



# VFS Infoblatt

2 Jahrgang Ausgabe 3 März 2006

Seite 1

## Liebe Vereinskameraden,

nach dem Ersten Jahreslauf dieser neuen Vorstandszusammensetzung freuen wir uns, sagen zu können, dass nicht alles schief gelaufen ist, was nur nach Murphys Gesetz schief laufen kann.

Ihr habt den Jahresbericht 2005 bei der Jahreshauptversammlung im Januar 2006 vernommen, das Geschehen des Jahres teilweise selbst miterlebt und so beschränken wir uns hier nur noch einmal auf den Rahmen, in welchem jeder Verein agieren muss:

Fast alle Verbands- und Behörden-Formalitäten sind abgewickelt, wir warten „nur“ noch auf die Antwort der Steuerbehörde. Die telefonische Auskunft von dort: „wartens noch a'bisserl, wir sind überlastet, Sie werden die Körperschaftssteuerbefreiung schon erhalten“.

Vereinsintern hat sich das Warten auf Textbeiträge aus Euren Reihen gelohnt, der Aufruf im *VFS Infoblatt* 2/05 hat bei Peter Voss und Wolfgang Pyrkosch die beiden folgenden Beiträge erbracht. ( Seite 2 und 4 )

Viel Spaß beim Lesen wünscht Euch der Vorstand.

.Wolfgang mit seiner „na denn“ auf Regatta Kurs



## VFS – wir Gratulieren zum runden

### Geburtstag : ( 1.Halbjahr 2006 )

65 Jahre Beate Lehmann

65 Jahre Heidrun Otto

50 Jahre Corina Bülow

65 Jahre Wolfgang Pyrkosch

60 Jahre Horst Baron

### Für das Jahr 2006 begrüßen wir 9 neue Mitglieder. ( v.l.n.r.)

Michael Quednau, mit einer SY-„Hyperion“

Klaus Meyer, mit einer SY - „Andiamo“

Walter Will, mit einer SY - „Safir“

Andreas Will, -----

David Schorr, mit einer SY – „ Exmeralda Kairos“

Wolfgang Pyrkosch, mit einer SY - „ Na denn“

Thomas Wehr, mit einer MY- „Ares“



nicht auf dem Foto: Nicole und Milan Will

+



## Zu unserem Bericht Masteneinlagerung im *VFS Infoblatt* 2 / 05

Ein Beitrag von Peter Voss ( 11.10.2005 )

### Vom Planen und von Planen

Ich plante eine neue Bootspersenning, die ich im Winteraußenlager über den – auf meinem Boot liegenden – Mast spannen wollte. Mit Aussparungen für die Salinge und Dampferlicht...ich hatte an alles gedacht, dachte ich. Bloß nicht daran, dass der Yachthafen eine weitere Regelung geplant hatte: ( siehe unser Bericht VFS Info 2/05 )

Alle Masten, die 1,50 m länger sind als das Boot ( also heutzutage fast alle ), müssen jetzt ins Mastenlager. Man fragt sich: Sind die Masten gewachsen und stört jetzt plötzlich die Optik ? oder wollte man die Segler zum „Mast –stehenlassen“ bekehren? Wie dem auch sei, meine neue Plane liegt jetzt immer noch sorgfältig gefaltet im Keller. Sie war ohnehin wohl eine Fehlplanung oder zumindest zu früh geplant, da ich diesen Winter auch noch bootlos wurde. Gutachter, Rechtsgelehrte, einige Euros und viel Zeit bewirkten, dass die Herstellerwerft sich überzeugen ließ, mein altes Schiff in ein neues zu „verwandeln“. Also ohne Boot kein Winterlager und auch keine Plane nötig. Dafür aber ein ungeplanter Überführungstörn zur Herstellerwerft im September durch den Nord-Ostsee- Kanal mit ebenfalls ungeplanten Mehrausgaben: statt der üblichen 12,- € Schleusengebühr musste ich 18,- € bezahlen. Zitat des NOK – Beamten: Ich kenne dieses Schiff, es ist nicht wie behauptet 9,45 m lang, sondern 10,08 m. Da ich keinerlei Bootspapiere, keinen Zollstock oder sonstiges Beweismaterial dabei hatte und die Typenbezeichnung 311 - deutlich sichtbar am Boot - den Beamten nicht 31 Fuß assoziieren ließ, blieb es dabei. Offenbar werden nicht nur Masten im Yachthafen immer länger, sondern neuerdings wachsen die Boote auch unmerklich im NOK.

Mein Fazit : Mit Planen nicht zu früh beginnen, das Leben hat immer Überraschungen parat.

Seite 2



Peter Voss mit seiner „jojo“ in der Schleuse NOK

+

### Liebe Mitglieder,

hiermit meldet sich der Vorstand noch einmal zum Thema Jubiläum 2008 zu Wort. Wir hatten ja im Winter als Vorstand einen Antrag gemeinsam entwickelt und der Jahreshauptversammlung zur Abstimmung vorgelegt. Dabei war uns bewusst, daß es natürlich ein differenzierter langer Prozess ist, indem wir uns als Verein befinden. Einmal zeitlich gesehen, denn wer weiß schon genau, was im Jahr 2008 sein wird. Aber auch mitgliedermäßig betrachtet können wir als Vorstand nur hoffen, daß sich tatsächlich eine Vereinsstruktur entwickelt, welche so ein Jubiläum auch gemeinsam trägt.

Gemeinsam im Sinne einer toleranten Akzeptanz verschiedener Lebensmodelle, denen jeder Einzelne so naheilt. Eine Vereinsstruktur der Gründergeneration, sich wandelnd in eine zukunftsfähige neue Generation. Ihr habt Euch mit der Abstimmung



dazu entschlossen, nun kommt es darauf an, daß wir als Vorstand und Festausschuss gute Pläne ausarbeiten, nach denen dieser Tag

gestaltet werden soll. Wir hoffen natürlich als erweiterter Vorstand (Vorstand + Festausschuss), daß sich in der Vorbereitungsphase bei den Mitgliedern eine Absicht zum Mitmachen und darüberhinaus durch Einladen von Gästen einstellt. Das werden wir dann auch rechtzeitig berücksichtigen müssen bei der Wahl des Festortes. Der Weg dahin hat auch schon begonnen, handfest ablesbar beim Eingang der Jahresbeiträge: bei fast allen Mitgliedern sind die Beiträge in der richtigen Weise inklusive der beschlossene 20,- € pro Einzelmitglied (bei Familienmitgliedschaften also 2 x 20,- €) auf dem Vereinskonto / Sonderbudget – Jubiläum 2008 eingetroffen.

+

### Regatta Meldung...für unsere Regatta – Segler

Die Nedderelv – Regatta findet am Sonnabend, den 10. Juni 2006 statt, die Meldung ist zu finden bei :

<http://andermann.de/nedderelv/ne-home.html>

wir von der Redaktion wurden gerne im nächsten *VFS Infoblatt* darüber Berichten.

+

### Hafengeburtstag...

Der Hafengeburtstag findet vom 5.-7. Mai statt. Teilnehmer haben die Möglichkeit im Hamburger City Sportboothafen kostenfrei für die Tage vom 5.-7. Mai liegen zu können, verpflichten sich jedoch, beim Bootskorso mitzumachen.

Anmeldung über Peter Lehmann **VFS**

Die Segler werden weiter gemeldet an Charly Leuner vom Hamburger Seglerverband. **HSV**

Die Motorbootfahrer werden weiter gemeldet an Dieter Wibbelmann (1Vorsitzender) vom Hamburg Motorbootverband. **HMV**

Peter Lehmann ist zu erreichen über

Tel. 040 - 552 34 11 oder

E-mail: [pitleh@t-online.de](mailto:pitleh@t-online.de)

Seite 3

Bei der Anmeldung müssen Bootsname, Bootsgröße und Eigeneradresse angegeben werden.

Die „zulassende“ Flagge wird dann ca. 2 Wo. vorher den akzeptierten Gemeldeten zugeschickt.

+

### Geschwaderfahrt für Motorboote

Vom 3.-5. Juni 2006 ( Pfingsten ) findet die 23.Geschwaderfahrt (Ausrichter ist der HMV) statt. Diesmal geht es nach ???..... wer Mitmachen möchte sollte sich bei Peter Lehmann melden. Er bekommt die Unterlagen und Bedingungen dann zugesandt.

+



**Im Winter** findet nicht nur Bootsarbeit statt, es wird auch am Steuerrad gedreht :



VFS

Infoblatt



2. Jahrgang Ausgabe 3 März 2006

Eine kleine Schaar von VFS'lern hat am 19.2.06 das Altonaer Museum besucht und neben dem Handelschiffbereich manch optisches Spielzeug aus der Kindheit und auch aus der erwachsenen Welt entdecken können.



## Regatta segeln als VFS ler

### Ein Schiff ist Fahrtenschippern, zwei sind Regattasegeln

Dem ersten Begriff frönen wir wohl alle, während dem zweiten viele skeptisch gegenüber stehen, obwohl ein gewisser Ehrgeiz eigentlich doch in jedem steckt.

Auch unser Clubmitglied Jonas empfand Regatta als viel zu stressig, und ich musste ihm ganz schön zureden (mühsam an Bord zerren), bis er mich zur ersten Regatta auf „Na denn“ begleitete. Nun ist er voll dabei und schielt schon nach DK „Inselrund“ Regatten.

Diese Saison sollen Gaby und Michael „angelernt“ werden.

Man muss eigentlich nur melden und statt des Adenauers einen Wimpel fahren. Interessant wird's dabei auf der Elbe, den Strom richtig in die Tonnenrundung einzukalkulieren, und der Spi verliert auch schnell seinen Schrecken; man will ja weg oder hinterher. Wir betreiben es sinnig mit abgewogenem Risiko für Crew, Segel und Schiff, Ruderwechsel und vor allem mit guter Stimmung an Bord, die sonst bei zu viel Ehrgeiz schnell leiden würde.

Einen Adrenalin Schock musste Jonas allerdings doch erleben, als eine jugendliche J24 bei einem Soling unbedingt zwischen Vorstag und Mast übers Vordeck wollte.

Auch Glück gehört bei YS Regatten dazu. So konnte mit Irene und beiden Kindern vor 20 Jahren mal bei „Pagensandrund“ der Gesamtsieg berechnet nach Yardstick über 86 Schiffe ersegelt werden, da wir „nur mit Fock“ gemeldet hatten, und dann in der Wettfahrt bei 5-7 Bft. die Mitstreiter ihr Potential nicht aussegeln konnten.

Die wenigen wichtigsten Regattaregeln kennen wir, Finessen werden anderen überlassen.

Viele segeln besser -- na und – uns macht es Spaß, und für einige Gegner langt's immer noch.

Ganz sinnig kann man Regatta beim „Mittwochssegeln“ kennen lernen.

( [www.bsc-hamburg.de](http://www.bsc-hamburg.de) )

Das Revier um (Neuenschleuse) ist fürs Ansegeln 2006 des VFS vorgesehen.

Jeweils am Mittwoch werden hinter Hans Kalb Sand zwischen To 119/HN 1 und HN 7 im Frühjahr ab 18<sup>30</sup> und im Herbst ab 19<sup>00</sup> insgesamt 8 Regatten gesegelt.

Das eignet sich gut um mal kurz „nach Feierabend“, ist mit 2x15,- € preiswert, und gegenüber der Familie muss kein ganzer Samstag oder Sonntag argumentiert werden.

Im Kängeruhstart hat jeder seine nach Yardstick feste Startzeit, und so wird allein oder mit 1-2 Konkurrenten nahezu stressfrei gestartet. Im Laufe der 9 bis 11 Tonnenrundungen wird's dann schon mal enger, da die schnelleren Schiffe aufkommen.

Auch, wenn Elb-Profis mitmachen, das ganze wird nicht gar so ernst genommen und manch netter Spruch wechselt die Bordwände oder man läßt im Gedränge auch schon mal einen vorbei, bevor's knirscht.

Sieger ist der Erste von ca. 20-30 Schiffen im Ziel --- ganz einfach.

Hinterher wird in der Tonne das Geschehene beschnackt, und Proteste gibt's kaum. Sie werden allenfalls flüssig verhandelt. Klassiker auf der Elbe sind u.a. Blaues Band, Pagensand und der Senatspreis, siehe auch :



[http:// www.hamburger.segler-verband.de](http://www.hamburger.segler-verband.de)

Sehr zu empfehlen ist auch die SCU Regatta im Frühjahr, bei der anschließend Speis und Trunk vom sehr rührigen SCU unterm Grillzelt im HYG gereicht werden.

Ein Beitrag von  
Wolfgang Pyrkosch

+

**Nachrichten, Nachrichten, Nachrichten, .....**

### Lotse verurteilt

Wir erinnern uns: Im November 2002 passierte der Containerfrachter „Nedlloyd Vespucci“ den Lühe - Anleger zu nahe und zu schnell. Sein über die Ufer tretender Schwell riss Menschen, Buden und Motorräder um. Der an Bord des Frachters Dienst habende Lotse gab vor Gericht zu, was er zunächst bestritten hatte: Nämlich die vor der Lühe erforderliche Kursänderung zu spät eingeleitet zu haben. Andere unglückliche Umstände, wie Hochwasser, steiles Ufer und Schiff vielleicht auch zu schnell, führten dazu, den Vorwurf der groben Fahrlässigkeit fallen zu lassen. So verurteilte das Amtsgericht den Lotsen jetzt nur wegen Körperverletzung bei leichter Fahrlässigkeit zu einer Geldstrafe von € 500.-. Das Urteil macht aber deutlich, wie wichtig für die Lotsen das behutsame Manövrieren der Containerschiffe geworden ist, die für die Unterelbe trotz aller „Fahrrinnenanpassung“ längst zu groß geworden sind.

+

### 0,5 Promille- Grenze beim Wassersport

Der Bundestag hat am 2. Juni 2005 eine Änderung zum Schutz gegen Alkoholmissbrauch in der Seeschifffahrt beschlossen. Im Bundesgesetzblatt ist am 6.8.2005 die 12 Verordnung zur Änderung seeverkehrsrechtlicher Vorschriften veröffentlicht worden.

Seite 5

Darin enthalten sind einige Änderungen, die auch die Sportschifffahrt betreffen. Die VO enthält folgende Neuerungen:

Danach wird die zulässige Alkohol – Promille – Grenze von bisher 0,8 o/oo auf den im Straßenverkehr und in der Binnenschifffahrt bereits geltenden Wert von 0,5 o/oo reduziert. Der neue Wert gilt sowohl für Führungspersonal als auch für Besatzungsmitglieder auf deutschen Seeschiffahrtsstraßen und weltweit auf deutschen Schiffen und in der Sportschifffahrt. Auf Passagierschiffen und Schiffen mit gefährlicher Ladung gilt jetzt sogar eine 0,0 o/oo- Grenze.

Festgestellte Verstöße werden entsprechend sanktioniert. Nach der Gesetzesänderung besteht die Möglichkeit, ein Patent schon bei Trunkenheitsfahrten ohne konkrete Gefährdung der Schiffssicherheit oder der Meeresumwelt vorläufig zu entziehen. Ein beim BSH geführtes zentrales Befähigungsregister soll künftig für vorläufige Patententziehung und Fahrverbote zuständig sein.

+

### Funkbetriebszeugnis erforderlich

Führer von Sportbooten ( und nicht nur ein Besatzungsmitglied ) müssen ein Funkbetriebszeugnis entsprechend der vorhandenen Ausrüstung des Bootes nachweisen, d.h. sie müssen dieses Zeugnis besitzen, auch wenn sie das Funkgerät gar nicht benutzen. Übrigens: Wenn ein Funkgerät an Bord ist, ist es Pflicht, die Informationen der jeweiligen Verkehrszentrale abzuhören. Damit gilt auch die Ausrede „ich will ja gar nicht funken „ nicht. Auch wer ein Boot führen will, auf dem ein DSC-



fähiges Funkgerät installiert ist (z.B. beim Chartern oder auch Gebrauchtkauf), muss ein LRC- oder SRC- Zeugnis besitzen. Sein altes Funkzeugnis, obwohl für alte Geräte noch gültig, reicht dann nicht mehr.

Hinsichtlich der Prüfung für Funkbetriebszeugnisse ist zu beachten, dass die Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post (RegTP) seit dem 13.07.05 in Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen – kurz: **Bundesnetzagentur** – umbenannt ist.

+

### Neue Seekartensymbole

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie ( BSH ) wird künftig der Anregung eines internationalen Expertenteams folgen, das im Auftrag der Internationalen Hydrographischen Organisation ( IHO ) anlässlich einer Tagung im Rostocker BSH leicht veränderte Standards für die Darstellung in elektronischen Seekarten festgelegt hat.

+

### Verklappung in der Elbmündung

Baggerarbeiten sind bekanntlich eine Daueraufgabe der Tidehäfen. Der Hamburger Hafen und die Unterelbe werden seit rund 200 Jahren gebaggert. In der Hamburg „Port-Authority“- hinter dieser englischen Neubenennung verbirgt sich das gute alte Amt „Strom- und Hafengebäudebau“ – ist man jetzt zu der überraschenden Erkenntnis gelangt, dass das bei Ebbe eben unterhalb der Landesgrenze vorm Hamburger Yachthafen verklappte Baggergut bei Flut wieder in den Hafen zurückgeschwemmt wird, ( Sofern es nicht gleich im Yachthafen verschwindet ). Hamburger Baggergut bis zum Ende des Jahres noch rund 800.000 Kubikmeter - soll deshalb künftig in der äußeren Elbmündung bei Tonne ( E ) 3, auf 30 m

Tiefe verklappt werden. Wollen hoffen das es da liegen bleibt.

Seite 6

( Quelle: Schreiben der Hamburg „ Port-Authority“ vom 26.07.2005 )

+

### Bonussystem an der Ostsee

Wer im Bereich der Kieler Bucht schippert, hat es schon bemerkt: Als Ergebnis rückläufiger Besucherzahlen haben sich Anfang des Jahres 2005 nach dem Vorbild einiger Häfen an der Lübecker Bucht 12 Häfen zu einem Bonussystem zusammengeschlossen, dass ein ermäßigtes Hafengeld ( 1,- €/m ) vorsieht. Diese Vereinbarung, der auch der Yachthafen des SCE und der Stadthafen in Eckernförde beigetreten sind kann nur begrüßt werden. Ein Anstieg der Besucherzahl ist denkbar. Ob das System auch zu einer Steigerung der Einnahmen führt, bleibt abzuwarten, zumal der Bau weiterer Sportboothäfen den Druck nicht verringern wird.

( siehe nächsten Artikel )

An der Unterelbe hatte der Hamburger Segler- Verband bereits vor 30 Jahren Vergleichbares vorgeschlagen. Da jedoch die einzelnen Hafenbetreiber einen Rückgang ihrer Einnahmen befürchteten, konnte die Idee seinerzeit nicht realisiert werden.

+

### Zu viele Liegeplätze – und nun auch noch Olpenitz ?

Die segelfachlichen Medien haben das Thema inzwischen aufgegriffen: An der Ostseeküste gibt es inzwischen ein



Überangebot an Liegeplätzen. Sicher waren die neuen Anlagen in Kühlungsborn und Warnemünde notwendig. Ob sich aber ein neues umfangreiches Freizeitzentrum im ehemaligen Marinehafen Olpenitz, der 2007 für die zivile Nutzung freigegeben wird, rechnet, scheint in Anbetracht der mit konkurrierenden Häfen dicht besetzten Ostseeküste Schleswig- Holsteins fraglich. Auf jeden Fall wird das Vorhaben nicht ohne Einfluss auf den gesamten Küstenabschnitt bleiben.

+

### Nicht ohne Führerschein – Lizenz des Mitseglers genügt nicht

„Ein gültiger Bootsführerschein des Schiffsführers ist Voraussetzung für den Versicherungsschutz.“ So ein rechtskräftiges Urteil des Landgerichts München ( 25 O 17144/03 ), in dem jetzt entschieden wurde, dass eine Yacht nur dann gegen Haverieschäden kaskoversichert ist, wenn ihr Eigner den für das Fahrtgebiet erforderlichen Befähigungsnachweis ( Führerschein ) besitzt. Der Entscheidung lag folgender Sachverhalt zu Grunde: Eine Yacht war vor der kroatischen Insel Altjez auf ein Unterwasserhindernis gelaufen, während der Cousin des Eigners am Ruder stand. Der hatte zwar die erforderliche Lizenz, der Eigner jedoch nur ein Bodenseepatent. Das leckgeschlagene Schiff drohte zu sinken und musste eingeschleppt werden. Der Eigner gab an, sein Versicherungsagent habe ihm bestätigt, dass sein Bodenseepatent für die Wirksamkeit der Police genüge. Er verlangte deshalb eine Übernahme des Schadens von € 160,000,- durch seine Kaskoversicherung. Das Landgericht gab der Versicherung Recht und lehnte den gegen sie erhobenen Anspruch mit der eingangs zitierten Begründung ab.

+

*Auch in diesem VFS Infoblatt wieder die Bitte, Mitmachen ist alles, Urlaubsberichte, Erlebnisse, oder auch Mitteilungen an die VFS Mitglieder bitte an die Vereinsadresse ( siehe Fußnote ).*

Seite 7

### Grenzwerte für Abgas und Geräusch bei Bootsmotoren

Die EU-Richtlinie 2003/44/EG schreibt verbindlich für die EU-Mitgliedsstaaten bei zwei- und Viertakt-Motoren in Sportbooten neue Grenzwerte für die Abgas- und Geräuschemissionen vor. Dieses gilt für Zweitakt- und Viertaktmotoren, wobei unerheblich ist, ob sie fest eingebaut sind oder angebaut werden ( Außenborder ).

Mit wenigen Ausnahmen ( Historische Boote, Rennboote, Luftkissen- und Tragflächenboote, oder z.B. Versuchsboote, solange sie nicht „in den Verkehr“ gebracht werden ) gilt die Richtlinie für alle Sportboote ab einer Länge von 2,5 bis 24 m die für die Freizeit- und Sportschiffahrt – einschließlich Charter und Schulung – genutzt werden.

Viertakt-Motoren müssen ab dem 01.01.06 und Zweitakt-Motoren ab dem 01.01.07 die neuen Werte erfüllen. Neue Zweitakt-Motoren, die die neuen Abgasvorschriften derzeit noch nicht erfüllen, dürfen noch bis zum 31.12.06 „in Verkehr gebracht“, also in Betrieb genommen und auch danach benutzt werden. Ab dem 1.1.07 müssen neue Zweitakt-Motoren dann auch die Grenzwerte einhalten.

Fazit aus der vielen Seiten langen Richtlinie: Bei Neukauf eines Motors oder Schiffes sehr genau nachfragen, ob der Hersteller die Einhaltung der Grenzwerte garantiert.

EU-Richtlinie 2003/44/EG

+



## Informationsabend am 22.02.2006 der Hamburger Yachthafen- Gemeinschaft

Ein Bericht von Peter Voss

Der Informationsabend der HYG, den ich für unseren Verein am 22.2.06 besuchte, war wieder recht interessant. Folgende Infos habe ich mitgeschrieben:

- > Die Mitgliederzahl blieb in 2005 konstant (74 Aus- und 74 Eintritte)
- > 1711 Liegeplätze waren 2005 an Mitglieder vermietet.
- > Die Quadratmeterzahlen der Lieger sind weiter gesunken, die durchschnittliche Schiffsgröße betrug 2005 23,1 qm, d.h. 8,59 Lüa x 2,69 BÜa.
- > Die Altersstruktur verjüngt sich.
- > Im Winterlager sind 750 Schiffe eingelagert.
- > Baggerarbeiten ( Schlick ): Westteil wird noch ausgebagert, Ostteil in 2006 nicht mehr.
- > Die Mastkranwinden wurden erneuert; jetzt sind sie idiotensicher (lässt dann ja üble Rückschlüsse zu, wenn man mal nicht klar kommt).
- > 85 Ausleger wurden mit neuem Kunststoffbelag versehen (insgesamt also schon 400).
- > Eine Mastenlagerung entstand in Halle 3 für 40 Masten (7000,-€).
- > 6 Stegsektionen erhielten den neuen Laufbelag, teilweise mit neuer Unterkonstruktion.
- > 108.000,-€ wurden an Gastliegegebühren eingenommen, was 14.000 Übernachtungen entspricht. Lob ging an die neuen Hafenmeister, die offensichtlich sorgfältiger kassierten.
- > In diesem Zusammenhang wurde von Herrn Brügge (Vorstand HYG) die Bitte geäußert, Grün / Rot Schilder anzubringen und auch zu benutzen, die beim Hafenmeister zu bekommen sind.

Seite 8

- > Der W-Lan Vertrag wurde der HYG gekündigt mit dem Angebot, die Anlage zu kaufen. Die HYG hat sich dagegen entschieden, informiert sich jetzt bei anderen Anbietern.
- > Das Dach der Halle 1 ist renovierungsbedürftig, da es an verschiedenen Stellen leckt. Die Erfüllung der Arbeitsschutzrichtlinien ist erstaunlicherweise teurer als das Material. Ca. 70.000,-€ kostet es, Netze aufzuhängen / zu mieten, als Absturzsicherung für die Arbeiter.
- > 5.500 qm Steganlagen wurden von der HYG gereinigt. Die Auslegerreinigung muß jeder Lieger selbst vornehmen – mancher Lieger trägt aber wohl lieber den Entendreck mit seinen Schuhen an Bord.
- > Die geschäftsmäßige Vercharterung von Booten auf den HYG –Liegeplätzen ist nicht gestattet.
- > Es wurde 2005 ein Überschuß von 46.000,- € erwirtschaftet.
- > Die Beiträge sollen für 2007 im Prinzip unverändert bleiben. D.h. wegen der anstehenden Mehrwertsteuererhöhung in 2006 wird auf der Mitgliederversammlung am 20.4.06 darüber abgestimmt, dass der Nettobetrag gleich bleibt und die wie auch immer erhöhte MWSt. hinzukommt.
- > Die Sportboothafenverordnung von Schleswig-Holstein sorgt überall für Kopfschmerzen. Zum Glück hat die HYG schon viele Forderungen bereits vorher



umgesetzt, wie z.B. das Müllmanagement. Es bleibt aber immerhin noch eine Kröte von ca. 13.000,-€ übrig für die Anbringung von 70 Feuerlöschern auf den Stegen alle 30 Meter. Die Folgekosten für Überprüfung, Austausch, Ersatz für Diebstahl sind noch nicht kalkuliert. Eine erste Hilfe Station mit entsprechender Ausschilderung ist noch erforderlich.

Wie Minihäfen das alles erfüllen sollen, bleibt völlig offen.

- > Es wurde sich von der HYG gegen die teure neue Klassifizierungsmöglichkeit von Häfen mit der Gelben Welle und entsprechenden Sternen entschieden. Dies mag evtl. an der Ostsee unter stark konkurrierenden Häfen Sinn machen, wobei aber noch fraglich ist, ob es überhaupt als ein Entscheidungskriterium für Gastlieger ernstgenommen werden wird.
- > Es wird- auch das ist jetzt Pflicht- eine Fäkalabsauganlage mit zwei Schläuchen am Ölschlängel installiert (2006, evtl. erst 2007). Obwohl sicherlich eine sinnvolle Sache, ist es fraglich, ob die Anlage auch kräftig genutzt werden wird. Die Erfahrung anderer Häfen / Länder zeigt, dass sich keine Warteschlangen beim Absaugen bilden. Zum Glück ist die Verordnung so schwammig formuliert, dass zwei Rüssel für 1800 Boote ausreichen und die HYG fährt darum erst einmal diese „kleine“ Lösung.
- > Das Problem der Abwasserleitung der HYG bleibt aktuelles Thema. Nach Verhandlungen mit den „Nachbarn“ der HYG (alle nutzen ja die Abwasserleitung) übernahm die HYG 13.846,-€ der Kosten, obwohl laut Vertrag 36.000,-€ fällig gewesen wären und erwirkte eine entsprechende Vertragsänderung, die jetzt auf den Einleitungsmengen basiert. Es wird eine eigene Leitung von der HYG favorisiert (ca. 130.000,-€), an deren

Erstellungskosten sich die „Nachbarn“ beteiligen wollen.

- > Zum Thema „vermehrte Verschlickung der Häfen aufgrund der Elbvertiefung“: Die Kosten für Baggararbeiten aller

Seite 9

betroffenen Häfen werden mit 400.000,-€ veranschlagt. Hamburg signalisiert positive Haltung (will evtl. Fond dafür auflegen), HYG hat aber bisher noch nichts Schriftliches, Schleswig-Holstein und Niedersachsen lehnen eine Beteiligung ab, da Hamburg ausschließlicher Nutzer der Elbvertiefung sei.

- > Ein mögliches neues Konzept für den Umbau der Hafeneinfahrt wird auf der HYG Mitgliederversammlung am 20.4.06 vorgestellt. Das Amt für Wasserbau untersucht momentan ein entsprechendes Modell.

+

## VFS - Flohmarkt

### Verschenken oder Verkaufen

Hier in dieser Spalte könnt Ihr in Zukunft unter Angabe Eurer Tel.-Nr. ....

Bootszubehör, Bootsbekleidung usw. zum Verkauf oder auch zum Verschenken anbieten. Eure Angebote bitte per E-mail, Post oder Fax mit genauen Angaben an die Redaktion (siehe Fußnote).

Redaktionsschluss ist für Ausgabe März der 15. Februar, für Ausgabe Oktober der 15. September.

+

### Zu Verkaufen

Blister,

VFS

Infoblatt



2. Jahrgang Ausgabe 3 März 2006

10 meter Vorstaglänge, für ca. 100,- €  
zu verkaufen.

unter Tel : 040 – 38 69 97 18

+