



VFS

Infoblatt 4 Jahrgang Ausgabe 7 April 2008



1983 - 2008

Mitteilungsblatt für die Mitglieder der : Vereinigung Freier Segler e. V. von 1983 , VFS Peter Lehmann, Teutonenweg 135 d 22453 Hamburg

E-mail: [pitleh@t-online.de](mailto:pitleh@t-online.de) . Erscheint unregelmäßig unter dem Namen *VFS Infoblatt* und wird per E-mail oder Post zugestellt.

[www.vfs-elbe.de](http://www.vfs-elbe.de)



## Liebe Mitglieder im VFS

die wichtigste Veranstaltung in diesem Frühjahr 2008 war für die Vereinigung Freier Segler die Feier zum 25. Jahr unseres Vereins-Bestehens.

Ob es ein allgemein gelungener Tag war, wird jeder von uns anders beschreiben. Wir vom Vorstand und Festausschuss haben ein Gefühl der Dankbarkeit, dass dieser Tag in würdevoller Zeremonie und in optimal wassersportbezogener Örtlichkeit abgelaufen ist.

Unser gechartertes Flussschiff, die MARYLOU, lag am Sandtorkai-Anleger, die Vereinsflagge war gesetzt und zum nachmittäglichen Empfang kamen fast alle zugesagten Verbands- und Vereinsvertreter, von

HS, H MV, HSB, HYG, MSC, NEDDERELV, SVAOe, SCOe, SCToe, SVWS, bis zum WVE.

Mein herzliches Willkommen an unsere Gäste war auf folgenden Stichworten aufgebaut

### Was sind schon 25 Jahre ???

- **im Erdenlauf** : eine Nadelspitze auf der Zeitschiene
- **im Leben jedes einzelnen** : Kinder machen uns zu Großeltern, Haare werden grau
- **im Zeitgeschehen** : vom Transistor bis zum MP3-Player
- **im Verein** : Generationswechsel , aus Seglern werden Motorbootfahrer
- **im Revier** : Elbe, einst Industriekanal – die Lachse kommen wieder
- **im HYG-Hafen** : Hecktonne - Ausleger - Strom bis in die Kajüte
- **im Verband** : Vom 3-Länder-AK-Elbe des DSV bis zur heutigen Gruppe NEDDERELV.

Für jeden von uns gibt es viele ERSTE MALE im Leben,

für uns als Vorstand, Peter Lehmann und mich, war das hier am 29.3.08 so ein Fall, dieses Jubiläum der VFS e.V. von 1983. Da tauchten Fragen auf:

- haben wir als Vorstand der VFS alles richtig gemacht?
- haben die Mitglieder mitgezogen?
- sind kulturell-historische Rituale überhaupt noch zeitgemäß?
- welche besseren Gelegenheiten gäbe es aber sonst, Selbstverwaltung von Generation zu

Generation weiterzugeben?

- Sehr zufrieden konnten wir den Gästen - statt einer längeren Rede - je ein Exemplar unserer Festschrift übergeben, welche in langen Nächten hauptsächlich von unserem Schatzmeister, Peter Lehmann, zusammengetragen wurde.
- Bei einem Begrüßungsgetränk ergriffen dann die Gäste aus den Verbänden das Wort. Es zeigte sich, dass die jahrelange Mitarbeit mit den Anregungen aus unserem Verein in die Verbände hinein ein gutes Arbeitsklima mit sich gebracht hat.



v.r. Harald Harmstorf HS-Verband , H. Otto, P. Lehmann,

Harald Harmstorf , Präsident des Hamburger Seglerverbands und Günter Ploß, Präsident des Hamburger Sportbunds betteten die Arbeit unseres kleinen Vereins in die gesamte Problematik der Sportverbände fachkundig ein, von abnehmenden Mitgliederzahlen über staatliche Unterstützung bis zur gemeinsamen, vereinsübergreifenden Jugendarbeit.

- Überreichte Urkunden, Präsente und einen Jubiläumsteller - dieser kam von unserem "Vorgänger-Verein", dem WVE - haben Freude und Überraschung aufkommen lassen.
- Unser spezielles Interesse an der ELBE hatte dann der Vertreter der Wassergütestelle ELBE, Herr Bergemann in seinem Grußwort zum Thema: von der Wassergüte für die Fischbrut bis hin zur Badeerlaubnis, welche eigentlich erteilt werden könnte, wenn da nicht andere Gründe

### Und dann begann der Festabend...

Recht pünktlich trafen unsere ersten Mitglieder ein, darunter unser Gründungsvorstand, Horst Kliesch mit seiner Gattin, Bärbel. War es Zufall oder Schicksal, Ihren Platz an diesem Abend teilten sie mit unseren "Jüngsten" im Verein.

Nach den begrüßenden Worten zur Eröffnung der Jubiläumsfeier wurden von Peter und mir die Jubilare



mit einer kleinen Urkunde und einer silbernen Vereinsnadel geehrt.

Es sind dies die folgenden Mitglieder:

Horst + Bärbel Kliesch,  
Peter + Beate Lehmann,  
Volker + Corinna Bülow,  
Heinz + Heidrun Otto,  
Ronald Groth und für Dennis Bülow  
wurde die Urkunde und Nadel von den Eltern zur  
Weiterleitung an den Studienort ihres Sohnes  
übernommen.



Mit Freude konnte die Festschrift –in kleinen  
Auszügen- den Mitgliedern vorgestellt werden.  
Inklusive der Information über die neue  
vereinseigene Webseite: [www.vfs-elbe.de](http://www.vfs-elbe.de),  
welche von unserem "Webmaster" Andreas Will im  
letzten Winter zusammengestellt wurde.

Berührend war es schon, im Verlauf der Feier von  
unserem Gründungsvorstand Horst Kliesch einige  
Worte an den Verein hören zu können. Wir hoffen  
alle, dass sein Wunsch für ein weiteres Gedeihen  
des Vereins auch Wirklichkeit wird.

Wirklichkeit an unserem Festabend war, dass der  
Gaumen umschmeichelt wurde, dass erstaunlicher  
Weise eine EIN-MANN-Kapelle uns bis Mitternacht  
das Tanzbein hat schwingen lassen und es keine  
Sonstigen Ausfälle gegeben hat.

Der Festort Ansieh wäre beinahe ins Wasser  
gefallen, denn 2 Wochen vorher wollte uns die  
Hafenbehörde an den Fischmarktanleger  
verschieben. Das konnte verhindert werden, alte  
Adressen halfen den Weg zu ebnen.

Nun hoffen wir vom Vorstand, dass unser Jubiläum  
uns allen Kraft gibt, Schwächen Einzelner zu  
überwinden und diesen Verein gemeinsam weiter  
zu tragen in die nächsten 25. Jahre.

Freuen wir uns auf das Anschippeln in dieser  
neuen Saison 2008

Euer Vorstand und Festausschuss

+

## Ansegeln 2008

**Folgenden Termin haben wir mit dem Kalender  
und Tidenatlas abgestimmt :**

Es ist das Wochenende vom **17. 05. bis 18. 05.  
2008** und das Ziel ist die Störmündung.

Fast alle von uns kennen den Hafen von Borsfleth.  
Er bietet ausreichend Platz, die Möglichkeit, bei  
einem Spaziergang bei den bäuerlichen Hofläden

frisches Gemüse zu erhalten und natürlich den Gasthof "Zur  
Störmündung" direkt am Hafen.

Am 17. Mai, dem Sonnabend, ist in Wedel HW um ca. 16.00,  
der Weg an die Stör also gut zu machen.

Wir werden dort bei einem gemeinsamen Abendessen im  
Gasthof ab 19.30 zusammen kommen.

Hoffen wir auf eine handliche Wetterlage, um unser  
Vorhaben auch durchzuführen.

Der Festausschuss wird sich deshalb ab 14.00 am  
Gemeinschaftsraum beim Hafenmeister WEST aufhalten  
und in einer "Kapitänsbesprechung" Klarheit schaffen.

Falls einige Skipper bereits am Freitag-Abend die Leinen los  
schmeißen, wäre es sinnvoll, dieses telefonisch an uns,  
Peter oder Heinz, durchzugeben.

Der Verein würde sich freuen, nach einigen Kaffeetafeln  
auch mal wieder ein wassersportliches Ziel gemeinsam  
anzusteuern.

Wir freuen uns darauf der Schipperratsausschuss  
Jonas Andersen, Ralf Stoltze, Andreas u. Walter Will

+

**Inge und Franz, und schon wieder müssen wir  
Abschied nehmen.**

**Unsere Gründungsmitglieder Inge und Franz**

**haben uns für immer verlassen**

**Inge Kessler**

**verstarb am 30. Okt. 2007 im Alter von 74 Jahren**

**Franz Kessler**

**verstarb am 24. Febr. 2008 im Alter von 86 Jahren**

**Wir werden Euch beide nicht vergessen**

Inge verstarb nach kurzer, schwerer Krankheit im Helenen-  
Stift in Altona, der Vorstand hatte Inge noch einige Male  
besucht, bevor Sie für immer von uns ging.

Franz hat seine Inge nicht lange warten lassen, und folgte  
ihr auf diesem letzten Weg.

Beide wurden vom Vorstand und Mitgliedern, wie aber auch  
von ehemaligen Vereinskameraden auf diesem Weg  
begleitet.

+



## Der DSV und die Lobbyarbeit.

Seite 3

Weil mein Hauptaugenmerk auch für die Vereinsarbeit in der VFS nicht gerade bei dem Notwendigen in der DSV-Arbeit liegt, sondern mehr bei dem Thema Schiff + Klima bin ich als Vorstand erst in diesen Problemkreis eingestiegen, als uns 2 Mitglieder bei der JHV im Januar 2008 recht drastisch darauf hinwiesen. Der Unmut über versäumte Aktivität des DSV ist so groß, dass Austrittsmöglichkeiten aus dem DSV geprüft werden sollten.

### Stichwort: "DEREGULIERUNG".

Ausgelöst durch einen FDP-Bundespolitiker in Verknüpfung mit der Yacht und weiteren Branchenblättern gab es im letzten Jahr eine regelrechte Hatz, um die tatsächlich abzusehende "REGULIERUNGSWUT" noch abwenden zu können. Unsere zweimalige Anfrage beim DSV wurde dann von einem **Dr. Brockmeyer** –wie folgt- **beantwortet**:

Sehr geehrter Herr Otto,

gerne kommen wir auf Ihre E-Mail vom 21. Februar 2008 zurück.

Ob Herr Döring seine Beurteilung des Gesetzesentwurfs geändert hat, wissen wir nicht. Wir haben jedenfalls inzwischen eine ebenso eindeutige wie ungewöhnlich hochrangige Bestätigung unserer Einschätzung erhalten, dass der von Herrn Döring interpretierte Gesetzesentwurf nicht zur Einführung einer neuen Kennzeichnungspflicht für Sportboote dient. Diese haben wir auch im Internet veröffentlicht. Hier der vollständige Text:

### Bundestag stellt klar

(5.2.2008) Sehr deutlich hat der Deutsche Bundestag am 24. Januar 2008 eine Rechtsauffassung bestätigt, die der Deutsche Segler-Verband bereits am 16. Januar 2008 in seiner Internetmeldung „Gesetzgebung“ (siehe unten) veröffentlicht hatte.

Der DSV hatte in dieser Meldung vom 16. Januar 2008 folgende Beurteilung veröffentlicht:

„Der DSV liest das laufende Gesetzgebungsverfahren über die Bundestagsdrucksache 16/7415 anders als der Bundestagsabgeordnete Döring und die Redaktion von YACHT-Online. Die in Artikel 2 Ziffer 10. des

Entwurfs des Seeaufgabengesetzes enthaltene Bestimmung dient nach der Analyse des Textes und der Gesetzesbegründung durch den DSV nicht der Einführung einer neuen Registrierungs- oder Kennzeichnungspflicht für Sportboote

(siehe Seite 44. ff. der Begründung - entspricht Seite 22 der zweiseitigen Fassung).“

Der dazu gefasste Beschluss des Deutschen Bundestages vom 24. Januar 2008 lautet:

„Der Bundestag stellt fest:

Die in Artikel 1 § 9e enthaltene Regelung begründet keine neuen Kennzeichnungspflichten für Wasserfahrzeuge, und das in der Vorschrift erwähnte Datenmaterial bezieht sich nur auf bereits vorhandene Fahrzeugdaten.“

Der Deutsche Segler-Verband fühlt sich voll bestätigt“, so DSV-Vizepräsident Uwe Jahnke. „Das Besondere dieses Vorgangs ist, dass der Bundestag eine solche Detailfrage zum Anlass genommen hat, eine eigenständige feststellende EntschlieÙung zu verabschieden“.

Die EntschlieÙung ist veröffentlicht in der Bundesratsdrucksache [16/67/08](#) vom 25.1.2008.

Die Position des DSV zum Thema Änderung der KVR haben Sie ja bereits aus der betreffenden Meldung der Kreuzer-Abteilung des DSV entnommen. Selbstverständlich hat sich der DSV auch über seine internationalen Verbindungen gegen diese Änderung gewandt. Wir haben viele internationale Partnerverbände für diese Thematik sensibilisieren können. Mit ihnen ist verabredet worden, dass in den jeweiligen Heimatländern – so auch in Deutschland - über die dort zuständigen Regierungsstellen, die wiederum in der IMO vertreten sind, darauf hingewirkt wird, dass diese Änderung unterbleibt.

Auch was die sonstigen Regulierungsbestrebungen angeht, vertritt der DSV eine klare Haltung: Er ist gegen neue Registrierungs- oder Kennzeichnungspflichten und gegen neue Ausrüstungspflichten oder neue Führerscheinplichten für Sportboote.

Wer sich verantwortlich mit dem Thema Sicherheit befasst weiß, dass Wassersport in Deutschland auf viel befahrenen öffentlichen Wasserstraßen ausgeübt wird. Die Transportleistung wächst jährlich in zweistelligen Raten. Für den Deutschen Segler-Verband (DSV) ist seit vielen Jahrzehnten selbstverständlich, dass der Segelsport Eigen- und Mitverantwortung für die Sicherheit des Schiffsverkehrs übernimmt. Er gibt



eigene Ausrüstungsempfehlungen für Sportboote heraus, bietet Sicherheitstrainings und Ausbildungen an, zertifiziert oder anerkennt diese, arbeitet mit ausbildenden Vereinen, Wassersportschulen und anderen Ausbildungsstätten zusammen, bietet Bootsdokumente an, übernimmt die Schleusen- und Hebewerksgebühren für alle Wassersportler und wirkt auf sportfreundliche Vorschriften über die Befähigung von Sportbootfahrern hin.

Die „Sicherheitsrichtlinien“ der Kreuzer-Abteilung des Deutschen Segler-Verbandes sind eine von vielen staatlichen Stellen anerkannte Empfehlung für die sichere Ausrüstung von Sportbooten. Mit dieser Eigeninitiative des organisierten Segelsports ist es bisher gelungen, staatliche Regularien wie zum Beispiel eine gesetzliche Ausrüstungspflicht mit Radarreflektoren oder eine Rettungswestentragepflicht abzuwenden. Wer eine Ausrüstungspflicht gesetzlich regelt, müsste auch ins Gesetz schreiben, worauf sie sich bezieht. Mangels anderer Grundlagen würde dabei vermutlich der Verweis auf die CE-geprüften „Persönlichen Schutzausrüstungen“ (PSA) herauskommen, also Rettungswesten, wie sie z.B. von Werftarbeitern oder Schiffsbesatzungen bei der Arbeit getragen werden müssen. Das wäre vermutlich das Ende für moderne Wassersportfunktionskleidung oder innovative Sportsicherheitsausrüstung. Auf jeden Fall würde die Vorschrift dem Markt ständig hinterherlaufen. Die Entwicklung wäre vermutlich ähnlich, wie bei der damals auf Betreiben von Wirtschaftsverbänden eingeführten CE-Richtlinie für Sportboote; sie hat für eine unsinnige Vorschriftenflut gesorgt, die heute Behörden, Hersteller, Händler und Verbraucher belastet und zu veralteter Technik zwingt. Um dies abzuwenden, hat der DSV bei allen Gelegenheiten auf die Vorzüge der bereits vorhandenen „Sicherheitsrichtlinien der Kreuzer-Abteilung des DSV“ hingewiesen.

Beim Thema Kennzeichnungspflichten geht leider vieles durcheinander. Der DSV ist gegen neue Kennzeichnungspflichten für Sportboote. Man muss dabei aber auch wissen, dass es im Seebereich bereits eine Kennzeichnung von Sportbooten, nämlich mit Name und Heimathafen gibt. Diese hält der Deutsche Segler-Verband für gut und sinnvoll, aber auch ausreichend.

Ein bundesweites Sportbootregister lehnen wir auch deshalb ab, weil es zur Einführung von Steuern, Abgaben, TÜV oder ähnlichem zweckentfremdet werden könnte. Deshalb haben sich beiden Verbände DSV und DMVYV, als es vor vielen Jahren um die Einführung einer Kennzeichnung im Binnenbereich ging, gegen ein bundesweites behördliches Register

gewandt und sich stattdessen dafür eingesetzt, dass es bei der dezentrale und in der Selbstverwaltung des Sports geführten Verbandsregistrierung bleibt. Wir konnten damals erreichen, dass die Nummer der von den Verbänden ausgestellten Internationalen Bootsscheine im deutschen Binnenbereich wie ein Kennzeichen verwendet werden dürfen.

Auch bei den Gebühren und Abgaben – ein wichtiges Feld der Interessenvertretung - geht es um Übernahme von Eigenverantwortung. Die beiden Wassersportverbände DSV und DMVYV zahlen seit vielen Jahren die deutschen Schleusen- und Hebewerksgebühren (außer für NOK und einzelne weitere speziell geregelte Gewässer) für die gesamte in- und ausländische Sportschiffahrt als Jahrespauschale und ersparen damit einerseits der Schifffahrtsverwaltung das teure und aufwändige Erheben der Einzelgebühren und andererseits den Wassersportlern das gefährliche Hinauf- und Herunterklettern an den glitschigen Schleusenleitern. Eine faire Mitfinanzierung dieser Pauschale durch die Verbände und Unternehmen, deren Charterkunden die Schleusen ebenfalls in Anspruch nehmen, würde der DSV begrüßen. Hier hat es aber bisher noch keinerlei Entgegenkommen gegeben.

Seit Jahren verhandeln DSV und DMVYV gemeinsam mit dem Deutschen Olympischen Sportbund über die Nutzungsentgelte für bundeseigene Wasser- und Landflächen. Hier geht es um die Existenz hunderter Vereine, die mit ihrem ehrenamtlich betreuten Sporthäfen das Rückgrat der deutschen Wassersportinfrastruktur bilden. Im Nebeneffekt profitieren davon übrigens auch Gewerbebetriebe. Die Sportverbände tragen einen Teil der Verwaltungsaufgaben und haben auf diese Weise erreichen können, das - neben vielen anderen Vorteilen - die bereits festgelegte Entgeltobergrenze nachträglich und rückwirkend von 3,50 € auf 2,20 € je Quadratmeter abgesenkt wurde. Eine dringend notwendige Aufhebung bereits verfügbarer Erhöhungen steht aber noch aus.

Am 1. Oktober 2007 treten die neu gefassten Fragenkataloge für die Funkzeugnisse Short Range Certificate (SRC) und Long Range Certificate (LRC) in Kraft. Ab diesem Zeitpunkt wird nach dem neuen Katalog der Seefunktexte geprüft. Auf Initiative des DSV wurde dieser Katalog von 51 auf 27 Texte reduziert. Es wurden insbesondere die Texte gestrichen, die wenig Bezug zur Sportschiffahrt hatten. Weitere Vereinfachungsvorschläge des DSV sind auf dem Weg.



Das gesamte Waffenrecht ist seit den Ereignissen in Erfurt erheblich verschärft worden. Die für erforderlich gehaltene Rechtsetzung zur Erhöhung der öffentlichen Sicherheit ist leider noch nicht abgeschlossen. Hiervon ist – als ein kleiner Teil des Ganzen - auch der Sachkundenachweis betroffen. Da die Änderungen im Waffenrecht vermutlich noch längere Zeit dauern werden, haben sich die Verbände DMYV und DSV im Interesse der Wassersportler entschlossen, die Fachkundeprüfungen für Handseensignalmittel nach dem Sprengstoffrecht seit Januar dieses Jahres wider abzunehmen.

Wenn Sie mehr über Arbeit und Initiativen des Deutschen Segler-Verbandes zum Thema „Sicherheit in der Sportschifffahrt“ erfahren möchten, geben Sie doch mal Suchbegriffe ein wie: „Sicherheit“, „Führerscheine“, „Kennzeichnung“, „Wassertourismus“, „Ausrüstung“, „Funk“, „Nutzungsentgelte“ oder „Schleusengebühren“.

Mit freundlichen Grüßen

DEUTSCHER SEGLER-VERBAND

Dr. Germar Brockmeyer

## Liebe Mitglieder,

sehr ausführlich und hilfreich diese Ausführungen, nur es fehlt da etwas und es gibt aus den großen Vereinen (SCOE + SVAOE) und auch aus den Hamburger Verbänden heraus Sichtweisen, welche wir wissen sollten, um den DSV weiter als unseren Vertreter in Berlin + Brüssel anzuerkennen, aber auch kritisch unterstützend zu begleiten:

Eben weil es dem DSV nicht gelungen ist, aus der geplanten Deregulierung einen tatsächlich vereinfachten Sportbootverkehr zu gestalten, weil der DSV bei entscheidenden Sitzungen in Behörden etwas verschlafen hat, sind wir alle gefordert, uns mehr -und das permanent- in die demokratischen Selbstverwaltungs-Prozesse einzubringen.

Von den Versäumnissen des DSV hat der Herr Dr. Brockmeyer nichts geschrieben.

Schade. So war es wohl ein Fehler, dass unser Verein nicht beim Seglertag in Leipzig gewesen war. Da wurde mühsam über dieses Thema gestritten – bis zur Vertrauensfragestellung.

## Übrigens, angefragt hatte ich mit folgenden Worten:

Sehr geehrter Herr Dr. Brockmeyer,  
Ihr Kollege Stoldt bat mich, mich mit Folgendem an Sie zu wenden:

Bei uns und auch in anderen Vereinen wird zur DSV-Politik diskutiert. Hiermit bitte ich Sie um Klarstellung, ob denn nun der DSV mit den Geldern der Vereine alles Erdenkliche getan hat, um die Wassersportler vor

NEUEN REGULIERUNGSSCHRITTEN zu bewahren??  
Es gibt da Warnzeichen, dass dem nicht so sein könnte, lesen Sie bitte den folgenden Teil der Mail und recherchieren selber in den angegebenen Links.

Vom DSV-Tag in Leipzig gibt es dazu auch etwas darzustellen?

Des Weiteren möchten Sie bitte den Weg zur IMO-Entscheidungssitzung und mit welchen Personen der DSV den Weg beschreitet, an uns bekannt geben. Denn scheinbar löste Italien mit seinem Antrag in der IMO dieses Problem für uns aus.

Ich habe den Auftrag aus der JHV erhalten, diese Anfrage (und Anforderung zur Abwehr überzogener Gesetze) an den DSV auf den Weg zu bringen.

Nun könnt ihr selber das Fazit ziehen, ob wir als Verein - richtig gefragt haben

- dabei ausreichend Kontakte gepflegt haben, und

- ob Herr Dr. Brockmeyer ausreichend geantwortet hat.

Zum Schluss noch eine Bemerkung, um klar zu machen, unter welchem Druck alle Beteiligten stehen:

Bei der vorletzten NEDDERELV-Sitzung schilderte der DSV-Anwalt Stoldt aus seinen internationalen Verbandssitzungen, wie dort aus dem TWIN-TOWER-Desaster am 11.9.2001 folgernd in einigen Ländern jetzt schon Regelwerke bestehen, welche JEDEM Sportboot eine Transponderpflicht auferlegen, auf dass JEDE Bootsfahrt von den Behörden erfasst wird. Es könnte ein -mit Sprengstoff beladenes - Boot sein.

## Das Fazit für unseren Verein:

**Wir treten nicht aus dem DSV aus. Wir bleiben aber wachsam.**

+

Habt Ihr schon einmal in unsere Webseite geschaut ?

[www.vfs-elbe.de](http://www.vfs-elbe.de)

+

## Schiffstaufe an der Überseebrücke im Zeichen von Bali

Besondere Einladungen sollten beachtet werden und auch Folgen haben. Diese Botschaft von Schifffahrt und Klimaschutztechnik weiter zu geben ist somit selbstverständlich. Die Einladung zur Taufe der BELUGA-SKYSAILS an den 1. Vorsitzenden Heinz Otto und den Schatzmeister Peter Lehmann von der VFS wurde deswegen gerne angenommen.

Bei strahlenden Wetter wurde am 15.12.2007 das erste Handelsschiff moderner Zeit mit einem Zusatzsegelantrieb von der Bundespräsidentengattin Frau Eva Luise Köhler auf den Namen:

“BELUGA SKYSAILS“ getauft.



Die Bundespräsidentengattin, Frau Köhler bei der Taufansprache



Hier - nach dem Taufakt- die Bundespräsidentengattin und Senator G. Ullidal darüber v.l.n.r. St. Wrage, N. Stolberg und Minister Stratmann Niedersachsen.

Die bisherige Ignoranz der Schifffahrtswelt gegenüber Schwerölsparenden Windantrieben ist durchbrochen worden.

Der Dank gebührt den JÜNGEREN Verantwortlichen dieser Branche, Herrn Niels Stolberg ( Beluga ) und Herrn Stefan Wrage ( Sky Sails )

Die bisher verantwortliche Generation in der Schifffahrt lernt aus diesem Musterbeispiel unternehmerischen Handelns, oder sie wird mit knapper werdenden Rohölvorkommen zunehmend Frachtaufkommen verlieren.

Dieses Schiff wird von Kapitän Lutz Heldt, seinem 1. OFF. Ingmar Richter dem 2. Chief, Michael Kolonko und der Mannschaft nach der Taufe Fracht Aufnehmen -eine Fabrikanlage für Holzplatten - und im Januar 2008 nach Venezuela schippern.



Stolz wird der Name am Bug getragen

... und heute beim Schreiben dieser Zeilen, im März 2008, hören wir in den Nachrichten das die Beluga Skysails diese Jungferreise von Deutschland über Venezuela, die US-Ostküste und zurück nach Norwegen erfolgreich abgeschlossen hat.

Die kalkulierten 20% Schweröleinsparung sind eingefahren worden, und das bei kleinen Testsegel. Denn in der nächsten Stufe soll ein doppelt so großes Segel von ca. 320 m2 Fläche zum Einsatz kommen. Bei größeren Schiffstypen ist an KITE-SEGEL von bis zu 600 m2 Fläche gedacht. Sinkende Ölvorkommen und notwendige Klimavorsorgemaßnahmen leiten eine neue Entwicklung in der Schifffahrt ein.



nach der Taufe wurde das Segel Ausgefahren



Liebe Vereinskameraden wer mehr über dieses Thema wissen möchte, der Vorstand hat noch einige CD und DVD die wir gerne zur Verfügung stellen.



Die geplante Route der Jungferreise



So könnten sich in Zukunft Schiffe auf den Weltmeeren begegnen

Für Vereinskameraden die von diesem Thema mehr wissen möchten, halten wir einige DVD bereit, bitte bei Heinz Otto oder Peter Lehmann abfordern.

Heinz Otto + Peter Lehmann

+

### **Törn Vorbereitung mit der BSH-Bibliothek**

seit mehr als zehn Jahren sammelt die Bibliothek im Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) in Hamburg Sportschiffahrtsliteratur für europäische und internationale Gewässer, die von deutschen Sportschiffen befahren werden. Neben der aus Bundesmitteln beschafften Fachliteratur

werden insbesondere Hafenhandbücher Revierbeschreibungen und Törnplaner gesammelt.

Inzwischen sind für die verschiedenen Seegebiete von Nord- und Ostsee bis Pazifik sowie Binnengewässer ca. 700 Bücher aufgenommen worden. Unter dem „Titel Törnplanung - Literatur in der BSH-Bibliothek“ finden Sie eine Zusammenstellung aller vorhandenen Bücher ([www.bsh.de](http://www.bsh.de)). Sportschiffer und andere Interessierte haben so die Möglichkeit, sich zentral und umfassend über die Reviere und deren Auswahl für die Törnplanung zu informieren.

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

Die Bücher können in der Bibliothek in Hamburg (Bernhard-Nocht-Straße 78, Tel. 040-3190-2493) eingesehen oder befristet ausgeliehen werden (Öffnungszeiten Montag-Freitag 9.00 - 12.00 Uhr und Dienstag 14.00 - 16.00 Uhr). Außerdem kann man die Bücher per Fernleihe durch andere Bibliotheken bestellen. Zusätzlich stehen Sportschiffen Sportbootkarten, Seekarten und andere nautische Veröffentlichungen des BSH sowie ein breites Angebot internationaler Fachliteratur zur Verfügung.

Christoph Hardt

Beauftragter BSH Bibliothek

+

### **Veranstaltungen und Versammlungen**

Vom Vorstand Besuchte Verbandsveranstaltungen:

23. Febr. 2008 Nedderelv Frühjahrsversammlung

6. März 2008 HMV Mitgliederversammlung

26. März 2008 HS Jahreshauptversammlung

16. April 2008 HS + HMV Frühjahrsgespräche mit  
den Behördenvertretern

24. April 2008 HYG Mitgliederversammlung

+



## Deutscher Seglertag

Das DSV-Präsidium und der Seglerrat führen einige der unzulässigen Anträge an den Deutschen Seglertag 2007 darauf zurück, dass die sinnvolle und satzungsgemäße Aufgabenteilung zwischen den DSV-Organen Seglertag, Seglerrat und Präsidium nicht hinreichend bekannt ist. Künftig sollen diese Zuständigkeiten rechtzeitig vor jedem Seglertag erläutert werden. Das Präsidium und der Seglerrat laden zudem alle DSV-Vereine dazu ein, Anliegen und Wünsche, die nicht den Aufgabenbereich des Seglertages betreffen, direkt und formlos zu jeder Zeit an den DSV zu richten, damit die Themen unmittelbar von den zuständigen Organen und Ausschüssen bearbeitet werden können. Künftige Seglertage können so von unnötigen formalen Debatten entlastet und um interessante Programmpunkte bereichert werden. Die wesentlichen Aufgaben des Seglertages sind – in Stichworten – laut DSV-Grundgesetz: Der Seglertag beschließt alle zwei Jahre über Haushalte, Beitrag, Entlastung, wählt das Präsidium, 16 Seglerräte, die Kassenprüfer, bestätigt den Jugendobmann, kann dem Seglerrat Empfehlungen geben, beschließt Satzung, Aufnahme-, Beitrags-, Schlichtungs-, Disziplinarordnung, Geschäftsordnung des Seglerrates und die Geschäftsordnung des Seglertages.

+

## Sportboothafenverordnung wird überarbeitet

Der Wirtschaftsminister von Schleswig-Holstein, Dietrich Austermann hat in einem Schreiben an den DSV angekündigt, dass sein Ministerium im Jahr 2008 eine Revision der Sportboothafenverordnung anstrebe. Damit will er "den berechtigten Interessen aller Seiten gerecht werden". Nach Auffassung aller betroffenen Wassersportvereine geht die 2005 novellierte Verordnung weit über die Erfordernisse der internationalen Regelungen hinaus. Außerdem ist sie in vielen Teilen praxisfern und bürdet den Hafenbetreibern unsinnige Bürokratien und Kosten auf. Der DSV hat daher beim Oberverwaltungsgericht Schleswig ein Normenkontrollverfahren gegen einzelne Teile der novellierten Verordnung initiiert und unterstützt. Parallel zu dem Gerichtsverfahren hat sich der DSV wiederholt dafür eingesetzt, auf politischer Ebene eine praxisgerechte Lösung herbeizuführen. Dies scheint nun auf einem guten Weg, nachdem die Zuständigkeit für die Sportboothäfen zu Jahresanfang vom Umwelt- auf das Wirtschaftsministerium übergegangen ist und Minister Austermann den Gesprächswunsch des DSV aufgegriffen hat.

+

## Darßer Ort – Baggerung in Aussicht gestellt

Der DSV begrüßt die Entscheidung des Landtages Mecklenburg-Vorpommern, die Zufahrt zum Nothafen Darßer Ort erneut baggern zu lassen, wenn der Neubau eines Alternativhafens gesichert ist. Obwohl der Bau eines Alternativhafens durch den negativen Bürgerentscheid der Anwohner Prerows vorerst gestoppt wurde, hat der Landtag im Dezember 2007 diese Maßnahme beschlossen, um die Sicherheit für Schiffsbesatzungen und Hobbysegler zu gewährleisten. Der DSV wird sich weiterhin für den Bau eines neuen Hafens einsetzen, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs in der Region dauerhaft aufrecht zu erhalten und um die Entwicklung des Wassersports an der Ostseeküste weiter zu fördern.

+

## Go for speed – Training für Seesegler

Die Regatta Vereinigung Seesegeln bietet im Jahr 2008 wieder das vom Deutschen Segler-Verband ins Leben gerufene Training "Go for Speed" an. Teilnehmen können alle Seesegler, die sich auf die Regattasaison vorbereiten möchten – ganz gleich, ob sie zu einer Crew gehören oder noch auf der Suche nach einer Yacht sind. Insgesamt stehen vier Trainings- und Theorieeinheiten im Programm. Auftakt bildet ein Kurs im Bremer Raum Anfang März. Es folgt ein zweites Theorieseminar mit gleichen Inhalten in Kiel. Auf dem Plan stehen der Einsatz von Tauwerk auf Regattabooten, Segel richtig auswählen und trimmen, Regattaablauf bei Up-and-Down-Kursen und Mittelstrecken sowie Erläuterungen zur Formel ORC-International in Bezug auf Konstruktion und Messbrief. Das praktische Training findet im April vor Bremerhaven und Kiel statt. Weitere Informationen unter [www.regatta-vereinigung-seesegeln.de](http://www.regatta-vereinigung-seesegeln.de).

+

## Keine neue Registrierungs- und Kennzeichnungspflicht

Der DSV liest das laufende Gesetzgebungsverfahren über die Bundestagsdrucksache 16/7415 anders als der Bundestagsabgeordnete Döring und die Redaktion von YACHT-Online. Die in Artikel 2 Ziffer 10 des Entwurfs des Seeaufgabengesetzes enthaltene Bestimmung dient nicht der Einführung einer neuen Registrierungs- oder Kennzeichnungspflicht für Sportboote. Das hat eine eingehende Analyse des Textes und der Gesetzesbegründung durch Fachleute des DSV ergeben.



Der DSV ist gegen eine neue Registrierungs- und Kennzeichnungspflicht.

+

Nach seinem Jahresbericht vergab DSV-Präsident Rolf Bähr Ehrungen an die Vorsitzenden von Vereinen mit hervorragenden Leistungen. Bei den gewonnenen Medaillen und Meisterschaften sowie den ausgewählten Langfahrten konnte die SVAOe wie gewohnt leider nicht brillieren. Dafür wurde sie aber dank der gründlichen Vorarbeit von Volker Burrlein (vgl. SVAOe-Nachrichten 5/07) für ihre gute Ausbildungsarbeit geehrt. Diese viel beachtete erstmalige Aktion hat zweierlei deutlich gemacht: wie viel Ausbildungsarbeit in vielen Vereinen tatsächlich geleistet wird und wie wichtig eine Förderung dieser Ausbildungsarbeit ist. Die Zusage des Präsidiums, dass künftig mit der Unterstützung der Ausbilder durch Seminare und Lehrhefte seitens des DSV mehr Hilfe gegeben werden soll, ist zu begrüßen. Die Berichte des Präsidenten, der Vorstandsmitglieder und Arbeitskreisvorsitzenden gaben wenig Anlass zu direkter Kritik und wurden ohne große Diskussionen abgenickt. In den späteren Debatten der gestellten Anträge wurde allerdings dennoch manches angesprochen, über das weiter unten noch zu berichten sein wird, soweit es die Leser dieses Blattes interessieren dürfte. Über die Finanzen des DSV braucht an dieser Stelle ebenfalls nur soviel gesagt zu werden, dass sie stimmen, obwohl der Verbandsbeitrag seit 16 Jahren stabil gehalten werden konnte! Bemerkenswert war der Auftritt von Schatzmeister Christoph Hillebrand, der das Finanzwesen souverän im Griff hat, das umfangreiche Zahlenwerk verständlich erklärte und Fragen aus dem Publikum verständlich beantwortete. Schade, dass das Grundgesetz seine Wiederwahl in zwei Jahren nicht zulässt. Naturgemäß nahm die Beratung der insgesamt 25 gestellten Anträge einen längeren Zeitraum in Anspruch, spürte man in vielen, Kritik am DSV. Diese wurden besonders bei der Behandlung der von mehreren Norddeutschen Vereinen gestellten Anträge auf Änderung des DSV-Grundgesetzes und zu den Einnahmen und Ausgaben des DSV deutlich. In deren Hintergrund stand die durch die Kampagne der "YACHT" in 2007 zur so genannten "Agenda der Grausamkeiten" hervorgerufene Unruhe unter den See- und Küstenseglern, ein daraus resultierendes Misstrauen gegen den DSV und der verständliche Wunsch, man möge doch etwas offener umgehen. So stellte der NRV - Vorsitzende Manuel Cadmus, flankiert vom KYC-Kollegen Lothar Jenne, zur Verdeutlichung des hinter den Anträgen erkennbaren Unmutes zwölf präzise und gut durchdachte Fragen, in denen insbesondere die Haltung des DSV-Vertreters auf

Seite 9

verschiedenen Sitzungen zu weiteren rigiden Einschränkungen und kostenträchtigen Neuerungen im angeblichen Interesse einer Verbesserung der Schiffssicherheit hinterfragt und kritisiert wurde. Gegenstände seiner Ausführungen waren neben unklaren Zuständigkeiten bei der Vertretung des DSV auch Zahlen zu Einnahmen und Ausgaben des Verbandes und seines Verlages, und dem immer heiklen Thema Personalkosten. Fragen, an deren Beantwortung eigentlich jeder Vereinsvertreter ein Interesse gehabt haben müsste. Das Präsidium räumte ein, dass es die Brisanz der von den Medien und den norddeutschen See- und Küstenseglern kritisierten Art und Weise, wie das Thema Schiffssicherheit im DSV behandelt wurde, nicht richtig eingeschätzt und auch falsch darauf reagiert habe. Es versicherte, dass daraus bereits Konsequenzen im Vertretungsbereich und in der Öffentlichkeitsarbeit gezogen wurden. Obwohl nach dem vorhergegangenen Wirbel hier eigentlich große Übereinstimmung im Plenum herrschen musste, wurde bei der Abstimmung aber deutlich, dass das Problem doch wohl mehr auf den norddeutschen Segelsport auf See und Seeschiffahrtsstrassen beschränkt scheint, denn die Argumente der Antragsteller trafen überraschenderweise nur auf geringe Unterstützung. Dabei gibt es auch im Süden eine große Zahl See- und Küstensegler, die von den befürchteten Restriktionen betroffen worden wären. Da die Mehrzahl der Delegierten aus den süd-, west- und ostdeutschen Landesverbänden aber offenbar weder die Fragen noch die ihnen zugrunde liegenden Motive begriffen hatten, scheiterte der zugegebenermaßen etwas intellektuelle verpackte Versuch, etwas mehr Transparenz in den DSV zu bringen, am dumpfen Unverständnis der Mehrheit. Wie sehr das Thema allerdings dem Präsidenten nahe ging, zeigte sich dadurch, dass er die Vertrauensfrage stellte.

Ich erwähne hier nicht alles. Einerseits um Sie, die Leser, nicht mit der Aufzählung von Politessen zu ermüden, andererseits, weil vielen Anträgen schon wegen des bei der Abfassung fehlenden juristischen Sachverständnisses der Erfolg versagt bleiben musste.....

... Der seit zwei Jahren amtierende DSV-Präsident Rolf Bähr leitete die Tagung auffallend einfühlsam. In der entscheidenden Debatte um die "Agenda der Grausamkeiten" wich er der Kritik nicht aus. Die Luft ist dünner geworden.....( Dank an Fifi Schaper für den Text)

+

**Signalwaffen** viele offene Fragen veranlassen uns diesem **VFS Infoblatt** ein Informationsblatt der Polizei-Zentrale Waffenangelegenheiten beizulegen.

+



## Für das Jahr 2008 begrüßen wir 2 neue Mitglieder



Karin und Fritz Hillebrand

Ein herzliches willkommen in der  
Vereinigung Freier Segler e. V. von 1983  
und viel Spaß beim Schippern.

+

## VFS- wir Gratulieren zum Geburtstag

( ab 50 Jahre, 1. Halbjahr 2008 )

65 Jahre Heinz Otto

55 Jahre Karin Hillebrand

55 Jahre Reinhard Diederichs-Holthusen

55 Jahre Ralf Stoltze

+

## Revierfragen aus HS-Verbandsnachrichten

### 1. Elbvertiefung

Der Hamburger Segler – Verband hatte – wie berichtet - am 30. 8. 2006 einen Beschluss zur geplanten Elbvertiefung gefasst. Der Verband hatte sich grundsätzlich nicht gegen die Elbvertiefung ausgesprochen, aber entsprechende Maßnahmen gefordert, um die nachteiligen Folgen zu beseitigen.

Solche Maßnahmen hat die Stadt inzwischen mit der Einrichtung eines Fonds ergriffen. Die Vereine, die einen Hafen in Hamburg betreiben, sind hierüber unterrichtet worden. Da jedoch inzwischen im Planfeststellungsverfahren eine erhebliche Verzögerung eingetreten ist, findet eine weitere Informationsveranstaltung zum Stand des

Fondsverfahrens und zum Stand des Planfeststellungsverfahrens im Februar 2008 statt.

Zusätzlich sind die Planunterlagen durchgesehen worden, um die Vereine über das Verhalten im Planfeststellungsverfahren beraten zu können.

Dabei hat sich herausgestellt, dass Einwendungen wegen einer befürchteten weiteren Verschlickung nicht erhoben werden sollten, weil nach den Gutachten im Planfeststellungsverfahren lediglich in einigen Häfen eine geringfügige Zunahme der Verschlickung zu erwarten ist. Die die Fondslösung wird jedoch eine häufigere Baggerung bzw. Eggung möglich machen, so dass erhebliche Auswirkungen auf die Tiefenhaltung nicht zu befürchten sind.

Aus den Gutachten hat sich aber weiter ergeben, dass beim Passieren großer Schiffe Hafeneinfahrten solange nicht genutzt werden können, wie der schiffserzeugte Absunk beim Passieren der Hafeneinfahrt wirkt, da die Gefälleströmung zwischen dem Hafen und dem Strom so groß sein wird, dass ein gefahrloses Passieren der Hafeneinfahrt für ein Sportboot nicht möglich sein wird, und dass die in Häfen entstehende Gefälleströmung eine Benutzung der einfahrtnahen Liegeplätze unmöglich machen und damit die Kapazität des Hafens einschränken wird.

Das Gutachten der Bundesanstalt für Wasserbau ( Planfeststellungsanträge H 1 d Ziffer 9.5 ( S. 117 f ) ), sagt zu diesem Punkt: :

### 9.5 Belastungsänderungen der Sport- und Kleinschiffahrt

*Die Unter- und Außenelbe wird intensiv von der Sport- und Kleinschiffahrt genutzt. Neben Freizeitsportaktivitäten (Paddeln, Motorbootfahren und Segeln mit Jollen und Dickschiffen) wird Stellnetzfisherei mit kleinen offenen Booten, Hamenfang mit verankerten Hamenkuttern sowie im Elbemündungsgebiet Kutterfisherei mit Baumkurren betrieben.*

*Die langperiodischen Wellen (Absunk und Primärwellen) und zugehörige Rückstromgeschwindigkeiten wirken sich in erster Linie auf vor Anker liegende Fahrzeuge sowie vertäute Fahrzeuge u.a. in Yachthäfen aus. Während die Schwall- und Sunkerscheinungen insbesondere bei ungünstigen Hafengeometrien, z.B. Schulauer Hafen, schon heute zu erheblichen Belastungen führen, wird die auf der Elbe in Fahrt befindliche Kleinschiffahrt durch die langperiodischen Wellen und die Rückströmung kaum beeinflusst.*



Es ist deshalb ein Mustereinspruch für diejenigen Häfen entwickelt worden, die durch die Absunk- und Schwellproblematik betroffen sein können.

+

## Bericht des Beisitzers für Revierfragen Karl-Heinz Baumgartner

In meinem Jahresbericht 2006 hatte ich das Thema „Elbvertiefung“ in den Mittelpunkt gestellt. Auch im abgelaufenen Jahr 2007 blieb die geplante Fahrrinnenanpassung das vorherrschende Thema. Noch sind die Planer vom Bund und den Ländern mit der Auswertung der über 5000 Einwendungen überproportional beschäftigt. Nach den neuesten Nachrichten aus den Kreisen der HPA und WSD's wird eine Anhörung zur Planfeststellung nicht vor Mitte 2008 möglich sein. Wie schon mehrfach in der Vergangenheit dargelegt sind wir nicht grundsätzlich gegen eine erneute Elbvertiefung, wollen aber bei dem Vorhaben auch unsere Interessen gewahrt sehen. Der nunmehr vom Hamburger Senat abgesegnete Elbefonds über 10 Mio. Euro, eingebracht in eine Stiftung, ist nur ein erster Schritt für eine teilweise Kostenübernahme bei der Entsorgung der Sedimente in den Sportboothäfen. In dem Gesetzentwurf „Stiftung Elbefonds“ wird verdeutlicht dass zur Verschlickung der kleinen Sportboothäfen eine Vielzahl natürlicher Entwicklungen und anthropogener Eingriffe beigetragen haben. Maßnahmen im Zusammenhang mit Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft haben daran einen gewichtigen Anteil. Um die kleinen Häfen am leben zu erhalten und vor der drohenden Verschlickung zu retten ist auch eine Grundräumung der Häfen erforderlich. Hier fehlen noch Vorschläge für die Kostenübernahme. Die Erreichbarkeit der Sportboothäfen an den Nebenarmen und Nebenflüssen der Elbe ist ebenfalls noch nicht aufgearbeitet. Hier sind der Bund und die Länder in die Pflicht zu nehmen. Für die Thematik „Schäden durch Sog und Schwell“, verursacht durch die immer schneller wachsende Großschifffahrt und Geschwindigkeiten der Schiffe, an Deichen, Sperrwerken, Schleusen, Hafenanlagen und Stränden gibt es noch keine brauchbare Lösung.

Wir müssen und dürfen den Dialog mit den Verantwortlichen nicht abreißen lassen. Der Vorstand hat sich gemeinsam mit dem Arbeitskreis „Verschlickung“ erfolgreich bemüht, bei den zu erwartenden Problemen wie Freihaltung der Sportboothäfen, Befahrbarkeit der Nebenflüsse und der Gefahren von Schwell und Sog unsere Forderungen bei den Verantwortlichen zu manifestieren. Der HSgV wird in dem zu bildenden Kuratorium in der Stiftung

„Elbefonds“ vertreten sein. Wir werden uns weiterhin für ein intaktes Elb-Ästuar einsetzen, dafür einsetzen, dass die Natur mit ihren Auwäldern, Schilfgürtel, Wattstrände, Geest und Marschland, Fluss und Flussbett für Mensch, Flora und Fauna erhalten bleiben. Wir setzen uns ein für die Erhaltung unseres Segelreviers, die Nutzung der Region als wichtiges Erholungs- und Freizeitgebiet.

Jährlich finden ca. 150.000 Sportboot-Bewegungen und ca. 70.000 Großschifffahrtbewegungen auf der Elbe statt. Im Juni 1816 erreichte das erste Dampfschiff, beladen mit einigen Tonnen Kohle, den Hamburger Hafen. Damals vor rund 200 Jahren war die Elbe mit einer befahrbaren Tiefe von etwa 4 Meter für die Schifffahrt noch ausreichend. 1966 ist das erste Containerschiff im Hamburger Hafen eingelaufen. Im zurückliegendem Jahr wurden im Hafen 135 Mio. Tonnen umgeschlagen. Mit fast 10 Mio. Containern war die Containerschifffahrt zu 70 % an dem Frachtaufkommen beteiligt. Traut man den Prognosen, soll sich der Container-Umschlag in den nächsten 8-10 Jahren verdoppeln. Schon heute erreichen Seeschiffe mit einem Tiefgang von 14,50 Meter den HH-Hafen. Containerschiffe mit Tragfähigkeiten um 10.000 TEU können ihre Facht im Hafen löschen. Das heißt, in der Zukunft wird sich eine Verdopplung der Containerschiffe, der Feederschiffe und sonstigen Frachter abzeichnen. Jeder Wassersportler auf der Elbe kennt die Situation, wenn Frachter, Container- Schiffe und Feeder- Schiffe die Elbe in hoher Geschwindigkeit rauf und runter fahren und für Sportboote kaum noch Raum verbleibt. Für die Zukunft sind gravierende Veränderungen in der Befahrbarkeit der Elbe zu erwarten. Es wird eng werden auf unserem Strom. Müssen wir uns auf „Kanalfahrt“ auf der Elbe einstellen, wenn die erwartete Umschlagsteigerung kommt? Die wirtschaftliche Notwendigkeit der verkehrreichen Nutzung für den Hamburger Hafen ist keine Frage. Hamburg lebt vom Handel, Hamburg braucht die Elbe. Aber die Kleinschifffahrt darf nicht auf der Strecke bleiben. Die Notwendigkeit einer neuen Elbvertiefung ist nicht unumstritten. Es gibt berechtigte Zweifel bei Wirtschaftsfachleuten. Ab einer gewissen Schiffsgröße lassen sich die Vorteile der geladenen Container nur dann nutzen, wenn das Schiff bei hoher Containerauslastung möglichst lange auf See ist und Häfen zur Verfügung stehen mit ausreichendem Tiefgang, geeigneten Containerladebrücken und andere logistische Probleme keine Einschränkungen für diese Schiffe darstellen. Die Elbe kann nicht beliebig Vertieft werden.

Zukünftig werden Container-Riesen mit Tragfähigkeiten



bis zu 13.000 Container und einem Tiefgang von 16 Metern die Weltmeere befahren. Für diese Monster der See stehen aber nur ein halbes Dutzend Seehäfen für die Abfertigung zur Verfügung. Es stellt sich die Frage: sind die bestehenden Containerhäfen dem Ansturm dieser Riesen gewachsen? Die Erfahrung hat gezeigt, dass irgendwann bei der Schiffsgröße eine Grenze erreicht wird, an der sich der Wechsel von Vernunft zum Größenwahnsinn vollzieht. In der Nutzung der Elbe hoffen wir auf Augenmaß. Die Bedeutung der Hafenwirtschaft ist uns bewusst, das Erholungspotential der Elbe für den Wassersport und den maritimen Tourismus muß aber den ihr gebührenden Stellenwert behalten. Wie in der Vergangenheit werden wir auch weiterhin dafür kämpfen.

### Die Elbe ist für Alle da !

Karl-Heinz Baumgartner

+

### Gewässer des Hamburger Hafens und der Randgebiete

Der HS-Verband hat ein Dokument für uns zusammengestellt, in dem dargestellt wird, ob die einzelnen Gewässer zum Hamburger Hafen oder seinen Randgebieten gehören, welchen Rang sie haben (Hauptfahrwasser, Nebenfahrwasser oder sonstige Verkehrsfläche: maßgeblich für die Ausweichregel nach § 20 Abs. 3 HVerKO) und ob die Benutzung von Segel- und Motorfahrzeugen sowie der Gemeingebrauch zulässig ist: [gewaesser\\_2005\\_05\\_01.pdf](#)

+

### Kennzeichnung von Sportbooten

Auch die Kennzeichnung von Sportbooten ist ausreichend geregelt. Jeder Bootseigner außerhalb von Binnenwasserstraßen, wo es eine Kennzeichnungspflicht bereits gibt, muss sein Schiff unverwechselbar mit Namen, möglichst Vereinskürzel und Heimathafen versehen, so dass es im Bedarfsfall einem Besitzer zugeordnet werden kann. Ärgerlich sind zum Beispiel Schäden bei Hafenmanövern, bei denen der Verursacher unidentifiziert davonfährt. Es liegt also am Verhalten der Bootseigner selbst, ob Versicherungen oder Behörden Notwendigkeiten sehen, die vorhandenen Vorschriften zu verschärfen. Es versteht sich von selbst, dass wir unseren VFS – Stander in der Saling führen und am Heck das Vereinskürzel VFS

### Hamburg hat wieder einen "Zwölfer"



“Heti“ auf der Elbe

Segler und Elbuferbewohner staunten nicht schlecht über den fast 20 Meter langen kuttergetakelter Klassiker, der im Oktober auf der Elbe und im Hamburger Yachthafen gesehen wurde und bei sonnigem Herbstwetter und leichter Brise manchen neuen Renner auskreuzte. [\[...mehr\]](#)

+

### Unser VFS - Shop

Durch günstigeren Einkauf können wir den Vereinsstander jetzt für **7,00 €** abgeben.

Auch die Maße haben sich geändert er ist etwas größer geworden ( 35 x 22 cm ) bisher ( 30 x 20 cm ) .

Was haben wir im Angebot:

Stander Restbestand	30 x 20 cm	7,00 €
Stander neu	35 x 22 cm	7,00 €
Stander besonders groß	65 x 38 cm	20,00 €
Autoaufkleber breit oder schmal		1,50 €
Vereinsbrosche VFS - Stander		8,00 €
Vereinsnadel VFS - Stander z. Zt. vergriffen		
Vereinsbrosche Silber ( ab 25 Jahre VFS - Mitgl.)		12,00 €

+

**Jüngste Nachricht** aus der Hamburger Yachthafen-Gemeinschaft: Unsere **VFS** – Anregung, eine Solarwarmwasser Anlage zu installieren ist in einen Beschluss umgesetzt worden. Dies gilt für die Duschanlagen der Hallen 1 + 4.



**POLIZEI**  
Hamburg

LPV 36, Postfach 60 02 80, D - 22202 Hamburg

### Teilnehmer der Veranstaltung

#### **„Frühjahrgespräche mit Behördenvertretern 2008“**

Zentrale Waffenangelegenheiten  
Dienststelle LPV 36  
Grüner Deich 1 / Ecke Süderstraße  
20097 Hamburg  
Telefon 040 4286 – 67650  
Fax 040 4286 - 67640  
Geschäftszimmer 040 4286 - 67601  
E-Mail LPV36@polizei.hamburg.de  
Sachbearbeiter Heinrich  
Aktenzeichen **360/V/361-000 /08**  
Datum 16.04.2008

Sehr geehrte Damen und Herren,

bereits bei Ihrer letzten Sitzung im Frühjahr 2007 gab es zahlreiche Fragestellungen zum Thema Signalwaffen.

Da seit dem viele weitere Fragen an uns gerichtet wurden, möchte ich im Rahmen dieses Schreibens versuchen, die wichtigsten Informationen zusammen zu fassen.

Ich bin sicher, dass diese Informationen helfen, den Gesamtzusammenhang verständlicher darzustellen und auch Ihre Frage(n) beantworten.

### Signalwaffen - Waffenarten

Als Signalwaffen sind zwei Arten von Geräten aus waffenrechtlicher Sicht zu unterscheiden:

#### Erlaubnisfrei von Personen ab 18 Jahren zu erwerbende Signalwaffen.

Diese Waffen können, wie alle Schreckschuss-, Reizstoff- und Signalwaffen mit dem Zulassungszeichen „PTB im Kreis“ von Personen ab 18 Jahren erworben und besessen werden. Diese Waffen werden im folgenden Teil als **SRS-Waffen** bezeichnet.

Erlaubnispflichtige Signalwaffen, in der Regel Pistolen im Kaliber 4, die nur mit einer Waffenbesitzkarte erworben und besessen werden dürfen und zahlreichen Restriktionen unterliegen. Diese Waffen werden im folgenden Teil als **erlaubnispflichtige Waffen** bezeichnet.

### Waffenerwerb und –besitz

**SRS-Waffen** dürfen in Deutschland von volljährigen Personen (ab dem 18. Lebensjahr) ohne Genehmigung frei erworben und besessen werden.  
Für den Handel mit diesen Waffen bedarf es allerdings einer Waffenhandelserlaubnis.

**Erlaubnispflichtige Waffen** dürfen nur mit einer Waffenbesitzkarte mit entsprechendem Voreintrag erworben, besessen oder anderen Personen überlassen werden.

Die Voraussetzungen hierfür sind: Der Antragsteller muss mindestens 18 Jahre alt, Zuverlässig im Sinne des Waffengesetzes, persönlich geeignet und sachkundig sein. Außerdem muss ein Bedürfnis für die Waffe nachgewiesen werden.

In der Regel wird ein Bedürfnis für erlaubnispflichtige Signalwaffen nur bei Eignern seegehender Wasserfahrzeuge anerkannt.

---

<b>Sprechzeiten:</b>	<b>Montag + Donnerstag</b> Dienstag	<b>07:00 – 16:00 Uhr</b> 07:00 – 12:00 Uhr	<b>Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln:</b> S 3 / S 31 Haltestelle Hammerbrook
----------------------	--	---	---

## Das Führen von Signalwaffen

Unter „Führen“ von Waffen versteht man die Ausübung der tatsächlichen Gewalt außerhalb des eigenen befriedeten Besitztums, der eigenen Wohnung oder der eigenen Geschäftsräume.

Zum Führen dieser **SRS-Waffen** bedarf einer besonderen Erlaubnis in Form des sogenannten „**Kleinen Waffenscheins**“ (KWS).

Der KWS wird jedem volljährigen Bürger von seiner örtlich zuständigen „Waffenbehörde“ (in Hamburg ist dies die LPV 36) auf Antrag erteilt, wenn er mindestens 18 Jahre alt, Zuverlässig im Sinne des Waffengesetzes, persönlich geeignet ist.

Eine Sachkundeprüfung ist nicht erforderlich, ein besonderes Bedürfnis braucht nicht nachgewiesen zu werden.

Die Erlaubnis kostet derzeit bundeseinheitlich 50.- Euro und ist unbefristet gültig.

Zu Führen von **erlaubnispflichtigen Waffen** bedarf es eines **Waffenscheins**.

Waffenscheine für Signalwaffen werden aufgrund eines fehlenden Bedürfnisses seitens des Antragstellers in der Regel nicht erteilt.

Zuständig für die Erteilung wären ebenfalls die örtlich zuständigen „Waffenbehörden“.

### **Keine Erlaubnis zum Führen einer SRS-Waffe / erlaubnispflichtigen Waffe bedarf es wenn:**

- Die Waffe nicht schussbereit (entladen) und nicht zugriffsbereit (sicher verpackt) in einem verschlossenen Behältnis „transportiert“ wird. Ein verschlossenes Behältnis kann z.B. ein abgeschlossener Koffer, ein mittels Schraubschäkel verschlossener Seesack, ein mit Klebeband zugeklebter Karton sein. Dieser Transport darf nur zwischen zwei berechtigten Orten (z.B. Waffenhändler – eigene Wohnung – Boot etc.) erfolgen.

ACHTUNG: Bei dem Nico-Signal muss die Trommel abgenommen werden, sonst gilt es als geladen!

- Die Signalwaffe als verantwortlicher Führer eines Wasserfahrzeuges auf diesem Fahrzeug oder bei Not- und Rettungsübungen führt.

- Eine SRS- oder Signalwaffe zur Abgabe von Start- oder Beendigungszeichen bei Sportveranstaltungen führt, wenn optische oder akustische Signalgebung erforderlich ist.

## Das Schießen mit Signalwaffen

Das Schießen mit Signalwaffen ist erlaubnispflichtig, es sei denn:

- bei Gefahren oder Notsituationen

- bei Not- und Rettungsübungen

- zur Abgabe von Start- oder Beendigungszeichen im Auftrag von Veranstaltern bei Sportveranstaltungen, wenn optische oder akustische Signalgebung erforderlich ist

- mit SRS-Waffen darf an Silvester pyrotechnische Munition der Klasse BAM PM 1 nur innerhalb der behördlich genehmigten „Knallzeit“ verschossen werden, wenn der Schütze sich auf seinem eigenen (oder mit Genehmigung des Inhabers des Hausrechts) befriedeten (z.B. eingezäunten) Grundstück befindet und die Geschosse das Grundstück nicht verlassen können.

!!! Jedes Schießen mit Signalwaffen, das über diese Regelungen hinausgeht ist verboten !!!

## Die Aufbewahrung von Signalwaffen

**SRS-Waffen** sind bei Nichtgebrauch getrennt von der Munition zu lagern. Der Besitzer hat alle erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um zu verhindern, dass diese Gegenstände abhanden kommen oder Dritte sie unbefugt an sich nehmen können.

In der Regel ist dies nur durch ein getrenntes Wegschließen zu erreichen.

**Erlaubnispflichtige Signalpistolen** sind in einem Sicherheitsbehältnis der Norm DIN/EN 1143-1 Widerstandsgrad 0 (Stand Mai 1997), in einem Behältnis der Sicherheitsstufe B nach VDMA 24992

(Stand Mai 1995) oder in einem Behältnis mit gleicher Schutznorm eines anderen EWR-Mitgliedsstaates zu lagern.

Befinden sich mehr als 5 Waffen in dem Behältnis, so muss dieses ein Eigengewicht von 200kg aufweisen oder entsprechend verankert sein, so dass der Abreißwiderstand entsprechend hoch ist.

**Munition** für erlaubnispflichtige Waffen darf nur in dann mit der Waffe zusammen in dem Behältnis gelagert werden, wenn das Behältnis mindestens den Widerstandsgrad 0 aufweist.

In den übrigen Fällen ist die Munition in einem separat abschließbaren Innenfach oder mindestens in einem Stahlblechbehältnis ohne Klassifizierung mit Schwenkriegelschloss (= ein in dem Behältnis laufendes Schloss, kein Vorhängeschloss), bzw. in einem gleichwertigen Behältnis aufzubewahren. Dieses Behältnis braucht nicht in dem „Waffenschrank“ zu stehen und muss auch nicht besonders verankert werden.

### „Hamburger Kasten“

Für die vorübergehende Lagerung von **erlaubnispflichtigen Signalwaffen** an Bord wurde in Absprache zwischen der Innenbehörde, der LPV 36, der kriminalpolizeilichen Beratungsstelle und den Interessenverbänden der sogenannte **Hamburger Kasten** entwickelt.

Danach ist für die vorübergehende Aufbewahrung einer erlaubnispflichtigen Seenotsignalpistole an Bord einer seegehenden Segel- oder Motoryacht ein nicht zertifiziertes Aufbewahrungsbehältnis als ausreichend anzuerkennen, wenn es die nachstehenden Sicherheitsstandards erfüllt:

- Das Behältnis muss aus Stahlblech – möglichst rostfrei – gearbeitet sein.
- Das Stahlblech der Tür / Klappe muss mindestens eine Stärke von 4mm aufweisen.
- Eine Verankerung des Behältnisses mit dem Schiff ist erforderlich.
- Das Behältnis muss zu verschließen sein (elektronisch codiertes Zahlenschloss, Zahlenschloss oder Riegelschloss können zum Einsatz kommen).

In allen Fällen der längeren und erkennbaren Abwesenheit hat der Inhaber der Erlaubnis Waffe und Munition in seiner Wohnung / seinem Haus entsprechend der eingangs genannten Vorschriften zu lagern. Dies gilt auch, wenn sich während seiner Abwesenheit fremde Personen (z.B. für Reparaturarbeiten) an Bord aufhalten werden.

Die Küstenländer wurde von der Innenbehörde über die Hamburger Regelung in Kenntnis gesetzt und gebeten bei Bedenken, diese mitzuteilen. Dies geschah nicht.

Vielmehr wurde der Hamburger Kasten in die Verwaltungsvorschriften zum Waffengesetz, die Verordnungscharakter haben aber bislang nicht in Kraft traten, aufgenommen.

Dort ist der Hamburger Kasten unter der Ziffer 36.5.1 als ausreichendes nicht zertifiziertes Aufbewahrungsbehältnis für die vorübergehende Aufbewahrung von erlaubnispflichtigen Signalwaffen beschrieben.

Auch wenn die Verwaltungsvorschriften nicht in Kraft traten, so finden sie doch in nahezu allen Bundesländern als Leitlinie Anwendung. Zur Ziffer 36.5.1 gab es nach hiesiger Kenntnis auch von keinem Land einen gemeldeten Änderungsbedarf.

Bei Fragen, die die Aufbewahrung von Waffen und Munition, bzw. die unterschiedlichen Sicherheitsbehältnisse betreffen, stehen Ihnen unsere Mitarbeiter, sowie die Spezialisten von der kriminalpolizeilichen Beratungsstelle

Kriminalpolizeiliche Beratungsstelle  
LKA 123  
Caffamacherreihe 4  
20355 Hamburg  
Tel.: 4286 – 71231 / 71232

gern zur Verfügung. Die Beratung dort ist selbstverständlich kostenlos.

### Verleihen von Signalwaffen

**SRS-Waffen** können allen volljährigen Personen geliehen werden.

Zu beachten ist, dass zum Führen in der Regel der **Kleine Waffenschein (KWS)** erforderlich ist.

Der KWS des Waffenbesitzers reicht natürlich nicht aus. Jeder benötigt, ähnlich wie beim Führerschein, eine eigene Erlaubnis.

**Erlaubnispflichtige Waffen** dürfen aufgrund des seit dem 01.04.2003 geltenden WaffG nur noch Personen geliehen werden, die eine eigene Waffenbesitzkarte (WBK) haben. Die Waffe darf auch dann nur zu dem vom Bedürfnis der WBK umfassten Zweck verwendet/geliehen werden.

So ist beispielsweise ein Verleihen an einen Sportschützen i.d.R. unzulässig, da dieser das Bedürfnis „Schießsport“ für seine Erlaubnis geltend gemacht hat, Signalwaffen aber nicht dem Schießsport dienen.

Dies gilt auch innerhalb der Familie!!! So ist es aus rechtlicher Sicht auch nicht zulässig, die Waffe dem Ehepartner zu geben, wenn dieser keine eigene Erlaubnis hat!

Wird eine Waffe an eine berechnigte Person verliehen, so ist eine Bescheinigung (formlose schriftliche Erklärung) hierüber zu fertigen und dem Entleiher auszuhändigen.

Eine derartige Erklärung kann beispielsweise Bestandteil eines Chartervertrages sein.

Ausnahmen:

**Keine Erlaubnis** benötigen für den vorübergehenden Erwerb und Besitz von **erlaubnispflichtigen Waffen**:

- Personen die die Waffe vorübergehend zur gewerbsmäßigen Beförderung, gewerbsmäßigen Lagerung oder zur gewerbsmäßigen Ausführung von Verschönerungen oder ähnlichen Arbeiten von einem Berechnigten erwerben.

- Personen die die Waffe aufgrund eines Arbeits- oder Ausbildungsverhältnisses von einem Berechnigten erwerben und nach dessen Weisungen mit der Waffe umgehen.

- Personen, die die Waffe als Charterer von seegehenden Schiffen für die Abgabe von Seenotsignalen von einem Berechnigten erwerben und nach dessen Weisungen mit der Waffe umgehen.

Ich hoffe, dass meine Ausführungen Ihnen weiterhelfen und Sie bei dieser sehr komplexen und schwierigen Materie die von Ihnen gewünschten Informationen erhalten haben.

**Zu den derzeit von der LPV 36 versandten Anschreiben möchte ich Ihnen folgendes mitteilen:**

Die Polizei Hamburg ist seit 2003 für alle waffenrechtlichen Belange unserer Stadt zuständig, die zuvor auf über 19 verschiedene Ämter und Behörden verteilt waren.

Zur Gewährleistung einer effizienten und adressatengerechten Verwaltung ist es notwendig, alle übernommenen Vorgänge zentral zu erfassen und fehlende Informationen zu ergänzen.

Aus diesem Grund werden alle Erlaubnisinhaber von der LPV 36 angeschrieben.

Dies wird, bis alle Rückstände abgearbeitet sind, noch mehrere Monate in Anspruch nehmen.

In dem Anschreiben wird ein Fragebogen zur Waffenaufbewahrung übersandt und, sofern erforderlich ggf. um Kopien von Erlaubnisdokumenten gebeten.

Da die Aufbewahrung von Waffen und Munition durch das derzeit gültige Waffenrecht im Jahre 2003 im § 36 WaffG neu geregelt wurde sind die eingangs beschriebenen Sicherungsmaßnahmen zu treffen: Es ist für die Aufbewahrung einer erlaubnispflichtigen Kurzwaffe ein Behältnis erforderlich, welches mindestens den Widerstandsgrad 0, bzw. die Sicherheitsstufe B aufweist.

Für Munition ist ebenfalls ein spezielles Behältnis erforderlich, sofern das Behältnis nicht mindestens dem Widerstandsgrad 0 entspricht.

Besitzer erlaubnispflichtiger Waffen und/oder Munition haben die zur sicheren Aufbewahrung getroffenen Maßnahmen der zuständigen Behörde auf Verlangen nachzuweisen.

Die Praxis hat gezeigt, dass viele Waffenbesitzer über Tresore verfügen, die vor 1995 gebaut wurden und daher über keine Angabe der Sicherheitsstufe auf dem Typenschild, bzw. der technischen Beschreibung verfügen. In solchen Fällen hilft oftmals ein Foto weiter, anhand dessen häufig durch besonders fachkundige Mitarbeiter eine Einschätzung vorgenommen werden kann.

Die LPV 36 ist also auch hier um eine zügige und kundenorientierte Bearbeitung bemüht und vermeidet so langwierigen Schriftverkehr oder gar die kostenintensive Erstellung einer Bescheinigung über den Widerstandsgrad des bereits vorhandenen Tresors auf Kosten des Besitzers.

Darüber hinaus wurden von den früher zuständigen Ämtern in der Regel keine Kopien der Erlaubnisdokumente angefertigt, so dass dies nun nachgeholt wird. Dieser Schritt mag möglicherweise überraschen, begründet sich aber durch die zahlreichen Abweichungen, bzw. oftmals nicht vollständigen Daten.

Bei der Beantwortung der diesbezüglichen Fragen hat der Erlaubnisinhaber gemäß § 39 WaffG mitzuwirken, da die zuständige Behörde sogar die Vorlage von Waffe und Erlaubnispapieren im Original anordnen kann. – Der von der LPV 36 gewählte Weg erscheint aber als deutlich milderes Mittel kundenorientierter.

Deutsche Schiffe / Yachten im Ausland betreffend, möchte ich folgendes anmerken: Nach hiesiger Rechtsauffassung gehe ich davon aus, dass sich die Schiffe vorübergehend im Ausland aufhalten und die in den Gasthäfen geltenden waffenrechtlichen Bestimmungen beachtet werden. Da die Vorschriften des § 36 WaffG seit nunmehr 4 Jahren Anwendung finden, wäre ein entsprechend langer „vorübergehender Auslandsaufenthalt“ in der Regel kaum denkbar. Dauerhaft ausgeführte Waffen bedürfen bei der Ausfuhr einer besonderen Erlaubnis (§§ 29 ff WaffG).

### **Fragen und Unterlagen zum Thema Waffensachkunde**

...erhalten Sie als „download“ kostenlos auf der Homepage des Bundesverwaltungsamtes unter [www.bva.bund.de](http://www.bva.bund.de). Dort geben Sie bitte den Begriff „Sachkunde“ als Suchbegriff ein. Der dort zur Verfügung gestellt Fragenkatalog behandelt alle Themenbereiche, so auch in einem speziellen Kapitel den Bereich der Signalwaffen. Die richtigen Antworten sind vorgegeben, so dass der Katalog auch als Nachschlagewerk genutzt werden kann.

Für weitere Fragen stehen meine Mitarbeiter und ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

(Heinrich), EKHK

PS: Nutzen Sie Sicherheitsbehältnisse nicht nur zur Aufbewahrung Ihrer Signalwaffe. Auch wichtige Dokumente und Wertgegenstände sind dort gegen Wegnahme oder Feuer besser geschützt als anderen Orten.

Die Sachbearbeitung von waffenrechtlichen Anträgen von Privatpersonen erfolgt durch unser Sachgebiet 3.

Publikumszeiten: Mo./Do. 07.00 – 16.00 Uhr und Di. von 07.00 – 12.00 Uhr  
- eine vorherige Anmeldung ist nicht erforderlich –

Telefonische Erreichbarkeit der Sachbearbeiter:

040 / 4286 – 67631, 67632, 67633, 67634, 67635

Fax: 040 / 4286 – 67640

Email: [LPV36@Polizei.Hamburg.de](mailto:LPV36@Polizei.Hamburg.de)



## Einige Bilder vom Jubiläumsfest auf der "Marylou" am 29.03.2008

### Gäste aus Verbänden und Befreundeten Vereinen



Hier steigt Heute die Große Party auf der MS "Marylou" an der Kehrwiederspitze



Heinz Otto spricht zu unseren Gästen aus Verbänden und Vereinen



Grußworte vom Präsidenten des Hamburger Segler - Verbandes Harald Harmstorf



v.r. 1.Vorsitzende vom Hamburger Motorboot-Verband Dieter Wibbelmann, P. Lehmann und H. Otto



Klaus Pein überbringt Grußworte vom SVWS und Gruppe Nedderelv



Karsten Fach vom SCTOe überbringt ebenfalls Grüße



Herr Bergemann von der Wassergütestelle ELBE spricht über unser Revier



1. Vorsitzende vom WVE, Uwe Greisen überreichte einen Zinnteller mit Gravur unseres VFS- Ständers u. Grüße seiner Vereinsmitglieder



v.l. Bärbel + Horst Kliesch und Jonas Andersen , hinten Irene + Thomas Jaepelt und Peter Voss



von links: Fritz u. Karin Hillebrandt, Heidrun Otto + Gäste



Im Vordergrund Fam. Nicole + Thomas Wehr mit Milan + Mika Sabine Harms, Beate Lehmann, Ralf + Helga Stoltze



Helga + Ralf Stoltze und mit wem Tanzt Uwe Harms ...??



Beate Lehmann mit Heinz Otto



diese Runde machte durch bis Morgens um 3.00 Uhr



Sabine und Uwe Harms kommen an Bord



An der Theke ist der schönste PIlatz



P. Lehmann überreicht Bärbel Kliesch die Silberne Vereinsnadel



Beate Lehmann bekommt beides von H.Otto



mit einen Blumenstrauß



Blick auf den Hamburger Hafen von der Marylou



Heidrun Otto kommt mit Ihren Gästen Bruder und Schwägerin



Unser heute jüngstes Mitglied Mika in der Karre bringt Ihren Bruder Milan und Ihre Eltern Nicole + Thomas Wehr mit



Corina Bülow Ihr Vater Ronald Groth und Ehemann Volker werden von P.Lehmann Willkommen geheißen.



Liebe Vereinsmitglieder,

Dieses ist nur eine kleine Auswahl von ca. 150 Bildern, die unsere Vereinskameraden Beata Andersen, Andreas Will, Peter Lehmann und Heinz Otto gemacht haben. Wir wollen diese Bilder auf eine CD bringen, diese könnt Ihr dann für **5.00 €** erwerben, und Euch die Bilder am PC oder im Bildershop selbst Nachbestellen. Nach Abzug der Unkosten werden wir den Gewinn aus der CD in die Vereinskasse geben.

+