

SCU Flaschenpost 2/2012





www.Yacht-Shop.de

Abdeckplanen · Anker · Außenborder · Beleuchtung · Bekleidung Beschläge · Blöcke · Dichtmasse · Kleber · Elektrik · Elektronik Farben · Antifouling · Fender · Flaggen · Kocher · Kühlen Navigation · Pflegemittel · Reinigungsmittel · Relingsdrähte Rettungsmittel · Schlauchboote · Tauwerk · Wanten · und, und, und...

Wir liefern zu Ihnen an Bord!

Rüschweg 27, 21129 Hamburg Finkenwerder

Mo - Mi von 14:00 - 18:00 Uhr, Do + Fr von 10:00 - 18:00 Uhr Samstags (Frühling) von 10:00 - 13:00 Uhr



Tür- und Torautomatik GmbH













Brandstücken $42 \cdot 22549$ Hamburg · Tel.: 040/8078780 Fax: 040/80787811 · www.peiser.com · info@peiser.com



Vorwort/Termine	4
Protokoll April- und Maiversammlung	5
Hamburger Behörden Gespräche	7
Schweinswalsichtungen in Elbe und Weser nehmen zu	10
Führerscheinfreiheit bis 15 PS soll bis Sommer kommen	11
Willkommensfeier für Olympia-Mannschaft in Hamburg	13
Das Blaue Band der Niederelbe	14
Der SCU	22

Das Motiv der Titelseite ("Vollzeug" nach einem Aquarell von Ernst Pohlmann), sowie viele weitere Objekte können bei Gabriela Lorenzen als Kunstdruck und Doppelkarte erworben werden. Nach dem Tode von Ernst Pohlmann werden die Werke im Sinne des Künstlers weiterverkauft. Der Kunsthandel "Ernst Pohlmann Nfg." wird von seiner Nichte Gabriela Lorenzen weitergeführt.



Eine ständige Ausstellung befindet sich in 25482 Appen, Hasenkamp 1. Bitte vorher einen Termin vereinbaren unter, Telefon: 040 / 63 67 56 37, Mobil: 0174 / 810 18 82, Fax: 040 - 88 30 29 53 oder per E-Mail: ernst.pohlmann@hamburg.de

Weitere Informationen finden sich auch unter www.ernst-pohlmann.de



Liebe Clubkameraden,

so richtig sommerlich ist es ja leider noch nicht, aber die Tage bis zum Beginn der Sommerferien werden von den Kindern schon gezählt. Die ersten von Euch sind schon unterwegs auf ihren längeren Reisen auf den nordeuropäischen Gewässern. Jetzt muss nur noch das Wetter mitspielen, die paar schönen Tage im Mai, können ja nicht der ganze Sommer gewesen sein.

Es wäre schön, wenn wir im weiteren Jahresverlauf von Einigen Berichte über ihre Reisen hören oder lesen können.

Bis dahin allzeit gute Fahrt und hoffentlich viel Sonne und guten Segelwind.

Viele Griiße Silke

Termine:

Clubversammlungen:

immer um 20.00 Uhr im Clubhaus von Komet Blankenese, Schenefelder Landstraße 85

9. August 2012

13. September 2012

11. Oktober 2012

Weitere Termine:

15. August 2012

Einlaufparade zur Begrüßung der Olympiateilnehmer

7. bis 9. September 2012

Yachthafenfest mit SCU-Optipokal

14. bis 16. September 2012

Opti- und 420er-Training in Borgwedel mit Louisenlund-Regatta



Protokolle:

Clubversammlung 12. April 2012

Vorsitz: Olli Fude Protokoll: Horst Kühl 24 Mitglieder anwesend

1. Bootstaufe

Am 4.05.12 soll die "Albin Express" um 19.00 Uhr an der Ostanlage im Yachthafen neben der Brücke getauft werden.

2. SCU-Regatta

Start ist am Sonnabend den 5.05.12 um 8.30 Uhr. Hannes Paulmann stellt sein Schiff als Startschiff und Boris sein Schiff als Begleitboot zur Verfügung. Ein Begleitboot wird noch gesucht. Am 27.04.12 ist Meldeschluss.

3. Erbsensuppe-Essen

Das Erbsensuppe-Essen am 31.03.12 in Teufelsbrück wurde gut besucht. Es soll im nächsten Jahr, Ende März wieder stattfinden.

4. Hamburger Segler-Verband

Olli berichtet über die Sitzung beim Hamburger Seglerverband. Der 2. Vorsitzende ist zurückgetreten. Ein Nachfolger wird gewählt.

5. Behörden-Treffen in Finkenwerder

Silke berichtet über das Behörden-Treffen. Nach dem Planfeststellungsverfahren soll mit der Elbvertiefung noch in diesem Jahr begonnen werden. Man geht jedoch davon aus, dass der Beginn der Elbvertiefung bis zum Jahr 2013 verzögert wird. Die Neben-



TVMaster's

Athmer, HH-Blankenese, Blankeneser Bahnhofstr.48 Tel. 0 40/86 08 85



fahrwasser werden durch die Elbvertiefung vernachlässigt.

6. SCU-Sportbekleidung

Olli hat einen Katalog mit einer Preisliste und verschiedene Kleidungsstücke als Muster von der Firma MARINEPOOL den Clubmitgliedern zur Ansicht zur Verfügung gestellt. Die Clubmitglieder können, ca. 40 % unter Ladenpreis, die Sportbekleidung mit einem aufgestickten SCU-Stander und der Schrift "Segel Club Unterelbe" bestellen. Olli will jedem Clubmitglied einen Katalog mit einer Auswahl von Kleidungsstücken aus dem Katalog der Fa. "MARINE POOL" zuschicken.

Sven Krüger hat einen Film vorgeführt

Sven Krüger hat verschiedene Filme aus der Zeit um 1980-1990 gezeigt. Zuerst eine Urlaubsreise mit einem Folkeboot und einem Drachen nach Bornholm. Dann folgten Ausschnitte von verschiedenen Kutterregatten.

Vorher haben wir einen Film von einem unseren vereinseigenen 420er gesehen, der beim Segeln von einer am Heck fest montierten Kamera aufgenommen wurde.

Clubversammlung

Vorsitz: Silke Häwecker Protokoll: Horst Kühl 8 Mitglieder sind anwesend

1. Bootstaufe

Die "Albin Express" wurde am 4.05.12 auf den Namen "Unterelbe Express" an der Ostanlage im Yachthafen von Leni, der Tochter von Arne Krogmann, getauft. Es gab Würstchen und Schmalzbrote.

2. SCU-Regatta

Die SCU-Regatta fand am 5.Mai 2012 statt. Die "Unterelbe Express" wurde von fünf Jugendlichen gesegelt und den 3. Platz unter den "Expressen" gemacht.

3. SCU-Grillen

Das Grillen im Yachthafen findet am 1.06.12 an gewohnter Stelle statt. Die Getränke und Würstchen übernimmt der SCU. Das Fleisch, Salate und das Geschirr und Besteck, muss jeder selbst mitbringen.

4. Clubversammlung

Die nächste Clubversammlung findet am Donnerstag den 14. Juni statt.

Im Juli fällt die Clubversammlung aus.



Hamburger Behörden Gespräche: Viel Wirbel um Neuordnung der Führerscheine

Bei den Frühjahrsgesprächen zwischen den Hamburger Elbvereinen und den Vertretern der zuständigen nautischen Behörden für Elbe und Hamburger Hafen, zu denen Harald Harmstorf, Vorsitzender des Hamburger Segler-Verbandes, eingeladen hatte, war das Kernthema Sicherheit auf der Elbe.

Quelle: Caroline-M. Wierig/www.svgverlag.de

Die Vertreter der Wasserschutzpolizei, des Wasser- und Schiffahrtsamtes (WSA), der Hamburg Port Authority, des Oberhafenamtes, des Sportamtes, der Lotsenbrüderschaften Hamburg und ELBE, der Wetterund Seefunkdienste, der Bundesstelle für See-Unfalluntersuchung (BSU), der Hamburg Messe sowie die Vorstände der Vereine und Verbände diskutierten aber auch über brisante Themen wie die Fahrwasseranpassung, Entwicklung der Schiffsgrößen und die Neuordnung der Führerscheine.

Die Fachkompetenz, die traditionell in den Räumen des gastgebenden TuS Finkenwerder von 1893 einmal im Jahr zum Gedankenaustausch erscheint, ist wohl einzigartig. Die Teilnehmer praktizieren nun schon seit vielen Jahren Konfliktvermeidung, indem sie miteinander reden. Und das gute Miteinander der Behördenvertreter und des Wassersports, also aller Schiffahrtsteilnehmer auf der vielbefahrenen Bundeswasserstraße Elbe und im großen Hamburger Hafen, war einmal mehr offensichtlich. Die gute Nachricht vorweg: Es war ein ruhiges Jahr ohne schwere Unfälle und besondere Vorkommnisse.

Jörg Osterwald, Projektleiter Elbeausbau vom WSA Hamburg, begann mit dem wohl heikelsten Dauerbrenner Elbvertiefung. Er sagte als erstes nur: "Er kommt! Nicht der Bagger, sondern der Planfeststellungsbeschluß!" Das Land Niedersachsen hatte bekanntlich als Letztes der Fahrwasseranpassung zugestimmt. Auf diese unsägliche Prozedur, die sich längst zu einer unendlichen Geschichte ausgeweitet hat, ging Osterwald auch nicht mehr näher ein; er hat bereits seit zehn Jahren in diesem Kreis darüber referiert. So war sein Sarkasmus auch



nicht zu überhören: "Lesen Sie die 2700 Seiten des Beschlusses genau", empfahl er. Hilfreich seien allein schon die 27 Seiten Inhaltsverzeichnis, strukturiert, bestens untergliedert und angeordnet. Wenn Sie meinen, es sei etwas vergessen worden oder nicht zutreffend, helfe kein Einwand mehr, sondern "nur noch eine fundierte Klage vor dem Bundesverwaltungsgericht." Man konnte den Frust unter den Anwesenden fast körperlich spüren. Seiner Einschätzung kann mit den nach erforderlichen Baggerarbeiten denn auch nicht vor 2013 begonnen werden.

Das veranlasste Albrecht Kramer, 1. Ältermann der Lotsenbrüderschaft ELBE, Jörg Osterwald einen "charismatischen Kämpfer für die Fahrwasseranpassung" zu nennen, und fügte hinzu: "Jetzt kann er wieder lachen!" Ein Jahr ohne Unfälle sei ein gutes Jahr, sagte er, und: "Wir haben 54000 Lotsungen absolviert." Er wies auf eine neue Verordnung für die Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Elbe hin und kündigte an: "In Kürze werden Fast-400-m-Schiffe die Elbe hochkommen."

Daraufhin sagte Hamburgs Hafenmeister Jörg Pollmann, die Höchstgeschwindigkeit von 12 kn betreffe eher die gewerbliche als die Sportschiffahrt und sprach von künftig "angemessenen" zehn kn für die neue Generation von Schiffen. Schon jetzt habe das Aufkommen von Außergewöhnlich Großen Fahrzeugen (AGF, ab 330 m Länge), die 14000 TEU (Container) transportieren können, um 40 Prozent zugenommen. Im Herbst erwarte er Schiffe mit einer Kapazität von 16000 TEU. Für die Zukunft Hamburgs als bedeutende europäische Hafenstadt und maritime Metropole hängt es davon ab, dass der Hafen auch für die neuen Großcontainerschiffe mit einem Tiefgang bis zu 14,40 Metern erreichbar ist.

Michael Nicolaysen, 2. Ältermann der Lotsenbrüderschaft ELBE, sagte, es habe 2011 keine Vorfälle gegeben, aber: "Da kommt was auf uns zu. Die Großcontainerschiffe müssen ja erstmal die Elbe raufkommen" und demonstrierte anhand von Graphiken die Größenverhältnisse: Der Pariser Eiffelturm misst nur dreiviertel so viel wie ein Containerfrachter neuester Generation von 394 Metern! "Wie bekommen wir die um die Ecke in die Häfen an die Terminals? Und: Die müssen ia auch wieder aus Hamburg raus und die Elbe runter." Wer das mal erlebt hat, wenn sich auf der Elbe querab Hanskalbsand die "Queen Mary 2" und der zur Zeit größte Containerfrachter



begegnen, weiß, wovon hier gesprochen wurde. Für die Lotsen eine enorme Herausforderung, auf die sie sich aber schon jetzt im Schiffssimulator gründlich vorbereiten. Auf die Frage, wann Lotsenpflicht auf der Elbe bestehe, antwortete Nicolaysen: "Ab 90 Meter Länge und 13,5 Meter Breite." Als besondere Würze seines Vortrags ließ er ein Video laufen, das ein großes Kreuzfahrtschiff in schwerer See (10 Bft) zeigt –, was die Anwesenden zu deftigen Kommentaren animierte.

Detlef Wttmüß vom WSA Hamburg ging ebenfalls kurz auf die Ausführungsplanungen für die Fahrwasseranpassung der Elbe und die Entwicklung der Schiffsgrößen ein, und sagte dann aber auch: "Entgegen den Gerüchten reißen wir keine Radar- oder Leuchttürme entlang der Elbe ab, sondern wir sanieren sie" und bedankte sich für die gute, vertrauensvolle Zusammenarbeit, besonders mit Harald Harmstorf.

Ausführlicher erläuterte Olaf Frankowski, Stabsleiter der Wasserschutzpolizei Hamburg, Zahlen zur vergangenen Sportbootsaison. "Die Sportschiffahrt steht bei uns eigentlich nicht im Focus", sagte er und führte aus, "im Jahr 2011 wurden 71 Sachverhalte ermittelt, weniger als vorher und mit weniger gravierenden Folgen." Es habe keinen Toten, acht Verletzte und einen Schwerverletzten durch Alkoholeinfluss gegeben, aber generell sei Alkoholmissbrauch kein Thema in der Sportschiffahrt. "In der Berufsschiffahrt wurden 12000 Kontrollen durchgeführt, in der Sportschiffahrt 900. Dabei wurden weniger Beanstandungen festgestellt als vorher, meist in bezug auf Verkehrsregeln und Führerscheine." Zur Prävention von Diebstählen habe es 16 Aktionen gegeben, in denen 48 Bootskörper graviert worden seien. Ferner wies er auf den Aufklärungserfolg des Diebstahls von Außenbordern durch acht Heranwachsende hin. Abschließend verkündete er: "Die Hamburger Wasserschutzpolizei feiert in diesem Jahr ihr 225jähriges Jubiläum. Das dürfte weltweit wohl einmalig sein."

Auf die großen Umbrüche in der Sportschiffahrt in der Vergangenheit und die Sorgen und Nöte der Gegenwart ging Uwe Jahnke von der Kreuzer-Abteilung ein. Er berichtete, aufgrund der Streichung von 3000 Stellen werden die Wasserstraßen neu kategorisiert in bezug auf das Güteraufkommen. In diesem Falle müsse man sich um die Elbe keine Sorgen machen. "Was



aber geschieht mit den Nebenläufen, die besonders die kleinen Vereine betreffen?" Eine Antwort darauf gebe es noch nicht. Die Politik sehe auch neue Impulse in der Wassersportwirtschaft. Das zeige sich darin, dass ein Boot mit 15 PS Antrieb statt wie bisher mit 5 PS führerscheinfrei geführt werden darf. Dagegen habe sowohl die Opposition als auch die Fachverbände heftigen Widerspruch eingelegt. Das Thema wird zur Zeit allerorten heiß diskutiert und es besteht Konsenz darin, dass man neue Rahmenbedingungen schaffen müsse, beispielsweise eine Altersgrenze.

Daraufhin schlug Bernhard Gierds vom

Kreuzer Yacht-Club Deutschland e.V. ein neues Konzept vor, "wie wir in Zukunft auf der Elbe Wassersport betreiben wollen" und sprach auch das Thema Führerscheinwesen an. Seiner Meinung nach sei es konterkariert, würden die Führerscheine abgeschafft. Sie haben sich im Laufe der Jahrzehnte bewährt und wesentlich zur Sicherheit auf dem Wasser beigetragen. Diese Ansicht teilt auch die Wasserschutzpolizei.

Ironie der Geschichte: Als die Führerscheine vor etwa 50 Jahren vom DSV eingeführt wurden, gab es ebenfalls heftigen Widerstand, dagegen!

Schweinswalsichtungen in Elbe und Weser nehmen zu

Fast täglich wird der Gesellschaft zur Rettung der Delphine von Schweinswalsichtungen in Elbe und Weser berichtet. Das könnte ein Zeichen für die verbesserte Wasserqualität in Deutschlands großen Flüssen sein.

Quelle: Jonny Peters/segeln-magazin.de

"So viele Schweinswal-Sichtungsmeldungen aus Weser und Elbe wie dieses Jahr erhielten wir noch nie", meldet die Gesellschaft zu Rettung der Delphine (GRD). Fast täglich werde der GRD von Beobachtungen in den eigentlich ungewöhnlichen Lebensräumen berichtet.

Seit 2007 nehmen die Meldungen von diesen Tieren zu. Die GRD führte daraufhin ein Meldeprogramm ein.

Vor über 100 Jahren sollen Schweinswal-Sichtungen in den großen deutschen



Flüssen keine Seltenheit gewesen sein - die Tiere schwammen Fischschwärmen hinterher. Das neuerliche vermehrte Aufkommen könnte ein zusätzliches Zeichen für die verbesserte Wasserqualität der Elbe und Weser sein. Die Fischbestände werden wieder größer, es ziehen sogar wanderen Fischarten wie Finte, Stint und Hering von der Nordsee aus in die Flussläufe hinen.

"Was mich sehr freut, ist die Begeisterung der Menschen über ihre Schweinswalbeobachtung. Man merkt, wie unser einziger heimischer Wal geliebt und geschätzt wird. Vielleicht kann man nun mehr für den Schutz der Meeressäugetiere erreichen", so Denise Wenger, Diplom-Biologin der GRD.

Schweinswalsichtungen melden Sie bitte an die Gesellschaft zur Rettung der Delphien e.V. oder an die Gesellschaft zum Schutz der Meeressäugetiere e.V. (auch auf Nord- und Ostsee)

www.delphinschutz.org/projekte/ schutzprojekt-weser-wale/ schweinswal-sichtung-melden

www.gsm-ev.de

Führerscheinfreiheit bis 15 PS soll bis Sommer kommen

Die maritimen Berichterstatter der christlich/liberalen Koalition
Hans-Werner Kammer (CDU) und Torsten Staffeldt (FDP) konnten sich im
ersten Berichterstattergespräch mit dem Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) über die Eckpunkte der Umsetzung des
im Januar verabschiedeten Bundestags-beschlusses "Neue Impulse für die
Sportschifffahrt" einigen.

Quelle: www.bvww.org

Danach soll der führerscheinfreie Bereich auf 15 PS ausgedehnt, die Höchstgeschwindigkeit allerdings auf 25 km/h begrenzt werden. Die neue Verordnung soll im Eilverfahren noch bis zum Sommer 2012 in Kraft gesetzt werden.

Die geplante Ausweitung der Charterscheinregelung soll in zwei Schritten erfolgen. Im Laufe des Jahres 2012 sollen die



Binnengewässer auf weitere Freigaben, insbesondere im Sinne des Netzwerkschlusses, überprüft werden. Dabei sollen auch die Wasserstraßen berücksichtigt werden, auf denen jährlich nicht mehr als 0,5 Mio. Tonnen Güter befördert werden. Die Ausweitung der Charterscheinregelung auf geeignete Ostseereviere ist bis zum April 2013 vorgesehen.

Die beiden Bundestagsabgeordneten Torsten Staffeldt und Hans-Werner Kammer, die die Bundestagsinitiative maßgeblich vorangetrieben hatten, sind mit dieser Entwicklung sehr zufrieden: "Wir freuen uns, dass wir damit noch im Laufe der bald beginnenden neuen Bootssaison die ersten Reformen umsetzen können und danken dem Verkehrsministerium für die konstruktive Begleitung der Reformen in der Sportbootschifffahrt."

Für die Wassersportbranche in Deutschland ist insbesondere die Ausdehnung des führerscheinfreien Bereichs auf 15 PS ein großer Wurf. Es wird deutlich einfacher und attraktiver in den Bootssport einzusteigen. "Das Ergebnis der Verhandlungen und die Schnelligkeit der Umsetzung sind ein überaus positives Signal für unsere Branche und werden deren weitere positive Entwicklung

nachhaltig fördern", so BVWW-Verbandspräsident Robert Marx.

Das nun absehbare Ergebnis ist für den Bundesverband Wassersportwirtschaft und die ihn tragenden Unternehmen ein großer Erfolg. "Die Bedeutung für unsere Branche kann man gar nicht hoch genug einschätzen. Die Regierungsfraktionen haben ihr Ziel, durch Deregulierung und Liberalisierung neue Impulse zu setzen, eindrucksvoll umgesetzt", so der Verbandschef.

Gerade wegen dieses Erfolges will die Branche sorgsam mit den neuen Möglichkeiten umgehen. "Sicherheit auf dem Wasser steht für uns an oberster Stelle. Wir wollen langfristig erfolgreich sein und werden daher die Neueinsteiger in den Bootssport durch umfassende Informations- und Schulungsangebote begleiten", kündigt BVWW-Geschäftsführer Jürgen Tracht an. Schließlich erfolgt die Öffnung auf 15 PS nur auf Probe und soll nach Ablauf von drei Jahren erneut bewertet werden.



DEUTSCHER SEGLER-VERBAND

mit der Bitte um Weiterleitung an alle Yachteigner

Willkommensfeier für Olympia-Mannschaft in Hamburg Einmalige Gelegenheit für den Wassersport. Machen Sie mit!

Der Deutsche Olympische Sportbund (DOSB) und die Stadt Hamburg planen für die Rückkehr der deutschen Olympia-Mannschaft von den Sommerspielen in London eine große öffentliche Willkommensfeier in der Hansestadt. Drei Tage nach der offiziellen Abschlussfeier im Olympiastadion werden zahlreiche Athletinnen und Athleten sowie ihre Begleiter am 15. August 2012 als Passagiere der "Deutschland" in den Hamburger Hafen einlaufen und dort von hoffentlich vielen Fans begrüßt. Die "Deutschland" wird am 15. August um 10 Uhr am Cruise Terminal festmachen, dort werden die Olympioniken dann auf dem Freigelände neben dem Terminal in einer öffentlichen Veranstaltung empfangen.

Das Einlaufen der "Deutschland" in den Hamburger Hafen ist eine einmalige Gelegenheit für den Wassersport, die Olympiateilnehmer bereits auf dem Wasser mit möglichst vielen Segel- und Motorbooten vor großem Publikum und laufenden Kameras zu begrüßen und bis zu ihrer Anlegestelle am Cruise Terminal zu begleiten.

Wir würden uns freuen, wenn Sie mit Ihrer Yacht/Ihren Yachten an dieser Begrüßungsfahrt teilnehmen würden. Bitte notieren Sie sich den Termin und leiten Sie uns eine E-Mail-Kontaktadresse an info@dsv.org zu. Wir können Ihnen dann direkt die Einzelheiten des Ablaufs mitteilen, sobald der genaue Programmablauf feststeht. (Der Veranstalter bemüht sich derzeit auch um Liegeplätze im City-Sporthafen für Yachten, die bereits am Vorabend einlaufen.)

Mit freundlichen Grüßen, auch im Namen der mitorganisierenden Landesseglerverbände Hamburger Segler-Verband, Fachverband Segeln Bremen, Segler-Verband Niedersachsen und Segler-Verband Schleswig-Holstein

Gerhard Philipp Süß Generalsekretär

Deutscher Segler-Verband e.V. Gründgensstraße 18, D-22309 Hamburg Tel: +49 (0)40 / 632009 - 0

Fax: +49 (0)40 / 632009 - 0

info@dsv.org

http://www.dsv.org



Das Blaue Band der Niederelbe

Ein Härtetest für Crew und Schiff

von Klaus Pein, SVWS

Die Regatta um das Blaue Band wird wegen der starken Strömung auf der Elbe, dem deshalb teilweise recht unangenehmen Seegang, der langen Dauer der Regatta und wegen des frühen Aufstehens auch gefürchtet. Dieser Bericht ist der Versuch, eine Veranstaltung zu beschreiben, die mehr ist als eine Regatta der normalen Art, bei der es entweder im Dreieck um die Tonnen geht oder auf hoher See, wo es für alle unter gleichen Bedingungen darum geht, am schnellsten von A nach B zu segeln.

Damit so ein Bericht der Realität einigermaßen nahekommt, einige Zahlen zur Information: Von 1933 bis 1940 war die Strecke 8 Seemeilen länger, denn es wurde vor Teufelsbrück gestartet. 1942 wurde eine verkürzte Kriegsbahn gesegelt; bis Kriegsende war der Hamburger Yachthafen auf Waltershof mit Tarnnetzen überzogen. Die meisten Boote lagen am Köhlfleet. Ab 1947 wurde vor Schulau gestartet. 1961 fand dann der reguläre Start vor dem neuen Yachthafen in Wedel statt.

Bevor ich mit dem Schreiben beginnen konnte, bedurfte es vieler Recherchen, denn es gab keine Unterlagen, nur bruchstückweise Aussagen von einigen Seglern, die auch mehrfach beim Blauen Band gestartet sind. Andere Unterlagen sind im Krieg verschollen. Einige Daten fand ich in den Vereinschroniken des BSC, HSC, NRV, SVAOe und des SVWS. Ein weiterer Zufall verhalf mir wieder zu einigen Daten: Mein Hausarzt, der mich als Segler kennt, drückte mir bei einem Besuch einen Packen Vereinszeitungen des SVN in die Hand mit der Bemerkung: "Jetzt bin ich das los und die Unterlagen kommen in die richtigen Hände." Diese Unterlagen stammen von der Witwe des Herrn Heinrich Ahlers, eines ehemaligen SVN-Mitgliedes. In einigen Ausgaben habe ich Details, die ich gesucht habe, dann auch gefunden. Da ich selbst bei dem Spektakel mehr als dreißig Mal mit kleinen Kielschiffen bzw. 30er-Jollenkreuzern gestartet bin, konnte ich meinem Logbuch auch einige interessante Dinge entnehmen.

Auf der Elbe ist alles anders!

Von der ersten Regatta an kämpften viele Jahre lang weit über 100 Yachten und Boote jedes Jahr Ende August um das Blaue Band.



Die Elbe war schon damals einer der am stärksten befahrenen Flüsse der Erde. Eine Fahrrinne, die über eine Entfernung von fast 100 km auf beiden Seiten von Sandbänken und Flachwasserzonen begrenzt wird, sowie der starke Berufsverkehr und die Flussinseln erschweren die Regatten zusätzlich. Auch die immer größer werdenden Container-Schiffe erhöhen heute die Spannung beim Regattasegeln. Durch Natur und Technik sind die vorgegebenen Bedingungen bei dieser Regatta nämlich nicht für alle gleich. Und darin liegt für viele der startenden Teilnehmer der Reiz dieser Wettfahrt. Weil die Wettfahrten um das Blaue Band und die Elbauf-Wettfahrt mehr sind als die vorher genannten Regatten, ist dieses Regatta-Wochenende im August/ September immer wieder eine neue, seemännische Herausforderung - zu vergleichen in etwa mit einem Marathon-Lauf, aber für Crew und Schiff.

Ein Höhepunkt ist jeweils das Passieren der Zufahrten zum Nordostsee-Kanal mit den vielen Ankerliegern und dem Lotsenwechsel bei der Großschifffahrt.

Wenn Wetter und Tide zusammenpassen, kann heute noch jeder Bootstyp gewinnen; denn in die Siegerlisten trugen sich zwei nationale 22-m²-Rennjollen und diverse Jollenkreuzer ein. In den letzten Jahren

dominierten aber die "Hochseejollen"; quasi riesige Jollenkreuzer-Rümpfe mit Kiel und dem entsprechenden Segeltragvermögen sowie die zur Bedienung der Segel nötigen Mannschaften. Diese "Turngeräte zur See" machen dann meistens den Sieg unter sich aus.

Heute werden die kleinen Boote vorweg vor dem neuen Yachthafen in Wedel im Morgengrauen des Sonnabends gegen 7.00 Uhr auf die Reise geschickt. Die großen Yachten folgen in einem festgelegten Zeitabstand. Dabei kamen in den letzten zwanzig Jahren schon bei mittleren Windstärken und wegen der starken Strömung des Flusses bei vielen Regatten relativ früh nach dem Start schon dramatische Verhältnisse durch den Seegang zu Stande. Aus diesem Grund fehlen die kleineren Jollen und Jugendwanderkutter heute ganz.

Aber das Wetter ist jedes Jahr anders. Eine Regel gibt es nicht, das beweisen die Segelzeiten, die heute nach Cuxhaven gebraucht werden. Dass eine Yacht oder ein Jollenkreuzer drei Tiden nach Cuxhaven benötigt, ist keine Seltenheit. Das heißt Start vor dem neuen Yachthafen bei halber Tide, irgendwann gilt es dann, die auflaufende Flut auszusegeln, um dann häufig erst mit der dritten Tide in Cuxhaven anzukommen.



Es folgt die Liste der Blaue Band-Gewinner seit 1933:

1933: Das erste Blaue Band für Freizeitsegler wurde von dem 35 m²-Jollenkreuzer "Rih", SVN/SVAOe, in 11.39 Stunden gewonnen

1934: Die Yacht "Ruth", ein 75 m²-Schärenkreuzer, HSC, in 7.35 Stunden

1935: Die Yacht "Ruth", ein 75 m²-Schärenkreuzer, HSC, in 10.35 Stunden

1936: Die Yacht "Pipifax", ein 75 m²-Schärenkreuzer, BSC, in 11.09 Stunden

1937: Die erste Jolle, die sich das Blaue Band ersegelte, war die 22 m^2 -Rennjolle,

I 127, "Briet" vom BSC in 11.47Stunden

1938: Die Yacht "Pipifax", ein 75 m²-Schärenkreuzer, HSC, in 10.59 Stunden

1939: Die Yacht "Johanna", ein 80 m²-Schärenkreuzer, BSC, in 11.34 Stunden

1940: Es siegte die 22 m²-Rennjolle "Capri" vom SVN in 6.3 Stunden

1941: auf verkürzter Bahn rund Pagensand mit 103 Teilnehmern.

Es siegte die Kielyacht "Olala" vom HSC in 7.1 Stunden

1942: Die Kielyacht "Forelle" vom EBSV in 8.24 Stunden

Von Mitte 1944 bis 1946 war das Segeln auf der Elbe verboten.

1947: Es gewann der gaffelgetakelte 40 m²-Jollenkreuzer "Elfra" aus Stade das Blaue Band in 9.36 Stunden. Am Ruder war Franz Schröder sen. Das Besondere an diesem Jollenkreuzer ist die Tatsache, dass zuerst der Vater das Boot segelte und noch heute sein Sohn Volker bei jedem Blauen Band startet. Wir alle gratulieren herzlich zu dieser Leistung, denn die ist kaum zu toppen! Die Elbe war auf dieser Strecke von 19.06.1948 bis 04.05.1949 für Sportboote gesperrt. Die Boote wurden vom alten Hamburger Yachthafen bis Wittenbergen geschleppt.

1948: Es gewann die Yacht "Lobito" vom NRV, eine 12-Meter-Rennyacht, in 4.36 Stunden

1949: Die "Germania" von der SVAOe, eine 8-Meter-Rennyacht, in 14.51 Stunden

1950: Die "Regina", HSC, ein 80 m^2 -Seefahrtkreuzer, in 14.31.33 Stunden

1951: Die "Germania", SVAOe, eine 8-Meter-Rennyacht, in14.52.48 Stunden

1952: Die "Tilikum" vom JKN, ein 35 m²-Jollenkreuzer, in 9.56.18 Stunden

1953: Die "Königin" vom HSC, ein 11 KR-Seekreuzer, in 9.52 Stunden

1954: Die "Königin" von Harald Löffler ein zweites Mal in 11.51 Stunden

1955: Die V-Jolle "Mien Deern" vom VHS in 15.19 Stunden

1956: Es erreichte wegen des Orkans, bei dem fünf Elmshorner Segler ihr Leben ver-



loren, kein Teilnehmer das Ziel. Der Elmshorner Segel-Verein wurde besonders hart getroffen, denn Elmshorn war damals eine Hochburg der Jollenkreuzer. Viele Menschenleben wurden durch den schnellen und mutigen Einsatz der diversen Rettungskräfte vor dem Tod durch Ertrinken gerettet.

1957: Die "Königin" vom HSC, ein 11 KR-Seekreuzer, in 9.24 Stunden.

Jetzt kommt ein besonders Boot, und zwar der 30er-Jollenkreuzer "Hein Mück" der SVG. Dieses Boot und seine Crew gewannen trotz sehr unterschiedlicher Wetterbedingungen das Blaue Band dreimal in Folge. Böse Zungen behaupteten später, dass der erfolgreiche Hanseat der Zeichnung des Hein Mück entstamme.

1958: "Hein Mück" aus Glückstadt, SVG, in 9.47 Stunden

1959: "Hein Mück" aus Glückstadt, SVG, in 12.25 Stunden

1960: "Hein Mück" aus Glückstadt, SVG, in 7.46 Stunden

1961: Die "Rubin" vom HSC, ein 11 KR-Seekreuzer, in 5.61 Stunden

1962: Die "Wappen von Hamburg" vom HSC, ein 100er-Seefahrtkreuzer, in 8.05 Stunden

1963: Die "Germania VI" vom NRV, ein 16 KR-Seefahrtkreuzer, in 5.46 Stunden

1964: war der hölzerne 30er "Libelle" vom SVE in 13.4 Stunden im Ziel

1965: war wieder die "Germania VI" vom NRV als Erste im Ziel in 9.21Stunden 1966: nochmals die "Germania VI", NRV, in

4.5 Stunden

1967: war auch ein ganz besonderes Jahr für die Regatta um das Blaue Band und die Elbauf-Wettfahrt. Beim Start war es flau. und das blieb auch so bis ins Ziel. Dabei lieferten sich zwei Yachten ein Kopf-an-Kopf-Rennen. Die moderne Yacht "Rubin" vom HSC, mit Hans-Otto Schümann am Ruder, gegen den Oldtimer "Nordwest" von der SVAOe, gesteuert von ihrem querschnittsgelähmten Eigner und Skipper Walter Schulz. Das Besondere an diesem Duell war die Technik: die "Nordwest" lotete die Tiefe mit einem traditionellen Handlot und erkämpfte sich das Blaue Band auf dem letzten Drittel der Wettfahrt, denn sie kreuzte gegen die Tide durch die Medem-Rinne, weil dort damals weniger Strom lief als in der Hauptelbe. Deshalb brauchte die "Rubin" trotz modernster Ausrüstung einige Minuten länger als der alte Fuchs Walter Schulz. Das extra angereiste Fernsehteam aus Hamburg durfte einen Unbekannten interviewen. Zur Belohnung bekam Walter Schulz von seinem Verein ein modernes Echolot geschenkt. Hans-Otto Schümann



erreichte durch einen Protest, dass die "Nordwest" ihre Altersvergütung verlor. Begründung: Walter Schulz hatte statt des gebrochenen Mastes einen alten Mast der "Suca" geriggt, was als "Modernisierung" bestraft wurde. Herr Schümann hat seitdem nie wieder eine Elb-Regatta gesegelt.

1968: "Germania VI", NRV, ein 16 KR-Seekreuzer, in 6.55 Stunden

1969: Wieder die "Germania VI", NRV, in 6.23 Stunden

1970: gewann die "Germania VI" zum dritten Mal in Folge in 7.14 Stunden

1971: ersegelte sich zum ersten Mal ein 20er-Jollenkreuer das Blaue Band. Diesmal ein moderner GFK-Bau, die "Kathy" vom SVE, in 8.46.04 Stunden

1972: Die "Suca" vom SVWS, ein RORC-Seekreuzer, in 8.52.22 Stunden

1973: Die "Windspiel" vom ESV, eine Standfast 40, in 6.44.30 Stunden

1974: Die "Saturn" von der SVAOe war eine modernisierte und modifizierte 12-Meter-Rennyacht; sie stellte mit 4.34.05 Stunden einen neuen Rekord auf. Die jetzt 100-jährige, ehemalige "Saturn" segelt heute wieder mit Original-Gaffeltakelung als "Heti" erfolgreich in der Oldtimer-Szene.

1975: siegte "Rotkäppchen" vom BSC, ein IOR-Seekreuzer, in 8.49.19 Stunden.

Die Elbauf-Regatta gewann die "Saturn",

SVAOe, in 4.59.41 Stunden.

1976: gewann wieder einmal die "Saturn", SVAOe, das Blaue Band. Bei Windstärke 4 - 5 aus Nordost und Wind gegen Tide entwikkelte sich sehr früh ein gefährlich hoher Seegang. Einige Jollenkreuzer kenterten dann auch unter Spinnacker in der Medemrinne und mussten vom Seenotretter geborgen werden. Die "Saturn" erreichte die Ziellinie in 4.36.00 Stunden.

Über Nacht hatte der Wind auf westliche Richtungen gedreht, deshalb konnten wir auch elbauf unter Spi segeln. Hier hatte die "Akitho" von der SVG die Nase vorn.

1977: siegte die "Suca" vom SVWS bei Nordwest 4 - 5 in 6.19.15 Stunden

1978: gewann die "Akitho" von der SVG bei 6-7 in 4.51.18 Stunden das Blaue Band und auch die Elbauf-Wettfahrt. Wir "Kleinen" wurden nach diversen Kenterungen vor Wischhafen gezeitet und starteten am Sonntag mit einem eigenen Start wieder mit zurück.

1979: Bei 3 - 4 Beaufort segelten wir eine saubere Kreuz bis Otterndorf und danach einen Anlieger-Kurs ins Ziel. Die "Container" von der SVG, ein IOR-Seekreuzer, siegte in 5.37.25 Stunden und gewann auch die Elbauf-Wettfahrt.

1980: Start bei Südwind 3 - 4, später Nordwest 4 - 5; eine knallharte Kreuz für



alle. Die kleinen Boote fielen in die heranrollenden kurzen Seen, als wollten sie auseinanderbrechen. Die "Hamburg", ein IOR-Seekreuzer, passierte die Ziellinie nach 5.27.26 Stunden.

Elbauf waren wir mit dem 30er, B250, "Kleiner Kohn", SVWS, bis zum Elbknick bei Freiburg unter der Süd erstes Boot der gesamten Regatta und trimmten alle vier so weit wie möglich auf dem Achterschiff und beteten: "Lieber Gott, lass das Boot vorne nicht unterschneiden", denn laut Log waren wir zu diesem Zeitpunkt gute 12 Knoten schnell, ohne den Strom, der mitlief.

Das Drama auf dem 20er "Gustav Adolph" vom MSC, der von hinten aufkam und von Manne Brüchmann gesteuert wurde, sahen wir kommen, denn als das Boot fast auf gleicher Höhe mit uns war, fuhr es aus dem Gleiten heraus in einen Wellenberg hinein und kenterte über den Steven.

1981: war es wieder einmal flau. Eine Kreuz und wieder ein Anlieger, so ging es bis Otterndorf. Dabei segelte die "V 9", eine berühmte Hein Garbers-Konstruktion, ganz vorne. Die "Container" ging erst an ihr vorbei, nachdem Otterndorf passiert war, und gewann in 8.00.27 Stunden. Die "V 9" erreichte das Ziel als drittes Boot.

Elbauf war es ein reiner Spigang, und auch diese Wettfahrt konnte die "Container" für sich entscheiden.

1982: Aus Nordwest heulten die Schauerböen mit 7 - 8 Beaufort. Vor dem Yachthafen stiegen über der vom Sturm gepeitschten Elbe schaurig-schön die weißen "Sterne" auf, und das bedeutete Startverbot für die "Kleinen". Gewonnen hat die "Tai Fun" von der HRG, ein IOR-Seekreuzer, in 5.28.24 Stunden. Eine Jollenkreuzer-Crew, die es nach Cuxhaven geschafft hatte, erschien gegen 20.00 Uhr beim Schiedsgericht in Cuxhaven und beschwerte sich, nicht gezeitet worden zu sein. Offenbar hatte die Crew die Ausschreibung nicht gelesen.

1983: gewann die "Blue Magic", eine 12-Meter-Rennyacht in 5.05.58 Stunden das Blaue Band. Da sie nur am Blauen Band teilnahm, begegnete sie uns bereits auf dem Rückweg vor Otterndorf, als wir noch auf der Kreuz nach Cuxhaven waren. Bis Brunsbüttel war es für unsere kleinen Boote eine harte Kreuz, danach war es ein schöner, angenehmer Anlieger, weit unter der Süd im glatten Wasser segelnd. Elbauf gewann die "Suca" in 4.2.07 Stunden

1984: Südwest 3 - 4, Anliegerkurs. Ab Brunsbüttel Spi-Kurs. Erste im Ziel war die "Uva" ex "Sverige" in 6.58.49 Stunden. Elbauf gewann wieder die "Suca" vom SVWS.



1985: 5 - 6 aus Nordwest und hoher Seegang. Der Start war für uns grenzwertig. Wir "Kleinen" wurden deshalb vor der Stör gezeitet. Denn bereits dort kamen die 2 Meter hohen Wellenberge angerollt. Diese Art zu segeln gleicht einer Berg- und Talbahnfahrt. Das Ganze artete auch in eine Materialschlacht aus. Diverse Aufgaben waren die Folge. Gewonnen hat die "Suca" vom SVWS in 6.00.55 Stunden. Elbauf gewann die "Renata" vom BSC

1986: war ein Ausnahme-Jahr. Denn die beiden Minimaxis, "SISISI" vom SVWS und die "Saudade", genannt die "Rote Sau", vom NRV, wollten wissen, welches Boot das bessere war. Die Tour nach Cuxhaven bestand aus Anlieger- und Kreuz-Kursen. Dabei lieferten sich die beiden ein hartes Duell, welches die "Saudade" für sich entscheiden konnte; sie gewann in 4.25.35 Stunden. Das Besondere kam am Sonntag bei der Elbauf-Wettfahrt; über Nacht hatte der Wind auf Nordwest gedreht und blies jetzt mit 6 - 7 Beaufort. Die beiden jeweils 3,50 Meter tiefgehenden Minimaxis wollten durch die damals nur 2,50 Meter tiefe, aber kürzere Medemrinne segeln. Das Ergebnis: Bei der einen kam der Mast in drei Stücken von oben, bei der anderen flog der Spi aus den Lieken und sie saß auf Schiet. Auch einige Kutter waren gekentert, und Peter Harder

bekam von der Wettfahrtleitung deshalb einen Sonderpreis, weil er die Regatta aufgab und mit seinem Boot "Stand-by" bei den gekenterten Kuttern geblieben war.

1987: Flaute beim Start bei halber Tide. Südost 1 - 2. Ab Brunsbüttel noch weniger Wind, später Südwind. Jollenkreuzer-Wetter. Erster war der 30er-Jollenkreuzer "Bumble Bee" vom SVWS/SVE in 9.02.14 Stunden.

1988: Beim Start Südwest 3, später etwas abnehmend. Die ganze Tour war fast ein Anlieger Kurs. Es gewann die Dynamik 35 "Femme Fatale" vom SKO in 5.52.42 Stunden. Elbauf wurde das Ganze eine harte Angelegenheit, denn aus dem anfänglichen Südwest mit 3 - 4 war ein Südost mit guten 4 - 5 Beaufort und Wind gegen Tide geworden. Der Seegang war entsprechend hoch, steil und kurz. Dadurch gab es diverse Mastbrüche und andere Schäden. Gewonnen hat die "Duese", SVAOe.

1989: Wieder ein Flauten-Jahr. Den Sieg holte sich die "Vetternwirtschaft" vom BSC, ein modifizierter 30er-Jollenkreuzer mit einem 120 m² großen Spinnacker, in 10.29.20 Stunden.

1990: Die "Factory" vom SVWS, ein sogenannter Zweitonner, passierte als Erste die Linie in 9.12.35 Stunden.

1991: Zum zweiten Mal war die "Factory"



als Erste im Ziel in 6.24.15 Stunden

1992: Die "Roy" vom ESV, eine Rainbow 42, wurde Erste in 5.38.00 Stunden

1993: Wieder war die "Roy" vom ESV schnellstes Schiff in 4.53.38 Stunden

1994: "MP Fan", eine Kieljolle aus Glückstadt, brauchte nur 4.22.16 Stunden

1995: "MP Fan" aus Glückstadt siegte in 6.06.08 Stunden

1996: Wieder war die "MP Fan" nicht zu schlagen. Die Zeit: 6.13.12 Stunden

1997: siegte die "Jeantex" vom HSC, eine Mumm 36, in 8.11.47 Stunden

1998: gewann die "Hexe" aus Cuxhaven, eine JV 45, in 5.59.06 Stunden

1999: Wieder war die "MP Fan" Schnellste im Ziel in 8.30.00 Stunden

2000: Die "Roy" vom ESV brauchte 7.06.45 Stunden

2001: Wieder war die "Hexe" als Erste im Ziel in 5.50.46 Stunden

2002: ersegelte sich die "Amuse Bouche" vom ASC, eine Tripp 40, den Preis in 8.14.16 Stunden

2003: Die "Amuse Bouche" vom ASC brauchte 7.30.40 Stunden

2004: Wiederum war die "Roy" als erste Yacht im Ziel in 7.02.58 Stunden 2005: Passierte die "Opal" vom HSC, eine

Matcher J/s, die Ziellinie nach 10.29.33

Stunden

2006: Erste wurde wieder die "Roy" vom ESV in 4.08.12 Stunden

2007: Die "Opal" vom HSC zum zweiten Mal in 8.00.27 Stunden

2008: Die "Opal" vom HSC zum dritten Mal in 5.16.44 Stunden

2009: Die "Opal" vom HSC zum vierten Mal in 6.31.32 Stunden

2010: siegte die "Bajazzo" vom SVE, eine X.50, in 5.30.30 Stunden

2011: Wegen der Flaute wurde eine verkürzte Bahn gesegelt. Gezeitet wurde an der Stör. Sieger wurde die "Pax", RVE/ BSC, in 3.04.37 Stunden

Die Highlights zum Schluss.

Die schnellsten Zeiten auf der Strecke nach Cuxhaven ersegelten sich folgende Yachten:

Platz 3: "Saturn" in 4.34.05 Stunden Platz 2: "Saudade" in 4.24.35 Stunden

Platz 1: "MP Fan" und die schnellste, jemals gesegelte Zeit von 4.22.16 Stunden. Bei diesem Boot handelt es sich um einen dänischen Einzelbau, der ausschließlich zum Gewinnen der Regatta "Seeland Rund" gebaut wurde.



Segel Club Unterelbe von 1929 e.V.

Sachtestieg 5, 22587 Hamburg

	Name	Telefon privat	Telefon beruflich
1. Vorsitzender 2. Vorsitzende	Oliver Fude Silke Häwecker	040/8 70 18 41 04103/91 89 83	04103/8 00 28 11 04101/54 52 11
Kassenwart Segelobmann Schriftwart Jugendwart	Hans M.C. Paulmann Karl Rainer Babinski Horst Kühl Ulrich Kade	040/82 74 62 040/8 22 31 50 04104/8 05 05 04103/1 63 91	040/5 40 39 97 05055/59 83 00 040/81 90 91 84

immer aktuell:

www.scu-elbe.de

SCU Flaschenpost

Redaktion E-Mail: flaschenpost@segelclubunterelbe.de

Druck MWW Medien GmbH, Sperberhorst 6, 22459 Hamburg

www.druck-mit-uns.de

Gestaltung Thees Mendt - Grafiker, Pinneberger Straße 93, 22880 Wedel

Tel. 04103/1 88 27 65, E-Mail: post@mendtwerk.de

Beitragskonto bei der Hamburger Sparkasse (20050550) Nr. 1253 128050

Programmsysteme mit ACCESS

für die individuelle betriebliche Anwendung zur Verbesserung der organisatorischen Abläufe in Ihrem Unternehmen

Umstellung EXCEL + WORD = ACCESS

mit Übernahme der aktuellen Daten

Franz.Straub@PSU.de www.PSU.de

Seewasserbeständige Propellerwellen aus Werkstoff 1.4462... Maschinenteile und Spezialkolbenstangen ...und nicht aus sogenanntem "Nichtrostenden Stahl" gehärtet · vernickelt Wir liefern Propellerwellen aus dem Werkstoff 1.4462. Die verchromt auch in Edelstahl guten mechanischen Eigenschaften und die sehr hohe Korrosionsbestandigkeit machen ihn zum optimalen Einzel- oder Serienfertigung, Fix- oder Herstellungslangen, Werkstoff für ihre Propellerwelle. Abnahmen durch Durch seine besonderen Eigenschaften ist er auch Germ. Lloyd, TUV, hervorragend fur die Verwendung in der chemischen Norske Veritas etc. und petrochemischen Industrie, den Einsatz in Meereinbaufertig – nach Zeichnung oder Muster und Brackwasser und im Offshore-Bereich geeignet. Der Werkstoff 1,4462 vereint hohe Betriebssicherheit und lange Lebensdauer. RSK Stahl- und Fertigteile Produktions- und Vertriebs GmbH

Hasenkamp 1 · 25482 Appen · Tel. 04101-54 52 0 · www.rsk-stahl.de





Premium Marketing and Event Services



TMI GmbH | Industriestr. 27 b | 22880 Wedel | Tel: 04103-800 280 | www.tmi-world.com

eBike-Neuheiten 2012

Elektro-Mobilität in Hamburg







Besuchen Sie unser Ladengeschäft und lassen Sie sich kompetent beraten.
eBike-Store - Lindenplatz 1 - 20099 Hamburg (St. Georg)
web: ebikestore.de phone: 040 20933 2210