

Elbsegler

SVR Magazin

I / 2009

Segelrevier Kieler Förde!

- *Reisebericht über einen Törn auf der Elbe und den Kanälen in Niedersachsen*
- *Neues von der NINA*



Foto: Thomas



Foto: Andreas Herz

Travemünde - Passathafen 2008

Impressum

Herausgeber: Segler-Vereinigung Reiherstieg von 1926 e.V.
Finkenrieker Hauptdeich 14 – 21109 Hamburg
www.svr-hamburg.de info@svr-hamburg.de
14. Jahrgang 27. Ausgabe 150 Exemplare

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

Pressewartin: 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 2/2009 ist der 30. Oktober 2009

Liebe Elbsegler-Leser!

Am 1. Juni 2008 wurde der Hamburger Sportbund 60 Jahre alt. Das bedeutet 60 Jahre Engagement für den Sport in Hamburg. Aus diesem Anlass wurde natürlich eine kleine Chronik erstellt. Wie es so üblich ist, natürlich mit einem Grußwort unseres ach so geliebten Bürgermeisters. Ich erlaube mir aus diesem Grußwort zu zitieren:

„Aber über diese persönliche Bedeutung des Sports für den Einzelnen hinaus, können wir die Bedeutung des Sports für eine Stadt wie Hamburg gar nicht hoch genug schätzen. Freundschaft, Vertrauen, Geselligkeit, Integration, körperliche Gesundheit, geistige Ventilwirkung – wie würde eine Gesellschaft aussehen, in deren Skelett die Wirbelsäule Sport fehlen würde? Und wie würde der Sport in Hamburg aussehen ohne die vielen Frauen und Männer, die sich mit großem Fleiß und viel Herzblut im HSB in diesen 60 Jahren letztendlich auch für uns alle, für unsere Stadt engagiert haben?“

Beim Lesen dieser Zeilen ist mir schlagartig wieder hochgekommen, wie schofelig der Sport und auch die Führung des HSB – damals noch Herr Dankert – von der Senatorin Dinges Dierig im Auftrag des Senates und damit des Bürgermeisters behandelt worden ist.

Es sollten die Sportplätze und Turnhallen in ihrem maroden Zustand in die Obhut und Verwaltung der Vereine übertragen werden, egal ob die Vereine dazu in der Lage sind oder nicht. Aber kann man von Politikern etwas anderes erwarten? Was nutzen uns schöne Worte hinter denen nur Hohlräume stecken?

Der Sport in den Vereinen ist ein soziales Muss in einer Stadt wie Hamburg. Da hat die Politik die verdammte Pflicht die Vereine zu unterstützen und den vielen Ehrenamtlichen nicht das Wasser abzugraben und damit die Lust zu nehmen.

Geia Küncke

Aus der Vereinigung

Unsere „NINA“ hat etwas Neues bekommen!

Die Segelsaison 2008 neigt sich dem Ende, das bedeutet mal wieder beim Verein vorbeischaun und „een beten öber düet un dat snacken!“ Die Nina liegt noch hoch und trocken an Land und ist von „Berni“ von der „Schwalbe“ auf Hochglanz, wie sich das für eine Motoryacht gehört, aufgefixt worden. *(Ich bedauere es ja immer, wenn die Nina mit ihrem „Kriegsschmuck“, den hässlichen Arbeitsfendern zu Wasser gebracht wird. Kann man denn die Schöne nicht bis zu ihrem Einsatz im vollen Glanz erstrahlen lassen, ohne die Außenhaut vorher zu verunzieren?)*

Berni hat schon wieder „Visionen“ (wie Brackelmann aus Büttenwarder sagen würde): Man müsste ein neues Eggboot bauen mit zwei starken Motoren. Das ist eine gute Idee, nur wovon? Und wer soll die Arbeiten ausführen? Schon sprudelt eine weitere Idee

heraus: Wir müssen unserer Nina unbedingt ein Bugstrahlruder verpassen, damit sie die Kurven besser meistert.

Auch diese Idee finde ich nicht ganz schlecht - nur, hast du mal im Katalog nachgesehen, was so ein Teil kostet? Also, aus Kostengründen ist das nicht das Richtige für unseren Vereinsetat.

„Meine Idee hat vor zwei Jahren kein Gehör bei euch gefunden!“

„Wieso, welche denn?“

„Na, die mit dem Gelenkruder“.

„Dazu muss ich eine Zeichnung haben, dann bauen wir so ein Ding.“ ist Bernis Antwort.

Aber dazu ist es ein bisschen spät, muss doch die Nina in zwei-einhalb Wochen ins Wasser, und ich will eine Woche davor noch zur Elbquelle ins Riesengebirge, nicht mit dem Boot, sondern mit dem Fahrrad. Diese Verwirklichung meines Jugendtraums muss sein. Ich versuche, meine alte Zeich-

nung von einem Gelenkruder mit Berechnungen zu Hause aufzustöbern. Aber nichts ist zu machen, die habe ich irgendwie entsorgt. Wegen der davonlaufenden Zeit, skizziere ich so aus dem „Lameng“ einen Entwurf unter Berücksichtigung des vorhandenen alten Ruders und des vorhandenen Materials.

Noch am gleichen Tag demonstrieren wir die alte Anlage und das erste Material wird hergesucht und zurechtgeschnitten und mit der Flex bearbeitet. Nun brauchen wir einen Kameraden, der uns den Kram zusammenschweißt, um die nächsten Arbeitsgänge vorzubereiten. Da bietet sich wie selbstverständlich Otto von der „Kim“ an: „Legt man alles zurecht, ich mach das schon!“ Schon liegen die Teile fix und fertig geschweißt in den nächsten Tagen für uns da. Jetzt folgen die nächsten Arbeitsgänge, die sich zu einem unvorhergesehenen Puzzle entwickeln. Wieder greift Otto zur Schweißelektrode und lässt die einzelnen Eisenteile zu einer Einheit werden. Berni und Co. sorgen für die Montage des fertigen Gelenkruders.

Leider bin ich nicht dabei, als die Nina zu Wasser geht und die ersten Eggfahrten unternommen werden.

Ich höre nur von dem Erfolg, was für enge Kurven man jetzt mit dem neuen „Knickruder“ fahren kann. Nur geht jetzt das Steuerrad verdammt schwer!

Also, bei nächster günstiger Tide muss die Nina auf den Slipwagen. Alle, die angesprochen werden zum Helfen, sind rechtzeitig da. Wir entdecken eine Unebenheit am neuen Rudergelenk, sie wird korrigiert und schon geht die „Schöne“ wieder ins Wasser. Aber was ist dass? Man kann tolle enge Kurven fahren, aber die Schwergängigkeit und das Haken in der Ruderanlage kommen von etwas anderem! Zur Entlastung der Steueranlage noch einmal schnell die Nina auf das Slip, denn die Tide ist bereits am Ablaufen. Die hintere Ruderklappe wird demontiert. Wieder im Wasser stellen wir fest, dass der Steuerkabel-Zahnkranz sich verabschiedet. Was nun? Eine neue Steuerseilaufnahme muss her, sie hat nur ein Jahr gehalten. Es nützt alles nichts, für unseren „Arbeitsdampfer Nina“ muss eine stabilere Steuereinheit her!

Hydraulik wäre nicht schlecht. Aber für unsere Zwecke, wenn der Mann am Steuerrad kein Gefühl mehr hat, sollte etwas im Propel-



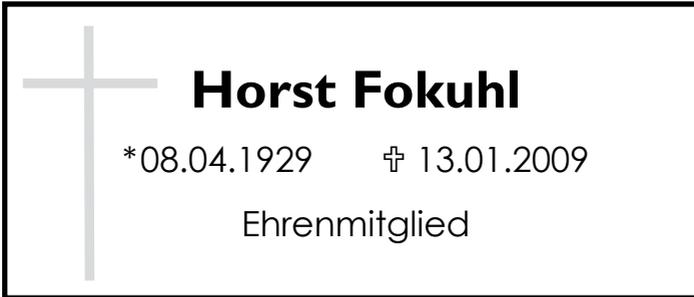
ler oder in der Ruderanlage haken, ist das nicht unser Ding. Also wird eine richtige Ruderanlage mit Kettenrad und Seilzügen gebaut - mal eben! Es dauert etwas länger, kluge Sprüche sind zu hören, was und wie man alles machen könnte, aber es kommt niemand auf die Idee, zumindest als Handlanger zur Hand zu gehen! Wieder ist diese ganze Aktion nur Berni zu verdanken, der die Ruderradwelle, die speziellen Umlenkrollen mit Buchsen und vieles mehr auf der Drehbank bei unserem Vereinska-

meraden Hans-Georg Nordhausen von der „Curry“ auf der Drehbank bearbeiten darf. So wird doch noch alles ein voller Erfolg. Das normale „alte Ruderblatt“ wurde nach Unten, bzw. durch eine Vorfläche, zur besseren Anströmung durch den Propeller um zirka ein Drittel vergrößert, ohne Gelenkruder.

Danke allen, auch den nicht genannten, die geholfen haben!

Peter Harder

Vorstands-Info



Nachruf

Horst Fokuhl

Am 13. Januar 2009 verstarb unser Ehrenmitglied Horst Fokuhl im Alter von 79 Jahren.

Horst war lange Jahre der wichtige Mann mit dem ‚Stacheldraht‘ in den Taschen. Er hat zusammen mit Herbert Zöllner und Paul Riekborn über Jahre die Geschicke unserer Vereinigung geprägt. Horst war ein Meilenstein unserer Vereinigung. Wir werden immer ehrenvoll an ihn denken.

An Bord seiner Boote hat er seiner Anneliese die Pinne und damit das Kommando überlassen und lieber den anstrengenderen Job auf dem Vorschiff übernommen.

Unser Mitgefühl gilt seiner Frau Anneliese und Ihrem Sohn Christian mit seiner Familie.

Vorstands-Info



Darßer Ort:

Der neue Hafen vor Prerow kann geplant werden. Am 17. November 2008 wurde ein Förderbescheid über € 446.000,- an die Gemeinde Prerow übergeben.

Mit diesen Mitteln soll für den neuen Hafen vor Preow nun endlich die Vorbereitung des Baurechts, die Bauleitplanung und die Umweltverträglichkeitsprüfung begonnen werden.

Es wird also wohl noch eine ganze Weile dauern bis mit der ernsthaften Bauplanung begonnen wird. Planungsziel ist ein Etappenhafen mit 250 Liegeplätzen für Sportboote, örtliche Berufsfischer und den Seenotrettungskreuzer.

Das Land hat versprochen, die Zufahrt Darßer Ort 2009 noch einmal baggern zu lassen.

Neues aus Wedel:

Peter Gergs geht nach 15 Jahren als Geschäftsführer der Hamburger Yachthafen-Gemeinschaft in den verdienten Ruhestand. Sein Nachfolger ist Andre' Waage. Peter Gergs hinterlässt große Fußstapfen, er hat in den 15 Jahren bedeutende Änderungen im Yachthafen begleitet, wie zum Beispiel die Elektrifizierung der Steganlagen oder den Kauf der Wasser- und Landfläche.

Gleichzeitig geht auch Hafenmeister Jan-Peter Rübke in den

verdienten Ruhestand.

Er war zuständig für die Ostanlage und die Tankstelle. Er wurde aktiv von seiner Frau unterstützt.

Wir wünschen einen erfüllten Ruhestand und das mit einem lachenden und einem weinenden Auge.

Neuer Hafenmeister für die Ostanlage ist Christian Bazalak.

Wir wünschen Andre' Waage und Christian Bazalak für die neuen Aufgaben einen guten Start und ein glückliches Händchen.

Die Seenotretter:

Der sicherste Draht zu den Seenotrettern ist immer noch der UKW-Seefunk.

Die Notrufnummer 124 124 ist nicht über alle Mobilfunkprovider zu erreichen.

Der sicherere Aufbau einer Verbindung zur Seenotleitung ist die Festnetznummer:

0049 421 536870

Quelle: Nautische Nachrichten Nr.: 4/2008 der Kreuzerabteilung

Mitteilung des DSV



Bundestag will Wassertourismus stärken:

Der Deutsche Bundestag hat auf Antrag der Regierungsfractionen zwölf Forderungen an die Bundesregierung beschlossen, um die Infrastruktur und das Marketing für den Wassertourismus in Deutschland zu verbessern. Dabei fordert der Bundestag die Bun-

desregierung unter anderem dazu auf, die Sport- und Wassersportwirtschaftsverbände bei Wasserstrasseninfrastrukturplanungen zu beteiligen und deren Interessen frühzeitig zu berücksichtigen.

Weitere Infos siehe: www.dsv.org, Meldung „Bundestag“.

Sportbootführerscheine werden reformiert:

Bundesverkehrsminister Tiefensee hat angekündigt, dass die Sportbootführerscheine modernisiert werden. Er sagte: „Wir wollen

das Führerscheinausbildungs- und Prüfungssystem an moderndidaktische Anforderungen anpassen und das gesamte System für

Sportbootführerscheine entbürokratisieren. Wir leisten damit einen wichtigen Beitrag, den Wassersport auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten noch attraktiver zu machen.“ Der Kern der Reform sei die Umstellung der theoretischen Prüfung auf ein Multiple-Choice-Verfahren. Die theoretischen Prüfungsinhalte sollen überarbeitet,

praxisferne Wissensfragen entfernt und dafür neue Aspekte, wie z.B. der Umweltschutz, integriert werden. Der praktische Teil soll ausgebaut werden.

„Nur das sichere beherrschen von Notsituationen kann Leben retten - nicht nur das eigene, sondern auch das Dritter“, so Tiefensee.

Wettfahrtregeln zum 1.1.2009 geändert.

Der aktive Regattasegler kann die neuen „Wettfahrtregeln Segeln 2009 – 2012“ im Fachhandel erwerben oder auf der Webseite www.dsv.org im Newsbereich einsehen.



Dütt un Dat

Gibt es *den* bei Euch noch?

Neulich war ich beim befreundeten S.V.R.G.-Verein zum Wintertreff eingeladen.

Es ist herrlich, in den langen Wintermonaten mit anderen und lange nicht gesehenen Segelkameraden zu klönen und auf ein neues Jahr, sowie auf eine hoffentlich schöne Saison anzustoßen. Besonders freue ich mich, ehemalige Weggefährten wieder zu sehen. Man

schwelgt von früheren Segelzeiten, als man noch viel jünger war, und von ehemaligen Feierlichkeiten. So wird von manch schönem Erlebnis erzählt - einfach wunderbar dieser Erinnerungsaustausch.

So wurde ich auf diesem Wintertreff von einem langjährigen Segelkollegen gefragt: „Was macht denn eigentlich Peter Harder von der „Bambi“, gibt es den noch bei



Glückstadt-Regatta 1970 „Bambi R 922“

Euch in der SVR?“ „.....???“ Nach Musterung seiner Miene, die mir deutlich macht, dass ich nicht verschaukelt werden sollte, antwortete ich: „Ach der, das ist ein alter Gnadderbüdel geworden!“ „Nanu, der hat doch immer so viel gesegelt und war doch eigentlich auch immer gut drauf!“ „Naja, wenn du den

Peter Harder meinst, das bin ich!! „Mensch, ich habe dich gar nicht wieder erkannt, du hast dich verändert.“

Da sieht man mal, was weniger Haare, mehr Kilos und ein sattes Friedhofsblond so ausmachen können.

Peter Harder



*Ob Mast von Bord und Segel fort,
ob sturmunheult und Back verbeult,
ob's Oefmslicht weg und Scheißhaus leck,
ob Netz versetzt oder sturmgehetzt,
Hauptsache, das Ding schwimmt oben
und wir sind nicht zu Petrus geflogen.
Fast alle finden sich da oben ein,
doch muß es ja nicht jetzt schon sein.*

*Gelesen in der Kapitänskammer
auf dem Fischkutter HF 476 „Rosengarten“*

Ausschnitte aus einem Artikel von H. Libnow (BWSV) in der Zeitschrift:

„Der freie Segler“ Anno 1930

Das größte Interesse findet bei uns die Fahrtensegelei. Das Segelrevier, das den größten Reiz ausübt, ist die Niederelbe. Da den auswärtigen Sportgenossen die Niederelbe unbekannt ist und der Wunsch geäußert wurde, etwas über unser Segelrevier zu schreiben, so will ich es versuchen:

Auf der Elbe herrschen abwechselnd verschiedene Strömungen, die Ebbe und die Flut. Das Segeln gegen eine der Strömungen ist nur bei achterlichem Winde möglich, auch dann macht man durchs Wasser rauschende aber über Grund nur geringe Fahrt. Wir als Elbsegler müssen eben den Strom abwarten und ausnützen. Uns geht es ebenso wie den Geesthachtern, deren Spruch heißt:

*„Wir sind die stolzen Geesthachter,
der eine steht vorn, der andere sitzt achtern,
mit der Ebbe gingen sie nieder,
und mit der Flut kamen sie wieder.“*

Es wird jedem einleuchten, dass man mit Strom und Wind brausende Fahrt macht, wie man sie in Stauwasser nie erreichen würde. Im Elbstrom liegen viele Sandbänke. Das Fahrwasser ist gut abgetonnt. Sollte einer zu weit aus dem Tonnenstrich segeln, so würde er ohne weiteres aufbrummen. Ist das Fahrzeug durch schnelles manövrieren nicht wieder in tiefes Wasser zu bringen, so kann die Sitzung bei Ebbe stundenlang dauern, bis die Flut das Boot wieder flottmacht. Eine große Anziehungskraft für die Seg-

ler bilden die Spieren- und Bakentonnen. Wir kreuzten eines Abends elbabwärts, da wollte eine Spierentonne, ein sogenannter „langer Heinrich“, keinen Platz machen; wir haben uns später auf dem Kockpitboden wiedergefunden.

Auch die Stacks können für den Segler gefährlich werden. Ja, auf der Elbe kann es ruppig werden; denn bei Ebbe und steifer Westbriese kommt eine steile Jücht auf. Bei Flaute, wenn das Boot nur mit dem Strom, mit schlagenden und flappenden Segeln quer zur Fahrtrichtung treibt, nennt man uns „Dwardsdriever“, wenn die Besatzung den Lack von Mast und Spieren abkratzt, und der Steuermann mit Hoffnung auf Wind sein ganzes Geld über Bord wirft.

Wenn aber eine frische Briese die Segel bläht, der Kutter sich hart weglegt und trotzig den Weg durch Wind und Wasser erkämpft, dann ist der Segler in seinem Element, dann grunzt er: „Nu ward dat gemütlich!“ Wind und Wasser machen dem Segler das Leben erst Lebenswert. Die Niederelbe bietet viele Landschaftliche Schönheiten; die Nordseite ist von Neumühlen bis Schulau bewaldet, die steilen grünen Abhänge bei Blankenese mit den dazwischen liegenden Häusern bieten ein malerisches Bild. In den Nebenarmen und idyllischen Buchten verlebt der Segler das Wochenende, wo er an Bord kocht, isst und trinkt und sich abends von den Wellen in den Schlaf schaukeln lässt.

Anmerkung der Redaktion: Es ist immer wieder spannend in den Texten unserer Altvorderen zu stöbern.

G.K.



Reisebericht

Sommertour 2008 der Stormflood Aus dem Schiffstagebuch von Elke und Karlheinz Czyperek

Die Sommertour von insgesamt 6 - 7 Wochen Reisedauer beginnt im Juli 2008 im SVR Hamburg elbaufwärts und führt uns über Kanäle und Wasserstraßen durch Niedersachsen wieder in die Elbe. Wir haben kurze und längere Aufenthalte - je nach Wetter, Lust und Laune - in den vielen kleinen Häfen und passieren etliche Schleusen. Die Tour führt uns zuerst nach:

- **Elbstorf**, BC Drage
- **Lauenburg**, WSC-Lauenburg

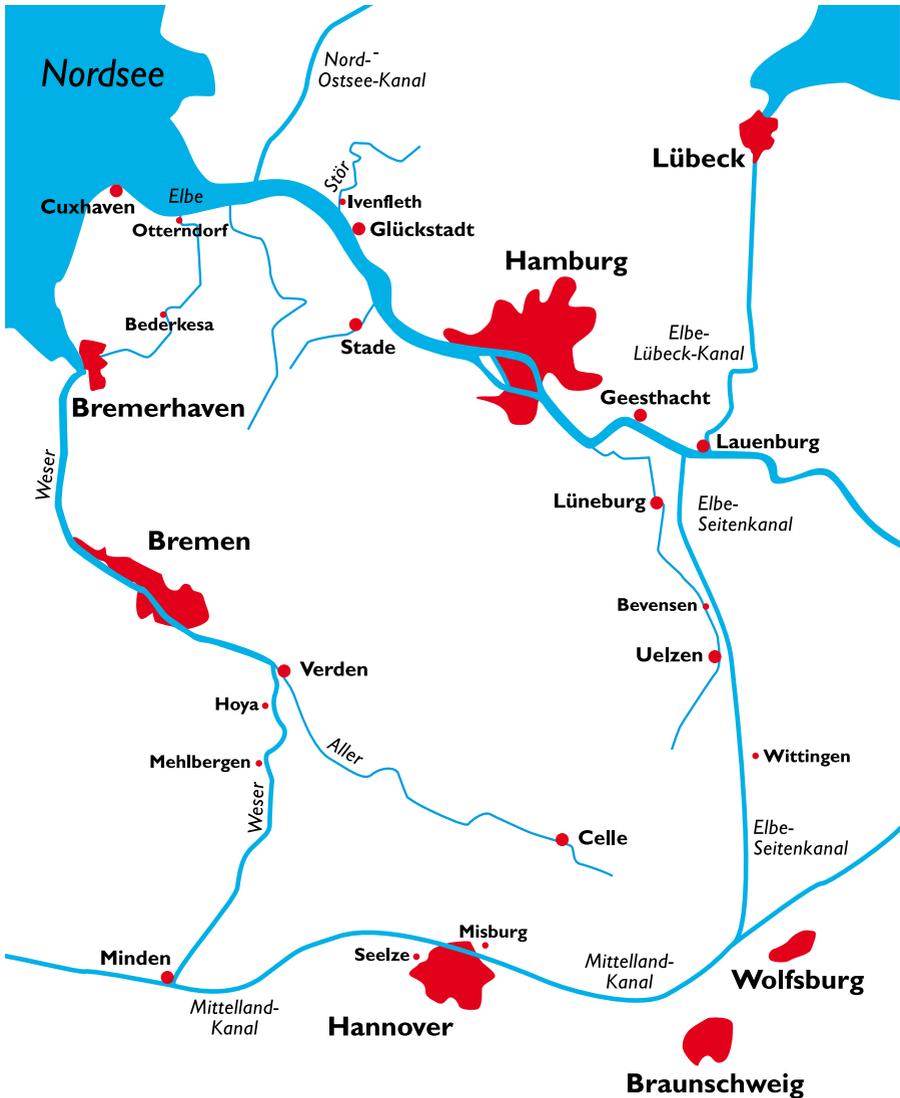
Höhe Artlenburg geht es dann über das Schiffshebewerk Scharnebeck in den Elbe-Seitenkanal.

Das Schiffshebewerk wurde 1974 für Frachtschiffe erbaut und ist mit einer Hubhöhe von 38 m das zweitgrößte Senkrecht-Hebewerk Europas. Es ist die Verbindung zwischen der Elbe und dem Mittellandkanal bei Wolfsburg, 115,2 km lang, auf der ganzen Strecke werdem 61 m Höhenunterschied überwunden,

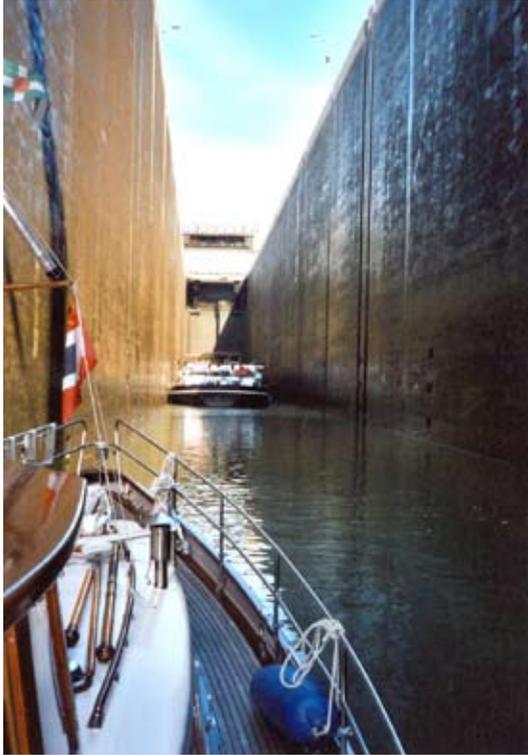
*38 m über das Schiffshebewerk in Scharnebeck - 23 m überbrückt die Schleuse bei Uelzen. Bis zu 500.000 Gäste kommen jedes Jahr, um sich anzusehen, wie die Fracht- und Sportschiffe in zwei riesigen Wassertrögen auf ihrem Weg durch den Elbe-Seitenkanal über die Stufe zwischen Elbmarsch und Geest gehoben werden. Dieser Vorgang dauert ca. 15 Minuten.**

- **Bad Bevensen**, Kanal km 79,2

Der Kurort liegt in der Lüneburger Heide und hat Einiges für den aktiven Urlauber zu bieten. Es gibt dort eine Jod-Sole-Therme ein Kurviertel mit Hotels, Kliniken und Kurheimen. Der Kurpark mit seinen Fußgängerbrücken über die Ilmenau verbinden das Kurviertel und die Altstadt. Auch die landschaftliche Umgebung mit seinen Kartoffel-, Rüben- und Getreideanbauflächen, die Wälder und kleinen Heideflächen, das Tal der



Die Sommertour führte über die Elbe, Weser und Kanäle durch die norddeutsche Tiefebene des Landes Niedersachsen, ca. 715 km in 6 - 7 Wochen.



In der Schleuse, hier geht es 23 Meter aufwärts, die Leinen an Schwimmpollern.

*Ilmenau lohnt sich zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erkunden.**

Nach einigen Tagen Aufenthalt in Bad Bevensen fahren wir weiter.

□ Schleuse Uelzen

-Diese Schleuse (Länge: 190 m, Breite: 12 m) überwindet einen Höhenunterschied von 23 Metern. Es ist eine sogenannte Sparschleuse, bei Talschleusungen wird ein Großteil des Wassers in drei seitliche Becken geleitet. Dieses Wasser wird

*dann bei Bergschleusungen wieder zurück in die Schleusenkammer gelassen. Durch die Sparbecken wird so ca. 60 % des Wassers für die nächste Schleusung wiederverwendet. Nur ca. 40 % des Schleusenwassers fließt in die untere Kanalhaltung ab. Neben der Schleuse befindet sich ein Pumpwerk, mit dem nachts das verbrauchte Wasser in die obere Kanalhaltung zurückgepumpt wird.**

- **Wittingen**, Sportboothafen
- der Ort Wittingen ist ca. 8 km entfernt, zum Einkaufen gut mit dem Fahrrad zu erreichen.

- **Braunschweig**, BMC

 - Schleuse Anderten

 - hier geht es wieder abwärts, wir haben keine Wartezeit und können sofort einfahren.

*Die Schleuse Anderten - Hindenburgschleuse - (Länge: 225 m, Breite: 2 x 12 m) überwindet einen Höhenunterschied von 14,7 Metern. Auch hier handelt es sich um eine Sparschleuse. Der Schleusenvorgang dauert ca. 15 Minuten.**

Nach ca. 4 km erreicht man den kleinen, idyllischen Sportboothafen Misburg.

- **Misburg**, HMC-Hann.Motorboot-Club

- **Seelze**, Yachthafen Klingenberg
- liegt am Stichkanal Hannover-Linden, gepflegte Anlage, gutes Essen im Restaurant mit Terasse und Blick auf den Hafen.

- **Minden**, MYC Minden

 - Schachtschleuse Minden

Die Schachtschleuse (Länge: 85 m, Breite: 10 m) am Wasserstraßenkreuz Minden ist westlich der



Misburg, HMC - Hann. Motorboot-Club



Yachthafen Klingenberg, Seelze bei Hannover

Kanalbrücke die kürzeste Verbindung zwischen dem Mittellandkanal und der tieferliegenden Weser. Neben der Schachtschleuse (Nordabstieg - Länge: 85 m, Breite: 10 m, Höhenunterschied 13 Meter) auf dem linken Weserufer stellt der Verbindungskanal Süd auf dem rechten Weserufer mit zwei Schleusen (Südabstieg - die Obere Schleuse, Länge: 82 m, Breite: 10 m, Fallhöhe 6 Meter, die Untere Schleuse, Länge: 82 m, Breite: 12,50 m, Fallhöhe ca. 7 Meter, auch diese Schleusen sind Sparschleusen) ebenfalls die Verbindung zwischen Mittellandkanal und Weser her.

Wir passieren mehrere Schleusen:

- ❑ Petershagen
- ❑ Schlüsselburg
- ❑ Landesbergen
- **Mehlbergen**, Marina Mehlbergen
- ❑ Schleuse Drakenburg
- **Hoya**, WSV-Hoya - Liegeplatz an der Weser, da der Sportboothafen zu klein ist. Die Grafschaft Hoya ist ein netter kleiner Ort), hat gute Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe und moderne sanitäre Anlagen.
- ❑ Schleuse Dörverden
- **Verden**, Motorboot-Verein
- ❑ Schleuse Langwedel
- **Wieltsee**, Marina Wieltsee
- ❑ Schleuse Bremen–Hemelingen

- **Bremen, Marina Schlachte**
- Liegeplatz am Schwimmponton, eine moderne Anlage mit gutem Anschluss, mitten in Bremen, nur wenige Minuten vom Marktplatz und den Bremer Stadtmusikanten entfernt.

- **Bremerhaven, City-Port**
- Liegeplatz an der Geeste, Besuch des „Zoo am Meer“, Deutsches Auswandererhaus, Aussichtsturm des Sail Center mit schönem Blick über Bremerhaven und Weser.
□ Schleuse Bremerhaven
Von der Geeste geht es in den Be-

derkesa-Geeste-Kanal, später dann in den Hadelner Kanal.

- Schleuse Lintig (Automatic)

- **Bad Bederkesa, Ort Bederkesa**
- Liegeplätze in unmittelbarer Nähe vom Kurpark. Gute Sanitäreanlagen.

Der Kurort liegt im Küstenlandkreis Cuxhaven zwischen Elbe, Weser und Nordsee, im sogenannten Cuxland. Der Bederkesa-er-Geeste-Kanal und der sich anschließende Hadelner Kanal verbinden als Wasserstraße die Flüsse Elbe und Weser. Es gibt die Moortherme Aqua Vitales



Fotos: Elke Cyperek

Am Schwimmsteg an der Aller - Verden

*und hinter dem Kurpark liegt der große Bederkesaer See.**

□ Schleuse Otterndorf

*Die Kanalschleuse Otterndorf ist das Abschlussbauwerk des Hadelner Kanals, der das Sietland entwässert. Die Schleuse wurde als Tunnelgewölbe, mit einem Stemmtorpaar in die Deichlinie gebaut. Im Innenbereich des Tunnelgewölbes ist ein hydraulisch angetriebenes Hubtor als zweite Deichsicherheit eingebaut.**

• **Otterndorf**, Yachthafen Otterndorf - Liegeplatz im idyllischen, kleinen, geschützten Hafen mit Sicht auf den Elbstrom.

• **Ivenfleth**, SSV Borsfleth - Liegeplatz im kleinen Hafen an der Stör, hinterm Deich gibt es ein Restaurant.

• **Stade**, Stadthafen Schwinge

• **Hamburg**, SVR Reiherstieg

Elke Czyperek

** Erklärungen aus Wikipedia*



Yachthafen Otterndorf

Aus der Vereinigung



Ein immer aktuelles Thema: **Seetagebücher**

Aus dem Schiffstagebuch der SEAHAWK anno 1992

Skipper: Joachim Sumfleth

1. Offizier: Jan Sumfleth (Eigenernennung)

Smutje, Maat: Roswitha Sumfleth (nach Ernennung von Jan)

20.07.1992

Morgens marschieren wir gemütlich durch die Stadt, kaufen neuen Frischproviand ein. Gegen Mittag verlassen wir den Hafen von Nyköbing und wollen uns einen schönen Ankerplatz suchen. Wetter ist super - leichter Wind und Sonne.

Nach etlichen, vergeblichen Versuchen einen guten Ankergrund zu finden (Grund ist total mit Seegrass bewachsen), entschließen wir uns, bis zur Brücke zu segeln. Machen gegen Abend, auf der Lollandseite an der Seebrücke fest. Traumhafter Sonnenuntergang, und wir wollen unsere Steaks in die Pfanne hauen. Joachim und Jan richten das Cockpit gemütlich ein, Polster, Wein ..., Roswitha ist am bruzzeln. Die Steaks sind gerade fertig, da ruft Jemand: „Ihr

liegt auf unserem Liegeplatz“. Oh je, Steaks wieder zurück in die Pfanne, Ofen aus, Cockpit aufräumen, neuen Platz suchen - bloß wo - alles belegt! Wir entschließen uns dann, mit dem Bug an der Pier fest zu machen und, der Rest - freischwebend - irgendwie an den Pfählen vertäut. Für eine Nacht wird es so gehen. Also, Steaks wieder erwärmen, Cockpit herrichten, der Hunger ist groß. Jan sucht derweil etwas in seiner Koje. Plötzlich der Schrei von Jan: „Mama, komm schnell, hier ist eine Maus“. Antwort: „Jan, rede keinen Blödsinn, wir wollen jetzt essen.“ Doch Jan bleibt dabei, eine Maus wäre über sein Kopfkissen gelaufen. Na Bravo, Ofen wieder auf Nullstellung, die Steaks werden wieder kalt. Die Crew ist auf Mäu-

sejagd !!! Und, **Sie** wird tatsächlich gesichtet, die treibt sich in der Koje von Jan herum. Eine riesige Schlacht mit Bettzeug und Polstern beginnt. Dann Joachim: „Ich habe **Sie**, schnell ein Brett damit ich **Sie** erschlagen kann“. Doch unsere Maus ist schneller und verschwindet im Untergrund.

Fazit: Maus noch da, Vorderkajüte ein Chaos und immer noch nichts gegessen. Also alles wieder einräumen, das Biest kriegt man sowieso nicht, Pfanne wieder einheizen, Steaks aufwärmen. Uhrzeit inzwischen 23.30 Uhr. Lagebesprechung: Roswitha haßt Mäuse wie nichts Gutes, haben aber noch fast zwei Wochen Urlaub. Entweder an die Maus gewöhnen oder Morgen geht's weiter.

25.07.1992

Erwähnenswert ist die kleine Insel Vejro. Eine traumhafte Landschaft erwartet uns. Verlassene Häuser sind dornenumrankt, lange Sandstrände. Einsame Spaziergänge. Sehenswert der kleine alte Friedhof. Eine Ruhe ist das hier - kein Autoverkehr - hier bleiben wir zwei Tage. Einziger Luxus auf der Insel: drei Duschen pro Geschlecht und eine Taverne mit Brötchenbestellung. Und der Sternenhimmel ist hier - glaube ich jedenfalls - ganz besonders schön.

Lernen nette Yachties kennen, können uns gar nicht entschließen weiter zu segeln. Aber der Urlaub geht in die letzte Woche, also ab auf die Heimreise.

Roswitha Sumfleth



Am 29. März wurde
die Segelyacht PUTTFARKEN nach
10 Jahren wieder zu Wasser geslippt.
Wir gratulieren und wünschen *allzeit gute Fahrt
und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel.*

Aufgeschnappt



Ein Schotte gerät mit seiner Frau bei einem Segelausflug in einen schweren Sturm. Das Segelboot schlägt voll und sinkt. Der Mann wird gerettet, von der Frau allerdings fehlt jede Spur. Nach einem Monat bekommt der Mann von der Polizei ein Telegramm: „Frau von Muscheln und Austern bedeckt im Meer treibend gefunden - stop - Was sollen wir tun - stop“ Daraufhin schreibt der Schotte zurück: „Muscheln und Austern verkaufen - stop - Köder neu auslegen - stop“

Fritzchen fragt Papi aus: „Papi, warum werden wir älter?“

„Keine Ahnung.“

„Und wieso haben Giraffen so lange Hälse?“

„Ich weiss nicht.“

„Warum dreht sich die Erde?“

„Keinen Schimmer.“

„Papi, stört es dich, wenn ich dauernd etwas frage?“

„Nein, frag nur, sonst lernst du ja nie was!“

Ein Seemann muß ungern für längere Zeit auf See.

Seine Frau erwartet das erste Kind.

„Wenn das Baby da ist, schicke ich Dir ein Telegramm auf's Schiff.“

„NEIN! Dann muß ich ja der ganzen Crew einen ausgeben, das wird zu teuer.“

Also vereinbaren sie einen Geheimcode.

Die Frau soll nur telegrafieren ‚Eis da‘!

Fünf Monate später kommt ein Telegramm auf's Schiff:

„Eis da - eins mit Stiel - eins ohne!“

Veranstaltungen



Der NORDEN hat Einiges zu bieten!

APRIL

24. April	Ochsenmarkt	Wedel
Ende April	Schachblumenfest	Hetlingen

MAI

08. bis 10. Mai	820. Hafengeburtstag	Hamburg
09. Mai	5. Leuchtturmfest	Grünendeich
16. Mai	Tag der Hanse	Buxtehude
16. bis 17. Mai	4. Störschipperfest	Itzehoe
21. Mai	Die Heringsregatta	Kappeln
25. Mai	Die Rumregatta	Flensburg
24. Mai	3. Fährmarkt/Schwebefähre	Osten
30. bis 31. Mai	15. Fischerfest	Cuxhaven

JUNI

06. bis 07. Juni	Harburger Hafenfest „Leinen los“	
12. bis 14. Juni	Altstadtfest	Buxtehude
14. Juni	Elbe-Leuchtturm-Tag	
18. bis 21. Juni	42. Glückstädter Matjeswochen	
18. bis 21. Juni	35. Altstadtfest Stade	
20. bis 21. Juni	35. Tag der Shantychöre	Cuxhaven
20. bis 28. Juni	Kieler Woche	
26. bis 28. Juni	Husumer Matjestage	

JULI

10. - 12. Juli	Großes Hafenfest	Wedel
10. bis 12. Juli	Kutterregatta, Hafenfest	Friedrichskoog
12. Juli	Altländer Kirschenmarkt <i>mit Anlandung eines Transportfleetkahns</i>	Jork
18. Juli	Wilster-Au-Rallye	Wilster
19. Juli	Duhner Wattrennen	Cuxhaven

17. bis 26. Juli	Travemünder Woche	
25. Juli 36.	Germanischer Fünfkampf	Otterndorf
25. bis 26. Juli	Cuxhavener Hafentage	
31.07 - 01.08	33. Altstadtfest	Otterndorf

AUGUST

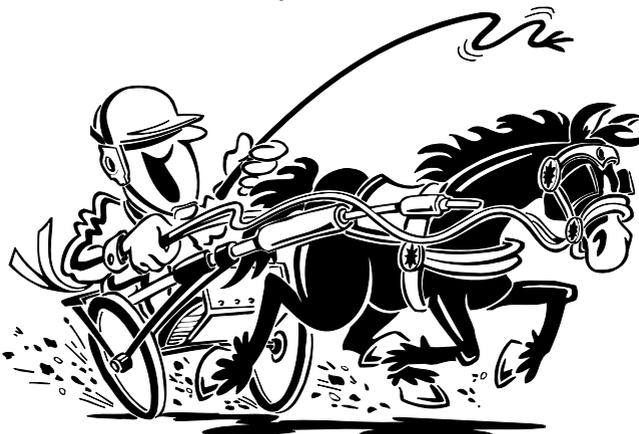
02. August	16. Elbstrandrennen	Krautsand
23. August	Hafenfest	Friedrichskoog
29. August	Hafenfest	Wewelsfleth
06. bis 09. August	Hanse Sail Rostock	
15. bis 17. August	Flensburg Nautics	
17. bis 19. August	Piratentage Eckernförde 2009	
21. bis 23. August	Sail Travemünde	
29. bis 30. 08	Wattolümpiade	Brunsbüttel

SEPTEMBER

05. September	NOK Romantika	Brunsbüttel
11. bis 12. September	Hamburger Yachthafenfest	Wedel
13. September	Schleusenfest	Wischhafen
13. bis 20. September	Dithmarscher Kohltage	
18. bis 20. September	Hafenfest	Stade

OKTOBER

01. bis 04. Oktober	100 Jahre Schwebefähre	Osten/ Hemmoor
11. Oktober	Friedrichskooger Krabbentage	
18. Oktober	16. Shantychor-Festival	Stade



Zukunft Elbe



Fahrrinnenanpassung durch Elbevertiefung mit Folgen:

Die zunehmende Verschlickung auch im Hamburger Stromgebiet der Elbe - und wie wir uns dazu verhalten haben.

In der jahrhundertalten Geschichte des Hamburger Hafens hat die schiffbare Tiefe des Flußbettes der Elbe stets die wichtigste Rolle gespielt. Stets gab es Wettbewerb mit Bremen/Bremerhaven und in den letzten 50 Jahren vor allem mit Rotterdam, dem heute im europäischen Containerumschlag führenden Tiefwasserhafen. Die Containerfrachter werden im global gewordenen Güterverkehr bekanntlich immer größer; die seit 1980 bis 1997 gebauten der 3. und 4. Generation fassen schon 3.000 bis 8.700 TEU, die einen Salzwasser-Tiefgang von bis zu 14,5 m haben, im brackigen Süßwasser der Unterelbe also bis zu 15,5 m und wegen des „Quad-Effekts“ (für das Fahr- und Drehverhalten) folglich bis zu 16 m auch bei MTnW benötigen. Dieser Tiefgang ist der „Fahrrinnenanpassungsplanung“ zufolge bisher nur im Ausnutzen der auf knapp 4 m angestiegenen Flutwelle zu schaffen, während das Auslaufen tidegemäß erschwert werde. Deshalb soll der Elbe-

Ausbau für die 5./6. Containerschiff-Generation, die bis zu 12.000 TEU fassen, durch gezielte Baggerungen realisiert werden. Nach der Broschüre „Zukunft Elbe“ von März 2006 geht es dabei publizistisch immer nur um eine „Solltiefe von 14,5m“, strombautechnisch jedoch um Verbreiterung der Flußsohle und Abbau zahlreicher stromgegebener Untiefen-“Gipfel“ in der bis zu 20m tiefen Unterelbe. Es wäre die neunte Vertiefungsstufe seit 1860. Die für uns spürbarste Vertiefung von 1999 hat eine bis dahin nicht gekannte Hafen-Verschlickung zur Folge, deren Ursachen komplex sind, weil der ständig veränderte hydrodynamische Tideverlauf von der Elbmündung (bei Strom-km bei 755) bis km 620 bei Altenwerder, km 614 in der Süderelbe und bis zum Sperrwerk bei Geesthacht bei km 588, insgesamt also um etwa 170 Strom-km, in denen u.a. Vertiefungsfolgen durch erhöhte Sedimentation eintreten.

Als zurzeit wichtigstes Bauvorhaben

der Seeschifffahrt für Deutschland, das bei den mit 380 Mio. Euro Kosten überwiegend vom Bund getragen werden soll, wurde im September 2006 ein „Projektbüro Fahrrinnenanpassung“, geschaffen, das von der HPA (Hamburg Port Authority) und des WSA (Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg) betrieben wird, das schon am 12.9.2006 in einen Genehmigungsantrag mündete. Im Februar 2007 wurde das Vorhaben mit der Broschüre „Fahrrinnenanpassung Unter- und Außenelbe“ für die Öffentlichkeit begründet. „Es geht im Kern um den Ausbau der Fahrrinne für Großcontainerschiffe mit Tiefgängen bis zu 14,50m“, heißt es darin einleitend, dem eine Containerumschlag-Prognose „für 2015 (von) etwa 18 Mio. TEU Jahresleistung“ aufgrund eines tatsächlichen Umschlags von 8,1 Mio. in 2005 zugrunde liegt. Neben der technischen Planung, dem Bagger- und Umlagerungskonzept, der Umweltverträglichkeitsuntersuchung, dem landschaftspflegerischen Begleitplan enthält es auch das gesetzlich vorgeschriebene Genehmigungsverfahren. Dieses sieht die „Bürgerbeteiligung“ mit „Planauslegung“ und „ggf. Einwendungen“ vor. Wir haben uns bekanntlich schon seit 2005 aktiv an der zur Bewältigung ansteigender Sporthafen-Verschlickung in dem vom Senatsbeauftragten Prof. Dr. H. Reincke geleiteten „Arbeitskreis Verschlickung der Sporthäfen im Elbegebiet“ betei-

gt. Wir haben deswegen auch die „Interessengemeinschaft Süderelbe“ ins Leben gerufen und die schwierigen Sachverhalte mit zahlreichen Karten sowie durch die Dokumentation beschrieben: „Die zunehmende Verschlickung im Hamburger Stromgebiet der Elbe - wie können die aktiven Sportboothäfen in Hamburg zukünftig ihre Tiefhaltung sichern?“. Seit 2003 betreiben wir die dringend gewordene Schlickbekämpfung in unserem Hafen Holstenkaten mit der technisch laufend verbesserten „Motorboots-Egge NINA“. Zudem haben wir die 23 Ordner umfassenden Planunterlagen des „Vorhabensträgers Fahrrinnenanpassung“ eingesehen und nach gründlichen Beratungen fristgerecht am 30.04. 2007 unsere „Einwendungen“ geltend gemacht, Kernaussage „Wir sind grundsätzlich nicht gegen die vorgesehene Fahrrinnenanpassung, können aber nicht umhin, trotzdem unsere Einwendungen zu erheben“.

Das Genehmigungsverfahren zur „Elbvertiefung“, wie das Vorhaben in den Medien sowie in Seglerkreisen bildlich zutreffend genannt wird, sieht in diesem Frühjahr die „Erörterungstermine“ vor, die der „Anhörung“ der „Einwender“ gelten, den Meldungen zufolge diesmal 7.200 (1999 waren es nur etwa 800). Entgegen den Empfehlungen des Hamburger Segler-Verbandes haben wir uns auch hieran beteiligt, um in Erfahrung zu

bringen, wie die Einwendungen dargestellt und die Einwender behandelt werden. Zudem bestand nur hier die Möglichkeit, ergänzende Erklärungen abzugeben,- insgesamt also der richtige Weg, wie sich im Verlauf der vom 19. bis 24. März d.J. im Hamburger CCH abgehaltenen „Erörterung“ zeigen sollte. Die von den Medien reichlich berichteten Protest-Demonstrationen vor dem CCH und auf der Elbe folgten etwa 350 eingangs registrierte Einwender in den Saal 4 des CCH, die Presse und TV-Kameras wurden ausgeschlossen. Jede(r) Sprecher(in) mußte sich vorstellen, bevor die „zusätzlich erörternde“ Fragestellung oder Stellungnahme abgegeben werden durfte. Geleitet wurde das Verfahren vom Syndikus der Hamburger Senatsbehörde für Wirtschaft und Arbeit, Herr Dr. Aschermann, in der offensichtlich vorgeschriebenen Art einer Planfeststellungsbehörde, die sämtliche Einwendungen zusammenfaßt, Betroffene zu Wort kommen läßt und ein Ergebnisprotokoll für die Anwesenden erstellt. Insofern war die SVR-Teilnahme als extrem betroffener Betreiber des zunehmend verschlickenden Hafens Holstenkaten durch den mit einer Vorstandsvollmacht ausgestatteten Berichterstatter äußerst zweckmäßig. Der Inhalt der beiden vom SVR-Berichterstatter H.B.Rüppell (nach vorheriger Abstimmung mit dem Vorstand) vorgebrachten Erklärungen betreffen zum

einen die „Unvollständigkeit der Planungsunterlagen“, die bekanntlich bei Strom-km 620 (Altenwerder) enden und somit die ebenfalls betroffenen Süder- und Oberelbehäfen außer Acht lassen, zum anderen die „allein trotz eigenen Eggens nicht beherrschbare Tiefhaltung des Holstenkaten-Hafens für Kiel-Segelboote“, die periodische Grundreinigungen seitens des Vorhabenträgers HPA erfordert, weil die „Elbefonds-Lösung“ vermutlich nicht in der Lage sein wird, die knappen Zinsertragsmittel bei rund 40 Sporthafen-Wettbewerbern wirksam einzusetzen. Unsere Erklärung wurde dem Versammlungsleiter auf dessen Wunsch in Kopie übergeben. Außer uns soll es Einwendungen von „33 Segelvereinen an der Elbe“ geben, von denen jedoch nur 2 im CCH anwesend waren.

Weitere Erörterungen in sieben Städten und Landkreisen an der Unterelbe werden in Regie des WSA bis Juni d.J. folgen; die Thematik dürfte sich dabei hinsichtlich der von Niedersachsen geltend gemachten Einwendungen zur Deichsicherheit noch wesentlich erweitern. Die Plangenehmigung wird zum Jahresende angestrebt, mit welchen Änderungen und Auflagen, darf gespannt erwartet werden. Wir haben für die Tiefhaltung unseren Hafens jedenfalls das äußerst Erreichbare getan.

Hanns-Björn Rüppell

Sicherheit auf See



Registrierung und Unterbringung legaler Signalwaffen:

Hamburger Waffendatei gerade fertiggestellt

Im „Elbsegler“ 2/2008 habe ich über ein uns seit langem berührendes Thema zur Sicherheit der Seesegelei geschrieben: „Bewährte Signalpistolen für Segler: Nothelfer auf See - Problembringer an Land“. Dabei wurden sämtliche praktische Fragen behandelt: Seemannschaft und Seenotsignale, Zulassungsbedingungen für Signalpistolen Kal. 4, die Auswirkungen des erneuerten und verschärften Waffenrechts in Deutschland, Beschaffung von Signalwaffen und Beratung in Ausrüstungs- und Praxisfragen. Also „das ganze Programm“ des uns seit Jahren bewegenden Themas „Wie geht man mit vorhandenen Signalwaffen um, ohne mit den verschärften Bestimmungen zu kollidieren?“ Oder seefahrtlicher ausgedrückt: „Wie behalte ich die letzte Signalkraft im Fall einer Seenot-Situation?“. Die ausführliche Beschäftigung mit diesem

Thema, die Gespräche mit der Wasserschutzpolizei Harburg und dem LPV 36, der neu geschaffenen Hamburger Polizeiverwaltung für „Zentrale Waffenangelegenheiten“, haben dabei ihre positive Wirkung gehabt, indem sie Unklarheiten beseitigt haben und anhand fallweiser Registrierung und Schaffung von Unterbringungsweisen der geforderten Art (an Bord und Zuhause) auch dem Gesetz genügen. Die Forderungen der Hamburger Wasserschutzpolizei von August 2007 wurden dabei durch den Einbau eines abschließbaren „Hamburger Kastens“ auf den Booten und der Nachweis der tresorartigen Unterbringung im Wohnhaus des Waffenbesitzers als erfüllbar erkannt.

Nun konnte die Freie und Hansestadt Hamburg als erstes Bundesland melden, eine dem erweiterten Bundes-Waffengesetz

von 2002 entsprechende Registrierung in WANDA, der „Hamburger Waffennachweisdatei“, sechs Jahre nach dem Start vervollständigt zu haben (siehe DIE WELT v. 2.April.2009). Jetzt sind 24.792 Inhaber einer Waffenbesitzkarte oder eines Waffenscheines mit insgesamt 65.449 Schusswaffen registriert, die in deren legalem Besitz sind. Wichtigste Meldung für uns: „Seit dem Bestehen von WANDA wurde in Hamburg in keinem einzigen Fall eine bei Deutschlands größter Waffenbehörde registrierte Schusswaffe bei einer schwereren Straftat benutzt“. Dagegen steht natürlich die besorgte Frage, wieviel illegale Waffen es in Hamburg (und anderswo) gibt und was damit alles geschieht; wir haben davon gerade genug gehört und gelesen. In Hamburg wurde damit auch die Forderung der EU-Waffenrichtlinie erfüllt, die bis zum 31.12.2014 ein zentrales Waffenregister von den Mitgliedsstaaten verlangt, das jüngstem Bundesratsbeschluß zufolge „noch vor

Ende 2014 einzuführen“ ist, wobei die Hamburger WANDA-Datei „heute schon Maßstäbe setze“ (vgl. DIE WELT v. 4.4.2009).

Auf die Frage des Berichterstatters an Herrn EKHK Heinrich, dem Leiter der Hamburger LPV 36-Behörde, wieviele Signalwaffen bei der o.a. Registrierung erfaßt wären, war die Antwort eher einschätzend „...vermutlich zwischen 500 und 1000“, denn „so viele Segelyachten“ gäbe es hier ja nicht. Wir können uns also darüber freuen, das gesetzlich Geforderte schon durch unsere frühzeitig begonnene Beteiligung erfüllt zu haben und uns nun in Sicherheit fühlen können, sofern wir jemals Signalmittel dieser Art an Bord brauchten. Übrigens: Es muß nicht die eigene Havarie sein, sondern auch die eines anderen Seeschiffes, zu dessen Hilfe wir nicht nur nach dem Gesetz guter Seemannschaft verpflichtet sind und dem wir zur Hilfe kommen.

Hanns-Björn Rüppell



SVR - Lied

*Grün, weiß, rot wie lieb ich dich,
frohe Farben, welch ein Glück für mich,
grün, weiß, rot sind Wiese, Wald und Flur,
grün, weiß, rot ist unsere Segelgarnitur.*

*Mohammed war ein Prophet
der von Farben vielerlei versteht.
Von all der schönen Farbenpracht
hat er sich das grün, weiß, rot für uns ausgedacht.*

*Hätte ich ein Weltenreich,
stünde ich mit einem Fürsten gleich,
müssten alle Mädels jung und schön
wie wir Segler grün, weiß, rot gekleidet gehen.*



VERHALTEN BEI STURMFLUT

Aktennotiz über ein Telefonat am 11.2.2009 mit Herrn Uwe Wix - Abteilung Gefahrenabwehr HPA

Es wird bei vorhergesagter Sturmfluthöhe von 7,30 über NN alles geräumt. Dann sind auch wir und unsere Autos auf dem Deich in Gefahr, von unseren Booten mal ganz abgesehen. Dann wird die Polizei uns auffordern, das Gelände zu verlassen mit und ohne Ausweis. Wir können uns dann weigern, das Gelände zu verlassen, sind aber nicht im Recht.

Die Zufahrt über die Autobahn ist am längsten offen, weil über die Kornweide zur Autobahn der Räumungsverkehr läuft.

Wer vor dem von uns festgelegten kritischen Wasserstand von NN + 5,50m auf das Gelände will, braucht keinen Ausweis.

Es sollte jedoch jeder die Broschüre der HPA sorgfältig lesen und sich die für uns wichtigen Passagen einprägen.

Zuständig für die Ausweisvergabe sind im Bezirksamt Mitte die Herren:

Rodwinski -Tel.: 428 45 33 55 oder

Sokolowski - Tel.: 428 45 34 16

Ein Informationsblatt: **Zwangsweise Verkehrsführung bei Sturmfluten in Räumungszonen I + II bei erwartetem Wasserstand über NN + 7.30** liegt diesem Elbsegler bei.

Weitere Notfall-Nummern

Sturmflut-Ansagedienst Hamburg

Tel.: 040 / 428 99 - 1 11 11

Hamburger Sturmflutwarndienst (WDAI)

Tel.: 040 / 31 79 57 52



Foto: Peter Harder

Eisgang im Sportboothafen Holstenkaten - Januar 2009

Termine 2009

Versammlungen	Mittwoch	27.05.2009	19.00 Uhr
	Mittwoch	16.09.2009	19.00 Uhr
	Mittwoch	09.12.2009	19.00 Uhr
Vorstandssitzungen mit allen Ressortvertretern:	Mittwoch	02.12.2009	
Flaggenparade	Samstag	26.04.2009	
Abfahrt und Flaggenparade <i>anschl. Treffen im Clubhaus</i>	Samstag	03.10.2009	14.00 Uhr

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



Foto: Peter Harder

Eisgang auf der Elbe - Elbbrücken im Januar 2009



Segler-Vereinigung Reiherstieg von 1926 e.V.

Finkenrieker Hauptdeich 14 · 21109 Hamburg

www.svr-hamburg.de

info@svr-hamburg.de