



Blinkfüer

*Segel-Club Oevelgönne
von 1901 e.V.*



Ausgabe 4/2019





Vereins-
Der Treffpunkt
im Hamburger Yachthafen

hier kann man essen ,trinken und klönen
das Team der **"Tonne122"** wird Sie verwöhnen!

Es steht ein Raum
für Clubabende, Vereinsversammlungen ,
Partys und Familienfeiern aller Art bis ca. 50 Personen
ganzjährig zur Verfügung.

Bitte sprechen Sie uns an,
wir stehen Ihnen mit Rat & Tat für Ihre Feier zur Seite.

Wir haben für Sie geöffnet

Sommer:

Von April bis Ende Oktober
Täglich von 11.00 bis 22.00 Uhr
Dienstag Ruhetag

Winter:

Samstags und Sonntag
Von 11.00 bis 18.00 Uhr
oder nach Vereinbarung

Aktuelle Änderungen der Öffnungszeiten im Internet!

Tonne 122, Jörg Heese, Deichstraße 19, 22880 Wedel
04103/13198 oder 0172/412 37 33
www.tonne122.de

Es gibt sie noch: Durchhaltetypen!



Menschen, die mit starkem Willen, Ausdauer und Nachdruck eine Sache verfolgen, beeindruckten mich. Überzeugt davon, einen Weg zum Erreichen des angepeilten Zieles zu kennen oder zu finden, lassen sie nicht locker. Sowohl physisch wie auch psychisch gehört eine enorme Stärke dazu, auch gegen eventuelle Rückschläge anzukämpfen. Beim Kreuzen gegen den Strom braucht man die Eigenschaften. Mehr noch als beim sprichwörtlichen „Schwimmen gegen den Strom“, bei dem man (oder Frau) wenigstens geradlinig gegenanschwimmen kann, besteht beim Kreuzen gegenan wegen der Unmöglichkeit, gegen den Wind zu Segeln, das große Risiko, über Grund rückwärts zu fahren, sich also vom Ziel zu entfernen. Wenn die Peilung am Ufer dieses Ergebnis offenbart, gehört sehr viel Ehrgeiz dazu, einen neuen Anlauf zu nehmen und erneut zu versuchen, ein paar Meter gut zu machen, statt einfach den Motor anzuwerfen. Neben den tatsächlichen Schwierigkeiten, die sich beim Versuch der Lösung komplizierter Aufgaben ergeben können, kommt häufig noch hinzu, dass außenstehende Beobachter die Sinnhaftigkeit des Tuns unseres tapferen

Individualisten bezweifeln: „kann gar nichts werden“ ist noch eine eher milde Bemerkung! Ohne eine gehörige Portion Selbstbewusstsein fiel es schwer, sich dieser meist unbegründeten Kritik zu widersetzen und sein Ziel unbeirrt weiter zu verfolgen. Ein Mensch, auf den diese Beschreibung passte, war unser verstorbener Segelkamerad Erich Borucki, dessen Lebensmotto von seiner Familie in deren Nachruf mit den Worten „geiht nich gifft dat nich“ sehr treffend beschrieben worden ist. Eine andere unserer Segelkameradinnen hat gerade bewiesen, dass mit großem Einsatz auch scheinbar unerreichbare Ziele erreicht werden können: am 17.07. ging nach acht Jahren unermüdlichen Arbeitens die „Lot di Tied“ von Ingrid Krenz zu Wasser. Hut ab vor dieser Leistung und herzlichem Glückwunsch!

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



| | |
|--|-------|
| Es gibt sie noch: Durchhaltetypen!..... | 1 |
| Inhaltsverzeichnis | 3 |
| Ansegeln nach Glückstadt | 4-5 |
| German Open 2019 Sharpie | 6-7 |
| Möwe bei der Kieler Woche 2019 | 8-9 |
| Behördengespräch des HSGV | 10-12 |
| Frühjahresversammlung der Grp. Nedderelv..... | 13-14 |
| Protokoll der Maiversammlung | I-VI |
| Einladung zur Septemberversammlung | VII |
| Gratulationen | VIII |
| Möwe beim Hamburger Jugendsegelertreffen | 15-18 |
| Klönschnack mit Buffet | 19-20 |
| Nachruf für Erich Borucki | 21 |
| Nachruf für Gerd Lorenzen | 22 |
| Nachruf für Steppke | 23 |
| Neu geboren! | 24 |
| Buchbesprechung | 25 |
| Termine | 26 |
| Impressum | 28 |



Ansegeln nach Glückstadt

Am 4. Mai sollte in diesem Jahr unser Ansegeln in Glückstadt stattfinden. Joschi hatte leider keine Zeit. Auf dem Steg in Wedel war am Freitagnachmittag niemand zu sehen. So segelte ich mit Karin bei kaltem windigen Wetter schon mal nach Stadersand. Nette helfende Hände nahmen uns am Steg längsseits in Empfang. Es war so kalt, dass wir abends die Heizung anstellten. Am Sonnabendvormittag segelten wir weiter nach Glückstadt. Auch hier gab es einen guten Liegeplatz in der 1. Reihe.

Später kam ein zweites SCOe-Schiff, die „Roxy“. Das Wetter war inzwischen recht schön, so dass man im Windschatten in der Sonne sitzen konnte. Nachmittags trudelten noch ein paar Segelkameraden mit dem Auto ein und kamen erstmal alle zu Kaffee und Kuchen zu uns an Bord, bevor wir alle zusammen abends in „Den Dänen“ zum Essen gingen. Dort waren wir immerhin an die zwanzig Leute, die bei nettem Klönschnack einen geselligen Abend verbrachten.



Nach dem Absegeln im letzten Jahr, wo nur „Lilly“ auf dem Wasserweg angereist war, hatten wir zum Ansegeln jetzt eine 100%ige Steigerung! Ich wünsche mir eine weitere, mindestens 100%ige Steigerung an teilnehmenden SCOe-Schiffen zu unserem diesjährigen Absegeln in Stade!

Ansegeln nach Glückstadt





German Open 2019 Sharpie

Es war ein sehr vollgepacktes Frühjahr diesmal, aber unser Ausflug nach Steinhude am Wochenende nach Pfingsten sollte stattfinden. Nach guter Übung wollten Klaus und ich uns in Steinhude treffen: er direkt aus Pforzheim kommend, ich mit der Jolle aus Hamburg. Soweit die Theorie. Drei Tage bevor es losgehen sollte, machte mein Bulli plötzlich „komische Geräusche“ aus dem Motorraum. Da in solchen Situationen immer gleich das Wort „Zahnriemen“ im Raum steht, dessen Ableben gerne mit einem kapitalen Motorschaden verknüpft wird, suchte ich die Werkstatt auf mit der Bitte, das Geräusch zu orten und eine Diagnose abzugeben: kann ich weiterfahren oder nicht? Die Schrauber sagten am nächsten Tag, sie könnten sich nicht festlegen! Also besser nicht mit dem Bulli fahren. Aber was dann? Es musste ein Auto mit Haken her, da ich ja die Jolle mitbringen sollte. Mir fiel leider niemand ein, den ich hätte fragen könnte. Da bot mir mein Vater großzügig seinen Audi an, mit dem ich bei anderer Gelegenheit schon mal nach Steinhude gedüst war. Damals aber ohne Schiff! Nützt nix, sagte ich, der hat ja keine Hängerkupplung. „Ich glaube doch“ lautete die Antwort meines Vaters. Es gibt wohl eine noch nie benutzte, abnehmbare, die noch Original beim Reserverad liegen müsste! Die Überprüfung ergab: stimmt! Nach Studium der Anleitung gelang auch der Anbau, so dass ich Klaus grünes Licht signalisierte.

Am Sonnabend morgens um 5:30 h in Wedel gestartet, kuppelte ich im Schuppen das startklar verzurrte Sharpie an und verließ plangemäß kurz nach sechs das SCOE-Gelände. Es goss in Strömen. Kurz rechts ran, Tor zu und abschließen, und los. Aber wie komisch: das Gespann fühlt sich so schwergängig an. Sollte der Audi so schlapp sein. Ich fahre langsam und halte vor Eurocargo an: da stimmt was nicht! Und tatsächlich: ein Trailerreifen ist platt. Ein Dreiangel klafft in der Flanke. Also das Gespann auf den Fußweg manövriert. Ersatzrad gibt's nicht, das war's dann wohl?! Kann ja nicht sein! Vielleicht gibt's im Schuppen ein passendes Rad? Foto von Rad und Felge gemacht, abgekuppelt und zurück zu Club. Im Schuppen zunächst nur 5-Lochfelgen in Sicht. Ich brauche 4-Loch! Dann fällt mein Blick auf den „Kronprinz“, Zugvogel von Andreas und Susanne: die Felge und der Reifen haben passende Größe! Die Winterarbeiten waren erkennbar noch nicht abgeschlossen, so dass der Trailer wohl dieses Wochenende nicht benötigt werden würde. Nun nicht lange gefackelt: vom Unimog Hydraulikpumpe geholt, Werkzeug organisiert und den Trailer aufgebockt, das Rad demontiert und mit allem raus in den Regen zum Trailer. Dort Aufbocken, kaputtes Rad abbauen und neues Rad anbauen (mit Glück reichte die Höhe der Pumpe gerade eben). Dann wieder zurück zum Club, Werkzeug und Pumpe zurückbringen, alle Türen gut verschließen. Trailer wieder ankuppeln und schon geht's wieder los. Die Uhr zeigt knapp halb acht, und ich bin nass bis auf die



Haut. Aber erster Start ist erst um 13:00 h, das könnte noch klappen. Die Autobahn ist erfreulich leer, was angesichts der Wolkenbrüche unterwegs kein Wunder ist. Ich komme sehr gut durch, und nach kurzer Kaffeepause im Clubhaus bauen wir im Trockenen das Boot zusammen. Ich rufe bei Andreas an und hinterlasse auf seinem Anrufbeantworter eine Nachricht zur Reifenleihe. Zum Start sind wir pünktlich auf dem Wasser. Es ist recht viel Wind. Am Start sind zwar nur 14 Schiffe, aber es sind mehrere Altmeister dabei! Nach einem sehr guten Start finde ich mich auf der Startkreuz nach einer Wende allein im Schiff wieder. Klaus hängt draußen, die Großschot fest in der Hand! Dass ist doof, weil es so stark weht, dass gerne mal gefiert werden könnte. Jetzt bloß nicht umkippen! Nach einem Krinkel gelingt es uns gemeinsam, den Steuermann unverletzt wieder an seine Position zu bringen. Sein Ausreitgurt war gerissen. Das Bündel hatte nach 15 Jahren aufgegeben.

Nur unsere Position im Feld ist nicht mehr so toll. Aber auf den nächsten Runden läuft es besser, und wir werden noch dritte. Die beiden weiteren Wettfahrten des Tages bei weiter starkem Wind sind sehr anstrengend, aber unsere Ergebnisse motivieren uns zu vollem Einsatz. Mit Plätzen 2 und 1 sind wir sehr zufrieden! Am Sonntag ist das Meer sehr friedlich, ja zu friedlich: Startverschiebung mangels Wind. Dann gelingt doch noch eine Wettfahrt bei sehr wenig Wind, die wir auch für uns entscheiden konnten. Der Versuch einer fünften Wettfahrt endete mit einem Abbruch, da der Wind zu schwach und drehig war. Damit standen wir als Sieger fest! Nach der Preisverteilung, bei der wir ein sehr schönes Halbmodell als Wanderpreis erhielten, machten wir uns auf den Heimweg, wobei diesmal Klaus die Jolle mitnahm, da er eine Woche Urlaub in Hamburg machen wollte. Der Reifen hat uns gute Dienste geleistet, und inzwischen ist ein Reserverad angeschafft worden. Da wir noch nach England zur Euro wollen, fühlen wir uns so sicherer! Am Sonntag gab es noch Aufregung, weil Andreas meine Nachricht nicht gehört hatte und von einem „Reifenklau“ ausging. Nach umfangreicher Klarstellung sowie angemessener „Portwein- Entschuldigung“ haben sich die Wogen wieder geglättet und ich gelobe, trotz Stress, klatschnass und morgens vor dem Aufstehen, zukünftig in solchen Notfällen immer einen Zettel hinzulegen (analog ist eben doch besser!)





Möwe bei der Kieler Woche 2019



Am Wochenende vor der Kieler Woche haben wir die Möwe nach Kiel überführt. Montagmorgens fahren wir zum Marinestützpunkt in Kiel. Dort angekommen stauten wir den kompletten Kutter aus, meldeten uns an und bauten unsere Zelte auf.

Am nächsten Morgen war auch schon die erste Regatta. Unser Start lief nicht allzu gut, weil wir innen im Päckchen lagen und nicht so schnell aus dem Hafen kamen. Daher starteten wir erst eine Minute nach dem Startsignal. Alle anderen Kutter hatten ähnlich schlechte Starts, sodass wir uns nach vorne auf den ersten Platz segeln konnten. Am Abend kamen einige von der Bundeswehr zu uns, um uns Bescheid zu geben, dass es ein Unglück mit zwei Eurofightern gab, bei dem ein Pilot ums Leben kam. Aufgrund dessen trauerten die Soldaten einige Tage lang und baten uns, leise zu sein und keine Musik mehr zu hören.



Auch am Mittwoch vergebten wir die Starts und kamen an der Kreuz nicht richtig in Fahrt. Wir fuhren einen fünften und einen dritten Platz. Am Abend sind wir noch zum Konzert von der Antilopen Gang gefahren, wo wir noch einige andere Kuttercrews getroffen haben.



Am Donnerstag segelten wir nochmal zwei Wettfahrten, bei denen wir es auch nicht schafften, vorne weg zu fahren, sondern weiter im Mittelfeld mitzufahren. Bei der zweiten Regatta kenterte die Finke an der Leetonne durch, weil die Kentertüten nicht aufgegangen sind. Ein Begleitboot schleppte die Finke vom Regattafeld weg und ein weiteres nahm die Crew an Bord. Nach der Regatta fuhren die T und wir zur Finke hin und brachten einen Brüller auf die Crew. Die Finke wurde falschherum in den Hafen geschleppt und wurde dort mit Hilfe von zwei Tauchern, weiteren Marinesoldaten und allen Elbkuttern aufgerichtet und ausgeöschet.

Am Freitag wurde die letzte Wettfahrt, diesmal ohne die Finke, weil der einige Dinge verloren gegangen waren, gesegelt. Unser Start war etwas besser als an den Vortagen, aber der Wind ließ zu wünschen übrig. Wir trieben mehr auf die Luvtonne zu, als dass wir segelten. Die



letzte Wende auf die Tonne zu hatten wir etwas zu früh gemacht, aber wir hatten keinen Ruderdruck und hätten durch die zwei weiteren Schläge unsere Führung verloren. Mit der letzten Fahrt, die wir hatten, trieben wir um die Tonne herum, während die anderen Kutter immer noch an der Tonne festgingen. Dadurch, dass der Wind die ganze Zeit drehte, mussten wir auch zu allen Tonnen hoch am Wind segeln. Durch die Flaute gab es eine Bahnverkürzung, die uns den ersten Platz für die letzte Wettfahrt sicherte. Danach bauten wir noch schnell unser Zelt ab und stauten den Kutter wieder ein, bevor wir zur Siegerehrung gingen. Wir wurden diesmal Dritte hinter den beiden Plöner Kuttern. Nach der Siegerehrung fuhren wir nach Möltenort, wo Henrike nach Hause fuhr. Von dort aus ging dann direkt die Sommertour los.

Jule Sander und Henrike Werber



Behördengespräch des HSgV

Jedes Jahr im Frühjahr lädt der Hamburger Segler Verband (HSgV) Vertreter der Wasserschutzpolizei, Hafenbehörden (HPA), Wasserschiffahrtsverwaltungen, Lotsenbrüderschaften, Vertreter des Nord-Ostsee-Kanal (NOK), der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS), des Deutschen Wetterdienstes (DWD) des Hamburger Motorboot-Yachtverbands, der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung, und andere zur Aussprache und Diskussion mit den Wassersportlern und Behördenvertretern ein.

- 1) Die Wasserschutzpolizei berichtet von mehr als 1000 Überprüfungen 2018 im Revier. Von den Überprüfungen waren 13% Sportboote, ca. 60% Berufsschiffahrt, 12% Binnenschiffe und sonstige Hafenfahrzeuge betroffen. 229 Schiffsunfälle, davon 66 Sportbootunfälle und 181 Beanstandungen wurden abgewickelt.
- 2) Die Hafenslotsen beklagten Nachwuchssorgen. Die rund 20.000 Lotsungen im Hafen und der Unterelbe werden von 68 Lotsen geleistet. Die Lotsen weisen immer wieder auf die Gefahren hin, die von der Großschiffahrt ausgehen: die Geschwindigkeit der Großcontainerfrachter, Schwell, zu geringer Abstand, Sogwirkung, die Wasserstandsänderung durch die Verdrängung bei den 400m - Riesenschiffen.

Die Wassertiefe bei den Fahrwassertonnen beträgt bei Niedrigwasser nur ca. 8 Meter. Auf die Vorfahrtsregeln im Fahrwasser, in den Reedegebieten und außerhalb des Tonnenstrichs wurde nochmals hingewiesen. Auch das Verhalten bei den Wartepositionen vor den Schleusen in Brunsbüttel und Kiel wurde genannt. Die Pontons sind nur für die Lotsenfahrzeuge bestimmt.

- 3) Im Bericht der Hafenskapitäne sind das Verhalten und die gegenseitige Rücksichtnahme im Hafengebiet Thema gewesen, speziell auch beim Hafengeburtstag. Die Kommunikation und die Nutzung der verschiedenen Funkdienste wurden angesprochen.
- 4) Das Seewetteramt Hamburg ist seit über 50 Jahren im Wetterdienst aktiv. Der DWD (Deutscher Wetterdienst) unterhält weltweit Beobachtungsstationen und automatische Satellitenempfangsstationen zur Auswertungen für die globale Wetterbeobachtung. Der DWD kann für 1-10 Tage wahrscheinliche Wettervorhersagen anbieten, davon 3 Tage mit ziemlicher Sicherheit. Die physikalischen Gesetze bei der Wetterentwicklung, Luftdruck- und virtuelle potentiale Temperatur wurden erläutert.



- 5) Zum Hamburger Sportbund zählen 831 Sportvereine. Der HSB unternimmt Beratungen, Förderung, Unterstützung, Finanzhilfen und Beratung bei Ehrenämtertätigkeiten in den Vereinen.
- 6) Das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) verweist auf das einvernehmliche Verhältnis zwischen dem Wassersport und dem WSA. Es gibt keinen Anlass für Beschwerden. Auf die korrekte Beachtung der Lichterführung und Signale beim Ein- und Auslaufen in die NOK-Schleusen wird hingewiesen (siehe hierzu das „Merkblatt für Sportbootfahrer NOK,,“).

Das Thema NOK- Befahrungsabgaben, speziell die 3 Tage-Regelung, sind noch nicht abschließend geklärt. Eine juristische Überarbeitung ist in Arbeit. Auf die unterschiedlichen Bezahlungsmöglichkeiten und Stellen in den Schleusen wird hingewiesen. Auf die eingeschränkte Nutzung der NOK-Pontons im Wartebereich und auf die offiziellen Liegestellen wird verwiesen. Auf die fehlende kleine Schleuse in Kiel und die Einschränkungen durch die Baumaßnahmen in den Schleusenanlagen für die Sportboote wird verwiesen.

Die Gieselauschleuse mit 1500 Schleusungen pro Jahr soll wegen Unwirtschaftlichkeit außer Dienst gestellt werden. Es wird auf eine eventuelle politische Lösung verwiesen, etwa eine Übernahme der Schleuse durch andere Betreiber (Kommunen?).

Die Sanierungs- und Unterhaltungskosten für den NOK übertreffen bei weitem die Einnahmen. Der Betrieb wird aus volkswirtschaftlichen Gründen und der logistischen Bedeutung betrieben.

7) Fahrrinnenanpassung

In Hamburg existiert keine Vertretung des WSA mehr. Das Amt, und damit auch die Belange der Elbe, sind jetzt in Kiel angesiedelt.

Das Genehmigungsverfahren für die Vertiefung ist immer noch nicht endgültig abgeschlossen. Es besteht noch die Möglichkeit, Klagen gegen das Verfahren einzubringen. Die geplanten Maßnahmen zur Elbvertiefung (geschätzte Kosten: € 1,1 Milliarden!) haben im Februar bereits begonnen.

Die Gestaltung von Leitdämmen, Ausbaggerungen, Strombaumaßnahmen wie sogenannte UWA (Unter Wasser Ablagerungsflächen, das sind aufgeschüttete Leitdämme unter der Wasserlinie) sind vor Brokdorf, bei der



Behördengespräch des HSgV

Medemrinne und vor Neufeld in Arbeit. In den Gebieten werden Sperrzonen durch Betonung eingerichtet. Hier gilt ein Befahrensverbot für alle Wasserfahrzeuge.

Es ist zu befürchten, dass dadurch die Erreichbarkeit für einige kleine Sportboothäfen eingeschränkt oder unmöglich wird. Die Elbe wird immer mehr zu einem „Kanal“. Siehe hierzu auch die Ausführungen im Bericht zum „Forum Tidelbe“ in diesem Blinkfuer.

- 8) Die DGzRS betreibt 55 Rettungsstationen mit 20 Rettungskreuzer und 39 Rettungsbooten. Im Jahr 2008 wurden 2160 Rettungseinsätze durchgeführt. Auch hier wurde auf die unterschiedliche Erreichbarkeit der Retter in Notfällen per Funk hingewiesen.

Die Veranstaltung war mit ca. 50 Teilnehmern aus Vereinen und den „Offiziellen“ gut besucht. Diese Tradition wird nun schon seit Jahrzehnten gepflegt. Sie ist eine sinnvolle Einrichtung, um beide Seiten, den Wassersport und die Vertreter für Sicherheit und Leichtigkeit im Schiffsverkehr, im Dialog zusammen zu bringen.

Karl-Heinz Baumgartner





1) Revierreport

Sachbestandsbericht aus der Sitzung des „ Forum Tideelbe“.

Für die geplanten Maßnahmen haben Voruntersuchungen und gutachterliche Bewertungen begonnen. Der Hamburger Umweltsenator hat darauf hingewiesen dass zu allen geplanten Maßnahmen offene und öffentliche Debatten geführt werden sollen, um im Dialog zu guten einvernehmlichen Ergebnissen zu kommen.

Die Arbeitsgruppe „Haseldorfer Marsch“ hat die „Maßnahmen zur Gewinnung von Flutraum in der Haseldorfer Masch“ besprochen. Die Planungsidee ist die Schaffung von Flutraum durch ein neues Sperrwerk und im Zwischengelände die vorhandenen Priele zu vertiefen und aufzuweiten und auch neue große Polderflächen zu schaffen.

Nachteilig ist hierbei die Zunahme des Salzgehalts und in den geschaffenen tieferen Poldern eine kontinuierliche Sedimentation mit geschätzten 25 -50 cm pro Jahr. Die Wirkung auf die Tide-Kennlinie wird gering bleiben.

Die Arbeitsgruppe „Nebeneiben“ gibt in ihrem Bericht bekannt, dass die Unterhaltungsmaßnahmen für den Bereich der Wischhafener Süderelbe offenbar schon wieder zurückgestellt werden.

Das NSG Naturschutzgesetz „Elbe und Inseln“ und „Niedersächsischer Mündungstrichter der Elbe“ wurde per Verordnung in geänderter Form im März auf den Weg gebracht.

Die vom DSV, der Grp. Nedderelv und den Vereinen eingebrachten Einwände zu dem Vorhaben haben zu wesentlichen Veränderungen in wesentlichen Punkten in dem Gesetzentwurf geführt (dies als Beispiel dafür, dass es sich lohnt die Entwicklung an der Elbe genau zu beobachten und, wo möglich, gemeinsam Einwände vorzubringen). Details zu dem NSG habe ich im Blinkfüer 2/2019 aufgezeigt.



Frühjahresversammlung der Grp. Nedderelv

2) Stiftung Elbefonds

Bei der Sitzung des Kuratoriums im Dezember 2018 konnte noch keine positive Mitteilung über eine Freigabe der Fördermittel gegeben werden. Der vor mehr als 10 Jahren vom Hamburger Senat eingerichtete Fonds über € 10 Mio. ist zwischenzeitlich auf € 13 Mio. angewachsen.

In dem Gesetz des Förderungsfonds ist festgeschrieben: „Fördermittel dürfen erst ausgeschüttet werden, wenn keine Rechtsmittel geltend gemacht werden und die Ausnutzbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses gerichtlich bestätigt worden ist“. (Anmerkung: Noch können Klagen eingebracht werden.)

3) Befahrensabgaben im NOK

Der Leiter des Schifffahrtswesen NOK hat mitgeteilt, dass es bei den Bezahlabläufen im NOK bleibt wie im Vorjahr. Die Anwendung über Internet/Smartphone für das Bezahlssystem ist in der Entwicklung.

Die nachhaltig kritisierte und erwartete Rücknahme des 3-Tages-Gültigkeit-Tickets ist noch in „juristischer“ Prüfung.

4) Der Vorsitzende des Kreis-Segler-Verband KSV Dithmarschen informiert über die Verwendungsabläufe der Mittel aus dem Ausgleichsfonds, den Hamburg an Schleswig-Holstein für den verklappten Schlick auszahlen muss.

Die Finanzmittel sollen im weitesten Sinne für umweltrelevante Maßnahmen verwendet werden.

Der KSV Vorsitzende regt an aus diesen Mittel evtl. auch Mittel für den Unterelbebereich anzupapfen.

5) Kassenlage und Prüfung sind positiv abgeschlossen.

Die Gruppe Nedderelv hat 2019 gesamt 42 Mitgliedsvereine mit 9811 Mitglieder. Der Mitgliedsbeitrag bleibt konstant. Der Vorstand wurde entlastet.

Karl-Heinz Baumgartner

Obmann Grp. Nedderelv

„Möwe“ beim Hamburger Jugendseglertreffen



Auch in diesem Jahr war die „Möwe“ wieder beim Jugendseglertreffen auf der Alster mit dabei und auch die „Finkenwerder“ und die „Teufelsbrück“ sind wieder mitgesegelt. Die drei Kutter wurden am vorherigen Wochenende auf die Alster überführt und auch die „Neumühlen“ wurde überführt, welche aufgrund fehlender Crew leider nicht an der Regatta teilnehmen konnte. Unsere Mannschaft bestand aus Jule (Ersatzkutterführerin für Jasper), Svenja, Emma, Jonny, Lilly, Henrike, Finn, Frida und Ella. Außerdem waren Tim, Malin, Lilli und Liam für einen Tag mit dabei.



Zuerst haben wir uns am Freitag, den 24.05. beim Kutter getroffen, um anschließend die „Fress“ mit Einkäufen fürs Wochenende aufzufüllen. Am Abend gab es dann noch schnell Wraps, bevor wir mit der „Teufelsbrück“ und der „Neumühlen“ alle zusammen zur SVAOe übergefahren sind, weil dort eine kleine Party auf dem Steg veranstaltet wurde. Alle, die Lust hatten, konnten auf einem der Kutter eine kleine Tour über die Alster machen.



„Möwe“ beim Hamburger Jugendseglertreffen



Am nächsten Morgen mussten wir schon um 9:30 Uhr aufstehen, um den überflüssigen Kram vom Kutter auf den Steg zu stauen. Um 11:30 Uhr ging es dann mit der Steuermannsbesprechung los, worauf um 13:00 Uhr der erste Start der 420er folgte. Die JWKS sind als letzte Gruppe gestartet, sodass das Feld schon etwas leerer war. Unser Start verlief nicht ganz optimal und nach der ersten Runde kriegten wir uns mit der „T“ an der Lee-Tonne ein bisschen in die Haare, wodurch die „Finke“ genug Zeit hatte, um davon zu segeln. Dennoch kamen wir vor der „T“ an der Luv-Tonne an. Es sah alles gut aus und wir segelten mit Steuerbordbug Richtung Tonne, um dann beim nächsten Schlag um die Tonne herum fahren zu können. Allerdings hatten wir in dem Laserfeld einen Laser übersehen, der auf Backbordbug direkt vor uns war. Wir bemerkten ihn viel zu spät und auch der Versuch abzufallen half nicht mehr. Wir fuhren frontal in den Laser hinein dessen Steuermann sich glücklicherweise gerade noch so auf unsere Vorpiek retten konnte, sodass er heil davongekommen ist. Leider ist sein Laser, den wir noch einige Meter vor uns hergeschoben hatten, nicht so heil davongekommen. Sofern wir es erkennen konnten ist das Schwert und der Mast gebrochen und seine Außenhaut war etwas zerschrammt. Der „Möwe“ hingegen

„Möwe“ beim Hamburger Jugendseglertreffen



hat der Zusammenprall nicht so viel ausgemacht. Sie hat nur eine Schramme am Steven davongetragen. Nachdem wir es dann endlich geschafft hatten, unseren Krinkel zu fahren, war die „Finke“ schon fast wieder im Ziel und wir sind schlechten Gewissens die Regatta zu Ende gesegelt.





„Möwe“ beim Hamburger Jugendseglertreffen

Bei der zweiten und dritten Regatta hat Tim dann vorerst das Steuer übernommen und erfreulicherweise kam der Lasersegler schon unmittelbar nach dem Zusammenprall mit einem neuen Laser zurück und startete direkt bei der nächsten Regatta wieder. Für uns lief es ab da immer besser. Wir segelten zwei erste Plätze und kamen keinem Boot mehr in die Quere. Nach dem ersten Regattatag hatten wir 5, die „Finke“ 6 und die „T“ 7 Punkte. Am zweiten Tag war schon um 11:00 Uhr der erste Start und es wurden, anders als geplant, drei Regatten gesegelt, bei denen ich dann wieder gesteuert habe. Zum Glück ist alles glattgegangen, zumal die anderen Laser uns teilweise vor lauter Respekt ausgewichen sind. Wir sind zwar immer nahezu denselben Weg gefahren, haben aber dennoch alle drei Regatten gewonnen. Mit dem dritten Platz als Streicher hatten wir nur noch erste Plätze und sind am Ende ganz klar 1. Platz geworden. Dahinter kam die „Finke“ und die „T“ war diesmal 3. Platz. Für uns war das auf jeden Fall ein super Start in die Saison 2019.

Jule Sander



Klönssnack mit Buffet



Am 5. Mai fand in unserem Clubheim am Köhlfleet das diesjährige SCOe-Buffet statt. Zahlreiche Clubkameraden kamen am ersten Mittwoch im Juni und tischten größtenteils selbstgemachte Leckereien auf.





Klönsschnack mit Buffet

Dabei wurden Nahrungsreste kreativ in Segelboote umgesetzt. Mit Essen soll man ja eigentlich nicht spielen...



Ist das ein Schooner, der da den Tellerrand hinabsegelt?

Marcus

Nachruf für Erich Borucki



Einer unser letzten "richtigen" Seemänner,

Erich Borucki

ist auf seinen letzten Törn gegangen. Nach längerer Krankheit ist er am 21. Juni gestorben. Seine Familie hat im engsten Kreis von ihm Abschied genommen.

Treffender, als ihn seine Familie in ihrer Traueranzeige mit den Worten „....geht nich, gifft dat nich!“ beschrieben hat, kann man Erichs Art zu leben und zu segeln nicht beschreiben. Er war jeder Situation gewachsen und wusste immer eine Lösung.

Wer ihn jemals einhand mit Hans-August hat manövrieren und anlegen gesehen hat, war schwer beeindruckt, mit welchem Geschick er mit der Natur zusammen arbeitete und dieses riesige Schiff spielerisch bewegte.

Viele Clubkameraden hatten das große Glück, auf Hans-August mitsegeln zu dürfen. Sie erlebten legendäre Touren!

Erich hat in den fast 60 Jahren seiner SCOe-Mitgliedschaft sehr viel für unseren Club getan. Durch seinen Beruf im Bergungsgeschäft hatte er viele Möglichkeiten und beste Kontakte.

Insbesondere mit seinem Schiff half er uns immer wieder.

Unvergessen bleibt die Überfahrt von Blankenese zum Köhlfleet anlässlich der OK-Jollen Meisterschaft zum 100 Clubjubiläum: mit vielen Regattateilnehmern an Deck ging es elbauf zur Party im Club-Schuppen.

Jahrzehnte lang war Hans-August als Begleitboot oder Wendemarke bei der Pagensandregatta eingesetzt. Erich war kein Schnacker (wenngleich er mit seinen Erlebnissen op platt sofort jeden in seinen Bann zog), er machte!

So werden wir ihn in Erinnerung halten!

Unsere Gedanken sind bei seiner Frau Inge sowie den Kindern und Enkeln.

Der Vorstand



Nachruf für Gerd Lorenzen

Am 16. Mai ist im 87. Lebensjahr unser Segelkamerad

Gerd Lorenzen

überraschend verstorben. Gerd war seit fast siebzig Jahren im Club und trug als zweiter Vorsitzender maßgeblich dazu bei, dass wir heute auf unserem Clubgelände so viel Platz unter Dach haben, indem er den Bau der Halle 3 ermöglichte und dazu viel Überzeugungsarbeit leistete.

Wenn er aus der Zeit zu Beginn seiner Segelei erzählte, als auch das Segeln mit großen Kielschiffen ohne Maschine zu den notwendigen Fähigkeiten gehörte, leuchteten seine Augen vor Begeisterung.

Auf sein letztes Schiff, die von ihm selbst im Club ausgebaute Stahlsegelyacht „Don Gil“, war er besonders stolz. Nach deren Verkauf besuchte er sie gelegentlich bei deren neuem Eigner und ging mit auf Tour. Als Segler war er bis ins hohe Alter sehr aktiv: zusammen mit Claus Lindemann ging er bis vor wenigen Jahren regelmäßig im Winter zum Eissegeln.

Der Club lag Gerd immer sehr am Herzen. Aufmerksam verfolgte er die Entwicklung. Er fehlte auf kaum einer Hauptversammlung.

Wir werden Gerd als sehr besonnenen, kameradschaftlichen und hilfsbereiten Segelkameraden in Erinnerung behalten.

Unser Mitgefühl gilt seiner Frau Ingrid und der Familie.

Der Vorstand

Nachruf für Steppke



Am 26.07. hat unser Segelkamerad

Steppke

im 84. Lebensjahr seine letzte Reise angetreten. Nach den sehr tapfer ertragenen Folgen seines schweren Unfalles zu Jahresbeginn wurde er nun erlöst.

Als 1962 der 20er R 813 vom Stapel lief und auf den Namen "Moritz" getauft wurde, war Steppi seit einem Jahr im SCOe. Zusammen mit Gisela erfüllte er sich schon sehr früh und noch vor der Hochzeit diesen Traum. Dies war bezeichnend für den hohen Stellenwert, den das Segeln im Leben beider hatte. Segeln und Feiern, dass konnten die beiden!

In der großen 20er-Flotte des SCOe wurde sehr ehrgeizig Regatten gesegelt, und den Erzählungen nach wurde sich im Rennen nichts geschenkt. Das änderte sich auch nicht, als auf den Jollenkreuzer dann die Scampi folgte. Für das Rentenalter sollte es dann gemütlicher und ruhiger zugehen: Moritz war dann eine Motoryacht, die Steppke und Gila bis kurz vor Paris und über alle interessanten Binnenwasserstraßen führte.

Außerdem begleitete Moritz fortan jede Pagensandregatta!

Bei der Renovierung des Clubhauses im Jubiläumsjahr war Steppi federführend in der Rentnercrew dabei. Bei kaum einer Versammlung fehlte er. Sein Einsatz beim Blinkfuer-Versand, den er über 20 Jahre weitgehend durch persönliche Übergabe erledigte, machte ihn auch bei jüngeren Mitgliedern bekannt. Die Jugendarbeit des Clubs lag ihm sehr am Herzen, was sich wiederholt in großzügigen Spenden zeigte. Selbstverständlich gehörte er zu der Gruppe, die die letzten Tage vor dem Stapellauf der Möwe in der Werft fast rund um die Uhr arbeitete. Steppke war ebenso hilfsbereit wie zuverlässig. Dabei war er immer für einen Spaß zu haben. Viel Freude hatte er auch beim Singen bei den Seilern von Köhlfleet.

Welche Bedeutung der Club für ihn hatte zeigte sich auch in den letzten Monaten, als ihn viele seiner Segelfreunde in der Reha und später im Pflegeheim besuchten. Sein verschmitztes Lachen und seinen Humor hatte er sich bis zuletzt bewahrt. So werden wir ihn in Erinnerung behalten.

Allzeit gooden Wind!

Der Vorstand



Neu geboren!



Lene Marie Harder

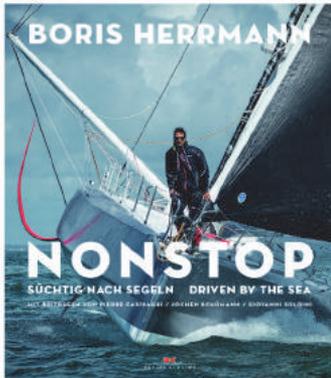
18.Mai.2019

2955 g

48 cm

Kai und Bea
und wir sind sehr glücklich!

Oma Hanne und Opa Thomas



Boris Herrmann

NONSTOP

Süchtig nach Segeln - Driven by the Sea

176 Seiten, 88 Fotos und Abbildungen

Format 20,9 x 24 cm, Klappenbroschur

29,90 €

1. Auflage 2018

ISBN 978-3-667-11435-8

Zweisprachig: Deutsch und Englisch

Delius Klasing Verlag, Bielefeld

Er hat die härtesten Regatten der Welt bestritten: Boris Herrmann, der derzeit wohl hellste Stern am deutschen Extremseglerhimmel. 2009 gewann er mit Co-Skipper Felix Oehme das Portimão Global Ocean Race und wurde vom Yacht Magazin als schnellster Segler der Welt gefeiert.

2011 folgte das Barcelona World Race. Auf seinem betagten Segelboot NEUTROGENA überquerte Boris Herrmann nach exakt 100 Tagen die Ziellinie der Regatta und belegte Platz fünf, mit dem jüngsten Team und dem größten Mut. Denn Herrmann bezwang die Strecke nonstop, ohne für Reparaturen oder Zwischenhalte in einen Hafen einzulaufen.

Ein Mann und sein Segelboot – ohne Zwischenstopp zum Welterfolg

In Nonstop. Süchtig nach Segeln erfahren Sie alles über das Ausnahmetalent im Regattasegeln. Von den Hintergründen seiner Karriere über seine Erlebnisse beim Barcelona World Race bis hin zu seinem nächsten großen Coup: allein im Segelboot bei der Vendée Globe, der härtesten Regatta auf den sieben Weltmeeren. Selbstverständlich nonstop.

- Alles über einen der schnellsten Segler der Welt – wie er wurde, was er heute ist
- Ca. 80 Farbfotos zeigen seine härtesten Kämpfe, seine Erfolge und seine Leidenschaft für das Regattasegeln
- Mit Gastbeiträgen von Segelgrößen wie Jochen Schümann, Giovanni Soldini, Pierre Casiraghi und Jochen Rieker
- Zweisprachige Ausgabe auf Deutsch und Englisch

Ein beeindruckendes Plädoyer für die Liebe zum Segelsport und den Mut zu großen Abenteuern. Segeln Sie mit und begleiten Sie Boris Herrmann zum Welterfolg!



Termine

14 September 2019

Pagensand-Regatta

Abends Party

21 September 2019

Absegeln

Es geht nach Stade.

Um 18.00 Uhr ins „Fresh-House“, Fischmarkt 8

Näheres auf der Septemberversammlung

Im November

Theater, näheres folgt...

1 Dezember 2019

Senioren-Kaffeetrinken

am 1. Advent um 15.00 Uhr

Anmeldung erforderlich bei Uta 040-601 3003



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

oo

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



kompetent & preiswert

Arne Krogmann Elektronik Service · Adalbert-Stifter-Strasse 41 · 22890 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



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: Autoren, soweit nicht anders verzeichnet.
S. 1: Max Schildt; S. 12, 26, I, VII: Marcus Reckermann

Redaktionsschluss für Blinkfuer 5/2019 ist der 13.9.2019

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
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