



Segel-Club Unterelbe von 1929 e.V.

SCU Flaschenpost 3/2014





www.Yacht-Shop.de

Abdeckplanen · Anker · Außenborder · Beleuchtung · Bekleidung
Beschläge · Blöcke · Dichtmasse · Kleber · Elektrik · Elektronik
Farben · Antifouling · Fender · Flaggen · Kocher · Kühlen
Navigation · Pflegemittel · Reinigungsmittel · Relingsdrähte
Rettungsmittel · Schlauchboote · Tauwerk · Wanten · und, und, und...

Wir liefern zu Ihnen an Bord !

Rüschweg 27, 21129 Hamburg Finkenwerder

Mo - Mi von 14:00 - 18:00 Uhr, Do + Fr von 10:00 - 18:00 Uhr

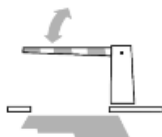
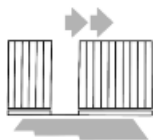
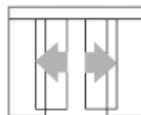
Samstags (Frühling) von 10:00 - 13:00 Uhr



PEISER

Tür- und Torautomatik
GmbH

*Spitzentechnologie
für Tür und Tor*



Brandstücken 42 · 22549 Hamburg · Tel.: 040/80 78 78 0

Fax: 040/80 78 78 11 · www.peiser.com · info@peiser.com



Vorwort / Termine	4
Septemberversammlung	5
Mit der Unterelbe Express auf der Pagensand Regatta	6
Ein Stück des Weges mit der Acapulco	7
Stockholmer Schären – von Oxelösund nach Österskär	10
Der Kampf um Teufelsbrück - vor 125 Jahren und heute	18
Unterelbe Express segeln macht Spaß!	20
Die Reeperbahn...	21
Berichte über sehr schwere Seeunfälle	22
Schleibrücke Lindaunis wird erneuert	24
Trauer um Hans-Otto Schümann	25
Der SCU	26

Das Motiv der Titelseite („Vollzeug“ nach einem Aquarell von Ernst Pohlmann), sowie viele weitere Objekte können bei Gabriela Lorenzen als Kunstdruck und Doppelkarte erworben werden. Nach dem Tode von Ernst Pohlmann werden die Werke im Sinne des Künstlers weiterverkauft. Der Kunsthandel „Ernst Pohlmann Nfg.“ wird von seiner Nichte Gabriela Lorenzen weitergeführt.



Eine ständige Ausstellung befindet sich in 25482 Appen, Hasenkamp 1. Bitte vorher einen Termin vereinbaren unter, Telefon: 040 / 63 67 56 37, Mobil: 0174 / 810 18 82, Fax: 040-88 30 29 53 oder per E-Mail: ernst.pohlmann@hamburg.de

Weitere Informationen finden sich auch unter www.ernst-pohlmann.de



Liebe SCUer,

vor kurzem haben wir uns zur ersten Clubversammlung nach der Sommerpause wieder im Polo Club Hamburg getroffen. Jeder hatte interessante Erlebnisse von seiner Sommertour zu berichten, so dass es ein sehr kurzweiliger Abend wurde. Ich habe mich sehr hierüber gefreut. Die Tage werden wieder kürzer und man kann dazu übergehen auch gelegentlich den Feierabend drinnen zu verbringen. Der „Zwang“ nach draußen zu gehen wird doch kleiner, da es abends schon sehr schnell abkühlt, auch wenn tagsüber die Sonne scheint. Man kann jetzt doch mit dem gemütlichen Teil des Jahres beginnen, so dass wir uns hoffentlich zu dem einen anderen Anlass sehen, die jetzt auf unserem Terminplan stehen. Bis dahin,

Viele Grüße Silke

Termine:

Clubversammlungen:

immer um 20.00 Uhr
im Polo Club Hamburg,
Jenischstraße 26, 22609 Hamburg

am 09.10.2014

am 13.11.2014

Weitere Termine:

21.10.2014

Besichtigung von Blohm & Voss
von 9.00 bis 12.00 Uhr (Anmeldung
bitte bei Olli oder Silke)

29.10.2014

Mittwochstreffen in der
„Dübelsbrücker Kajüte“ um 19.00 Uhr

07.11.2014

Besichtigung von DESY um 14.00 Uhr
Anmeldung bitte bei Peti:
Tel. 0179-2011757 / petik@gmx.net

22.11.2014

Grünkohlessen um 19.00 Uhr
im Polo-Club Hamburg
Anmeldung bei Olli oder Silke

26.11.2014

Mittwochstreffen in der
„Dübelsbrücker Kajüte“ um 19.00 Uhr

30.01 bis 01. Februar 2015

SCU-Ausfahrt
Details folgen von Christa



Protokoll:

Clubversammlung

11. September 2014

Vorsitz: Silke Häwecker

Protokoll: Horst Kühl

15 Mitglieder sind anwesend

1. Die Regatta „Blaues Band“ fällt aus

Silke berichtet, dass diese Regatta in diesem Jahr wegen mangelnder Beteiligung ausfällt. Die Regatta soll aber im nächsten Jahr wieder stattfinden.

Man vermutet, dass der Start weiter nach Westen verlegt werden soll, damit die Regattateilnehmer mit einer Tide Cuxhafen erreichen können.

2. Yachthafenfest

Bei dem diesjährigen Yachthafenfest war eine tolle Stimmung. Die Optiregatta fand wegen der unsicheren Wetterlage, da die Gefahr von Gewittern bestand, nicht statt. Thees hatte ein Ersatzprogramm für die Kinder vorbereitet,

mit dem die Kinder beschäftigt wurden.

3. Hans-Joachim Häwecker berichtet über die 420er

Die älteste 420er Jolle ist durch die ständige Beanspruchung weich geworden und nicht mehr zum Regattasegeln geeignet. Die Fa. AW Niemeyer hat uns eine neue 420er Jolle leihweise zur Verfügung gestellt. Der offizielle Verkaufspreis für diese Jolle liegt bei € 7.000,- Eine 420er von Zieglmayer kostet € 15.000,-. Nach dem Probe-segeln am Louisenlund-Wochenende soll auf der nächsten Clubversammlung

UNSER SERVICE. IHRE VORTEILE.

- Service & Verkauf
- TV & HiFi
- Multiroom-Systeme
- Telefonanlagen

media@home
Athmer

Blankeneser Bahnhofstr. 48
22587 Hamburg
T 040 / 86 08 85
media@home-athmer.de
www.mediaathome-athmer.de

über das weitere Vorgehen entschieden werden. Erstmal soll die Jolle Probe gesegelt werden, ob Sie für den Einsatz als Vereinsjolle geeignet ist.

4. Pagensandregatta

Zwei SCU-Boote nehmen an der Pagensandregatta, die nächstes Wochenende stattfindet, teil. Es wird nicht mehr wie früher um den Pagensand gesegelt, sondern es werden zusätzliche Tonnen für Up and Down – Kurse bei Pagen Nord ausgelegt.

5. Peti hat sich ein Boot gekauft

Peti hat sich eine gut erhaltene ca. 9,50 mtr lange Beneteau in Frankreich gekauft. Gemeinsam mit Ove hat er das Schiff bis Marseille gesegelt, den Mast gelegt, und dann mit Motor in die Rhone gefahren. Er will das Schiff über Flüsse und Kanäle bis nach Hamburg bringen.

6. Karsten Möller berichtet

Karsten hat mit Charly und drei weiteren Seglern mit der Acapulco, ca. 17,5 mtr. langes Segelschiff auf dem Atlantik gesegelt. Die Reise begann in La Rochelle, führte über den Golf von Biscaya bis Südportugal. Karsten will in der Flaschenpost noch ausführlich darüber berichten.

7. Gudrun Fürstenberg berichtet

Michel und Gudrun sind in der „Dänischen Südsee“ gesegelt. Das herausragende Erlebnis war die Sperrung der Schleibrücke. Die Sperrung dauerte insgesamt drei Tage. Es war nirgends eine Information zu bekommen wie lange die Sperrung noch dauert. Viele Boote, westlich und östlich der Brücke, warteten darauf, dass die Brücke wieder geöffnet wird.

Mit der Unterelbe Express auf der Pagensand Regatta

Carlo, Lukas, Julius und Rasmus haben am 13. September mit der Unterelbe Express an der Pagensand Regatta teilgenommen. Bei bestem Wetter und super Wind hatten die Jungs ihren Spaß und haben vollen Einsatz gezeigt.

Foto: Nine





Ein Stück des Weges mit der Acapulco

...ein 57 Fußschiff der Konstruktion von CC, das mein Schwager Günter dem MSC im Winter 2013 abgekauft hatte, um damit in seiner zweiten Heimat der Türkei Charter zu segeln.



Ein Teil der Reise gen Süden sollte Ende Mai über die englischen Kanalinseln führen, für mich eine gute Gelegenheit die Inseln aus der bestmöglichen Sicht kennen zu lernen.

In Cherbourg fand der Crewwechsel statt, wir waren zu sechst, der Eigner Günter war mit von der Partie. Als erste Insel wurde Alderney angesteuert, kein langer Törn und bei achterlichem Wind mit viel Sonne eine angenehme Reise. Einzig der Gezeitenstrom musste beachtet werden, Tidenhub bis zu 12m ist für mich Ostseesegler schon recht bemerkenswert. Eine gute Orientierung bietet der „Reeds Almanach“ mit seinen Tafeln

über die ständig wechselnden Stromrichtungen.

Als die Insel am Nachmittag vor uns auftauchte, stockte mir ein wenig der Atem angesichts der hässlichen Betonanlagen. Von 1940 bis 1945 besetzten deutsche Truppen die Insel (wie die anderen 4 auch) und nun müssen die Altlasten ertragen werden. Es war Sonntag und Bankfeiertag, der Segelclub am Hafen war geöffnet und wir konnten in netter Gesellschaft unser erstes Pein trinken. Inge, eine Münchnerin, die seit 26 Jahren auf Alderney lebt, freute sich mal wieder deutsch zu sprechen und wollte unbedingt unsere Inselführung überneh-

men. „Über die Betonbauten sollte ich mir nicht so viele Gedanken machen, in ihnen sind heute Museen untergebracht oder sie dienen zu Ausstellungszwecken, das würde von den Touristen gern angenommen und schließlich ist der Tourismus ein wichtiger Wirtschaftszweig.“ sprach sie und führte uns in den schönsten Garten-Pub der Insel mit Livemusik. Hier traf ich auf den in den Reiseführern oft erwähnten skurrilen britischen Lifestyle vermischt mit dem charmananten französischen Savoir-Vivre. Alle 5 Inseln haben recht unterschiedliche Charaktere und von dem auf Alderney heißt es: die Bewohner sind als Trinker verrufen, was sich allerdings nicht auf den Alkoholkonsum bezieht als vielmehr auf die liberalen Öffnungszeiten der Pubs. Ob da nicht eine Portion Neid der Nachbarn dahinter steckt?

Die englischen Kanalinseln profitieren durch ihre Lage im Ärmelkanal, vom warmen Golfstrom, mit wohl dosierten Niederschlägen und angenehmen Temperaturen. Nicht zu vergessen auch als Steueroasen. Sie besitzen weitgehend Autonomie in inneren Angelegenheiten, haben eigene Parlamente, Gesetze, Geld und sogar eigene Briefmarken.

„The first dark island“ so stand es im Hafen von Sark geschrieben, der höchsten von den

5 Inseln. Die Acapulco ankerte in einer Bucht vor der Kulisse einer bizarr zerklüfteten Steilwand aus Granit, in der wir nach einiger Mühe einen Wildpfad fanden, der uns zum Hochplateau führte. Besonders schön waren hier die Felshöhlen in die wir mühelos mit unserem Bötchen schippern konnten.

Nach zwei Nächten auf dem Anker konnten wir in Vorbecken von Guernsey auf eine ruhige Nacht hoffen. Es ist die rauheste Insel mit dem schlechtesten Wetter, in der Tat hatten wir jeden Tag während unserer Tour ein wenig Regen und abends im Cockpit sitzen war nur etwas für die Abgehärteten.

Da der Hafen belegt war, wurde uns ein schöner Liegeplatz an einem Ponton zugewiesen. St. Peter Port schmiegt sich um den Hafen und zieht sich stufenweise zu den Hängen hoch. Die lange dem Meer abgerundene Promenade verbindet die eindrucksvolle Hafenanlage mit der mächtigen vorgelegerten Festungsanlage. Eine Postkartenansicht par excellence. Wir machten eine Busrundfahrt mit dem öffentlichen Buslinie 92 (oder auch 91), die sehr zu empfehlen ist, zu einem Preis von 4,50 Pfund.

Von hier ging es mit einer Fähre zu der kleinsten Insel Herm. In Alderney hatte jeder 2. Bewohner, (2400) ein Auto, auf



Sark (600 Menschen) hat jede Familie einen Trecker, da Autos verboten sind und auf Herm (100 Bewohner) fährt man Rasenmäher. Der Inselbesitzer hat Ruhe verordnet, keine Hunde oder Transistorradios bei Strafen von 100 Pfund. Also haben wir die Insel zu Fuß erkundet, was sehr lohnenswert ist. Im Süden gibt es wunderschöne Buchten mit weißem Sand und blauen Wasser, im Norden sieht es aus wie auf einem Golfplatz ohne Löcher. Die Vegetation ist bemerkenswert, vielleicht vergleichbar wie ein Spaziergang durch ein tropisches Gewächshaus. Die 30 Rinder liefern das beste Steak weltweit. Nach guten zwei Stunden schmeckten aber auch Fish und Chips im einzigen Pub richtig gut. Die Seeschnellen, die schon Viktor Hugo so gerne aß, eine Delikatesse auf Gournsey, bekamen wir Touristen leider nicht angeboten.

Mit leichtem Wind und dem üblichen Nieselregen ging es gegen Nachmittag nach Jersey, der größten und südlichst gelegenen Insel. Über Nacht lagen wir im Vorhafen, da wir zu spät waren, um noch über die Barriere fahren zu können, die dem Yachthafen bei Ebbe genügend Wasser lässt. Hafenstadt ist St. Helier, eine pulsierende Kleinstadt, die versucht durch blühende Finanzgeschäfte ihren Charakter zu wahren.

Ob es ihr gelingt, das muss jeder für sich entscheiden. Die Inssprache halb Französisch und Englisch sprechen nur noch wenige Alte, einzig Straßennamen und Lokale erinnern an französischen Einfluß.

Auch hier erkundeten wir die Insel wieder mit dem Linienbus. Abends fanden Regina und ich nach intensiver Suche ein uriges Bistro für uns. Im Eingang der Fischhalle von St. Helier gelegen. In Decken gehüllt, von Portugiesen bedient, mit französischem Wein aßen wir all das was das Meer hergibt. Berühmt ist Jersey durch weit ins Meer reichende Austerbänke und seine Hummerzucht, die, wie sollte es auch anders sein, in deutschen Bunkern betrieben wird.

Für alle Autofans, hier kommt ihr auf eure Kosten, größer, schneller, schöner.....

Unser letztes Ziel war St. Malo. Wie geplant fand dort wieder ein Wechsel statt, Wolfgang, Charly und ich mussten leider wieder nach Hause, dafür stiegen zwei Segler dazu.

Gute Weiterreise Acapulco und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel, vielleicht sehen wir uns im Herbst in Marmaris wieder.

von Astrid Babinski



Stockholmer Schären – von Oxelösund nach Österskär

Da unser H-Boot trailerbar ist, sollte es dieses Jahr in die ostschwedischen Schären gehen. Einige Berichte in der Yacht und im Internet hatten uns schon darauf freuen lassen. Wir, das sind Regine, Andreas und die Kinder Kristin (16) und Liza (14J) hatten im August insgesamt max. 19 Tage Zeit.

Unser H-Boot HONEY ist zwar ziemlich eng, hat aber immerhin eine anständige Kuchenbude sowie ein Schlauchboot (genannt: Bruno) zum Flüchten. Ebenfalls hatten wir ein Zelt mit - für den Fall, dass jemand die Enge nicht mehr aushalten würde. Dazu kam es aber nicht, denn wir hatten Glück: es war in Ostschweden ein Traumsommer und die Laune bei allen entsprechend gut.

Wir fuhren mit unserem ca. 13 Meter Gespann am Samstag um 5 Uhr morgens los. Um 8 Uhr waren wir in Puttgarden und wurden an der langen Warteschlange der

PKW vorbei gewunken, da wir auf das LKW-Deck gehörten. Da haben sich aber einige Wartende geärgert... Von Rödby ging es über Helsingör per zweiten Fähre nach Helsingbor. Alles ohne Wartezeit! An einem idyllischen Badesee in Smaland machten wir ein Picknick bei schönstem Wetter und fuhren anschließend nach Gränna am Vättern, wo wir nach einem leckeren Essen im Hafenrestaurant müde aber glücklich auf dem Trailer (das wackelt ganz schön..) in unsere Kojen fielen.

Am Sonntag kamen wir in Oxelösund (das liegt ca. 150km südwestlich von Stockholm)



an. Leider kein Hafenmeister weit und breit - also wieder eine Nacht auf dem Trailer. Am Montag gleich früh morgens sprachen wir mit den beiden Werften in Oxelösund-Fiskehamn, die über mehrere Kräne verfügen. Große Enttäuschung: aufgrund der Sommerferien gab es nur eine Notbesetzung und deshalb sei kein Kranen in den nächsten Tagen möglich!!! Damit hatten wir nicht gerechnet, da unser Yachthafen in Wedel immer so flexibel ist... Was nun??? Kräne in den Ostschären gibt es nicht so viele - das wussten wir schon vorher.

Ein Glück trafen wir einen netten Schweden eines privaten Motorbootclubs gleich neben der Marina in Oxelösund, der den kleinen Kran bedienen konnte! Er machte uns einen guten Preis von 400 SEK fürs Kranen + Benutzung des Mastkrans. Somit konnte dann doch die lang ersehnte Segeltour nachmittags losgehen.

Wir navigierten ganz traditionell nach Seekarte und landeten nach ca. 2 1/2 Stunden gegenüber von der kleinen Felseninsel Lilla Trassö. Wie aus den schönsten Berichten legten wir mit Heckanker am Felsen an. Ringe zum Festmachen waren schon im Fels vorhanden. Die Kinder machten ein köstliches Bauernfrühstück und wir genossen diese himmlische Ruhe und den traumhaften Sonnenuntergang nach einem wunder-

schönen Sommertag.

Nach ca. 12 Stunden Schlaf frühstückten wir ausgiebig. Da unsere verderblichen Vorräte nun seit 3 Tagen nicht mehr gekühlt waren, schmeckte der Käse bereits etwas komisch und sogar die H-Milch war sauer. Also haben wir von nun an meistens auf Käse und Aufschnitt verzichtet.

Bei Windstille motorten wir durch die Inselwelt und machten bereits mittags wieder an einem Felsen fest auf der idyllischen Insel Ringsön. Dieses Mal waren die Schärennägel gefordert, ließen sich aber schlecht reinhämmern. Regine wollte abends die eine Vorleine dichter ziehen und riss dadurch einen Schärennagel wieder raus. Sie flog mit Vorleine in die ekligen Algen am Ufer und schnitt sich an einem scharfen Stein den Fuss auf. Aua!

Spät abends drehte der Wind und frischte auf, sodass wir aus dem Heckanker einen Buganker machten und auf die Schärennägel lieber verzichteten.

Den nächsten Tag segelten wir unter Spinnaker bis in den Sund von Järflotta. Dort legten wir uns an eine private Boje von „Bullerbü“. Das rotgestrichene Schwedenhaus mit eigenem Bootshaus schien - wie die meisten Häuser, die wir sahen - gar nicht bewohnt zu sein. Dafür aber alles super gepflegt. Abends kochten die Kinder Spa-



ghetti - abwaschen mussten wie immer die Eltern. Nachts krachte es ca. 5 Stunden direkt über unseren Köpfen. Da es backbord sowie steuerbord blitzte, waren es wohl 2 Gewitter gleichzeitig, die über uns wüteten. Wie gruselig - vor allem in dieser Einsamkeit! Und was passiert, wenn der Blitz einschlägt?

Am nächsten Morgen wieder der strahlendste Sonnenschein und eine herrliche Ruhe! Erstmal baden, da das Wasser hier 22°C warm war.

Weiter ging es durch den super engen Dragetskanal und prompt kam uns ein Motorboot entgegen, so dass wir unter Segeln eine Vollbremsung an einem Steg machen mussten, da nur einer zur Zeit durch den Kanal passt. Von wegen Segelboote haben Vorfahrt... Diese ursprüngliche Militärdurchfahrt sollte man sich aber nicht entgehen lassen.

Kurz vor dem Fährhafen Nynäshamn ließ sich der Außenborder nicht mehr starten. Nichts zu machen!! Und das bei Wind gegenan, Felsen in der Hafeneinfahrt und Schwell von den Fähren! Eine schwedische Yacht bot uns sofort Hilfe an und schleppte uns längsseits in die Marina. Eigentlich hatten wir hier im Hafen nur Proviant kaufen und auch gerne mal wieder heiß duschen wollen. Nun mussten wir jedoch eine Zwangspause einlegen. Leider herrschte auch hier in Nynäshamn Fachkräftemangel für die nächsten 2 Wochen! Keine Chance, dass wir irgendjemanden finden konnten, der sich den Motor einmal anschauen wollte! Wir fragten sogar eine NISSAN - Autowerkstatt, die uns auch nicht viel helfen konnte... Da hat fast jeder Schwede, der am Wasser wohnt, ein Motorboot und es findet sich keiner, der Ahnung hat, in einen Motor zu gucken???



Die Stimmung war auf der Kippe, der Liegeplatz war wegen Schwell von Fährn und fehlender Mole nervig. Ein junger Schwede gab uns schließlich den Tipp, 25 sm nach Dalarö zu segeln. Nur ist es bis dorthin zum Teil offene See und in Dalarö gibt es noch viel mehr Fährverkehr, dem man im engen Fahrwasser ausweichen muss. Ohne die Sicherheit eines Motors war es uns zu riskant. Wir trösteten uns mit einem leckeren frischen Essen vom Cobb-Grill, genossen die geniale saubere Dusche im Hafen und lauschten der Live-Musik.

Den nächsten Tag verholten wir das Schiff zu einem ruhigeren Platz mit Bug zum Wind und erfuhren dann leider, dass auch in Dalarö Außen border nicht repariert werden! Also mussten wir uns einen neuen Motor kaufen für ca. EUR 1.500,-!

Ein teurer Urlaub!! Schade auch, dass dieser bei Bestellung am Donnerstag morgen frühestens am kommenden Dienstag geliefert werden könnte. Nun würde es mit unserer geplanten Tour knapp werden. Folglich hielten wir bereits Ausschau nach einem Kran, so dass wir nicht bei Starkwind aus S/SO wieder nach Oxelösund zurück kreuzen müssten. Wir fanden einen kleinen Bootshafen in der Nähe der Marina von Nynäshamn. Aber auch hier war Ferienzeit und keiner konnte uns sagen, wer den Kran



bedienen und wann wir überhaupt jemand Kompetentes antreffen könnten... Das hatten wir uns einfacher vorgestellt!

Am Samstag, nahmen wir die Bahn nach Stockholm und besichtigten Rathaus und Altstadt, nahmen die Fähre zum Vasahafen/Tivoli und anschließend die Straßenbahn in die Neustadt, damit die Kinder etwas Schwedisches shoppen konnten. Anschließend nahmen wir die S-Bahn zum königlichen Segelhafen Saltsjöbadan. Die Königsfamilie haben wir leider nicht gesehen. Wahrscheinlich trifft man diese bei dem schönen Wetter in den Außenschären in Sandhamn. Saltsjöbadan ist ein alter Kurort. Auf der Terrasse des Kurschlusses feierte gerade eine feine Hochzeitsgesellschaft. Viele waren mit ihren großen Motorbooten angereist. Leider fanden wir dort kein anderes „normales“ Restaurant, so dass wir zurück nach Nynäshamn fuhren.

Den Sonntag liehen wir uns Fahrräder aus und erkundeten den Süden. Eine wunderschöne Fahrradstrecke durch die hügelige Schärenlandschaft. Wir nahmen wieder einmal ein erfrischendes Bad in glasklarem Wasser. Auf dem Rückweg aßen wir noch leckeren Kuchen in einem Bullerbü-Garten und kamen anschließend an einem Freibad vorbei. Hier gab es einen 10 Meter Sprungturm ins Schärenwasser, viele mutige Jugendliche, aber - so schien es - keine Aufsichtsperson.

Abends stöberte Andreas durchs Internet und wagte sich zusammen mit Liza, den Motor zu zerlegen (da wir ja ohnehin einen neuen Motor bekommen würden). Und prompt fanden sie den Fehler: Die Einspritzdüse des Vergasers war verstopft. Sie säuberten diese mit Zahnseide. So einfach und den Tipp hätte uns doch irgendjemand schon vorher geben können!! Der Motor lief nun wieder!

Also bestellten wir am Montagmorgen den neuen Motor wieder ab - ein Glück war das ohne Strafe möglich. Wir kauften noch frisch ein. Da das Barometer morgens kurzfristig auf 994 hPa gefallen war, brachen wir erst um 15 Uhr bei südlichem Wind in Stärke 5-6 auf.

Ach ja, kurz vorher sahen wir Traute Genthe mit ihrem Folkeboot wegsegeln, deren



Berichte im Internet uns überhaupt zu dieser Segeltour inspiriert hatten. Offensichtlich musste sie den Weg nach Oxelösund zurück kreuzen. Wir beschlossen jedoch, in der Gegend von Stockholm nach einem Kran zu schauen und dann den Trailer mit Auto nach Norden zu holen.

Nur mit Groß segelten wir über das freie Wasser nach Ranöhamn. Auch am Dienstag war strammer Südwestwind. Wir suchten mittags Schutz in einer Bucht im Norden von Ornö. Leider hielten beide Bug-Anker bei dem Wind nicht, da es hier keine schützenden Felsen mit Bäumen gab. Also Kursänderung in die geschützten Innenschären, da für unser Boot in den Außenschären zu viel Wind war. Wir segelten also Richtung Westen an kleineren Felseninseln vorbei - wobei das I-Pad keinen Strom mehr hatte und die Navigation bei rauschender Fahrt nur per Seekarte



ohne Betonung des Fahrwassers ganz schön schwierig war. Wir fanden eine wunderschöne Insel namens Härsö, wo wir sogar an einem Steg festmachen konnten. Es gab einen hohen Felsen namens Domkyrka, von dessen Gipfel man einen genialen Ausblick hatte.

Da nachts immer Windstille war, segelten wir den nächsten Morgen bereits um 8:30h ohne Frühstück los. Vor Saltsjöbadan kam dann auch Kristin ins Cockpit. Nun sahen wir den Kurort auch von der Seeseite.

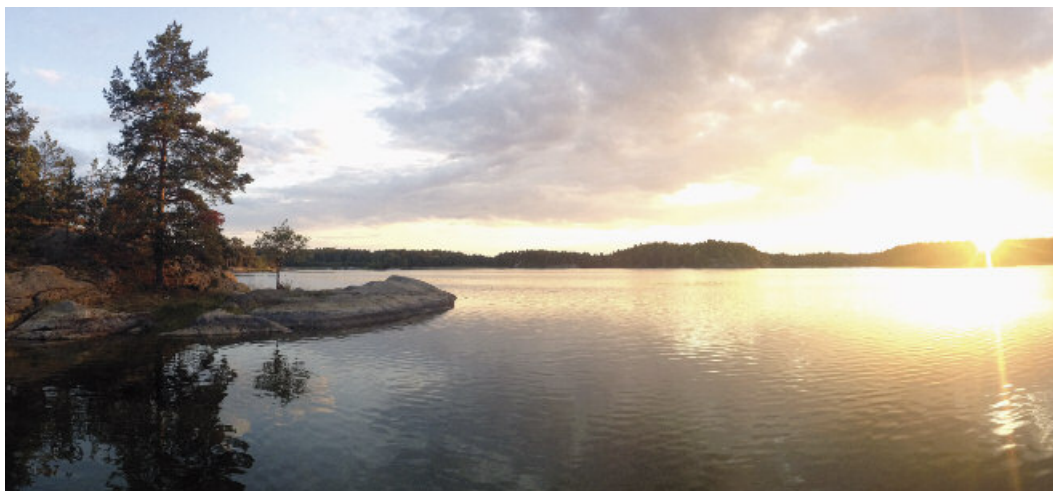
Im Hafen von Gustavsberg schauten wir einen Moment nicht auf die Seekarte und fuhren unter Motor prompt gegen einen Stein in der Tiefe von 1,20 Meter. Aua, der war aber hart! Ein Glück hatten wir nur 2-3 Knoten Fahrt, aber trotzdem hat es ordentlich gerumst.

Die Kinder kauften ein und wir Eltern erkundigten uns bei der Werft, was das Kranen kosten würde und ob jemand am darauffolgenden Montag da wäre. Letzteres bejahte man. Jedoch verlangte man SEK 1400,- für das Kranen (statt SEK 400 in Oxelösund). Wir buchten nicht, sondern segelten weiter Richtung Westen in den engen Kanal Baggensstaket und dann Richtung Norden an Nacka vorbei. An diesem Sund haben sich wohl die Architekten ausgetobt. Ein teures modernes Haus nach

dem anderen. Leider zu viele Stilrichtungen durcheinander. Wir segelten um die Insel Lidingo herum und liefen abends in Bosön ein. Ein sympathischer Hafen, aber auch hier nichts los. Scheinbar ist ein Boot ein Statusobjekt, was der Schwede aber nur selten benutzt. Der Hafenmeister war sehr sympathisch und nannte uns einen Preis fürs Kranen von SEK 500,-. Den Termin müsste er jedoch erst noch am Sonntag für Montagabend bestätigen. Also noch war nichts sicher und es war zudem nicht gerade einfach, von hier nach Stockholm zu kommen.

Am Donnerstag segelten wir zuerst nach Vaxholm, welches sehr touristisch ist, da es dort eine alte Festung gibt. Wir schlenderten zum Nordhafen, wo man noch ursprüngliche bunte Holzhäuschen findet. Anschließend segelten wir Richtung Osten zur Schäreninsel Gallnö. Dort machten wir in den Västerholmen an Bäumen fest. Jedoch flüchteten wir schnell wieder an Bord: hier gab es Massen an riesigen Ameisen, die sogar die Bugleinen hochliefen! Auch war diese Bucht irgendwie unheimlich. In der Ferne brüllte einmal etwas wie ein Elch und sonst war es unglaublich einsam.

Freitag sehnten wir uns wieder nach Zivilisation. Es ging durch verschiedene

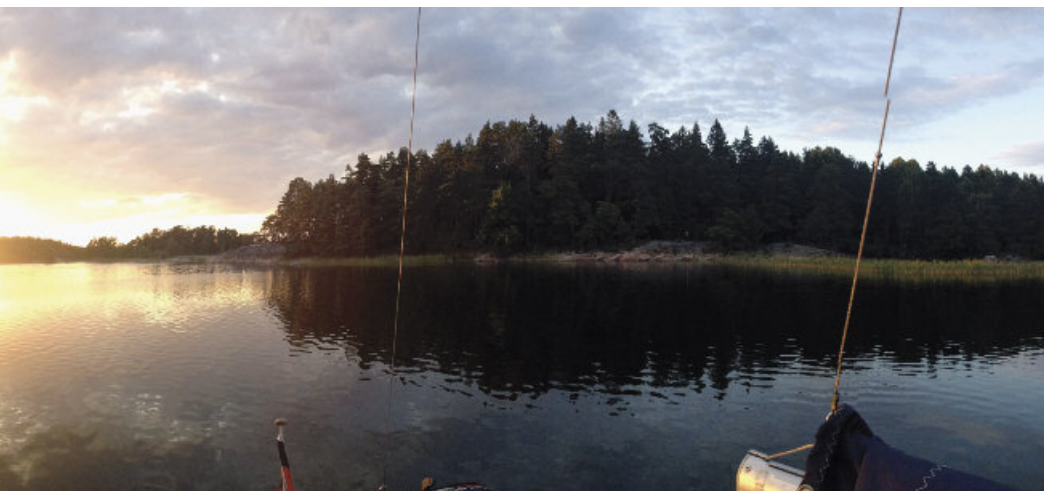


Fahrwasser nach Nordwesten. Plötzlich zogen dicke Regenwolken auf und es fing an zu schütten. Wir freuten uns umso mehr auf eine warme Dusche in Linanäs Hamn auf der Insel Södra Ljusterö. Jedoch befand sich diese in einem Container ohne Fenster. Aber dafür fanden wir ein sehr nettes modernes Restaurant mit einer Überdachung, von dem wir beim Essen den Sonnenuntergang genießen konnten.

Am Samstagmorgen quälte uns dann doch das Thema Kranen und wie und wann den Trailer aus Oxelösund holen. Also kehrten wir dem Schärengarten den Rücken und segelten bei Sonne nach Südwesten zur Svinninge Marina neben Österskär/Akersberga. Eine riesige Marina mit Werft,

aber kein Hafenmeister am Wochenende und auch hier nichts los, wobei dort so viel Kapital rumlag. Wir motorten Andreas mit „Bruno“ nach Österskär, welches an das Stockholmer Bahnnetz angeschlossen ist. Von Stockholm gab es eine Bahn nach Nyköping und von dort einen Bus nach Oxelösund. Da die Bahn nach Nyköping nur alle 2 Stunden fuhr, brauchte er insgesamt 8 Stunden, um mit dem Trailer nach Österskär in den Norden von Stockholm zu kommen!

Den Sonntag nutzten wir unser Auto, um uns die Mälaren anzuschauen. In Mariefred besuchten wir das alte Schloss Gripsholm, welches den Besuch wirklich wert war. Die Mälaren fanden wir sonst eher langweilig.



In den kleinen Orten waren die Bürgersteige hochgeklappt. Es soll eine extreme Landflucht in Schweden geben.

Wieder in der Svinninge Marina grillten wir an unserem letzten Abend und verlegten das Schiff gleich zum Mastkran. Da sich der Außenborder noch am Schlauchboot befand, zogen und schoben uns die Kinder geschickt mit Hilfe von „Bruno“.

Gleich am Montagmorgen gingen wir zum nun besetzten Hafenbüro. Man forderte insgesamt SEK 1.350 (ca. EUR 155) fürs Kranen und für die Benutzung des Mastkrans (beim H-Boot alles zusammen in einer 1/2 h erledigt)! Dieser Tarif sei in dieser Marina für alle Boote gleich - egal ob klein oder groß, mit Strapp oder ohne.. Wir

bezahlten den hohen Betrag zähneknirschend, werden aber sicher nächstes Mal private Häfen bevorzugen.

Das Kranen klappte wieder super. Kaum waren wir hinter Stockholm fing das schlechte Wetter an. Es regnete die ganze Fahrt. In Köge, DK übernachteten wir im Yachthafen auf dem Trailer. Ein Glück war die Fehmarnsundbrücke bei dem Sturm nicht gesperrt, sodass wir mittags wieder ein ziemlich kaltes Hamburg erreichten.

Wir fragten die Kinder, ob sie irgendetwas vermisst hätten wie den Fernseher oder das Internet. Dieses verneinten sie. Der Urlaub war für alle ein tolles Erlebnis.

Viele Grüße Regine Maak

Der Kampf um Teufelsbrück - vor 125 Jahren und heute

Vor 125 Jahren wurde auf dem idyllisch gelegenen Areal ein Hafen errichtet. Matthias Schmooch schildert die wahren Gründe für den Bau und findet Parallelen zu einem Fall in der Gegenwart

Quelle: Hamburger Abendblatt 20.09.2014

April 1876: In Klein Flottbek und Nienstedten herrschte Alarmstimmung. Die Tageszeitungen druckten damals amtliche Bekanntmachungen, wonach „das Elbvorland bei Teufelsbrücke“ öffentlich an den Meistbietenden verkauft werden sollte. Als Hauptinteressent galt der Unternehmer Edgar Roß, der vor Ort ein Wirtshaus (das spätere „Fährhaus Teufelsbrücke“) und eine expandierende Brauerei betrieb.

Die beiden Gemeinden, Teil der preußischen Provinz Schleswig-Holstein, stemmten sich energisch gegen einen Verkauf an Roß, denn die wohlhabenden Anwohner, die in der Gegend schon damals das Sagen hatten, wollten eine Bebauung und gewerbliche Nutzung der Freifläche unbedingt verhindern. Wortreich wurde die Ablehnung später in einem amtlichen Schreiben begründet. Seit „Menschengedenken“ habe der Ort als Lösch- und Ladeplatz gedient, heißt es, und bei stürmischem Wetter als Zufluchtsort für Boote jeder Art. Auch würde „die vorhandene freie Aussicht auf



Die Teufelsbrücke mit Schiffswert um 1850, vor dem Bau des Hafens

Hans Christians Verlag/ZGBZGH

den Elbstrom (...) durch Privatbauten und Anpflanzungen versperrt“, ein Jammer für diejenigen, „welche dieser schönen Aussicht wegen hierher zu wandern pflegen und deren Zahl jährlich nach Hunderttausenden zählt“. Nicht zuletzt würden schließlich auch die Interessen derjenigen geschädigt, „welche der schönen Aussicht wegen sich dort angebaut haben, denn ihre werthvollen Besitzungen würden entwerthet werden“. Man sieht: Angst vor Störung von Ruhe und Aussicht und damit verbundener Wert-



verlust der eigenen Immobile waren schon vor fast 150 Jahren in Hamburg und Umgebung ein Thema.

Dem Einspruch wurde stattgegeben und das Land zunächst an die beiden „Communen“ verpachtet - für schlappe 60 Mark jährlich. 1883 bekundete Edgar Roß' Sohn Charles erneut Kaufinteresse – und bot stattliche 60.000 Mark. Die königliche Regierung befand daraufhin, dass die Flottbeker und Nienstedtener nun auch mal etwas bieten müssten, wenn sie das Land denn unbedingt behalten wollten. Im April 1884 wurde ihnen mitgeteilt, dass der Kauf nur zustande kommen würde, wenn beide „die bindende Verpflichtung übernehmen, einen ordnungsgemäßen Hafen herzustellen und das betreffende Project nebst Kostenanschlag schleunigst ein(zu)reichen (...)“. So mancher wird sich damals gefragt haben, ob ein Hafen an dieser Stelle überhaupt nötig und sinnvoll war, aber allen wird diese Vorstellung letztlich sympathischer gewesen sein, als eine erweiterte Brauerei oder ähnliche Gewerbebetriebe vor der Nase zu haben. Und da die beiden Gemeinden das nötige Geld nicht allein aufbringen konnten, suchten sie in der Gegend nach finanzstarken Unterstützern.

Mit großem Erfolg. Zügig waren 30.000 Mark für den Hafenbau zusammengebettelt

- man wusste ja, was auf dem Spiel stand. 1890 wurde die illustre Spenderliste sogar veröffentlicht. Die Hälfte hatte Martin Rücker-Jenisch gegeben, aber auch die Familien Vorwerk und Wesselhöft ließen sich nicht lumpen. „Frau Consul D. Schutte“ hatte 2600 Mark investiert, „Herr Consul J. G. Lund“ 1000 - ebenso wie "Fräulein L. Gerlach". Und da die Damen und Herren ja schlecht als Investoren auftreten konnten, wurde das Geld als großzügige Schenkung verbucht.

Ein bisschen erinnert das an einen anderen Kampf viele Jahrzehnte später: Als im Jahr 2000 die Entscheidung für Finkenwerder als Produktionsstandort des Super-Airbus A380 fiel, waren es unter anderem auch betuchte Familien vom nördlichen Elbufer, die sich mit kräftiger finanzieller Unterstützung an den Protesten gegen die Werkserweiterung beteiligten.

1888 wurde feierlich der Grundstein für den neuen Hafen Teufelsbrück gelegt, und schon im Herbst 1889, vor 125 Jahren, war er fertiggestellt. Öffentlich übergeben werden konnte die neue Anlage aber erst im Sommer 1890 - nach ordnungsgemäßer Überprüfung der Winterschäden. Der Abschlussbericht der „Hafenbaucommission“ liest sich heute immer noch faszinierend, aber in einem Punkt irrten sich die

Gemeindevorsteher von Klein Flottbek und Nienstedten. „Daß (...) aber eine bedeutende Entwicklung unserer Gegend bevorsteht und damit auch wesentlich größere Anforderungen an die Hafenanlagen gestellt werden, ist mit Bestimmtheit vorauszusehen“, sagten sie voraus. Das Gegenteil trat ein.

Einige Jahrzehnte florierte der Lösch- und Ladebetrieb vor Ort ganz gut, obwohl der kleine Hafen laufend versandete und bei Ebbe trockenfiel. 1919 wurde die einstige Roßsche Brauerei, die mittlerweile Teufelsbrücker Brauerei hieß, an die benachbarte Elbschloss Brauerei AG verkauft, und immer häufiger übernahmen Lastautos die Transportfahrten, die vor Ort anfielen.

In den frühen 1930er-Jahren gelang es dem ehemaligen Tischler Robert Krümmel nach unglaublich langwierigen und zähen

Verhandlungen, im Hafen eine Bootsvermietung und -lagerung zu errichten - der entscheidende Schritt zum Sportboothafen war getan.

Wer sich heute im Yachthafen von Teufelsbrück umschaute, kann sich kaum noch vorstellen, dass es hier mal einen „richtigen“ Hafen mit angrenzendem Gewerbe gab. 1962 wurden die in die Jahre gekommenen Kaianlagen mit den Lösch- und Ladeplätzen abgebrochen, die Gebäude der Teufelsbrücker Brauerei verschwanden 1972. Auch Elbschlossbauerei, Fährhaus Teufelsbrücke und Café Zum Bäcker sind längst Vergangenheit. Geblieben ist der schöne Blick über die Elbe - und man kann Herrn Rücker-Jenisch, Frau Consul Schutte und all den anderen Sponsoren eigentlich dankbar sein.

Untere Elbe Express segeln macht Spaß!





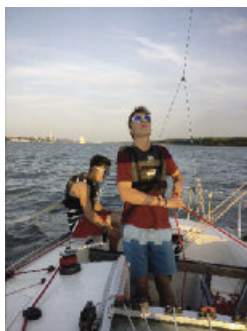
Die Reeperbahn...

**...gesehen auf unserer Kreuzfahrt nach St. Petersburg bei der
Ausfahrt Höhe Kronsstadt**

Uli meinte hier ist irgendwo Schnalles
Reeperbahn, und siehe da-da war sie tat-
sächlich!!! Sie heisst immer noch Reeper-

bahn, mit einem russischem Schriftzug dazu
und sieht sehr gepflegt aus.

Gruss Moni und Uli Kade



Berichte über sehr schwere Seeunfälle

2013 strandete das Schulboot „Meri Tuuli“, und das Jugendschiff „Falado von Rhodos“ sank. Untersuchungsergebnisse stehen jetzt im Internet

Quelle: yacht.de

Wenn Schiffe sinken oder Menschen ihr Leben lassen, sprechen die Experten bei der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) von sehr schweren Seeunfällen. Das kommt im Segelsport äußerst selten vor. Doch im vergangenen Jahr ereigneten sich gleich zwei solche Tragödien.

Das öffentliche Interesse war dementsprechend groß. Auch weil es sich nicht etwa um typische Yachtbesatzungen handelte, die an den Unfällen beteiligt waren. Denn im einen Fall ging es um die Ausbildungsyacht „Meri Tuuli“ einer kommerziellen Segelschule aus Hamburg. Und im zweiten Fall war die „Falado von Rhodos“ betroffen, eine Brigantine, auf der seit vielen Jahren Pfadfinder zur See fahren.

Die BSU hat im ersten Fall den abschließenden Untersuchungsbericht und im zweiten Fall einen Zwischenbericht veröffentlicht.

Die Strandung

In der Zusammenfassung des Unfallhergangs an Bord der „Meri Tuuli“ heißt es in dem Untersuchungsbericht: „Am 10.

April 2013 um 08:30 Uhr lief das deutsche Ausbildungsboot, die Segelyacht MERI TUULI des Typs X-Yachts 442, mit 5 Besatzungsmitgliedern von Peniche/Portugal mit dem Ziel Figueira da Foz aus. Die Reise wurde mit einer Distanz von 55 sm und einer Geschwindigkeit von 8 kn berechnet, so dass die Ankunftszeit bei Hochwasser etwa nachmittags gegen 16:30 Uhr gewesen wäre. Die MERI TUULI erreichte ihren Liegeplatz im Zielhafen nicht. Nach dem Segeleinholen krängte sie SW-lich der N-lichen Mole etwa an der 10 m Linie um 16:41 Uhr schlagartig durch eine Grundsee wahrscheinlich nach Bb. auf die Wasserlinie über, als sie durch eine steile, achterliche 5-6 m hohe Welle querschlug und ihre Steuerfähigkeit verlor. Dabei brach der Mast und 4 Besatzungsmitglieder fielen außenbords. Bei der Rettungsaktion verstarben ein Polizist und ein Besatzungsmitglied in einem halbstarren Schlauchboot, das gekentert war, nachdem zwei Besatzungsmitglieder der MERI TUULI bereits abgeborgen waren.“



Der Untergang

Die Geschehnisse rund um den Totalverlust der „Falado von Rhodos“ beschreiben die Experten wie folgt: „Die 1968 als Forschungsschiff nach historischen Vorbildern in Griechenland gebaute „Falado von Rhodos“ hatte am 8. August 2013 gegen 10:00 Uhr den Hafen von Rif auf Island mit Kurs auf Keflavik verlassen. Geplant war, in Keflavik am 10. August 2013 gegen Mittag einzutreffen. Die Besatzung bestand aus 12 Personen, davon einem 44-jährigen Schiffsführer, der im Besitz eines Sport-Küstenschifferscheines ist. Als Bootsmann war ein 27 Jahre alter Sportbootführerschein-See-Inhaber eingeteilt. Eine weitere Person an Bord hatte ebenfalls einen Sportbootführerschein-See.

Das Kap Snaellsjökull wurde gegen 15:00 Uhr gerundet und wegen der vorherrschenden Windrichtung Südost mit der Stärke von 5 Bft wurde mit Motorunterstützung gesegelt. Durch die vorhandene Kreuzsee mit Wellenhöhen von ca. 2 Metern gerit das Schiff erheblich ins Stampfen und einige Wellen gingen über das Vorschiff. Das Schiff machte bei dem Seegang erheblich mehr Wasser als bei glatter See, was für die Besatzung nichts Ungewöhnliches war und regelmäßig mit Bilgenpumpen ausgepumpt wurde.

Gegen 22:00 Uhr stellte der Schiffsführer einen erhöhten Wasserstand in den Bilgen

fest. Das Schiff befand sich zu diesem Zeitpunkt südlich vor Island. Gegen 23:30 Uhr wurde ein Notruf abgesetzt, woraufhin sich ein Fischkutter in der Nähe auf Standby hielt, und gegen 02:00 Uhr erreichte der Seenotrettungskreuzer das Schiff. Eine übergebene Dieselpumpe konnte nicht in Betrieb gesetzt werden und der Wasserstand stieg weiter, so dass gegen 04:00 Uhr das Schiff evakuiert wurde. Am 9. August 2013 gegen 05:00 Uhr versank die „Falado von Rhodos“.

Die Lehren

Im zweiten Fall sind die Untersuchungen noch nicht abgeschlossen. Naheliegend, so die Experten, seien konstruktive, bauliche Fehler oder ein alters- oder pflegebedingt schlechter Zustand.

Im Fall der „Meri Tuuli“ kommen die Untersucher zu verschiedenen Schlussfolgerungen und Empfehlungen. So hätten die 275-N-Rettungswesten mit Sprayhood die Rettung der Crewmitglieder behindert: „Bei der Konstruktion der Rettungsweste wurde versucht, konstruktiv die Funktion eines Fallgurtes mit der Funktion einer aufblasbaren Rettungsweste zu verbinden. Dies führte in der Konsequenz bei einigen Besatzungsmitgliedern zum Ablegen der Rettungsweste während der Bergung und zum tragischen Tod eines Besatzungsmitglieds.“

Schleibrücke Lindaunis wird erneuert

Nach zahlreichen Defekten ist eine Reparatur des Bauwerks nicht mehr sinnvoll. Bis 2018 soll eine ganz neue Brücke über die Schlei entstehen

Quelle: yacht.de

Tagelang saßen etliche Segler in der vergangenen Woche in der Schlei fest: Die 1927 gebaute Klappbrücke bei Lindaunis ließ sich nicht mehr öffnen. Aufgrund der Hitze hatten sich massive Gestänge verzogen, der Mechanismus funktionierte nicht mehr.

mutlich östlich der alten errichtet wird, stündlich für die Passage von Yachten geöffnet werden.

Es war nicht der erste Defekt dieser Art, deshalb bestehen Pläne zu einem Neubau schon länger – aber nun werden sie offenbar mit erhöhtem Druck vorangetrieben. Wie die lokale Presse berichtet, liegen die entsprechenden Anträge beim Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr bereits vor. Möglicherweise, so heißt es in den Medien, könnten die Arbeiten schon 2015 beginnen, die Bauzeit wird mit zwei Jahren veranschlagt. Ein Drittel der Kosten übernimmt die Bahn, zwei Drittel das Land Schleswig-Holstein. „Wir sind mit etwa 20 Millionen Euro dabei“, erklärte Harald Haase, der Sprecher des zuständigen Ministeriums.

Die Pläne sehen getrennte Spuren für Bahn, Autos, Fußgänger und Fahrradfahrer vor. Wie gehabt, soll die neue Brücke, die ver-



Trauer um Hans-Otto Schümann

**Der Deutsche Segler-Verband trauert um Hans-Otto Schümann.
Der Ehrenpräsident des DSV, schon zu Lebzeiten eine Segellegende,
ist am Wochenende im Alter von 97 Jahren verstorben.**

Quelle: dsv.org

Schümann war eine der herausragenden Persönlichkeiten des Hochseesegelns, lebenslang Segler, Eigner und Skipper vieler Hochseeyachten mit dem präziösen Namen RUBIN. 1973, 1985 und 1993 gewann er in Südengland den Admiral's Cup, die inoffizielle Mannschaftsweltmeisterschaft. Eine besondere Wertschätzung wurde Schümann zuteil, als er als erster Deutscher nach Kaiser Wilhelm II. Mitglied im exklusivsten Yachtclub der Welt, der Royal Yacht Squadron, wurde.

Der Hanseat hatte sich aber nicht nur der Segelei verschrieben, sondern auch der Förderung des Segelsports. 42 Jahre lang war er Vorsitzender des Hamburger Segel-Clubs (HSC). Sein Wirken für den DSV begann 1952 als Gründungsmitglied der Kreuzer-Abteilung des Deutschen Segler-Verbandes. Von 1973 bis 1985 war er Vizepräsident mit dem Geschäftsbereich Freizeit- und Breitensport, von 1985 bis 1993 führte er als Präsident den Deutschen Segler-Verband. Aufgrund seiner großen Verdienste insbesondere um die

Nachwuchsförderung wurde er 1993 zum Ehrenpräsidenten des Deutschen Segler-Verbandes gewählt. 2007 erhielt er bei der Sportgala des Hamburger Abendblatts den Ehrenpreis für sein Lebenswerk.

Dr. Andreas Lochbrunner, Präsident des Deutschen Segler-Verbandes: „Wir haben die Nachricht mit großer Trauer aufgenommen. Mit Hans-Otto Schümann ist einer der ganz großen Segler von uns gegangen. Sein Einsatz für den Segelsport ist nicht hoch genug zu bewerten. Der Deutsche Segler-Verband wird sein Andenken stets in Ehren halten.“



Segel Club Unterelbe von 1929 e.V.

Sachtestieg 5, 22587 Hamburg

	Name	Telefon privat	Telefon beruflich
1. Vorsitzender	Oliver Fude	040/8 70 18 41	04103/8 00 28 11
2. Vorsitzende	Silke Häwecker	04103/91 89 83	04101/54 52 11
Kassenwart	Hans M.C. Paulmann	040/82 74 62	040/5 40 39 97
Segelobmann	Karl Rainer Babinski	040/8 22 31 50	
Schriftwart	Horst Kühl	04104/8 05 05	
Jugendwart	Ulrich Kade	04103/1 63 91	040/81 90 91 84

immer aktuell:

www.scu-elbe.de

SCU Flaschenpost

Redaktion	E-Mail: flaschenpost@segelclubunterelbe.de
Druck	MWW Medien GmbH, Sperberhorst 6, 22459 Hamburg www.druck-mit-uns.de
Gestaltung	Thees Mendt - Grafiker, Pinneberger Straße 93, 22880 Wedel Tel. 04103/1 88 27 65, E-Mail: post@mendtwerk.de

Beitragskonto: Hamburger Sparkasse, BLZ 200 505 50, Konto 1253128050
IBAN: DE24200505501253128050, BIC: HASPDEHHXXX

POLSTEREI

BONASTRE

INH. JAN PHILIPP SUAREZ BONASTRE

Unsere Leistungen:

Neuanfertigungen / Aufpolstern und Beziehen von modernen und historischen Möbeln / Boots- und Caravanpolster / Autopolster / Aufarbeitung von Gastronomie-, Hotel- und Objektmöbeln / Flugzeug- und Helikopterpolster / Sonnen- und Sichtschutz ...

Industriestr. 8 · 25421 Pinneberg

Telefon 04101/839 05 62 · Mobil 0176/34 85 29 34 · www.bonastre.de

Seewasserbeständige Propellerwellen aus Werkstoff 1.4462...

...und nicht aus sogenanntem „Nichtrostenden Stahl“

Wir liefern Propellerwellen aus dem Werkstoff 1.4462. Die guten mechanischen Eigenschaften und die sehr hohe Korrosionsbeständigkeit machen ihn zum optimalen Werkstoff für ihre Propellerwelle.

Durch seine besonderen Eigenschaften ist er auch hervorragend für die Verwendung in der chemischen und petrochemischen Industrie, den Einsatz in Meer- und Brackwasser und im Offshore-Bereich geeignet.

Der Werkstoff 1.4462 vereint hohe Betriebssicherheit und lange Lebensdauer.

Rohr-(Kolbenstangen),
Zylinderrohre,
Maschinenteile und
Spezialkolbenstangen

gehärtet · vernickelt
verchromt
auch in Edelstahl

Einzel- oder Serien-
fertigung, Fix- oder
Herstellungslängen,
Abnahmen durch
Germ. Lloyd, TÜV,
Norske Veritas etc.
einbaufertig – nach
Zeichnung oder Muster

RSK
Hamburg

RSK Stahl- und Fertigteile Produktions- und Vertriebs GmbH

Hasenkamp 1 · 25482 Appen · Tel. 04101-54 52 0 · www.rsk-stahl.de

