



Blinkfüer

*Segel-Club Oevelgönne
von 1901 e.V.*



Ausgabe 3/2021

SCOe-Termine im Sommer 2021

Das Ansegeln sowie das SCOe-Büffet
müssen coronabedingt leider ausfallen.

Wir visieren im Sommer jedoch eine besondere Party an:

Sonnabend, 21 August 2021:

Sommergrillen

Notiert Euch schon mal den Termin, natürlich ohne Gewähr.
Näheres wird noch bekannt gegeben.



Wir wünschen Euch eine schöne Segelsaison!

Saisonstart fast normal



Die offiziellen vier Slipwochenenden sind vorbei, und ein Großteil der SCOE-Flotte schwimmt. Unserer Slipcrew gebührt ein großes „Dankeschön“, da sie unter den erschwerten Corona-Bedingungen alle Schiffe heil ins Wasser gebracht hat! Auch die hin und wieder kontrollierende Waschpo (die bei uns auch an Land kommt!) war mit unserem Verfahren (AHA ++) einverstanden und hatte keine Beanstandungen. Der Dank gilt daher auch Euch für das vernünftige Verhalten. Verglichen mit 2020 waren die Probleme deutlich geringer. Auf dem Wasser gelten hinsichtlich Crewgröße und Übernachtungsmöglichkeiten weiterhin Einschränkungen, aber wer nur einfach allein oder in kleinem Team segeln will, darf es! An Land ruht unser Clubbetrieb in Gestalt der Clubhausnutzung sowie der Versammlungen leider weiterhin. Meine Hoffnung, noch vor den Sommerferien eine Präsenz-Hauptversammlung in der Bootshalle durchführen zu können, ist leider durch die Mutationen und die damit einhergehenden hohen Infektionszahlen geplatzt. Jetzt ist zwar langsam Licht am Ende des Tunnels sichtbar durch die steigende Zahl Geimpfter und langsam sinkende Inzidenzen, aber vor den diesmal sehr frühen Sommerferien wird es nicht mehr klappen. Plan „B“ könnte eine Hauptversammlung Ende August/Anfang September sein. Zulässig wäre es nach den Covid-19-Sonderbestimmungen auch, die Hauptversammlung für dieses Jahr ganz

ausfallen zu lassen. Zur Durchführung einer Online-Hauptversammlung konnten wir uns bisher nicht entschließen, da wir diese Form für unseren Club als wenig geeignet finden. Der Hamburger Seglerverband hat kürzlich seine Hauptversammlung digital durchgeführt. Aber auch dort, wo nur Vereinsvorsitzende teilnehmen, hat es bei nur 35 Teilnehmern schon recht lange gedauert, bis alle richtig „auf Sendung“ waren. Hinzu kommt noch, dass es zu rechtswirksamen Abstimmungen weiterer recht aufwändiger technischer Maßnahmen bedürfte, um sicherzustellen, dass nur Berechtigte an Abstimmungen teilnehmen.

Besonders schwierig ist die aktuelle Situation für unsere jungen Mitglieder: nicht genug, dass sie durch die Probleme in der Schule arg gebeutelt sind, auch beim Segeln ist es nicht einfach: je nach aktueller Inzidenz darf nur in Gruppen von fünf Kindern trainiert werden. Zweimannboote sind wegen des Abstands schwierig, und an Kuttersegeln ist bisher gar nicht zu denken... Und auch beim Impfen sind die Perspektiven für die Jungen nicht rosig. Ich hoffe, dass sich mit weiter steigendem Impftempo die Aussichten bessern, und wir unser Sommertreffen Ende August, sowie die Pagen-sandregatta wie geplant durchführen können.

Haltet weiter Abstand und noch etwas durch!

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



Termine	Umschlag innen
Saisonstart fast normal	1
Inhaltsverzeichnis	3
Langjährige SCOe-er: Karl-Heinz Baumgartner.....	4
Anmerkungen zur „Dieselpest“	9
Abslippen 2021.....	10
Aufnahmeanträge	I
Protokoll der Jugendversammlung.....	III
Diverse Infos	V
Nachruf Edith Ballerstein	VI
Gratulationen	VII
Notizen zur Elbe	11
„Tatort“ Köhlfeet.....	12
Dit und Dat	14
Mein Lieblingshafen	16
Bilderrätsel	17
Buchempfehlungen	18
Impressum.....	20



Langjährige SCO-er...

Dieses Mal lassen wir Karl-Heinz Baumgartner über seine langjährigen und vielfältigen Aktivitäten und Erlebnisse in unserem Verein berichten.

Meine Zeit beim S.C.Oe.



1959 hatte ich den ersten Kontakt zum Segel Club Oevelgönne. Beim Clubmitglied Jürgen Meyn konnte ich als Vorschoter auf seiner Pirat-Jolle anheuern. Ich wollte ja Segeln lernen. Auf den ersten Segeltörn hatte ich die Gelegenheit die ersten Grundbegriffe des Segelns zu erlernen. Das war ein ganz neues Gefühl mit dem Boot auf der Elbe, angetrieben vom Wind, zu segeln. Wir segelten auf der Elbe vom Köhlfleet bis Cuxhaven und auch einmal bis zu den Dänischen Inseln. Das war aber eine harte Tour. Nasser Schlafsack, von innen feuchtes Ölzeug, schlafen auf den Bodenbrettern, Butterbrot und Verpflegung aus der Dose. Mit der Pütz die Bilge öschen, bei Wellengang. Trotzdem eine nützliche Erfahrung.

Im Club konnte ich mich schnell in das Clubleben, speziell bei den jungen Jollenseglern, einleben. Hier lernte ich dann auch Karin, meine spätere Frau kennen. Nach einer gewissen Zeit durfte ich mit meiner neuen Freundin den Pirat von Jürgen für Wochenend- und Urlaubstour ausleihen.

Nach etwa 2 Jahren Pirat segeln wechselte ich auf die Segelyacht INKA von Karin`s Eltern als Mitsegler. Was für eine Umstellung! Auf der tonnenschweren Segelyacht gab es in der Kajüte feste Kojen, Esstisch, Pantry, Motor und sogar eine Toilette und man konnte bei fast jedem Wetter segeln. Jetzt wurde unser Segel-Horizont erheblich erweitert. Nordsee, Helgoland, Ostsee, die dänische Inselwelt waren nun erreichbar.

Die schönen Touren mit der INKA wurden aber nach kurzer Zeit, durch die Einberufung zur Bundeswehr nach München, erst einmal sehr eingeschränkt. Nur jeweils im kurzen Sommerurlaub konnten wir mit der INKA segeln. In der Bundeswehr-Zeit hatten wir auch geheiratet, und nach kurzer Zeit kam Tochter Brigitte, genannt „Gucki,“ zur Welt.

Nach der vierjährigen Militärzeit kamen wir wieder zurück nach Hamburg. Jetzt kauften wir eine Elbjolle. Eine Elbjolle ist eine ca. 6 m lange Eichenholz beplankte

Langjährige SCOe-er...



Jolle mit Kajüte, ähnlich einem Jollenkreuzer. Der Typ wurde in den 30-er Jahren entwickelt.

Unser Elbjolle lag viele Jahre auf dem S.C.Oe-Club-Vorgelände im Schlickgraben. Entsprechend war der Zustand. Aber wir wollten wieder segeln. Also ran an die Arbeit! Neuer Decksbelag, neue Kajütdach-Bespannung, einige Planken kalbfatern, neuer Heckspiegel samt Ruderbeschlag. In der Kajüte mussten die Kojen für 2,5 Personen erweitert werden. Wir und die 3-jährige Tochter wollten ja auch im Boot übernachten.

Wir schafften die Instandsetzung und waren nun Besitzer eines eigenen Bootes CARINA. Durch den geringen Tiefgang der Elbjolle konnten wir all die kleinen Schlicklöcher, Nebeneiben und Häfen anlaufen.

Ein Erlebnis ist mir noch gut in Erinnerung. Auf einer Rücktour von Glückstadt zum S.C.Oe kam ein Gewitter auf. Die ersten Gewitterböen machten uns zu schaffen. Die Segel reffen war bei der Jolle in Fahrt nicht möglich. Mit „Vollzeug“ und voller Fahrt rauschten wir in das schützende Schilf der Insel Schwarztönen-Sand zu unserer Rettung.

Nach 2 Jahren wurde das Boot aber für 3 Personen zu klein. Durch Zufall entdeckten wir auf der Werft von Jürgen Heuer eine 8,5 m Kielschwertjacht Baujahr 1948. Das Boot dämmerte vermutlich mehrere Jahre unbenutzt vor sich hin. Entsprechend war der Zustand. Mehr als desolat. Mit der Unterstützung von Jürgen Heuer packten wir die Instandsetzung an. Eine Mammut-Aufgabe. Die Roststellen am Rumpf behandeln, das abgestandene Schmutzwasser aus der Bilge schöpfen, die Kajüteinrichtung zum Teil erneuern, die vergammelten Polster entsorgen und erneuern, die Mako-Segel ausbessern, das Rigg und stehende Gut austauschen. Auch diese Herausforderung haben wir gemeistert. Am Ende hatten wir eine schicke Kielschwertyacht, die erste BRIKA.

Schon in der zweiten Segelsaison kam dann die unangenehme Überraschung. Der Schwertkasten hatte ein Leck. Das war nicht mehr reparabel. Also wieder voller Einsatz. Den Schwertkasten mit der Flex raus getrennt, den Beton/Stahlschrott- Ballast mit Hammer und Meißel heraus gekloppt. Mit der großen Hilfe von Günter Hesse (Huppel) fertigten wir einen neuen Kiel und schweißten diesen unter das Boot. Ein neues verlängertes Ruder musste noch angebaut werden. Nach dem Umbau war unsere BRIKA, die jetzige RIO, ein vollwertiges Kielschiff.



Langjährige SCO-er...

Mit unserer ersten BRIKA, einem Kielschiff, konnten wir nun auch Touren in die Nordsee und Ostsee unternehmen. 1975, in der Zeit der „Selbstausbauer“ im S.C.Oe, reifte auch bei uns der Gedanke ein Kunststoffboot auszubauen. Die „BRIKA“ verkauften wir an „Huppel“. Mit dem Erlös und Eigengeld konnten wir bei Kornmesser eine Nordwind 32 Kaskoschale in Auftrag geben. Die Ausbaugeschichte habe ich bereits in meinem Beitrag im Blinkfuer 03-2020 „Geschichte einer Nordwind 32“ beschrieben.

Mit unserer Nordwind haben wir diverse Elb- und Offshore Regatten gesegelt, dabei viel über Reglements und Taktik gelernt. Auf Grund meiner Erfahrungen in der Regattawelt hatte mich 1977 der damalige 1. Vorsitzend Günter Heinsen gebeten, das Amt des Sportwarts zu übernehmen. Damals war der Posten des Sportwarts eine Doppelaufgabe. Zuständig für den sportlichen Bereich Wettsegeln und Unterstützer des Festausschusses. Jeweils beim An- und Absegeln, bei Sommerfesten, Fuchsjagd, Lampionfest war der Sportwart mit eingebunden.



Die 1975 von Karl-Heinz selbst ausgebaute BRIKA, eine Nordwind 32.

Die S.C.Oe Wettfahrt „Rund um Pagensand“ war zu dieser Zeit die meldestärkste Regatta. Einige Male hatten wir bis zu 240 Meldungen. Damals, ohne Computer, Internet und Rechner eine Riesenaufgabe. Die Zieldurchgangszeiten wurden anhand einer Stunden-Minuten-Sekunden-Tabelle ermittelt, Ausschreibung, Teilnehmerlisten, Ergebnislisten noch mit Schreibmaschine geschrieben und per Post mit Briefmarke verschickt.

In meiner Zeit als Sportwart wurde ich 1986 auch in den Hamburger Segler-Verband als „Obmann Wettsegeln“ gewählt.

Langjährige SCOe-er...



In dieser Position hatte ich mit allen Hamburger Vereinen, die Wettfahrten veranstalteten, Kontakte, und bei den Wettfahrtleitertreffen der Norddeutschen Vereine Gelegenheit, die Themen rund um den Regattasport auszutauschen. Bei den ersten organisierten Gesprächen mit Seglern und der Wasserschutzpolizei, Behördenvertretern und der DLRG konnten die Abläufe bei den Regatten diskutiert werden und auftretende Probleme im Dialog meist ausgeräumt werden. Als Mitglied im Ältestenrat der Hamburger Yachthafen Gemeinschaft hatte ich zum Glück nur zwei Vorgänge zu behandeln.

In der Zeit zwischen 1990 bis 2020 hatte ich außer Segeln auch noch eine andere Art des Wassersportes kennen gelernt. Mit seegängigen Schlauchbooten, unternahmen wir, mein Schweizer Freund und ich, über ein Dutzend Touren um Schottland, den äußeren- und inneren Hebriden, zu den Orkney-Inseln und Irland.

Mit diesen RIBs haben wir in dieser Zeit Touren von mehr als 10.000 sm in der Irischen See und dem Atlantik unternommen. Segeln im Mittelmeer mit einer 50 Fuß Segeljacht, zu den Balearen, Ibiza und Menorca, sowie eine Überführung der Yacht, von Spanien bis in die Ostsee, waren eine besondere Herausforderung.

Wir, ein Mitglied des BSC und ein Mitglied vom SVN und ich entwickelten 1991 das Konzept für eine dem Tidegewässer angepasste Bootsklassifizierung für Elbregatten. Die Elbe-Yardstick-Liste entstand. Nach langen Verhandlungen mit dem DSV akzeptierte dieser dann die neue ELBE-YARDSTICK-Wertung für die Regattaauswertung.

Während meiner Zeit im Hamburger Segler-Verband konnte ich auch das erste Heft „ELBE-REGATTEN 1991“ auf den Weg bringen, und für einen Besprechungsraum in Halle I, einen Regatta-Besprechungsraum, einen Regatta-Aushangskasten und einen Signalmast am Startplatz auf der Westmole sorgen.

Nach 15 Jahren Wettfahrtleiter beim HS wechselte ich zum „Beisitzer für Umwelt und Revier.“ Jetzt waren die Umwelt, der Naturschutz sowie der Erhalt eines ökologischen und ökonomisch abgestimmten Segelreviers die Aufgabe. Mit all den Interessenvertretern, die sich für ein freies Segeln, Freihaltung der Häfen und dem Erhalt unseres Reviers einsetzten, hatte ich Verbindung aufgenommen und war in einigen Foren, Verbänden und Vereinen Mitglied. Schon zur Jahrtausendwende suchte ich den Kontakt zur Gruppe Nedderelv. Der



Langjährige SCO-er...

Hamburger Segler-Verband wurde Mitglied in der Gruppe. Im Jahr 2003 trat auch der S.C.Oe der Gruppe Nedderelv bei.

In 15 Jahren Sportwart beim S.C.Oe, in 17 Jahren als Wettfahrleiter und Beisitzer für Umwelt und Revier im Hamburger-Segler-Verband und in den bis jetzt 20 Jahren als Obmann in der Gruppe Nedderelv habe ich mich für Verein und Verband insgesamt über mehr als 40 Jahre eingesetzt und versucht, meinen Beitrag für den Verein, Verband und die Segelei in unserem Revier zu leisten.

Den Segelsport mussten wir 2015 beenden. Durch einen plötzlichen Schlaganfall war Karin stark in ihrer Beweglichkeit beeinträchtigt. Mit der Behinderung war eine vernünftige Segelei nicht mehr machbar. An- und Ablegen, an Bord kommen, Segel, Schoten und Ruder bedienen war nicht mehr gefahrlos möglich.

Es gab nur eine Alternative: das Boot zu verkaufen. 2016 haben wir unsere Nordwind 32 BRIKA dann, wie bekannt, an Sabine Billerbeck und Marcus Reckermann verkauft. Nach 60 Jahren war für uns damit die Segelei beendet.

Jetzt schippern wir mit unserem Motorboot „PUFFIN“, ohne Mast und Segel, auf der Elbe. Durch den geringen Tiefgang des Bootes können wir auch flache Nebelnelben und kleine Sportboothäfen anlaufen. Alles hat seine Zeit!



Die „Puffin“

Karl-Heinz Baumgartner

Anmerkungen zur „Dieselpest“...



Wir veröffentlichen hier einen engagierten Beitrag unseres Clubkameraden Andreas Müller zur so genannten Dieselpest und unter Umständen auftretenden Motorschäden bei Verwendung bestimmter Dieseldieselkraftstoffe.



Ein älterer Bukh DV20 mit Vorkammer

*Es geht um die neuen Dieseldieselkraftstoffe **Shell V-Power** und **Aral Ultimate Diesel**, mit dem Anliegen, Clubkameraden vor Motorschäden zu bewahren. Ältere Diesel mit Vorkammern können durch diese neuen Dieseldieselkraftstoffe geschädigt werden. Ich habe dazu ein Schadensbild an einem Yanmar-Diesel selbst begutachten können.*

Wenn Vorkammerschäden im maritimen Bereich sich allgemein bisher nicht so herumgesprachen haben, und tatsächlich vielleicht bei uns auch nicht so oft vorkommen wie bei Dieselfahrzeugen auf der Straße, so liegt das meiner Meinung nach daran, dass wir auf unseren Schiffen

meistens nicht im Vollastbetrieb fahren. Gleichwohl kommt das in bestimmten Situationen auch vor.

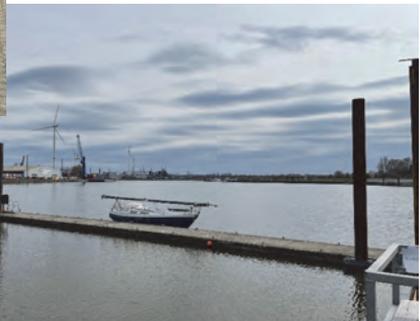
Es ist richtig, dass der Bioanteil im normalen Dieseldieselkraftstoff bei langem Verbleib im Tank zu der so genannten "Dieselpest" führt, und man dieser Gefahr mit den oben genannten neuen Dieseldieselkraftstoffen begegnen kann. Es ist aber so, dass besonders unsere Clubkameraden weit überwiegend Vorkammermotoren fahren, die beim Betrieb mit den genannten Kraftstoffen Schäden nehmen können.

Was die vorsorgliche Tankreinigung betrifft, so gibt es ggf. einen professionellen Service der uns vor einiger Zeit angeboten hat, eine Revision zum Preis von € 60,- auf dem Clubgelände durchzuführen, sofern mehr als 6 Teilnehmer zusammenkommen. Ein entsprechender Service kostete einem Clubkameraden an der Ostsee € 200,-. Vorausgesetzt, das Kraftstoffsystem ist gereinigt, kann man mit einem Dieseldieselzusatz einen erneuten Bakterienbefall verhindern und ist so nicht auf die neuen, potenziell gefährlichen neuen Dieseldieselkraftstoffe angewiesen.

Andreas Müller



Slippen April 2021



Notizen zur Elbe



Die 9. Elbvertiefung ist nach Aussage der HPA seit Ende März abgeschlossen.

Einige Auswirkungen durch die Ausbaumaßnahmen sind schon heute bekannt.

Höhere Fließgeschwindigkeit, ein höherer Sedimenteintrag mit Verbleib der Baggermengen und eine höher auflaufende Flut.

Welche weiteren Langzeitauswirkungen die Flußvertiefung noch mit sich bringen wird, bleibt abzuwarten.

Anfang April 2021 wird entschieden, wer ab Juli die Unterhaltsbaggerung der Elbe übernehmen soll. Als Bewerber für diesen äußerst lukrativen Auftrag bewirbt sich auch ein chinesisches Staatsunternehmen mit einem Dumping Angebot.

Wir Wassersportler hoffen immer noch auf die weiterhin problemlose Befahrbarkeit der Elbe, und Sportboothäfen die nicht im Schlick ersticken.

Karl-Heinz Baumgartner





„Tatort“ Köhlfleet

Montag, den 22. März 2021, 8.15 Uhr...

Nachdem ich meinen morgendlichen Kontrollrundgang gemacht und das Tor geöffnet hatte, klingelte es, als wir gerade am Frühstückstisch saßen. Es war Frank Wiedenfeld, der für uns zuständige BünaB (Bürgernaher Beamter) vom WSPK 1. Er kündigte uns an, dass seine Kollegen und er sowohl unser Gelände und auch die Hallen und die Anlagen des SCOe kontrollieren wollten!? Was war geschehen? Die Polizei ist bekannterweise verschwiegen, wenn es um Details geht.



Nur so viel konnte er uns verraten: Nachts war es zu einem Unfall am Tankweg - vorn Richtung Fähranleger - gekommen. Nach diesem Unfall waren Polizei und Feuerwehr zwar vor Ort, konnten jedoch den womöglich verletzten Unfallverursacher nicht ausfindig machen! Wir hatten von diesem nächtlichen Einsatz nichts mitbekommen und schliefen den Schlaf der Gerechten.

Die Polizei vermutete, dass sich der verletzte Unfallverursacher möglicherweise bei uns oder dem SCOe irgendwo, möglicherweise auf einem der Schiffe versteckt habe. Eine Viertelstunde später erschien daher mit sechs Mannschaftswagen ein komplettes Polizeiaufgebot von ca. 30 Mann. Die Ordnungshüter, darunter auch einige attraktive junge Polizistinnen, durchkämmten systematisch die Anlagen und Hallen beider Vereine. Auch auf die im Freilager befindlichen Schiffe warfen sie ihre Obrigkeitäugen.

„Tatort“ Köhlfleet



Alle Türen waren ordnungsgemäß verschlossen, nur beim SCOe war schon kurz vorher einer gekommen um an seinem Schiff zu arbeiten. Lediglich die neue, bereits im Wasser schwimmende, ALKOR von Mario und Achim Sitz wurde „intensiv“ kontrolliert. Ein Polizist enterte das Schiff durch die zu öffnende Vorluke. Der Gesuchte wurde nicht entdeckt, aber die Obrigkeit hinterließ Fußspuren an Deck. Nachträglich erklärten und entschuldigten sich die Ordnungshüter bei Mario. Nach einer guten halben Stunde wurde die Aktion bei uns ergebnislos abgebrochen. Zwischenzeitlich waren Leute vom THW gekommen, um die Suche mit einer Drohne zu unterstützen. Aber auch der Einsatz des Polizeihundes führte zu keinem Ergebnis.

Erstaunlich war allerdings, dass die Trucker, die üblicherweise mit behenden 80 km/h bei uns vorbeisausen; äußerst langsam an der geballten parkenden Polizeimacht vorbeifuh. Als ich eine gute Stunde später nach Hamburg musste, war die Polizei noch auf der Höhe des Stahlwerks beschäftigt. Am Dienstag konnte man entsprechende Meldungen im Hamburger Abendblatt lesen: „*Polizei sucht nach Unfallfahrer mit Drohne und Hund*“, die Hamburger Morgenpost: „*Wagen verunglückt auf Flucht - Fahrer verschwunden*“. *Waltershof: Mutmaßlich schwer verletzter Mann stieg aus Wrack und blieb zunächst unauffindbar*“. Weiter hieß es:

„*Nachts wollte die Polizei ein Fahrzeug am Tankweg kontrollieren. Der Fahrer flüchtete und verunglückte. Die Polizei entdeckte das schwer beschädigte, leere Auto, das in einer Kurve gegen einen parkenden Lastwagen geprallt war.* Die Unfallspuren deuteten daraufhin, dass der Fahrer schwer verletzt sein musste...“

Die Unfallspuren deuteten daraufhin, dass der Fahrer schwer verletzt sein musste...“



Wagen verunglückt auf Flucht – Fahrer verschwunden

In der Nacht zu Montag hat sich in Waltershof ein schwerer Verkehrsunfall ereignet. Der Fahrer blieb stundenlang verschwunden. Die Polizei startete noch in der Nacht eine groß angelegte Suchaktion nach einem offenbar schwer verletzten Menschen. Ersten Informationen zufolge wollte die Polizei um 04:00 Uhr einen Ford Focus am

Waltershof: Mutmaßlich schwer verletzter Mann stieg aus Wrack und blieb zunächst unauffindbar

Tankweg kontrollieren. Der Fahrer reagierte nicht auf die Aushilfszeichen und gab Gas. Bei der Flucht verunglückte der Wagen. Nach kurzer Verfolgung entdeckten die Polizisten das schwer beschädigte, leere Auto mit polnischen Kennzeichen in

Bennten davon aus, dass die Person am Steuer schwer verletzt sein musste, vielleicht hilflos im Freiraum. Sofort wurde eine große Suchaktion mit mehreren Streifenwagen, einem Suchhund und einer Wärmebilddrohne gestartet – erfolglos. Erst gestern, Nachmittag, meldete der Gesuchte sich per Notruf und kehrte an den Unfallort zurück. RUGZA

Dienstagnachmittags meldete sich der augenscheinlich unverletzte Unfallfahrer, ein Berufskraftfahrer, der nur über leichte Kopfschmerzen klagte...

Heinz Valet, ESV, 25.3.2021



Dit un Dat

KLM-Overalls günstig zu erwerben!



Bei ROKA-Technik für Schifffahrt und Industrie gibt es professionelle Arbeitsoveralls aus Restbeständen zu vergeben, in verschiedenen Farben und Größen (auch für Kinder), günstig für 20 €. Die Produkte von KLM sind aus 100% Baumwolle, verfügen vorne über einen Zweiwege-Reißverschluss, zwei Reißverschluss-Brusttaschen, zwei Hosentaschen jeweils vorne und hinten, zwei längliche Taschen für Schraubenzieher oder Stifte, einen Taillen-Gummizug am Rücken und seitliche Eingriffe rechts und links.

Zu erwerben bei ROKA Schifffahrtstechnik am Venusberg 20 in Hamburg.

<https://roka-schifffahrt.de/>; Tel.: 040-366464

Von der Facebook-Seite vom *Sejlerens...*

(vom 19. April, also beim Erscheinen dieses Blinkfüers wohl hoffnungslos veraltet...)

„Nach der vorsichtigen Öffnung der Außengastronomie in Schleswig-Holstein werden ab heute auch die ersten Türen im Tourismus geöffnet: Mit der Stadt Eckernförde und der Schleiregion gehen unter wissenschaftlicher Beobachtung zwei Modellregionen an den Start - mit verschiedenen Konzepten für den Tourismus und die Gastronomie. In der Schleiregion sind aktuell der Sportboothafen Lindaunis (<https://sejlerens.com/de/haefen/sportboothafen-lindaunis/>) sowie die Schlei-Marina Lindauhof als Partner des Modellprojekts geöffnet. In Eckernförde sind Gäste unter anderem im-jaich Stadthafen (<https://sejlerens.com/de/haefen/eckernfoerde-im-jaich/>) willkommen.

Mehr Infos zu den Modellregionen findet ihr auch unter <https://sh-guide.de/de/blog/modellregionen-schleswig-holstein/>



unterm Deich 7 · 21737 Wischhafen

Küstenbilder

Farbholzschnitte · Radierungen
von Dieter Tautz



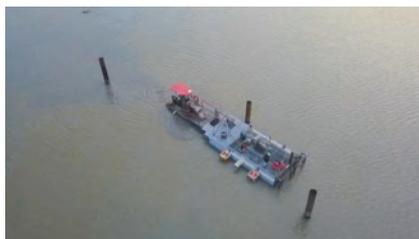
Ausstellung geöffnet
10. April bis November 2021
sonnabends, sonntags und an Feiertagen
10 - 12 Uhr und 13 - 18 Uhr
ab 1. Juni täglich außer montags

Auch das Kehdinger Küstenschiffahrtsmuseum Wischhafen wirbt mit Öffnung:

Vielleicht können wir, wenn dieses Blinkfuer erscheint, wieder in Glückstadt anlegen und an Bord übernachten. Axel Sylvester schickt uns eine Warnung aus dem aktuellen BFS vom 3 Mai. Achtet auf die Mindertiefen im südlichen Teil der Glückstädter Nebenelbe um die NW-Zeit herum: **"Zwischen den Tonnen GN8 und GN10 auf dem Tonnenstrich befinden sich Mindertiefen von -0,3 m bei MNW. Diese Mindertiefen gehen vom roten Tonnenstrich bis 30 m ins Fahrwasser hinein."**

Und noch eine schöne Nachricht aus der Stör

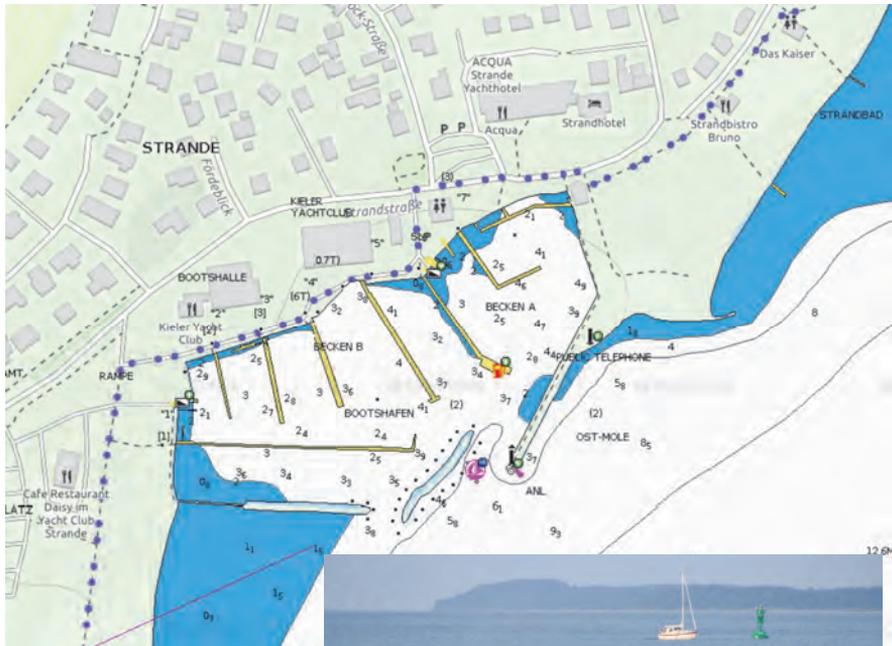
Der Sport-Schipper Verein Borsfleth (SSVB) schafft schon einmal Tatsachen für einen Besuch! Mit dem in Eigeninitiative gebauten Spülgerät werden die Voraussetzungen geschaffen, dass wir diesen schönen Hafen auch in Zukunft besuchen können! Chapeau! Bilder und Videos vom Bau und Betrieb des Spülgerätes unter: <https://www.ssv-borsfleth.de>





Mein Lieblingshafen

Heute: **Strande**



Seit vielen Jahren unser erster Hafen an der Ostsee, nach dem Nord-Ostsee-Kanal. Nicht nur hat Strande eine gute Yacht-tankstelle, er liegt auch



idyllisch im Scheitel der Strander Bucht, und ist viel schöner als der benachbarte 70er-Jahre Yachthafen Schilksee. Der liegt etwas südlich einen bequemen Spaziergang entfernt, und dort gibt es alles, was Boot und Segler brauchen. Viel näher in entgegengesetzter Richtung liegt ein Tante-Emma-Laden, in dem man alles Notwendige für die Bordküche bekommt, falls einem nicht der Sinn nach Fisch im Restaurant direkt am Hafen steht. Wir begrüßen traditionell die Ostsee an Bruno's Strandbistro, ein paar Schritte vom Hafen entfernt. Hier sitzt man direkt im Sand und kann mit Blick über die Kieler Bucht lecker essen und trinken. Bei schönem Wetter fast wie in der Südsee!

Marcus

Bitte schickt uns auch Eure Lieblingshäfen! Mit kurzer Beschreibung und Foto!



Und wieder geht's ans heitere Bilderraten...



Wo ist das?



Bitte schickt Eure Lösung bis zum 31. Mai 2021 ans Blinkfüer-Postfach (blinkfuer@scoe.de oder blinkfuerscoe@gmail.com), oder per Telefon oder Post an Uta oder Marcus, siehe Impressum. Die Auflösung gibt es auf der nächsten Versammlung bzw. im nächsten Blinkfüer. Viel Spaß! *Uta und Marcus*

Auflösung vom letzten Blinkfüer:

Dieses Mal wurde unser Rätsel gleich von fünf SegelkameradInnen geknackt, in chronologischer Reihenfolge: Erich Sander, Peter Hoffsommer, Nils Polster, Harald Kreiner und Karl-Heinz Baumgartner! Das Foto zeigt die M&P Jachtwerft Paulsen GmbH in Arnis an der Schlei. Wir zitieren aus der Website von M&P sowie dem Arnis-Eintrag von Wikipedia:

Die M&P Jachtwerft Paulsen GmbH wurde 1993 aus der Traditionswerft Matthiessen & Paulsen in Arnis gegründet. Die M&P Jachtwerft Paulsen führt die Tradition des Yachtbootsbaus in Mahagoni der früheren Werft Matthiessen & Paulsen fort. Diese wurde 1919 gegründet und war die Keimzelle für die heute deutschlandweit einmalig hohe Dichte an Betrieben im Bereich Bootsbau/Bootszubehör im Bereich der östlichen Schlei.





Buchbesprechung

WILFRIED KRUSEKOPF
**EINFACH
SEGELN**
RÜCKKEHR
ZUM
WESENTLICHEN



 DELIUS KLASING

Wilfried Krusekopf

Einfach segeln

Rückkehr zum Wesentlichen

1. Auflage 2021, Delius Klasing, € 16,90

Kartoniert, 188 Seiten, 14.9 x 21.0 cm

118 Fotos und Abbildungen, ISBN: 978-3-667-11969-8

Was wollen Segler wirklich?

Segeltörns mit mehr Spaß und weniger Ballast

Der Segelsport entwickelt sich zunehmend in Richtung Hightech-Lifestyle-Cruising. Die großen Yachtwerften bringen immer größere und komfortablere Luxusyachten auf den Markt, und in Sachen

Ausstattung der Segelboote gibt es praktisch nichts, was es nicht gibt. Aber muss es wirklich die voll elektrifizierte 16-Meter-Yacht mit Laminatsegeln, Kartenplotter und Doppel-Steuerstand sein, um sicher und mit Vergnügen zu segeln?

Der erfahrene Fahrtensegler Wilfried Krusekopf zeigt Ihnen, welche Innovationen der Segeltechnik Sie wirklich an Bord brauchen und worauf es sich zu verzichten lohnt:

- Kritische Analyse der modernen Segelwelt: Die Trends im Yachtbau und beim Segelbedarf unter der Lupe
- Naturnähe, Alltagsflucht oder Suche nach Freiheit: Warum Fahrtensegler aufs Wasser gehen und welches Schiffszubehör sie dafür wirklich brauchen
- Sicher navigieren ohne Displayherrschaft: Wie viel Bordelektronik muss sein, und was sind die Alternativen zur modernen Technik?
- Umweltfreundliche Materialien, Müllvermeidung und Verlängerung der Lebensdauer: Segeln unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit
- Der große Törn mit kleinem Geld: Konkrete Hilfen zur Wahl eines gebrauchten Fahrtenbootes

Retro ist die neue Avantgarde im Segelsport: unabhängig, naturnah und nachhaltig segeln. Wilfried Krusekopf ist seit 40 Jahren mit eigenen Segelyachten im Atlantik unterwegs und schätzt die direkte Auseinandersetzung mit Wind, Wellen und Wetter. Sein Segelbuch ist aber kein nostalgischer Rückblick auf die „gute alte Zeit“ weißbärtiger Kapitäne. Seglern, die ihre Törns als Befreiung vom technikgetriebenen Landalltag erleben wollen, zeigt er konstruktiv und pragmatisch, wie naturnäheres, weniger von Hightech geprägtes Fahrtensegeln machbar und gut finanzierbar ist. Seine Tipps helfen nicht nur Segel-Anfängern weiter – auch erfahrene Skipper entdecken damit die Lust an Wind, Wellen und Meer neu!



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 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

Autoren, soweit nicht anders angegeben.

S. 9, 11, 14, 16, III-IV, VIII: Marcus Reckermann; V: Sabine Billerbeck;

S. 10: Sabine Billerbeck/Marcus Reckermann; S. 15: SSV Borsfleth (<https://www.ssv-borsfleth.de>);

S. 16: Karte: Navionics Webapp; S. 17: Uta Latarius

Redaktionsschluss für Blinkfuer 4/2021 ist der 6. August 2021

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