRV statt.

Kerstin Kröger als Beisitzerin für Nautik, Sicherheit und Führerscheinwesen verweist auf die Bestrebungen zur Einführung von Ausrüstungsvorschriften und neue Kennzeichnungspflicht hin.

Bisher waren Segler auf freiwilliger Basis gut Ausgerüstet und jeder weiß, dass bei der Sicherheit an der falschen Stelle gespart wird.

Auch die Kennzeichnung von Sportbooten ist ausreichend geregelt. Jeder Bootseigner außerhalb von Binnenwasserstraßen muss sein Schiff unverwechselbar mit Namen, Vereinskürzel und Heimathafen versehen.

Die DGzRS hat eine Handy-Seenotnummer eingerichtet. Sie lautet 124124 ohne jegliche Vorwahl und ist für den küstennahen Bereich. Im Gegensatz zum UKW Seefunk können die Handy's aber nicht von den Küstenfunkstellen eingepieilt werden.

Zur Wiederwahl standen Dr. jur. Gerd Lau Stellvertretender Vorsitzender und Kerstin Kröger Beisitzer Navigation und Reinhard Lübs als Kassenwart an. Alle wurden einstimmig gewählt.

Erika Breckwoldt als Beisitzende für Leistungssegeln stellte sich leider nicht zur Wiederwahl.

Zum Beisitzer Leistungssegeln wurde Frank Martin Uhlemann (MSC) und zum Beisitzer Surfen Rainer Frohböse (WCH) gewählt.

Die Seglerjugend hat sich einen neuen Obmann gewählt: Christoph Nadolni, er wurde einstimmig bestätigt.

Der Verbandsbeitrag bleibt unverändert € 4.-- für Erwachsene und € 2,50 für Jugendliche.

Zubringer zum „Sommer“ Urlaub 2007

Wie die Vorjahre gezeigt hatten, gab es noch Sommer, die dieses Wort auch verdient hatten. Nur die Frühjahre bis Ende Juni hin waren nicht immer das Gelbe vom Ei. Aber wenn dann die warmen Tage kamen und anschließend die Sommer, die sich bis in den Oktober hinzogen, waren die unangenehmen Frühjahre vergessen.

Diesmal, 2007, war alles anders. Weil uns April und Mai uns schon einige Sommertage beschert hatten, steigerte sich die Erwartung eines langen warmen Sommers. Das änderte sich sehr schnell! Es folgten zu niedrige Lufttemperaturen und Nässe, und immer wieder kam der viele starke Wind zurück. Wir machten uns aber immer noch Hoffnung auf eine warme Segel Sommertour. Der Termin für die Abreise stand fest.

Da ich inzwischen mehr Zeit als meine Gisi habe, fahre ich wie auch in den letzten Jahren mit meinem Freund Wilfried schon den Zubringer vorweg, was sich positiv auf unsere zweiseame Urlaubstour auswirkt. Denn wir haben dann erheblich mehr Zeit, dort rumzu-

schippern, wo wir früher aus Zeitmangel die schönen Fjorde, Schären und Buchten nicht in Ruhe genießen konnten. Gerade diese Plätze abseits der so genannten „Rennstrecken“, malerische Gewässer mit schönen Landschaften und verträumte Ortschaften genießen wir. Auch bieten sich an Land schöne Wanderstrecken an, die genutzt werden möchten. Deshalb wollen Wilfried und ich auch dieses Jahr alles unternehmen, um eine solche Sommertour zu garantieren. Aber wie man ahnt, kommt es doch ein bisschen anders.

Die Leinen sind los in Finkenwerder, gleich bei Blankenese kommt ein dicker Schauer mit viel Wind. Ich freue mich immer, wenn auf diese Weise das Deck mit Süßwasser gewaschen wird, aber diese Art Deckwäscherei darf nicht zu lange anhalten! Es wird noch eine schöne Reise unter Segel zum Kanal. Es gibt wieder das unsinnige Warten vor den Schleusen, wobei wir auch noch unser Ölzeug benutzen müssen.

Aber der nächste Tag nach Spodsbjerg beschert uns Hoffnung auf Sommerwetter. Schon einen

Tag später wird uns eine stramme Kreuz bei viel Wind nach Kerteminde abverlangt. Abends braten wir frische Schollen an Land - im Regen. Nach Greena gibt es zum Glück einen Anlieger mit allen Windstärken und allen Wettern, außer Sonne. Das Gleiche gilt für die Tour nach Saeby, einem meiner Lieblingshäfen, wenn man einen guten Platz erwischt. Hier gibt es viel Abwechslung fürs Seglerherz und mit kurzen Seglerschritten ist alles an Land erreichbar.

Schon der nächste Tag bringt viel Wind aus West mit guten sechs, in Böen mehr. Sommertour?? Die kleinen Segel werden auf unserer Bambina klar gemacht, wir können unter Land laufen, so dass der Seegang noch nicht zu arg ist. Aber als wir draußen sind, steht fest, nicht Skagen, sondern Frederikshavn wird unser Ziel. Nach einer Stunde und 7 sm auf der Logge sind wir fest und halten unseren Anlegerdrink in der Hand. Gut so, denn der Wind nimmt noch zu. Es ist frisch, aber die Sonne scheint, so lässt es sich im Windschatten aushalten. Doch noch Sommertour?

Am nächsten Tag ist der Wind weniger: W – NW 4 – 6. Zweites Reff ins Groß und die Fock 4 ma-

chen es uns einigermaßen leicht, westlich bei Hirsholm durch die Untiefen zu kreuzen, trotz erheblichen Seegangs, der die Tonnensuche nicht leicht macht. Ab Strandby können wir ein Reff rausnehmen, eine leichte Luvkurve fahren und erreichen bequem Skagen. Wir finden nach langem Suchen in der innersten Ecke noch einen moderaten Liegeplatz. Die Norweger und Schweden mit ihren riesigen Pötte, egal ob Segel- oder Motoryacht, belegen kreuz und quer die Hafenbecken. Wichtig sind für diese Kameraden die preiswerten Lebensmittel, besonders die flüssigen mit dem komischen %Zeichen. Um diese Jahreszeit ist an Land immer Volksfeststimmung. Die Skandinavier genießen diese helle Jahreszeit (genannt Sommer) intensiv. Wenn wir noch dicke Pullover tragen, dann laufen sie schon in T-Shirt herum, und die Damen fangen für ihre zarte Haut Sonnenstrahlen mit sehr wenig Textil am Körper ein. Oh, tut das unseren Augen gut!

An einer der vielen Fischbuden mit ihren Köstlichkeiten und im Kaffeegarten „schlagen“ auch wir zu. Die Schiffsausrüster, die Werften, wo gewaltige Fischtrawler

überholt werden, regen zum Stauen und Fachsimpeln an.

Der nächste Morgen lässt uns schon um sechs Uhr auslaufen, weil ein vor uns liegender Schwede raus will. Aber als wir ablegen, tut sich dort noch nichts. Wir sind froh, dass es früh losgeht.

vom Kurs wegreißen. Der Großschiffsverkehr ist nicht so stark wie gewohnt. Die schwedische Küste ist durch die dicken Wolken früh erkennbar – Regen?? Auf schwedischer Seite kommen vereinzelt Yachten auf Gegenkurs, nicht immer mit angemessenen Segeln!



Mit rausche Fahrt durch grobe See!

Wir setzen das Groß mit zweitem Reff und Bullenstander, Fock 4 bei Wind aus W 5 – 6. Bis Skagen Rev läuft sehr grobe, überrollende See und wir haben klare Sicht. Später gibt es größere, lange Wellenberge die das Steuern etwas leichter machen. Aber trotzdem muss auf gepasst werden, das uns keine der großen brechenden Wellenberge

Wir steuern den Hamburg Sund vom Norden an. Mit GPS-Unterstützung ist es kein Problem mehr, wenn man auflandig in die Schärenwelt will. Drinnen im Küstenschutz und im Sund herrscht wirklich eine Art Sommerwetter, auch wenn die Temperaturen etwas anderes sagen. Ein bisschen shoppen fürs Abend-

essen und viel Wasser bunkern, weil es in der Schärenwelt knapp ist. Für uns geht es am Abend noch ein kleines Stück weiter nach Stensholm, wo wir mit Heckanker am Felsen festmachen. Hier ruht der Heimatdichter Gorch Fock, dessen Kriegsschiff „Wiesbaden“ bei einer Seeschlacht des ersten Weltkrieges gesunken ist.

Schon gestern Abend hat es etwas genieselt, nun regnet es kräftig!! Der Wind kommt morgens aus SO – S 3 – 4 – 5. Was soll man machen bei so einem (Sommer)Wetter? Also weiter. Nach der Enge im Havstensund,

können wir ausrefften, es wird langsam trocken und der Wind setzt sich aus Süd um 3 durch. Es geht an den Koster Inseln vorbei und wir kommen in norwegische Gewässer. Die Sonne kommt durch, damit kommt auch mehr Wind aus Süd 4 – 5. Bei Trestene Leuchtturm müssen wir das zweite Reff ins Groß nehmen, es wird angenehm warm. So landen wir in einer wunderschönen Naturbucht Rinsholm / Engelsvik an einer Tonne. Am Ufer sehen wir vereinzelt hübsche bunte kleine Holzhäuschen, umgeben von Grün und vielen bunten Blumen.



Risholm - Engelsvik

Es ist 23 Uhr am Abend, noch ziemlich warm und ebenso hell wie am Tage. Ich stelle Wilfried eine Frage, worauf er aufrichtig und gewissenhaft antworten soll: „... Wollen wir noch ein Glas Rotwein trinken!“ Er antwortet ohne lange zu zögern mit einem klaren, „Ja!“ Zumindest durch solche Rituale kommt ein bisschen Sommerstimmung an Bord auf.

Wilfried und ich sind schon einmal zusammen nach Oslo gefahren, nur haben wir diesmal erheblich weniger Zeit. Aber ab jetzt sind wir im „Zeitfenster“ und brauchen uns keine Gedanken mehr machen, ob wir zum abgemachten Termin in Oslo sein können. Bisher bin ich zufrieden mit den günstigen Windrichtungen, es hätte ja auch anders kommen können. Nur das mit dem Sommer...

Um neun Uhr legen wir am nächsten Tag ab. Es ist bewölkt, aber trocken, 17 Grad (gefühlte sogar 20 Grad). Wind weht aus südlichen Richtungen um 3, es wird hoch am Wind gesegelt, Spinnaker gesetzt, mal wieder Groß und Fock I und wieder Spi., ein herrlicher Tag, den viele auf dem Oslofjord ausnutzen.

Wir machen in Dröbak Zwi-

schenschstation, wo der Oslo Fjord seine engste Stelle hat. Dröbak ist ein Ort mit vielen bunt verzierten, alten Holzhäusern, wo Reeder, Kapitäne und Werftbetriebe um 1900 ansässig waren. Er ist etwas zu vergleichen mit Blankenese, nur kleiner und nicht so stark bebaut. Viele Jahre beherrschten dann Künstler diesen wunderschönen Ort, was noch heute sichtbar ist. Nachdem wir den ganzjährigen Weihnachtsmarkt in einer Holzkirche und das „Juul Postamt“ besucht haben, geht es für uns weiter an der Oscarsborg Festung vorbei, wo 1940 im Morgenrauen der deutsche Kreuzer „Blücher“ versenkt wurde.

Wir machen in einer verträumten Bucht „Sandspollen“ längsseits an einem Felsen fest. Das ist ein Geheimtipp der Osloer Fahrtensegler. Luft 19 Grad, Wasser 18,5 Grad. Sommer??

Abends gibt es Lachs selbst geräuchert, wie es sich gehört für einen 4-Sterne-Kreuzfahrer.

Am nächsten Morgen bade ich im Eiltempo, das Wasser hat doch nur noch 17,5 Grad. Der Wind ist sehr mäßig, dadurch kommen wir nur langsam voran, aber das Wetter wird wärmer, die Sonne ist da. Was will man mehr. So laufen wir in ein

Schärengbiet, das mit vielen größeren, weißen Sommerhäusern bestückt ist, aber immer noch erholbare Natur und Ruhe bietet. Hier im Schärengbiet liegen wir wieder an einer Tonne in Östre-Nesøy. Es ist tatsächlich Hochsommer-ähnlich geworden, wir baden bei 21 Grad Wassertemperatur.

Dann relaxen wir, trinken Kaffee und halten ein kurzes Mittags-schläfchen.



Im Sandspollen am Felsen

Danach kommt unser Bastelspieltrieb. Ich ziehe Wilfried in den Mast, das Steuerbord Fockfall läuft nicht sauber, der Deckstrahler wird überprüft. Ein neuer Fäkalien-Tankanzeiger wird installiert, endlich nach vier Jahren funktioniert er nun.

Nach dem Ablegen müssen wir noch eine halbe Stunde raustuckern, weil dann erst Wind aus Süd mit 2 – 3 durch kommt. Es geht weit über den inneren Oslo Fjord am Kap Nesodden vorbei, wo der Fjord einen Schlenker wieder nach Süden macht, von Oslo weg.

Wieder suchen wir eine kleine Bucht auf und finden eine freie Boje in Malmøy.

Auch hier haben Fischer gewohnt, bevor ihre Häuser zu Sommerhütten umfunktioniert wurden. Wir stellen uns immer wieder vor, wie abgeschieden sie hier gelebt haben. Ohne Strom, Fernseher, Doppelverglasung usw. Hier unten am Ufer sind gemütliche kleine Badehäuschen

für fast jedes Sommerhaus, wovor man auch sein Boot liegen hat. Am Nachmittag fährt man raus, um mal eben Lachs zu angeln, dann ist die ganze Familie an Bord inklusive Hund.

Unser Schlauchboot wird klar gemacht, weil wir es auf dem weiteren Sommertörn öfters benutzen



Eine Saunahütte mit Bootsanleger, gehört zum Sommerhaus!

wollen. Wir haben gestern gar nicht mitbekommen, dass Freitag der 13. war!! „Macht ja nichts!“

Gegen Abend kommt etwas Regen. Anstatt mit Sommeraktivitäten vertreiben wir uns den Abend mit viel lesen: alles was so in der „Yacht“ steht und „man(n)“ wissen muss! Ohne Sonne verlockt es nicht zum Baden.

Wir fahren am nächsten Tag das letzte Stück nach Oslo. Die Sonne kommt etwas durch. Es ist leicht bewölkt, als wir in der Marina Frognerkilen festmachen. Hier sind einfache ruhige bewachte Liegeplätze nahe der Stadt. Von hier aus haben

wir die Schiffe der Colorline im Blick, auf der anderen Seite liegt am Berggipfel die Holmenkollen Skisprungschanze. Wir haben unser Ziel wie geplant erreicht. Wenn es hätte sein müssen, so wären auch noch mehr Segelstunden drin gewesen, oder auch mal eine Segelnacht. Für Wilfried (er ist pin-nensüchtig) und mich ist es mehr als Segelspaß, solche Strecken zu schippern. Sonnenanbeter sind wir zwar nicht, aber gegen Wärme und ein bisschen mehr Sommer hätten wir gar nichts einzuwenden gehabt.

Wir durchkreuzen zu Fuß die hübsche alte Hauptstadt Norwe-

gens, genießen, soweit es zeitlich geht, die schöne Atmosphäre am Wasser und organisieren Wilfrieds Rückreise nach Bayern.

Gisi kommt am nächsten Tag per Flieger aus Hamburg. Es sind preiswerte Verbindungen für Crewwechsel. Inzwischen ist tatsächlich Sommerwetter eingetreten. Dauerhaft??

Es bleibt aber auch in den nächs-

ten 4 Wochen „frühherbstlich“ mit einigen schönen „Septembertagen“ dabei. Dennoch genießen wir die schöne Landschaft des Oslofjords und der schwedischen Westschären und die Sonnentage.

Aber die kommende Saison hat bestimmt einen tollen Sommer, wetten dass...!!

Bericht und Fotos von Peter Harder



Am Felsen auf Haeöy

Rezepte

Stockbrotzeit ?



Grundrezept:

500g Weizenmehl

1 Päckchen Trockenbackhefe oder 1 Würfel Frischhefe 42 g

75 g Zucker, 1 Päckchen Vanillezucker, Salz

250 ml lauwarme Milch

75 g zerlassene, abgekühlte Butter, 1 Ei, geriebene Zitronenschale

Zubereitung:

Bei Trockenbackhefe das Mehl in eine Rührschüssel sieben und die Hefe gleichmäßig mit einer Gabel unterrühren; oder –

Bei Frischhefe das Mehl in eine Rührschüssel sieben, in der Mitte eine Vertiefung drücken und die Hefe hineinbröckeln. Mit etwas Zucker bestreuen und mit etwas lauwarmer Milch verrühren.

Zugedeckt 15-20 Minuten gehen lassen. Alle übrigen Zutaten zu dem Mehl geben und gut zu einem Teig verarbeiten. Den Teig dann zugedeckt an einem warmen Ort ziehen lassen, bis er sich sichtbar vergrößert hat – also aufgegangen ist.

Nun den Teig in 4 - 5 cm große Kugeln teilen. Diese Kugeln werden dann von jedem zu einer Wurst gerollt und spiralförmig um einen Stock gewickelt.

Dann zum Backen über das offene Feuer halten (meistens löst sich der Teig, wenn er dann gar ist, leicht ab), mit Butter bestreichen, Zucker in die Butter streuen und dann zum Kandieren kurz erneut über das Feuer halten.

Guten Appetit!

Quiche

Grundrezept:

250g Weizenmehl, 125g Butter, 1 Ei, 1 Prise Salz, 1EL Mineralwasser

Zubereitung:

Das Mehl in eine Rührschüssel geben und mit allen anderen Zutaten zu einem glatten Teig kneten. Den Teig in 2 Hälften teilen. Mit dem Nudelholz dünn ausrollen und den Boden zweier gefetteter Springformen damit auslegen.

Für den Belag 1: 1 Gemüsezwiebel, Würfelschinken, 100 ml Sahne, 1 Ei, 100g Reibkäse: Gouda oder Emmentaler, Salz, Pfeffer, Gewürze.

Zubereitung:

Die Gemüsezwiebel in sehr dünne Scheiben schneiden und in der Pfanne andünsten, dann den Würfelschinken dazugeben. Die Zwiebel-Schinkenmasse auf dem Teig verteilen. Ei, Sahne, Pfeffer, Salz und Gewürze verquirlen und über die Zwiebelmasse geben, den Käse darüberstreuen.

Für den Belag 2: 150g Blattspinat, 1 Zwiebel, 100g Feta (Schafskäse), 50g Schmand, Salz, Pfeffer und Muskat.

Zubereitung:

Die Zwiebel in der Pfanne andünsten, den Blattspinat dazugeben und kurz dünsten, die Masse auf dem Teig verteilen. Schmand, Salz, Pfeffer und Muskat gut verrühren und dünn über der Spinatmasse verteilen. Den Feta darüberbröseln.

Backzeit im vorgeheizten Backofen bei 180°C ca. 15.Minuten.

Vorstands-Info

Mitgliederstand

Bootsbestand

zum 01.01.2008

Aktiv	75 Mitglieder	Kielschiffe	43
Passiv	52 Mitglieder	Kielschwerter	3
Jugendliche	20 Mitglieder	Jollenkreuzer	4
		Jollen	2
		Motorsegler	4
		Motorboote	16
		Jugendkutter	1
Gesamt	147	Gesamt	73
(davon	12 Ehrenmitglieder)		

Wir begrüßen als neue Mitglieder:

Elke Herz	passiv	
Bärbel Wulfes-Briese	passiv	
Jens Briese	mit seinem Motorboot	„ALBATROS“



50 Jahre Mitgliedschaft

Klaus Peters

03.09.2008

Eintritt am

03.09.1958

Mitteilung des DSV



Funkzeugnisse

DSV für Übergangsregelung und Vereinfachung

Der Deutsche Segler-Verband hat sich gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für eine erneute Übergangsregelung für die seit 1. Oktober 2007 eingetretene Bußgeldbewehrung der Funkzeugnispflicht ausgesprochen. Die Bußgeldbewehrung war bis zum 30. September 2007 ausgesetzt worden. Die Saison 2007 hat jedoch gezeigt, dass diese Frist für Wassersportler zu kurz bemessen

war. Außerdem schlägt der Verband dem Ministerium vor, den Prüfungsfragenkatalog auf weitere Vereinfachungsmöglichkeiten zu prüfen. Dies würde Ausbildung und Prüfung für die Bewerber erleichtern. Auf der DSV-Homepage wurde eine Datenbank eingerichtet, die Auskunft über Vereine und Ausbildungsstätten gibt, die zum Funkzeugnis ausbilden.

Siehe www.dsv.org. Menü Führerscheine/Funk.

Ausrüstungspflicht mit Fäkalientanks: Zur Saison 2008 treten neue Regelungen zur Nachrüstungspflicht mit Fäkalientanks für Yachten auf der Ostsee in Kraft.

Demnach sind künftig alle Schiffe, die vor 2003 gebaut wurden und weniger als 11,50 m lang (Rumpflänge) oder weniger als 3,80 m breit sind (jeweils + 1 m zur bisherigen Regelung) sowie

alle Schiffe, die vor 1980 gebaut wurden, von der Nachrüstungspflicht befreit. Darüber hinaus kann im Einzelfall die Befreiung von der Nachrüstungspflicht beim Bundesamt für Seeschifffahrt und

Hydrographie beantragt werden. Die Befreiung wird gewährt, wenn durch ein Gutachten nachgewiesen wird, dass die Nachrüstung „technisch unmöglich“ ist oder dass deren Kosten entweder 10 Prozent des Schiffswertes oder 4000 Euro übersteigen. Das Gutachten muss von einem öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen oder von einem gemäß Norm EN 45013 zertifizierten Boots- und Yachtsachverständigen erstellt werden. Alle anderen Sportboote, die die Ostsee befahren und eine Toilette an Bord haben, müssen mit einem Rückhaltesystem und einer

Vorkehrung für die landseitige Entsorgung (entsprechend ISO 8099) ausgestattet sein. Die Nichtbeachtung kann mit einem Befahrensverbot und einem Ordnungsgeld geahndet werden. Dies ist das Ergebnis von Gesprächen zwischen den zuständigen Ministerien und dem Deutschen Segler-Verband, dem Deutschen Motoryachtverband sowie dem Bundesverband Wassersportwirtschaft. Der DSV hatte seit Inkrafttreten der 2. Ostseeschutz-Änderungsverordnung im Dezember 2004 eine sportgerechte und handhabbare Regelung dieser Thematik gefordert.

Sportboothafenverordnung wird überarbeitet:

Der Wirtschaftsminister von Schleswig-Holstein, Herr Austermann hat in einem Schreiben an den DSV angekündigt, dass sein Ministerium im Jahr 2008 eine Revision der Sportboothafenverordnung anstrebe. Damit will er „den berechtigten Interessen aller Seiten gerecht werden“.

Nach Auffassung aller betroffenen Wassersportvereine geht die 2005 novellierte Verordnung

weit über die Erfordernisse der internationalen Regelungen hinaus. Außerdem ist sie in vielen Teilen praxisfern und bürdet den Hafentreibern unsinnige Bürokratien und Kosten auf.

Da hat die Bürokratie mächtig übers Ziel hinausgeschossen und eine völlig unsinnige Verordnung erlassen.

Der DSV hat beim Oberverwaltungsgericht Schleswig ein

Normenkontrollverfahren gegen einzelne Teile der novellierten Verordnung initiiert und unterstützt. Parallel zu dem Gerichtsverfahren hat sich der DSV wiederholt dafür eingesetzt, auf politischer Ebene eine praxisingerechte Lösung herbeizuführen. Dies scheint nun auf einem guten Weg, nachdem die Zuständigkeit für die Sportboothäfen zu Jahresanfang vom Umwelt- auf das Wirtschaftsministerium übergegangen ist und Minister Austermann den Gesprächswunsch des

DSV aufgegriffen hat. Da kann man schon mal fragen: „warum nicht gleich so?“. Sicher, das Präsidium des DSV ist ehrenamtlich tätig, aber die Angestellten der Geschäftsstelle sind hier in der Pflicht für das Präsidium und für die Seglerwelt.

Der Yachthafen Wedel hat jedenfalls auf Grund der Verordnung schon eine Menge Geld investieren müssen, welches sicher für andere Objekte besser angelegt worden wäre.

DARSSER ORT – Baggerung in Aussicht gestellt

Der DSV begrüßt die Entscheidung des Landtages Mecklenburg Vorpommern, die Zufahrt zum Nothafen Darßer Ort erneut baggern zu lassen, wenn der Neubau eines Alternativhafens gesichert ist.

Da der Neubau eines Alternativhafens aber durch den Bürgerentscheid der Anwohner Prerows

vorerst gestoppt wurde, wird wohl auch nicht gebaggert und es bleibt leider wie es ist. Auch hier muß wohl erst ein Unglück geschehen, bevor die Landesregierung aktiv wird. Noch ist die Seglerlobby zu schwach und die Reedereien machen nicht genug oder keinen Druck gegen die Verlegung des Seenotkreuzers nach Barhöft.



Dütt un Dat



Aktuell zur Saison! Teil I.

Ein Tipp aus der Praxis: wenn sich etwas bewährt, gebe ich es auch gern weiter. Sicherlich wundert Ihr Euch darüber, dass seit mehreren Jahren mein Unterwasserschiff im Herbst so sauber ohne Bewuchs ist. Nun es hört sich banal an, ist es aber nicht. Denn ich benutze bei meiner Schiffsgröße zwei große Knoblauchzehen, für jede Seite eine, je nach Revier, die ich zur Effektivität mit dem Messer einritze. Ich verknüpfe sie mit einem gut leitenden Draht, der mit einer Plastik-Ummantelung versehen sein sollte. Ich hänge die Zehen zirka einen halben Meter unter

die Wasserlinie und verbinde den Draht mit der Alu-Seerelingleiste. Es muss allerdings gewährleistet sein, dass die Relingsleiste einen guten Kontakt zum GFK Rumpf hat, zum Unterwasserschiff. Den Draht befestige ich mit einem gut leitenden Messingschäkel, der sich leicht zum Segeln lösen lässt und so gut zu verstauen ist. Merkt Ihr in der Saison eine leichte Korrosion zwischen Schäkel und Aluleiste, so kann man davon ausgehen, dass ein guter Kontakt besteht!

Im Herbst beim Aufslippen sieht man den Erfolg. Wetten?

1. April 2008

Peter Harder

Neue Ideen für die Bootshalle

Wir, die etwas länger im Verein sind, wissen wer beim Auf- oder Abslippen gemeint war, wenn es hieß: der mit der „Pauke“ oder der mit der „Fidel“, hat ge-

sagt Damit sind zwei unserer Slipmeister gemeint, Ingo und Dieter. Der mit der Fidel konnte jetzt endgültig in den wohl verdienten Ruhestand gehen, hat er doch min-

destens 35 Jahre diesen Slipmeisterjob ausgeführt. Ingo hat, so glaube ich, noch ein paar Jahre nach, will auf jeden Fall den Rekord brechen, um ins Guinnessbuch des SVR zu kommen. Beide haben uns auf ihrer Art mit viel Sachverstand geleitet, bei nicht immer leichten und komplizierten Slip- und Bootslegerarbeiten. Der eine mal mit „Paukenschlag“ der andere mit der „Fidel“, d.h. mit leiseren Tönen. Trotz unterschiedlicher Instrumente als Solisten oder im Duett. Die Musik passte sich mit der Zeit an, der Paukenschlag wurde sanfter. Unter beider Leitung ist es unfallfrei abgelaufen. Dafür beiden unsere Hochachtung.

Ende Dezember, Adventszeit, vor der Wahl im neuen Jahr, bei der auch die Slipmeister gewählt werden, leuchtet in der Bootshalle auf der „Sutje“ ein Mini-, im Clubhaus ein großer hübsch geschmückter Weihnachtsbaum. Nach einer der wenigen Frostnächte (also saukalt in der Bootshalle, im Clubhaus mollig warm) erfahren wir Pensionäre und Rentner eine „Idee“ von Ingo. Sieht er es als seine Wahlveranstaltung? Fürchtet er um seinen Job als Slipmeister? Er „nötigt“ uns Rentner unter seinem Damp-

fer in der kalten Halle zum Pferdewurst essen und zum Glühwein trinken und klönen. Man mag es auch nicht ausschlagen: Wo soll er dann mit dem kostbaren Gesöff hin? Oh Wunder, die ersten Glühweine sind getrunken, es wird immer angeregter geklönt, und so kalt ist es nun auch nicht mehr. Es wird über schöne Segeltörns mit richtigen Sommer in der Erinnerung geschwelgt. Und darüber, was für wunderschöne Formen und Linien unsere Liebsten haben, denen wir hier in der Halle genussvoll über den Bootsbauch streicheln. Wir sind Kumpel und helfen Ingo mit vollem Elan, die wohl temperierte rötliche Flüssigkeit zu beseitigen. „Oole Lüüt, drinkt jo ok nich veell!“

Inzwischen ist es Anfang Februar. Wieder liegt eine der kältesten Nächte (minus 2 Grad) im neuen Jahr hinter uns. Dieter, der Bootseigner der „Vito“, hat die Rentnerecke eingeladen. Er macht vieles nach, was Ingo vorher an seinem Dampfer getestet und ausprobiert hat, und was Dieter dann für gut befindet. So hat die „Vito“ inzwischen eine Wallschiene (Scheuerleiste), ein Sprayhood und vieles mehr erhalten, nur die Wickelfock

fehlt noch! Auch Ingo's Feier in der eiskalten Bootshalle hat offensichtlich Dieters Gefallen gefunden. Nun stehen wir jedenfalls wieder auf dem kalten Steinfußboden in der Bootshalle, obwohl das Clubhaus frei ist. Aber es duftet angenehm nach Glühpunsch. Aber wer hätte gedacht, dass Dieter so „selbständig“ Würstchen brühen, uns den Glühwein in vorgewärmten Bechern kredenzen, etwas braunes Hochprozentiges wohl dosiert zur Verfeinerung dazu reichen kann. Das haben wir nicht erwartet, macht sonst doch seine Hilli alles für ihn. Oder hat er das auch bei Ingo abgeguckt? Jedenfalls mundet es, und kann von anderen fast nicht getoppt werden. Aber man munkelt, dass Dieter den Glühweinkessel genau neben seine hölzerne Yacht gestellt hat, damit sich die Planken schon mal zuziehen und der Kahn beim Zuwasserlassen nicht absäuft. Auch soll beobachtet worden sein, dass er eine Pferdewurst mit Knoblauch sehr fein püriert bei sich an Deck gestellt hat, damit die possierlichen Holzwürmchen in den alten Mahagoniplanken, mal etwas anderes zu beißen bekommen.

Warum flüchten die „alten Leu-

te“ in die Bootshalle, da kann doch irgendetwas nicht in Ordnung sein. Auch in der Halle darf Martin nicht rauchen, also muss es wohl andere Gründe geben. Jedenfalls sollte man sich um die „Alten“ mal kümmern und prüfen, ob die Bootshalle nicht geheizt werden kann. Denn es bieten sich viele gemütliche Plätze unter den Booten an, wo man ähnliche Zusammenkünfte im Winter machen könnte, z.B. unter der „Merlin“, wenn das Ruderblatt ausgehängt ist, oder unter Bernis Jollenkreuzer, wenn der hoch genug aufgebockt ist. Auch sanitäre Anlagen sollten dort geschaffen werden, denn der Alkoholgenuss schlägt besonders bei uns Älteren auf die Blase. Nun, für den beheizten Fußboden, da könnte man die vorhandenen Platten der Tanzfläche mit unterfüttertem Styropor nutzen. Vielleicht könnte sogar ein Wellness-Bereich mit Trimmgeräten geschaffen werden! Schließlich brauchen wir einen Ausgleich für die üppigen Speisen und den Alkohol. Das würde die Gesundheit und Fitness fördern. Wir Rentner hätten jedenfalls noch viele weitere Ideen.

Sollte man von höherer Vereinsstelle einen Riegel davor schieben

und Einhaltung gebieten? Es ist fast ein Warnsignal. Sind denn die Senioren-Kameraden mit dem „Eggboot“, mit „Nina und Madonna“ nicht ausgelastet? Da haben wir ein schönes Clubhaus, gepolsterte Bänke und Stühle mit Blick auf die Elbe! Oder ist ihnen einfach nur zu

wohl? Sollte wochentags die Heizung im Clubhaus niedriger eingestellt werden?

Quatsch! Hoffentlich bleiben wir Rentner lange fit und gesund, denn der Verein braucht solche Typen!

Peter Harder

Termine 2008

Versammlungen	Mittwoch	23.04.2008	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	Mittwoch	05.03.2008	
mit allen Ressortvertretern:	Mittwoch	17.12.2008	
Flaggenparade	Samstag	19.04.2008	
Abfahrt und Flaggenparade	Samstag	04.10.2008	
<i>anschl. Treffen im Clubhaus</i>		HW 8:08	NW 15:23
Aufsplippen - 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.

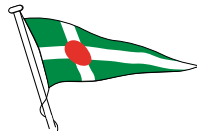


„Rushhour“, von Astrid und Michael Krebs, auf der Unterelbe.

Foto: Peter Harder



Die Meerjungfrauen von Droeback



Segler-Vereinigung Reiherstieg von 1926 e.V.

Finkenrieker Hauptdeich 14 · 21109 Hamburg

www.svr-hamburg.de

info@svr-hamburg.de