Blinkfüer

Segel-Club Oevelgönne von 1901 e.V.

Ausgabe 6/2020

Man könnte denken, es hat geschneit… Anholt!

Die November-Versammlung muss wegen der aktuellen Corona-Situation leider abgesagt werden!

Im Clubhaus ist eine Durchführung unter Beachtung des Abstandsgebotes nicht machbar!

Nun aber schnell in die Halle!

Man weiß nicht genau, ob man sich freuen soll, dass es so lange relativ gut gegangen ist oder ob die Sorge vor dem, was jetzt wieder losgeht, überwiegt: seit heute zählt auch Hamburg zu den Risikogebieten „über 50“ und wir müssen sowohl mit weiteren deutlichen Einschränkungen auch unserer Möglichkeiten rechnen als auch selbst genau überlegen, was vertretbar ist und was besser unterbleibt! Die kritischen vier Wochen seit der Pagensandregatta sind vorbei, ohne dass irgendein Anzeichen einer Infektion sichtbar geworden wäre. Wir können alle Crew-Listen vernichten. Schon vorher hatten wir entschieden, jedenfalls zunächst die November-Versammlung ausfallen zu lassen, da ein Treffen im Clubhaus unter Wahrung des Abstandes nicht möglich ist und die nun zweimal trefflich genutzte Halle wieder als Bootslager dient.

Das erste Slipwochenende ist erfolgreich absolviert, und der Mittelweg zwischen gegenseitiger Hilfe einerseits und Reduzierung von Kontakten und Abstandhalten andererseits wurde recht gut getroffen. Der renovierte Unimog läuft super, und auch der Trecker ist mit neuer Batterie und Kupplungsgestänge wieder einsatzbereit. Ich wünsche mir auch für die weiteren drei Wochenende ebenso umsichtiges Verhalten aller Beteiligten und dass uns kein Verbot wie im Frühjahr am Aufslippen auch der letzten Schiffe hindern wird. Achtet beim Betreten des Clubhauses bitte auf die Aushänge, die an die jeweils aktuelle Situation angepasst werden, und haltet euch an die Regeln.

Allen schlechten Nachrichten zum Trotz wird auch nach vorn geschaut: gerade werden die Regattatermine für die Saison 2021 festgelegt! Also, Kopf hoch! *Petrus*

Was aber auch alles am Köhlfleet auftaucht wenn der SCOe zum Slippen ruft: Sonnabend beim Blick über die Flutmauer!

PIMP YOUR RIGG!

Auf unserer Hydraulik-Walze verarbeiten wir Drähte für Wanten und Stagen bis 16 mm und ummantelte Relingsdrähte.

YACHTPROFI.DE

Gute Teile, guter Service.

Deichstrasse 1 • 22880 Wedel • Tel.: +49 (0) 4103 - 884 92 • E-mail: info@yachtprofi.de

Augenoptik Schöbel

kompetent – präzise – fair

Augenoptik Schöbel
Goethestraße 48
22880 Wedel

Telefon: (04103) 4136

Inhaltsverzeichnis

Nun aber schnell in die Halle! 1

Inhaltsverzeichnis 3

Ein Segelsommer im Limfjord..... 4-9

Herz-Transplantation am Club..... 10-12

Der Sand 13

Bilderrätsel 14

Protokoll der Oktoberversammlung ..... I-V

„Neuer Strom“ am SCOe ..... VI-VII

Gratulationen VIII

Interview mit Horst Latarius..... 15-18

Hafenverschlickung 19-21

Mein Lieblingshafen 22-23

Buchempfehlungen 24-25

Termine 26

Impressum..... 28

Ein Segelsommer im Limfjord 2020

Die Mündung des Limfjords und dessen Häfen Hals und Egense waren uns aus Zwischenstopps von früheren Segeltouren von und nach Göteborg und Læsø bereits bekannt. Im letzten Sommer erkundeten wir den Fjord Richtung Ålborg im Zusammenhang mit einem Ferienhausaufenhalt bei Hals. Damals reifte der Wunsch, den westlichen Teil des Limfjords in der nächsten Segelsaison zu ersegeln. Bereits Weihnachten buchten wir ein großes Ferienhaus am Hostrup Strand an der Venø Bugt. Als Hafen mit Liegeplatz für die „Kleine Freiheit“ während des Familienurlaubs an Land hatten wir Gyldendal Havn ausgesucht. In der zweiten Junihälfte 2020 sollte die Hanseat Richtung Limfjord mit zwei Personen (Margrit und Rudi)-Besatzung ablegen.

Doch dann kam CORONA und alles war in Frage gestellt. In weiser Voraussicht hatte Rudi die „Kleine Freiheit“ schon vor dem Lockdown einsatzbereit für die nächste Saison hergerichtet. Es blieb jedoch die Ungewissheit: 1. Dürfen wir rechtzeitig zur Sommersaison ins Wasser? und 2. Lassen uns die Dänen überhaupt in ihren Häfen anlegen bzw. an Land?

Anfang Mai überschlugen sich dann die Ereignisse (das Ferienhaus hatten wir gottlob nicht storniert!). Am 16. Mai konnten wir slippen und unseren Liegeplatz in Wedel ansteuern. Am 10. Juni kam dann die freudige Nachricht von Axel Sylvester (ESV), dass Dänemark für Gäste aus Deutschland die Grenzen öffne

(Mindestaufenthalt eine Woche). Als Nachweis sei entweder die bestätigte Buchung eines Ferienhauses oder die Anmeldung für sechs dänische Häfen vorzulegen.

Sicherheitshalber schickten wir am 15.06. eine Mail an die FLD (Foreningen af Lystbådehavne i Danmark) mit der Liste der dänischen Häfen (Bagenkop, Rudkøbing, Nyborg, Kerteminde, Ballen und Grenaa) unserer geplanten Route Richtung Limfjord. Die Buchungsbestätigung kam postwendend per Mail. Unserer Reise stand nichts mehr im Wege!

Bei vielversprechendem Sommerwetter (30 Grad im Schatten) machen wir uns auf den Weg durch den Nord-Ostsee-Kanal. Inzwischen bauen sich die ersten Tiefdruckausläufer über dem Nordatlantik auf. Das erste Sturmtief erreicht uns bereits in Rudköbing, das nächste in Grenaa. An der Mündung des Limfjord machen wir am 8.07. im Hafen von Egense fest, die gemütliche Alternative zu dem stets überfüllten Hafen von Hals (www.egense-sejlklub.dk). Trotz herrlicher Umgebung, gemütlichem Clubhaus mit ausgeprägter Willkommenskultur und familienfreundlichen Freiflächen setzen wir bereits am nächsten Tag unseren Törn fort. Die sturmbedingten Hafentage haben unseren Routenplan schon stark durcheinander gebracht. Weiterhin besteht eine ausgeprägte Westwindlage, die unsere Reisepläne nicht gerade begünstigt. Mit der blauweißkarierten

„Brückenflagge“ (N) am Mast geht es mit gerefftem Großsegel und Motorunterstützung (Dänisch kreuzen) bei starkem Gegenwind Richtung Ålborg. Hier treffen wir weitere Segler, die darauf warten, die beiden Stadtbrücken passieren zu dürfen. Hinter der zweiten Brücke liegt der Vestere Bådehavn, der alte Stadthafen. Hier sind die bescheideneren Ausmaße der Hanseat 68 nützlich. Das Schiff passt noch in die Boxen herkömmlicher Art. Vom Yachthafen aus kann man herrlich entlang der Wasserlinie zum Stadtkern flanieren. Wie schon in den Häfen zuvor, ist auch hier „Maskenpflicht“ ein Fremdwort. Dafür werden Desinfektion und Abstandhalten großgeschrieben. Unsere brav mitgeführten Einreisebestätigungen (Häfen/Ferienhaus) will allerdings niemand sehen.

Ab Ålborg beginnt unser eigentliches Limfjord-Abenteuer. Die Westwindlage bleibt weiterhin stabil, also Dänisch kreuzen, denn die Fahrrinne ist trotz ausufernder Wasserfläche, sehr schmal und schlängelt sich durch flaches Gewässer (ideal für Jollenkreuzer mit Schwert!). Breite Schilfinseln machen den Norresund zu einem Paradies für Wasservögel und Seehunde. Bald finden wir heraus, dass in der gut betonnten Fahrrinne jeder Richtungswechsel durch eine Untiefentonne angezeigt wird.

Bei Gjøl öffnet sich der Limfjord erstmals zu einer großen, flachen Bucht (Gjøl Bredning/ Nibe Bredning). Unsere aktuellen Seekarten bzw. das Navi sind uns

jetzt hilfreich, damit wir uns nicht in „Seichtgebiete“ verirren. An der Aggersundbrücke warten wir erneut auf Durchlass, um dann an Løgstør vorbei in der Løgstør Bredning mit seitlichem Wind endlich richtig segeln zu können. Statt sanfter Hügel und flacher Ufer passieren wir jetzt die Steilufer der Inseln Livø und Fur. Nach 50 sm erreichen wir Nykøbing auf Mors, eine gemütliche kleine Stadt mit attraktiver Fußgängerzone am Eingang des Sallingsunds gelegen.

Am Samstag, den 11.07. steht die vorerst letzte Etappe an. Über den Sallingsund wollen wir unseren Zielhafen Gyldendal erreichen. Der Wind bläst wieder kräftig aus westlicher Richtung mit anfangs 5–6 Beaufort, so dass wir unseren südwestlichen Kurs gerade noch halten können und mit mehr als 7 Knoten übers Wasser gleiten. Vor uns taucht im Morgendunst bald die Sallingsundbrücke auf , die die Halbinsel Sallingen mit der Insel Mors verbindet. Diese Brücke wurde 1978 eröffnet und ist mit ihren 11.717 m Länge eine der längsten Brücken Dänemarks. Bei einer Durchfahrtshöhe von 26 m können wir problemlos drunter durch segeln. Die Ufer rechts und links werden von zahlreichen Fischfarmen flankiert. Kein Wunder! Liegt doch am Anfang des Sallingsundes gegenüber von Nykøbing der bekannte Fischerei- und Yachthafen Glyngøre mit seiner Fischverarbeitungsindustrie und seinem berühmten Gourmetfischrestaurant.

Allerdings auch hier ist in Coronazeiten langfristige Voranmeldung erforderlich wie auch anderswo in Dänemark.

Nach drei Stunden passieren wir bereits die Enge zur Venø Bugt und können den Gyldendal Havn direkt ansteuern. Der Wind hat weiter zugenommen. Glücklicherweise finden wir einen Liegeplatz in Luv und hilfreiche Hände beim Anlegen. Von sommerlichen Temperaturen ist schon lange keine Rede mehr. Wie wir später erfahren, haben wir uns eine der windigsten Ecken des Limfjords ausgesucht.

Gyldendal Havn liegt gschützt von hohen Wellenbrechern vor einer traumhaften und bewaldeten Steilküste. Ein Tummelplatz für Gleitschirmflieger und Surfer. Der Hafen erweist sich auch für uns als Glücksgriff. Unser Ferienhaus ist über den Strand (3,5 km) bequem zu Fuß zu erreichen. Auf dem Strand unterhalb der Steilküste findet man Fossilien, Muscheln und teilweise lebende Austern. Wenn schon Baden nicht angesagt ist, gehen wir eben auf Schatzsuche!

In der südwestlichen Ecke der Venø Bugt liegt die Hafenstadt Struer mit guter Versorgung, lohnenden Attraktionen im Hafen und nett angelegte Straßen, die zum Bummeln einladen. Ein Abstecher lohnt sich unbedingt (Sitz von Bang & Olufsen). Wenige Meilen östlicher gelegen, gibt es die neu angelegte Marina Handbjerg, die besonders viele Aktivitäten für Familien mit Kindern anbietet. Wir

nutzten die Zeit des Ferienhausaufenthalts für Tagestouren mit dem Boot, um die Bucht zu erkunden.

Am 25.07. verlassen wir Gyldendal Havn und treten die Rückreise an. Der Sommer kehrt ansatzweise zurück. Als wir im Kanalhafen von Løgstør festmachen, glauben wir uns in der Sommerfrische angekommen. Mit seinen weißen vorgelagerten Muschelbänken, dem türkisfarbenen Wasser und sommerlichen Temperaturen erinnert Løgstør an ein Südseeatoll.

Der nächste Morgen bringt Wind und Regen und uns die Gelegenheit, den Treidelkanal von Frederik VII. und das Limfjord-Museum kennenzulernen. Die weitere Rückreise verläuft mit Wind von Achtern bei herrlich sonnigem Wetter sehr angenehm. So macht Segeln Spaß! Unsere letzte Etappe im Limfjord ist nach Ålborg der Yachthafen Egense an der Mündung zur Ålborg Bucht. Und wieder liegen wir sturmbedingt zwei Tage fest im Hafen. Zu unserer Überraschung ist der Fährdienst nach Hals für Fußgänger und Radfahrer seit diesem Sommer gratis. Wir pendeln also über den schäumenden Fjord nach Hals, um uns für die Heimreise einzudecken. Mit jeder weiteren Etappe segeln wir in sommerlichere Gefilde und schwimmen in Søby zum ersten Mal in diesem Jahr in der Ostsee.

Obwohl das Wetter während unserer Tour eher wechselhaft war und häufig ein kalter Wind blies, haben wir den Törn als sehr lohnend empfunden: abwechslungsreiche Küsten, gemütliche, kleine Städte und entspannte, freundliche Bewohner. *Margrit und Rudi Ehbrecht*

„Herz“ Transplantation am Club

Anfang August ereilte mich eines Abends ein Anruf unseres zweiten Vorsitzenden, der mir erzählte, dass sich Uwe Weidner den Unimog vorgenommen hatte, um ihn für das herbstliche slippen instand zu setzen. Dabei habe sich dann aber gezeigt, dass sich der Motor in einem sehr schlechten Zustand befinde und sich eine Überholung nicht mehr lohnen würde. Da aber Uwe immer noch beste Kontakte zur „Schrauberszene“ habe, konnte er einen „neuen“ Motor zum Austausch auftun, der zumindest auf dem Prüfstand einwandfrei gelaufen war. Es müssten nur noch einige Komponenten vom alten ab und an den neuen Motor angebaut werden.

Und, nun kommt’s: ob ich mir wohl vorstellen könnte, dazu den Motor mit Arne Krogmann zusammen auszubauen.

Hatte ich zwar noch nie gemacht, aber Versuch macht ja bekanntlich „kluch“ und kaputter konnte man auch nichts machen, also trafen Arne und ich uns kurze Zeit später am Unimog, um das Projekt anzugehen. Da so ein Motor etwas Gewicht hat und sich aus unserem Unimog auch nicht auf dem vom Hersteller vorgesehenem Weg (Fahrerkabine abnehmen und Motor nach oben raus) ausbauen lässt, mussten wir etwas improvisieren, aber zum Ende des Tages, es war schon dunkel, hatten wir ihn tatsächlich raus. In den folgenden 2 Wochen baute Uwe dann alle fehlenden Teile an den neuen Motor und meldete sich dann wieder bei uns, um die „Freigabe“ zum Wiedereinbau zu erteilen. Da dabei einiges zu beachten sei, bot er uns seine Hilfe als Berater an. Nur mit anfassen ginge nicht.

Also wieder ran, das Ganze jetzt rückwärts und nach einigen Schwierigkeiten war der Neue drin. Diesmal war´s am Ende noch dunkler, aber wir wollten ihn unbedingt noch laufen hören. Und tatsächlich sprang der Motor (fast) sofort an, die Kupplung funktionierte wieder und aus dem Auspuff kamen keine schwarzen

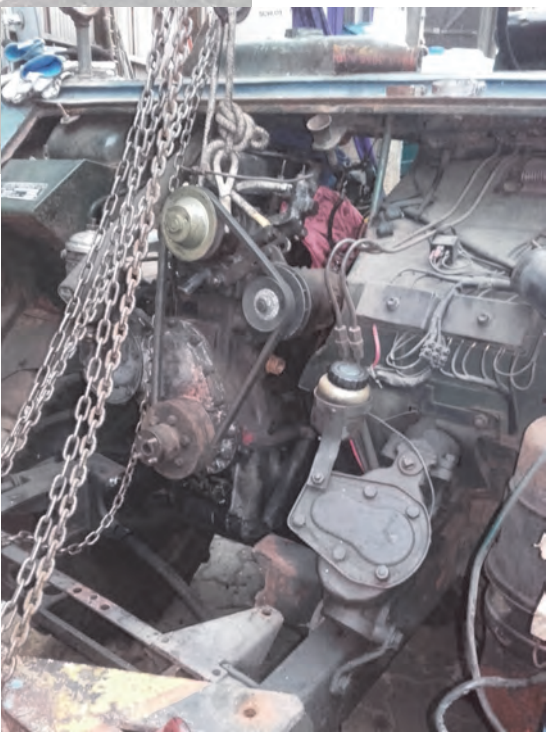
Grobstaubwolken mehr. Damit hatte sich der ganze Aufwand auf jeden Fall schon mal gelohnt. Nachdem wir auch noch die letzten Inkontinenzen am Kühlwassersystem beheben konnten und Uwe die abschließenden Feinarbeiten (Ventile einstellen und Öl wechseln) erledigt hatte, ist der Unimog jetzt wieder fit für die nächsten 50 (?) Jahre.

Mittlerweile gab es mit dem rangieren der „Heidi“ den ersten Härtetest, der ohne Komplikationen (zumindest am Unimog ;-), verlief.

Abschließend noch einige Impressionen der gesamten Aktion.

Joschi

„Herz“ Transplantation am Club



Der Sand

Gegenüber von Blankenese, nach Süden hin, liegt das Mühlenberger Loch. Eine große Wasserfläche außerhalb des Fahrwassers und Hamburgs größter Segelsportplatz auf der Elbe.

Hier werden die sogenannten Sandregatten ausgetragen. Sie haben ihren Namen aus einer Zeit, als man noch nicht auf einem Dreieckskurs, wie das heute der Fall ist, sondern einfach um die Sände herumsegelte.

Diese Sände, im und am Loch gelegen, waren der Böhaken, Nessand, Meierssand und der Schweinesand.

Der Letztgenannte erhielt seinen Namen von den Küstenbewohnern, die anstatt mit Stroh ihren Schweinestall mit dem weißen Sand ausstreuten und sich hier bei Niedrigwasser mit dem Boot ihren Sand holten.

Erich Bassiner

Bilderrätsel

Das heutige Rätsel sollte keine allzu harte Nuss sein…

Was sind bzw. waren die beiden Bauwerke rechts und links vom Segel und wo stehen sie?

Bitte schickt Eure Lösung bis zum 6. November 2020 ans Blinkfüer-Postfach (blinkfuer@scoe.de), oder per Telefon oder Post an Uta oder Marcus, siehe Impressum

Die Auflösung gibt es auf der nächsten Versammlung!
Viel Spaß,

Marcus und Uta

Auflösung vom letzten Blinkfüer:

Bei dem dargestellten Schlösschen handelt es sich um das „Lotsenhaus“ in Stralsund. Es steht direkt am Hafen direkt vor dem Ozeaneum. Das Haus wurde im Jahre 1901 als Lotsenwache errichtet und 2009/2010 umfassend restauriert. Heute dient es als Hafenamt.

Das Rätsel wurde gelöst von Steffen Wussow. Herzlichen Glückwunsch!

Marcus und Uta

Langjährige SCOe-er: Horst Latarius

In unregelmäßigen Abständen interviewen wir langjährige Mitglieder. Seit wann sind sie im Verein? Wie sind sie zum Segeln gekommen sind? Was verbindet sie mit dem Verein? Und, und das ist sicher nur ein winzig kleiner Teil des großen Ganzen, was haben sie Besonderes in oder mit unserem Verein erlebt? Die Fragen werden im persönlichen Gespräch gestellt und als Text zusammengefasst.

Hier eine weitere Folge, in der Marcus Horst Latarius befragt hat.

Auf Auguste, 2020

Wann bist Du in den SCOe eingetreten?

Ich war seit 1959 mit dem SCOe verbunden und bin 1964 eingetreten. Das ging über Edith. Sie ist 1953 in den SCOe eingetreten, sie hatte damals den „Post-Piraten“, das war ein gelber Pirat, „Beil 5“. Kennengelernt haben wir uns 1959 bei einem Absegelfest. Es gab damals nur den Schuppen um Boote unterzustellen. Die restlichen Boote, also die Jollen, mussten unter einem Unterstand stehen. Ich bin eingetreten, weil ich gerne im SCOe dazu gehören wollte, obwohl Edith als langjähriges Mitglied schon alle Vereinsrechte hatte.

Welche Boote hattest Du?

Mein erstes eigenes Schiff war der 7m S-Jollenkreuzer, den ich in 4 Jahren, im Garten meiner Eltern baute. Er lief unter dem Namen „Poal“ 1964 vom Stapel. Den sind wir bis 1974 auf der Elbe und im Urlaub auf der Ostsee gesegelt. Mit den 3 Kindern, die 1961 bis 65 geboren wurden, war das Schiff irgendwann zu klein. Wir kauften 1974 eine Albin-Ballad, ein Halbtonner, der mit der Bahn kam und am SCOe unter dem Namen „Dörte“ vom Stapel lief.

Bis Ende der 1960er lag der SCOe mit seiner Flotte an der eigenen Steganlage im Köhlfleet. Dann musste er wegen der Hamburger Hafenerweiterung mit allen Schiffen in den neuen Hamburger Yachthafen in Wedel umziehen. 1998 haben wir dann die Auguste bekommen, eine Hornet 34.

Welche Reisen hast Du mit Deinen Booten unternommen und welche sind Dir in besondere Erinnerung geblieben?

Mit dem Jollenkreuzer haben wir kleine kinderfreundliche Touren gemacht. Auf Sommertouren nach Dänemark, rund Fünen.

Ablegen mit „Poal“ ohne Motor vom SCOe am Köhlfleet

Mit der Dörte sind wir auf der Elbe gesegelt bis Helgoland, haben aber auch richtig weite Reisen unternommen: In der Ostsee Polen bis Danzig und Ålandinseln (mit Funkpeilung navigiert: die Kennung musste man auszählen, damals gab es noch kein Decca, geschweige denn GPS). In der Nordsee nach Dover, Edinburgh, durch den Caledonian Canal, nach Irland, Schottland, England links herum, Kanal, Holland, aber auch England rechts herum, zu den Shetlands und Orkneys, nach Norwegen und Dänemark. Ich muss dazu sagen, dass ich zunächst gar nicht auf die Nordsee wollte, aber Edith hat mich überzeugt. Regatten haben wir nicht gesegelt, weil uns das Familiensegeln wichtiger war.

Edith und die Kinder machen klar Schiff

Mit der Auguste waren wir dann, inzwischen als Rentner, wieder in

Schottland, den Orkneys, Shetlands, Norwegen bis Bergen, den Kanalinseln (Guernsey, Jersey, St. Malo), und in der Ostsee nochmal bis zu den Ålandinseln. Mit Edith habe ich mich immer an der Wache abgewechselt, somit konnten wir auch lange Etappen zurücklegen. In Schottland war ich am liebsten. Dort, wie auch insgesamt in Großbritannien, merkt man, dass das eine Seefahrernation ist. Egal wo man hinkommt, alle sind hilfsbereit und geben wertvolle Tipps zu ihrem Revier. Das Segelrevier um England herum ist aber extrem anspruchsvoll wegen der Tidenströme, vielen Kaps und Races (Stromschnellen bis zu 10 kn) mit hohem Seegang selbst bei Flaute.

Das interessanteste Erlebnis war wohl unsere Polen-Reise zu kommunistischen Zeiten. Wir hatten zwar Probleme mit den Behörden, wegen angeblichem Befahren des Sperrgebiets, Danziger Bucht, haben auf der anderen Seite aber sehr nette Segler kennen gelernt, mit denen uns langjährige Freundschaft verbunden hat.

„Poal“ in Wetterndorf

Welche Aufgaben hattest Du im Club und wie hat sich das Clubleben über all die Jahre verändert?

Ich war zwei Jahre lang Ausbilder der Opti-Gruppe, 1974 bis 1976, weil meine Kinder da gerade reinpassten. Das war die erste Optigruppe im SCOe. Ab 1974 habe ich für 10 Jahre bei der Pagensandregatta mitgeholfen. Ab 1974 bis heute mache ich die Prüfung der Slipwinde.

Im Club haben wir damals den Betonfußboden in Halle 1 gelegt, und die Seitenverkleidung in Halle 3 gemacht. 2001 haben wir zum 100-jährigen Jubiläum des SCOe das Clubheim renoviert. Das war ´ne tolle Sache, der Arbeitsdienst mit den anderen Rentnern!

Die Arbeitsdienste habe ich sehr genossen, weil man dabei viele Segelkollegen näher kennen gelernt hat.

Stapellauf der „Dörte“, 1974

Ich bin auch sehr froh, dass meine ganze Familie mitgezogen hat und dass alle Segler geworden sind. Sie mussten oder konnten sich auch immer alle einbringen, z.B. bei der Navigation. Als wir mal in Kiel aus dem Kanal kamen und auf die Ostsee wollten, fragten die Kinder, wo geht’s denn jetzt lang, da haben wir gesagt, keine Ahnung! Dann ist Edith mit den Kindern in die Kajüte gegangen und hat mit ihnen die Navigation gemacht.

Was ist Dein Lieblingshafen an der Elbe?

Otterndorf ist mein Lieblingshafen, mit dem hübschen Blick auf die Elbe mit dem Schiffsverkehr.

Auguste

Verschlickung des Hamburger Hafens

Der Hamburger Hafen und die Elbe haben ein nicht mehr wegzudiskutierendes Schlickproblem. Anfang Oktober sind Details einer internen Präsentation der HPA (Hamburg Port Authority) an die Öffentlichkeit gelangt.

Darin wurden unter anderem erläutert, wenn das Schlickproblem nicht bald gelöst werde, könne im kommenden Jahr keine „Verkehrsfreigabe“ für die neuen Solltiefen erfolgen und der Ausbau, also die Elbvertiefung schlicht „zwecklos“ sein.

Das bedeutet, dass tiefgehende Schiffe den Hafen dann nicht mehr anlaufen können. Bei immer weniger Wasser in der Elbe, bedingt durch den Klimawandel, werde entsprechend weniger Schlick bei Ebbe wieder aus dem Hafen heraus gespült, und es könnte eine nicht mehr beherrschbare Sedimentanreicherung geben. Die jährlich anfallende Schlickmenge beträgt ca. 3 Mio. Tonnen; die Kosten etwa 100 Mio. Euro.

Wohin mit dem Schlick? Es wird immer schwieriger, Orte für die Verklappung zu finden. Die Verklappung in der Nordsee bei Tonne E3 südlich vor Helgoland sei bereits zu zwei Drittel ausgeschöpft und der Vertrag mit Schleswig-Holstein für die Entsorgung endet 2022.

Hamburg braucht bis März 2021 eine zusätzliche Verbringungsstelle. Ein Vorschlag der HPA ist, den Schlick nördlich von der Insel Scharhörn, direkt im Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer, zu verklappen. Umweltverbände wie

Verschlickung des Hamburger Hafens

BUND, NABU, WWF, Aktionsbündnis „Lebendige Elbe“, die „Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste“ und anderer Vereine laufen Sturm gegen diese Idee.

Gründe für eine Ablehnung sind u.a., dass die im Boden lebende Flora und Fauna zerstört würde. Durch die Verschüttung von tausenden Tonnen teilweise mit Schadstoffen belastetem Schlick würde das Norddeutsche Wattenmeer stark belastet. Es werden sogar Stimmen laut die ein Ende der Elbvertiefung fordern.

Um die Schlickmengen zu reduzieren und den Tidehub abzuschwächen, hat das „Forum Tideelbe“ drei Empfehlungen vorgelegt. In dem Forum sind etwa 50 Vertreter von Behörden, Kommunen, Wirtschafts- und Umweltverbänden aus Hamburg, Schleswig-Holstein, und Niedersachsen vertreten.

Durch eine Öffnung von toten Flussarmen und Sperrwerken im Deichvorland solle mehr Raum für die Tideelbe geschaffen werden.

Geplante Maßnahmen:
- Die Dove Elbe wieder öffnen
- Die alte Süderelbe wieder öffnen
- Sperrwerke in der Haseldorfer Marsch öffnen

Dadurch bekomme die Elbe mehr Raum und dämpfe die Wucht des einlaufenden Tidestroms und damit die Menge der aus der Nordsee in die Elbe und dem Hamburger Hafen eingespülte Sedimentmenge.
Geschätzte Kosten für das Vorhaben sind ca. 1,6 Milliarden Euro; die geplante Realisierung dauert etwa 10 Jahre. Ein weiteres Ergebnis des Vorhabens sei die Verringerung des Tidehubs um 3-4 Zentimeter.

Von den Naturschützern und Umweltaktivisten und Anrainer kam prompt ein Proteststurm zu den Empfehlungen: kaum erkennbare Vorteile, zu hohe Kosten.

Die Schlickthematik und die Freihaltung des Hamburger Hafens für tiefgehende Schiffe beschäftigt den Hamburger Senat zusehends mit großer Sorge. Hamburg nimmt nun neue Verhandlungen mit den Bundesländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen auf, lotet Kooperationen mit den norddeutschen Hafenbetreibern aus und sucht nach gemeinsame Lösungen.

Warum interessieren wir Wassersportler uns für die Problematik?

Wir haben uns für eine ökologisch intakte Umwelt entschieden, wir treten für Naturschutz in unseren Revieren ein, wir sehen die zunehmende Verschlickung der Sportboothäfen, wir sehen die Zunahme der Flussgeschwindigkeit, wir sehen die Trübung der Elbe durch Schwebstoffe und damit die Gefährdung der Fauna und Flora im und am Fluss.

Wir werden den Dialogprozess beobachten und hoffen auf einen Hafenentwicklungsplan, der ökologische und ökonomische Abwägungen für alle Betroffenen berücksichtigt.

Karl-Heinz Baumgartner, Obmann Grp. Nedderelv

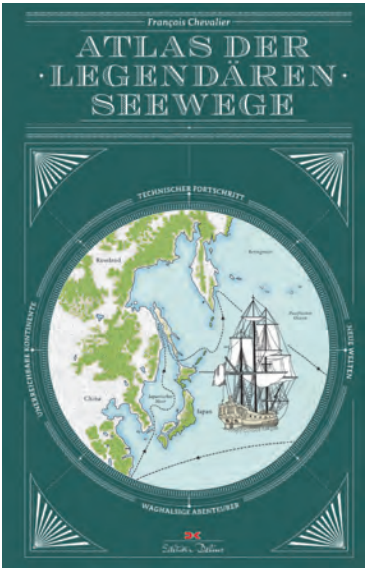
Mein Lieblingshafen

Es gibt so viele schön kleine und große Yachthäfen an der Unterelbe, so dass es sich lohnt den einen oder anderen einmal im Blinkfüer vorzustellen. Oft segelt man elbauf und -ab und läuft doch immer nur die allen bekannten Häfen an. Dabei gibt es noch viele mehr…

Heute: **Ruthenstrom**

Auf der südlichen Elbuferseite, gegenüber der Rhin-Plate liegt der Ruthenstrom. Ca. eine Stunde nach Niedrigwasser kann man zwischen Tonne 85 und 85a mit 197° auf die Richtbaken, bzw. Richtfeuer unter Land zuhalten. Im Bogen biegt man in den Strom ein, lässt dabei ein paar alte Kümos und ein altes Fahrgastschiff an Stb. Dann noch ca. 4-5 Pricken an Stb. und man erreicht den Stb.-Schlengel. Mit einem Kielschiff sollte man ziemlich weit durchfahren und erst an einem der letzten Päckchen vor dem Sperrwerk festmachen. Dort sinkt man gerade in den weichen Schlick ein. Die Steganlage verfügt über einen Grillplatz im Erdgeschoss und einen mit Weitblick im ersten Stock (siehe Foto nächste Seite), sowie sanitäre Anlagen und Leihfahrräder für Gäste. Die Gegend verlockt zu langen Radtouren Richtung Krautsand oder ins Landesinnere, zum Beispiel nach Assel zum alten Hafen.

Es ist im Ruthenstrom herrlich ruhig und man kann weit über die Elbe stromab blicken. *Uta*



François Chevalier

Atlas der legendären Seewege

1. Auflage 2018,
gebunden
224 Seiten
Format: 18.9 x 28.7 cm
46 Fotos und Abbildungen,
31 Karten
Delius Klasing
ISBN: 978-3-667-11413-6
34,90 €

Mit dem Finger auf der Landkarte die Ozeane der Welt bereisen, sich dabei an Bord berühmter Segelschiffe träumen und an der Seite großer Entdecker neue Welten erkunden: Alles, was sie dafür brauchen, ist dieses Buch.

Unerreichbare Kontinente, waghalsige Abenteuer, technischer Fortschritt und neue Welten sind in einem Buch immer nur ein Umblättern entfernt. Der Atlas der legendären Seewege nimmt Sie mit an Bord von Vasco da Gama und lässt Sie erleben, wie es sich anfühlt, ins Unbekannte zu segeln. Mit den legendären Teeklippern reisen Sie um die Welt, mit immer schnelleren Segelschiffen knüpfen Sie ein Handelsnetz und sorgen für den Reichtum von Nationen. Das Kielwasser der Brigantinen, Frachter und modernen Expeditionsschiffe ist angefüllt mit Wissen und aufregenden Abenteuern.

Die Geschichte der Schifffahrt von den Entdeckern bis zu Großregatten

Das Zeitalter von Christoph Kolumbus, Vasco da Gama und Magellan war erst der Anfang. François Chevalier erzählt in seinem Buch Atlas der legendären Seewege von den allerersten Entdeckungen, dem Bau der ersten Kanäle und spannt den Bogen bis hin zu heute andauernden Polarexpeditionen und Großregatten.

- Wunderschön gestaltetes bibliophiles Sachbuch voller Karten und Diagramme
- Schifffahrtsrouten im historischen Kontext
- Berühmte Entdecker, Abenteurer und Kapitäne
- Wichtige nautische Entdeckungen und Erfindungen

Bücher und Atlanten waren seit jeher perfekte Vehikel, um Fernweh, Abenteuerlust und Neugier zu befriedigen. Der Atlas der legendären Seewege erfüllt die Wünsche und Sehnsüchte von Fernwehmenschen in perfekter Manier. Segel setzen und losblättern!

Segeln 2021

1. Auflage 2020
Delius Klasing
Spiralbindung
ISBN: 978-3-667-11786-1
Format: 46.3 x 56.0 cm
24,90 €

Yachtfotografie einmal anders: Bemerkenswerte Perspektiven und ausgefallene Bildausschnitte bestimmen die attraktive Mischung des Kalender-Klassikers.

Renommierte Fotografen aus dem In- und Ausland haben Maxis und Cup-Yachten bei ihren Manövern auf Zelluloid gebannt. Viele bekannte Yachten bahnen sich ihren Weg durch die aufbrausende See.

Veranstaltungen im SCOe im Winter 2020…

Durch Corona ist, wie ihr alle wisst, auch unser Clubleben in diesem Jahr etwas anders, als wir es aus den vergangenen Jahren gewohnt waren. Deshalb an dieser Stelle eine kleine Vorschau auf unsere Winter-Saison:

Einen **Theaterbesuch im November** organisiert voraussichtlich Karen, für alle die Lust dazu haben. Bitte **nur bei Karen anmelden**, da ich im November nicht da bin und auch meinen Anrufbeantworter nicht abhören werde!

Unser beliebtes **Senioren-Kaffeetrinken am 1. Advent muss leider ausfallen**. Die Hygienevorschriften sind zu dieser Veranstaltung leider nicht zu aller Zufriedenheit umzusetzen. Wir bedauern dies sehr, aber eure Gesundheit ist uns am wichtigsten.

Vielleicht gibt es dafür in der wärmeren Jahreszeit ein Kaffeetrinken unter freiem Himmel. Wir „basteln“ an neuen kreativen Veranstaltungsideen:-)

Am **1. Weihnachtstag ab 10.00 Uhr** wird unter Corona-Hygiene-Vorschriften, wenn möglich, unser Frühschoppen stattfinden.

Wir bemühen uns auch noch weitere Veranstaltung(en) unter Corona-Bedingungen neu ins Leben zu rufen. Wir freuen uns über kreative Ideen von euch allen! *Uta* und *Karen*

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

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 IBAN: DE46200100200181450209 BIC: PBNKDEFF
Redaktion:	Marcus Reckermann, Große Elbstraße 58, 22767 Hamburg, Tel.: 040/35706714 Uta Latarius, Mellande 42, 22393 Hamburg e-mail: blinkfuer@scoe.de
Clubhaus:	Antwerpenstraße 19, 21129 Hamburg Tel.: 040/740 15 04
Druck:	www.wir-machen-druck.de
Titelbild:	John Bassiner, Hamburg
Auflage:	300 Stück

Das Blinkfüer 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.

Fotonachweise
Autoren, soweit nicht anders angegeben.
S. 13, 14, 19, 20, I: Marcus Reckermann; S. 26: Stefan Karsunke

Redaktionsschluss für Blinkfüer 7/2020 ist der 6. November 2020

Bitte beachten Sie die Angebote unserer Inserenten!

… haben wir unseren Versicherungsschutz für Boote und Yachten so ausgerichtet, dass Skipperinnen und Skipper mehr Zeit fürs Wesentliche haben. Egal, ob Sie gerade die nächste Wendemarke oder einfach den Horizont ansteuern. Überzeugen auch Sie sich von unseren einzigartigen Vorteilen und werden Sie Teil einer starken Gemeinschaft.

PANTAENIUS
Yachtversicherungen

Hamburg · Tel. +49 40 37 09 12 34 · pantaenius.de

Wir leben Bootsbau

Seit zwei Jahrzehnten arbeiten wir mit Begeisterung an den uns anvertrauten Booten in Holz, Kunststoff oder Metall.

Von der kleinen Reparatur, Wartung oder Umbau bis zum kompletten Neubau, Restaurierung/Refit bis hin zum Full Service - WIR LEBEN BOOTSBAU!

Mit demselben Elan kümmern wir uns um die gesamte Technik, aber auch um Kleinigkeiten wie z. B. Beschläge. Spezielle Sonderlösungen finden wir auch für Ihr Projekt.

Sprechen Sie uns an!

20 Jahre BOOTSBAU 1998 - 2018

Im Hamburger Yachthafen Wedel

JENSEN Bootsbau aus WERFT Meisterhand

Am Hamburger Yachthafen
Deichstraße 29 - 22880 Wedel
Telefon: 0 41 03 - 905 35 60
Fax: 0 41 03 - 905 35 61
info@jensen-werft.de
www.jensen-werft.de