

Der Weyser Bulle



Mitteilungsblatt für die Mitglieder

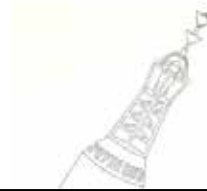
Jahrgang 65



der Segelkameradschaft Ost e.V.

Nr. 01, Mai 2014





Inhaltsverzeichnis

Fahrtensegeln auf der Schlei	S. 2-3
Merlins Urlaub durch Holland	S. 4-13
Rote Zora in den Ostschwedischen Schären Teil II	S. 14-19
Weihnachtsfeier 2013	S. 20
Grünkohlessen Januar 2014	S. 21
Bunkertour Februar 2014	S. 22
Flaggenführung	S. 23
Elbvertiefung, tut das not?	S. 24-25
Tschüß Günni, Abschied von einem Segelkameraden	S. 26
Hommage an eine Freundin	S. 27
So schön ist es im RVR Rendsburg, die Seflan macht Urlaub	S. 28-29
Neue Peyser Redaktion stellt sich vor	S. 30
Auswertung zur Peyser Abstimmung	S. 31
Termine	S. 32
Protokoll	S. 33-37

Fahrtensegeln 2013 auf der Schlei...

Ein Bericht von Gerhart Nagel

Vorwort:

Ich möchte im folgenden über unsere Segelwoche der Monarchjollen berichten, diese werden seit 2005 im Mai auf nordischen Revieren wie Flensburger Förde, Plöner See, Achterwasser und Schweriner See organisiert.

Wie dem SKO Yachtregister zu entnehmen, ist „Hatschi“ die einzige Jolle im Verein.



Für weitere Infos der Monarch-Klassenvereinigung möchte ich auf die Internetseite: www.monarch-klassenvereinigung.de verweisen.



Für die Fahrtensegelwoche, vom 16. bis 25.5.2013 auf der Schlei, hatten sich 11 Monarchseglerinnen gemeldet. Dies war die bisher größte Teilnehmerzahl seit 2005: Gerd & Rita Nagel, Hans & Doris Meyer, Hans-Peter & Waltraut Busse, Heinz & Ursula Kunst, Ina Feise, Erwin Schlipphak, Philip Schiller, Thomas Kwirandt, Winfried Jackenkroll, Hans-Jürgen Güllekers und Axel Ramus. Zum 4. Mal traf sich die Monarch Flotte auf der Schlei, die man als ideales Jollenrevier bezeichnen kann. Die Aufnahme beim SCC war wieder sehr herzlich, eine ausreichende Anzahl vom Liegeplätzen war reserviert als die 1. Gruppe am 16.05.2013 ihre Boote per Kran in die Schlei setzte.

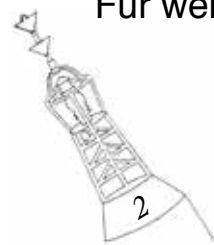
Das Wetter war gemischt: Sonne/Wolken und einige kurze Regenschauer. Die Temperaturen lagen um 20°C und der Wind wehte überwiegend mit Windstärken zwischen 3 – 4 Bft.

Unsere Tagestouren gingen in die „Große Breite“ Richtung Fleckeby und Missunde. Bei optimalen Windverhältnissen konnten mehr als 6 knt. über Grund per GPS gemessen werden. Das Segeln auf der Schlei hat allen Teilnehmern wieder sehr viel Spaß gemacht. Ina Feise hatte ein Apartment im „Schleiturm“ gemietet und lud alle Teilnehmer zum Sektempfang ein. Dieses „Event“ sollte künftig fester Bestandteil der Segelwochen werden. Die kulturellen Möglichkeiten wie Museumsbesuche und Handwerkmärkte wurden genutzt.

Interessant war auch der Stadtrundgang mit dem Pastor, der im Lokal „Zur Schleimöwe“ mit einem „Möwenschiss“ (Korn mit Salami und Meerrettich) und herrlichen Fischgerichten seinen Abschluss fand.



Traditionell wurde im Vereinslokal des SCC mit einem Spargeessen und vielen Ehrungen die Fahrtensegelwoche beendet und die Absicht bekundet 2014 wieder auf Fahrt zu gehen.



Merlins Urlaub durch Holland 2013

Ein Bericht von Sonja und Bernd Sroczynski



Nachdem wir im vergangenen Jahr im Osten waren, zog es uns in diesem Jahr in den Westen.

Die **Niederlande** wollten wir erkunden. Bereits am 17. Mai (Pfingsten), an einem schwülen Tag, starteten wir in Richtung **Otterndorf**. Unterwegs wurde es erst ruppig, danach so neblig, dass wir die Einfahrtspriggen von Otterndorf nur mittels Kartenplotter fanden.

Tags darauf schleusten wir bei Regen in den **Hadelner Kanal** und erlebten erstmals eine Pleite: Hier finden Pfingsten immer Ruderregatten statt, bis nachmittags ist der Kanal gesperrt. So kamen

wir an diesem Tag nur noch bis **Bederkesa**, sehr schön an einem See gelegen, aber Regen! Der Hadelner Kanal führte uns in die Geeste, die Geeste fließt in die Weser, so erreichten wir **Bremerhaven**. Aber hier hielt uns nichts. Nach einer Mittagspause und einem Rundgang trieb es uns weiter, und wir landeten abends in **Elsfleth**. Elsfleth liegt da, wo die Hunte in die Weser mündet. Man kann in der Hunte, also im Tidengewässer liegen oder – wie wir – in einen Baggersee einschleusen. Da abends allerhand Boote in diesen – schöneren – Hafen wollten, und die Schleuse nicht mehr als 6 Boote fasst, dauerte es ein wenig bis wir drinnen wa-



ren, lagen aber wie in Abrahams Schoß. Auf unserem Spaziergang kriegten wir einen „freiwilligen Anhalter“ der uns mit nach Elsfleth hineinnahm. So konnten wir einen Blick auf diesen netten, gar nicht so kleinen Ort werfen.

Nun hatten wir mit der Hunte wieder ein Tidengewässer vor uns, mussten etwas früher los und landeten mittags im Stadthafen von **Oldenburg**. Überall nette Leute, so auch hier beim OWV. Es war sonnig als wir tags darauf in den Küstenkanal einschleusten. Dabei hatte uns die Wettervorhersage schlimme Sachen vorausgesagt. Die Schleuse donnerte los, dass wir das Boot kaum halten konnten. Der **KüK** ist eine von Kümos viel befahrene Wasserstraße. Bei Kanalmeter 34 etwa geht der Elisabeth-Fehn-Kanal ab. Bernd hatte die Absicht, diesen – schöneren – Wasserweg zu nehmen. Man muss sich vorher anmelden und fährt meist im Konvoi, und zum Brückenöffnen und Schleusen werden Leute bestellt. Die Brücken sind hier nicht ständig besetzt. Leider erfuhren wir durch einen Anruf beim WSA Meppen, dass es zur Zeit keine Führungen gab, da ein Schleusentor kaputt ist. Es wird so wieso gekämpft, um diese **Fehnkanäle** – es gibt 3 oder 4 davor – zu erhalten. Das ganze Befahren und Schleusen ist kostenfrei. Der Staat hat kein Interesse daran. Es gab in jüngster Zeit schon Protestaktionen gegen die Schließung dieser idyllischen Kanäle. Nun blieb uns nichts anderes übrig, als den KüK weiterzufahren und den Umweg über die Ems in

Kauf zu nehmen. Ein High-light am KüK ist **Surwold**. Ein schnuckeliger Hafen mit einer total unscheinbaren Zufahrt, an der man vorbeifahren würde, nur ein kleines Schild weist darauf hin. Biegt man ab und noch mal um die Ecke, öffnet sich ein Hafenbecken mit einer hübschen Anlage für etwa 50 Schiffe. Es gibt ein schönes Clubhaus mit Dusche, gegenüber der Straße eine Tankstelle mit Brötchen, in der Nähe ein Netto-Markt. Nebenan liegt eine alte Burg, heute als Ausbildungsstätte für Jugendliche genutzt. Wald, Moor, ein See, kurz hier könnte man es ein paar Tage aushalten – wenn man Zeit hat! Und wenn es nicht regnet, wie bei uns. Ein netter Hafenmeister tut sein Übriges.

Mit Bedauern nahmen wir bei Nieselregen Abschied von diesem netten Hafen und folgten weiter dem KüK bis er auf die **Ems** trifft. Hier kommt endlich unser niegel-nagelneues Funkgerät zum Einsatz. Zwei große Schleusen, viel Kümo-Verkehr. Für Sportboote keine Wartestelle. Der Schleusenwärter sieht uns Kleine gar nicht, weil wir 400 – 500 m vor der Schleuse in Wartestellung sind. Etwas aufgeregt betätigte Bernd den Apparat und siehe, es klappt! Nach **Kümo** Wasser weißlich dürfen wir einlaufen. Wir sind mächtig stolz auf uns. Dann wieder ausschleusen ins Tidengewässer der Ems. Hier haben wir Strom mit und berechnen, dass wir auf der Leda – denn wir wollen



heute noch nach Leer – Gegenstrom haben werden, aber noch vor Niedrigwasser vor der Schleuse Leer sein werden. Alles klappt bestens. Gegen Abend stehen wir vor der **Schleuse Leer**. Der nette Schleusenmeister lässt uns ganz alleine in die große Schleuse außerhalb der Sportboot-Schleusenzeit einlaufen, und er benachrichtigt auch noch den Brückenmeister, damit für uns die Stadtbrücke noch einmal geöffnet wird. Der Brückenmeister ist auch Hafenmeister, weist uns einen prima Platz zu, kassiert seine 18,- EUR Liegegeld für zwei Tage, hat noch gute Tipps parat und macht Feierabend. Alles so nette Leute. Wir gönnen uns ein Essen beim Griechen zur Feier des Tages .

Das waren vier große Schleusen heute und etwas anstrengend! Zwei Tage später nahmen wir fast tränenreich Abschied von unserem Hafenmeister und dem Kapitän des vor uns liegenden Ausflugschiffes. Wieder kriegten wir eine Sonder-schleusung, damit wir die Tide noch bis Delfzijl mit haben. Boot und Mannschaft sind geschrubbt, Proviant gebunkert, die Sonne scheint und der Ostwind lässt die Ems glatt vor uns liegen. Es war schön in Leer. Wir haben ein paar Fahrradtouren durch das hübsche Städtchen z.B. zur Evenburg gemacht. Um 16.00 Uhr können wir in Delfzijl festbinden. **Delfzijl** finden wir nicht unbedingt sehenswert und so geht es am nächsten Tag weiter in den Eemskanal. Hier gibt es eine Extra-schleuse für Sportboote. Vom Eemskanal ab führt die Damsterdiek, ein schönerer Nebenarm, den Bernd lieber nimmt. Er ist aber nur für niedrige Motorboote wie wir befahrbar.

Nach ein paar Brücken stehen wir vor **Ap-pingedam**. Hier war gerade Mittagspause, ab 13.30 Uhr wird die Brücke wieder geöffnet, erlasen wir aus einem Schild.

Wir spazierten durchs entzückende Ap-pingedam und nahmen Kaffee und Kuchen in der Kirche zu uns. Nun riefen wir beim Schleusenmeister an, eine Nummer steht auf besagtem Schild. Bernd versteht nichts, es wird niederländisch gebrabbelt, und es passiert nichts. Wir sind ziemlich ratlos. Passanten telefonieren hilfreich für uns, wir müssen unsere Handynummer eingeben. Es passiert noch immer nichts. Ein älterer Anwohner kommt schließlich auch noch zu Hilfe. Und plötzlich steht ein junger Mann mit Moped vor uns. Er begleitet uns über mehrere Brücken hinweg. Ich bedaure noch heute, dass ich ihm kein Brückengeld hochgereicht habe. Aber ich kam schlecht an und habe nicht



gut reagiert. In vielen Kommunen der Niederlande ist das Brückengeld bereits abgeschafft worden. Dann geht's wieder auf dem Eemskanal weiter, und abends können wir in **Groningen** festmachen.

Für heute habe ich genug von Brücken und Schleusen. Groningen im Regen ist aber auch nicht so prickelnd. Abends huschten wir in das erstbeste Lokal, erwischten die letzten beiden Plätze gleich hinter der Tür und bestellen irgendwas und es war lecker! Über den Van-Stakenburg-Kanal und den Prinzess-Margret-Kanal gelangten wir nach **Borgum am Borgumermeer** und tags darauf weiter nach Sneek. Ein Abstecher nach **Wartena** lohnte sich. Dort fährt man durch die Gärten der Anwohner und legt direkt vor der Kirche an. Die Son-



ne schien endlich und jetzt kamen auch die Holländer aus ihren Löchern.

Sneek am Snekermeer ist auch entzückend mit seinem „Waterpoort“ und dem schönen Stadhuis“. Abends genießen wir ein gepflegtes Heineken in der Sonne. Morgens trieben uns Arbeiter, die hier ein Haus sandstrahlten, weiter auf den Prinzess-Margret-Kanal nach **Lemmer**. In dem Grachtengewirr dort kannst du dich verfahren, aber schließlich landeten wir im Yachthafen. In Lemmer sind wir vor Jahren schon einmal mit dem Auto gewesen, und wirklich fanden wir auch unsere kleine Pension wieder. Wir wussten gar nicht, dass Lemmer einen so schönen Strand hat. Am nächsten Morgen prasselte der Regen auf unser Deck. Hafentag! Wir kauften bei Lidl ein und wuschen Wäsche. Muss auch mal sein!

Drei Brücken und eine Schleuse (die schöne alte Stadtschleuse) passierten wir, löhnten dafür 5,- EURO und schon waren wir auf dem **Ijsselmeer**. Trotz Nebel – wir konnten kaum die Küste ausmachen – fanden wir die Einfahrtstonnen zu **Stavoren**. Viele leere Plätze hier, wir entschieden uns für den Binnenhafen und lagen mitten im Ort sehr beschaulich. Abends gab es lecker Backfisch. Bernd hatte hier eine Vodafone-Karte für 30,- EURO erworben, die nichts taugte. Er konnte die Nummer nicht eingeben. Offenkundig wurde er betrogen. Besser,



man besorgt sich so etwas zu Hause. Unser heutiges Ziel sollte Makkum sein, wieder übers Ijsselmeer zu erreichen. Aber vor der Schleuse warteten bereits 50 – 60 Yachten. Wie lange soll das denn dauern bei der kleinen Schleuse! Wir planten um und liefen durch die Brücke in den Johan-Friso-Kanal über „De Flüssen“ nach **Workum**. Es war sowieso etwas stürmisch da draußen. Workum entpuppte sich als toller, alter Ort. Wir könnten ganz durch die Stadt tuckern und am Ende durch eine Schleuse wieder aufs Ijsselmeer. Aber wir blieben und nahmen am bunten Treiben auf dem Marktplatz teil. Abends wird uns eine Modenschau geboten. Mutige Frauen wie du und ich führten Mode und sogar Dessous vor. Und alles bei der Kälte, während wir uns am Lumumba erwärmten.

Am nächsten Tag landeten wir in **Makkum**. Ein uriger Liegeplatz mitten in der alten Stadt vor der Kirche. Vor uns die Brücke, die wiederum zur Ijsselmeer-Schleuse führt. Erstmal durchstreiften wir das Städtchen und besuchten auch die königliche Manufaktur für Fliesenmalerei. Am Spätnachmittag beschlossen wir doch noch die Weiterfahrt nach **Bolsward**. Hier haben wir kein Klo, kein Strom, kein Mitlieger. Bolsward war ziemlich voll. Wir erwischten noch einen Platz aber ohne Strom und weit weg vom Klo. Bolsward

hat ein sehr schönes altes Stadhuis. Wir entdeckten auf unserem Rundgang eine alte Kirche, die ein neues Glasdach hat, nur die Außenmauern und die Säulen sind geblieben. Wird wohl für Konzerte u.ä. genutzt.

Seit gestern in Bolsward scheint die Sonne und wir genossen die Weiterfahrt auf der Bolsward-Trek in Richtung **Leeuwarden**. Vorbei an saftigen grünen Wiesen.



Ein Brückenmeister hatte uns heute Morgen über drei Brücken mit dem Fahrrad aus Bolsward heraus begleitet. Das nenne ich Frühsport! Hier fuhren wir ganz allein, die meisten Boote sind zu hoch für diese Strecke. In Leeuwarden kommt einem wieder der Holzschuh an der Angel entgegen. Es kostete 6,50 EURO für alle Brücken der Stadt. Leeuwarden ist modern. Man zieht sich eine Karte aus dem Automaten für Hafengebühr usw. und bezahlt mit EC-Karte. Aber wir hatten so unsere Schwierigkeiten mit der verdamm-

ten Technik. Nichts für alte Leute. Den schiefen Turm direkt am Hafen, der nie zu Ende gebaut wurde, konnten wir leider nicht mehr erklettern, wir kamen zu spät.

Erst am Mittag des nächsten Tages nahmen wir Abschied von Leeuwarden. Es ging über die wunderschöne **Dokkumer Ee**. Entzückende Grundstücke mit liebevoll dekorierten Veranden zogen an uns vorbei. An dem hübschen Ort **Burdaad** mussten wir unbedingt einmal Halt machen. Eine schöne Mühle, die noch zum Holz sägen betrieben wird, wollte bestaunt werden, ein Hafen ist im Bau und fast fertig. Wir genossen die niederländische Behaglichkeit. An Brückengeld zahlten wir heute 8.50 EURO, aber Dokkum ist es wert. Wir legten gleich neben eine der beiden Mühlen an und mussten zum Klo nicht über sieben, aber immerhin über drei Brücken wandern. Dabei konnten wir sogar Shorts tragen! Der nächste Tag sollte eigentlich ein Hafentag sein, nachmittags zog es den Kapitän aber doch wieder weiter.

In Holland gibt es in den Kanälen Anleger, an denen man bis zu drei Tagen frei liegen kann z. T. an sehr schönen Plätzen. Dort möchte er mal festmachen, Natur genießen und Hafengeld sparen. Aber entweder waren die besetzt oder nicht so schön, schließlich landeten wir in der tollen **Marina Lunegat**. Alles nagelneu, die Toilettenanlagen vom Feinsten. Kein Mensch zu sehen, dabei liegen hier bestimmt 400 bis 500 Boote. Kostenpunkt nur 9,-- EURO! Nachdem Mannschaft und Boot sauber waren, verließen wir diesen vorzüglichen Hafen in Richtung Lauwersmeer. Unterwegs tankten wir, und der Tankwart bediente uns auf klappernden Hollandschuhen. Sogar Fahrrad wird mit diesen Dingern gefahren. Ein Abstecher nach **Oostmahorn** sei noch erwähnt, be-

vor wir abends in Lauwersoog festbinden, weil es auch so ein hübscher, sauberer Ort war. Hier in **Lauwersoog** geht's durch die Schleuse auf die Nordsee und nach Schiermonnikoog, der letzten der Westfriesischen Inseln. Und genau das wollten wir. Aber vorher gab's noch einen Hafentag.

Lauwersmeer ist übrigens auch eine künstlich eingedeichte Bucht, die eines Tages zu Land werden wird. Ich bin übrigens von den sanitären Anlagen hier begeistert. Mit Babybadewannen und allem PiPaPo. Abends vor unserer Abfahrt verholten wir bereits in den Schleusenhafen, weil wir früh los mussten. Die betonnte Abzweigung zum Hafen auf **Schiermonnikoog** fanden wir nicht und saßen prompt auf. Später erfuhren wir, dass es die auch gar nicht mehr gibt, man benutzt das Fahren Fahrwasser. Dabei hatten wir neue Karten! Bei einem freundlichen Holländer gingen wir längsseits. Nach einer Wanderung waren wir begeistert von der Insel. Eine wunderschöne Landschaft, dann die Dünen, dann der Strand. Nachmittags laufen wir im Watt. Am nächsten Tag schwangen wir uns auf die Räder. Es gibt eine richtige Seenplatte auf der Insel. Das Ostende erreichten wir gar nicht, viel zu weit. Dabei ist Sch.-M.-K. noch die kleinste der Westfriesen.

Eine Stunde dauerte die Überfahrt zurück zur Schleuse Lauwersoog. Der Sprung nach Borkum ist in einer Tide schlecht zu bewerkstelligen, so wählten wir für unsere Weiterfahrt gleich nach der Schleusung die Reitdiep und blieben im urigen **Zoutkamp** hängen. Empfehlenswert ist die Fischsuppe im Lokal am Hafen. Von den SKen Münch erreichte uns eine Meldung aus der Lübecker Bucht, dass sie tolles Wetter haben. Da kann man neidisch werden, bei uns bewölkt und kalt, so dass wir nur noch das kleine Fischer-

eimuseum aufsuchen konnten. Die Reitdiep trug uns weiter bis nach **Groningen**. Diesmal banden wir beim GMC fest, wo unser Nachbar auf Schiermonnikoog herkam. Manche Boote haben hier einen Garagenplatz. Über den Eemskanal gelangten wir wieder nach **Delfzijl**. Abends stellte ich noch eine Waschmaschine an. Man hat genau 30 Sekunden Zeit, die Tür zu öffnen nach Ablauf des Programms, sonst fängt die Maschine noch einmal von vorne an. Ich musste die Maschine



brutal auf "Aus" und dann auf „schleudern“ stellen, um an meine saubere Wäsche zu kommen. Als ich zurück an Bord komme, hatte Bernd den Fernseher angeschlossen und empfing deutsches Programm!

Ungefähr 3 Stunden dauerte die Überfahrt nach **Borkum**. Wir sind das erste Mal hier und enttäuscht. Der Hafen gibt nicht viel her und wir trafen hier erstmals auf unfreundliche Leute. Der Ort ist 7 km entfernt. Wir packten unsere Räder aus und stellten fest, dass Borkum Stadt aber sehr hübsch ist, und der Strand 1a! Es

gibt zu unserer Freude Leuchttürme zu erkabbeln. Vom Hafen aus fährt auch ein Bus und eine Bahn zur Stadt. Ausgerechnet hier gibt es für morgen eine Starkwindwarnung mit Böen bis zu 8 Bft.

Aber tags darauf konnten wir mittags los. Ich freute mich sehr auf **Juist**. Ist diese Insel doch in einer Fernseh-Ranking-Show als schönste Deutschlands gekürt worden. Und es gefiel uns hier sehr. Der Hafen ist nagelneu, neigt jedoch leider zur Versandung. Und vor allem: die Sonne schien. Die Insel musste natürlich auch erradelt werden. Und dann mussten wir unbedingt den Hammersee sehen, und es wurde eine längere Wanderung, bis wir einen Blick auf ihn erhaschten, kurz bevor ein Gewitter auf uns niederprasselte, das uns binnen kurzer Zeit bis auf die Haut durchnässte. Bis wir Schutz in einem Lokal fanden, tropften wir nur so. Ein heißer Tee tat gut, aber die Bedienung musste

unter uns feudeln! Dann kam noch die Radtour nach Hause und das Westende von Juist haben wir doch nicht gesehen. Auch der nächste Tag brachte viel Wind und zwang uns zum Bleiben. Diesmal radelten wir ans Ostende, wo es einen Flugplatz gibt. Die Ostfriesen haben schon einen eigenen Lebensstil, was ein Hinweisschild zum Ort beweist. Wir haben uns aber nicht daran gehalten, es war uns einfach zu kalt.

Am nächsten Nachmittag wurde Kurs für **Norderney** abgesetzt. Seit Lauwersoog war ein holländisches kleines Segelboot mit auf unserem Kurs. Und auch hier nahmen die netten Niederländer wieder unsere Leine beim Anlegen an. Auf Norderney herrscht für unseren Geschmack zu viel Bäderrummel. Die nächste Insel ist **Baltrum**. Hier gefällt es uns wieder besser. Ein gepflegtes Dorf in der Mitte der Insel. Die Strandpromenaden wurden



gerade neu hergerichtet. Überall Baumaschinen. Ansonsten erheblich ruhiger als auf Norderney. Wir werden von jemandem aus Wedel angesprochen, der uns vom heimatlichen Steg her kennt, der Eigner der "Radde". Die Welt ist so klein! Leider gibt es hier nicht überall Strom am Steg. Auch die sanitären Anlagen sind nicht so toll. Das Wetter zwang uns auch hier einen Hafentag auf. Dafür ging es danach gleich nach **Spiekeroog**. Weil es so gut läuft, lassen wir Langeoog aus. Dadurch verloren wir unser Begleitboot, die freundlichen Holländer mit der „Melody“. Schade, dass wir uns nicht verabschiedet haben. Spiekeroog ist immer noch entzückend. An dem tollen Inselbäcker kommt keiner vorbei! Wir lagen ziemlich unruhig im Hafen, mussten aber wegen Sturm und Regen noch einen Tag dranhängen.

Dann zog es uns mal aufs Festland nach **Harlesiel**. Es gibt hier nämlich so ein tolles Fischrestaurant. Auch immer wieder schön: ein Spaziergang nach Carolinensiel, leider im Regen. Obwohl der Wetterbericht nichts Gutes verhieß, trieb es uns tags darauf nach **Wangerooge**. Mich begeistert die Landschaft immer wieder mit den Dünen und dem Strand gleich am Hafen beginnend. Die Ortschaft liegt auch auf dieser Insel ein paar Kilometer entfernt vom Hafen. Unerschrocken ging es am nächsten Tag wieder hinaus. Es war grau in grau, aber wir wollten uns Hooksiel ansehen. Leider hätten über

zwei Stunden Wartezeit bis zur nächsten Schleusung. Kurzentschlossen drehen wir bei, um Kurs auf **Bremerhaven** zu nehmen. Dafür mussten wir von der Jade über den Hohen Weg (ein Wattenweg) in die Weser. Und da wird es bannig ungemütlich. Vorhersage war 7 Bft. Das gefiel meinem Kapitän gar nicht. Und so landeten wir doch wieder in **Hooksiel**, gerade rechtzeitig zur Schleusung. Nach dem Einschleusen tuckerst du über das wunderhübsche Hooker Meer. Überall Marinas vorm Wald gelegen. Wir packten uns aber in den alten Stadthafen und schlemmten beim Italiener. Der Wetterbericht bewirkte, dass unser Stimmungsbarometer fällt.

Wir wollen nach Hause! Bernds Vorschlag: Wir starten den 2. Versuch über den Hohen Weg, wenn es nicht geht, drehen wir ab Richtung Wilhelmshaven und nehmen den riesigen Umweg über den Jade-Ems-Kanal. Da für die nächsten drei Tage keine Wetterbesserung in Sicht ist, wird es genauso gemacht, und tatsächlich finden wir uns ein paar Stunden später in der riesigen Seeschleuse **Wilhelmshaven** wieder. So eine große Schleuse habe ich noch nicht gesehen. Nur für uns alleine wird der Schleusengang getätigt, dabei findet man uns gar nicht wieder in dem riesigen Bauwerke. Nun folgte Brücke auf Brücke. Kaum Verkehr im Jade-Ems-Kanal, schon gar keine Kümos. Meistens sind die Brückenwärter



für drei Brücken zuständig.

Auf der Karte entdeckten wir, dass auf halber Strecke nach Emden etwa der Nordgeorgsfehn-Kanal abgeht und auf die Jümme führt, die wiederum in die Leda mündet. So kämen wir auf die Weser. Ein Telefonat und es klappt. Morgen früh haben wir ein Date um 9.00 Uhr in Marcardsmoor. Um 18.00 Uhr binden wir in besagtem Ort fest. Wir sind gespannt und neugierig, so kommen wir also doch noch zu einer Fehn-Kanal-Führung. Morgens klappte alles noch prima. Das Wetter war gut. Wir plauderten mit netten Leuten. Alle Brücken und Schleusen werden von Hand betätigt. Nur für uns wurden Dienstpläne geändert und Vertretungen angefordert. Für die Leute ist der Brückendienst ein Nebenjob. Wir freuten uns an der schönen Landschaft. Alles geht geruhsam, zu geruhsam. Nach der Hälfte des Kanals hatten wir die Nase voll. Es gab Wartezeiten, und wir merkten, dass wir nicht rechtzeitig bei Niedrigwasser auf der Jümme sein würden.

Nach der letzten Schleusung in die **Jümme** befindet man sich im Tidengewässer. Da sind aber noch zwei Brücken zu unterfahren, die nicht geöffnet werden können. Man muss sie bei Niedrigwasser nehmen. Ein Telefonat mit dem Organisator eröffnete uns, dass der Sturm viel Wasser in die Weser, Leda und Jümme drückt. Kurz:

Der Wasserstand war zur Zeit über normal hoch, d.h. vielleicht passten wir unter die besagten Brücken gar nicht durch! Mir wurde ganz schlecht, aber mit 2,30 m Höhe könnte es gerade noch gehen. Voller Hoffnung fahren wir weiter. Zu Hause wartete schließlich unser Enkel auf uns, der wollte auch noch mal mit Opa schippern. Wenn ich bedachte, dass wir den gesamten N.G.F.-K. wieder zurück, dann den Jade-Ems-K. weiter bis Emden müssten – auf was haben wir uns da eingelassen. Dabei wären wir für die Rückfahrt noch nicht einmal angemeldet! Bei Ankunft vor den beiden Brücken – eine Eisenbahnbrücke und eine Autobrücke – betrug die Durchfahrtshöhe gerade mal einen Meter. NW ist erst wieder gegen 24.00 Uhr, errechnete mein Kapitän. Immerhin gibt es einen kleinen Anleger hier im Nirgendwo. Links Wiese, rechts Wiese, vor uns Brücken. Hinter den Brücken eine kleine Anlage für Boote, die dem WSV Jümme gehört, aber keine Menschenseele zu sehen.

Der nächste Ort – **Stickhausen** – ein Kilometer entfernt. Um 22.10 Uhr starteten wir den ersten Versuch, da war es noch hell. Rückwärts fahrend tastete sich Bernd an die Brücke ran, und ich winkte gleich ab. Ein Brückenwärter erzählte uns, dass ein paar Tage zuvor ein Skipper den Versuch bei direktem NW gewagt hatte, unter der ersten Brücke durchkam, wohl etwas gezögert hatte und unter die zweite Brücke nicht mehr passte. Wahrscheinlich kam da bereits der erste Flutschwall. Nun wollte er panikartig wieder zurück zum Anleger und blieb mit dem Schiff unter der ersten Brücke stecken. Totalschaden! Könnt ihr euch vorstellen, wie uns zumute war? Der langen Rede kurzer Sinn: Bei uns klappte dann die Durchfahrt beim dritten

Versuch um 23.15 Uhr. Es hätte die Bild am Sonntag noch dazwischen gepasst. Nach halb zwölf hätte Bernd es nicht mehr gewagt. Selig legten wir beim WSV Jümme im stockdunklen an und schlafen zufrieden ein. Mit der Tide ging es dann die Jümme hinunter bis in die Leda, vorbei an Leer, aber auf der Ems müssen wir gegen an. Bei **Papenburg** entdeckten wir den Warteschlengel vor der Schleuse. Dort konnten wir festmachen und auflaufendes Wasser abwarten. Inzwischen warfen wir einen Blick auf die Meyer-Werft,

kriegten dort ein wunderbares Mittagessen am Hafen serviert und bewunderten die schöne Sportbootanlage hier. Aber es zog uns weiter, neun Kilometer Strom helfen uns dabei. Über den Dortmund-Ems-K. und den Küstenkanal – hier war wieder ordentlich Verkehr – gelangten wir nach Bremerhaven. Der Rest ist dann nur noch ein Klacks: Geeste, Hadelner Kanal, Elbe. Auf der Elbe empfingen uns 7 Windstärken. Man muss schon Geduld aufbringen als Bootsfahrer.



Fazit: Es war eine interessante und spannende Urlaubstour. Das Wetter meist schlecht. Wir haben viel gesehen und vor allem halb Ostfriesland beschäftigt!



(M)Ein Sommer in den Ostschwedischen Schären



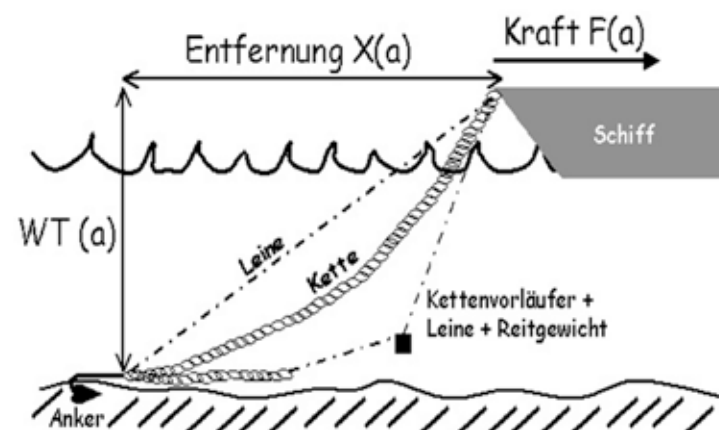
Beim Grünkohlessen im Clubhaus Januar 2014, habe ich einen Powerpointvortrag über die Reise der Roten Zora in die ostschwedischen Schären gehalten. Von Hamburg bis zum nördlichsten Punkt Arholma und zurück bis Paradiseviken, ein Naturhafen der zu den absoluten Lieblingsorten der Stockholmer Segler zählt. Hier war unsere Rückreise natürlich nicht zu Ende. Ich wollte nur nicht durch einen überlangen Vortrag die Geduld der Zuhörer zu sehr strapazieren. Deshalb hier nun die Fortsetzung als Artikel im Peyser: *Kurs Südwest - Richtung Heimat*. Es werden im Folgenden nur die schönsten Zwischensteps unserer Reise ausgewählt. Hier nochmal die wichtigsten Ausrüstungen, um sicher an den Schären festzumachen. Ein Hammer und Felsnägel für die Bugvertäuung sind immer an Bord.

Leiter:

Eine feste, sichere und weit genug runter reichende Leiter ist ungemein wichtig, da sonst der Landgänger verunfallt oder abmüstert.



Der Heckanker:



Fast alle Schweden fahren den M-Anker (Bruce), der sich in den weichen Schlickböden sehr bewährt hat. Bloß kein Textilband als Ankerleine verwenden!

M-Anker



Reitgewicht



Nachteil: Man muss den Anker weiter weg positionieren damit er hält, aber man ist der Erste, bei dem sich die eigene Ankerleine infolge missglücktem Ab-/Anlegemanöver der Nachbarn in deren Propeller aufdreht.

Deshalb: M-Anker wie dargestellt mit Anker – Reitgewicht und Bleileine.

Noch ein bisschen Navi-Info und so...

Das Wichtigste ist diese Plastikeinkaufsstüte, damit man an den wenigen Schären mit Einkaufsmöglichkeiten nicht vorbeisegelt.



Karten und Handbücher am besten die schwedischen. Durch Bilder und Fotos sehr gut zu verstehen.



Für eine super Wettervorhersage braucht man neben den üblichen Wetterempfängern wenn möglich vom SMHI eine Wetterapp, verdammt verlässlich und zutreffend und fast für jeden Ort mit aktuellen Daten.



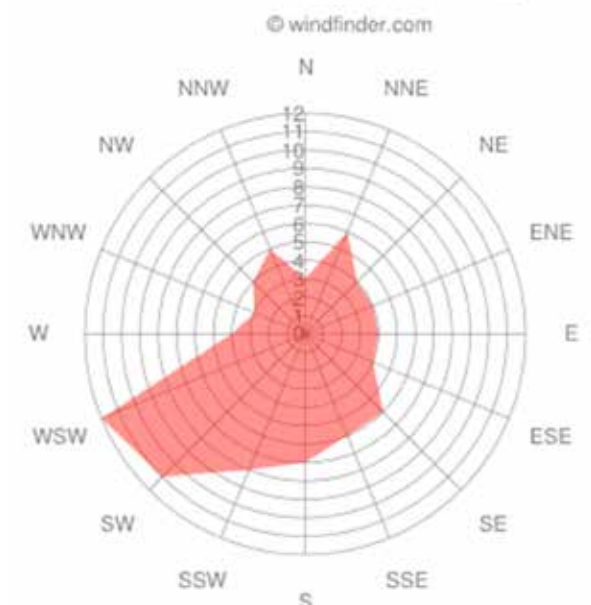
Wer täglich Bildzeitung lesen, im Internet surfen und rummailen will, der kann sich an Bord WLAN einrichten und sich für 50 € 100 GB in Schweden kaufen. Dann klappt es auch mit der Wetterwelt von Menno Schrader.

Das WLAN Modul (z. B. Huawei ca. 95 €) bestückt mit der schwedischen Pre-paid Simkarte vom Mobilfunkanbieter (50 €)



Windrichtungen Monat August: WINDROSE

Wind dir. distribution Stockholm-Arlanda August



Wer seinen „Nach Hause Anlieger“ haben will oder achterlichen Wind, der muss dann auch gemäß Windrose fahren, denn der Wind weht aus diesen komfortablen Richtungen nicht so oft. Das war jetzt ein Schnelldurchlauf. Wer näheres wissen möchte, kann mich natürlich jederzeit ansprechen.





- Stationen des Rücktörns:**
1. Stockholm
 2. Napoleonviken
 3. Kolnäs-viken
 4. Nynäshamn
 5. Ringsön
 6. Öxelsund
 7. Arkösund
 8. Haskö
 9. Västervik
 10. Blankaholm
 11. Figeholm
 - 12 + 13. Öland
 14. Christianopel
 15. Sandhamn
 16. Hanö
 17. Ahus
 18. Simrisham
 19. Gislovsläge
 20. Klintholm

Jetzt geht's weiter:

Wir waren also in Paradiseviken. Der Wind hatte Nachts leider aufgefrischt und auf Nord-Ost gedreht und wehte aus einem ungünstigen Winkel auf das Heck. Morgens um 3 Uhr, bei fast schon Tageslicht, versammelten sich die Skipper der umliegenden Schiffe an Deck, besorgt ob denn der Anker hält oder womöglich der Bug die Steine küssst. Uns passte das frühe Aufstehen aber gut in die Planung. Wir wollten heute die gut 30 sm nach Stockholm fahren. Da muss man eh früh los, um in den wenigen Stadthäfen, die nicht privat sind,

einen halbwegs guten Liegeplatz zu bekommen. Durch den vielen Fährverkehr steht in den Häfen oft ein unangenehmer Schwell und die ruhigeren Liegeplätze sind schnell vergriffen. Nach 2 Tagen Großstadt wurden der Skipper und auch die Bordkatze unruhig. Also machten wir uns wieder von dannen. Erst ein Stück Nord-Ost und dann rechts ab in den Skurusund. Ein teils sehr schmaler Sund, vorbei an schönen Wochenendhäusern. Die folgenden beiden Schären Beschreibungen gelten stellvertretend für alle weiteren Schären.



Stockholmer Fährbetrieb



Skurusund



Der nächste Stopp: Napoleonviken.

Diese Schäre liegt ebenso wie Paradiseviken im Dunstkreis von Stockholm. Eine optimale Entfernung für einen Wochenendtörn und in der Saison sehr gerne frequentiert. Hier wurden schon mal bis zu 300 Schiffe gezählt. Es verläuft sich aber total auf der naturbelassenen wunderschönen Schäre.



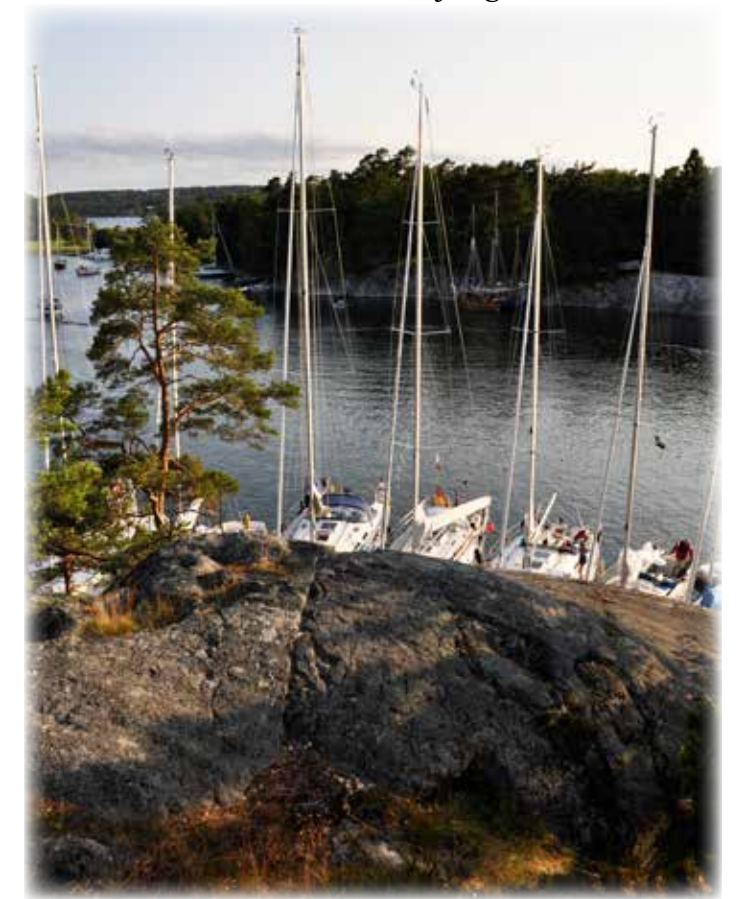
In einer Felsnische, dicht beim Schiff, wird gegrillt



Wahrscheinlich sind die Tiere zur Proviantierung von Seeleuten ausgesetzt worden.



Karte aus dem Hafenguide



Unser Liegeplatz, ganz steil tief unten



Am Himmel der Kampf der Titanen, Möwe ärgert Adler



Kolnäs-viken:

Die Zufahrt ist so schmal, zack, rums, Stein getroffen. Der zweite Versuch war erfolgreich, obgleich die Rinne nur 2,70 m tief ist. Auch so ein Geheimtipp nahe Dalerö. Man muss schon etwas Glück haben und Schweden treffen, die bereit sind einem die schönsten Plätze zu verraten. Es gibt teilweise private Vereinsschären an denen man festmachen darf. Das steht aber in keinem Hafenhandbuch. Nur über Mund zu Mund Propaganda bekommt man diese Infos. In Kolnäs-viken trafen wir wieder so jemanden. Vor 50 Jahren nach Schweden ausgewandert freute sich Georg uns Tipps und Tricks in deutscher Sprache zu verraten.



*Nebenan eine Hanse 411,
Freunde von uns*



Alle Schären die wir angelaufen haben, waren so schön, dass wir meist 2 Tage geblieben sind. Von Kolnäs-viken ging es nach Nynäshamn zum Einkaufen. Anschließend wieder an eine Schäre „Ringsön“. Über Öxel-sund, Arkösund, Haskö, Västervik, Blankaholm, Figeholm nach Öland. Auch immer parallel mit einer Nordwind 32 aus der Krückau. Man trifft dort oben immer die gleichen „Graugänse“ in den Häfen. Logischerweise, erst fahren alle zusammen gen Nord und anschließend wieder gen



*Dumm
gelaufen*



Inselrundgang mit Freunden

Süd.Öland allein ist schon eine Reise wert. Wir hatten leider nur Zeit für Sandvik/Nordöland und Stora Rör gegenüber von Kalmar.

Mit Nordost bei guten 6 Bft. und kaltem Regen ging es dann weiter über Christi-anopel, Sandhamn bis Hanö.



Hanö Bonsäcken

Eine Sage berichtet von einer sehr großen Frau, die vor langer Zeit auf Hanö gewohnt hat, aber der Einsamkeit hier draußen überdrüssig wurde. Um nun an Land nach Lister zu kommen, entschloss sie sich, eine Steinbrücke über den Sund zu bauen. Sie sammelte große Mengen Steine in ihrer großen Schürze, verlor aber plötzlich den Halt und alle Steine, die sie gesammelt hatte, landeten an der Uferkante. Auf diese Weise entstand Bönsäcken.

Nach 6 Wochen nur schönem Wetter mit moderaten Winden und Wärme, fuhren wir südwestwärts, raus aus den meist ostliegenden stabilen skandinavischen/polnischen Festlandshochs und kamen in die von den Atlantiktiefs beherrschten Bereiche um Südschweden. Regen und Winde bis 6 Beaufort zerzten an Heidis Nerven. Bis Klintholm hab ich



Nachhause Wetter Klintholm

sie noch mitbekommen. Dann musste unser bester Vorschiffsmann und Küchenfee Manfred eingeflogen werden



- Crewwechsel -

Selbst Tibbi musterte ab. Dann ging es in 3 Tagen über Fejö, Spodsberg - ZACK- nach Laboe.



mit 7,5 Knoten aufkreuzen gen Laboe

Hier kam meine Familie - Ehefrau und Stubentiger – wieder an Bord und es ging sutsche piano nach Hause.



Klein Concordia

Unsere Weihnachtsfeier 2013

Die Weihnachtsfeier vom SKO fand am 01.12. statt. Es gab wieder einmal jede Menge Kuchen, Kaffee und später Glögg, der unsere Stimmung immer weiter steigen ließ. Wir verbrachten einen tollen Tag zusammen, hörten Vorträge und konnten uns an Flötenspiel und Gedichten unserer Jüngsten erfreuen. Alles in allem ein auf jeden Fall friedvoller und gelungener Abend an dem bestimmt jeder Spaß hatte und gerne daran zurück denkt, in der Hoffnung, dass es jedes Jahr wieder ein so schöner Abend wird. Vielen Dank an alle Helferlein, die Kuchen mitbrachten, beim Kaffeekochen halfen, das dreckige Geschirr abwaschen und wegräumten, und sich um die tolle Dekoration unseres Vereinshauses kümmerten, unsere tollen Weihnachtsbaum besorgten und schmückten usw.



*„Vodka muss,
Rosine darf,
Mandeln nicht zu viel,
Ein Glögg, der muss Prozente haben,
sonst nützt er dir nicht viel.“*



Grünkohllessen



Am 25.01.14 fand in unserem schönen Vereinshaus ein Grünkohllessen der leckersten Art statt, mit Bratkartoffeln, Kassler, Kohlwürsten und natürlich Grünkohl. Als Nachtisch gabs, ja was denn sonst, Helbing, zum verdauen natürlich gerne auch mal ein zweiter, denn wie wir alle wissen, auf einem Bein kann man nicht stehen. Nachdem unsere Mägen gefüllt und mit ordentlich Schnappes angereichert wurden, lauschten wir dem Vortrag vom 1. Vorsitzenden Jörg zu seiner Reise durch die Ostschwedischen Schären Teil I. Und so verging ein schöner Tag bei nettem Zusammensein mit viel Essen, Schnaps und Freude.



BUNKERTOUR

Hamburg mal anders
ein Bericht von Anja Jebram

Ja, warum eigentlich nicht der Geschichte Hamburgs ein Stück näher kommen? Das dachten sich wohl die 18 Segelkameraden/innen die sich bei Bettina für dieses Event im Februar 2014 angemeldet hatten. Pünktlich um 12 Uhr trafen wir uns



vor dem Hauptbahnhof bei strahlendem Sonnenschein. Das Seminar konnte beginnen. Unser „Führer“ von „Unter Hamburg“ begrüßte uns herzlich und los ging es. Eine steile Treppe führte uns in den riesigen Tiefbunker, der im Kriegsfall 2700 Menschen Platz bieten sollte. Gleich am Eingang eine Engstelle (Drängelsperre) mit einer Zählstelle im Fußboden, damit nach 2700 Personen die Türen automatisch schließen und der Bunker nicht „platzt“ und Panik ausgelöst wird. Pech wer dann noch draußen steht. Hamburg war kriegswichtig, deshalb wurden hier am meisten Bunker gebaut, insgesamt 1200 Stück. Dieser Bunker wurde im 2ten Weltkrieg erbaut, um den Reisenden aus einfahrenden Zügen bei Bombenalarm Zuflucht zu gewähren. 3 Geschosse rein ins Erdreich. Es wirkte alles schon sehr bedrückend. Nach 1945 wurde der Bunker zeitweilig als Hotel betrieben. Eine sehr unschöne Vorstellung. Während des kalten Krieges wurde er dann zu einem ABC-Bunker (Atom-Bakterien-Chemie) ertüchtigt. Es gab 800 Sitzplätze und 400 Schlafplätze im Bunker Nord, insgesamt (Nord + Süd) 2700. Wie auf den U-Booten sollten die Schlafgelegenheiten im Wech-



sel belegt werden. Die Bunker waren in der Ver- und Entsorgung autark. Zu Essen gab es entweder belegte Brote oder Suppen. Klar, ein 3 Gänge-Menü für 2700 Menschen kann man vergessen. Es war wirklich interessant und wir haben viel erfahren. Das letzte mal wurden die Bunker benutzt als 1989 die Grenzen aufgingen und viele aus dem Osten kamen, um ihr Begrüßungsgeld abzuholen. Da dienten die Bunker als Notunterkünfte. Im Katastrophenfall hätten die Leute 14 Tage in diesen Bunkern verbringen sollen bevor sie wieder an Deck gehen konnten, um die frische „Landluft“ zu genießen. Wir durften schon nach 2 Stunden wieder raus und haben die Sonne um so mehr genossen. Froh wieder im Freien zu sein, haben wir uns dann entschieden einen Spaziergang zum Kartoffelkeller in der Deichstraße zu unternehmen. Hier gab es dann erst mal ein kleines Gedöns und anschließend erfrischende Gespräche bei gutem Essen.



Die Flaggenführung

Ein Bericht von Anna Schürger

Allgemein:

Flaggen müssen am Flaggenstock und unter der Saling (bei Motorbooten auf der entsprechenden Seite des Flaggenmastes) bis dicht an den Flaggenkopf bzw. dicht unter die Saling geheißt werden. Flaggenleinen dürfen keine Lose haben. Am Flaggenstock darf nur die Nationalflagge geführt werden. Die Europaflagge darf nicht als Nationalflagge geführt werden, sie darf allerdings unter der Saling angebracht werden.

Die Nationalflagge:

Jede Segel- und Motoryacht (auch gecharterte) muss auf den Seeschiffahrtsstraßen, in Küstengewässern, auf See und im Ausland die Nationalflagge des Eigners führen. Auf Binnenwasserstraßen müssen nur die zur Seefahrt bestimmten Fahrzeuge die Flagge führen, Boote brauchen dies im Binnenbereich nicht. Unter Segel darf die Flagge auch an der Gaffel oder bei Hochtakelung am Großsegel-Achterliek an einer Flaggenleine gefahren werden. Die Nationalflagge sollte nicht am Achterstag geführt werden.

In anderen Ländern/Gewässern:

Früher war es Brauch, auf besiegten Kriegsschiffen die Flagge des Siegers über der Flagge des Besiegten anzubringen. Deshalb wird es als unhöflich vom Gastland empfunden, wenn die Nationalflagge des besuchten Landes unter der Nationalflagge eines vorher besuchten Landes oder sogar der eigenen Nationalflagge geführt wird. Die Flagge des besuchten Landes wird unter der Steuerbordsaling gesetzt.

Verbandsflaggen:

Verbandsflaggen dürfen im Inland unter der Steuerbordsaling und im Ausland unter der Backbordsaling geführt werden.

Vereins-Stander:

Der Stander wird im Großtopp gefahren, Tag und Nacht, auch wenn die Besatzung nicht an Bord ist. Kann der klassische Standerstock nicht gesetzt werden, so kann der Stander an oberster Stelle unter der Backbordsaling geführt werden, in diesem Fall muss er auf See eingeholt werden, um eine Verwechslung mit Flaggensignalen zu vermeiden. Es darf nur ein Stander gesetzt werden. Eine Yacht, die bei mehreren Vereinen eingetragen ist, führt im allgemeinen den Stander des Vereins, dem sich der Eigner hauptsächlich angehörig fühlt, im Hafenbereich den heimischen Stander, in fremden Häfen den Stander des ältesten ortsansässigen Vereins, dem der Eigner angehört.



Flaggengruß:

Der Flaggengruß ist besonders in Großbritannien und skandinavischen Ländern üblich. Er ist freiwillig, muss jedoch erwidert werden. Yachten können sich durch „Dippen“ der Flagge oder durch Senken des Flaggenstocks grüßen. Die zuerst grüßende Yacht holt die Flagge ein Drittel nieder und heißt sie erst wieder vor, wenn die andere Yacht ihre niedergeholt hat. Ein Kriegsschiff wird immer zuerst begrüßt, dabei wird die eigene Flagge erst dann wieder geheißt, wenn das Kriegsschiff dies bereits getan hat.

Sonstige Flaggen:

Alle anderen Flaggen (z.B. Namens-, Landes-, Fantasieflaggen usw.) dürfen unter der Backbordsaling gesetzt werden.

Flaggenparade:

Vom 1. Mai - 3. September von 8:00, in den übrigen Monaten von 9:00, bis Sonnenuntergang, spätestens jedoch bis 21:00

Elbvertiefung

tut das denn not ???

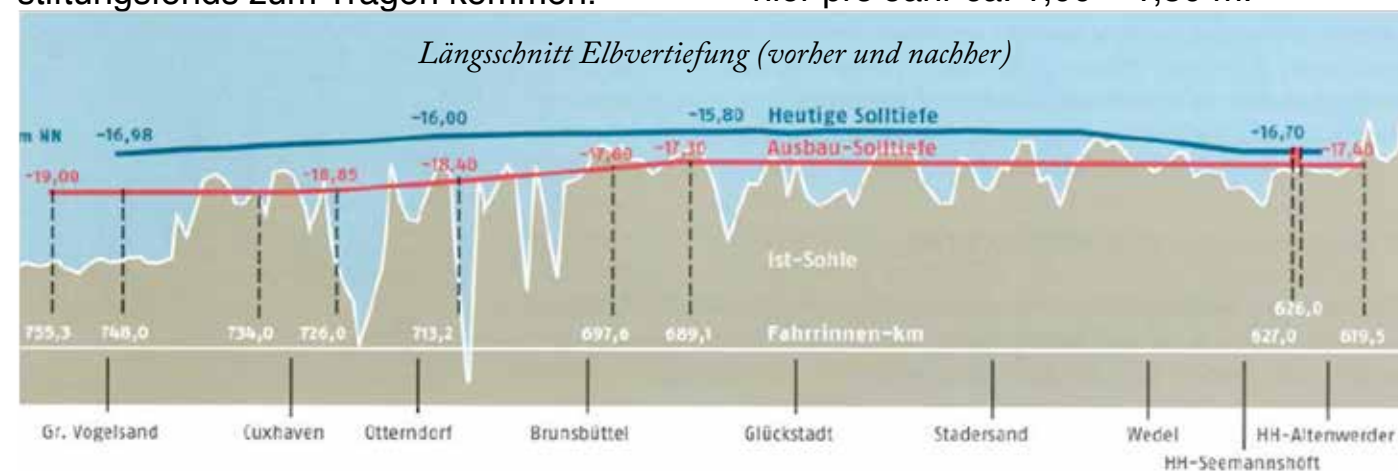
ein etwas gefährbter Bericht von Jörg Ricklefs

Allgemeines:

Die anstehenden Elbe-Ausbaumaßnahmen beinhalten eine teilweise Verbreiterung der Fahrrinne und eine Vertiefung von ca. NN-16,00m auf NN-17,30m. Die Kosten hierfür belaufen sich auf ca. 550 Mio. € und die Arbeiten würden über mehrere Jahre von holländischen Nassbaggerfirmen ausgeführt werden. Das alles wird erforderlich gehalten für die Förderung der Großschifffahrt und der mit dem Hamburger Hafen verbundenen Wirtschaftskraft und der internationalen Bedeutung. Durch die gerichtliche Verzögerung des Elb-Ausbaus kann bisher noch nicht die finanzielle Förderung für die von Verschlickung-Versandung betroffenen Yachthäfen aus den Erträgen des Senatsstiftungsfonds zum Tragen kommen.

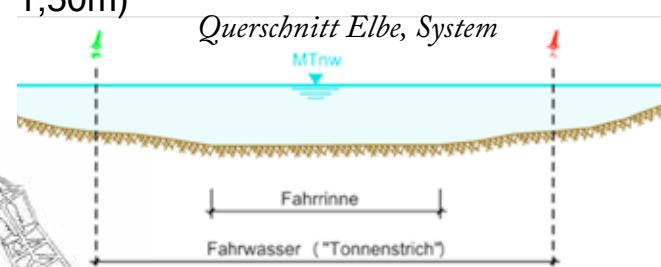
Istzustand Elbe:

Die bereits erfolgten Arbeiten in der Vergangenheit zur Elbvertiefung und Fahrrinnenverbreiterung haben dazu geführt, dass eine Umkehr des Sedimenttransportes in der Elbe stattgefunden hat. Das heißt, bis vor ca. 10 Jahren hat die Elbe den Feinsand, der vom Oberlauf kommt und den Schlick, der im Flusslauf und Hafen entstanden ist weitestgehend zur Nordsee transportiert und dort abgelagert. Jetzt ist es so, dass die nunmehr schneller fließenden Flutströme, im Vergleich zu den Ebbströmen, dies verhindern. (5 Std. Flut / 7 Std. Ebbe) Der vorher genannte Feinsand/Schlick und auch der Dreck aus der Elbemündung hat jetzt nur noch die Gelegenheit sich in den Elbnebenflüssen abzulagern, da wo unsere Häfen sind und das Wasser zur Ruhe kommt bei wesentlich kleineren Fließgeschwindigkeiten. Der Schlick- Feinsandzuwachs beträgt hier pro Jahr ca. 1,00 – 1,50 m.



Diese Karte zeigt, dass die Elbe zwischen Hamburg und der Flussmündung unterschiedlich tief ist. Die rote Linie veranschaulicht, welche Spitzen in der Fahrrinne abgetragen werden sollen. (max. 1,50m)

Im Flussbett der Elbe haben diese Sedimente bei diesen Strömungsgeschwindigkeiten keine Chance sich ab zu lagern. Es ist also jetzt schon zwingend notwendig die 10 Mio. € im Stiftungsfonds anzuzapfen, um die Sportboothäfen an der Elbe in Betrieb zu halten. Die Elbsegler sind auf den Erhalt des Reviers Tide Elbe angewiesen. Das ist die Basis der Existenz aller hier ansässigen Segelvereine.



POSTPANMAX Schiff (passt nicht in die Panamaschleusen)
von der Mediterranen Shipping Companie (MSC) vor Blankenese

Ausblick:

(nach der Elbvertiefung) worst case.

Die Fließgeschwindigkeit der Tiden werden sich vergrößern. Hierdurch werden zusätzlich erhebliche Sedimente aus der Elbmündung in die Elbe hineingetragen was zu einer weiteren Trübung der Elbe führt und auch die Aufschlickung wird noch verstärkt. Wie weit das alles noch von einem Umkippen des Ökosystems Elbe entfernt ist, kann keiner mit Bestimmtheit sagen. In jedem Falle hat man immer schnellere Reisen wenn man mit der Tide fährt und kann dann nur noch tidenunabhängig den City-Sportboothäfen oder Helgoland anlaufen.

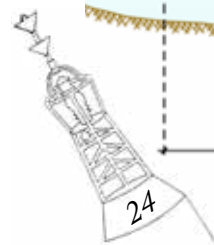
Kommentar hierzu:

Es entscheiden die Reeder und nicht die Politik welche Häfen angelaufen werden und welche Größe der Schiffe effizienter fahren. Bei der Wahl der Anlaufhäfen spielen Kosten, Qualität, Sicherheit, Infrastruktur und Zeit eine besondere Rolle. Hamburg hat das alles und braucht nicht das Image, dass auch vollbeladene 17000 Container tragende Schiffe hier anlanden

können. (E-Klasse, Länge 398 m, Breite 56 m, Tiefgang 16,50m) Wann kommt so etwas schon mal vor? Es müsste doch mit einer stärkeren Kooperation der 3 Norddeutschen Häfen so hinzukriegen sein, dass auf diese Elbvertiefung zu verzichten sei. Ab 2015 sind schon mindestens 40 noch größere XXL Containerschiffe in Fahrt und die können garantiert nicht Hamburg anlaufen, sondern müssen zum Jade Weser Port.

Quintessenz:

- Das 10 Mio. € Budget aus dem Stiftungsfonds für Unterhaltungsmaßnahmen der Sportboothäfen an der Elbe muss jetzt schon angezapft werden und nicht erst nach Zustimmung der Elbvertiefung!
- Die 3 norddeutschen Häfen (Hamburg, Jade Weser Port, Bremerhaven) kooperieren.
- Die Elbe wird nicht vertieft. Ein Teil der eingesparten Gelder wird in den Ausbau neuer und alter Sportboothäfen an der Elbe investiert.
- Die Elbsegler und die Fische hier werden sich freuen und dankbar sein.



Tschüss Günni,

am 27. März 2014 hast Du uns verlassen ohne, dass ich Dich noch mal fragen konnte: Günni wie steiht he di.



Als ich mit 19 Jahren zur SKO kam warst du fast 30 und schon in leitender Position (Hafenmeister), damals noch in unserem schönen Maakenwerder Hafen.

Besonderen Eindruck machte auf mich, dass Du zu der damaligen Zeit auf der, für uns unvorstellbar teuren, Mahagoniyacht „Ischa“ mitsegeln konntest.

Unvergessen sind die Wochenenden auf Schweinesand, Du mit deinem Speedboot und ich mit meinem selbstgebauten Jollenkreuzer.

Es folgten viele schöne Jahre, Du machtest einige Versuche mit dem Segeln, aber dein Ding war ein schönes gemütliches Motorboot.

In den über 50 Jahren im Verein hast Du viel Arbeit und Herzblut investiert und warst immer ein echter SKOer.

Ich hoffe Du bist oben gut angekommen und passt gut auf Waldtraut auf.

Dein Rolf



Hommage an eine Freundin

Vor gut 20 Jahren habe ich das Ehepaar Goretzki kennengelernt. Ich wollte Walter bitten ein Halbmodel unserer Faurby 393 als Überraschung für Jörg zu bauen. Ich sollte die beiden dann in ihrem Werkstatt Wohnwagen besuchen. Nach 2-3 längeren Besprechungsterminen boten mir die 2 das Du an. Das Halbmodel wurde perfekt, wie alle Modelle die Walter mit sehr viel Hingabe gebaut hat, und ziert unser Wohnzimmer und, die 2. Ausfertigung von Walter gestiftet, auch das Klubhaus. Als Danke haben wir den Taxi-Dienst zu den Vereinsversammlungen für die 2 dann sehr gerne übernommen. Seit einigen Jahren fährt Rosemarie jetzt alleine mit uns mit. Es gab aber auch andere gemeinsame Termine. Z. B. durfte ich sie begleiten auf dem Ausflug, den sie für 60 Jahre SKO Mitgliedschaft bekommen hatte. Oder sie hat uns bekocht mit ihrem berühmten Ofengulasch. Wir sind uns also im Laufe der Jahre immer näher gekommen, so dass ich mich heute traue Rosemarie als meine Freundin zu bezeichnen, wenn uns auch gute 30 Jahre Altersunterschied trennen. Rosemarie ist ein ganz besonderer Mensch. Nicht nur dass sie zu einer Zeit auf den Weltmeeren unterwegs war, als es all die heutigen technischen Hilfsmittel noch gar nicht gab. Da wurde noch richtig navigiert. Mit 88 Jahren strahlt sie immer noch eine Lebensfreude aus die einfach begeistert. Als Kind habe ich oft gehört, alte Menschen besitzen Altersweisheit. Leider sind aber viele ältere Menschen mürrisch, schlecht gelaunt und zickig.

Nicht so unsere Rosemarie.

Sie ist immer gut gelaunt. Sucht steht's nur das Gute im Menschen. Sie ist immer

noch politisch interessiert und engagiert. Egal ob Bundespolitik, Ortsverein Wedel oder SKO. Im Bürgerverein Wedel ist sie aktives Mitglied bei „Plaudern & Pilgern“ wie letzters im Wedler Blickpunkt zu lesen war. Regelmäßig nimmt sie beim DRK am „Englisch-Klönsschnack“ teil. An 2 Schulen in Wedel gestaltet sie Unterrichtsstunden als „Zeitzeuge aus der NS Zeit“. Sie spielt mit einigen Damen Rommé, oft bis spät in den Abend und gerne auch mit einem Glas Sekt. Wenn irgendwo ein Ausflug angeboten wird, ist Rosemarie mit ihrem Rolllator mit von der Partie. Bis vor kurzem waren ihre Lieblingsziele immer noch Norwegen mit der Hurtigroute oder Schweden, Stockholm, Götakanal. Alles was irgendwie mit Wasser und Wassersport zu tun hat, ist bis heute Rosemaries Ding und wenn sie von ihrem Balkon im Hochhaus die Segler



auf der Elbe beobachtet, dann strahlt sie durch und durch. Für ihre Familie ist sie als Mutti, Oma und Oma-Prinz (Uhroma) immer da und freut sich riesig, dass ihre Enkelin heute mit der Opa's-Shrimper schippert. (Ein ehemaliges Boot von Walter und Rosemarie). Auch dem SKO widmet Rosemarie volle Aufmerksamkeit. Interessiert beobachtet sie was dort geschieht und wer so ein- und austritt. Dies ist nur eine kleine Auswahl all ihrer Aktivitäten. Trotz ihres vollgestopften Terminkalenders findet sie aber auch immer Zeit für mich. Wenn ich etwas Erfreuliches mit jemanden teilen möchte oder aber wenn ich ihr im Kummer mein Herz ausschütte. Für diese Freundschaft und Fürsorge: Liebe Rosemarie, ein ganz großes **DANKE.**

Deine Heidi

Man, endlich Urlaub, oder so schön ist es im RVR Rendsburg

Ein Bericht von Wolf Schürger

Die Seflan 2013 in Richtung Urlaub:

Das Ziel war klar, rechtzeitig in Wedel los und dann spätestens um 18.00 Uhr in Laboe beim Italiener Pasta und Rotwein zum Auftakt, so der Plan.

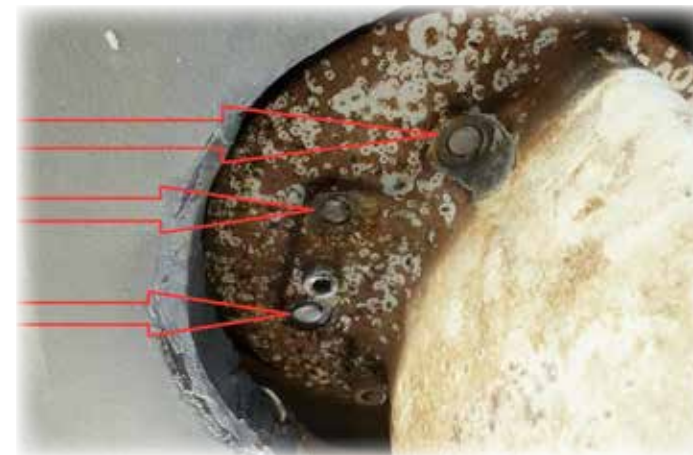
5.00 Uhr, Wecker klingelt, 5.30 Uhr Hochflut, dann mal los Segel ausgepackt noch einen kollegialen Spruch zum besten Bruder den man noch hat, "Na Ingo, soll ich dir schon mal den Namen am Heck aufschreiben? Kannst ihn ja sonst bald nicht mehr lesen!"

Also abgelegt, raus auf die Elbe und kein Wind. Na dann arabischer Wind und ab nach Brunsbüttel mit 7 Knoten durchs Wasser. Nach 2 Stunden Wartezeit vor der Schleuse Brunsbüttel fahren wir als letzte in die Schleuse. Besser ist das, nur Hektiker unterwegs. Schuld hat natürlich der Verkehrsminister, Schleusen sind kaputt gespart. Es beginnt die entspannte Strecke nach Laboe.

Na dann, Bierchen auf und Schnittchen auf die Brücke, Elfriede! Doch nur der Hund ist zu sehen, also nur Bier. Kanalkilometer um Kanalkilometer frisst sich die Yacht durch das Kanalwasser. Trist sieht sich die Umgebung inkl. Fahrradfahrer und Hunden vorbei. Man wird Müde und Durstig, es ist warm und windstill, der Motor läuft so vor sich hin. Doch dann kurz vor Rendsburger Hängefähre ein rumsen unter dem Boot, upsala was übersehen? Also fährt weg und gucken, nichts zu sehen, also weiter noch ca. 4 Stunden bis Laboe wenn alles gut geht. Kurz vor der Obereider dann laute Geräusche und mahlen aus dem Maschinenraum, schiet Lagerschaden. Es wird links abgebogen in die Obereider Richtung Rendsburg. Mit Schleichfahrt zum RVR Rendsburg und fest-



Wassereintritt aus Öleinfüllschraube



Insgesamt 5 abgerissene Schraubenköpfe am Schaft des Saildrive



Anschlagstelle im Propeller



gemacht mit letztem Manöver und dann war es fest, das Getriebe. Der Ölpeilstab wird entfernt und die Ölschraube geöffnet, Wasser schießt bis unter die Maschinenraumdecke also doch was getroffen. Der Yachtversicherer wird informiert man ist ja versichert, da kann ja kommen was will, so der Slogan der Versicherung. Das ärgerliche ist nur es ist Freitag und die Yachtwerft hat frei und Wochenende für Ersatzteile ist die Lieferzeit mindestens 1 Woche, so die Werft. Na das werden wir ja sehen nur Urlaub in Rendsburg ist nicht drin.

Der Sachverständige entscheidet das der Saildrive nicht mehr zu retten ist, also neu. Das dauert, so die Werft, Kunde droht mit Auftrag, also ducken. Was bleibt also einem übrig, telefonieren mit dem Hersteller und Vertreter in Hamburg, einen Kurier beauftragt und zack am Montag 14.00 Uhr ist der neue Saildrive auf der Werft, so und nun nur noch einbauen! Nach dem wir der Werft mit tatkräftiger Hilfe unter die Arme gegriffen haben, ist die Yacht am Mittwoch wieder im Wasser. Also nach 7 Tagen im RVR mit allem drum und dran laufen wir in Laboe ein. Na das war was in 2013 14 Tage Urlaub und davon 7 Tage RVR. Die Hafenmeisterin vom RVR ist übrigens sehr nett und sehr hilfsbereit. Ohne ihre Hilfe und Kontakte wären einige Dinge nicht so schnell gegangen und Liegeplatz-Rabatt haben wir auch bekommen. Da mein Bruder die ganze Zeit sein Boot zur Verfügung gestellt hat, in dem wir uns bei Kost und Logie eingemietet haben war es doch ein annehmbares Erlebnis und Erfahrung. Nur unsre Versicherung streitet mit uns über die Schadenregulierung ob es eine Havarie war oder nicht. Na ja „da kann kommen was will“ besser wäre „da kann kommen was willst du“, den Rest wird jetzt der Rechtsanwalt und der Gutachter regeln, man ist ja im Rechtsschutz „das kann kosten was will“ gell.

Fazit: Ein sehr „schöner“ Urlaub

Neue Peyser Redaktion stellt sich vor...

Hallihallo liebe Vereinsmitglieder,

Ich dachte ich stelle mich als neue Peyser Redakteurin mal vor. Ich heiße Anna Schürger, geboren am 18. Dezember 1992 und bin 21 Jahre alt. Ich bin noch nicht lange im Verein, habe aber vorher durch meine Eltern, die euch ja bekannt sein sollten ;-), schon sehr viel mitbekommen, was das Segeln und den Verein angeht. Also bin ich im Prinzip schon von klein auf dabei. Ich freue mich, auch in Zukunft weiterhin dabei sein zu dürfen.

Ich war schon immer sehr kreativ veranlagt und beschäftige mich gerne mit Gestaltung, weshalb ich seit dem 01.04.14 hier in Hamburg Grafikdesign studiere. Eigentlich hatte ich erst vor mich in 1-2 Jahren für die Gestaltung des Peyser Bullen zu melden, wenn ich ein bisschen mehr Erfahrung durch mein Studium gesammelt habe, aber als unsere bisherige Peyser Redaktion Claudia Kolbe den Job nicht mehr übernehmen wollte, drehte sich mein Bruder Florian Schürger zu mir um und fragte mich, ob ich das nicht dieses Jahr schon machen würde. Ich war etwas unsicher, aber stimmte trotzdem zu. Und naja, so bin ich jetzt hier ganz überrascht gelandet :-)

An dieser Stelle möchte ich mich auch gleich entschuldigen, dass der erste Peyser so lange auf sich warten lassen hat. Ich hab viel mit der Uni zu tun, ist ja auch alles neu für mich, und musste mich erst einmal in die ganzen „Profi“ Programme von der Uni einarbeiten, das hat leider lange gedauert. Ich habe vor mich mit jeder Ausgabe stetig zu verbessern und hoffe, dass ich ihn irgendwann (sofern ihr mich nicht zu schlecht findet und mich wieder wählt ;-)) perfektionieren kann. Meine erste Ausgabe vom Peyser war anstrengend, hat mir aber auch riesig Spaß gemacht und ich hoffe ihr habt auch Spaß daran ihn zu lesen.

Ich freue mich auf gute Zusammenarbeit mit euch.

Ganz liebe Grüße

Anna Schürger

Erreichen könnt ihr mich unter...

E-Mail: anna_schuerger@hotmail.com

Handy: 01523 8976 133

Zur Verbesserung des Peysers freue ich mich natürlich über jeden Bericht den ihr mir schickt, ebenso sind Kritik und Lob gern gesehen, also keine Scheu, haut alles raus was euch einfällt, der Peyser Bulle soll ja schließlich immer besser werden.

Wenn ihr mir Berichte schickt, dann am besten im Word Format oder als PDF, Fotos bitte immer Extra schicken und am besten ohne Qualitätsverlust (also nicht verkleinern). Bei langen Berichten sind Zwischenüberschriften sehr hilfreich für den Leser, aber gebt euch nicht zu viel Mühe bei der Gestaltung, ich nehm das alles sowieso wieder auseinander ;-)

Vielen Dank an alle, die bei dieser Ausgabe vom Peyser geholfen haben, ein besonderer Dank gilt Heidi, die mich tatkräftig bei meinem neuem Amt unterstützt hat und mir einiges erleichtert hat und immer mit viel Herz dabei ist, Vielen Dank!



Ich möchte meinen Peyser gern: per Post – per Mail – aus dem Internet runterladen

Schon seit längerem kursiert in der SKO die Frage ob man die Vereinszeitung vielleicht einfacher per Mail verschicken könnte, um somit die Druck- und Versandkosten für die Vereinszeitung zu minimieren.

Auf der Jahreshauptversammlung wurden deshalb Listen herumgereicht um die Mitglieder demokratisch zu diesem Thema zu befragen.

Hier das Ergebnis:

- Wir haben 95 Mitglieder auf 63 Haushalte verteilt
- davon **8** Haushalte ohne Computer
- bleiben **55** Haushalte mit Wahlmöglichkeit
- davon wollen **22** Haushalte den Peyser per Post
- **26** Haushalte bevorzugen den Peyser per Mail oder per Internet
- von **7** Haushalten haben wir noch keine Aussage

Mit dieser Grundlage wird ab Herbst 2014 gehandelt.



Impressum:
Segelkameradschaft Ost e.V.
Rüschweg 32,
21129 Hamburg

Redaktion „Peyser Bulle“:
Anna Schürger
Telefon: *015238976133*
E-Mail: *anna_schuerger@hotmail.com*

www.sko-segeln.de

