

# VFS Infoblatt

5. Jahrgang Ausgabe 9 Mai 2009

*Liebe Mitglieder*

Seite 1

Dieser Winter war ja mal sogar EINER und hoffentlich habt Ihr die Bootsarbeit darüber nicht vernachlässigt. ZWEI Ereignisse des "VFS-Winters" sind neben der JHV unserer Vereinigung heraushebend erwähnenswert, **einmal** unser Besuch im Internationalen Maritimen Museum, **und dann** der Erörterungstermin im CCH in Sachen "Elbe-Fahrrinnenanpassung".

Aber auch die weiteren Themen mögen Euch informieren, gefallen, nicht gefallen, haben aber alle eine Botschaft: wir sitzen alle in einem Boot.

Dieses in die Zukunft zu lenken geht solange gut, wie die Brücke und das Deck und die Maschine an eben dem einen Strick ziehen.

Uns allen eine sicher gestaltete Wassersportsaison wünscht Euch der Vorstand

+

Nun zum Internationalen Maritimen Museum in der Hafencity.  
Hier ein Foto vom Ausklang des Museumsbesuches, stehend unser „Neuer“, Gerd Eller mit seiner Gattin Marion.



Das Museum hat großen Anklang gefunden, fast Jeder von uns sagte, dass ein weiterer Besuch in privater Atmosphäre unbedingt geplant ist.

+

## Liebe Mitglieder, unser Vereinsleben

betreffend, noch einmal einen Blick zurück, denn nun sind schon wieder seit der JHV im Januar Monate vergangen, welche wir alle nutzen sollten, die Suche nach einem nächsten Schatzmeister zu einem Ergebnis zu bringen. Leben in einer Gemeinschaft bedeutet nun einmal, dass Jeder auch mal seine Kraft der Gemeinschaft zur Verfügung stellen muss. Immer nur NEHMEN ist nicht möglich, da zerreißt jedes soziale Gefüge.

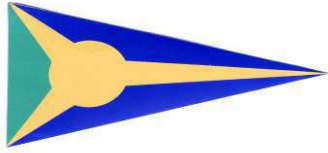
Der Vorstand bittet die Mitglieder dringend, mit Anfragen deutlich zu machen "ich könnte mir vorstellen, dass ich ...."

Das "Arbeitsgefge" des Schatzmeisters ist in sattelfester Weise durch Peter zum heutigen Stand weiter entwickelt worden. Peter hat einem neuen Schatzmeister (einer Schatzmeisterin) ein ganzes Jahr Unterstützung zugesagt. Auch ich werde in Peters reisebedingter Abwesenheit "mitdenken" mit unserem neuen Vorstandsmitglied....

Im Herbst sollten wir als Verein Klarheit haben, wie ein nächster Vorstand ab 2010 zusammen gesetzt sein kann.

Nochmals einen schönen Sommer und viel Freude beim Lesen dieses Info`s wünschen

Heinz + Peter



# VFS *Infoblatt*

*5. Jahrgang Ausgabe 9 Mai 2009*

Mitteilungsblatt für die Mitglieder der : Vereinigung Freier Segler e. V. von 1983 , VFS Peter Lehmann, Teutonenweg 135 d 22453 Hamburg

E-mail: [pitleh@t-online.de](mailto:pitleh@t-online.de) . Erscheint unregelmäßig unter dem Namen *VFS Infoblatt* und wird per E-mail oder Post zugestellt.

[www.vfs-elbe.de](http://www.vfs-elbe.de)



## Und nun zum anderen - eingangs erwähnten-Ereignis, dem Erörterungstermin in Sachen

Seite 2

### “Fahrrinnenanpassung“ unserer Elbe.

Am zweiten Tag dieser Veranstaltung im CCH war ich für unseren Verein dabei und habe auch in 2 Wortmeldungen unsere Einwandsgründe vorgetragen. Die Antwort der Behördenvertretung war enttäuschend, weil deutlich wurde, dass unsere Argumente nicht überprüft wurden. Es dort im Hause also scheinbar keine Ahnung gibt vom Themenkreis „Schweröleinsatz, begrenzte Vorräte, Einflüsse auf unseren Lebensraum ELBE“. Allerdings hat der Versammlungsleiter Dr. Aschermann sich Notizen gemacht und wir haben Visitenkarten ausgetauscht, um das Thema zu vertiefen. Darüber hinaus wird es in Krempe einen geeigneten Erörterungstermin für TÖB's (Träger öffentlicher Belange) geben, um diesen Gesichtspunkt erneut dort zu vertiefen.

Die folgende Pressemitteilung ist eine gute Zusammenfassung des bisherigen Geschehens:

### Planung in der Kritik

Ende der ersten Erörterung zur Elbvertiefung Jork (bv). Das Regionale Bündnis gegen Elbvertiefung sowie Nabu und BUND haben massive Kritik an der viertägigen Erörterung im CCH in Hamburg geübt. Rechtsanwalt Dr. Peter C. Mohr & Co. haben ohnehin Zweifel an der Unabhängigkeit von Dr. Hans Aschermann und dessen Planfeststellungsbehörde: "Das Verfahren ist nicht ergebnisoffen."

Aus Sicht des BUND haben sich im Verlauf der Erörterung - wie erwartet - "massive Mängel" und "Kenntnislücken" in der Bedarfsbegründung und bei den Naturschutzfragen offenbart. Außerdem wurden keine Alternativen oder Ausbauvarianten geprüft, die den ökologischen Eingriff verringern würden. "Setzen. Sechs", so lautet das Fazit von Manfred Braasch, Landesgeschäftsführer des BUND. Die Planer argumentierten weiterhin mit einer überholten "Kosten-Nutzen-Untersuchung" - auf der Basis von Daten aus dem Jahr 2000. Auf Fragen zu steigenden Kosten bei der Unterhaltungsbaggerung und zum Anteil der Leercontainer an der Gesamtladung, die für die realen Schiffstiefgänge relevant sind, gab die Stadt Hamburg keine Antwort.

Außerdem konnte Hamburg Port Authority (HPA) im Verfahren keine konkrete Ausgleichsmaßnahme nennen, rund 600 Hektar werden nach Auffassung der Umweltverbände benötigt. Die Planung verstoße gegen das EU-Naturschutzrecht. "Infolge der Elbvertiefung wird den Fischen wieder häufiger die Luft ausgehen. Und Vögel verlieren wichtige, wertvolle Lebensräume entlang der Elbe", sagt Alexander Porschke vom Nabu. Sollten die Bedenken bei den Erörterungen in Niedersachsen nicht ausgeräumt werden, werde geklagt. Pikant: Die Frage der Deichsicherheit wischte Aschermann mit Blick auf die in Jork geschlossenen Verträge mit den Deichverbänden vom Tisch; er hatte allerdings noch die alte Fassung (!) vorliegen. Denn die Deichverbände halten weiter an ihren Einwendungen zur Deichsicherheit fest. Ein ganz anderes Fazit hat Wirtschaftssenator Axel Gedaschko gezogen: "Insgesamt ist die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe jetzt auf dem Weg, und zwar auf einem guten Weg."

Der Kritik von Nabu hat sich auch "Rettet die Elbe" angeschlossen. Herbert Nix: „Unsere sachliche und wissenschaftliche Argumentation hat gezeigt, dass die Planungsunterlagen nicht vollständig sind und die geplante Elbvertiefung ökologisch und ökonomisch nicht zu vertreten ist“ Die schärfsten Gegensätze zwischen Planern und Einwendern ergaben sich an folgenden Punkten:

1. Das gewaltige Bauwerk Fahrrinne liegt in einem dynamischen Gewässersystem. Es muss mit steigendem Aufwand (z.B. Baggermenge in Hamburg) auf Tiefe und Lage gehalten werden. Die Pläne verstärken nicht nur diese Anstrengung, sondern fügen weitere Bauwerke wie die Unterwasserdeponie für den Aushub hinzu. Selbst eine Ausgleichs-Flachwasserzone muss gebaut und durch „Pflegebaggerungen“ erhalten werden. Die seit der Elbvertiefung 1998 beobachtete Erosion im Flussbett einerseits, die Verlandung von Seitenbereichen und Hafengebieten andererseits wird andauern bzw. sich verstärken. Ein nachhaltiges Konzept, was HPA und WSD nach der Vertiefung tun wollen, fehlt.
2. Es ist aus den Peildaten der Wasserstraßenverwaltung deutlich zu erkennen, dass von 1998 bis 2004 bei Altenbruch und Otterndorf unmittelbar vor dem Deich ein Streifen Watt und Flachwasser um 2 – 3 m abgetragen wurde. Die Fahrrinnenvertiefung plus Unterwasserdeponie werden nach den Berechnungen der Gutachter die Strömung gerade an dieser Stelle beschleunigen. Alles nicht so schlimm, meinen die Planer.
3. Seit der letzten Vertiefung sind „Sauerstofflöcher“ aufgetreten, wenn aus der Oberelbe eingeschwemmte Algen durch die Dunkelheit im seeschifftiefen Wasser absterben, und statt als Pflanzen Sauerstoff zu



produzieren, Bakterien Sauerstoff verbrauchen, wenn sie die tote Masse abbauen. Weil die Flachwasserzonen im und unterhalb des Hafens verlanden, können sich die überlebenden Algen nicht regenerieren.

Sauerstoffmangel über mehrere Tage hinweg blockiert Fische, die ins Elbegebiet bzw. ins Meer wandern.

Einbußen bei Meerforellen in der Seeve sind zählbar beobachtet worden. Durch den Wärmelastplan werden Industrie und Kraftwerke nicht nur bei hohen Wassertemperaturen zur Drosselung ihres Kühlwassers gezwungen, sondern auch, wenn der Sauerstoffgehalt unter 6 mg/l sinkt. Die Gutachter versuchten den Einwand abzuwimmeln, für so ein Sauerstoffloch spielten viele Faktoren eine Rolle, und eine erneute Vertiefung sei nur ein unerheblicher davon. Fakt ist, dass alle diese Faktoren variieren, aber das tiefe Wasser die entscheidende Voraussetzung ist. Wenn die Elbe vertieft wird, wird die Gefahr größer.

4. Die Wasserrahmenrichtlinie verbietet, den chemischen und ökologischen Zustand eines Gewässers zu verschlechtern. Planer und Planfeststeller halten ein Sauerstoffloch allein für keine Abstufung der Gewässerqualität. Das sehen die Einwander, Fischer und die Vertreter der Hamburger Umweltbehörde anders.

Bereits an den ersten beiden Tagen war klar, dass es keine Einigung geben kann.

Dazu Nix: "Der Förderkreis »Rettet die Elbe« führte zur Bedarfsbegründung aus, dass bereits jetzt Containerschiffe mit einem max. Konstruktionstiefgang von 14,50 Meter und mehr den Hamburger Hafen teilbeladen anlaufen. Diese Containerschiffe löschen und laden im Durchschnitt lediglich ca. 3.000 TEU und nutzen den jetzt möglichen Tiefgang bei Weitem nicht aus.

Die Vorhabensträger Hamburg Port Authority und Wasser- und Schifffahrtsverwaltung schwiegen betreten. Auf die Frage des Anhörungsleiters Dr. Aschermann, ob denn die Daten vom Förderkreis »Rettet die Elbe« zutreffen, antwortete Jörg Oellerich vom Projektbüro Fahrrinnenanpassung: "die Daten sind ja von uns.."

Am zweiten Tag wurde weiter über die Bedarfsbegründung gestritten. Dabei wurde nach Auffassung der Kritiker deutlich: "Dass Reedereien ohne Elbvertiefung von Hamburg abwandern, ist lediglich eine Annahme und beruht nicht auf Aussagen von Reedereien. Die Zahl der hafenabhängigen Arbeitsplätze und wie sie sich mit oder ohne Elbvertiefung entwickeln, sind laut Vorhabensträger nur Schätzungen. Die Methode der Statistik führt zu Überschätzungen (143 000 Hafenjobs in Hamburg) und ist anfällig für Manipulation. Dr. Aschermann stellte klar, dass die Zahl

der Hafenjobs nicht im Plan festgeschrieben werde." Die Loco-Quote betrage 40% des Containerumschlags, unterstreicht die Wirtschaftsbehörde die Bedeutung des Hafens für die regionale Wirtschaft. Diese Zahl ist grob irreführend, wie »Rettet die Elbe« klarstellte. Ein Gutachten des "Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik" im Auftrag von HPA berechnet für das Jahr 2005 mit einem Umschlag von 8 Mio. TEU, dass davon 200 000 TEU wegen ihres Inhalts von Konsumenten und Gewerbe in der Metropolregion benötigt wurden. Bei weiteren 900 000 TEU wurde der Inhalt umgepackt, bevor sie ins/aus dem Hinterland transportiert wurden. Bei wohlwollendster Betrachtung beträgt die Loco-Quote 11%, so Nix. »Rettet die Elbe« legte eine Berechnung vor, wie die Wassertiefe auf der Fahrstrecke mit der Zeit variiert, und wie tiefgehende Schiffe ihren Kurs anpassen müssten, um sicher ein- und auszulaufen. Eine mit dem Lineal gezogene Solltiefe führt zu Baggerei an Stellen, wo es für diese Schiffe nicht notwendig ist. Wenige Untiefen brauchen nur gekappt werden, wo sie tatsächlich im Weg stehen. Die Möglichkeit, den Eingriff zu minimieren, wurde von den Planern nicht ausgeschöpft.

In Berlin setzen die Verantwortlichen weiter auf die Vertiefung. Die Elbvertiefung kann möglicherweise noch in diesem Jahr beginnen. Das geht aus der Antwort des Bundesverkehrsministeriums auf eine parlamentarische Anfrage hervor, berichtete der Hamburger CDU-Bundestagsabgeordnete Jürgen Klimke am Mittwoch. „Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geht davon aus, dass der Planfeststellungsbeschluss Ende 2009 vorliegt. Die Bauarbeiten werden unmittelbar im Anschluss an das vorliegende Baurecht beginnen“, zitierte Klimke die Parlamentarische Staatssekretärin Karin Roth.

+

Von den in nächster Zeit stattfindenden Terminen zum Thema Elbvertiefung wird der Vorstand, den folgenden in Krempe wahrnehmen.

\*8. - 12. Juni 2009\*

in der Stadthalle Krempe, Am Burggraben 1, 25361 Krempe, Termin für \*private Einwander und Betroffene sowie sonstige Verbände und Vereine aus Schleswig-Holstein und dem übrigen Bundesgebiet\*

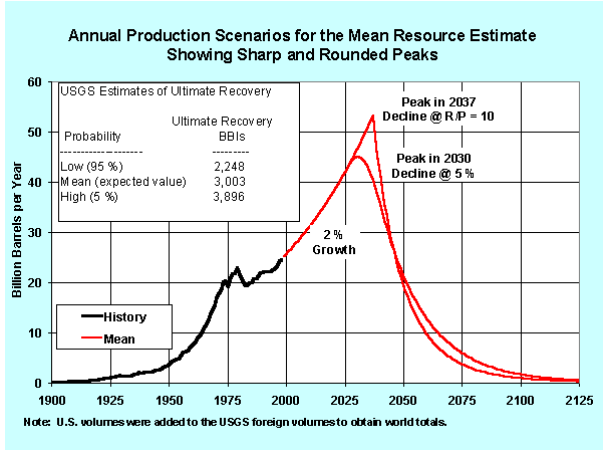
+

An dieser Stelle erinnert Vorstand an den ersten Jahresbericht als „neu im Amt“ befindlicher VFS-Vorstand. Wir begründeten das generelle Agieren von Heinz für die Energiefrage u.a. mit einem Diagramm zu den Ölvorräten dieser Welt, ähnlich



diesem neuen Diagramm aus dem US-Energie-Department:

Seite 4



im SVAOe-Vereinshaus

- **Behördengespräch HS + HMV** im TUSF-Vereinshaus

- Jahresversammlung **Hamburger Yachthafen Gemeinschaft** im NRV-Vereinshaus

+

- Bei **NEDDERELV** war das Bemerkenswerteste ein Vortrag über den NOK und die Ausbaupläne in Brunsbüttel (eine 5. Schleuse, Baubeginn läuft) und dem östlichen Kanalabschnitt. Die Datei kann beim Vorstand abgefordert werden. Anbei 2 Folien des Vortrages.

Schon unsere Kinder müssen sich drastisch in eine Lebensweise hinein entwickeln, welche mit mehr und mehr Regenerativen Energien versorgt ist.

Wir versprechen, diesen Segelverein zusammen als Team ( Peter und Heinz ) weiter zu leiten, gleichwohl die Energiefrage nicht aus den Augen zu verlieren.

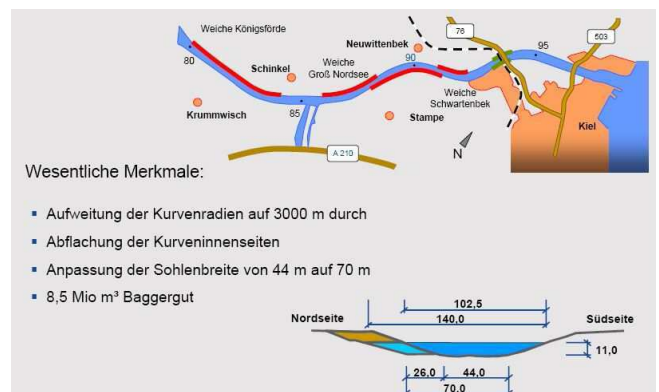
Nun ist die Zeit weiter fortgeschritten, jeder führt sein Leben in seiner eigenen Verantwortung und aus der Welt kommen Zeichen, dass nach dem Klimawandelproblem ein Finanzwirtschaftsproblem eintrat. Nein, eintreten musste, nach allem, was wir als "Nichtbänker" heute so hören. Aber all diese Überlegungen können viel besser Fachleute erklären, als wir, und so legen wir diesem VFS-INFO als Anhang einen ergänzenden Text von Jeremy Rifkin bei.

+

Nun zu weiteren Themen, wie Versammlungen von Hamburger Segler-Verband, und NEDDERELV, vom Hamburger Yachthafen bis zum Behördengespräch.

Liebe Mitglieder, in diesen ersten Monaten des Jahres hatte ja unser Schatzmeister seinen wohlverdienten Winterurlaub in Spanien und so hat Heinz dann die folgenden Termine für die VFS ohne ihn wahr genommen:

- Frühjahrsversammlung der **Gruppe NEDDERELV** im SVWS-Vereinshaus
- **WSA**-Erörterungstermin zur Elbvertiefung im CCH
- Jahresversammlung **Hamburger Segler-Verband**



+

- Bei der Jahresversammlung des **HS** sickerte durch, dass der derzeitige Präsident Harmstorf einen Nachfolger sucht. Ansonsten gibt es bei guter Kassenlage keine Probleme. Sogar der Schlickfond erbringt schon Zinsen.

+



- Beim **Behördengespräch** war ebenfalls ein gutes Klima gegeben, alle Vertreter -von Lotsen bis Waschpo- stellten ein gutes Zeugnis für den Wassersport an der Elbe aus. Alleine das **WSA** hat uns durch Herrn Osterwald sehr "weichgespült" über die Elbvertiefung berichtet. Ich bin in einem Dialog dazu mit **HS** und **WSA**.

+

- In der **HYG**-Versammlung wurde der neue Geschäftsführer, Herr Andre Waage, vorgestellt. Der bisherige Peter Gergs würde zum Ehrenmitglied gewählt (mit weiteren früheren Aktiven der HYG). Der Jahresbericht spricht von leicht sinkenden Mitgliedszahlen bei guten Gastübernachtungszahlen. Der Vorstand ist einstimmig entlastet worden. Der Umweltbeauftragte, Uwe Hanse (HSC), hat in einer guten Abschiedsrede sein Amt freigemacht und es wurde als Nachfolgerin gewählt: Frau Barbara Kasischke (NRV). Das von mir angesprochene Tiefgangsproblem am Mastenkrän WEST wird durch Peilung beobachtet. Preislich bleibt alles beim "Alten".

+

In der Webseite der **Kreuzer Abteilung** des DSV (KA) sind für die Mitglieder zahlreiche Informationsbroschüren zugänglich.

Eine davon möchten wir auszugsweise hier an Euch weiter reichen, weil die bisherigen Appelle übersehen wurden. Es waren Hinweise auf unsere Chance, strengere Kennzeichnungsregelwerke des Staates dadurch abzuwehren, indem die Freizeitschipper sich in üblicher Weise - nach den selbstgegebenen Kennzeichnungsregeln der KA – mit ihren Schiffen in den Verkehr auf allen Wassersportrevieren begeben.

Dazu schrieben wir im INFO-7:

"Beim Thema Kennzeichnungspflichten geht leider vieles durcheinander. Der DSV ist gegen neue Kennzeichnungspflichten für Sportboote. Man muss dabei aber auch wissen, dass es im Seebereich bereits eine Kennzeichnung von Sportbooten, nämlich mit **Name und Heimathafen gibt**. Diese hält der Deutsche Segler-Verband für gut und sinnvoll, aber auch ausreichend.

Heute möchten wir noch ergänzen, dass dazu auch

eine Flaggenordnung besteht, welche unter "**VEREINSSTANDER**" besagt:

"Der Stander wird im Großtop gefahren, er weht bei Tag und bei Nacht, auch wenn die Besatzung nicht an Bord ist. Kann der klassische Standerstock nicht gesetzt werden, ist eine zweckdienliche Hilfskonstruktion zu wählen. Nur wenn auch dies nicht möglich ist, kann der Stander an oberster Stelle unter der Backbordsaling gefahren werden. In diesem Fall muss er auf See eingeholt werden, um eine Verwechslung mit Flaggensignalen zu vermeiden. Es darf jedenfalls 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 angehört, im Hafenbereich den heimischen Stander, in fremden Häfen den Stander des ältesten ortsansässigen Vereins, dem der Eigner angehört. Auszug Ende."

+

### Tragweite von Seitenlaternen reduziert

Die in der Seeschiffahrtsstraßenordnung geforderte Tragweite der Seitenlaternen auf Fahrzeugen von weniger als zwölf Meter Länge ist zum 21. März 2009 von zwei auf eine Seemeile reduziert worden. Selbstverständlich dürfen weiterhin Laternen mit größerer Tragweite genutzt werden. Außerdem wurde die Baumusterzulassung von Positionslaternen und Schallsignalanlagen für Fahrzeuge mit einer Rumpflänge von 2,5 bis 24 Meter auf den Basisstandard der KVR reduziert. Positionslaternen können künftig von Herstellern aus allen EU-Ländern bezogen werden. Die Kreuzer-Abteilung des DSV hatte sich für eine Beibehaltung der größeren Tragweite ausgesprochen, weil Sportboote beim Queren des Fahrwassers andernfalls zu spät erkannt werden können.

+

### Darßer Ort wird gebaggert

Im Sommer 2009 soll die Fahrinne zum Nothafen Darßer Ort wieder befahrbar sein. Das kündigte am 1. April (kein Scherz) Julia Hasse vom Schweriner Verkehrsministerium gegenüber der Ostsee-Zeitung an. "Wir haben bereits mit den Vorbereitungen begonnen", so die Sprecherin. Der Deutsche Segler-Verband und der Segler-Verband Mecklenburg-



Vorpommern hatten in den vergangenen Jahren immer wieder darauf hingewiesen, dass der Nothafen Darßer Ort für die Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs vor dem Darß sowie für den maritimen Tourismus bis zur Inbetriebnahme eines Ersatzhafens unverzichtbar ist. Am 30. März hatte der DSV die Landesregierung Mecklenburg-Vorpommerns zum wiederholten Male dazu aufgerufen, die Zufahrt zum Darßer Ort ausbaggern zu lassen. Wenige Tage zuvor war ein Mann an Bord eines Angelkutters vor der Küste Mecklenburg-Vorpommerns nach einem Herzanfall verstorben. Die umgehend eingeleiteten Rettungsmaßnahmen mittels SAR-Hubschrauber aus Kiel kamen zu spät. Aus dem Nothafen Darßer Ort hätte ein Seenotrettungskreuzer wesentlich schneller Hilfe vor Ort leisten können.

+

#### **EU-Wasserrahmenrichtlinie** – Stellungnahmen bis 22. Juni

Gemäß der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie müssen bis zum 22. Dezember 2009 für alle Gewässer Bewirtschaftungspläne und Maßnahmenprogramme aufgestellt und bis 2015 umgesetzt werden. Das Ziel ist, einen guten Zustand der Oberflächengewässer und des Grundwassers zu erreichen. Die deutsche Öffentlichkeit kann sich bis zum 22. Juni in einem Anhörungsverfahren zu den Bewirtschaftungsplänen äußern. Eine Übersicht über die einzelnen Flussgebietsgemeinschaften, Bewirtschaftungspläne und Maßnahmenprogramme gibt die Website [www.wasserblick.net](http://www.wasserblick.net). Die Flussgebietsgemeinschaft Elbe hat auf ihrer Homepage [www.fgg-elbe.de](http://www.fgg-elbe.de) die betreffenden Informationen für die Elbe zusammengestellt.

+

**-Vereinsintern** sind wir beiden Vorstände ab 2009 mit unserer ehrenamtlichen Arbeit versichert. Diese Möglichkeit ergab sich bei der letzten Mitgliedsbestandserhebung des Hamburger Sportbundes.

Das **Anschippern im Mai 2009** wurde mehrmals bei den Mitgliedern angekündigt und wir freuen uns mit angemeldeten 7 Schiffen und einem Wohnmobil in Stade zusammenzutreffen. Gleichwohl möchten wir hier Euch noch einmal

sagen, dass eigentlich von jedem Mitglied eine Rückmeldung erwartet wird.

Hauptgrund ist: wir müssen ja Liegeplätze im Hafen und auch Sitzplätze im Restaurant sicher stellen. Erinnern wir uns, wir hatten im Jahresfahrplan 2009 unser Anschippern mit folgenden Worten angekündigt:

#### **Der zweite Teil**

des Jahresfahrplans wird unser Anschippern sein, zu welchem wir hiermit den folgenden Termin mit dem Kalender und Tidenatlas abgestimmt haben:

Es ist das Wochenende vom **16. 05. bis 17. 05. 2008** und das Ziel ist STADE. Start in Wedel um 12.00 Uhr (HW: 9.22 in Wedel), mit dem ablaufenden Wasser wollen wir über Stadersand hinaus nach WEST schippern. Nach Tidenwechsel um ca. 15.00 Uhr irgendwo beim Schwarztonnensand kehrt marsch aufs Ziel los, rein in die Schwinge, um dann ca. 18.00 genug Wasser (HW: 21.00 in Stade) unterm Kiel zu haben, um im Stadthafen festmachen zu können. Das gilt für unsere Schiffe mit Kiel. Da haben es unsere Motorboote besser, die können schneller in die Schwinge und sich vom Hund des Hafenmeisters, Olf von Kroge, festmachen lassen.

In Stade dann hat der Vorstand auf Empfehlung unseres Schatzmeisters ein asiatisches Restaurant in der Nähe der Glasbläserei ausgekundschaftet. Wir sind dort im "Long Ma" in der Neue Str. 9, 21682 Stade, Tel.-Nr.: [04141](tel:04141800994) – 800994, ab 19.30 zu unserem Anschipper-Essen verabredet.

+

**Nun aber zum Schluss dieses Info`s zu unseren vollen Geburtstagen im 2 Halbjahr 2008 gratulieren wir nachträglich (auch wir sind hin und wieder vergesslich)**

**2008** ( 2. Halbjahr )

**80 Jahre Ronald Groth  
50 Jahre Helga Stoltze**

**2009** ( 1. Halbjahr )

**70 Jahre Peter Lehmann**

+

TSCHÜSS, Euer Vorstand