

# VFS Infoblatt

1 Jahrgang Ausgabe 2 September 2005

**Liebe Vereinsmitglieder,  
nach einem etwas regnerischen  
Sommer: gibt's da was Neues? Ihr  
könnt ja einmal nachlesen.**

Dieses zweite *VFS Infoblatt* wurde natürlich auch wieder vom Vorstand gestaltet, denn zum Mitmachen durch Euch war der Sommer einfach nicht motivierend genug.

Mit diesem 2. *VFS Infoblatt* schiebt der Vorstand das Vereinsleben ganz leise weiter voran, denn viele positive Echos erreichten uns zum 1. *VFS Infoblatt*.

Das Anschippern im Mai hat bei bestem Wetter gut geklappt. Nach dem wassersportlichen "Inselumrunden" wurde ein Fragenkatalog bei einem Grillnachmittag abgearbeitet. Das beste Wissen um die Seeschiffahrtsstraßenordnung hat Melf Kaiser (Foto-Mitte) bewiesen.



\*

Am 18. Juni wurde die SY „Lomming“ eine **Bavaria 42**, von Peter+Dagmar Sonntag,

getauft. Schatzmeister Peter Lehmann hat die besten Wünsche des Vereins überbracht.

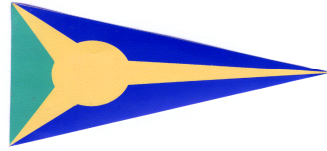
Seite 1



\*

Das zweite gemeinsame VFS-Ereignis bot beim Abschippern Gelegenheit des Kennenlernens: Die relativ neuen Mitglieder saßen mit relativ alten Mitgliedern im Hamburger Yachthafen bei einer Erlebnisrunde mit Kaffee + Kuchen zusammen.





# VFS Infoblatt

1 Jahrgang Ausgabe 2 September 2005



Mitteilungsblatt für die Mitglieder der : VFS Vereinigung Freier Segler e. V. von 1983 , 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.



*Mitmachen bei diesem Infoblatt stärkt das Vereinsleben und die Zusammengehörigkeit. Kleine Erlebnisberichte oder Anekdoten bitte an die Vereinsadresse (siehe Fußnote)*

## **DSV gegen Einschränkungen im Mühlenberger Loch:**

Die Umweltbehörde der zum Naturschutzgebiet erklären. Mit der Höher-stufung des bisherigen Freien und Hansestadt Hamburg will das Mühlenberger Loch sowie die Elbinseln Neßsand und Schweinesand Landschaftsschutz-gebietes gehen weitreichende Beschränkungen für den Sport einher, wie etwa ein Verbot des Wassersports mit bestimmten Sportgeräten, ein totales Befahrensverbot für einen Teil des Mühlenberger Lochs und die Bucht von Schweinesand, ein ansonsten geltendes Befahrensverbot außerhalb der Fahrwasser bei Niedrigwasser, ein generelles Verbot des Trockenfallens und eine Geschwindigkeitsbegrenzung für motorgetriebene Wasserfahrzeuge von 6 kn.

In einer ersten Besprechung mit der Umweltbehörde haben die ansässigen Vereine und der Hamburger Segler-Verband ihre Ablehnung dieser Existenz gefährdenden Neuregelung deutlich gemacht. Der Deutsche Segler-Verband und Hamburger Segler-Verband gehen nach übereinstimmender rechtlicher Einschätzung davon aus, dass es dem Verordnungsgeber bereits an einer Zuständigkeit für die getroffenen Schifffahrtsregelungen fehlt, die bei Bundeswasserstrassen ausschließlich beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) liegt. Der DSV hat das BMVBW über die Absichten der Hamburger Umweltbehörde informiert und seine Beteiligung an einem möglichen Verfahren eingefordert.  
Hamburg, 16.9.2005

Seite 2

## **VFS - wir Gratulieren zum runden Geburtstag :**

65 Jahre Bärbel Klisch  
60 Jahre Volker Bülow  
60 Jahre Thomas Jaepelt  
60 Jahre Rainer Wrage  
50 Jahre Ulrich May

\*

## **Folgende Verbandsveranstaltungen sind vom Vorstand besucht worden:**

21.03.05 HMV Hamburger Motorjacht Verband  
30.03.05 HSV Hamburger Segler Verband  
01.04.05 Arbeitsgespräch Festausschuß  
14.04.05 HSV Hamburger Segler Verband +  
HMV Hamburger Motorjacht Verband  
zum Frühjahrsgespräch  
21.04.05 HYG Hamburger Jachthafen Gem.  
Jahreshauptversammlung  
17.06.05 Arbeitsgespräch Festausschuß  
28.10.05 Deutscher Seglertag 2005

\*

## **Besuch im Schifffahrtsmuseum :**

Am 14. Februar besuchten einige VFS Mitglieder Das Museum für Schifffahrt und Marinegeschichte, organisiert wurde es von Heidrun Otto.



Derzeit erlaubte Unterwasseranstriche mit bioziden Wirkstoffen werden gemäß EU – Biozidrichtlinie in den nächsten Jahren einen umfangreichen Überprüfungs – und Zulassungsverfahren unterzogen. Ein Abschluss der Untersuchungen ist bis 2006 geplant. Danach könnten einige der zurzeit erhältlichen Produkte verboten werden.

Seite 3

## Ab 2005 Neues Seekartennull :

### Seekartennull (SKN)

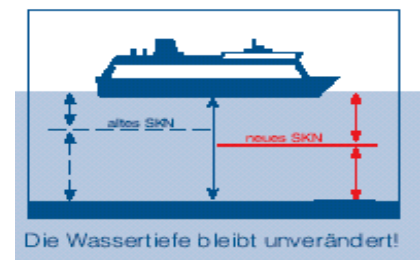
Anders als die Landkarten verzeichnen die Seekarten von Gezeitengebieten nicht etwa den Abstand des Grundes von einer Niveaufläche oder der Fläche des mittleren Wasserstandes, sondern sie geben die Wassertiefen an, die bei einem besonders niedrigen Niedrigwasser noch verbleiben. Je größer der mittlere

Tidenhub an einem Ort ist, um so tiefer liegt dieses Niedrigwasser unterhalb des mittleren Wasserstandes oder unterhalb des Landesvermessungsnulls an der Küste, z.B. bei Wilhelmshaven rund 2,7 m, bei Cuxhaven rund 2,1 m, bei List rund 1,5 m. Dieses besondere Niedrigwasser, auf das die Tiefenangaben der Seekarten bezogen sind, wird als Seekartennull (SKN) bezeichnet und ist im allgemeinen von Staat zu Staat verschieden ausgewählt. Die deutschen Seekarten von ausländischen Gewässern übernehmen jedoch das dort eingeführte Seekartennull, und in den übrigen Staaten wird bei der Herausgabe der Seekarten fast ausnahmslos in der gleichen Weise verfahren, so daß also deutsche und fremde Karten für das gleiche Gebiet auch die gleichen Tiefen angeben. Da die Genauigkeit der Lotungen mit wachsender Tiefe abnimmt, werden größere Wassertiefen nicht mehr auf ein Seekartennull bezogen; dieses spielt also nur im Bereich der Küsten eine Rolle. Je tiefer das Seekartennull an einem Ort festgesetzt ist, um so seltener fällt das Wasser unter das Seekartennull. Da bei den Festsetzungen des Seekartennulls jedoch nur die astronomischen Ursachen der Gezeiten berücksichtigt werden, muß besonders in solchen Gebieten, wo auch die meteorologischen Umstände starken Einfluß auf die Wasserstände haben, stets mit der Möglichkeit gerechnet werden, daß einzelne Niedrigwasser tiefer eintreten als das Seekartennull. [Informationen zum neuen Seekartennull ab 2005.](#)

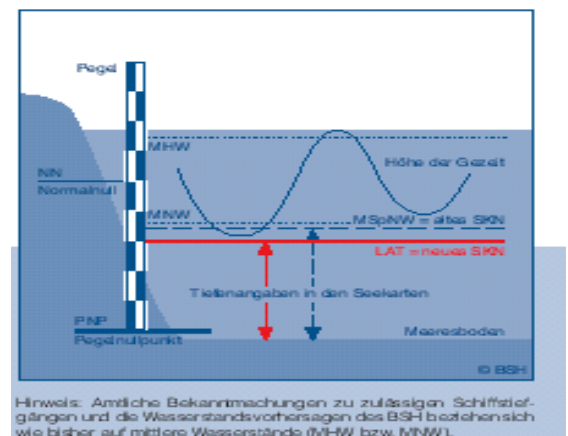
\*

## Unterwasseranstriche ( Antifouling )

### ab 2005 Neues Seekartennull



Vergleich MSpNW zu LAT



\*

## Aufnahmeanträge für neue Mitgliedschaften liegen vor von:

( bis zur nächsten Hauptversammlung „vorläufige“



Gastmitgliedschaft )

Pyrkosch, Wpfgang

Mayer, Klaus

Schorr, David

Will, Walter

\*

### **DSV - Initiative gegen Maut:**

Die Argumente des DSV gegen die Einführung einer Maut auf Bundeswasserstraßen hatten Erfolg. Die Abgabe – geplant war ein Einstiegsbetrag von 60 – 120.- € pro Boot und Jahr – ist vom Tisch. Dazu beigetragen hat auch, dass die beiden Verbände DSV – DMYV die Schleusengebühren seit vielen Jahren in einer Pauschalzahlung von jährlich € 51.000 abgelten.

\*

### **Nothafen Darßer Ort:**

Seit April 2004 war dessen Zufahrt versandet und gesperrt. Die Bemühungen des DSV und des LSV Mecklenburg – Vorpommern um eine Baggerung und Wiedereröffnung des wichtigen Not- und Etappenhafens hatten Erfolg. Der Hafen ist seit 2005 wieder befahrbar.

\*

### **Absauganlagen voraussichtlich ab 2006 Pflicht in Schleswig-Holstein:**

In der Sportboothafenverordnung Schleswig-Holst. Soll eine ausreichende landseitige Entsorgungsinfrastruktur mit Absauganlagen für die Fäkalientanks vorgeschrieben werden. Der DSV hat hierzu mit den Landesseglerverbänden abgestimmte Vorschläge erarbeitet, um eine möglichst geringe finanzielle Belastung der Vereine zu erreichen.

\*

### **Elbvertiefung:**

Seit der vorhergehenden Vertiefung der Unterelbe sind durch verstärkten Schiffsschwell und –sog

Schäden an den Hafenanlagen und den dort liegenden Yachten und Booten zu verzeichnen. Hinzu kommen erhöhte Verschlickung und ein Absinken des Niedrigwassers. Der DSV hat auf diese zu erwartenden Auswirkungen bereits in den Planfeststellungsverfahren hingewiesen. Das Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg hat zugesichert, die Interessen der Sportschifffahrt bei der neuerlichen Elbvertiefung zu berücksichtigen.

Seite 4

### **Ausbau des Nord- Ostsee- Kanals:**

Um den zunehmenden Verkehr bewältigen zu können, stellt die EU finanzielle Mittel für den Ausbau des NOK zur Verfügung. Das WSA – Kiel hat dem DSV zugesichert, dass bei etwaigen Verbreiterungen und Begradigungen Häfen und Haltebuchten für die Sportschifffahrt erhalten bleiben.

\*

### **Offshore – Windparks:**

In allen Genehmigungsverfahren und gegenüber der Politik hat der DSV gefordert, dass die Gebiete für Sportboote bis 25 Meter Rumpflänge befahrbar bleiben müssen. Der Seglerverband Schleswig-Holstein, in dessen Gebiet viele Anlagen geplant sind, unterstützt dies durch seine Bemühungen auf Landesebene. Inzwischen bahnt sich ein Einlenken der zuständigen Behörden an. Das Bundesverkehrsministerium hat einen Gesetzesänderungsentwurf vorgelegt, nach dem Kleinfahrzeuge bis 24 Meter Länge die Anlagen bei Einhaltung einer Höchstgeschwindigkeit von 8 kn über Grund grundsätzlich befahren dürfen.

\*

### **Informationen aus der HYG**

#### **Masteneinlagerung**

Die Anzahl der Schiffe mit überhängenden Mast an Deck hat von Jahr zu Jahr zugenommen. Dies hat den Vorstand der Hamburger Yachthafen – Gemeinschaft e.V. nach eingehender Überlegung



mit der HYG- Belegschaft vor Ort zu folgender Regelung veranlasst.

Masten, die vorn und hinten mehr als 75 cm über das Heck bzw. den Bug des Schiffes hinausragen, müssen eingelagert werden.

Mastenanhänger sind für die Kransaison eines jeden Jahres im Herbst beim Mastenwart, Herrn Grützmaker, oder ab August im Yachthafenbüro erhältlich.

\*

## HYG - Hilfe, eine Person im Wasser

Ein Bericht von Claus Harder **BSC**

Ratschläge nach den Erfahrungen einer gelungenen Rettung.

Fällt jemand ins Wasser, folgende Hilfen Einleiten:

1. Person an der Wasseroberfläche halten ( Hand geben, Leine reichen, Rettungsring zuwerfen ).
2. Weitere Hilfspersonen herbeirufen.
3. Rettungsleiter holen oder holen lassen: Aluminiumleitern hängen an den Laternen auf den Schlingeln.
4. Leiter am Unfallort senkrecht ins Wasser halten, die beiden spitzen Dorne ins Holz drücken.
5. Der Person im Wasser helfen, die Leiter zu erklimmen,
6. Danach Maßnahmen gegen Unterkühlung einleiten.

### Weitere Ratschläge:

- Orientieren Sie sich an Ihrem Liegeplatz, wo die nächste Rettungsleiter und wo der Rettungsring ist.
- Üben Sie gelegentlich die Handhabung der Rettungsleiter mit Ihrer Frau / mit Ihrem Mann oder Ihrer Mannschaft.
- Befestigen Sie eine Leine entlang an Ihrem

Ausleger dicht über der Wasseroberfläche, an der sich eine Person im Wasser festhalten kann.

- Tragen Sie eine Schwimmweste, wenn Sie im Frühjahr oder im Herbst allein an Deck arbeiten

Hilfe ist in dieser Jahreszeit oft weiter entfernt.

( Diese Ratschläge beruhen auf eigener Erfahrung, sie sind Keineswegs Gewähr für erfolgreiche Rettungsaktionen – Haftung ausgeschlossen. )

Seite 5

## Das DGzRS – Sammelschiffchen:

Das Sammelschiff wurde am 16.3.05 von Herrn Müller **DGzRS** geleert.

Es enthielt **154,56 €** und **0,65 DM**.

- **Stichwort D-Mark:** Auch eine Möglichkeit zum Spenden! Kramt Eure restbestände an Groschen, Fuffy's oder Heiermänner raus, und bringt diese bitte bei der nächsten Hauptversammlung mit.

\*

## Unser Vereinsopti:

Unser Vereinsopti „**Duffy Duck**“ liegt wieder an seinem alten Liegeplatz. Nachdem er die letzten Jahre bei Gunter in der Halle gelegen hat wir aber den Liegeplatz immer bei der HYG bezahlt haben, hat der neue Vorstand beschlossen in wieder nach Wedel zu holen und auch die Versicherung wieder zu aktivieren.

Vereinsmitglieder und Ihre Kinder haben die Möglichkeit jederzeit den Schlüssel für das Schiff und die Segelröhre beim Jugendobmann Horst Baron oder beim Vorstand Heinz Otto und Peter Lehmann abzufordern.

\*

## „ In Hamburg stimmt die Chemie“

Frühjahrgespräch der Behördenvertreter mit Hamburger Seglern und Motorbootfahrern.

Der Einladung des Hamburger Segler- Verbandes und des Hamburger Motorboot – Verbandes folgten die



Vertreter und die Vertreterinnen der Hamburger Wasserschutzpolizei, der Wasser- und Schifffahrtsämter Hamburg und Lauenburg, des Oberhafenamtes, der Lotsenschaft und der DGzRS in Hamburg.

Als inzwischen gut eingeführte Veranstaltung gab es im Clubhaus der Segler- Vereinigung Altona- Oevelgönne einmal mehr ein volles Haus.

Die dem Hamburger Segler- Verband und dem Hamburger Motorboot- Verband angeschlossenen Vereine waren mit ihren Vertretern vor Ort, um von Entwicklungen und Tendenzen bei der gemeinsamen Nutzung der Elbe mit der Berufsschifffahrt zu hören, von Neuigkeiten im Hinblick auf weitere Vertiefung der Unterelbe und von Änderungen bei den Befahrensregeln der Gewässer, von EG- und anderen Verordnungen sowie Ausrüstungspflichten in Häfen und an Bord von Schiffen.

Der Vorsitzende des Hamburger Segler- Verbandes, Harald Harmsdorf, begrüßte die anwesenden Behördenvertreter und unterstrich die mit den Jahren gewachsenen persönlichen und guten Kontakte zwischen den Behörden und Verbänden.

Der Moderator des Abends, Dr. Gerd Lau, zweiter Vorsitzender und Justitar des Hamburger Segler-Verbandes, nahm Bezug auf die verwirrenden Verordnungen, wie HELCOM, MARPOL und SOLAS, die geprägt sind von Ausnahme- und Übergangsregelungen und deren Umsetzungen nach heutigem Stand kaum machbar erscheinen.

Die Behördenvertreter äußerten sich rundweg zufrieden mit dem Verhalten der Wassersportler bei der gemeinsamen Nutzung der Hamburgischen Gewässer, insbesondere der Elbe.

Der Leiter der Hamburger Wasserschutzpolizei, Bernd Spontjes, sprach die anwesenden Wassersportler als „maritime Verkehrsteilnehmer“ an und lobte das verkehrsgerechte Verhalten der organisierten Segler und Motorbootfahrer.

Auch die Leiterin des Wasserschutzpolizeikommissariats 1, zuständig für die Unterelbe bis St.Margarethen, Carola Kaschner, konnte insgesamt ein positives Fazit ziehen. In Bezug auf EG- und andere gültigen Verordnungen empfahl und verteilte sie die auch im Internet erhältlichen Broschüren zu Themen wie beispielsweise Signalwaffen, grenzüberschreitender Sportbootverkehr, Abwasser von Sportbooten usw.

Armin Maywald, Leiter des Wasserschutzpolizeikommissariats 2, zuständig für Köhlbrand, Bergedorf, Dove-Elbe und Alster, erklärte die Haltung der Polizei im Hinblick auf das Rechtsfahrverbot auf der Alster, das in der

noch gültigen Hafenverkehrsordnung seit 1979 vorgeschrieben sei. Wie aber schon in den vergangenen Jahrzehnten wird die Einhaltung dieser Vorschrift weiterhin mit Augenmaß beobachtet werden. Es gibt bereits intensive Gespräche mit den betroffenen Verbänden über eine praktikable Lösung, die letztendlich allen Bedürfnissen gerecht werden wird.

Der Leiter des Oberhafenamtes, Hafenkapitän Jörg Dieter Pollmann, griff dieses Thema auf und berichtete von einer sehr pragmatischen Lösung, die mit den Rude- rern im Köhlbrand gefunden werden konnte. Er verwies auf die Schwierigkeiten von Deregulierung bei Bestimmungen wie zum Beispiel der Hafenrechtsordnung, da die technischen Lösungen immer noch intensiver juristischer Prüfung und

Seite 6

Überarbeitung bedürfen und die deshalb am Ende rechtlich korrekt – aber umso schwerer lesbar wären.

Im Hinblick auf die Elbvertiefung betonte der Projektgruppenleiter „Fahrrinnenausbau“ im WSA, Jörg Osterwald, die gute Zusammenarbeit mit den beiden Verbänden und forderte dazu auf, auch weiterhin in einem fachlichen und sachlichen Dialog dabei mitzuwirken, dass bei der Planung die Erfahrungen und Interessen aller berücksichtigt werden.

Norbert Schumacher, zweiter Ältermann der Lotsenbrüderschaft Elbe, sprach ebenfalls von einem unproblematischen Miteinander auf der Elbe. Er bat lediglich darum „ihnen“ bei Begegnungen das tiefe Fahrwasser zu lassen.

Ralf Krogmann, der Vertreter der DGzRS in Hamburg, zeigte einen Film, der eindrucksvolle Bilder von der Arbeit der Lebensretter vermittelte. Im vergangenen Jahr hatten die 61 Schiffe der Gesellschaft 2547 Einsätze gefahren und 368 Menschen aus Seenot gerettet. Statistisch gesehen gab es alle 3 ½ Stunden einen Einsatz. Seit Bestehen der DGzRS im Jahre 1865 konnten 70,000 Menschen gerettet werden. Er verwies jedoch auf die Gefahr eines zu laxen Sicherheitsbewusstseins. Natürlich sei die DGzRS da, wenn sie gerufen wird, jedoch sollte es nicht soweit kommen, dass dieses Bewusstsein zu einer selbstverständlichen Annahme von Sicherheit führe.

In einem kurzen Schlusswort resümierte der Ehrenvorsitzende des Hamburger Segler- Verbandes und Kommodore der Segler- Vereinigung Altona- Oevelgönne, Jürgen Chr. Schaper, die positive Entwicklung, die das Miteinander auf dem Wasser insbesondere seit Einführung der Frühjahrsgespräche



genommen hat. Wie am Ende eines schönen Segeltages in seinen mittlerweile an die 70 Logbüchern vermerkt, gilt auch hier das positive Fazit: „Keine besonderen Vorkommnisse“.

Ein Bericht von Christa Sylvester  
Hamburger Segler - Verband

*Der Vorstand wünscht allen Mitgliedern  
einen schönen Herbst und Winter  
und gutes Gelingen bei der Bootsarbeit.*

\*\*\*\*\*