



Blinkfüer

*Segel-Club Oevelgönne
von 1901 e.V.*



Ausgabe 2/11



muss immer erst was passieren?



Selten haben sich die Nachrichten aus der Welt so überschlagen wie in den vergangenen Tagen: Seit zehn Tagen gerät die abendliche Programmfolge im Fernsehen regelmäßig durcheinander, weil in aktuellen Sondersendungen über die neuesten Entwicklungen nach dem verheerenden Erdbeben mit folgendem Tsunami und noch immer nicht absehbaren atomaren Folgen nicht nur für Japan informiert wird. Man hält inne und verfolgt gebannt die meist schrecklichen Neuigkeiten. Erst langsam gelingt es, die Dimensionen der Katastrophe in Japan zu erfassen. Die Weltöffentlichkeit blickt entsetzt nach Fukushima auf die verzweifelten Versuche der Kraftwerksbetreiber, die weitere Ausweitung der Katastrophe zu begrenzen. Größte Besorgnis erweckt dabei der Umstand, dass es immer noch erhebliche Zweifel an einer wahrheitsgemäßen Information durch Betreiber und Regierung gibt. Man könnte meinen, Japan sei weit weg, aber nicht nur die hektischen Reaktionen unserer Politiker belegen, dass die Geschehnisse in Japan auch für uns Auswirkungen haben!

Auch unser Segelrevier, die Elbe, ist gesäumt von drei Kernkraftwerken (sowie einer seit Ende 2003 und noch längstens für etwa 30 (!) Jahre im Rückbau befindlichen Anlage in Stade), von denen zwei (Brunsbüttel und Krümmel) seit Jahren wegen verschiedener

Störfälle in der Kritik und nicht am Netz sind. Insbesondere das bei Krümmel bemängelte Störfallmanagement des Betreibers, verbunden mit fragwürdigem Informationsverhalten, macht Angst.

Es bleibt zu hoffen, dass der plötzliche Meinungsumschwung der Bundesregierung in Sachen Atomenergie nicht, wie befürchtet, nur wahltaktischen Notwendigkeiten geschuldet ist, sondern ernst gemeint ist.

Wir Segler haben, nicht zuletzt durch unseren schönen Sport, ein besonders enges Verhältnis zur Natur. Wer segelt, muss sich mit der Natur arrangieren, kann nicht gegen die Natur handeln. Jeder Segler hat schon die Erfahrung gemacht, dass die Natur am längeren Hebel sitzt, wenn man sie nicht respektiert. Allerdings hält sich der Schaden in Grenzen, wenn man mal eine halbe Tide auf dem Böschrücken sitzt, weil man den Ostwind nicht einkalkuliert hatte, und selbst eine Kenterung wegen einer unterschätzten Gewitterböe ist zwar unangenehm, hinterlässt aber meist keine bleibenden Schäden. Ganz anders hingegen die menschlichen Fehler, die zu Tschernobyl und Fukushima führten: mit deren Folgen müssen noch Generationen leben! Mit der Hoffnung, dass es gelingt, den Supergau auf das bisher bekannte Ausmaß zu begrenzen, wünsche ich Euch strahlungsfreie restliche Winterarbeit!

Petrus



Inhaltsverzeichnis

...muss immer erst was passieren??	Seite 1
Annonce Fa. Yachtprofi.de	Seite 1
Annonce Fa. Optiker Sander	Seite 2
Inhaltsverzeichnis	Seite 3
Protokoll der Jahreshauptversammlung	Seite 4-11
Einladung zur Aprilversammlung	Seite 12
Nachrufe	Seite 13
Termin zum Ansegeln2011/Gratulationen	Seite 14
Vom Preisskat am 15.01.2011	Seite 15
Protokoll der Jugendversammlung des SCOe	Seite 16
Schon mal richtig schnell gesegelt...?	Seite 17-18
Welches Antifouling ist erlaubt ?	Seite 19
Frühjahrsversammlung der Gruppe Nedderelv	Seite 20-21
Mit „Lilly“ auf Sommertour 2010	Seite 22-24
Buchbesprechung	Seite 25-26
Es kommt immer besser als erwartet	Seite 27- 30
Annonce Rechtsanwälte Krüger	Seite 31
Annonce Arne Krogmann Elektronik Service	Seite 31
Impressum	Seite 32



Einladung zur April-Versammlung

Einladung zur Monatsversammlung

am Mittwoch, den 06. April 2011 um 19:00 Uhr im Clubheim am Köhlfleet,
Antwerpenstr. 19.

Tagesordnung:

1. Genehmigung des Protokolls der Jahreshauptversammlung
2. Neuaufnahmen
3. Was sonst noch anliegt

Es liegen Anträge auf Aufnahme in den S.C.Oe. vor von

1. Andreas Müller, geb. am 22.06.1944,
Rentner,
Harvestehuder Weg 88, 20149 Hamburg,
neuer Eigner der SY „Rio“,
vorgeschlagen von Günter Hesse und Gerd Wulff
2. Ludger Baumann, geb. am 27.01.1956
Dipl. - Sozialarbeiter,
Wittland 47 a, 22589 Hamburg
Eigner einer Hunter Sonata,
vorgeschlagen von Martin Krings und Frank Reinecke
3. Jörg Neumann, geb. am 15.10.1953,
Schriftsetzer,
Köterdamm 60, 21129 Hamburg
neuer Eigner der SY „Fee“,
vorgeschlagen von Jonas Mikuteit

Info zum neuen Schlengel Info zum neuen Schlengel

Der Auftrag zum Bau des weiteren Betonschlengels ist erteilt. Nach den uns vorliegenden Informationen ist mit dem Bau bereits begonnen worden. Die Lieferung erwarten wir für Anfang April. Einen Abnehmer für den alten Holzschlengel haben wir bisher noch nicht. Wer hier noch eine Idee hat: bitte bei Toddy oder Petrus melden!



Einladung zur April-Versammlung

Einladung zur Monatsversammlung

am Mittwoch, den 06. April 2011 um 19:00 Uhr im Clubheim am Köhlfleet,
Antwerpenstr. 19.

Tagesordnung:

1. Genehmigung des Protokolls der Jahreshauptversammlung
2. Neuaufnahmen
3. Was sonst noch anliegt

.....
.....

.....
.....

Info zum neuen Schlengel Info zum neuen Schlengel

Der Auftrag zum Bau des weiteren Betonschlengels ist erteilt. Nach den uns vorliegenden Informationen ist mit dem Bau bereits begonnen worden. Die Lieferung erwarten wir für Anfang April. Einen Abnehmer für den alten Holzschlengel haben wir bisher noch nicht. Wer hier noch eine Idee hat: bitte bei Toddy oder Petrus melden!

Nachrufe



Nach langer schwerer Krankheit ist unser Segelkamerad

Jürgen Reimers

am 20. Februar im Alter von 72 Jahren auf seine letzte Reise gegangen. Jürgen war seit fast 55 Jahren Mitglied im SCOe. Insbesondere in den letzten Jahren war Jürgen, der ja nicht weit vom Club entfernt in Finkenwerder wohnte, im Club aktiv: mit seiner Adler 34 „Pan“ nahm er an vielen geselligen Vereinsveranstaltungen teil und war auf der Pagensandregatta als Begleitboot dabei. Viel Zeit verbrachte er in der Halle bei der grundlegenden Überholung seines Schiffes.

Trotz krankheitsbedingter Einschränkungen hielt Jürgen den Kontakt zu uns und es wurde deutlich, welche große Bedeutung Schiff und Club für ihn hatten.

Wir haben einen unser langjährigsten Kameraden verloren und werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren!

Seiner Frau Silke wünschen wir Kraft und Zuversicht, ihr gilt unser Mitgefühl.

Der Vorstand

Am 28. Februar verstarb für uns völlig überraschend unser Segelkamerad

Bernd Linke

im Alter von 70 Jahren nach kurzer schwerer Krankheit. Bernd war seit 1963 SCOe-er. Nach Jahren auf Piraten sowie einer H-Jolle wurde, der wachsenden Familie entsprechend 1974 eine Bianca 27 erworben, die Bernd zusammen mit Segelkameraden direkt aus Rudkøbing überführte.

Seit 1981 war die „Sommerwind“, eine Cumulant 35, das Traumschiff der Familie. Da Bernd mit seiner Frau Helga und den Söhnen südlich der Elbe wohnte, lag das Schiff bei Heuer.

Bernd war im Winterhalbjahr regelmäßig im Club, um sein Schiff akribisch zu pflegen und zu optimieren, aber auch um seine Freunde zu treffen. Mit Klaus Anderson, Bernd Schäfer und Volker Gülzow wurde regelmäßig gemeinsam „Mittag“ gemacht.

Wir haben mit Bernd einen hilfsbereiten Segelkameraden verloren und werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren!

Unser Mitgefühl gilt seiner Frau Helga und den Söhnen.

Der Vorstand



Termin zum Ansegeln 2011/ Gratulationen

07./08. Mai. 2011 **Gemeinsames Ansegeln mit der SVN nach Stade**

Zum diesjährigen Ansegeln möchten wir Euch gerne nach Stade locken! Samstagvormittag wird die Regatta „Rund um die Wurst“ vom Hamburger Yachthafen aus gestartet (Regattabahn wird noch festgelegt, jeder misst seine Zeit selbst). Für diejenigen Segelkameraden, die schon am Freitag nach Stade fahren gibt es dort am Samstagvormittag eine Stadtrallye. Am Nachmittag wird es bei einem Glas Sekt, O-Saft oder Sherry eine kleine Preisverteilung zur Regatta bzw. Rallye geben und zu um 18:00 Uhr ist das Theodor-Hermann-Zimmer im „Inselrestaurant Heinz Bartsch“ gebucht wo wir gemeinsam schlemmen können. Es wird für den Abend eine verkleinerte Auswahl an Speisen geben.

Wir hoffen auf zahlreiches Erscheinen und tolles Wetter!!!

Zur Info: NW in Stade am Samstag, den 07.05. 14:10 Uhr am Freitag ca. 30 min eher.

Als kleiner Vorgeschmack kann die Homepage des Restaurants besucht werden unter:

<http://www.insel-restaurant.de>



Gratulationen

Die besten Wünsche gelten unseren Mitgliedern, die in den kommenden Wochen einen runden oder besonderen Geburtstag feiern können!

8	4	Gerhard	Schmidt	79
9	4	Uwe	Böhling	65
10	4	Herbert	Braudorn	75
10	4	Werner	Stüwe	76
10	4	Ingo	Holzhäuser	45
12	4	Klaus	Auhagen	80
12	4	Jens	Riebesehl	45
13	4	Jörg	Hänke	72
18	4	Erich	Sander	74
26	4	Harry	Hinrichs	82



Preisskat am 15.01.2011



Am Sonntagnachmittag fanden sich in diesem Jahr 11 Segelkameraden zusammen, die für einen Einsatz von 5,- Euro wieder um das größte Stück Kasseler spielen wollten. Da es bei dieser etwas ungünstigen Anzahl von Spielern einen Dreier und zwei Vierertische gab, dauerten die Runden etwas länger als gewohnt, doch die Spieler waren in ihrem Element. Nach der ersten



Spielrunde wurden noch einmal neue Plätze gelost und es wurde bei guter Stimmung bis in den Abend gereizt und gestochen.

Der diesjährige Gewinner war Ralph mit über 1000 Punkten und lag somit weit vor dem Zweitplatzierten. Jeder Spieler ging jedoch mit einem Preis nach Hause, wodurch alle glücklich und zufrieden waren und bestimmt im nächsten Jahr wieder mit von der Partie sind.

Euer Festausschuss.





Protokoll der Jugendversammlung des SCOe am 12.02.2011

Beginn: 10Uhr

Ort : SCOe Clubhaus

TOP 1: Wahl des stellvertretenden Jugendwartes

Feststellung der Beschlussfähigkeit: der Vorstand stellt fest, dass die Versammlung beschlussfähig ist. Anni stellt sich zur Wahl auf. Anni wird einstimmig gewählt.

TOP2: Kutter

Der Kutter liegt nach der Hanseboot in der Halle und ist leider Mannschaftslos. Anni und Andrea erklären sich dafür bereit den Kutter, mit ehemaligen Kutterseglern der Möwe fertig zu machen. Auch einige Optikinder haben Interesse mitzuhelfen. Der Termin wird nochmal per Rundmail bekanntgegeben. Andrea und Anni bieten an, mit Interessierten Jugendlichen im Sommer Kutter zu segeln und vielleicht auch mal ein WE mit Übernachtung los zu fahren. -> Terminvorschlag folgt.

TOP3: Pirat

Der Vereinspirat wird zurzeit von Jasper Neumann und Max Lawall gesegelt. Das Training findet im SVWS statt.

TOP4: Opti

Das Anfängertraining am Freitag wird von Elke geleitet 16-18Uhr. Elke hat hier 8 Kinder, damit es nicht zu Engpässen bei den Booten kommt, da Mischen auch Freitagstraining macht von 17-19Uhr wird es da nochmal eine Absprache geben. Elke benötigt 5 Boote.

Andrea gibt bekannt, dass es ab 2011 eine Bootsbenutzungsgebühr für die Optis geben wird. Die genaue Summe sowie ein Schreiben geht noch an die Eltern raus.

Optitaschen: Die Optitaschen werden alle am 27.03.2011 auf Vollständigkeit geprüft.

Um 10.55 schließt Andrea die Sitzung.

Ann Christin Bross



Schon mal richtig schnell gesegelt?

Die blau grünen Eisflächen sausen an mir vorbei. Voraus eine Schneewehe... ausweichen? Zu spät- und schonkrachen die feinen Eiskristalle gegen mein Plastik-Visier !



Auf dem Roskildefjord

Schwarzes Eis voraus! Der Wind legt zu. Die Schot noch dichter und der Schlitten springt an wie ein Rennpferd, doch viel schneller: 45-50 kn. Alles zittert, von der Pinne bis zur Mastspitze... Wahnsinn; Adrenalin pur! Die Luvkufe steigt. Jetzt etwas auffieren. Die Kufe knallt auf das harte Eis-Oh, mein altes Kreuz!! Irgendwelche Eis-spalten voraus? Bloß nicht längs in einen dieser Risse kommen, denn dann gibt es eine doppelten Ritt-berger. Wo ist die aufgebrochene Fahr- rinne?

Da, voraus sind aufgetürmte Eis- schollen. Jetzt ein vorsichtiger Auf- schießer. Ich schlittere noch 10m quer und der Schlitten läuft lang-

sam aus.

Ein leichtes Schlagen des Segels. Es ist gar nichts mehr los. Ausstei- gen- aber langsam. Es ist A... glatt. Wo ist Claus Lindemann? Wir hat- ten abgemacht immer in Sichtweite zu segeln. Besonders auf so weit- läufigen Seen wie dem Mälär-See bei Stockholm. Man weiß ja nicht, ob das Eis überall hält, oder sind da warme Quellen oder große Risse mit weichem Eis an den Kanten?

Auch plötzlicher Bruch an diesem hauchdünnem Rigg können Dich überraschen. Wenn dann noch der Schlitten zu Fuß über das glatte Eis nach Hause geschoben werden muss, ist der Tag gelaufen... .

Claus ist als kleiner weißer Punkt im Süden zu sehen. War das die Richtung zurück zur Marina? Von hier aus sieht die ganze Küste mit ihren vielen Schären überall gleich aus.



Die Schlitten auf dem Siljansee

Also los: Bremse hoch, etwas an- schieben, Pinne in die eine Hand, Schot in die andere. Jetzt ein



Schon mal richtig schnell gesegelt?

kurzer Satz in den Schlittensitz, Schot dicht und ab geht's.

Vor dem Wind wird es ganz gemütlich. Ich bin nicht schneller als der Wind.

Aber jetzt muss ich anluven. Das ist bei dieser Windstärke schon kritisch. Durch die weit achtern angreifenden Wanten kann man den Baum nur maximal 45 Grad aufhängen.

Eine Boe packt mich Raum. Der Schlitten springt an. Oh, oh! Bloß nicht über Kopf gehen. Pinne vorsichtig Steuerbord... geschafft; am Wind ist der Schlitten wieder beherrschbar und ich kann Vollgas geben. Claus steht neben meinem Schlitten auf dem Eis, den schweren Helm in der Hand. Ich komme neben ihm zum stehen: "Wie wars?" „Gut...“ „Hol mal die Buddel raus“. Wir segeln den DN709 und den

DN710 der internationalen DN Klasse, die in Nordamerika und in Nordeuropa sehr verbreitet ist.

Beide Schlitten mit Zubehör können gerade noch mit Claus' Mercedes Kombi transportiert werden. Und das geht dann so: Es wird kalt. Alle Arzttermine abarbeiten: Wo ist Eis? Liegt Schnee auf dem Eis? Das Netzwerk sagt: Eis ist OK. Also los! Hin nach Ulsnis. Dort wird aufgesattelt. Auf das Autodach kommen 2 Bootskörper, 2 Planken, 3 Masten, 4 Segel mit Baum. Alles andere kommt in den Kofferraum.

Höchstgeschwindigkeit 130 km/h. Zum Mälarsee brauchen wir 1,5 Tage, nach Masuren 2 Tage. Hier vor der Tür ist es uns natürlich am liebsten. Die weiteste Fahrt ging nach Söderhamn, das 200 km nördlich von Stockholm am Bottischen Meerbusen liegt. Aber das ist eine andere Geschichte ...



Eissegler am Moldau Stausee in Tschechien

Gerd Lorenzen

Welches Antifouling ist erlaubt ?

aus den Mitteilungen des DSV



Auszug aus:
Mitteilungen des Deutschen Segler-Verbandes I-2011- zur Information Ihrer Vereinsmitglieder -

Top16:RatgeberAntifouling

Wer im Frühjahr vor der Frage steht, welcher Unterwasseranstrich der richtige für sein Schiff ist, erhält wertvolle Hinweise auf www.bewuchs-atlas.de. Im Menü "Wassersport" ist dort unter anderem die sogenannte Bewuchs-Datenbank veröffentlicht, die umfangreich über die Bewuchsverhältnisse in verschiedenen deutschen Segelrevieren informiert und Empfehlungen für das jeweils geeignete Antifouling gibt. Die Datenbank ist in den vergangenen Jahren in Kooperation des Deutschen-Segler-Verbandes mit dem Hamburger Forschungsinstitut „Limnomar“ entstanden.

Top17:Unterwasseranstriche-

Fristverlängerung für Antifouling
Nach Inkrafttreten der EU-Biozidrichtlinie dürfen künftig nur noch Antifoulinganstriche verwendet werden, deren Wirkstoffe registriert und in den Annex 1 (Positivliste) aufgenommen wurden. Nach Aussage des Umweltbundesamtes gibt es bei der Prüfung der Stoffe aber noch erhebliche Schwierigkeiten. Deshalb dürfen die derzeit im Handel befindlichen biozidhaltigen Unterwasseranstriche im Sportsektor noch **bis zum 13. Mai 2013** genutzt werden. Parallel dazu

gibt es Bemühungen, Anstriche auf Nanobasis zu entwickeln. Das des Umweltbundesamtes die Wirksamkeit dieser nanobasierten Anstriche untersucht. Das Ergebnis ist jedoch ernüchternd: Die erste Generation der Nanoprodukte ist für den Sportbootbereich nicht ausreichend wirksam und kann nicht als Ersatz für biozidhaltige Unterwasseranstriche dienen. Es sind jedoch sehr viele Produkte in der Entwicklung, sodass künftig mit einer besseren Wirksamkeit gerechnet werden kann.

18: DSV-Forum zur Unterwasserreinigung von Sportbooten

„...Auch ein anderes Problem ist in den Fokus getreten: die Einschleppung fremder Arten. Die International Maritime Organisation (IMO) erarbeitet derzeit Empfehlungen zur Minimierung der Einschleppung fremder Arten durch Biofouling an Schiffsrümpfen. Der Deutsche Segler-Verband setzt sich bei der IMO dafür ein, die Auswirkungen auf den Sportbootbereich in einem praktikablen Rahmen zu halten...“.

Mit freundlicher Genehmigung des DSV



Frühjahrsversammlung der Gruppe Neddderelv

am 5.März 2011 in der HYG

Bei der von ca 40 Teilnehmern besuchten Veranstaltung war auch Herr Bömlak vom Landes Segler Verband Niedersachsen anwesend.

Ein Vertreter der Yachtversicherung Pantaenius hielt ein Referat über Yachtversicherungen im allgemeinen und über die Risiken beim Abschluss von Versicherungsverträgen.

Er stellte die 8 Schwerpunkte der Versicherungsfälle heraus:

Top 8: Transportschäden

Schäden beim Transport von der Werft / Verkäufer zum Käufer. Hierbei ist Klärung des Eigentumsübergang zu beachten. Unfälle und Schäden beim Kranen sind in den Policen aufzunehmen. Transport auf Vereinsgelände zählen zum öffentlichen Verkehr. Schäden beim Transport mit dubiosen Slipwagen können zu Abschlägen bei der Schadenregulierung führen.

Top 7: Feuer und Explosionen

Hallenbrände, Feuer und Explosionen an Bord sind gar nicht so selten. Hier ist in erster Linie zu klären, ob der Hallenbetreiber entsprechend den Risiken versichert ist. Wichtig ist „was erhalte ich vom Versicherer bei Totalschaden, ist die Entsorgung im Versicherungsumfang, sind die Bergungskosten im Vertrag enthalten“

Top 6: Untergang; Wassereinbruch

Ist die Versicherung 24 Stunden erreichbar? Die schnelle Schadensaufnahme ist besonders wichtig.

Top 5: Mastbruch; Technische Defekte aller Art

Hier gilt es Versicherungsschäden „ Neu für Alt „ zu versichern. Ausschlüsse bei der Versicherung beachten.

Top 4: Diebstahl-Schäden; Ausrüstungsgegenstände gravieren lassen (Eigentumsnachweis).

Gegenstände verschlossen halten (grobe Fahrlässigkeit beim Diebstahl nicht gesicherter Gegenstände!) Bis zu 70% der Diebstähle können aufgeklärt werden.

Top 3: Grundberührung; Strandung

Wie bekannt hat der Berger bei Erfolg das Anrecht auf die geborgene Sache. Bergungskosten bei Gewerblichen oder privaten Bergern sind erheblich. Die DGzRS berechnet für Bergungen € 300. In die Versicherungspolice „ unbegrenzte“- Übernahme von Bergungskosten mit aufnehmen.

Frühjahrsversammlung der Gruppe Nedderelv



Top 2: Höhere Gewalt

Blitz, Sturm, hohe Eis u. Schneelast mit versichern

Top 1: Kollision

Der Anteil von Versicherungsschäden auf Grund einer Kollision beträgt ca. 30 %. Trotz aller möglichen navigatorischer Hilfsmittel und GPS sind Kollisionen nicht immer zu vermeiden.

Nach den Ausführungen des Versicherungsagenten (kaum Werbung!) folgte der Revierreport.

Zur Elbvertiefung gibt es zur Zeit keine Neuigkeiten. Die Deichsicherheit am niedersächsischen Elbufer ist lt. unserem Bundesverkehrsminister Ramsauer auch nach einer Elbvertiefung gegeben.

Diese Aussage steht im Widerspruch zu den Befürchtungen der Anwohner und Umwelt-Experten.

Die Planfeststellungs-Unterlagen zur Fahrrinnenanpassung der Elbe sind jetzt den zuständigen EU-Behörden zur Prüfung vorgelegt. Wann eine Stellungnahme dazu erfolgt ist noch offen. Die Grp. Nedderelv wird ihre Gedanken und Bedenken zu der geplanten Elbvertiefung an die EU in Brüssel richten.

In unserem Revier sind 2011 einige Jubiläen zu verzeichnen:

SVG Glückstadt feiert sein 90 jähriges Gründungsfest

SVWS Wedel feiert sein 75 jähriges Gründungsfest

HYG Wedel feiert sein 50 jähriges Gründungsfest

Grp. Nedderelv feiert sein 60 jähriges Gründungsfest

Als neues Mitglied wurde der MBCS (Motor Boot Club Schulau) Wedel aufgenommen.

Der Gruppe Nedderelv gehören jetzt im sechzigsten Jahr 41 Vereine an. In der Grp. Nedderelv sind zur Zeit 3850 Segelboote, 400 Opti's, 1107 Motorboote und 9303 Mitglieder gemeldet.

Die Jubiläumsregatta „ Nedderelv findet am 18.06.2011 statt, die Nedderelv Opti-Regatta am 9/10. Juli in Kolmar.

Weiterhin wurde über den Elbefonds, über das Projekt „Wassersport Initiative“, Neuerungen im Führerscheinwesen und der Arbeit im Arbeitskreis „Integrierter Bewirtschaftungs- Plan IBP“ gesprochen. Die Finanzen sind in Ordnung, die Beiträge bleiben gleich.

Mit dem Wunsch mehr öffentliche Arbeit, mehr Info in den Vereinen zu leisten wurde die Veranstaltung geschlossen.

Der nächste Termin ist 12.Nov.2011 im Fährhaus Wischhafen.

Karl-Heinz Baumgartner

Obmann Grp. Nedderelv



Sommertour mit „Lilly“ 2010

Dies ist der Teil der Sommertour, den ich mit Harri (21 Jahre alt und ehemalige Kutterführerin der „Teufelsbrück“) und Bente (meine segelnde Nichte, 10 Jahre alt) gesegelt bin.

In einer der nächsten Blinkfuer werde ich noch zum 1.Sommertourteil, den Joschi und ich gemeinsam gesegelt sind, schreiben.

Sommertour 2010 Frauenteil



Bente und Harri auf „Lilly“

Samsö/Langör. Nach dem Frühstück legen Harri (eigentlich Kathrin, Harri ist ihr Kuttername) und ich ab, unter Motor. Leider ist auch draußen das Wasser spiegelglatt, so bleibt der Motor an. Es geht nördlich an Samsö hoch, dann westlich durch die Enge im Norden von Samsö, um dann Richtung Süden, um erstmal nach Thunö zu fahren, denn für einen ganzen Motortag reicht unser Dieselvorrat möglicherweise nicht mehr. Leider ist beim Kaufmann der Tank so gut wie leer, wir kehren nach unserem Fußmarsch mit nur 5Liter Diesel, frustriert an Bord zurück. Weiter,

wo ist die nächste Tanke auf dem Weg nach Süden? Wir laufen Hov an. Und nach einer kleinen Auseinandersetzung mit dem Automaten für alle „Hafenangelegenheiten“, ist der Tank gut mit Diesel gefüllt und wir können nonstop weiter reisen. Bis nach Bogense auf Fünen, wo abends Bente an Bord kommen soll. Unterwegs simsens wir schon miteinander, über wichtige Dinge wie, was gibt es noch zu essen und ist in Bogense ein Badestrand? Gegen 21.00 kommt mein Bruder Uwe mit seiner Tochter. Während wir schon mal eine leckere „Samsö-Gemüsesuppe“ kochen, gehen die beiden schnell noch an den Strand zum baden (es macht auch nichts, dass es pulloverkalt ist und langsam dämmrig wird). Uwe fährt nach dem Essen wieder Richtung Heimat und wir richten uns gemütlich zu dritt ein.

Der nächste Tag ist leider ein trüber Regentag, ohne Wind, so dass wir einen Stadtbummel unternehmen und uns den Tag mit Eis und Kuchen versüßen. Bente ist, trotz anhaltendem Regen, nicht von einem nachmittäglichen Bad abzuhalten.

Am Montag stehen wir früh auf. Ablegen um 7:50 Uhr. Wind NW 5, Böen bis 7! Vor der Tür setzen wir Segel: Groß und Arbeitsfock.

Bente geht an die Pinne, so können wir bequem zu zweit ein Reff einbinden. Schön, eine Hand mehr an Bord zu haben. Und noch schöner, eine kleine superfittede Seglerin!

Mit „Lilly“ auf Sommertour 2010



Bente steuert uns nämlich fast bis in den kleinen Belt und Harri und ich sitzen als Trimmgewichte auf der Kante.

Die Reise ist heute so schnell, dass wir schon gegen 15:00Uhr in den Baagøer Hafen einlaufen. Hier gibt es jetzt viel Platz, denn er ist erweitert worden und man liegt jetzt mit Heckpfählen an neuen Stegen. Am nächsten Tag hat der Wind gedreht: SE 5-6, also mal wieder ein Reff und Arbeitsfock. Eine Stunde später sogar das 2. Reff, der kleine Belt zeigt sich nicht gerade von seiner besten Seite. Gegen Spätnachmittag nehmen wir vor Dyvig die Segel weg und motoren zu einem geschützten Ankerplatz in der Mjelsvig. Wir machen das Schlauchboot klar und damit einen Ausflug in den Hafen um die Ecke. Abends, als es schon lange dunkel ist, fängt es an zu grummeln. Bente schläft schon, als ein Gewitter losbricht. Der Wind steht jetzt so, dass wir auf Legerwall liegen. Wir entschließen uns, Anker aufzunehmen und in den Hafen um die Ecke zu Motoren. Das Problem ist nur, rundum ist es flach, keine Seezeichen, Regen der noch zusätzlich die Sicht mindert. Zum Glück hatte ich vorm dunkel werden noch grob die Landmarken (Häuser und Bäume) gepeilt, in der Richtung wo die einzige Tonne am Eingang der Bucht liegt. Jetzt fahren wir mit minimaler Geschwindigkeit und 0,1 bis 0,5m Wasser unterm Kiel in tiefschwarzer Nacht aus der Bucht

raus. Die ersten Stege sind alle belegt. Der Motor stockt einmal fast unmerklich. Ich sage das Harri, damit wir notfalls schnell an den nächsten Pfahl gehen können. Drüben beim Hotel hatte ich am Tag noch freie Plätze gesehen, also rüber fahren, hoffentlich stottert er jetzt nicht noch mal! Tatsächlich sind dort noch mehrere Boxen frei. Wir fahren langsam, schon etwas gebremst in eine hinein. Da setzt der Motor aus und unser Schwung reicht genau bis zum Steg- Glück gehabt! Trotz der Nachtzeit (es ist 1:00 Uhr), nimmt uns jemand am Steg wahr.

Motorschraubtag!!

Wir können das Problem eingrenzen: leider, so mal eben vor Ort, nicht reparabel, was heißt, Schiff liegen lassen oder ohne eigene Motorkraft nach Hause, nach Hamburg! Eine sehr nette ältere Herrencrew bietet uns an, uns am nächsten Tag mit durch den Alsen-sund und vor allem, durch die Brücke in Sonderborg mitzunehmen, wenn Flaute ist.

Donnerstag, 9:00 Uhr. Es ist Flaute. Ablegen und in Schlepp beim „Traumdrache“. Die Schlepptour durch den Alsen-sund ist trotz Nieselregen ein bisschen wie ein Fotoshooting, die Herren haben die ganze Zeit nichts anderes vor, als uns abzulichten. Hinter der Brücke ist leider immer noch kein Wind, netterweise werden wir deshalb noch bis Kalkgrund weiter geschleppt, bis sich ein Lüftchen ein-



Sommertour mit Lilly 2010

stellt. Unterwegs hatten wir Zeit zum Basteln, deshalb gibt es für den netten Schlepper als Dankeschön einen „Kutter-Brüller“ (etwas schwach zu dritt) und eine Flasche guten Rotwein mit zwei gefalteten Papierschiffchen, als Schleppverband zusammen gebunden.

Der Segeltag wird recht wechselhaft. Der Wind nimmt stetig zu, so dass wir beim Stollergrund von der

Genua auf die Arbeitsfock wechseln müssen. Harri kämpft mit Seekrankheit und legt sich zeitweilig in die Koje. Bente geht es auch nicht so gut. Ausnahmsweise halte ich mal die Stellung. In der Kieler Förde flaut es langsam wieder ab, so dass wir um 18.30 unseren 1. Anleger unter Segeln wunderbar hinkriegen. Über unser heute wohlverdientes Essen schreibt Bente.

Uta

Utas Lieblingsrestaurant nach der Sommertour ist „die Villa“, die aber wegen Renovierung geschlossen war. So standen wir etwas dumm da und haben darüber nachgedacht, wo wir stattdessen hin gehen könnten. So kamen wir auf den Italiener am Hafen, im alten Speicher.

Der Kellner war hocheifrig, drei fröhliche, kichernde Mädels zu bedienen. Nach einem großen Vorspeisen-Salat, wurde die Pizza für Harri und Uta und die Lasagne für mich serviert. Uta war so satt, dass sie keinen Nachtisch mehr essen konnte. Harri und ich haben aber noch ein großes Eis in uns rein gestopft. Nach dem Essen kugelten wir uns zum Steg runter, um noch vor dem Schlafen gehen, einen Schlepp für den Kanal für morgen zu suchen. Als wir einen gefunden hatten, gingen wir zur Koje.



Bente

Buchbesprechung



Buchtipps: "Unser wildes freies Leben"

Eine Seefahrt, die ist lustvoll

Was ist schöner, als allein zu segeln? Zu zweit zu segeln. Besonders, wenn man den Pazifik zum Revier erwählt. Man teilt die Freuden. Man teilt die Gefahren. Wenn man zudem auch noch die Koje teilt, kann es allerdings passieren, dass man irgendwann zu dritt segelt.

"Unser wildes freies Leben" schildert Birgit Maschler, die sich mit ihrem Gefährten Björn aufs Segelboot begeben hat, um ihre Lieblingsgefilde zu bereisen - die Inseln der Philippinen und Papua-Neuguineas - um schließlich wohlbehalten in Australien zu landen. So unterschiedlich die Archipele sind, eines ist ihnen gemeinsam: der Abstand zu Europa, der sich nicht nur in Seemeilen bemisst, sondern vor allem ein kultureller ist.

Die Begegnungen mit den Menschen und ihrer fremden, freundlichen Art, der Kontakt auch mit anderen segelnden Weltenbummlern ist einer der spannenden Aspekte des Buchs.

Manche der Inseln sehen so aus wie man sich Robinsons Eiland vorstellt. Genauso idyllisch sind sie auch. Helen Reef zum Beispiel, winziger Fleck mit Palmen im weiten Ozean am Rande von Palau. Gleichwohl sind diese Länder keine Paradiese. Sie sind Teil der Dritten Welt, belastet von (in Palau und Papua: deutscher) Kolonial-Geschichte und beschwert von medizinischen Problemen. Birgit Maschler verschweigt diese dunklen Seiten nicht, so wenig wie die Schwierigkeiten, die ein Pazifiktörn heraufbeschwört: eine Piratenattacke, bedrohlich tobende Stürme, nach denen ein "Land in Sicht" zur Heilsbotschaft wird. So liegen Unglück und Glück im Leben dicht beieinander.

Das größte Glück aber kam als Überraschung: Oleg. So heißt der unverhoffte Sohn, empfangen auf hoher See, geboren vorsichtshalber in Lübeck. Er hat die Eltern nicht daran gehindert, die unterbrochene Segeltour bald fortzusetzen, diesmal mit Baby an Bord. Einmal auch fast über Bord. Eine Zehn-Meter-Yacht ist eben kein Laufstall. Und kleine Kinder werden so schnell seekrank. Doch (überstandene) Gefahren gehören dazu, zu einem wilden, freien Leben. Sie sind der Stoff für eine spannende, heitere Lektüre.

Birgit Maschler : "Unser wildes freies leben" Ein Pazifiktörn

240 Seiten, 36 Farbfotos, 4 Karten, Format 13,5 x 21,5 cm, kartoniert Euro (D) 12,00 (ISBN 978-3-7688-3214-4) Delius Klasing Verlag, Bielefeld



Buchbesprechung

Buchtipps: "Piraten-Terror"

Meeres-Ungeheuer

Was regiert die Welt? Das Geld. Aber nicht nur. Auch Habgier, Neid, Wollust, Völlerei und was der Todsünden mehr sind. Neuerdings hat sich ein weiteres Übel hinzugesellt, und es wütet in vielerlei Gestalt: der Terror, als Mittel der Politik und der Piraterie.

"Piraten-Terror": Michael Kneissler, Seefahrer und renommierter Journalist, analysiert in dem packenden Tatsachenband aus dem Delius Klasing Verlag die organisierte Kriminalität auf den Weltmeeren: ein sensibles Thema, schonungslos beleuchtet von einem der derzeit besten Kenner der Gefahrenlagen auf den Weltmeeren.

Die Zeit der Barbaren mit Augenklappe und Holzbein ist lange vorbei. Ein Abriss der Geschichte der Piraterie in unseren Breiten sowie in Ostasien und der Karibik führt spannungsvoll in das Thema ein. Heute ist die Piraterie mehr denn je ein Geschäft, betrieben mit GPS und automatischen Feuerwaffen. Das Spitzenequipment kommt nicht von ungefähr: Mit dem Plündern von Schiffen und erst recht mit Lösegelderpressungen lässt sich sehr viel Geld verdienen - bzw. verlieren, aus Sicht der Versicherer und Eigner. Welches Ausmaß das Geschäft angenommen hat, belegen die Zahlen in diesem Buch. Weit ausgreifend sind auch die Jagdreviere der Piraten, die hier nach Territorien gegliedert beleuchtet werden: Ostasien, Ostafrika, aber auch Westafrika und die Karibik.

Erschwert wird der Kampf gegen das moderne Korsarentum durch eine äußerst knifflige Rechtslage. Auch hierüber verschafft der Autor einen ausgezeichneten Überblick.

Insbesondere beantwortet das Buch auch die Fragen, warum deutsche Geiseln bei Piraten besonders beliebt sind (sie bringen am meisten Lösegeld und am wenigsten Ärger) und warum die Kriegsmarinen der europäischen Staaten vor Somalia fast alle Piraten wieder freilassen, die sie auf frischer Tat ertappen.

Das Buch beschränkt sich nicht allein auf die harten Fakten. Es zeigt anschaulich auch die bittere Realität anhand von Berichten über Schiffsentführungen und ihrem -oftmals dramatischen Verlauf. Ein Bericht von der Kaperung der Sirius macht ohne Umschweife die Praxis der Freibeuter klar. Dazu kommen auch die Opfer zu Wort. Kurzum: ein aufwühlendes, ein notwendiges Buch.

Michael Kneissler : "Piraten-Terror" Organisierte Kriminalität auf den Weltmeeren

224 Seiten, 2 Karten, Format 14,5 x 21 cm, Klappenbroschur Euro (D) 18,00 (ISBN 978-3-7688-3196-3) Delius Klasing Verlag, Bielefeld

Beide Bücher sind erhältlich

Erhältlich im Buchhandel oder unter der Hotline (0521) 559 955

Ihr Ansprechpartner: Christian Ludewig, Telefon (0521) 559902, Fax (0521) 559901 E-mail: c.ludewig@delius-klasing.de

Delius Klasing Verlag, Siekerwall 21, 33602 Bielefeld, www.deliusklasing.de

Es kommt immer besser als erwartet- Eine Nordseetour



Um die Nordsee im Uhrzeigersinn zu umsegeln kann man entlang der ostfriesischen Inseln mit einem Sprung über den Kanal der englischen Ostküste folgend nach Norden fahren. Oder man entschließt sich, diagonal über die Nordsee gleich nach Schottland zu segeln. Diese Alternative spart viel Zeit, außerdem vermeidet man so die englische Ostküste. Bei durchschnittlich 5-6 Knoten Fahrt benötigt man 4 Tage und 3 Nächte. Es ist meiner Meinung nach ein Erlebnis der besonderen Art, 4 Tage nur geradeaus zu segeln. Jeder Tourensegler sollte es mindestens einmal wagen.

Voraussetzung ist ein entsprechendes Schiff und geeignetes Wetter. Das erste kann man sich als Mitsegler aussuchen, das zweite nur bedingt. Um nicht auf der weiten Nordsee so allein zu sein, wurde überlegt, sich der Regatta nach Edingburgh im Anschluss an die Nordseewoche anzuschließen. Dann hätten wir aber, wie sich später herausstellte auf der Doggerbank gewaltig einen auf die Mütze bekommen. So hatten wir, statt 8-9 von vorne, 2 Tage später, nach dem Motto: Es kommt immer besser als erwartet, 4-5 Windstärken von hinten.

Wenn man, wie wir als Pensionäre, nicht mehr so sehr auf die Zeit achten muss, ist es möglich, erst bei einer günstigeren Wetterprognose loszusegeln. Was aber nicht heißen soll, bei 6 Windstärken mit Schauerböen von vorn auf der Elbe im Hafen zu bleiben. Immerhin wollten wir auf direktem Wege nach Schottland! So hatten wir Gelegenheit nicht nur die Dichtigkeit des Ölzeuges, sondern auch die Wetterfestigkeit der Mannschaft und des Bootes zu testen. Diesmal nach dem Motto: Es ist gar nicht so schlimm wie vermutet. Man muss nur lossegeln, um abends in Glückstadt mit Matjesköstlichkeiten verwöhnt zu werden. Bis Cuxhaven am nächsten Tag Sonnenschein und Flaute. Weiter am folgenden Morgen um 3 Uhr mit dem ersten ablaufenden Wasser nach Norden über das Zehnerloch verlassen wir das Hauptfahrwasser, rechts an Helgoland vorbei, haben wir bald die weite Nordsee direkt vor uns. Bordroutine stellt sich ein. Entsprechend wechselnder Winde segeln wir mal mit Blister, dann mit Spinnaker, bis schließlich der Wind ganz einschläft. Motoren ist angesagt. Schließlich segeln wir keine Regatta.

Das, was eigentlich nicht passieren darf, aber doch immer wieder vorkommen kann, ereignet sich kurz vor einsetzender Dunkelheit. Plötzlich beginnt das Schiff gewaltig zu rütteln. Nach blitzschnellem Auskuppeln läuft der Motor ruhig weiter. Für die Störung kann es nur zwei Möglichkeiten geben: Entweder wir haben einen Flunken vom Propeller verloren, oder einen Tampen in der Schraube? Die erste Reaktion war: Das klären wir morgen früh, wenn es hell wird. Ob dann die See noch so ruhig wie momentan ist? Weiß aber keiner. Helligkeit und



Es kommt immer besser als erwartet- Eine Nordseetour

Wassertemperatur von 13 ° lassen es deshalb zu, sofort zu tauchen. Glücklicherweise mit dem besseren Ergebnis der 2 Möglichkeiten: eine riesige Plastikplane hat sich um den Kiel gelegt und um die Schraube gewickelt! Christo läßt grüßen! Wieder nach dem Motto: Ist alles nur halb so tragisch, hatten wir doch zufällig eine große Haushaltsschere dabei. Schon beim zweiten Tauchgang gelang es dem Skipper mit einem kräftigen Scherenschlag die Plane so zu durchtrennen, dass die Schraube augenblicklich frei kam und das ganze Gebilde achtern davon driftete. Die Maschine lief wieder rund, sicher auch, weil bei den ersten Fehlgeräuschen sofort ausgekuppelt worden war.

In der Folge briste der Wind auf, kam aber weiterhin von achtern, sodass die Genua ausgebaumt wurde. Bei zunehmendem Wind mit 6 bis 7 in den Böen und zunehmender Wellenhöhe, wurde eine stabile Bullentaille von eminenter Wichtigkeit. Eine Baumbremse allein zur Vermeidung einer Patenthalse ist damit vielleicht überfordert. Beim Surfen auf der Welle, zumal bei einer zusätzlichen Kreuzsee, lässt es sich nicht immer vermeiden, dass mal die Fock oder das Großsegel back schlägt. Dies kann fatale Folgen haben, wenn die Segel nicht entsprechend nach vorn gesichert sind. Die Befürchtung, man könne mit dem Bug unterschneiden, konnten die Besatzungsmitglieder, die das schon mal erlebt haben verneinen nach dem Motto: Ist alles ganz normal! Ein solcher Ritt auf den Wellen ist eigentlich genau das, was Segeln in freiem Gewässer so faszinierend macht. Und dann noch nachts bei Vollmond. Hinzu kommt, dass bei den sanft rollenden Bewegungen des Schiffes die Freiwache optimal schlafen kann. Kein Vergleich dazu, wenn man unter gleichen Bedingungen auf Gegenkurs gegenan bolzen müsste.

So kamen wir in 3 Tagen schnell und bequem nach Schottland und wären auf diesem Kurs fast nördlich an unserm Zielhafen vorbei gesegelt. Wir wollten aber unbedingt nach Peterhead, ein Ort, der sich von Cuxhaven kommend aufgrund seiner exponierten Lage anbietet, bevor man in den Moray Firth in Richtung Inverness nach Osten abbiegt. Der Kaledonien Kanal sollte das erste Highlight unserer Reise sein.

Aber 3 graue Städte, Peterhead, Fraserburgh und Buckie, die bei grauem Wetter doppelt grau wirken, lagen zuvor auf der noch zu bewältigenden Route.

Peterhead, an einer zugemauerten Bucht liegend, wird beherrscht von Versorgungern für die Ölplattformen. Ungewohnt für uns die Vorschrift sich über UKW vor dem Einlaufen und beim Auslaufen zu melden. Ein OK beinhaltet gleichzeitig die Zuweisung eines geeigneten Liegeplatzes mit Übernahme der Leinen an einer manchmal doch sehr hohen Kaimauer besonders bei Niedrigwasser. Nach anfänglichen Hemmungen entwickelte

Es kommt immer besser als erwartet- Eine Nordseetour



sich der Funkkontakt im weiteren Verlauf unserer Reise zu einer liebenswerten Gewohnheit. Wir hatten immer das Gefühl, willkommen zu sein. Überhaupt frage ich mich, warum Segler unterwegs nicht viel häufiger so auch Kontakt zur Großschifffahrt herstellen.

Trotz der freundlichen Begrüßung durch den Hafenmeister hatten wir Mühe, in Peterhead den hinter einer hohen Mauer versteckte Yachthafen zu finden. Dafür bot er alle Facilities, angefangen von der warmen Dusche, die nach 3 Tagen Seefahrt das größte Glück auf Erden bedeutet. Derartigen Luxus haben wir in Fraserburgh, einem Hafen, der vorrangig der Ausrüstung riesiger Fischtrawler diene, vergeblich gesucht. Diese Häfen, wie auch der nächste Hafen Buckie, sind reine Industriehäfen und bieten nichts, was wir Segler inzwischen grundsätzlich erwarten. Mit welchem Recht eigentlich? Für mich haben solche Häfen immer etwas Faszinierendes. Viele der gewohnten Einheitsmarinas, ausgestattet mit allen erdenklichen Facilities, bieten selten die Atmosphäre eines Verkehrshafens mit all den Dingen, die man dort entdecken kann.

Wir verließen die triste Ostküste mit ihren grauen Städten, als über dem Moray Firth in Richtung Binnenland statt grauer Wolken die Sonne schien. Es war als würde man beim Fernsehen von schwarz/weiß auf Farbe umschalten. Plötzlich tat sich eine Landschaft auf, wie man sie am Sonntagabend im ZDF als Vorspann für Rosamunde Pilcher Filme kennt. Gigantisch anmutende Herrenhäuser inmitten parkähnlicher Gartenanlagen, geschmückt mit riesigen leuchtend gelb blühenden Ginsterbüschen.

Kurz vor Inverness am dortigen Fort George wird das Fahrwasser sehr eng. Wir trauten unseren Augen nicht, als am Strand direkt vor uns hunderte von Menschen mit Fernrohren bewaffnet in unsere Richtung starrten. Ein Empfangskomitee? War unsere erste Vermutung! Aber weshalb? Sekunden später wussten wir warum. Plötzlich befanden wir uns mitten zwischen mehreren Grindwalen, die - fast gleich groß wie unser Schiff- spielerisch um uns herum schwammen. Ich glaube, noch nie wurden wir als Segler in diesem Moment von Menschen an Land um unsere Position an Bord so beneidet!

Kaum hatten wir dieses Ereignis verdaut, entdeckten wir ein neues Naturschauspiel. Wir sahen jetzt im Westen in der sich vor uns auftuenden Gebirgslandschaft eine gewaltige Kerbe. Dieser Knick in der Landschaft zieht sich von NO nach SW fast gradlinig quer durch Schottland. An beiden Seiten hohe Berge, die berühmten Highlands, und im Tal perlschnurartig aneinander aufgereiht Loch Ness, Loch Lochy und andere Löcher. Diese natürlichen Gewässer wurden vor nunmehr 200 Jahren durch den Kaledonienkanal miteinander verbunden. Seitdem können Schiffe über 50



Es kommt immer besser als erwartet- Eine Nordseetour

Meilen 29 Schleusen und 10 Drehbrücken quer durch Schottland fahren. Er diente dem Ingenieur von Platen 50 Jahre später als Vorbild für den Götakanal.

Die Einfahrt selbst ist weniger spektakulär. Nur weil wir wissen, wo wir suchen müssen, entdecken wir am Ufer das erst Schleusentor, von weitem eher einer Garageneinfahrt gleichend. Nach Anmeldung wie üblich über UKW, öffnet sich die erst Schleuse wie von Geisterhand. Nach dem Verlassen der Schleuse hatten wir das Gefühl über eine geflutete Wiese zu fahren, die auf einem Landvorsprung schon deutlich höher, als der eben verlassene Meeresspiegel lag. Am Ende der Wiese warteten wir vor der Eisenbahndrehbrücke, über die der berühmte, von einer Dampflok gezogene, schottische Nostalgiezug mit lautem Pfeifsignal zu unserer Begrüßung fuhr. Danach die nächste Schleuse. Nochmals ging es mehrere Meter nach oben und am Hang eines sanft ansteigenden Hügel entlang weiter rechts um den Hügel herum. Auf der gegenüberliegenden Seite, wie über einen grün bewachsenen Badewannenrand hinweg, blickt man von oben auf die unten im Tal gelegene Stadt Inverness.

Kurz vor der fünffachen Treppenschleuse liegt das Kanaloffice. Alle erforderlichen Formalitäten werden dort zuvorkommend erledigt. Die erst Nacht ist frei. Danach bezahlt man entsprechend der geplanten Verweildauer pauschal für die Kanalbenutzung in Tagen, Wochen oder Monaten. Für alle Facilitäten und Tore erhielten wir einen überall passenden Schlüssel, den wir am Ende der Kanalfahrt wieder abgeben mussten.



Am 04.06.2007 im Fischereihafen von Inverness. Fortsetzung folgt....

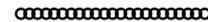
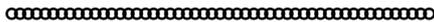
Annoncen Rechtsanwälte Krüger/ Arne Krogmann Elektronik Service



Rechtsanwältin
CLAUDIA KRÜGER
Emkendorfstraße 12, 22605 Hamburg
Tel.: 040 / 880 99 510
Mobil: 0173 / 23 909 21
email: attorney.CK@t-online.de

Tätigkeitsschwerpunkte:
Ehe- und Familienrecht
Erbrecht
Verkehrsrecht

Notar
Klaus-Th. KRÜGER
Rechtsanwalt
Ohechaussee 9, 22848 Norderstedt
Tel.: 040 529 69 02 / 03
email: kanzlei@hkt-jur.de



Navigationselektronik,
GPS, Radar, Autopiloten,
SAT TV, Wetterempfang



kompetent & preiswert

Arne Krogmann Elektronik Service · Adalbert-Stifter-Strasse 41 · 22880 Wedel
Tel: 04103-80 31 980 · Fax: 04103-80 31 981 · Mobil: 0172-45 32 32 4
email: arnekrogmann@gmx.de

ARNE KROGMANN
Elektronik Service



Blinkfuer Nr. 2/2011, 67. Jahrgang

Impressum

Herausgeber: Segel-Club Oevelgönne von 1901 e.V.
Geschäftsstelle: Pestalozzistr. 9, 22880 Wedel
Tel.: 04103/ 15 4 16
Internet: www.scoe.de,
e-mail: webmaster@scoe.de

Bank: Postbank Hamburg, Kto.-Nr.:181 450-209,
BLZ 200 100 20

Redaktion: Karen Krause, Kantstrasse 36, 22880 Wedel
Tel.: 04103/ 81030
e-mail: blinkfuer@scoe.de,
Wibke Jaufmann
Tel.:040/3898164
e-mail: Wibke-S@gmx.de

Clubhaus: Antwerpenstrasse 19, 21129 Hamburg
Tel.: 040/740 15 04

Druck:: Umschlag: Wascheck-Druck, Hamburg
Innenteil: DATA 2000 GmbH

Titelbild: John Bassiner, Hamburg
Auflage: 300 Stück

Das Blinkfuer erscheint 7x jährlich.

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Leserzuschriften müssen mit vollem Namen gekennzeichnet sein und drücken nicht unbedingt die Meinung der Redaktion aus. Eine eventuelle Kürzung bleibt vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit vorheriger Genehmigung des Herausgebers.

Redaktionsschluss für Blinkfuer 3/2011 ist 08.04.2011

Bitte beachten Sie die Angebote unserer Inserenten!