



Blinkfüer

*Segel-Club Oevelgönne
von 1901 e.V.*



Ausgabe 1/2020

Die Tonne 122 lädt zum Chillen und Genießen mit neuem modernem Gastro-Angebot

17. Dezember 2019

Liebe Vereinsmitglieder,

die Tonne 122 erwartet euch zukünftig mit neuer Besetzung. Das Steuer übernimmt ab 1. März 2020 Manuela Rohde, selbst leidenschaftliche Seglerin. Die Gastro-Expertin, die ihre Ausbildung im Intercontinental 5-Sterne-Hotel in Hamburg und New York gemacht hat, präsentiert eine frische und freche deutsche Küche zu einem ausgewogenen Preis-Leistungsverhältnis. Wie seit 25 Jahren könnt ihr euch hier nach einem Segeltörn stärken, mit anderen Vereinsmitgliedern an der neuen Bar klönen oder einfach nur den herrlichen Ausblick auf den Yachthafen genießen.

Manuela Rohde bietet warme kulinarische Raffinessen freitags und samstags von 8:30 bis 22:00 Uhr an (danach sind bei Voranmeldung Snacks möglich). Den Rest des Abends könnt ihr an der Bar chillen und den Tag bei netten Gesprächen mit anderen Vereinsmitgliedern ausklingen lassen. Samstags und sonntags erwartet euch ab 8.30 Uhr ein seemännisches Frühstück auf der Terrasse der Tonne 122, bevor ihr euren nächsten Törn startet.

Selbstverständlich ist die Crew der Tonne 122 auch in der Woche (Montag Ruhetag) ab 10:30 für euch im Einsatz.



Die neue Tonne 122 bietet auch „To Go“ Snacks und Getränke und möchte das Konzept so nachhaltig wie möglich gestalten. Deshalb unser Appell an alle Vereinsmitglieder: Bringt eure Thermoskannen, Tupperdosen, für Kaffee, Kuchen mit. Am Imbiss können Kaffeebecher mit Namen deponiert werden. In der Wintersaison am Imbiss gibt es hausgemachte

Suppen, mit eigenem Teller für nur 2,00 €, dann sparen wir Müll.

Die Tonne 122 freut sich auf euch!

Öffnungszeiten: Fr. – So. 11:00 – 16:00/17:00, je nach Wetter

Neues in Sicht für 2020



Nachdem wir vorgestern Abend unser unter „Matjesessen“ bekanntes Funktionärstreffen absolviert haben und dank der Bereitschaft aller Aufgabenträger zur weiteren Mitarbeit eine sichere Planungsgrundlage haben, können wir uns an die Durchführung der Vorhaben „neues Dach Halle III“ und „Erneuerung der Zähler und Steckdosen“ machen. Für die Lieger in Halle III, insbesondere diejenigen, die im letzten Jahr nicht im Wasser waren, bedeutet dies, dass die Halle zum Frühsommer komplett geräumt werden muss. Es wäre also schlau, rechtzeitig mal den eigenen Platz nebst Drumherum zu inspizieren und ggf. aufzuklären. Ist ja ein guter Zeitpunkt jetzt: sowohl „gute Vorsätze“ als auch „Frühjahrsputz“ sind zusätzliche Antriebsmomente, die man nutzen sollte. Konkrete Informationen werden folgen, sobald die Planung soweit fortgeschritten sein wird. Dass es auch 2020 tatsächlich wie gewohnt wieder Matjes mit Zubehör gab, verdanken wir Gisi und Peter Harder und Bernd Heinsohn, die sich zuvor einige Stunden in der Küche nützlich gemacht haben! Herzlichen Dank dafür!

Neues gibt es auch außerhalb des SCO: im Hamburger Yachthafen wird Anfang März die „Tonne 122“ mit neuer Bewirtung eröffnen. Schon jetzt hat der Imbiss „Tonne 2.0“ am Wochenende schon geöffnet.

Neu sind auch die gepfefferten Preise der Post, die diese ab sofort für die Büchersendung, also die Versandart, mit der wir bisher unser „Blinkfuer“ versendet haben, verlangt. Es war bereits die dritte Preiserhöhung binnen eines Jahres, und diese erreicht jetzt fast 100% (!) Wir werden natürlich trotzdem unser „Blinkfuer“ weiter versenden, da wir wissen, wie gern es von Euch gelesen wird. Wir nehmen allerdings diese Kostensteigerung erneut zum Anlass, alle diejenigen, die das „Blinkfuer“ ohnehin online lesen zu bitten, den Club zu informieren. So können wir Porto- und Druckkosten sparen und die Umwelt schonen: daher bitte eine kurze Nachricht an mich, wenn das Papierheft nicht benötigt wird.

Unsere Vereinsbeiträge werden wir trotz der großen Sanierungsmaßnahmen nicht erhöhen müssen. Unsere Rücklagen sowie die beantragte Förderung durch den Hamburger Sportbund sollten das ermöglichen.

Genauere Aufschlüsse über den Stand unserer Finanzen und natürlich auch über alle anderen Bereiche unseres Clubs gibt es auf der am 29. Februar stattfindenden Jahreshauptversammlung (die Einladung findet ihr weiter hinten im Heft). Außerdem stehen Wahlen von Vorstandsmitgliedern sowie anderen Funktionären auf der Tagesordnung. Ich freue mich Euch dort zu treffen!

Petrus



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)4103-88492 • E-mail: info@yachtprofi.de



Augenoptik Schöbel



kompetent – präzise – fair

Augenoptik Schöbel

Goethestraße 48
22880 Wedel

Telefon: (04103) 4136

Inhaltsverzeichnis



Neues in Sicht für 2020	1
Inhaltsverzeichnis	3
7 Wochen Schweden: Teil 2 – Durch Göta-Kanal und Kattegat	4-12
Verschiedenes	13-14
Protokoll der Dezemberversammlung	I-III
Einladung zur Jahresversammlung	IV-VI
Einladung zur Jugendversammlung	VII
Gratulationen	VIII
SCOe-Fahrtensegler 2019	15-19
Hauptversammlung der Gruppe Nedderelv	20-22
Hamburger Seglerball 2020	23
Buchempfehlungen	24-25
Termine	26
Impressum	28



7 Wochen Schweden mit Polly (Teil 2)

Durch Götakanal und Kattegat nach Hause

Nach zwei Wochen Aufenthalt in Stockholm und auf Askö ging es nun zurück nach Hause, gegen die vorherrschenden südwestlichen Winde. Schon auf der landschaftlich schönen Anfahrt nach Mem, dem östlichen Tor zum Götakanal, wehte es uns kräftig ins Gesicht.



Zu unserer Überraschung versammelten sich in Mem nur 5 Boote, die einen westwärtigen Konvoi von Mem bis Sjötorp am Vänernsee, dem westlichen Ende des Kanals, bilden sollten. So fanden sich dort eine deutsche 12m X-Yacht, eine Schweizer Hallberg Rassy 43, eine schwedische Regina 42, und ein kleiner, schon sehr in die Jahre gekommener schwedischer Stahlmotorsegler ein und eben wir. Gefühlt war damit die kleine Mole schon voll. Wie es dort wohl in der Hauptsaison aussieht! Nach einer unkomplizierten „Einklarierung“ im winzigen Kanalbüro (die üppigen 600 € für die gesamte Strecke nach Göteborg hatten wir schon vorher überwiesen) ging es am nächsten Morgen los. Die erste Schleusung war aufregend aber harmlos. Wir sind zwar „gestählt“ durch unzählige Schleusungen durch NOK,

7 Wochen Schweden mit Polly (Teil 2)



Eider und Elbe-Lübeck-Kanal, aber der Göta-, und besonders der Trollhättan-Kanal sind doch nochmal etwas ganz Anderes. Wir fahren zunächst zu dritt, später zu zweit in die relativ kleinen Kammern. Im Gegensatz zu „unseren“ Schleusen gibt es im Götakanal keine in der Schleusenammerwand eingelassenen Poller oder durchgehende Stangen, an denen man das Boot während der Schleusung festmachen kann. Stattdessen muss das Boot oben an der Schleusenammer an Ringen auf Slip befestigt werden. Das ist zumindest beim Aufwärtsschleusen ohne Hilfe fast nicht zu bewerkstelligen. Uns half die mit uns schleusende X-Yacht, deren Besatzung die Strecke schon mehrfach gemacht hatte. Auch der 80-jährige schwedische Einhandsegler hatte die Strecke mit seinem rostigen Motorsegler schon unzähligen Male gemacht; dies sollte aber seine letzte Reise werden, denn das Boot ging in Motala am Vätternsee an einen Käufer, das war es für ihn mit Segeln.



Vorbei an zunächst unspektakulären Ufern ging es durch Södertälje mit unzähligen verwaisten Liegeplätzen. Wie muss es hier während der Hochsaison wimmeln! Wir jedoch trafen während der gesamten Strecke nach Sjötorp am Vänernsee keine anderen Kanalfahrer (keine Übertreibung: nicht ein einziger!). Anfang September ist für Schweden offensichtlich schon tiefster Herbst, obwohl wir überwiegend warmes Sommerwetter hatten.

Abends machten wir unterhalb der größten Attraktion des Kanals fest: der Schleusentreppe von Berg. Nomen est Omen, denn dort reißen sich 7 Schleusenammern aneinander, die 19 m Höhenunterschied überwinden. Da wir



7 Wochen Schweden mit Polly (Teil 2)

(wie in Schweden üblich) auf jegliche Hektik verzichteten, klappte mit Hilfe unserer Freunde alles völlig problemlos. Aber, um es nochmal zu sagen, wie es im naturgemäß hektischeren Hochsommer hier aussieht, möchte ich mir nicht ausmalen. Nicht umsonst wird der Götakanal auch „Scheidungskanal“ genannt.



Die Schleusentreppe und alle nachfolgenden Schleusen bewältigten wir ohne Probleme. In Motala stießen wir auf den ersten der beiden großen schwedischen Seen. Hier ging unser schwedischer Schleusenkamerad von Bord. Auf dem Steg drehte er sich mehrmals nach seinem Boot um, und es schnürte mir das Herz zu, hier das Ende eines langen Seglerlebens zu erleben.



7 Wochen Schweden mit Polly (Teil 2)



Nach einem kurzen Shopping-Rundgang durch die etwas verwehrlost wirkende Stadt ging es dann auf die ca. 18 Seemeilen zur anderen Seite des Sees. Wie von schlecht gelaunten Geistern bestellt, wehte es mit 5 aus West, mit einzelnen Gewitterböen von 8. Mit „amerikanischem“ Segeln ganz hoch am Wind und Motorunterstützung schafften wir es am späten Nachmittag nach Karlsborg, und dann ging es nochmal eine Stunde nach Forsvik in den landschaftlich reizvollsten Bereich des Kanals. Es ging durch verschlungene und verwunschene Seen mit vielen Inseln und engen Passagen, und wir wären gerne länger hiergeblieben. Wie es wohl hier im Sommer...

Nach fünf ereignisreichen aber insgesamt entspannten Tagen erreichten wir dann bei Sjötorp den Vänern, den größten See Schwedens. Er empfing uns mit sommerlichem Wetter und schwachem Wind. Etwas südlich von Sjötorp liegt die Insel Skeberga mit einem winzigen Hafen, wo wir mit Freunden verabredet waren. Die beiden wollten ihr Boot im gegenüber gelegenen Mariestad einwintern, auch wir hatten das wegen einer familiären Notlage kurz erwägt. Allerdings hatte sich mittlerweile die Situation zuhause so weit entspannt, dass wir die Rückreise auf eigenem Kiel durchziehen konnten. Nach einem schönen Grillabend im völlig verwaisten und etwas unheimlichen kleinen Hafen ging es dann weiter Richtung Vänersborg und Trollhättankanal.





7 Wochen Schweden mit Polly (Teil 2)

Wir segelten und motorten in einem Rutsch über den Vänern, mit einer sehr unangenehmen schräg achterlichen Welle, was uns stundenlang ein fürchterliches Rollen bescherte. Wir waren froh als wir gegen 17:00 an der Dalbobron ankamen und über Kanal 9 nach Öffnung fragten, bekamen aber auch nach mehrfachem Nachfragen keine Antwort. Nach einigem hin- und her kamen wir doch durch und übernachteten auf der Kanalseite.

Der Trollhättan-Kanal ist mindestens so spektakulär wie der Götakanal, zumindest teilweise. In einem Tag locker zu bewältigen, fährt man durch eine sanfte bis spektakuläre Flusslandschaft, die teilweise ans Alpenvorland erinnert. Die Schleusenammern von Trollhättan sind der absolute Hammer. Wenn man beim Bezahlhäuschen über das Gelände in die Tiefe blickt, kann einem schwindelig werden. Da sollen wir runter? Der Grand Canyon kommt einem in den Sinn. Über drei Stufen geht es dann aber bergab, wobei man viele Male an in der Schleusenwand eingemauerten Pollern umlegen muss.



Als wir kurz vor Sonnenuntergang an der Marieholmsbro vor Göteborg ankamen, erfuhren wir (dankenswerterweise wurde uns nun geantwortet), dass es ein technisches Problem gab und die Brücke momentan nicht geöffnet werden konnte.

7 Wochen Schweden mit Polly (Teil 2)



Es wurde dunkel und wir schmiedeten Plan B, nämlich längsseits an einem der vielen Berufsschiffe festzumachen und zu übernachten; offizielle Liegestellen gibt es dort nicht. Gegen 21 Uhr dann sie erlösende Nachricht, es wird geöffnet! Wir machten im Yachthafen Lille Bommen in der Göteborger Innenstadt fest, stoßen auf die Ankunft am Kattegat an und schlafen entspannt ein.

Nun stellte sich die Frage nach der besten Strategie für die Weiterreise. Viel Wind war angesagt und wir liebäugelten mit einem großen Schlag nach Anholt am übernächsten Tag. Am nächsten Tag hatte ich einen Termin in Göteborg. Um einen besseren Absprung zu haben, entschlossen wir uns, noch am selben Tag in die Marina Saltholmen etwas südlich von Göteborg zu verholen, in der irrigen Annahme, dies sei ein Gästehafen, wie in unserem 20 Jahre alten Revierführer verzeichnet. Bei fast schon stürmischen Wind zirkelten wir uns in die enge Einfahrt, nur um zu sehen, dass es sich um einen engen, fast komplett belegten Hafen ohne Gastliegeplätze handelte. Wir fanden einen leeren Platz, und die sehr hilfsbereiten Mitglieder des ansässigen Segelclubs halfen bei 6-7 Bft beim Anlegen und festmachen, und ließen uns umsonst liegen. Wir revanchierten uns mit deutschem Bier.

Nach einem sehr windigen, regnerischen und ungemütlichen Tag in Göteborg ging es nun los Richtung Süden. Das Wetter der nächsten Tage versprach mäßig starke Winde aus West-Nordwest, eigentlich gute Bedingungen für unseren Kurs. Da später Sturm aus West-Südwest vorhergesagt war, galt es nun strategisch zu planen: Wenn wir es über das Kattegat an die dänische Küste schafften, könnten wir bequemer durch den großen Belt mit Generalrichtung Süd nach Kiel segeln. Wenn wir uns an der schwedischen Küste nach Süden hangeln müssten, hätten wir einen längeren und ungünstigeren Weg durch Sund und Smålandsfahrwasser oder Mecklenburger Bucht vor uns.

Wir versuchten zunächst Anholt anzuliegen, was aber wegen der Windrichtung- und -stärke bald nicht mehr ging; wir entschieden bei West 6-7 Bft. nach Varberg abzulaufen, was wir am Nachmittag auch wohlbehalten erreichten. Am nächsten Tag wehte es dann aber wieder so stark, dass wir uns entschieden dort zu bleiben. Der Wetterbericht versprach weniger Wind für den nächsten Tag, danach aber für mehrere Tage Sturm.

Wir wollten das Wetterfenster für den Sprung nach Anholt nutzen. Als wir aus dem Hafen in das offene Kattegat liefen, wurde mir angesichts der Wellenberge die uns empfinden, doch recht mulmig. Solche Wellen, zu denen man vom Cockpit aus hochschauen muss, hatte ich noch nicht erlebt. Laut Wetterbericht sollten wir nicht



7 Wochen Schweden mit Polly (Teil 2)

mehr als 5 Bft bekommen, aber wir loggten an Bord 6, teilweise 7 Bft wahren Wind. Polly machte mit Sturmfock und doppelt gerefftem Groß hoch am Wind gute 7 Knoten, und sie schien die Bedingungen locker wegzustecken. Allerdings waren wir mit unseren leichten Regenklamotten binnen kurzem bis auf die Haut durchnässt. Ich verstand nun den Sinn der Offshore-Segelklamotten, für die man einen halben Tausender hinlegen muss; jetzt hätten wir so etwas dringend gebraucht.



Aber wir robbten uns langsam an die Südostspitze von Anholt heran, in der Hoffnung die Insel würde etwas Schutz vor dem WNW-Wind bieten. Aber Wind und Wellen kamen nun direkt aus West, was bedeutete, dass wir die restlichen 15 Seemeilen unter Maschine genau gegenan stampfen mussten. Die Alternative wäre ein abfallen und längeres gegenankreuzen bis in die Dunkelheit gewesen. Immer wieder stampften wir uns im Wellental fest und liefen dann nur noch 1-2 kn; es dauerte immer eine gefühlte Ewigkeit bis Polly wieder Fahrt aufnahm.

Nach gut 9 Stunden liefen wir durchfroren aber glücklich im völlig leeren Hafen von Anholt ein. Hier waren wir 3 Tage eingeweht, bei konstanten bei 8-9, bis zu 10 Bft. Es waren sehr schöne und angenehme Tage, mit Ausflügen über die Insel und jede Menge Hafenkino (ein haarsträubendes Anlegemanöver einer deutschen Yacht bei 9 Bft; das spektakuläre Ein- und Auslaufen der Anholt-Grena-Fähre; drei losgerissene Boote mit anschließenden erfolgreichen Rettungsversuchen; ein umgewehter Stromverteiler auf dem Steg).

7 Wochen Schweden mit Polly (Teil 2)



Das Wetter der nächsten Tage war günstig und wir schafften lange Tagesstrecken von über 60 sm. Wir hatten schon 4 Tage verloren, und wir mussten schleunigst nach Hause. Es waren schöne Segeltage bei angenehmen bis zu 3-4 Bft aus WSW. Beim Anlegemanöver in Ballen auf Samsø erlebten wir die klassische Mini-Katastrophe: Leine in der Schraube! Zum Glück konnten wir bei Windstille provisorisch zwischen den Pollern festmachen. Nun konnte ich meinen für dringende Unterwasserarbeiten angeschafften Neopren-Shorty nutzen, und schnell war der Tampen wieder abgerollt, ohne Schäden.

Zwei angenehme Etappen brachten uns über Rudkøbing nach Kiel. Ein schwarz drohendes Gewitter über der Kieler Förde bescherte uns noch ein kurzes Starkwindmanöver, dann wollten wir noch schleusen und im Flemhuder See im Nord-Ostsee-Kanal übernachten. Wir mussten stundenlang warten um dann auf den nächsten Morgen verträstet zu werden.

Nebel am nächsten Morgen ließ uns dann erst am späten Vormittag schleusen, dann aber waren wir endlich wieder in „unserem“ Kanal. Nach einer letzten Übernachtung im idyllischen Gieselaukanal und einer problemlosen Schleusung in Brunsbüttel, und einer wunderschönen letzten Etappe elbaufwärts machten wir glücklich in Wedel fest.



7 Wochen Schweden mit Polly (Teil 2)



Wir waren 55 Tage unterwegs und haben 1203 sm zurückgelegt, davon 809 unter Motor. Interessant ist in diesen Zeiten vielleicht eine grobe Rechnung zum Thema CO₂-Fußabdruck. Nicht jeder hat den Luxus zu einer Konferenz zu segeln statt zu fliegen, aber es ist schnell klar, dass dies klimaschutzmäßig eine Milchmädchenrechnung ist, wenn man den Motor benutzen muss um anzukommen. Wäre ich zu meiner Konferenz in Stockholm geflogen, hätte ich ca. 381 kg CO₂ verursacht*. Polly hat auf dieser Reise insgesamt 857 kg CO₂ in die Luft geblasen**, das wäre bei einer höheren Segelquote auch nicht sehr viel besser gewesen. Fliegen wäre also klimagünstiger gewesen. Das nur für die wohlmeinenden, die mich lobten, dass ich statt zu fliegen mit dem Segelboot gefahren bin! Wir waren zu zweit unterwegs, was meinen Fußabdruck zwar verbessert (halbiert) hat, aber Fliegen wäre trotzdem klimaschonender gewesen!

Egal, wir haben es sehr genossen, und es war eine tolle Reise mit vielen tollen Erlebnissen, und die Erfüllung eines kleinen Traums. *Marcus und Sabine*

Mehr: Blog unter www.pollycruises.de; Videos auf Youtube unter dem Suchwort „pollycruises“

*Nach Atmosfair website für einen Hin- und Rückflug Hamburg-Stockholm

**Unter Annahme 2 L Dieselverbrauch pro Stunde und 2,65 kg CO₂ pro L Diesel

Verschiedenes



Theater-Besuch am 13. November

Am 13. November war eine Gruppe SCOe-er im Ohnsorg-Theater, um sich die Komödie „Extra-Wurst“ an zu sehen. Vor der Aufführung, sowie in der Pause, trafen wir uns in der Bar des Theaters um ein Gläschen Wein zu trinken. Ich hoffe, alle die mit waren, hatten ihren Spaß bei dem Theaterstück.

Senioren-Kaffeetrinken am 1. Advent

Wie in den letzten Jahren (oder eigentlich immer) war das Kaffeetrinken für unsere Senioren am 1. Advent ein sehr fröhlicher Nachmittag. Mit Sekt- und Sherryempfang, Torte essen und Kaffee trinken, sowie den wunderbar vorgetragenen Shantys der „Sailors vom Köhlfleet“, waren alle vollauf zufrieden :-). Ich freue mich immer wieder über unsere zufriedenen Senioren, wenn sie sich über „alte Zeiten“ austauschen: weißt du noch... damals... :-)

Hanne und ich sind inzwischen auf dieser Veranstaltung ein eingespieltes Team, Danke Hanne, dass du immer so tatkräftig dabei bist!

Uta, Festausschuss

Weihnachtsfrühschoppen am 1. Weihnachtstag

Es gab 2019 noch einen Termin im weihnachtlich geschmückten Clubhaus:

Die letzte SCOe-Veranstaltung im Jahr war der Weihnachtsfrühschoppen am 1. Weihnachtstag im Clubhaus.

Ab 10:00 Uhr kamen am 25. Dezember einige SCOe er, um mit einem Glas Sekt auf das Weihnachtsfest 2019 anzustoßen und in geselliger Runde das Jahr ausklingen zu lassen.

Karen Krause



Verschiedenes

SCOe-Segler auf dem Palstek-Cover

Schaut mal genau hin – Clubprominenz zielt die Sept/Okt-Ausgabe des Palstek...
Erkennt Ihr sie? Was ist das für ein Boot? Auflösung unten...



Vielen Dank an Offi!

Von links nach rechts:
Nils Fock, Tim Münchow, Arne Sporleder
Das Boot ist die „Lot“ von Christian Offermann



SCOe-Fahrtensegeler 2019 unterwegs



Crew/Skipper	Boot	Revier
Augustin, Maike	Rubberduck	Dänische Südsee, Læsø
Baum, Karl-Otto	Daddeldu	Dänische Südsee, Kleiner Belt, Schlei, Eckernförde
Baumann, Ludger	Lille	Untereelbe, Dänische Südsee
Baumgartner, Brigitte + Kai	Fünf vor Zwölf	Untereelbe bis Neuwerk
Baumgartner, Karl-Heinz	Puffin	Unter- und Oberelbe
Berg, Alexander	Urd	Eider
Bissinger, Thomas	Kleine Brise	Rund Fünen
Brackmann, Jörg	Kleine Freiheit	Dänische Südsee bis Hals
Braudorn, Herbert	Jacky	Untereelbe, Kappeln, Deutsche Ostseeküste, Heiligenhafen
Brügge, Jan	Berta	Schlei bis Schleimünde
Brügge, Kai	Filibustar	Arnis, Middelfahrt, Samsø, Aarhus, Sonderborg, Arnis
Conrady, Benjamin	Kleine Brise	Untereelbe, Helgoland, Kiel, Flenburger Förde, Rund Ærø, Kiel
Ehbrecht, Rudolf	Kleine Freiheit	Dänische Südsee, Swinemünde, Kolberg, Bornholm, Fehmarn
Ernst, Carsten	Moments	Dänische Südsee, Rund Seeland
Fock, Nils-Peter	Nis Randers	Südliche Ostsee, Møn, Kiel
Friedrichs, Martin	Dampfnudel	Untereelbe, Müritzk
Gehrke, Gerhard	Rane	Dänische Südsee
Gelbke, Thorsten	Amica	Rund Seeland



SCOE-Fahrtensegler 2019 unterwegs



Glor, Florian und Heldewig-Glor, Kristin	Lange Anna	Dänische Südsee, Falster, Dänische Südsee
Gülzow, Hendrik	Hekla	Untereelbe
Gülzow, Volker	Bayou	Dänische Südsee
Hänke, Jörg	Piet	Kiel, Rund Seeland, Kiel
Harder, Gisela	Lütt Bina	Ober- und Untereelbe
Harder, Thomas und Hanne	Gray	Untereelbe, Limfjord, Kattegatt, Großer Belt bis Hals
Heinson, Bernd und Kristin	Joy	Stockholm, Aholma, Äußerer Schärengarten, Landsort, Mälaren
Heldewig-Glor, Kristin	Lange Anna	Dänische Südsee, Falster, Dänische Südsee
Hesse, Andreas	Grindus	Holländische Binnengewässer, Stehende Mastroute, Delfzijl, Elbe

SCOe-Fahrtensegeler 2019 unterwegs



Hoffsommer, Peter und Angelka	Pila	Unter-und Oberelbe, Elbe-Trave-Kanal
Holthusen, Ralph	Nana	Unternelbe, Schlei
Jaufmann, Wibke und Jan-Douglas	Sommersprosse	Dänische Südsee, Guldborgsund, Heiligenhafen, Fehmarn, Kiel
Jepsen, Jan-Ole	Faein	Unternelbe
Jepsen, Hans-Jürgen	Olena	Lippe, Deutsche Ostseeküste
Karsunke, Hans-Georg und Anne	Moskito	Dänische Südsee
Karsunke, Stefan	Moskito	Århus, Samsø, Seeland rund
Körber, Matthias	Mona	Unternelbe
Krings, Martin	Nix wie weg	Dänische Südsee, Samsø, Århus
Krogmann, Arne	Lilith	Kiel, Anholt, Göteborg, Orust, Kopenhagen, Kiel
Latarius, Horst	Auguste	Unternelbe, Dänische Südsee, Kiel, Limfjord, Thyborøn, Hals, Kiel
Latarius, Uta Raschka, Joachim	Lilly	Kiel, Smålands-Fahrwasser, Hanöbucht, Utklippan, Bornholm, Kiel
Lindemann, Sven	Runaway	Kiel, Anholt, Kattegat, Kleiner Belt, Kiel
Mänz, Dirk	Hein Mück	Unternelbe
Masanek, Dirk	Pippi-Lotta	Unternelbe, Dänische Südsee
Müller, Andreas	Rio	Unternelbe, Helgoland, Kiel, Heiligenhafen, Warnemünde, Peenemünde, Stettin, Bornholm, Ystad, Kiel



SCOe-Fahrtensegler 2019 unterwegs

Müller, Andreas	12m-Yacht	Mallorca ,Menorca, Greenray, Peaxi, Korfu, Precevesa, Griechenland, Itkaha Sizilien, Liparische Inseln, Mesina, Korfu
Neumann, Kai und Astrid	Roxi	Untere lbe, Nordfriesland
Osbahr, Jürgen	Good Intent	Ammersee
Offermann, Hans Christian	Kompromiss	Untere lbe, Samsø, Hamburg
Peters, Lars		Dänische Südsee, Smålandsfahrwasser
Polster, Nils	Geigenbauer	Rund Fehmarn
Prill, Peter und Veronika	Jannina	Dänische Südsee, Smålandsfahrwasser
Prochnow, Jan	Ilvy	Kroatien
Raabe, Dieter	Chamaco	Untere lbe
Reckermann, Marcus Billerbeck, Sabine	Polly	Rügen, Bornholm, Öland, Stockholm mit Mälaren, Askö, Göta-Kanal, Trollhättan-Kanal, Kattegat, Anholt, Samsø, Langeland, Kiel, Elbe
Reinecke, Frank	Molli	Dänische Südsee
Reimers, Jessica	Casita	Dänische Südsee
Reinecke, Klaus	Rank	Untere lbe bis Helgoland
Sander, Jan Henning und Elke	Tante Schmidt	Dänische Südsee, Rund Seeland
Schäfer, Bernd	Nordwind	Dänische Südsee, Untere lbe
Schmidt, Peter	Nannu	Dänische Südsee, Samsø

SCOe-Fahrtensegeler 2019 unterwegs



Siemsen, Uwe	Scharhörn	Kiel, Klintholm, Deutsche Ostseeküste
Sommer, Stefan	Maxi	Oslo, Oslo-Fjord, Koster-Inseln, Oslo
Sporleder, Arne	Wikiheihei	Kiel, Anholt, Orust, Kopenhagen, Guldborg, Kiel
Streibel, Florian	Dufour 412 (Charter)	Mittelmeer, Sardinien, Korsika
Tessmer, Ekkehart	Brise	Untereibe
Väterlein, Jörg	Seehexe	Nordsee bis Skagen, Frederikshavn, Skagen, Kiel
Wätzel, Klaus	De Hollander	Rund Fünen, Samsø
Werber, Jan Garber, Elke	Käpt'n Brass	Untereibe
Wohlers, Frank	Belmonte	Dänische Südsee
Worms, Carsten	Anita	Dänische Südsee
Wrede, Jens Hinrich	Golightly	Dänische Südsee, Vänern-See, Kiel

(zusammengetragen von Horst Latarius)





Herbstversammlung der Gruppe Nedderelv

Auszüge aus der Versammlung am 16. November 2019 in den Geschäftsräumen der S.V.A.Oe. Die Versammlung wurde von 50 Vereinsvertretern und diversen Gästen besucht.

1. Förderaktivitäten der Stiftung Elbefonds

Die Voraussetzungen für die Vergabe von Fördermittel aus dem Fonds wurden erörtert. Antragsformulare können über die MLU-Maritime Landschaft Unterelbe über das Internet abgerufen werden. In einer Datenbank der WSV und auch bei der Maritimen Landschaft Unterelbe MLU sind für Unter- und Oberelbe 66 Sportboothäfen aufgelistet. Förderfähig sind Häfen, die min. 4 Liegeplätze, mindestens 10 Gastlieger im Jahr nachweisen, Sanitäreanlagen für Gäste vorhalten und keiner kommerzielle Nutzung unterliegen. Anträge können bei der MLU eingereicht werden. Diese prüft die Voraussetzungen für eine Förderung und leitet die Anträge an den Vergabeausschuss weiter. Aus dem 2008 gegründeten Elbe-Fonds mit einem Stiftungskapital von 10 Mio Euro stehen der zwischenzeitlich generierte Ertrag von ca. € 2,5 Mio. für eine Ausschüttung zur Verfügung. Bisher haben 18 Vereine einen Förderantrag gestellt.

2. Forum Tideelbe

Von dem Forum werden z.Zt. 4 Maßnahmen weiterverfolgt und die Machbarkeit der Vorhaben geprüft:

- Ausbau des Tidekanal HH-Billwerder
- Öffnung der Alte Süderelbe
- (Köhlfleet-Anbindung)
- Dove Elbe, Anschluss an die Stromelbe
- Haseldorfer Marsch, Gewinnung von Flutraum

Eine Vertiefung der Pagensander Elbe wird im Bereich des Steinlochs bis Pagensand-Mitte mit einer Machbarkeitsstudie verfolgt. Die Mündungsbereiche der Pinnau und Krückau sind im Focus. Die Nebenelben sollen bei einer nächsten Sitzung behandelt werden.

3. Wasserrahmenrichtlinien WRR

Die EU-Richtlinien für die Qualität des Wasserkörpers Grundwasser werden nicht erreicht. Nur 6 % der Fließgewässer und 16 % der Seegewässer erreichen das Ziel der Vorgaben. Die Wasserqualitäten werden in 1 - 5 Kategorien eingestuft. Die

Herbstversammlung der Gruppe Nedderelv



Elbe erreicht nur die Kategorie 5! Die Elbvertiefung verstößt gegen alle Regeln der EU-WRR.

4. Naturschutzgebiet Stade

Das im Dezember 2018 vorgestellte und durch Einwände der Wassersportverbände abgemilderte NSG „Elbe und Inseln“ wird bei einer Managementplanung der Elbe erneut aufgegriffen.

5. Reviernotizen

- a) Das Thema 3-Tage-Gültigkeit-Ticket für die Durchfahrt des NOK ist rechtlich nicht zulässig. Es ist lediglich eine „betriebliche“ Regelung. Hier ist weiterhin Handlungsbedarf gefordert.
- b) Die Sportbootschiffahrt wird durch die UWA (Unter-Wasser-Ablagerungsdepot) und den Sperrgebieten bei der Medemrinne und Neufeld-Reede im Bereich Brunsbüttel und Cuxhaven eingeschränkt. Anmerkung: Durch die Steinschüttung UWA hat sich schon jetzt nach einem halben Jahr die einströmende Tide zum Teil eine neue Rinne gesucht.
- c) Der Segler-Verein Elmshorn gibt bekannt, dass der Warteschlängel kurz oberhalb des Krückau-Sperrwerks, der dem SVE gehört, nach Feststellung baulicher Mängel durch das WSA gesperrt wurde. Die Erneuerung würde mehrere zehntausend Euro kosten, die der Verein aufbringen müsste. Es ist somit fraglich was aus der Anlage wird. Wenn der Erhalt einer Anlage nicht mehr gewährleistet ist, kann eine Anlage als Naturschutzgebiet umgewidmet werden, was das Ende für die Liegeplätze bedeutet.
- d) Von den geplanten 5 UWA Unterwasserablagerungsdepots sind bereits 4 Schüttungen durchgeführt. Die Bauwerke aus Natursteinen sollen die Wucht des einströmenden Wassers dämpfen und zugleich Teile der 32 Millionen Kubikmeter Baggergut aufnehmen.

Der Abschluss der vor 17 Jahren geplanten Elbvertiefung ist für Sommer 2021 geplant. Die Gesamtkosten sind mit 790 Mio. Euro veranschlagt. Die Vorhabensträger HPA und der HH-Senat sind mit dem nahezu reibungslosen Auftakt der Fahrrinnenanpassung zufrieden. Wir kommen gut voran und liegen im Zeitplan. Soweit die Aussage des Präsidenten der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt des Bundes. Die Baggerarbeiten für die



Herbstversammlung der Gruppe Nedderelv

Fahrrinnenanpassung dürfen 24 h durchgeführt werden, die Sportboothäfen unterliegen strengen Fristen für die Freihaltung.

Umweltverbände haben erneut vor dem Bundesverwaltungsgericht gegen den Flussausbau wegen ungenügend ausgewiesener Ausgleichsflächen geklagt. Eine mündliche Verhandlung wird für 2020 erwartet. Über die Sedimententwicklung in der Elbe gibt es nur Daten für die Jahre 2005 bis 2016. Neuere Daten liegen noch nicht vor.

Von den 40 Mitgliedsvereinen der Gruppe Nedderelv betreiben 20 Vereine Ausbildung

Die Gebühren zur Erlangung eines Allgemeinen Funkbetriebszeugnisses haben sich kräftig erhöht. Die Kosten von ca. 80 € haben sich fast verdoppelt.

Die Nedderelv-Regatta wird am 6. Juni 2020 gestartet

Karl-Heinz Baumgartner





8. Februar 2020
Hamburger Seglerball
2020



Karten unter www.hamburger-seglerball.de

Ermäßigte Karten für Jugendliche auf Anfrage

Tanz auf dem Süllberg

14. Hamburger Seglerball | 8. Februar 2020

«Süllberg Karlheinz Hauser»
Süllbergterrasse 12
22587 Hamburg

- » 19:00 Uhr Einlass
- » 20:00 Uhr Gala Menü
- » 22:00 Uhr Walzer & Co.
- » 00.30 Uhr Sailor's Party



ASC



BSC



HSC



MSC



SC0e



SCU



SVA0e



www.hamburger-seglerball.de



Buchbesprechung

Wilfried Erdmann

Warum wir immer weitersegeln

229 Seiten, 81 Fotos und Abbildungen
15,0 x 22,5cm, gebunden mit Schutzumschlag
Euro 19,90, ISBN 978-3-667-11703-8)
Delius Klasing Verlag, Bielefeld

Ein Loblied auf das Segeln

Vier Weltumsegelungen und mehr als 50 Jahre Segelerfahrung – Wilfried Erdmann, der beliebteste deutsche Fahrtensegler, kennt sich aus auf den Weltmeeren. Mit mittlerweile 78 Jahren unternimmt er gemeinsam mit seiner Frau Astrid einen 100-tägigen Segeltörn über die Ostsee nach Schweden und Dänemark. In seinem neuen Buch berichtet er von seiner Reise und verrät, warum es sich lohnt immer weiter zu segeln, auch im Alter.

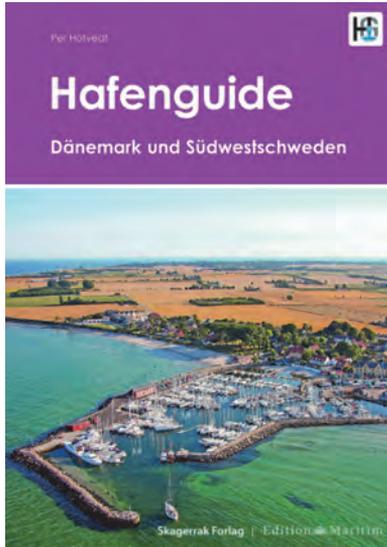


Mit ihrem Segelboot „Kathena Nui“ sind Wilfried und Astrid Erdmann auf der Ostsee unterwegs, mit Kurs auf Schweden und Dänemark. Mindestens bis zur 600 Seemeilen entfernten Insel Fårö im Norden Gotlands wollen die beiden segeln. Auf ihrer 100-tägigen Reise besuchen sie Orte mit klangvollen Namen wie Kalmarsund, Solberg und Bovicken und legen mehr als 1500 Seemeilen zurück.

Gemeinsam bezwingen sie Hitze, Flaute, Seekrankheit, erlangen die Erkenntnis, dass das Segeln mit den Jahren nicht einfacher wird und verbringen einen besonderen Segelsommer. Segeln heißt für sie „erleben“, weil man unterwegs Zeit hat sich einzuprägen, was an einem vorbeizieht. Für die Erdmanns ist es die reiche Natur Schwedens mit ihren meilenlangen weißen Stränden, hoch aufgetürmten Klippen und einer außergewöhnlichen Einsamkeit.

„Warum wir immer weitersegeln“ ist ein Loblied auf das Segeln, die Ostsee und auf Schweden, Erdmanns Lieblingsrevier. Sein Reisebericht lebt nicht von Katastrophen und Stürmen, stattdessen schildert der erfahrene Segler seine Gedanken über das Leben an und unter Deck und den Umgang mit einem Segelboot auf der Ostsee.

Im Anhang gibt Wilfried Erdmann wertvolle Tipps und Anregungen zum nach- oder anders machen. Außerdem zieht er sein Reisesumme. Für ihn steht fest: „Das war auf keinen Fall der letzte Segeltörn. Auf dieses Glücksgefühl Segeln kann und will ich nicht verzichten!“



Per Hotvedt

Hafenguide Dänemark und Südwestschweden

Luftbilder mit Hafenplänen von Yachthäfen
und Ankerplätzen

3. vollständig überarbeitete Auflage 2019, 334
Seiten, 434 Fotos und Abbildungen, Format
22,5 x 29,7 cm, Spiralbindung mit Umschlag

Euro 69,90

ISBN 978-3-667-11346-7

Edition Maritim, Hamburg

Das ultimative Handbuch

Der Hafenguide deckt die gesamte dänische Küste mit Ausnahme der Häfen auf Bornholm und an der Nordsee ab. Darüber hinaus wurde die schwedische Westküste von Skanör im Süden bis Göteborg im Norden einbezogen.

In dem ultimativen Handbuch werden sowohl Natur- als auch Yachthäfen beschrieben. Jeder Hafen wird auf einer eigenen Seite präsentiert. Luftaufnahmen sowie Lotsenskizzen und Texte vermitteln wichtige und nützliche Informationen. Jede Hafenbeschreibung ist in einen allgemeinen und einen maritimen Teil gegliedert.

Im allgemeinen Teil erhält der Leser generelle Informationen über sein Reiseziel sowie einen Überblick über den historischen und kulturellen Hintergrund und mögliche Freizeitaktivitäten. Im maritimen Teil erfährt man, wo und wie das Boot festgemacht werden kann und was bei der Einsteuerung und beim Aufenthalt im Hafen beachtet werden muss. Hinzu kommen Kontaktinformationen und eine Übersicht über die Serviceeinrichtungen, die im jeweiligen Hafen vorzufinden sind.

Der Hafenguide ist in sechs Küstenabschnitte unterteilt: Nordseeküste und Limfjord, Skagen bis zum Kleinen Belt, Fünen, Großer Belt, Seeland und Öresund sowie die schwedische Westküste bis Göteborg. Zu jedem Abschnitt gibt es für die einfache Planung eine Übersichtskarte mit eingezeichneten Häfen. Darüber hinaus befindet sich im hinteren Teil des Buches eine alphabetische Hafenübersicht.



Termine

29. Februar 2020

Jahreshauptversammlung

Adolph-Woermann-Haus, Palmaille 29,
22767 Hamburg

14:30, Einlass ab 14:00 Uhr

14. März 2020

Feuerlöscherprüfung

Die Löscher müssen ab 8:00 Uhr parat sein.

Kosten pro privaten Löscher: 11 €.



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. 1/2020, 76. 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
IBAN: DE46200100200181450209
BIC: PBNKDEFF
- Redaktion: Marcus Reckermann, Große Elbstraße 58, 22767 Hamburg,
Tel.: 040/35706714
Uta Latarius, Mellande 42, 22393 Hamburg
Antje Wulbieter, Koppelbarg 26, 22547 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 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.

Fotonachweise

S. 4-26: Marcus Reckermann/Sabine Billerbeck; S. I: Uta Latarius; U2: Sven-Ove Baumgartner

Redaktionsschluss für Blinkfuer 2/2020 ist der 6. März 2020

Bitte beachten Sie die Angebote unserer Inserenten!

Für alle, die am Rad keine
Kompromisse eingehen...



... 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!



JENSEN
Bootsbau **WERFT**
aus **WERFT**
Meisterhand



Im Hamburger
Yachthafen Wedel

20 Jahre

BOOTSBAU
1998 - 2018

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