

Elbsegler

SVR Magazin

I / 2011



Foto: Elke Herz

Wem gehört die Elbe?

von Hanns-Björn Rüppell

Unser Törn auf der Oberweser...

*...aus dem Schiffstagebuch
von Peter und Sigrid Geiser*



Foto: Joachim Herz

Winterimpression - Hafen bei Prerow 2010

Impressum

Herausgeber: Segler-Vereinigung Reiherstieg von 1926 e.V.
Finkenrieker Hauptdeich 14 – 21109 Hamburg
www.svr-hamburg.de info@svr-hamburg.de
16. Jahrgang 31. Ausgabe 175 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 2/2011 ist der 30. Okt. 2011

Liebe Elbsegler-Leser!

Seit dem 11. Februar 2011 hat unsere Vereinigung einen neuen geschäftsführenden Vorstand.

Es sind:	Hartmut Kümpel	1. Vorsitzender
	Andreas Herz	2. Vorsitzender
	Monika Rosenau	1. Kassiererin

Bei diesen Sportkameraden- /dinnen möchte ich mich bedanken, dass sie sich für dieses Amt zur Verfügung gestellt haben. Ich bin mir ganz sicher, dass die Geschicke unserer Vereinigung bei Ihnen in guten Händen liegen werden.

Nur noch eine kurze Zeit, dann liegen unsere Boote wieder in ihrem Element. Auch diesmal werden die Slipmeister durch ihre professionelle Arbeit dafür sorgen, dass das Slippen wie immer problemlos verlaufen wird. In den Wintermonaten meinten zwar einige Mitglieder, wenn das mit der Kälte so weitergeht, werden wir wohl zum Abslippen nicht fertig. Aber, wie immer werden es (fast) Alle schaffen. Warum sollte es in diesem Jahr denn auch anders sein.

Für die neue Saison wünsche ich allen Mitgliedern der SVR und ihren Familien einen Super-Sommer, natürlich immer die obligatorische Handbreit Wasser unterm Kiel und der SVR ein dreifach „Goode Wind Ahoi“.

Wilfried Schmidt

Aus der Vereinigung

Liebe Elbsegler-Leser, der Generationswechsel im Vorstand der SVR ist vollbracht.



Foto: Hanns-Björn Ruppell

Zur Jahreshauptversammlung am 11. Februar 2011 ist, wie lange vorher angekündigt, der Vorstand zurückgetreten. Klaus Baruschka und ich sind der Ansicht, daß nach 12 gemeinsamen Jahren als geschäftsführender Vorstand der Zeitpunkt für einen Wechsel an der Spitze des Vereins erforderlich war. Unser I. Kassenswart - Andreas Herz - war ja noch nicht so lange dabei.

Da der Wechsel rechtzeitig angekündigt wurde, war auch die Zeit für den Ehrenvorsitzenden mit dem Ältestenrat zusammen, zur

Findung von Nachfolgern vorhanden.

Neuer I. Vorsitzender ist nun Hartmut Kümpel, 2. Vorsitzender wurde Andreas Herz. Und die Kasse wird nun von Monika Rose-nau als I. Kassenswartin mit Kerstin Frohwirt als 2. Kassenswartin gehütet.

Ich bin davon überzeugt, dass Hartmut und seine Crew sich schnell in Ihre neuen Aufgaben einarbeiten und die Geschicke der SVR erfolgreich lenken werden.

Es wird ein positiv belebender neuer Wind wehen, der dem Verein auch neue Akzente setzen wird.

Wir alle, der alte Vorstand aber auch alle Mitglieder sind gefordert ihnen die Zeit der Einarbeitung zu gewähren und jede gewünschte Unterstützung zu geben.

Ich wünsche eine gute Saison 2011 und von allen Zielen eine glückliche Heimkehr.

Gerd Köncke

Hallenfrühstück

Das traditionelle Hallenfrühstück des Hallenersteinlagerers Hartmut Kümpel - mitte Januar angekündigt - wurde am 19.02. von einigen hungrigen Mitgliedern gerne angenommen. Die Halle war wie immer wohltemperiert. (Hartmut wurde am 11.02.2011 auf der Generalversammlung von den Mitgliedern zum Ersten gewählt.) Es gab ein typisch bayerisches Frühstück - Weisswürste mit Brezeln und süßem Senf, Leberkäs, Krautsalat, Obatzter und Rettich, Franziskaner Weißbier, Kaffee und Kuchen und für die Damen Sekt.



Fotos: Ingo Wichmann

Hartmut hat sich mit seiner Renate nun im zweifachen Sinne in die Seglervereinigung Reiherstieg integriert.

Alle beim Frühstück Anwesenden bedanken sich und freuen sich auf gute Zusammenarbeit.

Auch danken wir unserem zurückgetretenen Vorstand für die in 12 Jahren gut geleistete Arbeit.

Ingo Wichmann

DSV - Intern



Rettungswesten

Sicherheitsvorschriften für Seereggatten werden ab 2012 geändert. In den ISAF Regulations ist geplant für alle ab 01.01.2011 gekauften Rettungswesten einen integrierten Harness (ISO 12401) eine Lampe und eine Schutzhaube vorzuschreiben.

Bei Neuanschaffungen sollte man diese Regelung berücksichtigen.
siehe auch: www.sailing.org

G.K.

Seefunk

Laut Bundesministerium für VBS treten die neuen Fragenkataloge mit dem Multiple-Choice-Verfahren für das SRC, LRC und für die Anpassungsprüfung am 01.04.2011 in Kraft.

Weitere Infos zu dem Thema unter www.dsv.org im Menue Führerschein/Funk.

G.K.

Sportschifffahrt darf nicht outgesourced werden:

Das Forum Wassersport hat sich bei seiner Jahrestagung auf der „boot Düsseldorf“ einstimmig dafür ausgesprochen, dass die deutschen Wasserflächen weiterhin in bewährter und kompetenter Weise von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung betreut werden. Es gilt, die gute Infrastruktur nicht wie bei der Bahn durch kurzfristige Sparmaßnahmen aufs Spiel zu setzen. Die Verbände betrachten

daher Überlegungen zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes mit Besorgnis, in deren Folge die wassersportlich genutzten Bundeswasserstraßen künftig in eine „alternative Betriebsform“ gewandelt werden könnten. Das Konzept widerspricht nach ihrer Auffassung der Forderung des Deutschen Bundestages, Wassertourismus in Deutschland zu fördern.

Das Forum Wassersport ist der Zusammenschluß der Wassersportspitzenverbände unter dem Dach des Deutschen Olympischen Sportbundes. Ihm gehören der Deutsche Segler-Verband, der Deutsche Motoryachtverband, der Deutsche Ruderverband, der Deutsche Kanuverband, der Verband Deutscher Sporttaucher, der Deutsche Wasserski- und Wakeboard-Verband sowie die Deutsche Lebensrettungs-Gesellschaft an.

Brückenschlag für Radfahrer

Radfahrer sollen zukünftig von Wilhelmsburg bis zum alten Elbtunnel auf einem kombinierten Rad- und Fußweg fahren können. Im Auftrag der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt baut die HPA den insgesamt 3 km langen Radweg.

Der erste Abschnitt, die 267 m lange Radwegbrücke zwischen Wilhelmsburg und St. Pauli steht vor der Fertigstellung. Alle weiteren Bauabschnitte sollen bis zum dritten Quartal 2011 abgeschlossen sein. Dieses Lieblingsprojekt von Frau Hajduk ist laut Mopo der teuerste Radweg der Welt.

G.K.

Fristverlängerung für Antifouling:

Nach Inkrafttreten der EU-Biozidrichtlinie dürfen künftig nur noch Antifoulinganstriche verwendet werden, deren Wirkstoffe registriert und in eine sog. Positivliste aufgenommen wurden. Nach Aussage des Umweltbundesamtes gibt es bei der Prüfung der Stoffe aber noch erhebliche Schwierigkeiten. Deshalb dürfen die derzeit im Handel befindlichen biozidhaltigen Unterwasseranstriche im Sportsektor noch bis zum 13. Mai 2013 genutzt werden.

„Da ist wohl mal wieder ein EU Schnellschuß nach hinten losgegangen.“

G.K.

Reisebericht

Unser Törn auf der Oberweser Eine geführte Bootstour von Minden nach Kassel - zwischen Weserrenaissance und Märchen aus dem Schiffstagebuch von Peter und Sigrid Geiser

Unsere Törn von insgesamt 11 Wochen Reisedauer beginnt im Mai 2010 im SVR Hamburg elbaufwärts, über den Elbe-Seitenkanal, den Mittelland-Kanal bis nach Minden. Wir nehmen an einer geführten Bootstour der Landesverbände Motorbootsport Niedersachsen und Hessen auf der Oberweser und Fulda teil. 45 Sportboote insgesamt befahren die rund 205 km der Oberweser sowie 32 km der Fulda bis Kassel. Die geführte Bootstour wurde in drei Konvois mit je einem Führungsschiff und einem erfahrenen Lotsen gefahren. Wir fahren im 1. Konvoi mit insgesamt 19 Sportbooten.

Am Freitag, den 07.05.2010 gibt es im Yachtclub Minden e.V. die

Besprechung der Bootstour.

• Minden

*In der im Mittelalter blühenden Handelsstadt finden sich zahlreiche Bauten der Weserrenaissance. Bei einem Stadtrundgang durch die kopfsteingepflasterten kleinen Gassen entdeckt man hier kunstvolle Fassaden großer Kaufmanns- und Adelhäuser aus dem Mittelalter. Beeindruckend ist der mehr als 1000-jährige Dom – die schönste Hallenkirche Deutschlands - das Rathaus und der Marktplatz.**

Am Samstag, den 08.05.2010 geht es frühmorgens los, vom Yachthafen noch 5 km auf dem Mittellandkanal zur Schachtschleuse und dann auf die Oberweser.



• **Rinteln** *km 166,6*

Der Motoryachtclub Rinteln e.V. hat 53 feste Liegeplätze und 26 Gastliegeplätze sowie ein gemütliches Clubheim mit herrlicher Aussicht auf seinen idyllischen Hafen und die Weser. Die weitere Strecke nach Hameln beträgt 31,8 km.

• **Staustufe Hameln** *km 134,65*

*Die Staustufe Hameln besteht aus 2 festen Wehren mit integrierten Fischtreppen, einer 1933 fertig gestellten Schleppzugschleuse mit einer gekrümmten Schleusenkammer und einer Bootsgasse für Kanufahrer. Auf diese Weise können alle die Staustufe überwinden. Die Schleuse hat eine Länge von 221 Meter, 11 Metern Breite und einen Hub von 2,55 Metern.**

• **Hameln**

Die Stadt Hameln ist bekannt durch die Sage vom Ratten-

fänger von Hameln. Hameln beeindruckt durch seine wun-

*derschöne Altstadt mit Fachwerkhäusern aus dem 16. und 17. Jahrhundert und Bauten im typischen Stil der Weserrenaissance.**

Montag, den 10.05.2010, Abfahrt von Hameln nach Bodenwerder 22,7 km zu Berg, teilweise mit starker Strömung, bis zum Motorbootclub Bodenwerder e.V.

• **Bodenwerder**

Die Kleinstadt Bodenwerder ist bekannt durch den Geburtsort und langjährigen Wohnsitz des „Lügenbarons“ von Münchhausen. Neben dem Münchhausen-Museum erzählen zahlreiche Denkmäler, Skulpturen, und Wandbilder von den fantastischen Erlebnissen des Barons. In der über 1.000-jährigen Klosterkirche Kemnade befindet sich auch die Grabstätte des Freiherrn von Münchhausen.

Im Weserbergland an der Deutschen Märchenstraße liegt dann der idyllische Ort Polle. Dort befindet sich - hoch über historischen Fachwerkhäusern auf einer Anhöhe - die Burgruine der Grafen von Everstein. Von hier aus hat man einen herr-

lichen Panoramablick in das schöne Wesertal. Aschenputtel ist hier zu Hause, das Mädchen aus den weltberühmten Grimms-Märchen.

*Weitere Ausflugsziele sind das Weserrenaissance Schloss Bevern bei Holzminden, die Stadt Holzminden - bekannt durch die Herstellung von Aromaessenzen und Parfümölen.**

Am 11.05.2010 ging es weiter nach Höxter. Für die Fahrt von 42,1 km sind ca. 7 Stunden eingeplant.

• **Höxter**

*Zwischen der alten Hansestadt Höxter mit seinen malerischen Fachwerkfassaden und dem nächsten Etappenziel Bad Karlshafen liegen verschiedene, sehenswerte Ausflugsziele wie z.B. Fürstenberg mit seiner weltbekannten Porzellanmanufaktur. Das Museum im Schloss, der Manufaktur Werksverkauf und die Besucherwerkstatt zeigen die Welt der Porzellankultur und das ehemalige Kloster Corvey.**

Am 12.05.2010 geht unser Törn weiter nach Bad Karlshafen über 25,6 km zu Berg.

• **Bad Karlshafen**

*In dem Hugenottenstädtchens Bad Karlshafen gibt es neben schmucken, renovierten Häusern im barocken Stil gutbürgerliche Gasthäuser, gemütliche Cafés und urige Biergärten. Von hier aus kann man Ausflüge in die märchenhaften und riesigen Waldgebiete Reinhardswald, Solling und Bramwald machen. Aus dieser Region kommen die Sagen von Dornröschen auf der Sababurg, dem gestiefelten Kater und Schneewittchen in Oberweser.**

Am 13.05.2011 führt uns diese Etappe vorbei an dem ehemaligen Benediktinerkloster Bursfelde nach Hann.Münden 44 km zu Berg. Der Hafen liegt idyllisch in einem Seitenarm der Fulda, direkt an der Stadtschleuse Hann.Münden.

• **Hann.Münden**

Über 700 Fachwerkhäuser aus sechs Jahrhunderten prägen das Bild der historischen Altstadt. Prächtige Fachwerkbauten mit Inschriften, Erkern, historischen Türen und Portalen, stimmungsvolle Gassen, Wehr-

türme, Befestigungsanlagen, das Welfenschloss, die Steinbrücke und das Renaissance-Rathaus mit seinem Glockenspiel sind Spiegelbild einer reichen Vergangenheit der Handelsstadt am Wasser.

*Hier fließen Werra und Fulda zusammen zur Weser, die von hier aus dann 477 km lang bis in die Nordsee fließt. Auf dem Weserstein, der diesen Ort markiert, liest man die Verse: „Wo Werra sich und Fulda küssen, Sie ihren Namen büßen müssen. Und hier entsteht durch diesen Kuß, Deutsch bis zum Meer der Weserfluß“.**

Freitag, den 14.05.2010 fahren wir weiter auf der Fulda 32 km stromaufwärts nach Kassel. Dieser Abschnitt nahm - bedingt durch 4 Schleusen - den ganzen Tag in Anspruch. Gegen 19 Uhr fährt der ganze Konvoi im Kasseler Hafen ein. Viele Schaulustige am Fuldaufer sahen das Einlaufen der Schiffe. Im Yachtclub Kassel e.V. gab es dann einen großen Empfang. Der Yacht Club Kassel YCK liegt an der Fulda und hat 64 Liegeplätze. Hier mußte ich in unserem Boot



Foto: Peter Geiser

die Dieselpumpe erneuern, aber mit Hilfe der netten Kameraden aus dem Kasseler Hafen klappte das reibungslos.

• Kassel

Sehenswürdigkeiten sind Schloß Wilhelmshöhe mit seiner Gemäldegalerie inmitten einer herrlichen Parkanlage, die Löwenburg und der Herkules - das Wahrzeichen Kassels. Der Staatspark Karlsaue mit seiner schlossartigen Orangerie. Das Kunstwerk „Projekt 7.000 Eichen“ von dem Künstler und Kunstprofessor Joseph Beuys. Das Museum der Brüder Grimm zählt neben der documenta zu

*weiteren Anziehungspunkten der Stadt. Grimms Märchen sind weltbekannt und in mehr als 170 Sprachen übersetzt. Die Gebrüder Grimm, geboren in Hanau gehören zu den bedeutendsten Deutschen.**

Von hier aus hieß es dann am Montag, den 17.05.2010 „Leinen los zur Heimfahrt“ Wir fahren von Kassel zurück nach Hann.Münden und von dort aus die Weser zu Tal zu unserem Ausgangspunkt Minden, wo die geführte Tour zuende ist.

Abschließend läßt sich sagen, das war ein rundum gelungener Törn - das Wetter hätte etwas

besser sein können. Die Gastgeber der Motor-Yacht-Clubs haben sich sehr bemüht allen Skippern einen angenehmen Aufenthalt zu bieten. Es gab viele Gelegenheiten die reizvollen Sehenswürdigkeiten entlang der landschaftlich schönen Strecke zu besuchen. Einmalig war auch die Sternfahrt der Skipper aus ganz Deutschland, die sich in Minden zu diesem Konvoi vereinigt haben.



Rückreise über die Kanäle nach Holland

Unser nächstes Ziel ist die Rückreise durch Holland. Von Minden aus fahren wir nach Osnabrück über den Salzgitter-Kanal. Wieder gab es Probleme mit unserem Boot. Der Wärmetauscher war verstopft und mußte gereinigt werden. Also hatten wir einige Tage Aufenthalt in Osnabrück, das aber bei gutem Wetter von inzwischen 20 - 21 Grad. Nach erfolgreichem Beheben des Schadens ging es dann weiter nach Lingen, Haren - Emspark Auenwald. Am 1.6. fahren wir von Haren nach Holland in die Ortschaft Ter Apel. Dann zum Stadskanaal, eine Stadt die sich

an beiden Ufern des Kanals entlangzieht. Weitere Stationen unseres Törn sind dann Feendamm, Zuibroek, Groningen. In Groningen treffen bedeutende Binnenwasserwege aufeinander. Wir fahren auf dem Emskanal über Appingedam nach Delfzijl. Die nächste Station ist Emden.

• Emden

Emden liegt an der Mündung der Ems zur Nordsee gegenüber dem Dollart, und ist die größte Stadt Ostfrieslands. Sie ist bekannt als Geburtsort des Komikers Otto Waalkes.*

Weiter geht es auf der Ems nach



Leer, eine sehr ruhige Fahrt hatten wir von Weener nach Papenburg. Besichtigung der Meyer-Werft, wo gerade die „AIDA Sol“ gebaut wurde.

• Papenburg

Papenburg ist die nördlichste Stadt des Emslandes und grenzt direkt an Ostfriesland. Und ist heute bekannt durch die Meyer Werft und durch seinen Gartenbau. Papenburg mit seinen zahlreichen Sehenswürdigkeiten wie die Von-Velen-Anlage, das Rathaus im flämischen Barock,

*Gut Altenkamp, Alter Turm, Stadtpark mit Wasserläufen, Kanälen, Brücken und Windmühlen wird auch Venedig des Nordens genannt.**

Unsere Fahrt führt uns Anfang Juni weiter über Kamperfehn nach Oldenburg, Elsfleth, Bremerhaven und Bederkesa. Von Otterndorf geht es dann am 13.7. auf die Elbe und wir machen Station in Borsfleth. Nach einem weiteren Aufenthalt in Stade fahren wir elbaufwärts und sind am 17.7. wieder wohlbehalten im SVR.

*Eine Zusammenfassung nach Notizen aus dem Schiffstagebuch von Peter Geiser und dem Reisebericht von Erwin Martin
Elke Herz*

**Ergänzungen und Auszüge aus den Tourismus-Informationen der Städte im Internet, sowie Erklärungen aus Wikipedia*



Oberelbe Regattatermine

Termine der Oberelbevereine 2011

1. Mai	BCO	Ansegeln
7./8. Mai	BCO	Anschippern Motorboote
14. Mai	SC 4	Oberelberegatta
14. Mai	SMCE	Maritimer Flohmarkt Dove Elbe
28. Mai	YCB	Oberelberegatta
26. Juni	BCO	Optiregatta
27. August	BCD	Oberelberegatta
10. September	BCO	42. Oberelberegatta
25. September	YCB	Jugendregatta Opti und Jollen
1. Oktober	SVR	Abmotoren - Start 11.00 Uhr

18. Mai,

1. Juni,

17. August,

14. September **SC 4/YBC** Mittwochssegeln

Ein Termin vom **BCO** folgt noch

6./7. August Inselcup des **BSV** (Baltischer Segelverein)
Dove Elbe; für Jollen



Veranstaltungen



in der maritimen Landschaft der Untereelbe und Schleswig-Holstein!

APRIL

28. April bis 01. Mai	Ochsenmarkt	Wedel
Ende April	Schachblumenfest	Hetlingen

MAI

01. Mai	Saisoneröffnung der Wriggfähre	Kronsnest
06. bis 08. Mai	822. Hafengeburtstag	Hamburg
07. Mai	Tag der Hanse	Stade
07. Mai	8. Tag der Hanse	Buxtehude
15. Mai	Die Rumregatta	Flensburg
28. bis 29. Mai	Wikingerfest im Yachthafen Jork-Neuenschleuse	

JUNI

02. bis 05. Juni	Heringsregatta	Kappeln
02. bis 05. Juni	Altstadtfest	Buxtehude
04. bis 05. Juni	Harburger Hafenfest „Leinen los“	
04. bis 05. Juni	Störschipperfest	Itzehoe
11. bis 12. Juni	Fischerfest	Cuxhaven
16. bis 19. Juni	44. Glückstädter Matjeswochen	
16. bis 19. Juni	Altstadtfest	Stade
18. bis 19. Juni	Tag der Shantychöre	Cuxhaven
18. bis 26. Juni	Kieler Woche	Kiel
24. Juni bis 26. Juni	116. Kanalgeburtstag	Brunsbüttel

JULI

01. bis 03. Juli	Großes Hafenfest	Wedel
02. bis 03. Juli	Rosenfest	Uetersen
01. bis 10. Juli	Altländer Kirschenwoche	Jork

08. bis 10. Juli	Husumer Matjestage	
16. bis 17. Juli	35. Cuxhavener Hafentage	
16. Juli	Wilster-Au-Rally	
17. Juli	Kutterregatta	Friedrichskoog
23. Juli	38. Germanischer Fünfkampf	Otterndorf
23. bis 24. Juli	Wattolümpiade/Wattstockfestival	Brunsbüttel
23. bis 24. Juli	Shanty-Festival	Grünendeich
24. Juli	Duhner Wattrennen	Cuxhaven
29. bis 30. Juli	Altstadtfest	Otterndorf
22. bis 31. Juli	Travemünder Woche	

AUGUST

05. bis 07. Aug.	Piratentage	
	Eckernförde	
07. August	Elbstrandrennen	
	Pferderennen	
	auf dem Wattenboden	
	von Krautsand	
20. August	29. Hafenfest und internationales	
	Pappbootrennen	Neuhaus / Oste
26. Aug. bis 29. Aug.	Hafenfest und Florawochen	Elmshorn
11. bis 14. Aug.	Hanse Sail	Rostock



SEPTEMBER

03. Sept.	Oberndorfer Regatta	
03. Sept.	NOK Romantika	Brunsbüttel
03. Sept.	Hafenfest	Steinkirchen
09. bis 10. Sept.	Yachthafenfest	Wedel
20. bis 25. Sept.	Dithmarscher Kohltage	

OKTOBER

01. bis 02. Okt.	Otterndorfer Drachenfest	
09. Okt.	Friedrichskooger Krabbentage	
16. Okt.	Shantychor-Festival	Stade

Elbsegler-Info



Hamburger Yachthafen Wedel:

Am 27. April feiert der „Hamburger Yachthafen“ Jubiläum.

Der Standort in Wedel besteht dann 50 Jahre. Das war Anlaß genug, um eine sehr gelungene Festschrift zu erstellen, die als Vorlage für nachstehenden Bericht erhalten musste:

Der 1914 am Lotsenhöft gebaute „Hamburger Yachthafen“ musste 1961 der Hafenerweiterung weichen.

Das war im Nachhinein auch gut so, denn der alte Hafen auf Waltershof war nicht ausbaufähig und wäre mit seinen 321 Liegeplätzen – streng getrennt nach Jollenkreuzern, Kielyachten und Moto-yachten sehr schnell zu klein und für die Mehrheit nicht finanzierbar geworden. Und nicht nur das.

Der Waltershofer Ölhafen musste für die neue Generation Tankschiffe erweitert werden

Während der Diskussion über eine Verlagerung wurde der heutige Standort unterhalb des Tonnenhafens schnell zum Favorit.

Der Senat wollte die Kosten

nicht voll übernehmen und die Lieger daran beteiligen.

Ein kompetenter Fürsprecher der Segler war der Segler und spätere Wirtschaftssenator Helmut Kern. Er sprach vehement für die Segler und erreichte, dass die Bürgerschaft beschloss, den Neubau voll aus Haushaltsmitteln zu finanzieren.

Als erste Yacht lief am 28. April 1961 die „Nordkaper“ in den unfertigen Hafen ein. Die „Nordkaper“ ziert seit 1982 die Gaststätte „Tonne 122“.

Der Yachthafen wurde ständig erweitert und modernisiert. 1995 wurden der Stadt die Landanlagen für 5 Mio. Mark abgekauft, später auch noch die Wasserfläche und die schwimmenden Anlagen.

Das erweckte Begehrlichkeit bei den Behörden, man träumte davon auch die anderen Yachthäfen auf Hamburger Gebiet an die Vereine verkaufen zu können. Das konnte durch gemeinsamen Widerspruch abgewendet werden. Der Hafen wurde von Anfang an unter sportlicher Selbstverwaltung betrieben.

1961 wurde der Verein „Hamburger Yachthafen – Gemeinschaft e.V.“ gegründet und wird

heute von 53 Vereinen getragen.

Als eingetragener Verein ist die HYG gemeinnützig und darf keinen Gewinn erwirtschaften. Das kommt den Liegern durch moderate Preisgestaltung zu Gute.

Trotzdem wird der Hafen unterhalten, gepflegt und modernisiert durch Personal, Geschäftsführer und ehrenamtlich tätigen Vorstand.

Gerd Köncke



Ein Nagel saß in einem Stück Holz.
Der war auf seine Gattin sehr stolz.
Die trug eine goldene Haube,
und war eine Messingschraube.
Sie war etwas locker und etwas verschraubt,
sowohl in der Liebe, als auch überhaupt.
Sie liebte ein Häkchen und traf sich mit ihm.
In einem Astloch. Sie wurden intim.
Kurz, eines Tages entfernten sie sich
und ließen den armen Nagel im Stich.
Der arme Nagel bog sich vor Schmerz.
Noch niemals hatte sein eisernes Herz
so bittere Leiden gekostet.
Bald war er beinah verrostet.
Da aber kehrte sein früheres Glück,
die alte Schraube wieder zurück.
Sie glänzte übers ganze Gesicht.
Ja, alte Liebe, die rostet nicht!

Joachim Ringelnatz

Dütt un Dat

Maritime Heimatkunde

Saisonbeginn! Endlich beginnt die erste Reise elb-
abwärts durch den Hamburger
Hafen. Viele bekannte und
neue Eindrücke wirken auf uns.
Riesige Containerbrücken, immer
größere Containerschiffe,
aber auch die „kleinen“ Feeder-
schiffe in neuen Dimensionen.

Es gibt immer wieder neue
Eindrücke in „unserem“ Ha-
fen zu entdecken, zum Beispiel
zwei neue Windräder zwischen
den Containerterminals mit ei-
ner Gesamthöhe von 190 Me-

tern, deren Flügellängen rund
50 Meter betragen.

Vor Finkenwerder schip-
pern wir am Backsteinbau der
Lotsenstation Seemannshöft
vorbei. Dieses Gebäude wurde
1914 erbaut, mit einer Turm-
höhe von 28 Metern. Hier wa-
ren im ersten Weltkrieg Solda-
ten stationiert, anschließend
diente er als Seemannschule,
bis 1925 die Lotsen einzogen.
Der Turm war Signal- und Be-
obachtungsturm, heute sorgen
Radar und Funktechnik sowie



Fotos: Peter Harder

der Schiffsmeldedienst von hieraus für die Sicherheit auf der Elbe. Über der Zeigeruhr am Turm befinden sich die Wasserstandsanzeigen, in Tischtennisplatten großen Lettern „F“ (Flut) bzw. „E“ (Ebbe) und Zahlen, die in Dezimetern den Pegel der Elbe anzeigen. Von dieser Station werden die Hafengebiete bzw. die Elblotsen an Bord der Lotsenpflichtigen Schiffe „versetzt“.

Bis 1960 war hier der Hamburger Yachthafen, der dann nach Wedel verlegt wurde, wollte man doch keine Sportboote im Hamburger Hafengebiet haben.

Blankenese kommt in Sicht, der Süllberg (74,7 m hoch) zieht die Blicke auf sich. Dieser Hang war noch vor gut hundertfünfzig Jahren dünn mit Bäumen bewachsen.

Noch länger zurück lag hier unterhalb des Süllbergs das Fischer- und Lotsendorf „Blankenese“ mit wenigen Katen und Häuschen bebaut. Eine große helle Sandbank, die weit in die Elbe reichte, gab dem Dorf ihren Namen. Bei Ebbe führte die

Elbe dort im Fahrwasser maximal zwei Meter tiefes Wasser.

Der Blankeneser Schiffanleger wird „Bull'n“ genannt. Er bekam seinen Namen von einem besonders flachen holsteinischen „Arbeitsprahm“, der einst dort festgemacht war. Auf ihn konnten seitlich Fischkutter für Reparaturen und zum Kalfatern gezogen werden.



Es erscheint ein großer Leuchtturm auf einer Stackkante, das Unterfeuer (42 m) vor uns. Wenn man bedenkt, dass es „nur“ das Unterfeuer

ist! Das dazugehörige Oberfeuer (Turmhöhe 40 m, Feuerhöhe 84 m), also höher als der Süllberg. (Übrigens ein höheres Oberfeuer ist geplant.) Beide Feuer zusammen bilden das Mühlenberg Richtfeuer 98.1 Grad, mit einer Tragweite von 20 sm!

Schon kommt ein versun-

rem Wracks beseitigt wurden, gekauft. Man wollte dort aus Sicherheitsgründen für die dicht am Ufer vorbeifahrende heutige Schifffahrt, keine Bergungsschiffe liegen haben. Auch die bis dahin auf Blankeneser Reede liegenden Jollen wurden verbannt.



kenen Betonponton Bergungsfirma Ottar Harmstorf am Falkensteiner Ufer ins Blickfeld. Die Stadt Hamburg hat das Gelände, wo unter ande-

Daneben sieht man bei starkem Niedrigwasser, das Heck des Binnenschiffes „Uwe“ aus dem Wasser rausragen. Im Dezember 1975 kollidierten im

dichten Nebel in Höhe Wittenbergen das Küstenmotorschiff „Wiedau“ mit dem Elbe aufwärts fahrenden Frachtschiff „Kieczslaw Kalinowski“ und überlief dabei das Binnenschiff. Die „Wiedau“ und die „Uwe“ sanken, die „Wiedau“ außerhalb des Fahrwassers, die „Uwe“ im Fahrwasser. Sie stellte eine akute Behinderung der Schifffahrt dar. Die „Wiedau“ wurde später gehoben und abgewrackt, die Bergung der „Uwe“ gestaltete sich schwierig und zog sich hin. Die Ladung Stei-

ne musste geborgen, der Rumpf unter Wasser zerschnitten und Stück für Stück abtransportiert werden. Das Achterschiff war zu schwer und wurde an der Böschung von Harmstorf abgesetzt. Bergungskräne in der Größe von heute, gab es noch nicht. Außerdem werden Wracks nur entfernt, wenn Gefahr für die Schifffahrt oder Umwelt davon ausgeht!

Aber schon liegt lang gestreckt ein weiteres Wrack aus Holz von beachtlicher Länge und Größe am Strand. Hier-



bei handelt es sich um den finnischen Viermastschoner „Polsterjernan“, der mit einem 2 Zylinder-Glühkopfmotor ausgerüstet war. Das Ungetüm von Maschine ist immer noch erkennbar, auch der Antriebspropeller.

Auf dem Schiff, das Holz geladen hatte, brach 1926 an Bord Feuer im NOK aus und es wurde eiligst auf die Elbe bugsiert. Als das Feuer gelöscht war, zogen Schlepper, das noch schwimmfähige Wrack hierher, man wartete weitere Anweisung der Versicherung ab.

Das war das letzte, was man von der Versicherung hörte, denn es stellte sich heraus, dass die „Polstjernan“ nach Einbau des Glühkopfmotors nicht mehr ordnungsgemäß versichert war. So wurde es mit auflaufender Tide auf den Sandstrand gesetzt, aber weil es immer wieder auf schwamm, wurde der Rumpf schließlich mit Steinen beschwert und dient somit als Wellenbrecher.

Hättet ihr es gewusst?

Peter Harder

Wenn Du ein Schiff bauen willst, kümmere dich nicht um Werkzeuge und Holz. Sondern lehre die Menschen die Sehnsucht nach dem Meer.

Antoine de Saint-Exupéry

Elbsegler-Info



Zu unserem Lieblingsthema:

„Die Schifffahrt auf der Elbe und wir Wassersportler“

Einschränkend muss ich dazu festhalten, dass alle Aussagen Momentaufnahmen sind, denn es passieren zur Zeit so viele Dinge gleichzeitig, dass es vorkommen kann, dass ein Bericht vom Dezember 2010 im Februar 2011 - getreu dem Motto von Konrad Adenauer: „Was stört mich mein Geschwätz von gestern“ - schon überholt ist. Dabei handelt es sich jetzt im Winter 2010/11 nur um die „Großen“, denn wir haben in dieser Zeit andere Sorgen und scheiden als Verkehrsteilnehmer aus.

Von diesem Schauplatz gibt es einiges Neues zu berichten:

Aus Patriotismus lässt der Hamburger Reeder Claus-Peter Offen seit Dezember 2010 zwei seiner 14.000 TEU-Schiffe unter deut-

scher Flagge fahren. Die MSC „La Spezia“ und die MSC „Livorno“. Nur ihren Heimathafen Hamburg können diese beiden Riesen vollbeladen nicht anlaufen. Durch das Umflaggen im Hamburger Hafen sind diese Container-Frachter, die zurzeit größten unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe. 18 dieser Riesenschiffe sind in Asien allein für die Reederei Offen im Bau bzw. in Auftrag gegeben worden. 1998 fuhren für Deutsche Reedereien 847 Fracht- und Passagierschiffe über 100 BRZ unter deutscher Flagge. Diese Zahl ist auf heute 571 gesunken.

Weil die Bundesregierung eine Tonnage-Steuer eingeführt hat, hatten sich die deutschen Reeder verpflichtet, bis zum Jahr 2010 mehr als 600 Schiffe unter „Schwarz-

Rot-Gold“ fahren zu lassen. Da das noch nicht passiert ist, gibt es Streit unter den beteiligten Parteien. Im gleichen Zeitraum ist die Tonnage von 8,1 Millionen Tonnen auf 15,1 Millionen gestiegen. Das bedeutet, dass weniger, aber dafür wesentlich größere, breitere und auch viel tiefer gehende Schiffe jetzt Flüsse und Meere befahren. 7.307 Menschen waren im Jahre 2010 auf allen deutschen Schiffen beschäftigt. Zurzeit betreiben die deutschen Reedereien ca. 3.500 Schiffe. Diese fahren unter einer Billig-Flagge, meistens Liberia, denn wenn ein Schiff unter deutscher Flagge fährt, verursacht es Mehrbetriebskosten zwischen 200.000,-- und 400.000,-- EUR pro Jahr gegenüber den Kosten für die Registrierung in einem Billig-Flaggen-Land. Dabei betreiben deutsche Reedereien - nach Japan und Griechenland - die drittgrößte Handelsflotte der Welt. Auch die weltweit größte Containerschiffsflotte wird von deutschen Reedern betrieben. Die Zahl der Schiffe - von 330 bis 350 Meter Länge -, die den Hamburger Hafen anlaufen, hat sich in den

letzten drei Jahren fast verdoppelt - mit weiter steigender Tendenz. Nach Aussage der Lotsen müssen diese Riesenschiffe in einem engen Zeitfenster - sowohl elbauf als auch elbab - gelotst werden. Was wir nicht sehen: Beim Kurswechsel am Kleinen Kohn geht so ein Riese, der die Elbe aufwärts fährt, auf der Steuerbord-Seite 1,40 Meter tiefer als in Geradeaus-Fahrt. Die Tendenz ist klar. Es kommen weniger Schiffe, aber dafür werden diese Schiffe - wie oben beschrieben - immer größer.

Eine weitere Information zu diesem Thema: Die Geschäfte im Hamburger Hafen laufen zurzeit sehr gut und haben fast den Stand von 2008 erreicht. Ein Grund dafür ist die Tatsache, dass es vom Hamburger Hafen Direktverbindungen zu 1.100 Häfen dieser Welt gibt. Der EU-Kommissionsvizepräsident Antonio Tajani hat jetzt zugesichert, das Genehmigungsverfahren für die weitere Elbvertiefung beschleunigen zu wollen, damit im Herbst 2011 mit einem weiteren Ausbau, sprich „eine erneute Vertiefung der

Elbe“, begonnen werden kann. Dass diese weitere Vertiefung eine Strömungsgeschwindigkeitserhöhung mit sich bringt und diese wiederum eine Beeinträchtigung unseres „Sportplatzes Elbe“ bedeutet, habe ich oft genug geschrieben. Die Genehmigung der EU ist aber die Voraussetzung für die Zustimmung der Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Der niedersächsische Ministerpräsident MacAllister sagte zu diesem Thema: „Ohne eine feste Zusage des Bundes, die Deiche im Bereich Otterndorf massiv zu erhöhen und zu verstärken und damit die Deichsicherheit für die Menschen, die hinter den Deichen leben, zu garantieren, stimmen wir einer erneuten Vertiefung und Verbreiterung der Außenelbe nicht zu.“

Zum Thema „Maritime Wirtschaft“ schreibt die Industrie- und Handelskammer Nord in ihrem Bericht: „In dieser Branche haben bundesweit 400.000 Menschen ihren Arbeitsplatz.“ Damit ist dieser Wirtschaftszweig doppelt so groß wie das Kreditgewerbe oder die Mineralölindustrie, und dieser

Industriezweig ist nicht auf die Küste beschränkt, wie man glauben könnte. Beispielsweise wird laut Firmenangaben die Hälfte des Welthandels mit Motoren von MAN bewegt. Dieser Konzern hat seinen Sitz in Bayrisch-Schwaben. Durch die Globalisierung erwarten die Handelskammern eine weitere wirtschaftliche Konzentration auf die Küstenbereiche. „Denn mehr als 90 % des Welthandels werden auf dem Seeweg abgewickelt.“ Ein weiteres, wichtiges Argument sind die Transport-Kosten. Wird ein Container beispielsweise von München über Hamburg nach Hongkong transportiert, entstehen 80 % der Frachtkosten auf dem Landweg. Diese Kosten bestehen aus den Fahrzeug- und Lohnkosten, obwohl der Streckenanteil München - Hamburg nur 3,4 % der gesamten Entfernung beträgt. Bei dieser Rechnung sind die Kosten für die Staus auf den Straßen und die Umweltverschmutzung an Land noch gar nicht mitgerechnet. Daher erwarten die Handelskammern eine Verstärkung der Industrie-Ansiedlungen im Küstenbereich. Das Fazit der Han-

delskammern lautet: „Die wirtschaftliche Zukunft liegt im Zuge der Globalisierung an der Küste.“

Und wer nimmt bei diesen Zukunftsaussichten unsere Rechte wahr?

In diesem Fall sind der DSV, die Segler- und Motorboot-Verbände gefordert, um mit einer Zunge zu sprechen!

Ein folgenschwerer Unfall ereignete sich in der Nacht zum 17. Dezember 2010. Dabei rammte die fast 200 Meter lange „Grande Nigeria“, vollgeladen mit Autos für Afrika, auslaufend aus dem Hamburger Hafen mit ihrer Steuerbord-Seite das an den Landungsbrücken 3 bis 6 festgemachte Ausflugsschiff „Victoria“ am Heck. Daraufhin gab der Kapitän der „Victoria“ das Kommando: „Alle Mann von Bord, rauf auf die Landungsbrücke“. die Crew der „Victoria“ war gerade dabei, das Schiff

von der letzten Party zu reinigen. Achtern wurde das Schiff durch den Aufprall der „Grande Nigeria“ schwer beschädigt. Das Schiff riss sich los, und der Partydampfer trieb führerlos auf der Elbe. Wie sich später bei der genauen Untersuchung der Landungsbrücke herausstellte, hat diese mehrere große Löcher durch den Aufprall erlitten und musste bis zur Reparatur durch die Taucher aus Sicherheitsgründen gesperrt werden.

Ein Kuriosum zum Schluss:

Waren wegen des Eisganges am 17.12.2010 drei Lotsen an Bord? Zwei Hafenlotsen und der Elblotse. Dass sich dieser an Bord befand, ist nicht ungewöhnlich. Um das Lotsen im Eisgang vor Teufelsbrück einzusparen, steigt der Elblotse schon im Hafen an Bord. Da die Sachlage unklar ist und es widersprüchliche Aussagen gibt, bin ich gespannt auf das Urteil vom Seeamt.

Klaus Pein



Wem gehört die Elbe?

Über Nutzung und Beanspruchung des Tidestromgebietes „unserer“ Elbe: Eine neue kritische Bestandsaufnahme zum Thema „Fahrrinnen-Vertiefung“

Thematische Eingrenzung einer neuen Bestandsaufnahme für unseren „Elbe-Verein“:

Von der hohheitlichen Besitz- zur privaten und öffentlichen Nutzungsfrage der Unterelbe

Wenn wir in unserer nunmehr über 80-jährigen Vereinsgeschichte zurückblicken, überwiegt vermutlich die allgemeine „gefühlte Erinnerung“, die große, weite Elbe sei „unser“ Strom, „erobert“ und befahren von den sportlichen Bootsbesitzern, die dort jahrzehntelang allerlei andere Schiffer und Schiffe antrafen, aber dennoch soviel Raum vorfanden, wie sie für ihre Ausfahrten, Regatten und Segeltouren brauchten. Tatsächlich „gehörte“ uns die Elbe allenfalls faktisch, nämlich in den flacheren Randzonen, den Stacks, Buchten, Nebengewässern und Seitenflüssen, in den wenigen tiefen Häfen gab's zumeist ein geduldetes Miteinander. Rechtlich war die Elbe immer ein staatliches Fließgewässer, für das es Gesetze, Ordnungen und Gewohnheiten gab, an die wir uns hielten, so wie unsere früheren Seefahrtslehrer (Rudolf Giese und anderen sei Dank !) es zu Recht verlangten. Die Boote waren durchweg kleiner als heute, zumeist sogar Jollen und Jollenkreuzer, die wenigen Kielschiffe hielten sich im tieferen Wasser auf. Aber allen war eines gewiß: Der große Strom war anscheinend für alle da, gehörte somit auch allen, die darauf schippen wollten. Hat sich das nun geändert, haben sich die Verfügungsanteile verschoben, ist die Elbe, speziell die Unter- oder Niederelbe vom Hamburger Köhlbrand bis zur Mündung bei Cuxhaven etwa derart verändert worden, daß die private Nutzung durch Sportboote völlig den wirtschaftlichen Interessen der Großschifffahrt untergeordnet wird? Es lohnt sich, dieses hier einmal als neue, kritische

Bestandsaufnahme zu beleuchten, um den Blick frei zu bekommen für eine realistische Beurteilung zukünftiger Existenzmöglichkeiten eines kleinen Sportbootvereins mit eigenem Hafen an der Tideelbe, der in seiner Geschichte mehrfach verlagert wurde, im Deichneubaugebiet der Süderelbe nach 1962 einen sackartigen Hafen zugewiesen bekam, dort seine Anlagen errichtete und nun vor den schwer zu überblickenden Folgen einer letzten Elbvertiefung von 1998/99 sowie einer bevorstehenden weiteren Vertiefung mit noch mehr Wassermengen, Fließgeschwindigkeiten und Sedimentgehalten steht.

Es ist auch zweckmäßig, eine neue Bestandsaufnahme der wichtigsten zu erwartenden Veränderungen zu machen, nachdem (vom Verfasser) in den Jahren 2005/2006 eine grundsätzliche Einflußgrößen-Beschreibung angestellt wurde mit dem Titel „*Die zunehmende Verschlickung im Hamburger Stromgebiet der Elbe: Wie können die aktiven Sportboothäfen in Hamburg künftig ihre Tiefhaltung sichern?*“, die den betroffenen Behörden, Institutionen, Verbänden und Vereinen zwecks Sensibilisierung und Kenntnis der Belange kleiner Sportboothäfen im Tidebereich der Elbe übergeben wurde. Die Eigenart und das Engagement unseres Vereins wurden dadurch schnell bekannt, wir konnten unsere sedimental bedrängte (wg. Zunahme der Tidenströmungen) und strombaulich benachteiligte (wg. der sackartigen, fließarmen Bauweise) Lage besser kommunizieren und erkannten schneller als andere hafenbetreibenden Segelvereine an der Tideelbe, was zu tun war: Aktive Teilnahme in den verschiedenen Arbeitsgruppen der Hamburger Sportverbände und des Projektkreises im Auftrag des Senats, dann die Anschaffung, Ausrüstung und Betrieb einer eigenen Sedimentegge (MY NINA) sowie die Abfassung und Darlegung eines formell begründeten Widerspruches gegen das seit 2006 vom Hamburger Staat vorbereitete und betriebene Projekt einer weiteren Vertiefung der Tideelbe von der Mündung bis zur Mitte des Köhlbrands. Unsere Position wurde auf einer ersten öffentlichen Anhörung im September 2009

mündlich und schriftlich vorgetragen,- hier in der generalisierenden Kurzform: „*Wir sind nicht gegen die neue Elbvertiefung, aber wir wollen von den Folgen freigehalten werden*“. Zudem haben wir reklamiert, daß das Projektplanungsgebiet in der Köhlbrandmitte endet, während die oberhalb bis Geesthacht reichenden Tidewirkungen unbeachtet blieben. Das führte u.a. zur Gründung einiger Oberelbe-Anrainervereine zu einer „IG Oberelbe“, die wir darauf um eine „Süderelbe-Interessengruppe“ erweiterten. Gegen die Planänderung III des Elbe-Projekt von Oktober 2010 haben wir nicht direkt opponiert, sondern in einer schriftlichen Stellungnahme die Protokollfassung vom Anhörungstermin beanstandet sowie unseren Hafen als strombauliches „Pilot-Projekt“ zu Beobachtung und Bearbeitung von Sedimentationserscheinungen angeboten. Dieser Vorschlag wird jetzt seitens der mit der Durchführung betrauten Hamburger Wirtschaftsbehörde als „*Einwendung gegen die Planänderung III klassifiziert*“, so daß es noch zu einer Entscheidung durch das antragstellende Projektbüro von Wasser- und Schifffahrtsdirektion und Hamburg Port Authority kommen muß. Der insgesamt schwierige Vorgang verlangt also auch unsererseits nach einer sachlichen Betrachtung der heute herrschenden Einflußgrößen in der „Elbe-Frage“, die eine rechtliche, eine strom- und deichbauliche sowie eine nutzungsorientierte Betrachtung notwendig macht. Mit dem folgenden Beitrag wird versucht, die für unsere Belange wichtigen Faktoren zu beschreiben, die in den ersten Analysen und Berichten von 2005/2006 noch nicht behandelt wurden. Das umfangreiche Thema der weiteren Vertiefung von Unter- und Außenelbe mitsamt seinen für uns als Stromanlieger und Stromnutzer wirksamen Folgen wird deshalb hier thematisch eingeschränkt. Also: Wem gehört die Elbe, wer darf über sie entscheiden, wer darf sie wie nutzen und wer hat die Folgen zu tragen ?

*Die Seefahrtnutzung der Elbe von Hamburg bis zur Nordsee:
Die unterschiedlichen Privatflotten auf der
staatlichen Seewasserstraße*

Die Eigentums- und Zuständigkeitsfragen sind allgemein bekannt: Die schiffbare Elbe steht als Bundeswasserstraße im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland, die Verwaltung wird von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) aufgrund des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) vom 02.04.1968 (mit letzter Änderung vom 27.04.2010) wahrgenommen. Die gültige deutsche Verfassung, das Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (GG vom 23.05.1949), regelt Eigentum und Verwaltung der Bundeswasserstraßen umfassend in Artikel 89: „(1) Der Bund ist Eigentümer der bisherigen Reichswasserstraßen. (2) Der Bund verwaltet die Bundeswasserstraßen durch eigene Behörden. Er nimmt die über den Bereich eines Landes hinausgehenden staatlichen Aufgaben der Binnenschifffahrt und die Aufgaben der Seeschifffahrt wahr, die ihm durch Gesetz übertragen werden....“) Dagegen „verliert ein Gewässer seine Eigenschaft als Bundeswasserstraße, wenn es Teil eines von der Bundeswasserstraße räumlich abgegrenzten Hafens wird.“ (Quelle: Ernst Löw: Das Eigentum von Häfen im Küstenbereich gem. WaStrG § 1 / GG Art. 89 I). Diese Eigenschaft trifft hier also insbesondere für die uneingeschränkt für Hamburg gebauten Häfen zu (folglich auch für unseren Sportboothafen „Holstenkaten“). Bisherige Teile der Wasserstraßen können als „Delegationsstrecken“ an ein Bundesland übergeben werden, so wie das Hamburger Elbe-Gebiet von Tinsdal bis Ortkaten (womit wir an der Süderelbe zu den der Freien und Hansestadt Hamburg „delegierten Anliegern“ gehören). Insgesamt ist die Elbe mit 730 km (= 394 sm) schiffbarer Länge die längste Bundeswasserstraße Deutschlands, von denen wir hier speziell die Strecken Geesthacht - Bunthäuser Spitze (= 32 sm) und Harburg/Süderelbe - Kugelbake/Cuxhaven (= 60 sm) betrachten wollen, die noch um die Fahrwasser der Außenelbe bis Feuerschiff Elbe 1 zu erweitern sind (= 23 sm). Die schiffahrtlichen

Bestimmungen unseres Elbe-Betrachtungsgebietes sind bekanntlich einerseits in der deutschen Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung (BinSchStrO) vom 08.10.1998 (mit letzter Änderung vom 19.12.2008) geregelt, andererseits in der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO vom 06.05.1952 mit letzter Neufassung 03.05.1971 und letzter Änderung vom 07.04.2010). Dazu haben die offiziell so bezeichneten „Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See“, kurz „Kollisionsverhütungsregeln (KVR)“ genannt, die am 13.06.1977 Bundesrecht wurden (zuletzt geändert durch Verordnung vom 25.11.2003) sinngemäße und ergänzende Bedeutung für dieses Fahrtgebiet, das in die offene Nordsee übergeht. Die Regel 1 der KVR sagt zur „Anwendung“ sagt nämlich, daß *„diese Regeln für alle Fahrzeuge auf Hoher See und auf den mit diesen zusammenhängenden, von Seeschiffen befahrbaren Gewässern gelten“*. Der schiffahrtliche Zugang zum Nord-Ostsee-Kanal (NOK), dessen besondere, durch Befahrenspraxis bekannten Bedingungen uns bekannt sind, wollen wir hier jedoch nicht betrachten.

Auf welche Anzahlen von Wasserfahrzeugen die vorgenannten Regeln nun zutreffen, sollen nachfolgende Daten veranschaulichen, denn neben den notwendigen staatlichen Wasserfahrzeugen von Wasser- und Schifffahrtsbehörden, Wasserschutzpolizei, Bundespolizei und Zoll, deren Anzahl auf der Unterelbe vergleichsweise gering ist, wird die seefahrtliche Nutzung der See- und Schifffahrtsstraße Elbe nämlich von großen privatwirtschaftlich organisierten Gewerbeflotten beherrscht, die ganzjährig den Hamburger Hafen anlaufen sowie von ungezählten Sportbooten befahren werden, dies jedoch nur zur warmen Jahreszeit. Um das praktische Verkehrsaufkommen der Unterelbe statistisch zu erfassen, sollen folgende vergleichsgeeignete Anzahlen benutzt werden:

Schiffsankünfte im Hamburger Hafen

(Quelle 2007-2009: www.hafen-hamburg.de vom 19.02.21011; Quelle 2010 aus w.v. vom 19.02.2011)

Jahr	2007	2008	2009	2010
Anzahl	12.217	11.899	10.131	(11.105*)
BRZ i.Tsd.	217.160	228.581	217.977	
Seegüter Tsd.t	140.861	140.375	110.381	121.000

(*)= Werte für 2010 statist. errechnet aus 2009

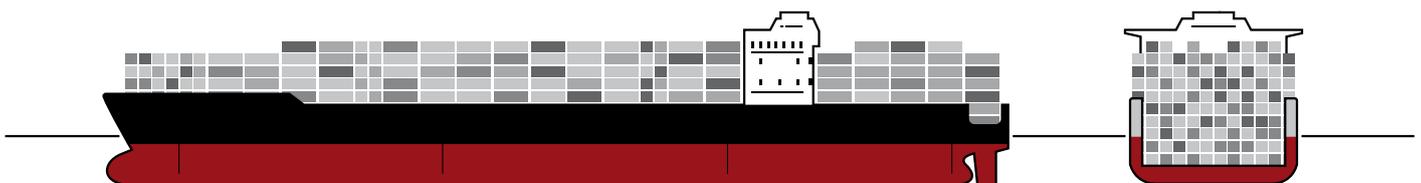
Die Anzahl der einlaufenden Seeschiffe entspricht natürlich auch der auslaufenden, so daß für den nach der Wirtschaftskrise von 2009 bei einem wieder positiv entwickelten Frachtaufkommen auf der Unterelbe ganzjährig mit etwa 25.000 Großschiff-Einheiten auf der Unterelbe zu rechnen ist (= 68 Schiffsbewegungen pro Tag). Hierbei ist der stetig wachsende Containerschiffs-Anteil von etwa 55 % ebenso von Bedeutung wie die anhaltende Veränderung der Schiffe zu immer mehr Lademengen, die von zunehmenden Schiffslängen und -breiten begleitet werden:

Schiffsankünfte nach Schiffsgrößenklassen des Schiffverkehrs über See des Hafens Hamburg

(Quelle: Statistische Berichte Statist. Amt f. Hamburg u. Schleswig-Holstein v. 14.10.2010)

Jahr	2007	2008	2009	2010*
Anzahl > 5.000 BRZ	4.629 (38 %)	3.965	3.169 (31 %)	3.442
Anzahl bis 20.000 BRZ	4.649 (38 %)	4.828	3.963 (39 %)	4.330
Anzahl bis 50.000 BRZ	1.449 (12 %)	1.500	1.444 (14 %)	1.554
Anzahl > 50.000 BRZ	1.490 (12 %)	1.606	1.555 (16 %)	1.777

Bemessungs-Containerschiff



Baujahr ab 1997

Länge: bis 350 m
Breite: bis 46 m

■ Tiefgang: 14,50 m

Hieraus geht eindeutig hervor, daß die Frachtschiffe ständig an Größe zunehmen, wodurch ihre Längen, Breiten und Tiefgänge zunehmend das Denken und Handeln der Hafenbetreiber bestimmen; man mag darüber denken, wie man will, der Seefracht-Weltmarkt hat eine eindeutige Sprache, die auch die Elbe längst erfaßt hat. Da mag die zunehmende Anzahl der Kreuzfahrtschiffe auf der Elbe (2009 = 72) gegenüber der Anzahl von Tankschiffen (2009 = 1.431) noch so klein erscheinen: Die Menschen an der Elbe müssen mit beiden Schiffstypen (und etlichen anderen) leben, denn sie brauchen sie !

Die an Bedeutung ungleich kleinere Flotte besteht in den Sportbooten im Bereich der Tideelbe. Eine Schätzung (des Verfassers) von 2005 hat anhand aller verfügbaren Daten Anzahlen hervorgebracht, die bisher von keiner anderen Stelle korrigiert worden wären, wengleich der Deutsche Wirtschafts-Verband Wassersport Befragungsergebnisse hochgerechnet hat und auf fantastisch hohe Anzahlen für Deutschland kam. Für die Anzahl der Liegeplätze im Gebiet der Tideelbe steht dagegen eine gute Quelle in den aus der Luft fotografierten Sportboothäfen zur Verfügung (z.B. Marina Guide Sejlrens 4 / 2009: Ostsee / Nordsee / Elbe / Weser), deren Summe zumindest die Anzahlen der hier beheimateten Yachten und Boote zu ermitteln möglich macht, ergänzt durch Einflußfaktoren wie Besucherboote und landgelagerte Einheiten. Es ergibt sich somit folgendes Bild:

„Elbe-Sportbootflotte 2010“ / Anzahl Stück

Segelboote in DSV-Vereinen	12.000
Motorboote im DMYV	2.000
nicht registrierte Boote	3.000
insgesamt	17.000

Nimmt man jetzt optimistischerweise je Boot 15 Bootsfahrten im Sommer-Halbjahr und einen Anteil von 70 % für die Unterelbe an, ergeben sich für 7 Monate (210 Tage) insgesamt etwa 180.000 Bootsfahrten auf der Unterelbe, also etwa 850 pro Tag, verteilt auf 150 Strom-km

(= 6 je km), was eine zwar überschaubare, aber hübsch anzusehende Erscheinung auf der weiten Unterelbe ergibt, insbesondere an den lebhafteren Wochenenden. (Übrigens: Diese Flotte wächst nicht mehr wie früher, sondern sie stagniert auf hohem Niveau, was auch der nicht mehr stattfindende Yachthafenbau beweist.)

Die früher einmal flußauf - flußab anzutreffende Fischereiflotte ist dagegen denkbar klein geworden: Die große Finkenwerder Hochseeflotte, die Glückstädter Heringsfischerei und die Cuxhavener Nordseefischer haben ihre einstmals große wirtschaftliche Bedeutung verloren, die Häfen sind eher leer als belegt. Einige wenige betreiben die jetzt noch zu beobachtende stille Hamenfischerei an rund 30 seitwärts des Elbe-Fahrwassers gelegenen Fangplätzen (Quelle: Projektbüro Fahrrinnenanpassung: Fahrrinnenanpassung Unter- und Außenelbe, Hamburg 2007). Die Anzahl der Hamburger Flussfischerei-Betriebe mit Haupterwerbstatus betrug 2009 nur noch 5, die des Neben- und Zuerwerbs 74, was auf die offensichtliche Praxis gelegentlichen Fischens hinweist (Quelle: Jahresbericht zur Deutschen Binnenfischerei 2009).

Der Kampf der aktiven Sportboothäfen an der Tideelbe: Gegen den Schlick und für den Erhalt der Häfen im Revier

Die Situation der Sportboothäfen hat sich weiter verschlechtert: Zunehmende Verschlickung, abnehmende Befahrbarkeit und zunehmende Kosten! Allerorten wird nach verträglichen Lösungen gesucht, doch die zeigen sich kaum oder sind ungenügend. Wer keine günstigen Fließbewegungen im Hafen hat, muß eggen, baggern oder zusehen, wie das „Tidefenster“, die Zeit ungehinderten Ein- und Auslaufens, im kleiner wird. Der „Elbefonds“ genannte Anlagebetrag der Freien und Hansestadt Hamburg von 10 Mio. Euro, erbringt zwar erste Zinsen, doch die sind angesichts der gegenwärtigen Kapitalmarktbedingungen noch klein. Wer aus diesem jährlichen Zinsertrag den ausgelobten 30 %-Kostenbeitrag erhalten will, muß den restlichen Großteil von 70

% selbst aufbringen. Wer kann das und an wen werden die staatlichen Hilfsmittel zukünftig vergeben? Schauen wir uns deshalb die große Gruppe kleiner Häfen an der Tideelbe an, wo es mit dem Hamburger Yachthafen Wedel (mit 2.000 Liegeplätzen und selbst organisierten jährlichen Schlickbeseitigungen) auch den größten Sportboothafen Europas gibt, ansonsten aber zumeist kleinere Bootshäfen (mit den Ausnahmen: Cuxhaven, Glückstadt, Finkenwerder). Ganz allgemein wird häufig von 40 Sportboothäfen an der Tideelbe gesprochen; die Frage ist allerdings, wo die Untergrenze zu den kleinen Steganlagen in Seitengewässern gezogen wird. Eine Nachzählung der Sportboothäfen in unseren zurzeit wichtigsten Quellen ergibt folgendes Bild:

„Häfen und Liegeplätze für die Sportschifffahrt“ in:

DIE ELBE von Helgoland bis Magdeburg, Hamburg 2002

Auszählung im Kartenwerk:	32 Sportboothäfen von Hamburg City bis Cuxhaven
	6 Sportboothäfen Hamburgs „oberhalb der Brücken“
	5 Sportboothäfen an der Oberelbe bis Geesthacht
gesamt	43 Sportboothäfen an der Tideelbe

„Sejlerens Marina Guide 2009“, Frörup/DK

Auszählung der bebilderten Beschreibungen:

gesamt 30 Sportboothäfen an der Tideelbe

Liegeplatz-Kapazitäten nach Addition aus den Luftbild-Aufnahmen:

gesamt ca. 4.500 Liegeplätze (entspr. ca. 6.000 bei 43 Häfen)

Einschränkend ist hier anzufügen, daß der ansonsten informative „Sejlerens Marina Guide“ mehrere Berichtslücken aufweist: Kleinere Häfen und Seitenarme der Elbe sind nur teilweise enthalten, die Gesamtzahl ist um ein Viertel geringer als das Verzeichnis der ELBE-Sportbootkarte und aus den Luftbildern sind unbelegte Liegeplätze nur ungenau zählbar. Die große Differenz zu der anfangs genannten „Elbe-Sportbootflotte“ ergibt sich aus mehreren Faktoren: Die Hamburger Motorboote sind größtenteils in den durch Sperrwerke und Schleusen abgelegenen Elbe-Nebenarmen zuhause, die Flotte der Jollen und Kleinboote ist kaum dif-

ferenzierbar und als „an-Land-liegend“ zu beobachten; zudem dürften etwa 3.000 „Hamburger“ Segelyachten ihren Liegeplatz an der westlichen Ostsee haben, werden jedoch den Hamburger DSV-Vereinen zugerechnet. Entscheidend ist bekanntlich nicht die Anzahl der Liegeplätze, sondern die Operationsfähigkeit der darauf liegenden Sportboote. Können sie fahren, wann sie wollen oder müssen sie sich immer an das „Tidefenster“ zur Hochwasserzeit halten ?

Es bleibt noch nachzutragen, was die Landesverbände des Deutschen Segler-Verbandes zur „Elbe-Situation“ zu sagen haben. Der Segler-Verband Schleswig-Holstein e.V. schreibt in seiner inhaltsreichen Website u.a. *„...der SVSH (kann sich) aus verständlichen Gründen weder für noch gegen die geplante Fahrrinnenanpassung äußern, da er nicht direkt Betroffener ist, er vertritt aber uneingeschränkt die von der Maßnahme betroffenen Vereine.“* Zudem betont dieser Verband (Quelle: www.seglerverband-sh.de vom 23.02.2011), er *„.....steht in engem Kontakt zum Hamburger Segler-Verband. Dieser hat Erfahrungen aus der letzten Elbvertiefung 1999 und ist durch die Teilnahme an allen Erörterungen und Vorträgen durch den Träger des aktuellen Vorhabens ständig aktuell informiert.“* Eine entsprechende Veröffentlichung des Hamburger Segler-Verbandes e.V. vom 20.02.2010 (Quelle: www.hamburger-seglerverband.de vom 12.02.2011) ergänzt dazu: *„Bei den Erörterungsterminen zu der geplanten Fahrrinnenanpassung im vergangenen Jahr sind die rund 7000 Einwendungen von den Vorhabensträgern nicht ausreichen(d) und äußerst zurückhaltend behandelt worden. Das führte dazu, dass die Planfeststellung erneut überarbeitet werden musste.“* Der Segler-Verband Niedersachsen e.V. hat aufgrund einer Fragebogenaktion bei den Wassersportvereinen an der Elbe und ihren Nebenflüssen zur Verschlickung der Häfen zudem einige aussagekräftige Feststellungen treffen können (Quelle: www.segeln-niedersachsen.de vom 23.02.2011): *„Derzeit liegt die durchschnittliche Verschlickung beziehungsweise Versandung bei durchschnittlich 30 - 50 cm/qm/Jahr. Experten haben er-*

mittelt, dass - um den Unterhalt der Sportboothäfen zu gewährleisten - jährlich eine Summe von 400.000x (gemeint sind vermutlich Euro, d.Verf.) benötigt wird, um die nötige Unterhaltsbaggerung der Sportboothäfen entlang der Unterelbe mit 30 Prozent zu unterstützen. Die Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein sollen dazu bewegt werden, sich an diesen Kosten zu beteiligen. Nach Meinung des Wassersports ist es jedoch notwendig, als erste Maßnahme eine Grundbaggerung durchzuführen, damit die Sportboothäfen der Unterelbe und ihrer Nebenflüsse einen einheitlichen Stand erhalten, um dann die jährlichen Baggerungen durchzuführen“.

Im Organisationsgefüge dieser drei Segler-Landesverbände gibt es noch eine Besonderheit: Die GRUPPE NEDDERELV e.V., der Zusammenschluss der Niederelbe-Wassersportvereine, der 1951 von Vereinen gegründet wurde und inzwischen 38 Mitgliedsvereine umfaßt (Quelle: Gruppe Nedderelv in: www.andermann.de vom 23.02.2011), die jährlich eine spezielle Segelregatta auf der Unterelbe (trad. hdt. Niederelbe = ndt. Nedderelv) durchführt. Diese ist eine aus schleswig-holsteinischen, niedersächsischen und hamburgischen Vereinen gebildete „Segelrevier-Vereinigung Unterelbe“, in der *„durch gemeinsames, länderübergreifendes Handeln die Eingriffe abzuwenden (sind), welche die Schönheit und Befahrbarkeit des Flusses und Nutzung seiner Ufer gefährden.“* Als länderübergreifende Gruppe könnte man hier möglicherweise zu ungewöhnlichen Vorschlägen zur geplanten Elbevertiefung kommen, wenn es seitens der Antragsteller zu einer generellen den Segelsport auf der Unterelbe nicht zu behindernden Haltung im Planfeststellungsverfahren käme. Blicke zu fragen, wie es mit den zahlreichen anderen kleinen Sportboothäfen weiter ginge, die jeweils allein dastehen im „Kräftespiel der Mächtigen“ !

*Was wir uns wünschen, was wir selbst tun können
und wozu wir Hilfe brauchen*

Die eingangs gestellte, zugegeben etwas provozierende Frage, wem die Elbe denn nun gehöre, soll hiermit ansatzartig beantwortet sein: Die Elbe gehört allen, die daran, darauf und davon leben, denn sie benutzen den Unterlauf des nach der Donau, dem Rhein drittlängsten deutschen Fluß, der neben der Weser einen seeschifftiefen Teil hat, um den sich infolge des europäischen und weltweiten Wettbewerbs große und mächtige Interessengruppen bewerben. Ohne diese bewerten zu wollen, seien hier der Reihe nach aufgezählt: Die Umschlags- und Wirtschaftsbetriebe des Hamburger Hafens, die regionalen, weltweit in Ladungsströmen tätigen Schifffahrtsunternehmen, die schifffahrtorientierten Berufsgruppen und die politische Kraft des hauptbetroffenen Bundeslandes Hamburg, das von den sachgebietsorganisierten Bundesbehörden unterstützt wird. Als Einwander oder Kritiker einer als folgenschwer beurteilten weiteren Elbvertiefung sind bisher aufgetreten: Die weitere ökologische Schäden erwartenden Naturschutzverbände, die zumeist landwirtschaftlich orientierten Deichverbände, die Gebietskörperschaften der Anlieger-Bundesländer Niedersachsen und Schleswig-Holstein, die Elbe-Fischerei und die Sportboothafen-Betreiber. Ihnen allen ist gemeinsam, daß die Elbvertiefung nicht vollends abgelehnt werden kann, deren Folgen jedoch nicht ihnen jeweils allein aufgebürdet werden sollen. Das ist auch unsere, in mehreren Schritten ausgeführte Position.

Was wir selbst tun können, wurde hier beschrieben, nicht jedoch die jeweils zu erwartenden Folgen, sollte es beispielsweise nicht möglich sein, eine erneute Grundreinigung unseres Hafens als Hilfsmaßnahme zu erhalten, denn unsere Eigenmittel bleiben sehr begrenzt. Wir brauchen Hilfe, Hilfe vom Hamburger Staat, Hilfe von der federführenden HPA, Hilfe vom Hamburger Segler-Verband und - was

wir bisher noch viel zu wenig beachtet habe - Hilfe von Wilhelmsburg, „unserer“ Insel im Elbstrom, auf der so viel zur Verbesserung geschehen soll, damit Hamburg mit der IBA 2013 auch in der öffentlichen Meinungsbildung bestehen kann. (Hierzu kritisch vermerkt: In der Website www.iba-hamburg.org „Stadt - Land - Fluss: Der Schauplatz Elbinseln“ kommt der „Sport Wilhelmsburg“ überhaupt nicht vor, auch nicht unser kleiner, (bei Flut) hübscher Hafen Holstenkaten, und der auf der „Freizeit- und Fahrradkarte für Wilhelmsburg, die Veddel und den Harburger Binnenhafen“ der „IBA_HAMBURG - Entwürfe für die Zukunft der Metropole“, Hamburg 2007, ohne Namen und Zweckangabe nur andeutungsweise auszumachen ist. Schade !

Wir hätten die IBA-Radtouren sicher gern begrüßt !

Zum Schluß noch etwas Zeitgemäß-Literarisches: In seinem 2007 erschienenen, auch historisch höchst informativen Sachbuch „Die Elbe - Landschaft und Geschichte“ stellt der Autor Hansjörg Küster im Kapitel zu „*Hamburg, das Tor zur Welt*“ abschließend fragend fest: „*Wie lange werden die Kapazitäten des Hafens ausreichen ? Wie lange genügen die natürlichen Gegebenheiten des Elbstroms, damit er die Lebensader Hamburgs bleiben kann ? Die Stadt und ihr Hafen können nur > Tor zur Welt < sein, wenn die Elbe das > fließende Fundament < dafür bildet.*“ Unsere eigene heutige Betrachtungsweise des „fließenden Fundaments“ ist nun ebenso fragend wie hilfeschend und besorgt, denn wir werden den Zustand der Elbe nicht „zurückdrehen“ können, gar in die Zeit unserer Gründerväter oder in unsere eigene, zumindest romantisch erinnerten jugendlichen Segeljahre auf Ober- und Unterelbe zurückkehren können. Wir lieben Hamburg als unsere Stadt und die Elbe als unsere seglerische Heimat, als Träger unseres Bootshafens und ihr Wasser als unser „fließendes Fundament“ ! Es soll für alle „gesund“ bleiben und unsere Existenz erhalten helfen.

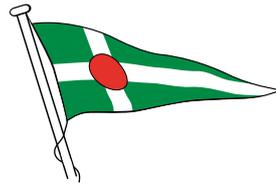
Hanns-Björn Rüppel

Termine 2011

Ausbringen der Ausleger im allgemeinen Arbeitsdienst <i>anschließendes Biikebrennen und Flaggenparade</i>	Samstag	19.03.2011 13.30 Uhr <i>ca. 17.30 Uhr</i>
Abslippen Hallenlieger	Sa/So	26./27.03.2011
Abslippen Außenlieger	Fr/Sa	02./03.04.2011
SVR Mitglieder Versammlung	Mittwoch	25.05.2011 19.00 Uhr
SVR Mitglieder Versammlung	Mittwoch	14.09.2011 19.00 Uhr
Abfahrt und Flaggenparade 85-jähriges Bestehen der SVR <i>anschl. Treffen im Clubhaus</i>	Samstag	01.10.2011 11.00 Uhr
<i>Aufslippen</i>	Woche	03.-07.10.2011
Aufslippen Hallenlieger - 11.00 Uhr	Sa/So	08./09.10.2011
Aufslippen Außenlieger - 6.30 Uhr	Sa/So	15./16.10.2011
SVR Mitglieder Versammlung	Mittwoch	07.12.2011 19.00 Uhr
Seniorenweihnachtsfeier	Sonntag	11.12.2010 15.00 Uhr

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

SVR Vereins-Shop



Yachtstander, groß	€	13.00
Anstecknadel	€	5.50
Anstecknadel, silber *)	€	15.00
Anstecknadel, gold *)	€	20.00
Krawatte <i>mit gesticktem Stander</i>	€	22.00
Autoaufkleber, groß	€	2.00
Autoaufkleber, klein	€	1.00

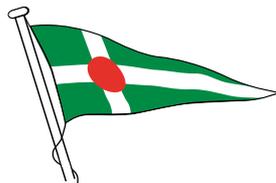
**) nur für berechtigte Mitglieder*

Erhältlich bei unserem Vorstand oder den Kassenwarten



Foto: Michael Krebs

Jugendboot THOBEA, 2010 auf der Elbe vor Schwarztonnensand



Segler-Vereinigung Reiherstieg von 1926 e.V.

Finkenrieker Hauptdeich 14 · 21109 Hamburg

www.svr-hamburg.de

info@svr-hamburg.de