

Der Neyser Bulle



Mitteilungsblatt für die Mitglieder
Jahrgang 66



der Segelkameradschaft Ost e.V.
November 2015





Editorial

Liebe Sko-Mitglieder,

ich hoffe ihr seid zufrieden mit dieser Ausgabe vom Peyser Bullen, es steckte mal wieder eine Menge Arbeit drin, hat aber auch Spaß gemacht. Nichts ist perfekt und deshalb bin ich über jede Anregung dankbar und nehme mir konstruktive Kritik zu Herzen, also scheut euch bitte nicht ein Statement abzugeben.

Der Peyser ist nur so gut wie seine Berichte, also sind wir alle über jeden Bericht dankbar, und lesenswertes gibt es vermutlich überall. Dieses Jahr gibt es nur diese eine Ausgabe, einmal aus Mangel an Berichten (anfänglich) und, da ich aus gesundheitlichen Gründen nicht so viel Zeit hatte. Schließlich möchte ich den Peyser nicht einfach zusammenschmeißen, er soll ja auch nach was aussehen. Kritik, Anregungen und natürlich Berichte wie immer an:

anna_schuecger@hotmail.com

Ich möchte nochmal darauf hinweisen die Berichte nur als Word datei oder als PDF zu schicken. Bilder dürft ihr gerne einbauen, aber bitte immer nochmal extra die Bilder schicken, damit die Qualität nicht leidet.

Viel Spaß mit der diesjährigen Ausgabe

**Eure Peyser Redaktion
Anna Schürger**



Inhalt



Crew in Panik	20
Es brennt! Wat nu?	21-25
Elbe Schlickhäfen	27-33
Elbvertiefung Hamburger Hafen ein Biotop?	34-35



25 Jahre Rüschkanal	36-38
Seewetterbericht im Radio	39
Unimog für die SKO	39
Absegeln 2015	40-43



Ansegeln 2015	6-7
Schrottschiff	8-9
SKOten auf Helgoland	10-12
Grünkohlessen	13
Alt segelt mit Jung	14-18



Geschäftsordnung Ältestenrat	44
Protokoll Jahreshaupt- versammlung	45-51



Ansegeln

2015

Am 9. Mai 2015 fand das diesjährige Ansegelfest statt. Begleitet von teils stürmischen Winden kämpften sich die Regattateilnehmer erst gegen den Wind Richtung Stade, um dann ab der Wendetonne nach Finkenwerder Raumschot zurück zu segeln. Es ist uns auch zum erstenmal gelungen ein paar von unseren Jungseglern auf 2 Senor-Schiffen zu verteilen um das eine oder andere Manöver mit jungen Personal zu unterstützen. Nach anfänglichen Berührungängsten klappte es dennoch recht gut, wäre schön wenn das noch intensiviert werden kann. Unser neu Mitglied Susanne Becker wurde bei unserem Segelwart einquartiert. Trotz hartem Ton und etwas lauterem Ansagen auf der Seflan fand sie den Törn toll und versprach gern wieder an zu heuern um noch

mehr Segelerfahrung zu bekommen. Naja war wohl doch nicht so laut, ist ja auch ein Netter unser Segelwart, oder? Ganzschön ausgepowert aber glücklich kamen alle im Clubhaus an. Der Festausschuss hatte ein Grillfest zum Saisonstart geplant. Dazu passend hatte Sie und Helferlein auch das Vereinshaus geschmückt. Ab 18 Uhr wurde dann gegrillt wie der Teufel mit viel lecker Schmecker und viel Schnack dröhn föhn.

Eine kleine Besonderheit gab es bei dieser Feier. Unser Gründungsmitglied Rosemarie war per Auto von einem Segelkameraden mitgebracht worden. Wir wollten sie überraschen und ehren, weil sie 10 Tage später 90 Jahre alt werden würde. Nach dem Essen bekam sie vom

Verein durch unseren Segelwart eine schöne Geburtstagstorte mit der Aufschrift „Rosemarie 90-10 Tage“ schließlich feiert man Geburtstage nicht vor, aber die Torte haben wir dann trotzdem am Abend gefuttert.

Nach der gelungenen Überraschung für Rosemarie die sich riesig gefreut hat, gab es dann noch wieder eine der typisch lustig launischen Preisvergaben vom Segelwart. Nachdem wir uns so gestärkt, satt und glücklich auf unsere Stühle zurück gezogen hatten kam natürlich der sportlich Aspekt in den Vordergrund, es mit guter Musik zum Tanz und Schwof zu versuchen. Nach etlichen Tanzbeinschwingungen machte wir wieder einmal durch bis morgens früh und hatten viel Spass.





Das stählerne Schiff Rhenus noch „unbehandelt“



Das Schiff mit sogenanntem Flushdeck



Ein Fenster im Schiff für die Entsorgung der Innereien



Ein völlig entkerntes Schiff



Der traurige Rest Kiel



Der 10 PS Saab Dieselmotor

DAS SCHROTTSCHIFF

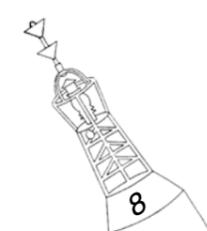
Besondere Ereignisse die zur Übereignung eines rotten Schiffes an die SKO führten, sodass es dann vom Verein recycelt werden konnte
eine aktuelle wahre Geschichte von Ri.

Das stählerne Kielschiff (ehemals Rhenus) von unserem verstorbenen SK Kassing wurde 2009 an einen Segler namens „Mustermann“ verkauft. Dieser Segler versicherte, das Boot in Eigenarbeit wieder segelfertig auf unserem Gelände herrichten zu können. Nun denn, er durfte das, denn ein Pfadfinder (die SKO) sollte jeden Tag eine gute Tat melden. Im ersten Folgejahr tat sich nichts, aber die Liegegebühren für sein Außenlager wurden gezahlt. Im 2. Und 3. Jahr tat sich auch nichts, aber jetzt wurden nicht einmal mehr die Liegegebühren gezahlt, trotz mehrmaliger Mahnungen. Das nicht abgedeckte Schiff rotete Sommers und Winters so vor sich hin. Auf moderate Briefe des SKO mit „bitte bitte“ und „würden oder könnten Sie“ und „Kameradschaft“ wurde nicht reagiert. Auf telefonische Nachfrage wurde vom Eigner erklärt, dass Schiff sei nun veräußert worden an eine dritte Person. Leider sei der Kaufvertrag verloren gegangen oder wurde geklaut und er sei somit nicht mehr zuständig?! Ha, ha, ha. Wir hatten die Nase voll und haben dann mit unserer Juristin das volle Programm inszeniert. (Gerichtsvollzieher, Offenbarungseid, Lohnpfändung, usw.) Gleichzeitig wurde der Liegeplatz

auf unserem Gelände schriftlich gekündigt. Überraschung! - seine Freundin überwies das Geld kurz vor seiner Lohnpfändung. Mehr tat sich am Schiff leider nicht. Das Schiff blieb auf dem Gelände, es wurde nicht daran gearbeitet und keine Überraschung, die nächste Rechnung wurde auch wieder nicht bezahlt. Mittlerweile hatte er seine Telefonnummern gekündigt und seine aktuelle Adresse konnte man nur über das Einwohnermeldeamt ermitteln. Nun war das Maß endgültig voll, wir wollen auf unserem Platz keine „Schiffsleiche“ liegen haben als Anfang eines Schiffsfriedhofes. Unseres Erachtens war das Schiff in dem jetzigen Zustand nicht mehr refitfähig. Wir haben dann einen Übereignungsvertrag aufgesetzt, in dem die SKO das Schiff für 1 Euro erwirbt, mit der Bedingung: Sollten die Recyclingkosten des Schiffes die Einnahmen aus der Veräußerung von Schrott, Motor, Slipwagen, Rigg usw. übersteigen, muss er die Differenz nachzahlen. Der zusätzliche Bonbon bei diesem Vertrag war, dass bei Akzeptanz, seine neu aufgelaufenen Schulden von uns gestrichen werden würden. Der Postweg funktionierte für dieses Verfahren nicht wie wir feststellen mussten. Nur der persönli-

che Besuch war noch eine Option. An der herausgefundenen Adresse öffnete die OMA, bei der er im hübschen Einfamilienhaus in Harburg im Dachgeschoss wohnte. Der älteren, aber fitten Dame, wurde an der Eingangstür die Sachlage erklärt, denn sie wusste von nichts. Auch wurde ihr erläutert, dass wieder das volle juristische Programm abläuft, wenn sich nichts rührt, wie von uns gewünscht. Und siehe da, Oma hat ein Machtwort gesprochen. Am nächsten Tag kam der Vertrag unterschrieben zurück und die SKO war nun Besitzer eines stählernen „Verinsschiffes“. Das Abenteuer des Seglers Mustermann, Kauf der Rhenus und Liegegebühren kostete ihn mindestens 1900 Euro und uns Nerven und die Mithilfe unseres RAW's zur Regulierung dieses Themas. Quintessenz aus dieser Sache: Nie wieder wie ein Pfadfinder denken und handeln.

Das Recyceln einer Yacht wird hoffentlich eine einmalige Leistung der SKO sein. Schiffe aus Kunststoff müssen sowieso von Spezialbetrieben recycelt werden.





Auf nach Helgoland

Sko zur Rum Fahrt

Ein Bericht von Wolf Schürger

Nun war sie da, die neue Saison mit Bock auf Segeln und Ausprobieren der im Winter eingebauten Dinge, die das Segeln leichter machen sollen. Also was macht der SKOt wenn er das erste Mal am Schlingel auftaucht und mit den Segelkamaraden eine leicht aromatisierte Cola zu sich nimmt? Na klar, er träumt von Abenteuern unendlichen Weiten und Geschwindigkeits-Rausch. Zu fortgeschrittener Stunde wird dann mal kurzer Hand beschlossen über Himmelfahrt mit ein paar Schiffen über die blaue Nordsee die Rumvorräte in den Schmuggelkisten auf zu füllen. Donnerstag morgen um 4.30 Uhr den Wecker gestellt, da man ja am Vorabend früh zu Bett gegangen war, 00.30 Uhr, 2 Schiffe befrucht- und -mannt in außereichender Besatzungsstärke, damit es vielleicht ein nicht so arbeitsreicher Tag wird. Kurz noch die Wetterlage geprüft, man versteht ja sein Fach und sich für die Genua II entschieden. Die Besatzung der Chiave davon in Kenntniss gesetzt, dass man jetzt ausläuft und der frühe Vogel halt den Wurm gewinnt. Schiff klar und auslaufen bei noch auflaufendem Wasser. Schade nur, wo war der Wind? Nicht so schlimm, im Gegensatz zur Chiave hat die Seflan Besatzung noch nicht gefrühstückt. Also Diesel

laufen lassen, Kaffee und Müsli auf die Brücke, Autopilot an und erstmal wach werden. Der Kaffee-Pott war leer und dann kam er, der Wind leicht bis frisch als halber Wind also Genua II richtig. Der Wind dreht und briest auf Raumschoot, passt weiter. So geht das bis Cuxendorf und wir beschließen durch zu fahren bis auf die Insel. Die Tide kippt kurz nach Cuxhaven und der Wind nimmt zu. Der Wind kommt von achtern und wir haben ordentliche Welle also ordentlich zu tun und wo ist das Personal? Macht nichts, läuft schnell, und so laufen wir nach etwas über 10 Stunden in Helgoland ein, Müde und mit ner Menge Hunger und Durst. Aufgrund des Durchfahrens haben wir viel Platz auf Helgoland und beide Schiffe, die Chiave und Seflan können sich zwecks besserem aufnehmen der Schmuggelware gut positionieren. Am nächsten Tag läuft dann unser Touristen-Programm an, Bunte Kuh Panfisch essen, Kaffee trinken im Oberland und na klar der obligatorische Inselrundgang mit Gruß an die lange Anna, diesmal ohne Anna dafür mit Bettina und Andrea. Nachdem wir unsere Bäuche und Lager gut gefüllt hatten, ging es zurück auf unsere Boote um schon das zu verköstigen was wir vorher Literweise eingekauft

hatten. die Herren waren leicht dun und unsere beiden Damen rochen gut, zuvor hatten wir im Sailor-shop die eine oder andere Duftprobe genossen. Vor dem zu Bett gehen noch ein bisschen Hafenkino genossen und dem einen oder anderen Segler aus den bekannten Vereinen erklärt warum der SKO diesmal so früh da ist. Samstag morgen wieder früh aufstehen und Auslaufen Richtung Elbe mit Ziel in die Stör, Kohlrabi Bay. Bei kräftigen Wind von achtern artig ausgebaumt und im Surfen über die mitlaufende Welle und auflaufendem Wasser in die Elbe surfen. Kaum zu glauben, Glück muss man haben, dass alles so gut passt und wir nach 9 Stunden vor dem Stör Sperrwerk auftauchen. Nach dem Anlegen opfern wir sofort das eingeschweißte Filet dem Grill und begiessen den Abend mit einem ordentlichen Schluck aus der Literflasche bis der Mond aufgeht oder war es doch die Sonne? Egal, war prima. Am Sonntag wird noch der Rest nach Wedel erledigt und wir machen rechtzeitig am Steg wieder fest. Nach Beantwortung der Frage wo wir waren, Stör, fanden wir das gar nicht so schlecht für ein Saison Auftakt. Also die nächste Saison kommt, wer will mit?





Unser Grünkohlessen 2015

Uns legt jemand Steine in den Weg
- lasst uns daraus eine Brücke bauen!

So oder so ähnlich könnte man das abenteuerliche Vorspiel zu unserem alljährlichen Grünkohlessen bezeichnen.

Aber der Reihe nach:

Wie jedes Jahr hatte Bettina auch 2015 zum Grünkohlessen ins Vereinsheim geladen. Es war Samstag der 24.01.2015.

Pünktlich um 12 Uhr waren die Segelkameradinnen und -kameraden, schick in Schale geschmissen, in Finkenwerder eingetrudelt.

Das Fassbier hing schon an der Zapfanlage, der Kümmel lag kaltgestellt im Kühlschrank. Es fehlte nur der Grünkohl. Diesen beim Schlachter abzuholen, dafür hatten sich Sebastian und Florian angeboten. Es war also alles wie immer perfekt geplant.

Plötzlich klingelte Bettinas Handy. Sebastian am Apparat:

„Mama, hier ist kein Grünkohl!“

„Nein, der ist beim Schlachter.“

„Ich bin beim Schlachter, hier ist kein Grünkohl.“

„Hör auf mit dem Blödsinn, es ist nicht der erste April!“

„Ich mach keinen Quatsch, hier ist wirklich kein Grünkohl!“

Bettina wich alle Farbe aus dem Gesicht und sie reichte den Telefonhörer an Wolf weiter. Aber auch der bekam keine andere Auskunft. Der Schlachter hatte schlicht und ergreifend einen falschen Termin ins Auftragsbuch geschrieben. Als selbst Wolf

sprachlos aus dem Fenster starrte, war klar, die Lage ist ernst. Wolf sprachlos zu bekomme, da gehört schon was dazu.

Wo kriegen wir jetzt für über 40 Leute Grünkohl her???????

Aber Probleme sind dazu da, um gelöst zu werden.

Nach einer ziemlich langen Schrecksekunde rief Wolf den Schlachter an und machte ihm ziemlich deutlich klar, dass er 4 Stunden Zeit bekommt, den Grünkohl perfekt zu kochen und zu liefern. In der Zwischenzeit würden wir Kaffee trinken und den Kuchen, den wir dafür benötigen um nicht zu verhungern, würden wir auf Kosten des Schlachters einkaufen.

Gesagt getan. Bettina und ihr Assistent schmissen sich ins Auto und fuhren sämtliche Bäcker in Finkenwerder ab und kauften alle Kuchen auf die sie finden konnten. In der Zwischenzeit haben andere fleißige Hände Kaffee gekocht und die Tische gedeckt.

Zum Glück hatten alle anwesenden Segelkameradinnen und -kameraden Verständnis für diese prekäre Situation und niemand hat geschimpft, dass es zu Mittag Kaffee und Kuchen gab.

Nachdem der größte Hunger gestillt war, gab es zur Unterhaltung einen Film vom NDR über Norddeich Radio. Da kamen bei dem einen oder anderen Erinne-

rungen hoch. Z. B. wenn Weihnachten die Grüße an die Seeleute über Norddeich Radio gesandt wurden. Wer das mal gehört hat, der kennt dieses ganz besonders ergreifende Gefühl, das dabei entstand.

Wir waren noch dabei uns darüber zu unterhalten wie schade es ist, dass es Norddeich Radio nicht mehr gibt, als das Auto mit dem Grünkohl vorfuhr. Was, so schnell war die Zeit vergangen und jetzt war tatsächlich der Grünkohl da. Es fing auch noch an zu schneien und somit hatten wir auch noch das richtige Winterfeeling für lecker Grünkohl.

Und der schmeckte wie immer super!!!

Hut ab vor dem Festausschuss, das Problem habt ihr spitzenmäßig gelöst und beim nächsten Grünkohlessen sind wir wieder dabei, gerne auch ohne so viel Aufregung.

Ein Mitesser

Alt segelt mit „Jung“

Göteborg/Långedrag -- Hamburg/Wedel -- im August 2015
 Ein Bericht von Dieter Plappert



Göteborg -- Wedel
 August 2015

1	Langedrag			
	nach	47 sm	19.08.2015	Mttwoch
2	Träslövsläge			
	nach	64 sm	20.08.2015	Donnerstag
3	Grena			
	nach	36 sm	21.08.2015	Freitag
4	Tunö			
	nach	24 sm	22.08.2015	Samstag
5	Juelsminde			
	nach	39 sm	23.08.2015	Sonntag
6	Arösund			
	nach	27 sm	24.08.2015	Montag
7	Sonderborg (2Tage)			
	nach	37 sm	26.08.2015	Mittwoch
8	Schilksee			
	nach	38 sm	27.08.2015	Donnerstag
9	Giselaumkanal			
	nach	33 sm	28.08.2015	Freitag
10	Ivenfleth (2Tage)			
	nach	21 sm	30.08.2015	Sonntag
11	Wedel			

Törnverlauf

366 sm in 10 Tagen

Es war mal wieder so weit. Am Montag, den 17. August, schwang ich mich in Hamburg in Jörgs Auto, um dann über die Fähre Travemünde - Malmö nach Långedrag bei Göteborg zu fahren. Der Weg führte mich zuerst natürlich über einige Discounter, um den Einkaufszettel abzuarbeiten. Etwas Essbares war auch dabei, ansonsten viele, „vitaminreiche“, Getränke.

Die Fahrt Malmö – Göteborg dauerte etwa 3 Stunden. Als ich mich dem Hafen Långedrag näherte und schon fast am Abbieger vorbei war, stand dort die Eignerin der Roten Zora fuchtelte mit den Armen als hätte der HSV gegen München 8:0 gewonnen. Heidi war offensichtlich sehr froh, nach der fast 9 wöchigen hochqualifiziert ausgeführten Schärenavigation, nicht noch die banale See-Navigation ausführen zu müssen.

Nachdem der Proviant und mein Segelsack mit Klamotten an Bord verstaut waren, ging es per Straßenbahn zum nächsten Bootszubehör-Laden, um dort zu stöbern und eine Solarzelle mit entsprechender Halterung zu kaufen. Bei schönstem Sommer-Wetter gab es an Bord noch einen kleinen Umtrunk, um von Jörg und Heidis Urlaubsfreunden Abschied zu nehmen. Die gaben uns noch den Tipp, auf den Weg nach Hamburg,

über den schönen Hafen von Träslövsläge zu fahren. Das taten wir dann auch am nächsten Tag, aber vorher gab es noch etwas sehr Wichtiges zu tun.

Den Segelverein mit dem Namen „Göteborgs Kungliga Segelsälls-



Schärenbereich unterhalb Långedrag

kap“ (GKSS) kennt sicherlich jeder von uns € Jörg wollte dort unbedingt Mitglied werden. Mitglied in einem königlichem Segelclub, das wäre was – zusätzlich kann man dann auch die Vorteile dieser Mitgliedschaft in ganz Schweden nutzen. Das war nun wieder nicht so einfach weil die Schweden nun mal auf E-Mail Anmeldungen eingestellt sind und Papier Auf-

nahme Anträge kaum aufzutreiben waren. Irgendwie haben wir es dann geschafft und nachdem am nächsten Morgen noch der Vereinsstander und ein Aufkleber fürs Heck besorgt, Heidi samt Katze „Tibbi“ ins Auto verfrachtet waren, ging die Segelei nach Träslövsläge endlich los.

Ich habe ja auch schon einige Seemeilen auf dem Buckel, aber in Schärengewässern war ich noch nicht unterwegs. Vor der Abfahrt von Hamburg hatte ich natürlich schon mal in die Karten geguckt und hatte überhaupt keine „Peilung“ wo man da dann durchfahren sollte.

Also, erst mal raus aus dem Hafen, die ganzen umherliegenden Steine gepeilt, Segel hoch und ab ging die Fahrt mit guter Geschwindigkeit, generiert durch Ostwind der mit 15 Knoten wehte.

Diese optimalen Segelbedingungen sollten uns mit nur kurzen Unterbrechungen erhalten bleiben. Wir hatten immer einen kleinen Schrick in den Schoten und sind häufig auch nur mit Genua 3 und einem Reff, manchmal sogar mit 2 Reffs im Groß, gefahren. Wehte es mit über 25 Knoten, tat es auch die Genua alleine.

Träslövsläge war ein sehr guter Tipp. Ein gemütlicher Hafen mit



Längsseits in Traslövsäläge am Kai mit 2,5 m Wassertiefe



Abendstimmung auf Tunö

mindestens 2.5 m Wassertiefe. Von dem einen Stein mit 1,8 m hat man uns vorher nichts erzählt, den haben wir aber auch so gefunden. Es lag diesmal nicht am schwach auf Rückwärts ziehenden Klapppropeller, dass der Dampfer keine Fahrt aufnehmen wollte. Die unmittelbar am Hafen gelegenen Holzhäuser, die typisch schwedischen malerischen Vorgärten, gaben dem Ganzen noch das gewisse Extra.

Von Traslövsäläge ging es dann nach Grenaa rüber. Das bedeutete nicht nur die Gastlandsflagge zu wechseln sondern auch den Chip der elektronischen Seekarte, weil in dänischen Gewässern nur noch grobe Land/Wasser Umrisse angezeigt wurden. Wo war Heidi? Die hätte es sicherlich sofort gewusst wie es geht, aber wir, gerieten mit guter Fahrt im Schiff auf die falsche Seite des Riffs im Nordosten von Anholt. Aufgeschreckt von der Untiefentonne am Ende des Riffs sind wir unter ständiger Beobachtung des Echolots südwärts über das Riff gefahren, so dass wir unterhalb Anholt weitersegeln konnten. Den Schwenker, dicht am Auflaufen, kann man heute noch in der Tracklinie mit Grausen nachempfinden. Jörg ließ sich nur schwer davon abringen nach Anholt einzulaufen, aber bei so optimalen Bedingungen sind wir dann doch bis Grenaa durchgerauscht. Gut, dass der Kapitän schon mal hier war. Ich wäre glatt in den Handelshafen eingelaufen, da es den neuen Yachthafen, damals als ich zuletzt hier war, noch nicht gab. Nach einem ausgiebigen Frühstück, das sich der Eigner übrigens (fast) nie nehmen ließ und uns täglich unendlich viel Zeit kos-

tete, ging es dann weiter nach Tunö. Diese Insel ist sehr schön und natürlich nicht nur bei uns beliebt, sondern an einem Freitagnachmittag, auch bei den Leuten aus Aarhus. Aus der Entfernung waren schon sehr viele Masten zu sehen, von den bis zur Einfahrt unsichtbaren Motorbooten ganz zu schweigen. Proppevoll war der Hafen – Längsseits in 3er Päckchen.

Von Tunö ging es in das lächerliche 24 sm entfernte Juelsminde. An Juelsminde konnte ich meinen Kapitän nicht vorbeischleusen, weil es dort den besten Fischladen Dänemarks gibt. Ich muß zugeben, er hat recht! Es ging rein in den Laden und Jörg suchte die schönsten Fischdelikatessen für eine seiner nächsten Mahlzeiten aus. Mälzer, Henssler, Rach und Rosin hätten noch gut was hinzulernen können.



So wurde fast jeden Tag dinniert, neidische Blicke der Stegnachbarn musste man ertragen



Die Rote Zora am Wind mit Genua 3

Leider war ich dafür immer für die Backschaft zuständig. Grobe, schmutzige Arbeit, eigentlich jedesmal ein Fall für ‚nen Bootsbauer, aber die Mahlzeiten waren es wert.

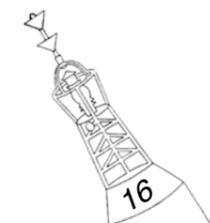
Von Juelsminde, gleich nach dem Frühstück um ca. 11:00 Uhr!, ging es weiter gen Süden.

An Fredericia vorbei, durch den Fænø-Sund nach Årø Sund. Auf dem Törn hatten wir ordentlich Druck in der Luft und in Boen ging es kurzzeitig an die 30 Knoten ran. Die Genua 4 und zwei Reffs im Groß reichte völlig aus und es

war wieder angenehmes Segeln mit einem kleinen Schrick in den Schoten.

Die Überfahrt von Årø Sund nach Sonderborg war auch mit viel Wind belegt, aber wieder mit dem berühmten Schrick in den Schoten. Der Schrick ging aber gegen Null als wir in den Als-Sund einliefen und wir mussten doch tatsächlich ca. 1 Std. kreuzen. Auch das machte mal wieder Spaß! Die Brücke vor Sonderborg bremste uns nur 5 Minuten aus und wir fanden noch einen schönen Platz im Hafen. Die Pfähle waren recht

eng angeordnet und mit entsprechender Drehzahl auf der Hauptmaschine drücken wir uns rein. Als wir 2 Tage später wieder raus wollten hatten wir ganz schön Mühe Das Wasser war ca. 30 cm gesunken und damit kamen wir in den schmaleren Bereich der Pfähle und nicht zu vergessen der auf Rückwärts schlecht ziehende Falt-Propeller. Das Manöver dauerte etwas länger, aber wir kam frei. Ab gings Richtung Kiel. Wir hatten einen Tag ausgesetzt wegen der Südwind-Lage mit 5 Bft.





„Gentlen don't sail to windward“
Oft werde ich gefragt warum, hier die Antwort:
„Beating is sailing twice the distance at half the speed and three times the discomfort“

Von der Marina in Laboe hatten wir noch vom letzten Jahr die Nase voll, an Strande hatte Jörg schlechte Erinnerungen aus der Vergangenheit, also liefen wir nach Schilksee. Dort haben wir zur Abwechslung mal die Pantry kalt gelassen und sind bei einem Italiener eingekehrt. Die Pizza war essbar und die Unterhaltung mit dem Nachbartisch war sehr nett. Wir bekamen sogar noch 2 Absacker von denen spendiert.

Von Schilksee wollten wir in den NOK und dann bis zum Giselaukanal. Auf dieser Etappe hat es frecherweise kurzzeitig geschauert. Vor der Schleuse mussten wir

fast 1 Std. warten bis das Tor öffnete. Ein anderes 35 Fuß Sgelboot lief vor uns ein. Allerdings war das weisse Blinklicht noch nicht zu sehen weil noch ein Schlepper einlaufen sollte. Der Schlepper hat dann ein entsprechendes Signal gegeben, gefühlte 30 Sek. Dauerton, bis der Segler mit Vollgas und 180 Grad Kursänderung wieder raus kam. In der Schleuse machte der Skipper dann keine Anstalten zu bezahlen, wir mussten ihn erst darauf aufmerksam machen und zeigen wo die Kasse ist. Im Giselaukanal lag er dann wieder hinter uns und wir kamen über die geplanten Schleusenzeiten mit ihm ins Gespräch. Er wollte Richtung Cuxhafen, um 7 Uhr losfahren. Um 7 Uhr wollten wir auch los, aber nach Ivenfleth?! Es stellte sich dann heraus, dass er von der Tide keine Ahnung hatte und für unsere Tipps sehr dankbar war. Als ich ihn fragte wo die Reise denn

hin gehen sollte sagte er nur, gen Süden. Ich sagte Holland, er nö, ich Frankreich oder England, er nö, ich Portugal, er nö, ich Kanarische Insel, er nö – wir fahren in die Karibik. Nadenn... Mast und Schotbruch.

Wir sind dann um 7 Uhr losgefahren und haben während der Fahrt gefrühstückt. Die Schleuse in Brunsbüttel öffnete nach ca. 30 Minuten und wir kamen rechtzeitig in Ivenfleth an. Heidi und Julie kamen mit dem Auto nach Ivenfleth. Endlich konnte der Proviant wieder aufgefrischt werden. Wir schrammten knapp an Skorbut vorbei!

Einen Tag später kamen Anja, Ingo, Bettina und Wolf in die Stör gesegelt uns „Heimkehrer“ zu begrüßen und der Rückholtörn endete in einem schönen Grillabend.

Die letzte Etappe nach Hamburg endete um 18:00 Uhr im Yachthafen. 13 Stunden später saß ich nach 12 Tagen auf dem Wasser wieder pünktlich im Büro. Ein super segelndes Schiff, bei guten, fast Mittelmeerbedingung dieses zu erleben ist immer wieder ein unglaublich tolles Ereignis. Ich fand es wieder sehr schön, dass Jörg sich auch in diesem Jahr an den Slogan.

„Ältere Schiffseigner könnten doch mal mit jüngeren Mitglieder auf Tour gehen“ erinnert hat. Wir haben uns gut verstanden, es gab keine Spannungen, bei unterschiedlichen Meinungen wurde die Sache ausdiskutiert und das Bester daraus gemacht.

Gerne wieder.....
Vielen Dank für den Törn

Gruß Dieter



**Am 06. Dezember ist es
wieder soweit,**



um 15.00 Uhr treffen

wir uns zur

Weihnachtsfeier.

Mit selbstgebackenem Kuchen und Keksen lassen wir dann beim



gemütlichen Klön schnack das „Segeljahr“ ausklingen.

(Vielleicht bekommen wir ja auch dieses Jahr von unserer Segelkameradin Janin wieder eine leckere SKO-Torte?)



Euer Festausschuss





Crew in Panik - Kieler Yacht in Trümmern auf Strand von Texel

(05.11.13)

In Trümmer zerschlagen liegt seit dem Wochenende die ehemals 19 Meter lange Renyacht „Nordic Blue“ auf dem Strand von Texel. Das Boot der Nordic-Hotelkette aus Kiel, die sie für Incentives nutzte, ist ein Totalverlust. Die KNRM Den Helder war am Abend des 2.11. von der Küstenwache alarmiert worden wegen der Notlage einer Yacht mit unbekannter Position, deren Crew aber keine genauen Angaben über die Position machen konnte.

Auf Anweisung der Küstenwache wurde endlich von Bord der Yacht eine Notrakete abgeschossen und das Schiff nach halbstündiger Suche im Molengat lokalisiert werden, das von Norden

her in die Marsdiep, den Anlauf nach Texel, führt. Als die „Joke Dijkstra“ der KNRM bei Ebbe beim Havaristen ankam, lief das Wasser im Molengat gegen die vorherrschende Windrichtung, was zu schwierigen Bedingungen vor Ort führte.

Der Umweg durch das südlich gelegene Schulpengat betrug zwar 15 Meilen, war aber sicherer, nicht zuletzt weil im Frühjahr die Betonung im Molengat ausgedünnt wurde und die noch vorhandene Restbetonung unbeleuchtet war. Bei Ankunft der Retter lag die Yacht aber bereits so weit auf dem Strand, dass selbst die flachgehenden Jet-Ribs der KNRM nicht mehr herankamen. Schleppversuche wurden unter

diesen Umständen erst gar nicht unternommen.

Die vier Besatzungsmitglieder des Havaristen wurden mit dem von einem Truck aus abgeladenen Schlauchboot „Zander“ vom Strand aus gerettet, sie war zwar wohlauf, aber nach der Strandung wohl in Panik geraten. Davon zeugte, dass sie sehr seltsame Positionsmeldungen abgegeben und nicht beim Einpeilen des Funksignals geholfen hatten. Wie die „Nordic Blue“ nachts ins Molengat geraten war, war auch noch unklar.

Quelle: <http://www.esys.org/newsSich>

Es brennt, es brennt! Wat Nu?

Ein Feuertraining für die SKO

Feuer an Bord ist der Grund für die meisten Schiffsverluste

Ein Brand im oder am eigenen Schiff ist für viele eine Schreckensvision. Dabei ist man den Flammen keineswegs hilflos ausgeliefert. Fast immer lassen sich Brände in ihrer Entstehungsphase erfolgreich bekämpfen – mit einem geeigneten Feuerlöscher.

Damit wir in diesem Punkte mal ein wenig Einblick bekommen hat sich unser Segelkamerad Stefan Kropka, Aktiver Feuerwehrmann, im Frühjahr bereiterklärt mit uns eine Feuerlöschübung auf dem

Vereinsgelände durchzuführen.

Die Handhabung eines Feuerlöschers ist denkbar einfach und in wenigen Minuten für jedermann zu erlernen. Im Brandfall kann daher jeder „erste Hilfe „ leisten. So steht es im Internet. Aber bei den Übungen mit Stefan ist uns klar geworden, dass es gar nicht so einfach ist. Deshalb waren alle Teilnehmer der Feuerlöschübung froh mal von einem Fachmann am Objekt Feuer Unterricht zu bekommen

Insbesondere die Übung - was passiert wenn man brennendes Öl/Fett z.B. in der Bratpfanne an Bord mit Wasser löschen will.

Wasser ist ein Brandbeschleuniger, und das Schiff fackelt in den meisten Fällen ab.

Wenn man das Schiff nicht innen total versauen will, mit einem z.B. Pulverlöscher, sollte man Decken nehmen und das Feuer ersticken (siehe hierzu folgende Seiten).

Die Übung Wasser ins brennende Fett hat durch die riesige Stichflamme uns sehr beeindruckt und nachdenklich gemacht, ob wir an Bord den richtigen Löscher für diesen Fall haben



Sicherheit geht vor...

Auf den nächsten Seiten findet ihr jede Menge Infos zum Thema Löschen eines Brandes, denn jeder Brand birgt andere Gefahren.

Fettbrand

Früher gehörten Fettbrände der Brandklasse B an, jedoch werden sie wegen ihrer besonderen Gefahren und Eigenheiten seit Januar 2005 in der neuen, eigens geschaffenen Brandklasse F geführt. Fette und Öle können sich im hoch erhitzten Zustand selbst entzünden – ein deutliches Unterscheidungsmerkmal zu den in Brandklasse B eingruppierten brennbaren Flüssigkeiten, die in der Regel eine Zündquelle zur Entzündung benötigen.

Fettexplosion

Eine Fettexplosion tritt auf, wenn fälschlicherweise versucht wird, einen Fettbrand mit Wasser oder stark wasserhaltigen Flüssigkeiten (Getränke etc.) zu löschen. Da brennendes Fett oder Öl bereits bei seiner Entzündung mehrere hundert Grad Celsius heiß und damit heißer als siedendes Wasser ist, verdampft zugegebenes Wasser schlagartig. Dadurch wird das brennende Fett mit dem Wasserdampf aus dem Behälter gerissen und kommt mehr oder weniger fein verteilt mit dem Sauerstoff der Luft in Berührung. Während die Flüssigkeitsoberfläche des brennenden Fettes noch relativ gering ist, wird sie durch den entstehenden Wasserdampf aufgerissen und in feinste Tröpfchen zer-

Schematische Darstellung

Die übermäßige Erhitzung des Öles führt zur Selbstentzündung.

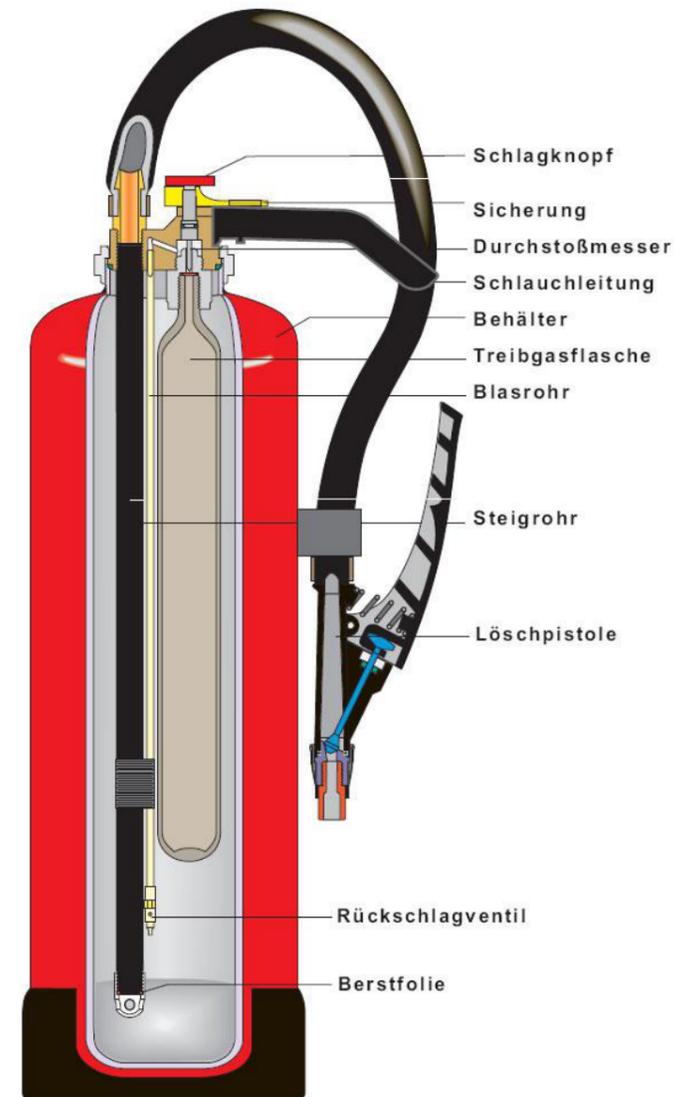
Grund des Behälters. Infolge der großen Hitze des Öles und des Bodens verdampft das Wasser augenblicklich.

Durch Verdampfung dehnt sich das Volumen des Wassers sehr stark und schnell aus, das brennende Öl wird aus dem Behälter geworfen. Dadurch wird die Oberfläche des Öles größer und die Brandgeschwindigkeit erhöht.

Wasser wird in den brennenden Behälter gegossen. Da die Dichte von Wasser höher ist als jene von Öl, sinkt es auf den

stäubt. Ähnlich der Verbrennung in einem Dieselmotor zünden die kleinsten Tröpfchen zuerst, heizen ihre Umgebung und benachbarte Fetttröpfchen auf und steigen mit der durch sie erhitzten Luft nach oben. Dadurch entsteht bei freier Entfaltung eine charakteristische Säule über der Brandstelle, die sich zu einem Pilz formt. Das Phänomen einer Fettexplosion kann auch mit anderen Stoffen, z. B. bei erhitztem Wachs

oder ähnlichem, auftreten. Die Fettexplosion gehört in der Phase der Wasserverdampfung zu den physikalischen Explosionen, da die Energie zum Verdampfen des Wassers aus der Wärme des Fettes stammt. Durch die darauf folgende explosionsartige (exotherme) Verbrennung der feinen Tröpfchen wird die Explosion weiter angetrieben und zu einer chemischen Explosion.



Löschen eines Fettbrandes

Die einfachste Möglichkeit einen Fettbrand zu löschen ist das Auflegen eines trockenen Deckels, damit der brennbare Stoff vom Sauerstoff getrennt wird und erstickt. Es sollte aber auf Eigenschutz geachtet werden, da Teile des Körperbereiches (Arme, Brust und Gesicht) nur wenig geschützt sind und so eine Gefahr durch Brandverletzungen besteht.

Pulver- und CO₂-Löcher können nicht sinnvoll angewandt werden, da nach Abnahme der Löschmittelkonzentration das Brandgut meist wieder Feuer fängt. Beim Einsatz eines Pulverfeuerlöschers muss man zudem den Löschmittelschaden durch das Pulver in Kauf nehmen. Zur Fettexplosion kommt es, wenn ein flüssiges wässriges Löschmittel ins heiße Fett eingebracht wird und in diesem absinken kann. Daher verbieten sich Wasser- und auch normale Schaumlöcher, da dort meist ein maßgeblicher Teil

des Löschmittels flüssig ist. Bei Feststoffbränden mag dies positiv sein, bei brennenden Flüssigkeiten ist dies u. U. sehr gefährlich – bei brennendem Fett besteht große Gefahr durch Brandverletzungen. Nach neueren Erkenntnissen sind Löschdecken zum Löschen von Fettbränden – dafür wurden sie in der Vergangenheit in Küchen häufig vorgehalten – nur bedingt geeignet. Die Berufsgenossenschaft Nahrungsmittel und Gastgewerbe hat Versuche zum Löschen von Fettbränden durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass Feuerlöschdecken aus Wolle, Baumwolle, Glas-, Nomex- und Kevlargewebe nur bedingt geeignet sind, da sie durchbrennen können. Vermutlich kondensierten heißen Fettdämpfe in den Decken und sorgten für deren Entzündung (Dochteffekt). Bei diesen Versuchen wurde festgestellt, dass auch andere, in der Vergangenheit häufig für Fettbrände vorgeschlagene Löschmittel, z. B. Pulver oder Kohlendioxid, nur bedingt oder gar nicht geeignet sind. Bei den in Fettbrandlöschern enthaltenen Löschmitteln, die aus hochkonzentrierten Salzlösungen bestehen[1], wird durch Verseifung die brennende Flüssigkeit gelöscht und eine Sperrschicht über dem Öl oder Fett gebildet, hierdurch wird die Aufnahme von Sauerstoff unterbunden, zugleich kühlt das Löschmittel die brennende Flüssigkeit unter die Selbstzündungstemperatur herunter und verhindert somit ein erneutes Aufflammen des Brandes.[2] Die Eignung für das Löschen von Speiseöl- und Speisefettbränden ist auf dem Löcher angegeben (meistens Brandklassen: AF und ABF, da es sich nach EN 3 um eine wässrige Lösung handelt).

Brandklasseneinteilung

nach EN 2

Zeichenerklärung: ● geeignet und zugelassen

	Brandklasse	A	B	C	D	F
		 <p>Brände fester Stoffe, hauptsächlich organischer Natur, die normalerweise unter Glutbildung verbrennen, z.B. Autoreifen, Heu, Holz, Kohle, Papier, Stroh, Textilien</p>	 <p>Brände von flüssigen oder flüssig werdenden Stoffen, z.B. Äther, Alkohol, Benzin, Benzol, Fette, Harz, Kunststoffe, Lacke, Öle, Paraffin, Stearin, Teer, Wachs</p>	 <p>Brände von Gasen, z.B. Acetylen, Butan, Erdgas, Methan, Propan, Stadtgas, Wasserstoff</p>	 <p>Brände von Metallen, z.B. Aluminium, Kalium und deren Legierungen, Lithium, Magnesium, Natrium</p>	 <p>Brände von Speiseölen und Speisefetten (siehe DIN V 14406-5)</p>
Pulverlöscher mit Glutbrandpulver	PG	●	●	●		
Pulverlöscher mit Metallbrandpulver	PM				●	
Pulverlöscher mit Spezialpulver	P		●	●		
Kohlendioxid-Löscher (CO ₂)	K		●			
Wasserlöscher	W	●				
Fettbrandlöscher mit Spezial-Flüssiglöschmittel	F	●	●			●
Schaumlöscher	S	●	●			

Brandklasseneinteilung

Feuerlöschgeräte

Der richtige Einsatz

Feuerlöschgeräte

falsch



richtig



Winterzeit
ist
Grünkohlzeit

Am 23. Januar 2016
Um 12.00 Uhr Ortszeit
findet unser
alljährliches **Grünkohlessen**
im Vereinshaus der SKO statt.

Wer Lust, Zeit und Appetit hat der möge sich
bis zum 13.01.2016 anmelden.

Preis pro Esser 18,50 €
Kinder unter 18 Jahre frei

Anmeldung:

Per e-mail: b.schuerger@kws-technik.de

Handy: 0173 / 972 74 01

Büro: 040 / 800 57 04

Elbe-Schlickhäfen

oder
wo Kielschiffe nicht hinkommen oder nicht rein wollen.
Ein Bericht von Peter Pauls

Oft werde ich nach der Ankunft im Hafen gefragt: Wo wart ihr? Nach der Antwort entweder Achselzucken oder: ach, da kommen wir ja nicht rein.

Die Elbe bietet eine Vielfalt von Häfen, die man besuchen kann. Es fehlt meistens nur der Entdeckertrieb oder ein bisschen an Risikobereitschaft Neues zu erleben. Ständig im Störloch oder Cuxhaven zu liegen wird auf die Dauer langweilig. Ein Versuch wäre es wert, bei einer Segeltour elbauf entsprechende Häfen anzusteuern, da das Wasser ja steigt. Dabei auf einheimische Segelyachten, die ebenfalls diesen Hafen ansteuern, achten und auf das Echolot schauen. Im Hafen angekommen kann man sich von den Gegebenheiten überzeugen, Bootstypen wahrnehmen und Möglichkeiten für geeignete Liegeplätze erkunden. Wem es nicht gefällt, der kann dann ja wieder rausfahren und seine Tour nach Haus fortsetzen. Auf diese Art und Weise könnten dann diese Häfen nach und nach „begutachtet“ werden.

In allen später aufgeführten Häfen liegen diverse dicke Kielboote, teilweise auch mit Tiefgängen bis 1,95 m.

Selbstverständlich haben diese Segler den Vorteil der Revierkenntnis, aber bei angemessenem Wasserstand finden alle den richtigen Weg. Bei den ansässigen Seglern gibt es dazu noch passende Tipps. Fangen wir aus praktischen Gründen mit unserer Elbauf-Tour in **Cuxhaven** an.

Losfahren ca 2 Std nach Niedrigwasser. Vorher macht das keinen Sinn, da das Wasser zwar steigt, aber der Strom in der Oberfläche immer noch stark abläuft.

Der erste Hafen, der am Südufer der Elbe liegt ist **Altenbruch**. Dieser liegt in Höhe grünen Tonnen 35 und 37. Ein Hafen, in den letzten Jahren erneuert und nach Norden offen ist und dicht am Hauptfahrwasser liegt. Alle Boote liegen mit dem Steven zur Elbe und parallel am Steg. Das lässt vermuten, dass starker Schwell in den Hafen steht. Die dort liegenden Boote sind alle stark und schwer gebaut, die können wohl einiges ab. Diesen Hafen habe ich selbst nicht angelaufen, bei einer Fahrradtour habe ich mich davon überzeugt, dass ich hier wohl nicht einlaufen würde.

Weiter elbauf finden wir ebenfalls an der Süd bei Tonne 45/ Otterndorf 1 den Prickenweg in den schönen Hafen **Otterndorf**, wohl der schönste Elbehafen. Dort



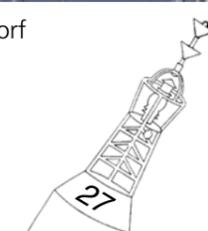
Cuxhaven



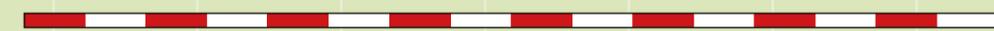
Altenbruch



Otterndorf



YACHT- UND SPORTBOOTHÄFEN AN DER UNTERELBE



- Touristinformation
 - Schiffsanlegestelle Ausflugsschiffahrt
 - Leuchtturm
 - Autofähre, Personenfähre
 - Brunsbüttel Tourismus, Friedrichskoog Tourismus
 - Holstein Tourismus e.V.
 - Hamburg Tourismus GmbH
 - Tourismusverband Landkreis Stade-Elbe e.V.
 - Cuxland-Information
- Stand: August 2014

YACHT- UND SPORTBOOTHÄFEN



- | | | | | |
|--|---|--|---|---|
| 1 Hafen Friedrichskoog | 22 Hamburger Yachthafen/Wedel | 43 Hafen Gauensiek | 51 Anlegestelle SG Oberndorf | 59 Altenbrucher Hafen |
| 2 Hafen Neufeld | 23 Mühlenberger Yachthafen | 44 Sportboothafen am Ruthenstrom | 52 Anlegestelle Oberndorf | 60 Yachthafen der SV Cuxhaven |
| 3 Alter Hafen Brunsbüttel | 24 City Sporthafen Hamburg | 45 Hafen Assel | 53 Bootsanleger Schwarzenhütten SV Hemmoor | 61 Hafenanlage Amerikahafen / Steubenhöft |
| 4 Hafen Kasenort | 25 Hafen Holstenkaten | 46 Hafen Barnkrug | 54 Bootsanleger und Schlingelanlage WSC Osten | 62 City-Marina Cuxhaven |
| 5 Anlegestelle Langes Rack | 26 Yachthafen Harburg | 47 Hafen Wischhafen / Schlingelanlage WYC Niederelbe | | |
| 6 Sportboothafen Heiligenstedten (Dockhafen) | 27 Yachthafen der Vereinigung Harburger Segler | 48 Hafen Freiburg / Liegeplätze SV Freiburg | | |
| 7 Sportboothafen Borsfleth/Störloch | 28 Bootswerft Peter Knief, Harburg | 49 Alter Hafen Neuhaus / Yachthafen Neuhaus | | |
| 8 Sportboothafen Wewelsfleth | 29 Bootswerft Heuer, Finkenwerder | 50 Bootsanleger Geversdorf SV Hemmoor | | |
| 9 Schlingelanlage Beidenfleth | 30 Marina Rüsich, Finkenwerder | | | |
| 10 Außenhafen Glückstadt | 31 Stadthafen Buxtehude / Buxtehuder Hafen | | | |
| 11 Binnenhafen Glückstadt | 32 Sportboothafen und Schlingelanlage BWV HANSA | | | |
| 12 Sportboothafen Kollmar | 33 Sportboothafen Neuenschleuse | | | |
| 13 Dockhafen Krückaumündung | 34 Sporthafen Grünendeich | | | |
| 14 Dockhafen Elmshorn | 35 Sportbootanlage TuS Jork | | | |
| 15 Sportboothafen Elmshorn | 36 Schlingelanlage Steinkirchen | | | |
| 16 Dockhafen Pinnaumündung | 37 Stadthafen Bremervörde - mehrere Anleger | | | |
| 17 Sportboothafen Klosterdeich | 38 Stadthafen Stade | | | |
| 18 Stichhafen Uetersen | 39 Sportboothafen SC Diamant, Stade | | | |
| 19 Hafen Haseldorf | 40 Anlegestelle Stadersand | | | |
| 20 Sportboothafen Hetlinger Schanze | 41 Sportboothafen Wöhrden MYC | | | |
| 21 Sportboothafen Schulau | 42 Hafen Abbenfleth | | | |





Alter Hafen, Neuhaus



Neufeld, Kaimauer



Neufeld, Speicherbecken



Neuhaus

ist die Einfahrt für alle Boote ca 2,5 Std nach NW möglich. Weil fast allen Seglern bekannt, wird auf eine genaue Beschreibung verzichtet.

Elbauf geht es weiter, nur ein kurzes Stück auf der grünen Seite, dann wir sehen das Leuchfeuer auf dem Osteriff und laufen bei starkem Strom in die Oste ein. Dort ist der Hafen **Neuhaus** das nächste Ziel.

Durch das Sperrwerk laufend kommt gleich bei Stromkilometer 68 der Minihafen Neuhaus. Die Hafenbecken laufen fingerartig auseinander, es gibt eine kleine Werft wo Traditionsschiffe repariert werden. Ein Winterlager für Boote ist dort auch möglich. Der Hafen ist für die Verhältnisse dort sehr ordentlich mit guten sozialen Einrichtungen. Netter Hafenmeister, immer hilfsbereit und zum Scherzen aufgelegt. Einkaufsmöglichkeiten nicht berauschend. Kneipe: „zum Rettungsanker“, urig aber nicht immer geöffnet. Nur wenn der Wirt Lust hat. In diesem Hafen hat unser ehemalige Vereinskamerad Gerhard Letzner über 2 Jahre gelegen mit einer Delta 36 und wieder herausge-



Neufeld



Neufeld Hafenpriel

kommen! Wir verlassen den schönen friedlichen Ort und müssen den Motor schön auf „Laut“ stellen um dem Strom zu trotzen.

Wer lieber im Strom liegen möchte, kann weiter Ost aufwärts fahren und bei starkem Strom an einer Steganlage bei Strom Km 65 festmachen. Sehr gut planen und konzentrieren beim An- und Ablegen, vor Jahren war diese Steganlage sehr beliebt, besonders an langen Wochenende bei den Hamburger Seglern. Mittlerweile sind dort auch viel „ledige“ Plätze. Hat auch immer wieder viel Kleinholz bei den Manövern gegeben.

Wieder auf der Elbe wechseln wir die Fahrwasserseite und achten auf die dort schnell fahrende Berufsschiffahrt. Suchen die Betonung zum Hafen **Neufeld**. In der Höhe bei Tonne 52 hält man sich dichter unter Land und findet die roten Tonnen Neufeld 2 und 4. Nach der Ansteuerung führt ein Prickenweg durch ca. 1sm langes Wattgebiet. Dann noch mal die gleiche Strecke im tiefen Priel mit hohem Schilfbewuchs zum Hafen. Liegemöglichkeiten an einer Kaimauer oder an einem langen Holzsteg. Kielboote

sollten durch Leinen zum Mast am Kippen gehindert werden. Atemberaubende Sicht über das Vorland mit Gänsen, Schafen und allerlei Wattvögeln. In der Ferne die Elbe mit den großen Schiffen. Otterndorfer Segler sind hier häufig zu Gast.

Auf dem Deich 2 sehr gute Restaurants mit viel Fischauswahl, frische Krabben gibt es hier,

die nicht zum Peeling mit dem Flieger nach Marokko Hin und Rückflug gebucht haben. Man kann diese Krabben auch direkt vom Kutter kaufen, muss dann aber direkt vor Ort sein, wenn diese Einlaufen.

Tiefgehalten wird der Hafen durch 2 große Speicherbecken, die in den letzten Jahren modernisiert und mit elektronischer Regelung kurz vor NW ihren gesamten Inhalt nacheinander in den Hafen spülen. Dabei steigt das Wasser um ca. 60-70 cm an, so dass ich einmal mit dieser Welle vorzeitig den Hafen verlassen konnte, um mit der ersten Flutwelle Richtung Wedel zu kommen.

Nette „Eingeborene“, ein Hafenmeister der aus Gründen seiner Gesundheit mit dem Rasentraktor zum Kassieren kommt, uriges Klubhaus mit Selbstbedienung für gekühltes Bier. Sonst drum herum schöne Landschaft, Einkaufsmöglichkeiten mit dem Fahrrad nach Brunsbüttel (ca. 9 Km)

Weiter geht die Reise, nachdem das Schiff wieder schwimmt verlassen wir den langen Priel und sind wieder auf der Reise Richtung Osten.

Auf der nördlichen Elbeseite zwischen der 5 Meter Linie und dem Hauptfahrwasser gibt es

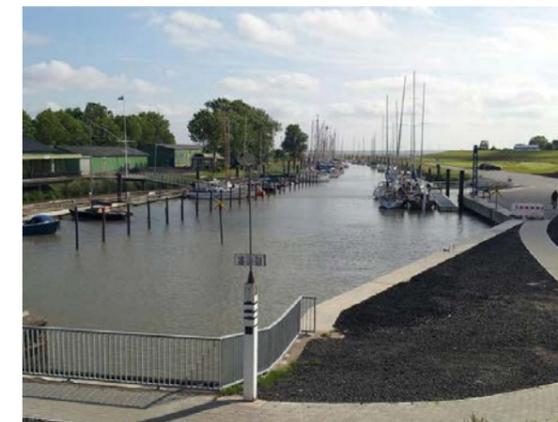
viel Platz zum Segeln, allerdings gibt es schon wieder eine Möglichkeit zum Pause machen. Nämlich der **Alte Hafen Brunsbüttel**. Die Pricken an Backbord, einlaufend für Kielschiffe ca. 2,5 Std nach Niedrigwasser.

Gerader Hafenspriel, die Zufahrt zur alten Werft gibt es nicht mehr. Wegen des Deichneubaues vor 2 Jahren hat sich viel verändert. An der Steuerbordseite sind Ausleger, leicht schräge angeordnet zum besseren Ansteuern. Auch ganz hinten rechts vor dem Clubhaus sollten in diesem Winter neue Stege gebaut werden. Bei den Gästeplätzen auf der linken Seite sind die ersten Stege auch erneuert und der Hafen voll mit großen, tiefgehenden Schiffen!

Die Entwässerungspumpe hinter dem Deich wurde modernisiert und leistungsfähiger gemacht, zusätzlich noch eine weitere Pumpe gebaut. Bei größeren Regenmengen laufen diese Pumpen und bringen Unmengen von Wasser auf die Deichseite zur Elbe. Gepumpt wird nicht nur bei Niedrigwasser, sondern auch bei Flut.

Achtung beim An und Ablegen wegen der Strömung beim Pumpen.

Als störend und nicht im Sinne von grüner Landschaft wirkten zuerst die teilweise gedeckten Deichflächen mit einem schwarzen Gemisch aus Teer und grobem Kiesel, angeblich sollen sich die Pflanzen einen Weg durch diese Masse suchen. Tatsächlich haben wir im letzten Herbst schon einige grüne Triebe gesehen. Einkaufsmöglichkeiten gibt es jede Menge in den Supermärkten (15 min zu Fuß) oder in der Koogstraße. Viele Geschäfte sind wegen eben die-



Alter Hafen Brunsbüttel



Brunsbüttel

ser Supermärkte eingegangen und stehen leer. Bis zur Schleuse geschätzte 20 min Fußweg. Drei Eisläden muss man passieren ohne schwach zu werden, aber meistens geht das nicht.

An der Schleuse ist immer viel los. Die Yachten schaukeln im bewegten Kanalwasser, oft liegen dort bekannte Boote oder man trifft Leute von der Elbe. Am großen Platz bei der Schleuse ist ein Monitor aufgestellt, auf dem man AIS Signale erkennt und das Treiben vor und in der Schleuse sowie im Kanal beobachten kann.

Auch gibt es hier viele Veranstaltungen wie Fischmarkt, Livemusik, Volksfeste.





Freiburg Schräglieger

Die Wattolympiade ist ein Höhepunkt im Sommer, da geht es richtig matschig zu.

Genug gefeiert und Eis gegessen. Es geht weiter. Sobald das Schiff schwimmt legen wir ab, weiter zum nächsten Ziel unserer Entdeckungsreise.

Nächstes Ziel: **Freiburg**.

Auf der Steuerbordseite des Fahrwassers passiert man den Böschrücken, eine langgestreckte Sandbank, auf der oft viele Seehunde in der Sonne liegen. Den Böschrücken müssten eigentlich alle kennen, denn so ein Zitat von Jürgen Zietz:

„die ganzen Welt weiß wo der Böschrücken ist und ihr Idioten fährt da drauf“.

So passiert bei der Regatta „Blaues Band der Niederelbe“, als die Mannschaft nicht bei der Sache war und den Sandhaufen übersah und auflief. Nachdem die Darling durch den starken Strom gekrängt wurde und ein ziemlicher dicken Schwall braunen Elbwassers in Cockpit floss, kam Jürgen aus der Kajüte, sagte den erwähnten Satz und drückte das Knöpfchen zum



Freiburg Binnenhafen

Kiel hoch fahren. Dann ging es weiter als wenn nichts geschehen war.

Am Böschrücken vorbei nach Tonne 67, bei Elbkm 686 finden wir am Deich ein kleines Schöpfwerkshäuschen. Dort sind auch die Ansteuerungspricken zu sehen. Die lassen wir an Backbord, nach 1sm biegt der Prickenweg in das ehemalige Fahrwasser nach Westen ein, auch hier Strom vor der Seite, gut vorhalten und Gas geben. Nach passieren der Ansteuerungsbake wird der Priel tiefer und man gelangt durch ein schönes Elbvorland mit viel Getier zum kleinen Sperrwerk. Hinter



dem Sperrwerk rechts liegt der alte Hafen, wenig frequentiert da ziemlich flach. Weiter geradeaus an der rechten Seite die Clubanlage des SV Freiburg. Ein bis zwei Schritte und man ist im Clubhaus oder bei den gemütlichen Sitzmöglichkeiten dort. Die Freiburger sind was ich meine, Weltmeister im Feiern. Außerdem haben sie eine große Anzahl von seegängigen und tiefgehenden Schiffe, welche oft an den Elbregatten beteiligt sind. Beste Liegemöglichkeiten am Clubhaus, ausgenommen Platz eins und zwei. Im hinteren Hafenbecken bei der Spülschleuse sind auch Möglichkeiten aber da muss man sich informieren. Teilweise harter Grund durch die Spülerei. Da hat man schon Schiffe mit etwas Lage gesehen.

Es gibt dort eine Holzbootwerft an der Ostseite, Besucher sind willkommen. An Steuerbord liegt ein moderner Alu-Schwimmschlengel mit bequemer Treppe zum an Land kommen. Netter kleiner Ort mit allem was man so braucht.

Wenn wieder genug Wasser da ist und man die Trockenfall-Phase gut überstanden hat und der Hausse-



Deichsdurchfahrt Wischhafen

gen noch gerade hängt, kann man auslaufen wenn das Bollwerk an der Ostseite ca. 20 cm überspült ist. Hier muss man nun mit einem Boot, welches mehr als 1,50 tief geht wieder den Prickenweg gegen den Strom zum Schöpfwerkshäuschen fahren, um dann mit der Flut ins tiefe Fahrwasser zu gelangen.

Dort wird die Brammerbank passiert, bei Ebbe liegen hier oft bis zu 40 Robben.

Wenn man jetzt bei Flut vorbeizischt sind diese wieder auf Futtersuche und lassen sich weniger sehen. Auf Höhe der Rhinplatte zweigt nach Westen das Fahrwasser zur Wischhafener-Nebenelbe ab. Man muss die Tonnen nehmen, Wassertiefe dort kurz vor HW ca. 3-5m. Die Fähren von Glückstadt kommen regelmäßig, auch bei NW. Wenn man einläuft in der Mitte halten, erst beim Fähranleger dicht unter Land gehen. Dort haben die Fähren alles schon aufgewirbelt. Liegt dort gerade eine Fähre, kann man sich dieser bis auf 10m nähern.

So gelangt man durch das relativ breite Sperrwerk zu den Liege-



Wischhafen, alter Hafen

plätzen nach **Wischhafen**. Hinter dem Sperrwerk wieder Pricken. Die lange Steganlage des Vereins WYC liegt an der Steuerbordseite, die Plätze mit dem tiefsten Wasser sind ganz vorn beim alten Fähranleger (hohe weiße Brücke), es liegen auch dort große Kielschiffe. Einmal langsam vorbeifahren, vielleicht Leute an schnacken und nach einem guten Platz fragen dann umdrehen und gegen den Strom anlegen. Stecker rein geht auch, Trinkwasser nur am Beginn der Anlage bei der hohen Brücke. Unter der Brücke hindurch können nur Motorboote an eine Steganlage, durch den Deich kann man mit kleinen, flachen Booten zur Bootswerft von Sigfried Pankritz fahren.

Ein Besuch lohnt sich dort für Leute, die traditionellen Holzbootsbau lieben.

Es gibt ein modernes Clubhaus, Duschen und Küche. Das alte Fährhaus wird noch bewirtschaftet und ist immer gut besucht. Ebenfalls ist es als Hotel ausgebaut. Abendliche Spaziergänge führen unter anderem zum alten Hafen, in welchem viele Museums-



Wischhafen, Steganlage

schiffe liegen, unter anderem 3 fahrbereite Kümo's sowie allerlei Ewer und anderes schwimmende Gerät. Hier ist es bei normalem Hochwasser nur 1,20 mtr tief.

In der Nähe gibt in einem Kleingarten-Gebiet einen Weg der Reeperbahn heißt. Tatsächlich wurde hier früher Tauwerk für die vielen Ewer, die in den Schlickhäfen beheimatet waren, hergestellt. Dort ist auch ein Schiffsausrüster, das Angebot eher für den Notfall, wird wohl als Nebenbei-Einkunft betrieben.

So, hier endet erst mal die Elbauf Tour in die Schlickhäfen, der Skipper braucht ne Pause, wenn es gefallen hat oder ein Ehrgeiz geweckt ist: mal ausprobieren.

Fortsetzung im nächsten Peysen.

Auch ohne Elbvertiefung wird der Hamburger Hafen nicht zum Biotop

Die Entschlammung der Elbe soll es großen Containerschiffen ermöglichen, den Hamburger Hafen zu erreichen. Reeder Mad Dabelstein sieht das umstrittene Projekt kritisch und hinterfragt dessen Sinn. Wenn Megaboxer nicht einlaufen können, werden eben mehr Schiffe fahren, um das Mehr an Ladung nach Hamburg zu bringen, argumentiert der Geschäftsführer und Gesellschafter von MarConsult.

Frage: Herr Dabelstein, wie wichtig ist die Elbvertiefung für Hamburg?

Mad Dabelstein: Bevor ich näher auf die Frage eingehe, muss ich einräumen, persönlich sehr unschlüssig zu sein, was der richtige Weg ist. Die Vertiefung der Elbe ist für Hamburg, die Schifffahrtsindustrie und die damit verbundenen Arbeitsplätze von sehr großer Bedeutung. Ich bin mir allerdings nicht wirklich sicher, ob Hamburg das mögliche Nachsehen aufgrund einer möglichen Ablehnung der Elbvertiefung haben wird. Die geografische Lage des Hamburger Hafens, der sich bekanntlich nicht direkt an der Küste der Nordsee befindet und eine mehrstündige Anreise von der Nordsee in den Hafen erfordert, könnte vielmehr viele Linienreedereien aufgrund der mit dem Anlaufen des Hamburger

Hafens verbundenen Kosten und dem erforderlichen Zeitaufwand auch nach der möglichen Elbvertiefung dazu bewegen, Hamburg mit den sog. Megaboxern doch nicht anzulaufen.

Frage: Welche Bedeutung hat die Elbvertiefung für MarConsult?

Mad Dabelstein: Wir konzentrieren uns auf die kleineren, von Längen-, Breiten- und Tiefgangsbeschränkungen nicht betroffenen Schiffe und haben mit unserer Tonnage somit keine Probleme, den Hamburger Hafen bereits jetzt mit voller Ladung anzulaufen. Der Trend zu immer größeren Containerschiffen macht uns wenig Sorgen. Sollten die Megaboxer wegen des eingeschränkten Tiefgangs nicht mehr in den Hamburger Hafen einlaufen können, könnten unsere Feederschiffe die Container von/nach Hamburg transportieren. Überdies ist zu erwarten, dass auch künftig die Schiffe an Länge, Breite und Tiefgang zunehmen werden. Es ist also eine Frage der Zeit, wann die nächste Elbvertiefung erforderlich werden könnte. Schließlich wurde die Elbe seit Anfang des 19. Jahrhunderts bereits achtmal vertieft.

Frage: Sie sind also kein glühender Anhänger der Elbvertiefung?

Mad Dabelstein: Natürlich ist die Schifffahrt für Hamburg enorm wichtig. Doch die wirtschaftlichen



Auswirkungen einer Nicht-Vertiefung sind mir unklar. Es werden weiterhin Schiffe die Elbe rauf und runter fahren. Und es gibt eben viele Reeder, die wie wir genau diesen Transport anbieten, dort mit 3.000-TEU-Schiffen fahren und die Waren verteilen. Die großen Container-Schiffe fahren mittlerweile um Skagen direkt in die Ostsee hinein nach Danzig. Sie finden dort einen Hafen mit 15 Metern Tiefgang. Aus Danzig werden die Waren dann in andere Häfen verteilt. Das erspart den Linien-Reedern enorme Transit-Zeiten auf der Elbe.

Frage: Könnte auch Wilhelmshaven an Bedeutung gewinnen?

Mad Dabelstein: Das wäre eine Alternative zur Elbvertiefung. Am JadeWeserPort, dem einzigen deutschen tideunabhängigen Tiefwasserhafen, könnte mehr gefeetert werden, sowohl in die Ostsee als auch nach Hamburg. Für die Linien-Reeder ist es sinnvoll, weil sie nicht mehr acht Stunden die Elbe hinauffahren müssten. Bisher ist der JadeWeserPort allerdings ein Milliardengrab, die Schiffe fahren an ihm vorbei und die Elbe hinauf. Wenn jetzt die Elbvertiefung kommt, hätten wir uns JadeWeser eigentlich sparen können. Beide Projekte zusammen machen keinen Sinn.

Frage: Sie befürchten keinen wirtschaftlichen Niedergang Hamburgs, falls die Elbvertiefung nicht kommen sollte?

Mad Dabelstein: Nein. Es werden eben kleinere Schiffe nach Hamburg fahren und all die Container dort anliefern. Warum müssen wir 13,50 Meter tiedenunabhängi-

gen bzw. 14,50 Meter tiedenabhängigen Tiefgang ermöglichen, um konkurrenzfähig zu sein? Das ist mir nicht klar. Zudem sind wir durch die geografische Lage des Hafens auf Dauer ohnehin benachteiligt. Ich bin daher unschlüssig, ob die Elbvertiefung der richtige Weg ist. Besonders auch, weil offensichtlich die Gefahr besteht, dass es zu einem ökologischem Ungleichgewicht kommt.

Frage: Sie nehmen also die ökologischen Argumente ernst?

Mad Dabelstein: Natürlich müssen wir uns als Reeder auch über den Umweltschutz Gedanken machen. Wir müssen Emissionswerte einhalten und werden künftig auch über Umweltplaketten, ähnlich wie beim PKW, nachdenken müssen. Ich frage mich tatsächlich, ob das Risiko der Elbvertiefung im Verhältnis zu dem erhofften wirtschaftlichen Erfolg für Hamburg steht. Ich kann mir nicht vorstellen, dass der Hamburger Hafen künftig nicht mehr konkurrenzfähig ist, nur weil die Elbvertiefung Schiffen mit einem Tiefgang von mehr als 13 Meter das Anlaufen nicht ermöglicht. Hamburg wird nicht einbrechen und zum Biotop werden, nur weil diese Megaboxer den Hafen nicht anlaufen können. Es werden eben mehr kleinere Schiffe benötigt, um das weiter steigende Ladungsvolumen von und nach Hamburg zu transportieren.

Quelle: <http://www.mc-schifffahrt.de/de/thema-des-monats/auch-ohne-elbvertiefung-wird-der-hamburger-hafen-nicht-zum-biotop>

25 Jahre Rüschanal

Ein Fest in der Halle der SKO



Im Frühjahr wendete sich der SK Dieter Kujath vom TuS Finkenwerder an alle Vereine vom Rüschanal. Die Gemeinschaft gibt es seit 25 Jahren und da würde es uns doch gut zu Gesicht stehen, wenn wir alle mal zusammen feiern würden. Im Stile der ehemaligen Finkenwerder Herbstfeste. Jörg las nur das Wort „Fest“ und schickte das Schreiben sofort an die entsprechende SKO Dienststelle, sprich an Bettina.

Das Ergebnis der ersten gemeinsamen Sitzung war:

- Der TuS Finkenwerder macht das Kinderprogramm.
- Der ASC organisiert die Regatta.
- Der SCNK Nesspriel kümmert sich ums Catering.
- Der SVFH kümmert sich um allgemeinen Schriftverkehr.
- Die ganz kleinen Vereine wollten sich zumindest Finanziell beteiligen.
- Ja, und da dachte sich unsere

Bettina, dann frag ich mal meinen Vorstand ob wir die Halle zur Verfügung stellen können.

Gesagt getan. Der Vorstand gab sein OK.

Am 8.9. war es dann so weit. Eine fleißige Truppe von 6 Frauen/Männer räumte die Halle so auf, dass am nächsten Tag mit Abgesandten aller Vereine geschmückt werden konnte.

Am Freitagabend bat dann der ASC die Regattateilnehmer zu Freibier auf sein Vereinsschiff.

Am Samstagmorgen um 9 Uhr war Steuermannsbesprechung, und um 10 Uhr Start der Regatta. Der Kurs ging vor dem Wind bis zur Tonne 118 und ab da wurde nach Finkenwerder zurück gekreuzt.

Es waren 40 teilnehmende Schiffe und davon immerhin 6 vom SKO. Beim Zieleinlauf waren die SKOer nach gesegelter Zeit auch alle im vorderen Viertel. €

Nach berechneter Zeit dafür dann im hinteren Viertel. €

Bis auf Darling und Widder, die waren berechnet 5 und 7ter.





Preise gab es dann auch:

Schnellstes Schiff nach geseg. Zeit
Stefan Timm / SY Tutela

Dritter in Gruppe 3
Olaf Zietz / SY Darling

Zweiter in Gruppe 4
Ingo Hansen / SY Chiave

Tolles Fest,

aber der Nachschub an Essen und Trinken funktionierte nur schleppend.

Der Caterer Stubbe (in Finkenwerder bekannt, als der Beste seines Faches) hatte leider zu wenig Personal gestellt. Es gab nur einen Essenstand und ein Getränkestand, so dass sich dort sehr lange Schlangen bildeten. Bei 260 Feierwilligen kein Wunder. Das führte dann hier und da zu Unmutsbekundungen. Aber dafür konnte außer dem Cateringservice wirklich niemand was. Der DJ gab dafür sein Bestes und schaffte es auch die Leute auf die Tanzfläche zu bringen. Im Hintergrund lief eine Diashow die unsere Anna – Peyserredaktion, zusammengestellt hatte.

Und dann gab es noch eine sehr gut frequentierte Hüpfburg, die leider nicht nur von den Kleinsten benutzt wurde.

Der Rest ist schnell erzählt. Am nächsten Morgen trafen sich wieder 5 SKO Frauen/Männer und räumten in Überschallgeschwindigkeit die Halle wieder auf. Als um 14 Uhr die Abgesandten der anderen Vereine zum Abschlüssen kamen, gab es für sie nichts mehr zu tun.

Wir haben auch unsere Halle zur Verfügung gestellt, um unser Standing bei den Segelvereinen, die ihre Liegeplätzen im Rüschanal haben, zu verbessern. Wir alle sind uns näher gekommen, hatten gute Gespräche und es war ein angenehmes Miteinander. Vielleicht macht man sowas in ein paar Jahren ja mal wieder.

Seewetterbericht im Radio ist wieder da

Der Norddeutsche Rundfunk hatte die Ausstrahlung des Seewetterberichts auf Mittelwelle vor der Segelsaison eingestellt. Jetzt können Segler und Motorbootfahrer auf Törn den wichtigen Seewetterbericht per Radio sogar noch in einer größeren Reichweite hören. Dafür benötigen Sie nur ein herkömmliches Radio mit Kurzwellenempfangsmöglichkeiten.

Den neuen Service bieten der private Seefunkanbieter DP07 und das Funkhaus Euskirchen e. V. Das Funkhaus verfügt über einen geeigneten Sender, den Segler mit ihrem Radio bis Großbritannien, Nordeuropa, Nordafrika und Russland empfangen können.

Gesendet wird der Seewetterbericht für die Seegebiete vom Eingang des Ärmelkanals bis Südnorwegen, Skagerrak und Kattegat bis zum Finnischen Meerbusen. Mit neuen Wellenempfängern und mit fast allen älteren „Kofferradios“ können die Kurzwellenfrequenzen empfangen werden.



Die Frequenzen: im 4 Meterband unter 7310 Kilohertz und im 31 Meterband unter 9560 Kilohertz.

Die Sendezeit: Landesweit Montag bis Sonnabend ab 9.30 Uhr und ab 14 Uhr. Sonntags gibt es nur den Seewetterbericht ab 9.30 Uhr.



Unimog for the SKO people

Die SKO hat einen technisch gut erhaltenen Unimog gekauft.

Unsere Autoexperten werden ihn besser als neu wieder herrichten – einschließlich wegzaubern der Korrosionsschäden, inklusive einer Neulackierung in Rot. An den Türen wird unser Logo zu sehen sein.

Er bekommt 1,2 to Ballastbeton auf die Pritsche, so dass er ohne Einschränkungen alle SKO Schiffe slippen kann.

Wenn es nicht zu teuer wird (jährliche TÜV Abnahme) bekommt er eine grüne Autonummer, so dass wir mit ihm auch Brötchen holen können.....

Spätestens zum Abslippen 2016

Wir freuen uns

Technische Daten:

Baujahr 1988

Typ U 1250 – 427 / 11

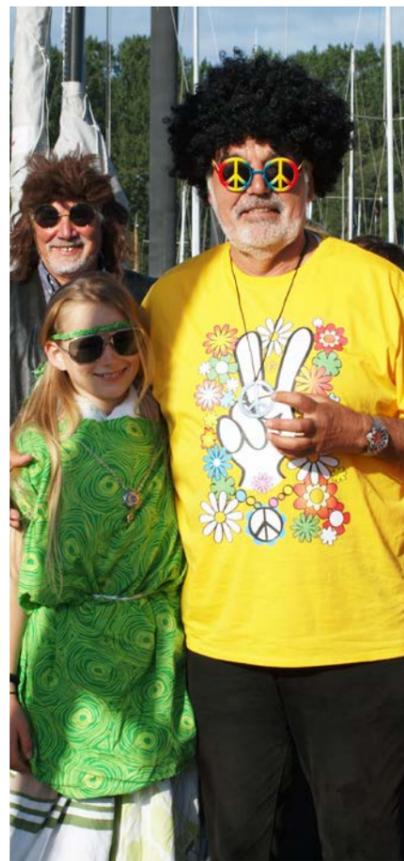
6 li Dieselmachine

110 PS, max Speed ca. 90 km / h

16 Gänge usw.

ca. 50.000,0 km gelaufen

Servolenkung, Heizung, usw.



Absegeln 2015

Motto: 70er Jahre

Es ist schon eine liebe Tradition geworden das Absegelfest unter ein Motto zu stellen. 2013 Oktoberfest, 2014 Hamburger Originale und dieses Jahr nun standen die 70er Jahre als Motto auf der Einladung.

Waren im ersten Jahr nur vereinzelt Dirndl und Lederhosen auszumachen, sah man im zweiten Jahr doch schon erheblich mehr Fischer, Zitronenjettes und Hummel Jungs.

Dieses Jahr haben die SKO Segler bewiesen, dass sie die Idee der „Eventmanagerin“ nun komplett verinnerlicht haben. Der Schlenkel J im Hamburger Yachthafen wurde Samstagmorgen zur Steuermannsbesprechung von einer Hippie-Horde Bunter Blumenkinder besetzt.

Die Stimmung war gleich bestens. Die Sonne schien, nur der Wind war weg. Machtnix, ausgestattet mit einem Fragebogen, Buntstiften zum anmalen einer Prielblume und einigen Taschen-Jägermeister-Fläschchen, machten sich die 12 Schiffe auf den Weg sich von der Tide nach Finkenwerder zu unserem Clubhaus treiben zu lassen.

Im Laufe des Nachmittags trudelten dann in Finkenwerder auch unsere Fußgänger und Autofahrer ein.

Um 18 Uhr eröffnete unser Vorsitzender, mit ein paar kurzen Worten, offiziell das Absegelfest und das passend gemäß unserem

Motto zusammengestellte Büfett: Rundstück-Warm, Käseigel, Gulaschkanone, Mixpikels, auch frisch vom Kochduo Schürger² zubereitete Hawaii-Toast, und und und.

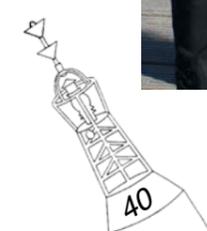
Auch bei den Getränken war das Motto Programm: Pfirsich-Bowle, Eierlikör mit Fanta und natürlich Bier frisch gezapft.

Für die Fußballfans gab es in der Küche auch Live das HSV-Spiel, mit der Hoffnung, dass die Jungs langsam mal an die Erfolge der 70er Jahre anknüpfen könnten.

Nebenbei fuhr langsam die Musikanlage hoch, welche mal wieder von unserem Segelkameraden Ingo zur Verfügung gestellte worden war. Selbstverständlich mit 70er Jahre Mucke.

Trotz voller Bäuche wurde ordentlich gehottet. Diskokugel und Tropfkerzen sorgten für entsprechend schummrige Beleuchtung. Wer eine kurze Verschnaufpause am Tresen machte, konnte sich am Nuss-Spender oder mit frischem Popcorn aus der Maschine stärken. Die Stimmung war super und die Gerücheküche sagt, dass die letzten der 50 Teilnehmer erst morgens um 3 Uhr im Bett waren. Zwischendrin gab es auch noch eine Preisverteilung. Preise gabs:

Für schlaue SKOer, die auf dem Fragebogen gepunktet hatten. Für unser ältestes anwesendes Mitglied Waldtraut, einfach so

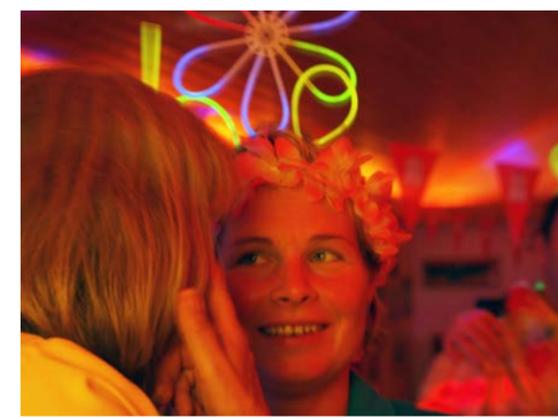




weil sie immer da ist und gute Stimmung macht. Für das schönste Kostüm gab es dieses Malnix, die Jury konnte sich nicht entscheiden weil alle schön waren. Aber für die schönste Prielblume von der kleinen Lotta gemalt, gab es eine Tüte lecker schmecker Bonbons, obwohl auch alle anderen Blumen schön waren. Die Idee mit dem anmalen der Prielblumen hatte noch einen super Nebeneffekt. Wir haben jetzt Bunt- und Filzstifte mit Malbüchern im Vereinshaus für die Kleins-

ten. Dabei ist uns eingefallen, dass wir für die Kleinen eigentlich mal eine Spielecke bräuchten und deshalb würden wir uns freuen, wenn der eine oder andere mal ein paar gebrauchte Spielsachen für eine Spielkiste Spenden würde. Und ganz zum Schluss möchten wir uns noch bedanken bei unserer Fest-Managerin Bettina und ihren fleißigen Wichteln für ein wieder wunderbar gelungenes Fest,

DANKE !!!



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

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

www.sko-segeln.de