

Elbsegler

SVR Magazin

2024



Sommertour nach Dyvig Bro

Kristin Eyendorf

Foto: Kristin Eyendorf

**Sperrung des
Elbe-Lübeck-Kanals**
Reparatur der Donnerschleuse

stellar-ahoi!
Schiffstaufe der
Comfortina 35
Katrin Warnecke



Foto: Uwe Ohlrich

Impressum

Herausgeber: Segler-Vereinigung Reiherstieg von 1926 e.V.
Finkenrieker Hauptdeich 14 – 21109 Hamburg
www.svr-hamburg.de info@svr-hamburg.de
29. Jahrgang 51 Ausgabe 150 Exemplare

Redaktion und Gestaltung: Elke Herz
Tel.: 040 / 34 43 50
e-mail: elke.herz@t-online.de
Monika Rosenau
Tel.: 040 / 7607513
e-mail: monros1@web.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.

Liebe Mitglieder und Elbsegler-Leser!

Ein weiteres Jahr neigt sich dem Ende zu und es ist an der Zeit, auf die wunderbaren Momente zurückzublicken, die wir wieder einmal erlebt haben. Die zahlreichen, auch oft gemeinsamen Reisen, egal ob bei Regen oder Sonnenschein, die in den vergangenen Monaten unternommen wurden, bleiben uns als unvergessliche Erinnerungen erhalten.

Umso schöner ist es, wenn diese Erinnerungen einen Platz in unserem „Elbsegler“ finden und auch für folgende Generationen nachvollziehbar sind.

So half zum Beispiel eine sehr alte Ausgabe des „Elbseglers“ in diesem Jahr bei der Planung für die Sanierungsarbeiten am Schlengel. Die dort abgedruckten Fotos zeigten nicht nur Mitglieder unseres Vereins in „jungen Jahren“ bei der Schlengelsanierung, sondern auch den technischen Unterbau des Schlengels.

Die Sanierung an sich war ein voller Erfolg. Insbesondere auf Grund der großen Anzahl an helfenden Händen hat die mehrere Wochen andauernde Maßnahme hervorragend funktioniert.

Ein herzlicher Dank gilt all unseren Mitgliedern, die sowohl bei der Sanierung des Schlengels als auch ganzjährig mit ihrem unermüdlichen Einsatz alle Arbeiten im Hafen und an unseren Einrichtungen durchgeführt haben. Euer Engagement und eure Hilfsbereitschaft haben nicht nur den Hafen verschönert, sondern auch das Miteinander in unserem Verein bereichert. Gemeinsam haben wir viel erreicht, und wir sind stolz darauf, solch engagierte Kameradinnen und Kameraden in unserem Verein zu haben.

Ein weiteres, besonderes Ereignis befindet sich in der Vorbereitung: Unsere 100-Jahr-Feier!

Auf einer Mitgliederversammlung wurden die möglichen Orte für die Feier vorgestellt. Bei der anschließenden Abstimmung entschied sich eine knappe Mehrheit der Anwesenden für eine Feier auf unserem Vereinsgelände. Diese Entscheidung war wichtig, um verschiedene Aufträge vergeben zu können, da bereits jetzt zahlreiche Veranstalter Reservierungen für 2026 vornehmen. Im kommenden Jahr wird der Festausschuss mit seinen fleißigen Helfern weiter an der Vorbereitung arbeiten. Auch diesen Kameraden und Kameradinnen gilt unser herzliches Dankeschön, sowohl für die fleißige Vorbereitung der 100-Jahr-Feier als auch für die großartige Arbeit rund um alle Veranstaltungen des vergangenen Jahres.

In der besinnlichen Zeit des Jahres möchten wir euch allen die besten Wünsche für ein glückliches und gesundes neues Jahr übermitteln. Wir freuen uns darauf, im nächsten Jahr gemeinsam neue Abenteuer zu erleben und die Tradition unseres Vereins weiterzuführen.

Mit herzlichen Grüßen
der Vorstand des SVR

Vorstands-Info



Mitgliederbestand der SVR

Neuaufnahmen ab 07. 09. 2024

Als neue Mitglieder in der SVR begrüßen wir:

Rene Flesch mit Motorboot	Marlin
Timo Gajek mit Motorboot	Red Hornet
Enver Comic mit Motorboot 99138-A	Motivation
Marcel Klückmann mit Motorboot	Little Shark

Der aktuelle Mitgliederbestand lautet:

104 Mitglieder, davon 56 aktiv und 48 passiv

Die Anzahl der Schiffe / Boote beträgt: 48, davon

11 Kielschiffe

3 Motorsegler

29 Motorboote

2 Jollenkreuzer

1 Angelboot

1 Jolle

1 Schlauchboot

Runde Geburtstage 2025

Aus datenschutzrechtlichen Gründen

werden hier keine Namen

und Geburtsdaten mehr genannt.



40 Jahre Mitgliedschaft

Christian Rieckborn 01.01.1985

45 Jahre Mitgliedschaft

Dagmar Schmidt 01.01.1980

Christian Bartels 18.01.1980

50 Jahre Mitgliedschaft

Sabine v. d. Heide 24.01.1975

Michael Krebs 24.01.1975

55 Jahre Mitgliedschaft

Hans-Georg Nordhausen 01.10.1970

60 Jahre Mitgliedschaft

Heiner Claren 29.01.1965

Horst Warnecke 01.07.1965

65 Jahre Mitgliedschaft

Hanns-Björn Rüppell 04.05.1960

Aus der Vereinigung



und ab jetzt auf Schritt und Tritt
geh'n zwei winzig kleine Füßchen mit ...

Am 09 April 2024 wurde
Tochter Elina geboren
3300 g / 51 cm
Wir gratulieren den
stolzen Eltern
Jan und Christina Rosenau
sowie den Grosseltern
Jörg und Monika Rosenau

Am 20. Juli 2024 wurde
Tochter Sophie geboren.
3470 g / 51 cm
Wir gratulieren den
stolzen Eltern
Tim und Jenni Rosenau
sowie den Grosseltern
Jörg und Monika Rosenau

Am 12. November 2024
wurde Sohn
Enno Junis geboren.
2675 g / 48 cm
Wir gratulieren dem
stolzen Vater
Torben Grote

am 11.01.2022 wurden die Töchter
Lillith Marie und Florentine geboren.
Wir gratulieren den stolzen Eltern
Jan und Janna Sumfleth nachträglich.

Aus der Vereinigung



Die Sanierung von Schlengel 3

Es war wieder soweit. Wieder musste einer unserer Hafenschlengel saniert werden. Der Plankenbelag und die tragende Balkenkonstruktion waren morsch geworden. Die Schwimmfähigkeit der aus Spülrohren hergestellten Schwimmkörper musste überprüft werden. Das bedeutete: Aufslippen, Entrosten, Planken und Balken demontieren um einer neuen Beplankung samt Unterkonstruktion Platz zu machen.

Und so geschah es. Die altgedienten Vereinskameraden wussten noch, wie man einen Schlengel aufslippt. Mit 2 Slippwagen hintereinander gekoppelt. Die Rohre wurden abgestrahlt, diesmal durch einen professionellen Sandstrahler. Das freigelegte Eisen brachte keine bösen Überraschungen. Die Schwimmkörper waren innen sogar trocken. Die nachfolgende Dickenmessung mit Ultraschall zeigte nur punktuelle Einkerbungen durch Korrosion.

Mit Zupacken vieler Vereinskameraden wurde die alte Holzbeplankung samt Tragbalken entfernt. Ein mühseliges Unterfangen. Der saubere und um sein altes Holzdeck entblöste Schlengel wurde in die Halle gezogen.

Nun begann Richard mit einem Neuaufbau des Decks. Diesmal eine Stahlkonstruktion in 3 Segmenten. Nach Anprobe wurden diese zur Feuerverzinkung gebracht. Derweil nutzte man die Zeit zum Verspachteln der Rohre und zum nachfolgenden Beschichten mit Epoxid Harz.

Zurück von der Verzinkerei wurden die Stahlkonstruktionen aufgelegt. Dabei half natürlich unser Radlader Zettelmeyer, der im SVR für das Bewegen schwerer Lasten unverzichtbar geworden ist.

Nach Verschrauben der Alu-Platten und Montage der elektrischen

SVR

Leitungen war es dann soweit. Am 23. Mai 2024 wurde der sanierte Schlengel 3 abgelsippt und an seine Position im Hafen eingeschwommen.

Diese sehr umfangreichen Arbeiten gelangen nur durch Zupacken der vielen SVR Kameraden, die ausserhalb der regulären Arbeitsdienste mithalfen. Dank ihnen kann sich der SVR Hafen mit seiner Schlengelanlage wieder sehen lassen.

Andreas Herz



Abendstimmung und Hochwasser in unserem Hafen Holstenkaten.

Protokoll der Arbeiten am Schlengel 3

Am Samstag den 13.04.2024 um 8:00 Uhr wurde im allgemeinen Arbeitsdienst der Schlengel 3 für die beschlossene Sanierung vorbereitet.

Die beiden Slippwagen wurden ganz zusammengeschoben und mit einem speziellen Pall bestückt. Beide wurden mit einem Draht verbunden, so dass zwischen den Wagen ein Abstand von 20 m Abstand entstand.



Es hat geklappt, der Schlengel sitzt vorne und hinten auf den Flanschen, mit denen die 6 m langen Einzelsektionen zusammengefügt sind.

Der Zettelmeier zieht ihn bis vor das Hallentor und die Demontage des Belages und des Unterbaus kann beginnen.



Der abgewrackte Schlengel wird von einer Firma, bis zu Wasserlinie, sandgestrahlt und in Eigenregie mit Farbe versehen.

Nach dem Sandstrahlen geht es in die Bootshalle



Der Wasserpassbereich wird mit Glasfaser verstärktem Epoxi-Spachtel beschichtet und bekommt dann einen zweifachen Epoxi-Anstrich.

Statt der Wegerung in Holz haben wir uns für Stahl entschieden.

Das hier Gesehene wird wieder entfernt . . .

... und zum Verzinken
gebracht



Die Verladung des Gerüsts auf den Transporter ist mit Hilfe des Zettelmeier in vollem Gange.





Beim wieder Aufbau der Segmente macht uns das letzte Teilstück Schwierigkeiten.

Alles im Lot, nun können die Alu-Platten wieder montiert werden und der Schlengel wieder zu Wasser.



Eine kleine Spitze kann ich mir nicht verkneifen: Zu einem allgemeinen Arbeitsdienst am Wochenende sollten alle Bootsbesitzer teilnehmen, sofern sie nicht Schichtgänger sind.

Erwähnen möchte ich Richard, der uns mit seinen Maschinen und Fachwissen zur Verfügung stand und all die Fleißigen, die ich nicht alle namentlich erwähne, denn sie wissen selber wen ich meine.

Letztendlich wurde der Schlengel zu Wasser gebracht und der Ersatzschlengel wurde ausgetauscht.

Euer Ingo Wichmann

Zum 90jährigen Jubiläum

Am 16.03.2023 feierte unser langjähriges Mitglied der Segler-Vereinigung Reiherstieg Wilfried Schmidt, ehemaliger Vorstand der SVR von 1987 bis 1993, Träger des goldenen Vereinsabzeichens und Ehrenvorsitzender, seinen 90sten Geburtstag zu Hause im Kreise seiner Familie.

Aus diesem Anlass gratulierte der neue Vorstand dem Jubilar zu seinem besonderen, runden Geburtstag.

Eine persönliche Gratulation und einen Präsentkorb überbrachten diesmal Katrin und Ulfried Kunstmann.

Am 04. Mai waren wir bei Wilfried Schmidt angemeldet. Bei Kaffee und Gebäck hatten wir tolle Gespräche. Wilfried und auch seine Frau hatten sehr interessante Geschichten von ihren früheren Reisen mit dem eigenen Boot zu erzählen. Es war ein sehr netter Nachmittag und die Überraschung war gelungen.

Katrin Kunstmann

Foto: Katrin Kunstmann



Aus der Vereinigung

Die Schiffstaufe der stellar-ahoi!



Bisher waren wir mit der Dablu:, unserer Compromis 999, auch gern von uns liebevoll „Dicke“ genannt, ganz glücklich gewesen. Die ersten Jahre war Lea auch noch recht klein, da lag der Fokus auf Stauraum und Sicher-heit, das bot sie beides wirklich hervorragend. Auch bei viel Wind haute unsere Dicke nichts um. Während andere Segelyachten schon krängten, kam unser Schiff erst richtig in Fahrt. Sie brauchte dafür aber auch mindestens 15 Knoten Wind, um überhaupt richtig vom Fleck zu kommen, sonst war man eher

gemütlich unterwegs und durfte den anderen, die einen ständig von hinten überholten, zuwinken.

Mit der Zeit wurde unsere Tochter aber größer, allein von der Körpergröße her ist sie jetzt nicht mehr das kleinste Crew-Mitglied und hat selbst schon Segelerfahrung. So konnte man mit weiteren Optionen liebäugeln. Als wir dann überraschend das Angebot bekamen, eine gepflegte, knapp 20 Jahre alte Comfortina 35 zu übernehmen und unsere Dicke dank guter Pflege sofort einige Interessenten fand, entschieden wir uns für die schnellere Variante.

Wir kauften die Segelyacht mit dem Namen „Yoldia“, was unserer Meinung nach weder zum Schiff noch zu uns passte. Eine Internetsuche ergab dann auch, dass es sich bei Yoldia um das Stadium der postglazialen Ostsee oder um eine Art Muschel handelte. Das machte es auch nicht attraktiver.

Der Name sollte zu dem Schiff und den Eigentümern passen, damit man das Schiff auch richtig als sein eigenes empfindet und ein neues Kapitel aufgeschlagen werden kann. Somit musste ein neuer Name her. Damit gab es dann auch wieder einen Anlass für eine Schiffstaufe bzw. Schiffsumbenennung, wenn man es ganz genau nehmen will.

Der Erwerb eines Schiffes, ob nun neu oder gebraucht, ist generell schon sehr aufregend, aber die Tradition,

die Namensgebung mit anschließendem Stapellauf zusammen mit der Familie, Freunden und allen Segelvereinsmitgliedern zu feiern, macht es umso mehr zu einem ganz besonderen Ereignis. Wir hatten schon bei der Taufe der Dablju: so viel Freude, mit allen zu



feiern und das Schiff gebührend im Verein willkommen zu heißen, dass wir sehr gern beim SVR auch den neuen Namen der Comfortina feiern wollten.

Der Start der Segelsaison 2024 bot sich dafür an. Und so taufte Lea als Taufpatin am 07. April, einem mit Sonne verwöhnten Sonntag, unser mit Flaggen und Blumen geschmücktes Schiff mit Sekt auf den Namen „stellar“

und bat für Schiff und Besatzung um allzeit gute Fahrt und immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel.

Ausgesprochen hört man bei *stellær* nicht unbedingt das „r“ und geht zunächst von *stella* (italienisch/lateinisch) = der Stern aus, was wir generell schon sehr schön fanden. Mit dem „r“ hat *stellær* im Deutschen immer noch den Bezug zu den Sternen, im Englischen hat es dann aber auch die Bedeutung „herausragend/hervorragend“, „wunderbar“, „kometenhaft“ und ist ein Wort des Lobes und der Begeisterung. Da haben wir uns für *stellar* mit „r“ entschieden. Es ist ein wunderbares Schiff, mit hervorragender Segelleistung, der Wind wird optimal ausgenutzt und es nimmt schnell Fahrt auf, vielleicht nicht ganz , aber mit kometenschnell Geschwindigkeiten von 6 kn bei 7 kn Wind sind wir mehr als zufrieden und rundum begeistert, von der Leistung aber auch der Optik.

Die Schiffstaufe bzw. Schiffssegnung ist tatsächlich eine lang gehegte Tradition, sie lässt sich bis ins 4. Jahrhundert vor Christus verfolgen, hat sich aber in den unterschiedlichen Kulturen anders entwickelt. In China und Japan durchtrennt man z.B. ein Seil, das sinnbildlich für eine Nabelschnur steht. Hätten wir die Namensgebung in Irland vorgenommen, hätte Lea eine ganze Flasche Whisky anstelle des Sektes nehmen müssen. In Indien hätte sie zum Abschluss der Zeremonie eine Kokosnuss an den Schiffsrumpf werfen sollen und



nach afrikanischer Sitte nimmt die Taufpatin einen großen Schluck Palmwein und sprüht diesen mit spitzem Mund fünfmal gegen die Bordwand. Da erscheint einem, ein wenig Sekt auf den Bugkorb zu gießen doch noch als die angenehmere Variante, für das Schiff, die Taufpatin und je nachdem wie der Wind steht auch für die Gäste, die am dichtesten stehen.

Nachdem das Schiff feierlich mit Nebelhorn-Tuten zu Wasser gelassen wurde, war es an der Zeit, sich um das leibliche Wohl der ca. 60 Gäste zu kümmern, das Kuchenbuffet und das herzhaft Buffet wurden eröffnet. Ein besonderer Dank gilt an dieser Stelle auch noch einmal Uwe Reil, der sich für uns um die Schnitzel, Frikadellen und den Kartoffelsalat gekümmert und uns damit sehr geholfen hat. Herzlichen Dank, lieber Uwe, das war wirklich super.

Horst und Monika waren wie immer die liebsten Eltern/Schwiegereltern, die man haben kann und haben uns

bei allem unterstützt. Euch auch noch einmal einen ganz lieben Dank.

Wir möchten uns auch bei allen Vereinsmitgliedern bedanken, dass ihr diesen besonderen Tag zusammen mit uns gefeiert habt, für die lieben Worte, Karten und Geschenke. Darüber haben wir uns sehr gefreut. Vielen Dank.

Dieses Jahr durften wir mit der stellær eine Sternschnuppennacht in Wassersleben, in der Flensburger Förde und mehrere Schweinswalsichtungen erleben, die absoluten Highlights unseres Sommers. Wir freuen uns schon auf die nächste Saison. Wir hoffen, alle Vereinsmitglieder samt Familien rutschen gut ins neue Jahr. Wir wünschen uns, dass 2025 Glück, Gesundheit und viele schöne Momente für alle mit sich bringt!

Jan, Lea & Katrin

Elbsegler-Info



Yachtgebräuche und Flaggenführung
entdeckt von Kristin Eyendorf

Flaggenführung

Flaggen und Fahnen sind jedermann vertraute Ausdrücke, die jedoch nur im ersten Anschein dieselbe Bedeutung haben. Tatsächlich bestehen jedoch erhebliche Unterschiede.

Die Fahne ist ein nicht ohne weiteres ersetzbares Einzelstück, aus wertvollen Stoffen gefertigt und mit Stickereien etc. verziert. Sie ist ein Symbol, dem von einem bestimmten Personenkreis eine besondere Ehrerbietung entgegengebracht wird. Einen ähnlich symbolhaften Charakter wie die Fahne haben National-, Kriegs- und Handelsflaggen; ansonsten sind Flaggen lediglich Signal- und Erkennungszeichen, bei denen Zweckmäßigkeit und Haltbarkeit des Tuches im Vordergrund stehen. Fahne, Banner und Standarte sind in der Seefahrt ungebräuchliche Begriffe und werden deshalb hier nicht weiter behandelt.

Zur Orientierung:

Flaggen sind rechteckig mit einem Seitenverhältnis von 3:5.

Stander sind dreieckig mit einem Höhen/Breitenverhältnis von 3:5.

Wimpel sind dreieckig mit einem Höhen/Breiten-

verhältnis von 3:10. Die Spitze kann fehlen (siehe Flaggenalphabet).

Doppelstander sind Flaggen, die durch Einschnitte am freien Liek in zwei Spitzen auslaufen.

Flaggen und Stander müssen in einwandfreiem Zustand sein. Ausgefranste und verdreckte Flaggen und Stander sind kein Indiz für „kernige Seemannschaft“.

Alle Flaggen am Flaggenstock und unter der Saling bzw. bei Motorbooten auf der entsprechenden Seite des Flaggenmastes müssen bis dicht an den Flaggenkopf bzw. bis dicht unter der Saling vorgeheißt sein. Flaggenleinen dürfen keine Lose haben.

Nationalflagge

Die Nationalflagge ist das offizielle Symbol eines Staates. Nach Artikel 22 des Grundgesetzes ist die Bundesflagge schwarz-rot-gold.

Der Nationalflagge wird in allen Staaten eine besondere Ehrerbietung entgegengebracht. Viele Länder reagieren außerordentlich empfindlich, wenn es der Gast an erwartetem Respekt und Aufmerksamkeit fehlen lässt.

In früheren Zeiten war es Brauch, auf besiegten Kriegsschiffen die Flagge des Siegers über der Flagge des Besiegten anzubringen. Es wird deshalb von den traditionellen Seefahrtsnationen als ausgesprochene Unhöflichkeit, ja gewollte Herabsetzung des Gastlandes empfunden, wenn ein Fahrzeug einer fremden Nation, und dazu zählen auch

Yachten, die Nationalflagge des Gastlandes unter der Nationalflagge eines vorher besuchten Landes oder gar der eigenen Nationalflagge führt.

Das unbefugte Führen einer fremden Nationalflagge wird mit Sicherheit zu unliebsamen Reaktionen des Staates führen, dessen Flagge missbraucht wird. Dies gilt auch für die Bundesrepublik Deutschland, die das Führen einer anderen Nationalflagge als der Bundesflagge, sofern das Schiff zum Führen der Bundesflagge verpflichtet ist, mit Gefängnis bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe bestraft.

Bundesflagge

Jede in Dienst gestellte Segel- und Motoryacht führt auf den Seeschiffahrtsstraßen, in Küstengewässern, auf See und im Ausland die Nationalflagge. Die Nationalflagge ist die Bundesflagge.

Auf den Binnenwasserstraßen führen nur die zur Seefahrt bestimmten Fahrzeuge die Bundesflagge. Auf Booten im Binnenbereich braucht die Bundesflagge nicht gesetzt werden.

Im Hafen, vor Anker und in Fahrt wird die Flagge am Flaggenstock, möglichst in der Mitte des Hecks, gesetzt. Der Flaggenstock soll etwa 40 Grad nach achtern geneigt sein, damit die Flagge auch bei Windstille klarfällt und erkennbar ist. Am Flaggenstock darf nur die Nationalflagge gefahren werden. Unter Segel kann die Flagge auch an der Gaffel oder bei Hochtakelung am Großsegel-Achterliek

an einer Flaggenleine gefahren werden. Heckflaggen am Flaggenstock dürfen in keinem Fall das Hecklicht abdecken. (z.B. tagsüber bei Nebel). Auf einem mehrmastigen Fahrzeug wird die Flagge in Fahrt im Topp des hinteren Mastes oder mit einer besonderen Flaggenleine im oberen Drittel gefahren, im Hafen oder vor Anker wird sie als Heckflagge gesetzt.

Die Hafenflagge soll grundsätzlich größer sein als die Seeflagge. Die Nationalflagge sollte nicht am Achterstag gefahren werden.

Eine gecharterte Yacht führt, mit Ausnahme von Finnland, in allen Ländern die Nationalflagge ihres Eigners. In Finnland wird die Nationalflagge des Charterers gesetzt. Lediglich in den Fällen, in denen der deutsche Charterer die Eigenschaft als Ausrüster im handelsrechtlichen Sinne für das einem ausländischen Eigner gehörende Schiff erwirbt, kann ihm auf Antrag vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung die Befugnis verliehen werden, für eine bestimmte Zeit die Bundesflagge zu führen. Für Sportboote ist diese Voraussetzung in der Regel gegeben, wenn der Chartervertrag für mindestens 12 Monate abgeschlossen wurde.

Europaflagge

Im zunehmenden Maße sind in der Bundesrepublik Deutschland beheimatete Sportboote zu beobachten, die am Heck statt der Bundesflagge die Europaflagge mit und ohne Bundesflagge in der Gösch (obere Ecke

am Flaggenliek) führen. Soweit es sich um zur Seefahrt bestimmte Sportfahrzeuge handelt, steht diese Praxis nicht im Einklang mit der Rechtslage (Flaggenrechtsgesetz §6 und §8 (2)) und kann mit Geldbußen geahndet werden. Um der Verbundenheit mit dem Europagedanken Ausdruck zu verleihen, sollte die Europaflagge so gefahren werden, dass Zweifel an der Bundesflagge als alleinige Nationalflagge ausgeschlossen sind (z.B. unter der Saling).

Flagge der Kreuzer-Abteilung des DSV

Diese Flagge wird nicht mehr gefahren, weil sich die Kreuzerabteilung aufgelöst hat.

(Yacht, Lasse Johannsen 09.10.23) KE

Flagge des Deutschen Segler-Verbandes e.V.

Die Flagge des Deutschen Segler-Verbandes e.V. zeigt auf weißem Grund ein schwarzes umrandetes Diagonalkreuz mit der Kompassrose des DSV.

Die Verbandsflagge darf nur von Booten und Yachten geführt werden, die den Internationalen Bootsschein für Wassersportfahrzeuge besitzen. Dieses Schiffsdokument muss sich während der Fahrt an Bord befinden.

Gastlandflagge

Bei Einfahrt in die Küstengewässer eines Gastlandes setzen Yachten nur die Flagge des Gastlandes unter der Steuerbordsaling, nicht jedoch die Flaggen zuvor besuchter Länder.

Von einer Auslandsfahrt heimkehrende Yachten können im deutschen Hoheitsgebiet die Flaggen der besuchten Länder in der alphabetischen Reihenfolge ihrer deutschen Namen möglichst in gleicher Größe und untereinander nur am Tage der Heimkehr, am darauffolgenden Wochenende und beim jährlichen Absegeln unter der Steuerbordsaling zeigen.

Vereins-Stander

Der Stander wird im Großstopp gefahren, er weht bei Tag und Nacht, auch wenn die Besatzung nicht am Bord ist. Kann der klassische Standerstock nicht gesetzt werden, ist eine zweckdienliche Hilfskonstruktion zu wählen. Nur wenn auch dies nicht möglich ist, kann der Stander an oberster Stelle unter der Backbordsaling gefahren werden. In diesem Fall muss er auf See eingeholt werden, um eine Verwechslung mit Flaggensignalen zu vermeiden. Es darf jedenfalls nur ein Stander gesetzt werden. Eine Yacht, die bei mehreren Vereinen eingetragen ist, führt im Allgemeinen den Stander des Vereins, dem sich der Eigner hauptsächlich angehörig fühlt, im Hafenbereich den heimischen Stander, in fremden Häfen den Stander des ältesten ortsansässigen Vereins, dem der Eigner angehört.

Der Stander am Flaggenmast eines Vereins weht im Topp vom Ansegeln bis zum Absegeln Tag und Nacht.

Gösch

Die Gösch ist eine Flagge des Heimathafens oder des Bundeslandes. Sie ist rechteckig und wird an einem

Flaggenstock am Vorsteven oder auf dem Klüverbaum gesetzt. Auf Segelyachten ist das Führen der Gösch unüblich.

Sonstige Flaggen

Unabhängig von diesen Regeln sind die Vorschriften der Behörden über das Führen besonderer Flaggen und Stander zu beachten. Das Führen von Eignerflaggen ist gelegentlich noch bei Regattayachten zu sehen.

Signalflaggen

Signalflaggen nach dem internationalen Signalbuch dürfen nur nach dessen Vorschriften verwendet werden und sind sofort wieder einzuholen, wenn der Signalaustausch beendet ist. Einzige Ausnahme ist die Flaggen gala, also über die Toppen geflaggt. Die Größe der Signalflaggen ist so zu wählen, dass sie auch auf größerer Entfernung erkennbar sind.

Flaggenparade

Es ist nach wie vor internationaler Brauch, das Zeremoniell der Flaggenparade einzuhalten. Als Flaggenzeit versteht man die Zeit, während der alle Flaggen wehen. Und zwar:

1. Mai bis 30. September von 08:00 Uhr,

1. Oktober bis 30. April von 09:00 Uhr bis Sonnenuntergang, spätestens jedoch bis 21.00 Uhr.

Die Zeiten des Vorheißens und Niederholens geben ein im Hafen oder vor Anker liegendes Kriegsschiff, die größte Yacht oder der Flaggenmast des ortsansässigen Vereins an.

Quelle: Yachtgebräuche und Flaggenführung vom TUSF
Abt. Segeln -
ursächlich Quelle: 2018 DSV Kreuzerabteilung

In Auszügen - den kompletten Text findet Ihr unter:

<https://www.dmyv.de/toerninfo/basiswissen/flaggenfuehrung>

https://www.vsaw.de/fileadmin/user_upload/dokumente/verschiedenes/yachtgebraeuche_und_flaggenfuehreung.pdf



Foto: Elke Herz

Aus der Vereinigung

Wir trauern um

Roswitha Sumfleth

*28.10.1953 † 11.03.2024

Mitglied seit 01.01.1988

36-jährige Mitgliedschaft

1. Schriftführerin 2005 - 2021

2. Vorsitzende 2013 - 2021

langjährig im Festausschuss
und Aufnahmeausschuss

Unser Mitgefühl gilt den Hinterbliebenen

Nachruf

Roswitha Sumfleth

Am 11.03.2024 verstarb unsere liebe Mutter, Schwiegermutter und Oma.

Ihr Tod kam für uns, wie für Euch, liebe Vereinskameraden, überraschend und viel zu schnell. Bis zuletzt war sie Mitglied im Aufnahmeausschuss. Aufgaben im Verein hat sie gern übernommen: Begonnen im Festausschuss 1988 - einige von euch erinnern sich bestimmt noch an die ausschweifenden Hallenfeste mit Musik und Tanz - über die Schriftführerin, 2. Vorsitzende und zuletzt den

Aufnahmeausschuss, war Roswitha immer gerne eine Unterstützung im Vereinsleben.

Schon vor dem Segelsport liebte Roswitha das Wasser. Als Teenager und junge Frau war sie regelmäßig im Kanu auf der Alster zu finden. Mit dem Kennenlernen von Joachim, stieg sie dann auf das „nächst“ größere Boot um – sie lernte das Segeln und machte ihre Bootsführerscheine. Gemeinsam mit Joachim segelte sie in seiner ersten Seahawk über die Ostsee. Nach dem Hausbau und der Familiengründung kam Roswitha an Weihnachten auf eine sehr verwegene Idee. Sie schenkte Joachim Konstruktionszeichnungen einer Reinke Yacht! Und damit begannen acht anstrengende Bau-Jahre im Hinterhof der Peter-Beenck-Straße. Zwischendurch nicht für möglich gehalten, war es dann 1988 soweit – es kam zum Stapellauf der SEAHAWK und nebenbei begann damit auch eine lange Zeit im Vereinsleben des SVR. Die 8 Jahre Bauzeit waren mit allen Strapazen endlich abgeschlossen und wurden beim Stapellauf weggefeiert – Hallenfest und Feuerlöschboot mit Fontänen gehörten dazu! Endlich konnte es wieder los auf das Wasser gehen.

Kurz nach dem Vereinseintritt war es für Roswitha selbstverständlich auch zu unterstützen und mit anzufassen. Mit Freude und Hingabe widmete sich Roswitha ihren Aufgaben und Arbeiten im Verein. Der SVR wurde zu einem wichtigen Ankerpunkt in ihrem Leben. Sie verbrachte dort gern ihre Zeit und genoss es, hier viele Freunde und gute Bekannte zu treffen.

Natürlich durfte dabei das Segeln nicht zu kurz kommen – Sommerurlaube von Roswitha und Joachim sollten nicht kürzer als 6-7 Wochen sein, dafür wurde auch gerne auf alle anderen Urlaube verzichtet. Start- und Endhafen fast jeden Urlaubs war dabei selbstverständlich die SVR. Denn die SVR ist für Roswitha und auch Joachim ihre zweite Heimat gewesen.

Janna, Jan, Lillith und Florentine



Trauerfälle

Ingo Stahlmann

verstorben am 24.11.2024

Bernd Eidam

verstorben am 28.11.2024

Unser Mitgefühl gilt den Hinterbliebenen

Nachruf

Ingo Stahlmann

Plötzlich und unerwartet ist unser Sportkamerad Ingo Stahlmann im November auf seine letzte Reise gegangen. Einige Tage vorher hat er noch Fachgespräche mit einigen Vereinskameraden geführt, bevor er dann plötzlich aus dem Leben gerissen wurde. Ingo war ein stets hilfsbereiter Kamerad, der mit seinem speziellen Fachwissen vielen hilfreich und kompetent zur Seite stand. Seit über 20 Jahren führte er das bekannte Geschäft **Eisen-Jens** in Wilhelmsburg. Wir werden ihn dankbar in guter Erinnerung behalten.

Anfang dieses Jahres hat Ingo der Redaktion Elbsegler seinen Reisebericht *Einhand mit der „Möwe“ gen Osten zum Stralsund* von 2023 zur Verfügung gestellt. Auf diese Reise hatte er sich nach langen Berufsjahren sehr gefreut.

Elke Herz

Reisebericht



Einhand mit der „Möwe“ gen Osten zum Stralsund

vom 30. April bis 23. Juni 2023

Mein Ziel war auf dieser Reise festgelegt: *Neuhof* am *Stralsund*. Dort sollte der 50 Jahre alte Volvo-Motor aus- und ein neuer eingebaut werden.

Ob ich ans Ziel komme? Eine Frage, die mich auf der Reise begleiten sollte

Schon lange träumte ich von der Boddenlandschaft, Hiddensee und Rügen. Der schöne Reisebericht (SVR Elbsegler 2021) von Torsten und Susanne („Scarlet“) machte mich noch neugieriger und Erzählungen von anderen SVR-Kameraden bestätigten mein Vorhaben.

Am 30. April legte ich um 7.35 Uhr ab und erreichte übermüdet um 19.15 Uhr *Güster*.

Am nächsten Morgen schon bekam ich die Quittung für den zu langen Vortag, denn ich „verfuhr“ mich bei der Hafenausfahrt und „irrte“ umher (wie peinlich).

Glücklich, die Einfahrt in den Elbe-Lübeck-Kanal gefunden zu haben, entschied ich mich bei Lübeck durch die Stadttrave zu fahren und traute mich kaum unter der „Engelsgrube Drehbrücke“ (die nicht öffnet) durchzufahren (Höhe 2,5 m). Mit seeehr langsamer Fahrt und gefühlt 1cm zwischen Boot und Brücke passierte ich auch dieses Hindernis und machte bei der Grell-Werft an der Trave fest.

Am 3. Mai ging es bei Sonnenschein und NW-W 2 Bf. nach *Timmendorf/Poel*.

Dort ließ ich es mir gut gehen und die Westwindlage stimmte mich positiver. Auch der alte Motor hielt noch wacker.

Am 5. Mai fiel das Barometer und die Wetterlage veränderte sich – eine Ostwindlage mit stärkeren Winden sollten mich nun auf dem Weg gen Osten „begleiten“, d.h. Wind gegenan! Schon der kleine Törn nach Wismar zum Wasserwanderrastplatz am Brunkow-Kai war, für die „Möwe“, ein einziges Gehacke. Ich besuchte Freunde in der Nähe und genoss die Zeit – hatte aber immer so ein mulmiges Gefühl . . .

Am 8. Mai bei 4 Bf. ging es zurück nach *Timmendorf/ Poel*, wo mich am nächsten Tag ein nettes Ehepaar ansprach: „Bist Du vom SVR, wir haben Deinen Stander gesehen . . .“ Familie Wollmann, langjährige Mitglieder der SVR mußten sie noch kennen, freuten sich „ihren“ Stander zu sehen – wir haben uns lange nett unterhalten.

Am nächsten Morgen legte

ich mit Vorsprung aus der Box ab (böiger Wind von schräg achtern) und so ging es bei SO 3-4 Bf. zunehmend gegenan nach *Warnemünde*, wohlgemerkt mit „Karte und Besteck“, da mein alter Plotter keine GPS-Signale mehr empfang. Ein Bekannter des Hafenmeisters lötete die Verbindungen am NEMEP-Stecker und der Plotter zeigte wieder meine Position.

Um 6.00 Uhr, den 14.05. hieß es „Leinen los“ im Hafen am Strom, der Plotter versagte wieder und mit Kartennavigation und Fernglas ging es auf die lange Tour. Nach 11 Stunden am Steuer erreichte ich glücklich und völlig erschöpft „*Barhöft*“. – Meine Navigation war kaum möglich. Ich hatte „old school“ meine Kurse zwecks Überprüfung „durch“ Tonnen gelegt, die ab „*Darßer Ort*“ für mich kaum noch auszumachen waren . . . Gischt bei 4-5 Bf. gegenan machten eine Aussicht aus dem Steuerhaus und den starken Schiffsbewegungen

sehr schwer, zumal ich mich festhalten musste.

Ich habe etwas zu weit nördlich gehalten und erreichte den „Gellen Strom“, etwa 45° peilend zwischen den Leuchtfeuern Dornbusch und Gellen. Die Durchfahrt „der Bock“ war sehr beeindruckend - hier das schmale Fahrwasser und daneben standen Möwen und andere Vögel auf einem Bein im flachen Wasser. Aber: ich hatte mein Ziel erreicht und der alte Motor lief wie eine Nähmaschine!



Die ersehnte Bummelei durch den Bodden konnte beginnen: ich besuchte *Dabitz*, *Barth* und *Zingst* am Darß und *Neuendorf* auf *Hiddensee*, um dann am 30.05. in *Neuhof* am *Strelasund* pünktlich gekrant zu werden.



Ich lag bis 08.06. an Land und „lebte“ auf dem Boot. Der „Motor Spezi“ und seine Mitarbeiter machten ihre Arbeit gut und bald war der alte Motor raus. Könnt ihr euch vorstellen, wie es nach 50 Jahren in der (nicht erreichbaren) Bilge unter dem Motor aussah?



Nach Abpumpen, Reinigen und Malen fühlte ich mich großartig.

Der neue Volvo-Motor passte durch den Niedergang und war bald montiert.

Mir wurde geraten auch Abgasanlage, Schaltung und Bowdenzüge zu erneuern. Und nach neuer Welle, Wellenlager und Schraube konnte am 08.06. die Probefahrt mit dem

Meister und Gesellen beginnen. Mein Herz schlug höher, die gewohnten „Geräusche“ waren weg und der leise Lauf des neuen Motors erst Der Schub und die „Geschwindigkeit“ kamen mir „irre schnell und kraftvoll vor“ – manche von Euch werden lachen, doch ich kenne die „Möwe“ nicht so rassig. Am 09. Juni lief ich aus Neuhaus aus - mein Klapprad hatte ich in der Aufregung vergessen.

Mit neuen Plotter (dank SVB) ging es nach *Neuendorf/Hiddensee* bei NNO 4-5, zu viel Wind und falscher Hafen (weil Leegerwall), wie sich später herausstellte (Scharprode wäre besser). Am 09./10. Juni standen Wind und Welle im Hafen, die sich an der Kaimauer brachen. Wir sicherten unsere Boote, legten doppelte Leinen und fenderten ab . . . eine schlaflose Nacht. Am 11. 06., nach Wetterberuhigung, machte ich mich auf den Weg nach *Wiek/Rügen*. Ich genoss die Landschaft (und den neuen Motor) und

tuckerte frohgelaunt durch das Fahrwasser – oder doch nicht? Rumps – ich war aufgelaufen! Oh nee, ich Dösbaddel hatte eine Fahrwassertonne übersehen (Hans guck in die Landschaft!) Südlich des „Bug“ lag ich auf Grund und die rote Fahrwassertonne „grinste“ mich an. Mit „Voll zurück“ kam ich glücklicherweise frei und setzte meine Fahrt nun noch achtsamer fort. Über *Wiek*, *Vitte* machte ich mich nun wieder nach *Neuhof* zum „Garantie-Ölwechsel“ auf – auch um mein Fahrrad dort wieder an Bord zu nehmen.

Nach *Stahlbrode* ging es nun zurück Richtung Westen, dann der lange Törn – natürlich gegen den Wind – nach *Warnemünde*. Dort traf ich schon nach 9 Stunden! ein.

Über *Timmendorf/Poel* erreichte ich am 20. Juni die Lübecker Bucht und schickte über WhatsApp einen Gruss an die „Scarlet“, im *Passathafen/Travemünde* liegend. Was eine Freude – „Scarlet“ kommt aus *Neustadt/Holstein* zu einem

Besuch in den Hafen und wir freuten uns über unser Treffen. Nach einem Umtrunk mit Susanne und Torsten setzten mich die beiden noch am anderen Ufer der Trave ab, um dann ihre Reise zu einem Ankerplatz fortzusetzen. Ich treffe mich noch mit meinem Sohn, der beruflich in *Travemünde* zu tun hatte, zu einem Essen bei „Gosch“. Auch „Luftikus“ ist in der Nähe, wie ich hörte, habe das gute Gefühl, die SVR hat hier ein Treffen ausgemacht. Noch am Abend machte ich beim „Stettiner YC“ (*Teerhofinsel*) fest, um dann am 21.06. zum LMC in *Lübeck* zu tuckern. Am 22.06. komme ich nach 10 Std. beim LYC (Lauenburg) an und bald darauf kommt auch „Scarlet“.

Unsere Fahrt in den Heimathafen geht am 23. 06. bei Elbstrom und ablaufend Wasser ab Geesthacht nach 4 ½ Stunden zu Ende.

Nach gut 600 sm und 123 Std. Fahrt endet diese Reise.

Fazit: Je weiter ich nach Osten kam, umso hilfsbereiter wurden die Menschen in den Häfen. Der „Blick“ war so hilfreich und freundlich, angenehm wenn man „Einhand“ auf Reisen ist. Leider ist das in vielen großen Marinas aus der Mode gekommen. Und zu mir: ich bräuchte einen „Pinnen-Piloten“, um lange Touren mehr genießen zu können . . . und etwas mehr Selbstvertrauen nach 30 Jahren an Land.

Ingo Stahlmann



Motorboot „Möwe“

6,90 m x 2,89 m, Tiefgang 1,20 m

Anmerkung der Redaktion:

Auch in diesem Jahr war Ingo Stahlman wieder mit seiner Möwe unterwegs. Vereinskameraden gegenüber hat er berichtet, das seine Reise diesmal nach Schweden geplant war. Schlechte Wetterbedingungen und entsprechender Seegang war der Grund für die Entscheidung einer vorzeitigen Rückkehr in den Heimathafen SVR.

Die letzte Fahrt mit seiner „Möwe“ war beim Abmotoren durch den schönen Hamburger Hafen.

Elke Herz

Reisebericht



Unsere Reise nach Wismar mit der „Scarlet“

Reisebericht von Torsten und Susanne Wupper

Unsere diesjährige Reise sollte uns über die Nordsee zu den Grachten in Amsterdam führen. Bei der Planung der Reise an den ostfriesischen Inseln vorbei war Peter Harder sehr hilfsbereit, da wir noch nie auf der Nordsee unterwegs waren, dafür an dieser Stelle noch einmal herzlichen Dank.

Doch leider kommt es manchmal vor, dass man seine Reiseplanungen verwerfen muss. Zwei Wochen vor der Reise ist Susanne auf einer Treppe umgeknickt und hat sich ein Außenband gerissen. Damit auf die doch häufig raue Nordsee und entsprechendem Seegang? Nein, das war uns dann doch zu riskant. Es musste ein neues, weniger

anspruchsvolles Reiseziel her. Zufällig meldete sich zu dieser Zeit eine Bekannte aus Wismar und fragte, wie es uns denn so geht. Im Gespräch mit ihr meinte sie, wir sollen doch nach Wismar zum Schwedenfest kommen und das war eine gute Idee. Die uns vertraute Ostsee ist doch an ruhigen Tagen deutlich besser mit einem verletzten Fuß zu befahren.

Am 10. August ging es also los Richtung Lauenburg. Nach einer Nacht beim WSC machten wir uns am nächsten Morgen direkt um 7 Uhr auf den Weg durch den Elbe-Lübeck Kanal. Gemeinsam mit zwei anderen Booten konnten wir ohne Wartezeiten durch alle Schleusen fahren

SVR

und erreichten am frühen Nachmittag den LMC in Lübeck. Der Hafenmeister Udo Stark hatte uns bereits einen schönen Liegeplatz reserviert und mit leckerem Fisch in der Lübschen Schuut endete der zweite Reisetag. Am 12. August legten wir bei strahlendem Sonnenschein ab und fuhren gemütlich durch den Stadthafen und dann weiter in Richtung Ostsee. Aus dem Schriftverkehr in der WhatsApp Gruppe entnahmen wir, dass Gerd

und Franziska Radigk in Travemünde Halt gemacht haben. Wir vereinbarten kurzerhand uns dort zu treffen. Da zufällig auch Michael und Sylke Lindner auf dem Rückweg von Grömitz bei uns vorbeikamen, wurde es ein sehr schöner Nachmittag am Hafen, erst mit einem kühlen Getränk und dann einer leckeren Pizza im Restaurant Numero Uno.

Vor Einbruch der Dunkelheit legten wir ab und fuhren die kurze Strecke



zur Pötenitzer Wiek, wo wir den Anker warfen und übernachteten. Der Liegeplatz gefiel uns so gut, dass wir den ganzen Tag dort verbrachten, badeten und einfach die Ruhe genossen. Am nächsten Tag legten wir nach dem Frühstück ab und machten uns auf den Weg nach Wismar. Die See war ruhig und es wurde eine sehr entspannte Überfahrt, genauso wie wir es erwartet hatten. Im Stadthafen in Wismar angekommen legten wir kurz an und machten einen ersten, kurzen Spaziergang durch den Ort, soweit dass mit Susannes Fuß möglich war. Die Vorbereitungen für das Schwedenfest waren in vollem Gange und der Hafenglich einer großen Kirmes. Wir entschieden uns dann doch dafür, einen anderen Liegeplatz zu suchen, da es sicherlich in den nächsten Tagen rund um die Uhr sehr voll und laut werden würde. Der Wismarer Segler Verein war da eine sehr gute Wahl. Wir fanden auf Anhieb einen

schönen, ruhigen Liegeplatz am Rand eines Schilfgürtels. Diese Ruhe war toll, allerdings schienen sich die Mücken hier nur von Autan zu ernähren.

Der Hafenmeister wechselt im Wismarer Segler Verein turnusmäßig und während wir auf ihn warteten, wurden uns direkt von einem anderen Mitglied Stühle aus einer Halle geholt, um im Schatten sitzen zu können. Überhaupt war man dort sehr freundlich und hilfsbereit. Die Anlage war sehr gepflegt und sauber, wir können Sie gerne weiterempfehlen.

Nach der Anmeldung haben wir an Bord gegrillt und den Tag entspannt ausklingen lassen.

Am nächsten Tag wollten wir dann in die Stadt. Leider ist der Weg von hier sehr weit. Ohne Fahrrad braucht man zu Fuß schon gute 20 Minuten durch eine Kleingartenanlage bis zur Bushaltestelle. Da der Weg an unzähligen Brombeersträuchern vorbeiführte, kam er uns nicht so

lang vor und wir erreichten mit vollen Bäumen die Haltestelle „Werftstraße“. Von hier aus fuhren wir mit dem Bus in die Stadt und suchten zuerst eine Apotheke auf. Auf unsere Frage nach einem Mittel gegen die „gemeine Wismarer Mücke“ musste die Apothekerin lachen und gab uns ein tatsächlich sehr gut wirkendes Mittel, das zumindest in Wismar geholfen hat.

Die ganze Stadt war voll mit kleinen Buden und es duftete an jeder Ecke sehr lecker. Auf dem Schlossplatz wurde Livemusik gespielt und bei einem Eis haben wir entspannt das Programm genossen. Am Abend hatten wir uns dann mit Ilona, der in Wismar wohnenden Bekannten verabredet. Wir trafen uns unten am Hafen, wo ebenfalls Livemusik gespielt wurde. Besonders war auch der Besuch der Stettin, die extra aus Hamburg zum Schwedenfest angereist war. Die Zeit verging wie im Flug

und ein schöner erster Tag in Wismar ging zu Ende. Der Bus brachte uns wieder zur Werftstraße. Der Weg durch die Kleingartenanlage war stockfinster und zum Glück reichte der Akku unserer Handys, um noch ausreichend Licht zu machen. Beim nächsten Mal würden wir eine Taschenlampe mitnehmen, das stand fest.

Am kommenden Tag wollten wir in Richtung Boltenhagen aufbrechen, nicht jedoch ohne zuvor noch einmal ein Fischbrötchen



in der „Fischerkoppel“ gegessen zu haben. Dieses rustikale und traditionsreiche Fischrestaurant ist eine Fischbude mit Bierzeltgarnitur und auf Grund der sehr guten Qualität weit über die Grenzen Wismars hinaus bekannt.

An der Hafeneinfahrt haben wir dann noch Diesel aufgenommen und uns auf die relativ kurze Strecke nach Boltenhagen gemacht. Auf dem Weg kamen uns zwei tolle Segelschiffe, die auf ihrem Weg nach Wismar waren, entgegen, eines davon war die Amphitrite. Dieser 1887 in Großbritannien gebaute Dreimast-Gaffelschoner wird als die älteste seegehende Segeljacht der Welt bezeichnet, das war ein toller Anblick.

In Boltenhagen machten wir am Nachmittag fest. Das Wetter meinte es leider nicht sehr gut mit uns und es hat den ganzen Nachmittag geregnet. Am nächsten Morgen war dann doch noch Zeit für einen kleinen Spaziergang am Strand, bevor wir den Rück-

weg fortsetzten.

Geplant war die Weiterfahrt bis Lübeck, allerdings wollte ich noch einmal einen Halt in Travemünde einlegen. Ich hatte nämlich dort am 12. August meine Lieblingskappe in der Bar in Travemünde vergessen, als wir dort mit Radigks und Lindners saßen. Kaum zu glauben, aber die freundliche Kellnerin hatte sie gefunden und aufbewahrt und einen alten Mann glücklich gemacht. Wo wir schon einmal da waren, konnten wir auch am Numero Uno nicht vorbeigehen und haben zum Abschied noch eine Pizza gegessen. Gestärkt ging die Fahrt dann weiter, an Lübeck vorbei, direkt bis zur Schleuse Büssau. Hier verbrachten wir die Nacht und waren am nächsten Morgen um 07:00 Uhr mit einem anderen Boot direkt die ersten beim Schleusen, so dass wir bereits am frühen Nachmittag Lauenburg erreichten. Nach einer weiteren Nacht beim WSC ging es am 19. August stromabwärts Richtung



Foto: Susanne Wupper

Die AMPHITRITE auf dem Weg nach Wismar. Der 1887 in Großbritannien gebaute Dreimast-Gaffelschoner wird als die älteste seegehende Segeljacht der Welt bezeichnet.

Heimathafen. Als dieser schon fast in Sicht war, kam uns Thorsten Leinung mit Beluga entgegen, eine freudige Begegnung.

Auch wenn die Rückkehr in unseren schönen Hafen nach einer Reise jedes Mal

bedeutet, dass der Urlaub zu Ende ist, so ist es doch auch immer wieder schön, die Vereins-KameradInnen und ihre Boote wiederzusehen. Dann weiß man, warum hier auch vom Heimathafen die Rede ist.

Torsten Wupper

Sommertour nach Dyvik Bro

vom 31.Mai - 2. Juli 2024

von Kristin Eyendorf

Wir sind am Freitag, den 31.5. morgens gestartet elbabwärts zum NOK und in einem Rutsch zum Brunsbütteler Schleusenhafen gefahren. Beim Hafenmeister haben wir neben dem Hafengeld auch gleich die Kanalgebühren beglichen.

Am nächsten Morgen noch schnell bei Edeka-Frauen geshoppt und die Leinen los nach Rendsburg.

Nach langer Zeit wieder mal zum RVR gefahren und das schöne Wetter genossen. Hafentag und Wetteränderung, bewölkt und windig. Bei Laguna, einem Balkanrestaurant zu Mittag gegessen.

Am Montag, den 3.6., sind wir bis Strande motort. Eigentlich wollten wir zur Baltic Marina in Laboe, aber dort waren alle Plätze auf **rot**. Hier kann man nur noch die Plätze im Internet buchen und bezahlt die Platzgröße. Strande dagegen hatte nach dem Sturm im Oktober 2023 neue sanitäre Anlagen bekommen und das Liegegeld war im Vergleich zu Laboe deutlich preiswerter. Mittwoch morgen sind wir um 5:25 h Richtung Gelting aufgebrochen. Es sollte später windiger werden und das Motorboot fährt bei Welle sehr unruhig. Kalkgrund hatten wir 7:45 h querab. Um 8:40 h lagen wir in Gelting fest.

Das Wetter war seit dem 2. Juni kalt und unbeständig. Wir lagen 9 Tage im Hafen. Wenn es mal trocken war, was nur stundenweise vorkam, sind wir mit dem Fahrrad nach Gelting zum Einkaufen geradelt. Die Schafskälte, tagsüber 13 – 16°C, zwang uns die Dieselheizung auch tagsüber laufen zu lassen.

Am 13.6. sind wir nach Marina Minde gefahren. Dort haben

wir Freunde getroffen, die ein Auto vor Ort hatten. Wir machten Ausflüge nach Flensburg und zu Danfoss Universe auf der Insel Als.

Am 18.6 sind wir weiter nach Dyvig gefahren. Der Hafen ist am Wochenende sehr voll. Als Rentner sah man die Nachbarn am Sonntag wieder nach Hause fahren. Mit dem Fahrrad sind wir auch nach Nordborg geradelt um frische Lebensmittel zu holen. *(Foto: Dyvig Bro)*



Unsere Freunde sind weiter Richtung Samsö gesegelt und wir sind am 25.6. wieder nach Gelting zurück, weil wir saubere Wäsche benötigten. Der Yachthafen hat 3 Waschmaschinen und 3 Trockner.

Am 28.6. war für Norddeutschland Unwetter und Sturm angesagt. Der Wind blies den Regen in Böen waagrecht, aber auf dem Wasser ist man solche Wetterlagen gewohnt.



Am nächsten Morgen bekamen wir die Nachricht, dass zu Hause eine Eiche dem Sturm aus SSW nicht gewachsen war und sich an unser Haus anlehnte. Kurzentschlossen sind wir zurück nach Hamburg gefahren. Samstag, den 29.6. sind wir nach Kappeln motort. In Kiel war „Kieler Woche-Fieber“ und Liegeplätze waren knapp. Am Montag kamen wir bis Brunsbüttel und am 2. Juli waren wir wieder in unserem Heimathafen SVR.

Kristin Eyendorf

Aus der Vereinigung



Abmotoren durch den Hamburger Hafen

Am 05. Oktober, bei strahlendem Sonnenschein und nur wenigen Wolken machen sich mehr als 12 Boote mit SVR-Mitgliedern und Gästen gegen 12:30 Uhr auf die Fahrt in Richtung Hamburger Hafen. Das noch leicht ablaufende Wasser nimmt die Boote kurz vor Tidenkipp stromabwärts mit und wie jedes Jahr schwingt ein wenig Wehmut an diesem Tag der letzten Ausfahrt eines Jahres mit.

Hinter der Köhlbrandbrücke biegen wir in Waltershof links ab, fahren durch die Spülschleuse und dann zwischen den großen Containerschiffen am Burchardkai hindurch. Egal wie oft man schon hier gewesen ist, der Anblick dieser Ozeanriesen ist immer wieder beeindruckend.

Am Ende des Kais geht es rechts und dank der klugen Zeitplanung der Fahrtroute mit dem nun auflaufenden Wasser stromaufwärts. Vorbei an den schönen Sehenswürdigkeiten des Hafens wie den Landungsbrücken, der Cap San Diego und natürlich der Elbphilharmonie.

Da der Museumshafen bei einer Fahrt auf der Norderelbe nicht fehlen darf, biegen wir gegen 14:30 Uhr in den „Kleinen Grasbrook“ ein. Die Peking zeigt sich bei diesem traumhaften Wetter von ihrer besten Seite und ist, wenn auch schon unzählige Male fotografiert, immer wieder ein paar Erinnerungsbilder



Auf der Süderelbe zum Hafen Holstenkaten.

wert. Wir verlassen den Kleinen Grasbrook kurze Zeit später und fahren auf der Norderelbe weiter stromaufwärts. Unsere vielen Boote erwecken Aufmerksamkeit von einigen Spaziergängern, die uns zuwinken. An der Bunthauspitze geht es dann noch das letzte Stück auf der Süderelbe stromabwärts, bis unser Heimathafen erreicht ist.

Mit der anschließenden Flaggenparade endet wieder einmal eine wunderbare Saison. Nach der Flaggenparade fand ein gelungenes Fest mit ausgiebigem Klönschnack statt, organisiert durch unseren Festausschuss Uwe Reil. Hierfür noch einmal herzlichen Dank. An wunderschönen, herbstlich dekorierten Tischen, gestaltet von Katrin Kunstmann, gab es Kaffee und selbst gebackenen Kuchen, und zu später Stunde eine sehr leckere selbstermachte Kohlsuppe. Auch hier einen herzlichen Dank an all die Mitglieder, die das möglich gemacht haben.

Torsten Wupper



Abmotoren durch den Hamburger Hafen



Waltershof, zwischen all den großen Containerschiffen.

Aus den Medien



Sperrung der Donnerschleuse

Pressemitteilung des WSV.de Wasserstraßen- und Schifffahrts-Verwaltung des Bundes vom 30.10.2024

Nachdem am Elbe-Lübeck-Kanal an der Donnerschleuse im Zuge der Trockenlegung für die reguläre Bauwerksprüfung vom 1.10.2024 bis 25.10.2024 ein Schaden in der Kammersohle festgestellt wurde, laufen derzeit Untersuchungen zu Ursache und Umfang sowie parallele Instandsetzungsmaßnahmen. Hierzu sind umfangreiche Taucherarbeiten und ggf. wiederholte Trockenlegungen und Flutungen der Schleuse notwendig. Das Geotechnik-Institut der Bundesanstalt für Wasserbau ist für die fachliche Unterstützung der Sanierung im Untergrund eng eingebunden. Diese Arbeiten werden unter Vollsperrung der Schleuse je nach Ergebnis der Messungen und in Abhängigkeit von der Witterung nach jetziger Einschätzung bis über den Jahreswechsel hinaus andauern.

Tilman Treber

Fachgebiet Schifffahrt

Quelle: wsa-elbe@wsv.bund.de

https://www.wsaelbe.wsv.de/Webs/WSA/Elbe/DE_SharedDocs/Pressemitteilungen/20241030_Sperrung_Donnerschleuse.html

Der Elbe-Lübeck-Kanal ist wegen der Reparatur der Donnerschleuse seit Oktober gesperrt.

Das bedeutet für die Schiffsbewegungen (*jährlich gibt es 350 bis 560 Güterschiffsbewegungen*) enorme Einschränkungen. Besonders betroffen sind die Binnenschiffe deren Güter jetzt mit LKW über die Straßen transportiert werden müssen, was wiederum den Straßenverkehr beeinträchtigt. Getreide- und Düngerumschlag sind betroffen, ebenso Lieferungen für das Lübecker Zementwerk sowie der gesamte Güterverkehr, der zwischen Elbe und Ostsee stattfindet. In der Hansestadt Lübeck stauen sich die lahmgelegten Binnenschiffe. Betroffen ist auch der Wassertourismus. Die Schleuse des vor 1900 gebauten Elbe-Lübeck-Kanals ist in einem schlechten Zustand. Dies wurde bei der routinemäßigen Inspektion Anfang Oktober festgestellt. Wahrscheinlich gilt das auch für die anderen Schleusen des Elbe-Lübeck-Kanals.*

Für uns Wassersportler, die seit vielen Jahren die zahlreichen Sportboothäfen rund um die Lübecker Bucht gerne nutzen, bedeutet das evtl. eine völlig neue Planung der Reiseroute für die Saison 2025, dann über den Nord-Ostsee-Kanal.

Bleibt zu hoffen, dass für alle Betroffenen, die es gewohnt sind den idyllischen Elbe-Lübeck-Kanal zu befahren, die Reparaturen bis zum angekündigten Termin 30. April 2025 erfolgreich abgeschlossen sind. (*Der bisherige Termin Anfang Februar 2025 konnte nicht gehalten werden*). Der neue Termin wurde unter WSV ELWIS bekanntgegeben.

Elke Herz

WSV ELWIS

** Sperrung: 1. Okt. 2024 06:00 Uhr - 30. Apr. 2025 21:00 Uhr

An der Schleuse bestehen leider derartig massive Bauwerkschäden, dass sie aktuell nicht wieder in Betrieb genommen werden darf. Nach derzeitigem Sachstand ist mit der Freigabe der Schleuse, vorbehaltlich möglicher Verzögerungen durch winterliche Wetterlagen mit Eisbildung, nicht vor April 2025 zu rechnen. Das angegebene Enddatum ist fiktiv.

***Quelle:* WSV.de ELWIS

https://www.elwis.de/DE/dynamisch/Nfb/NfbDetailView:elwis_schleuseninfo_auslink:2024/2119

**Quelle:* Lübecker Hafenrundschau 24. Okt. 2024

<https://luebecker-hafenrundschau.de/blog/elbe-luebeck-kanal-unpassierbar-schiffe-in-luebeck-gefangen/>

**Quelle:* NDR Nachrichten 25. Okt. 2024

<https://www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Elbe-Luebeck-Kanal-bei-Lankau-gesperrt,regionluebecknews1658.html>

Termine 2025

Treffen mit allen Resortvertretern
im Clubhaus der SVR Freitag 24.01.2025 18:00 Uhr

Jahreshauptversammlung
im Clubhaus der SVR Freitag 21.02.2025 18:00 Uhr

Reservierung des Termins für 2026

Save the Date! Bitte in den Kalender eintragen!

100 -Jahr-Feier der Segler-Vereinigung Reiherstieg

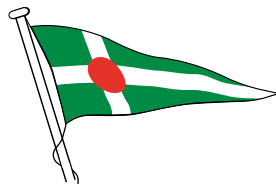
Wann: Am Samstag, den 29. August 2026

Wo: Auf dem Vereinsgelände
am Finkenrieker Hauptdeich 14
Hamburg- Stillhorn



Foto: Elke Herz

Hamburger Yachthafen-Gemeinschaft e.V. in Wedel - Hafensicht



Segler-Vereinigung Reiherstieg von 1926 e.V.

Finkenrieker Hauptdeich 14 · 21109 Hamburg

www.svr-hamburg.de

info@svr-hamburg.de