



Blinkfüer

*Segel-Club Oevelgönne
von 1901 e.V.*



Ausgabe 3/11

Vorbilder? Wir haben sie!



Von vielen Seiten hört man Klagen darüber, dass das Anspruchsdenken der Menschen sich immer mehr durchsetzt: jeder kennt seine Rechte, nur mit den Pflichten will sich keiner so recht auseinandersetzen. Speziell Vereine, die nicht mit Bezahlung auf die Motivation der für sie Tätigen Einfluss nehmen können, haben häufig Probleme, wenn es gilt ehrenamtliche Mitarbeiter zu finden. Das bloße Wiederholen des abgewandelten Kennedy-Zitates „Frage nicht, was Dein Verein für Dich tun kann, sondern was Du für Deinen Verein tun kannst“ reicht hier sicherlich nicht aus. Vielmehr braucht es eine Kultur, die das Mitpacken (vor)lebt. Wir sind in der glücklichen Lage, dass wir solche Vorbilder haben! Kameraden, die angesichts eines festgestellten Problems nicht einfach den Vorstand informieren (was ja auch schon toll ist!), sondern gleich eine Lösung mit anbieten: so geschehen vor drei Wochen. Hörbi ruft an und erzählt mir, dass zwei Bohlen der Schwertgrube kaputt seien, und auch die übrigen marode! Er habe in Halle 3 passende Bohlen entdeckt, die Harald gehören. Wenn jemand Haralds „OK“ besorgt, würden Hörbi und Peter (mit dessen Kettensäge) sich ´drum kümmern. Eine Woche später liegt eine Lage neuer Bohlen über der Grube! Bessere Mitglieder kann sich kein Vereinsvorstand wünschen! Verschärftes Dankeschön!



letztes Handanlegen

Das diese Einsatzbereitschaft nicht nur unter unseren Rentnern verbreitet ist, zeigt auch die Aktivität unserer Ex-Kuttersegler (Seite 13).

Wer über Vorbilder im SCOe spricht, kommt man auch an Toddy nicht vorbei! Unermüdlich ackert er für uns alle, und neben organisatorischen Dingen im Zusammenhang mit unserem Schlengelprojekt hat er auch vieles (wie die Montage des Verbindungssteiges und der Poller) gleich selbst erledigt.

Wenn sich möglichst viele an diesen und anderen Vorbildern ein Beispiel nehmen, mache ich mir keine Sorgen um unsere Zukunft!

Ich wünsche Euch allen eine tolle Segelsaison!
Petrus



Inhaltsverzeichnis

Vorbilder? Wir haben sie!	Seite 1
Annonce Fa. Yachtprofi.de	Seite 2
Annonce Fa. Optiker Sander	Seite 2
Inhaltsverzeichnis	Seite 3
Protokoll der Aprilversammlung	Seite 4-7
Einladung zur Maiversammlung	Seite 7
Neuer Schlengel: der Endspurt!	Seite 8-10
Ansegeln 2011/Termine 2011	Seite 11
Die Optikids segeln schon	Seite 12
Wie früher... Winterarbeit am Kutter	Seite 13
Sommerpause für die Blinkfuer Redaktion	Seite 14
Gratulationen im Sommer 2011	Seite 15
Nordseeartikel Überschrift ändern	Seite 16-20
Sommertour 2010 mit LILLY	Seite 21
Buchbesprechung	Seite 22
Annoncen Arne Krogmann Elektronik Service, Rechtsanwälte Krüger	Seite 23
Impressum	Seite 24



Neuer Schlengel: der Endspurt!

Nachdem die außerordentliche Hauptversammlung am 13.01.2011 einstimmig (!) die Erhebung der Umlage beschlossen hatte und in der Woche darauf vom Hamburger Sportbund das „OK“ zur Auftragserteilung erteilt worden war, gaben wir am 24. Januar weitere 30 Meter Betonschlengel in Auftrag. Die Konditionen entsprachen denen unseres Auftrages von vor zwei Jahren. Als Liefertermin war Ende März vereinbart. Damit sollte sicher gestellt werden, dass möglichst schon für die Abslip-Saison der reparaturbedürftige Holzschlengel der Vergangenheit angehört! Der Informationsfluss seitens des Herstellers war sehr dürftig, und Ende Februar wurden wir etwas unruhig. Auf Nachfragen kamen zwar beruhigend gemeinte Antworten, die aber bei uns mangels konkreter Fakten die beabsichtigte Wirkung verfehlten. Zu einer Zeit, zu der die Produktion schon hätte begonnen haben sollen, war dies augenscheinlich noch nicht der Fall.

Auch die vereinbarten Voraussetzungen für die erste vom SC0e zu leistende Abschlagszahlung waren seitens des Herstellers noch nicht erfüllt. Dennoch drängte er auf Bezahlung der Abschlagsrechnung. Zahllose Emails gingen hin und her, ohne dass es wirklich voran ging. Mittlerweile war der 20. März verstrichen, und unsere Unruhe nahm zu. Es wurde klar, dass sich der Liefertermin zumindest etwas verzögern würde. Zur Beruhigung erhielten wir am 30.03. per Email erste Fotos von der Produktion:



hier ist die Form vorbereitet zum Betonieren

Neuer Schlengel: der Endspurt!



Nachdem nun sicher war, dass an „unserem“ Schlengel gearbeitet wurde, bemühte sich Toddy um konkrete Terminabsprachen, da wir ja selbst für das Kranen der Teilstücke vom Tieflader ins Wasser sowie die Überführung vom Kai des Logistikzentrums Dradenau zu unseren Pfählen zu sorgen hatten. Parallel ersannen wir eine für beide Seiten akzeptable Regelung der Bezahlung. Schließlich einigten wir uns auf eine Barzahlung von 80 % vor Ort in Rostock unmittelbar vor Auslieferung. Nach kleinen Problemen bei der Beschaffung von 35.000 € in bar machten wir uns am 4. April mit gut gefülltem Portemonnaie auf den Weg. In Rostock besichtigten wir in der Fabrikationshalle unsere beiden „Neuen“.



Im Vordergrund das eine Teilstück, im Hintergrund das zweite. Die soliden eingegossenen Augen dienen zur Verbindung mit der bestehenden Anlage mittels kräftiger Ketten.

Bei der Gelegenheit sahen wir einen anderen Schlengel in der Vorbereitung:



Es wird sehr viel Eisengeflecht in die Form gebracht. An dem Geflecht sind die Halterungen für Verbindungen, Poller, Scheuerleisten und andere Bauteile verschweißt.

Das Bargeld wechselte nach gründlichem Zählen den Besitzer, wir erhielten ein Papier, das den SCOE als Eigentümer der Schlengel auswies. Am Dienstagabend startete der Transport mit Sondergenehmigung Richtung Hamburg. Mittwoch war offiziell Treffen um 7:00 Uhr am Köhlfleet



Neuer Schlengel: der Endspurt!

Toddy war schon gegen sechs da, und um sieben war schon die ganze Truppe aktiv: gut zehn Segelkameraden, in der Mehrzahl aus der Crew, die schon vor zwei Jahren den Betonsteg in Empfang genommen hatte, bereiteten die Entfernung des Holzschlengels vor. Toddy war auf dem Gelände von Eurocargo. Der Kran griff sich nacheinander die Schwergewichte und hievte sie sanft in s Wasser. Dort wartete schon ein Teil der Crew an Bord von „Hein“, der Barkasse von Uwe Koopmann, SCU, der uns freundlicherweise wieder half!



...ob er wohl schwimmt?

Alles klappte super, als eingespieltes Team waren wir schneller als beim letzten Mal. Gegen 13:00 Uhr lag der neue Schlengel an seinem Platz, und wir gönnten uns eine Pause.

„Hein“ mit beiden Schlengeln

Dank unermüdlicher Anstrengungen hatte Toddy einen Käufer für den Holzschengel gefunden, so dass auch diese „Altlast“ nachmittags verschwand. Was fehlte waren noch die Poller und der Verbindungssteg vom alten auf den neuen Schlengel. Inzwischen ist alles geliefert und von Toddy montiert. Ihm, Uwe Koopmann, unseren „Nachbarn mit Kran“ sowie allen weiteren beteiligten Helfern gilt unser großer Dank!

Petrus

eine sichere Sache: der Verbindungssteg von alt nach neu



Termine 2011



07./08. Mai. Gemeinsames Ansegeln mit der SVN nach Stade (mit ergänzter Info zum Ablauf) !!!

Am Samstagvormittag wird die Regatta „Rund um die Wurst“ vom Hamburger Yachthafen aus gestartet. Die Steuer-mannsbesprechung findet um 09:30 Uhr vor dem Wettfahrtbüro der Halle 1 statt.

Die Regattabahn wird je nach Wind und Wetter kurzfristig festgelegt und jeder misst seine Zeit selbst.

Für diejenigen Segelkameraden, die schon am Freitag nach Stade fahren gibt es dort am Samstagvormittag eine Stadtrallye. Am Nachmittag wird es einen kleinen Umtrunk auf dem Steg geben und zu um 18:00 Uhr ist das Theodor-Hermann-Zimmer im „Inselrestaurant Heinz Bartsch“ gebucht wo wir gemeinsam schlemmen können.

Dort werden dann auch die Preise zur Regatta bzw. Rallye vergeben.

Es wird für den Abend eine verkleinerte Auswahl an Speisen geben.

Als kleiner Vorgeschmack kann die Homepage des Restaurants besucht werden unter:

<http://www.insel-restaurant.de>

Wir hoffen auf zahlreiches Erscheinen und tolles Wetter!!!

NW in Stade am Samstag, den 07.05.2011 um 14:10Uhr, am Freitag ca. 30 min eher.

20. Aug. Absegeln & Schlengeleinweihung und Vieles mehr im Köhlfleet

Wir wollen in diesem Jahr die Tradition brechen und das „Sommergrillen“ zum Köhlfleet verlegen. Es gibt Einiges zu feiern und eines davon wird der neue Schlenkel sein. Weitere Infos folgen !!

17. Sept. Pagensandregatta

Natürlich mit anschließender Preisverteilung und Party in der Halle 3 des Hamburger Yachthafens dazu benötigen wir wie in jedem Jahr eure Mithilfe....



Saisonauftritt mit der Optigruppe

Nachdem wir bis zu den Hamburger Frühjahrsferien Anfang März bei einigen Vormittagen Theorieunterricht im Clubheim ordentlich die Kenntnisse aufgefrischt haben, ging es dies Jahr zu den ersten Trainingseinheiten auf den Köhlfleet. Dank strahlendem Sonnenschein konnten wir bereits ab dem 19. März segeln und hatten bis zur Öffnung des Fluttores bereits 3 Segeltage hinter uns. Der frühe Start war auch ein wenig dadurch gekommen, dass die erste große Wettfahrtserie in Oortkaten beim Segel-Club Vierlande bereits am ersten Aprilwochenende startete. Da wollten wir ja nun nicht gänzlich ungeübt aufschlagen. Die Regatta beim SC4 war gut besucht. 120 Optisegler in den Gruppen A und B starteten zum ersten Teil der Hamburger Meisterschaft bei Sonne und flauen Winden.

Nach 4 Wettfahrten hat Svenja Schlotfeld mit Platz 22 von 70 nur knapp das erste Viertel verpasst, Linnea erreichte einen beachtlichen 43. Platz und Svea Wrede wurde in A 44. von 55. Die Wochenenden wurden allerdings nicht nur zum Segeln genutzt: Etliche Kinder haben auf dem Gelände ihre Boote poliert und die Ausrüstung kontrolliert. So sind wir jetzt fast vollständig startklar, wenn es ab dem 19. April im Yachthafen wieder mit allen drei Gruppen aufs Wasser geht. Elkes Anfängergruppe war Ende März noch im Bahrenfelder Reemtsma-Bad, um auszuprobieren, wie man einen Opti kentert und vor allem auch wieder aufrichtet und leer öst. Zusammen mit der SVAOe und dem SCU ist das eine lustige Veranstaltung, die den Kindern die Angst vor einer Kenterung nimmt und obendrein viel Spaß macht.



die Optis hinter der Starlinie auf dem Oortkatener See



Linnea und Svea Wrede nach den Regatten

Jens Wrede

Wie früher... Winterarbeit an der „Möwe“



Samstagmorgen war es mal wieder wie früher. Früher war, als wir alle noch aktiv Kutter gesegelt sind. Wir, sind in diesem Fall: Anni, Andrea, Philipp, Stef und Tjark.

Für alle von uns war es mal wieder viel zu früh. Auch der Anlass der uns an diesem Samstagmorgen im Club zusammen gebracht hat, hat keinen von uns so richtig vom Hocker gerissen. Auf dem Programm stand schleifen, schleifen, schleifen, in jeglicher Form an-, ab-, fein, grob, nass, trocken. Nachdem die Vorgehensweisen dann geklärt waren und wir dann doch angefangen hatten, mussten wir feststellen, dass es eigentlich gar nicht so schlimm ist mal wieder Winterarbeiten zu machen. Wir konnten draußen in der Sonne arbeiten und hatten viel Spaß dabei.

Schon nach kurzer Zeit machte sich Hunger und Erschöpfung bemerkbar, da das erste Etappenziel, das Schleifen von Masten und Spieren, erreicht war konnte diesen Bedürfnissen ohne schlechtem Gewissen nachgegangen werden. Auch wenn es- wie immer- nach dem Essen schwer war wieder anzufangen, haben wir am Nachmittag doch noch einiges geschafft.

Um 16.30Uhr wurde die Arbeit dann endgültig eingestellt und wir waren mit unserer Leistung doch sehr zufrieden. Der Kutter war soweit komplett geschliffen, so dass Anni und Andrea am Sonntag „nur noch“ lackieren mussten.

Nun stellt sich jedoch die Frage: Wieso machen die Ex-Kuttersegler die Winterarbeit? Es ist zur Zeit leider so, dass es keine Mannschaft für den Kutter gibt und damit auch Niemanden der Winterarbeit macht. Wir haben uns überlegt, dass die Chancen einen Kutter neu zu besetzen deutlich besser stehen, wenn das Schiff in einem vernünftigen Zustand ist. Zum Glück war die „Möwe“ im Herbst auf der Handseboot und wurde dafür von Vereinskollegen schon ein wenig aufpoliert, so dass wir uns auf die wesentlichen Arbeiten konzentrieren können. Unterm Strich haben wir uns alle gerne nochmal an Früher zurück erinnert, und hoffen natürlich, dass wir es schaffen den Kutter diesen Sommer wieder auf die Elbe zu bringen.



Bootsarbeit in der Sonne

Andrea Friedrichs



Sommerpause für die Blinkfuer Redaktion

Es ist wie jedes Jahr: während die Einen noch schleifen und lackieren haben die Anderen schon erste Regattaerfolge erzielt, auch die Sommertouren des letztem Jahres sind noch nicht in Vergessenheit geraten, und den SCOe Mitgliedern, die in den Sommermonaten einen runden oder besonderen Geburtstag feiern gelten schon jetzt unsere besten Wünsche. Mit diesen Bildern aus der Jugendarbeit des SCOe verabschiedet sich die Blinkfuer Redaktion in die Sommerpause. Das nächste Blinkfuer erscheint, wie gewohnt, im August. Wir wünschen allen eine schöne Segelsaison 2011.



Winterarbeit vor dem Schuppen...dieses Jahr die EX- Kuttersegler



Optis segeln auf dem Köhlfleet...im Frühjahr 2011

Gratulationen im Sommer 2011



Die besten Wünsche gelten unseren Mitgliedern, die in den kommenden Wochen einen runden oder besonderen Geburtstag feiern können!



Jan-Henning	Sander	3	5	45
Hanspeter	Willruth	7	5	75
Harald	Kreiner	10	5	71
Ruth	Mextorf	10	5	88
Ingo	Jessel	16	5	55
Hans-Georg	Karsunke	17	5	72
Heidi	Ehlers-Behnke	18	5	70
Klaus	Hinrichsen	23	5	73
Clausjürgen	Lindemann	29	5	81
Herbert von	Dein	31	5	65
Werner	Krenz	14	6	78
Sebastian	Rübcke	14	6	30
Karin	Kämper	15	6	60
Ernst-Dieter	Haas	17	6	75
Uta	Latarius	18	6	50
Joachim	Raschka	27	6	50
Klaus	Schulze	1	7	73
Robert	Mutmann	13	7	45
Bärbel	Untermann	15	7	65
Günter	Hesse	18	7	80
Sebastian	Micka	25	7	20
Bastian	Maziull	27	7	30
Volker	Börger	28	7	55
Gerd	Lorenzen	29	7	79
Anne-Dore	Behrens	4	8	75
Carsten	Buhr	8	8	45
Angelika	Hoffsommer	8	8	65
Jessica	Gelbke	9	8	25
Werner	Janssen	18	8	70
Eva	Karsunke	18	8	30
Sven-Ove	Baumgartner	21	8	50
Jörg	Väterlein	23	8	70
Hilma	Fock	30	8	70
Franz	Schmidt	1	9	76
Tjark	Marschatz	4	9	20



Es kommt immer besser als erwartet- Die Nordsee im Uhrzeigersinn

Der Kanal selbst, in erster Linie eine Touristenattraktion, macht einen äußerst gepflegten Eindruck. Um die Schleusen herum hat man den Eindruck, sich im Vorgarten von geschätzten Freunden zu befinden. Weiter an Hängen entlang geht es durch eine ständig wechselnde wunderschöne Landschaft, speziell für uns bei herrlichem Sonnenschein. Offensichtlich wird der künstlich angelegte Kanal über die höher gelegenen natürlichen Seen mit Wasser gefüllt. Mehrfach stürzen an seitlichen Überläufen Wassermassen beängstigend in die Tiefe der nebenher verlaufenden Schlucht. Majestätisch dann die hohen Berge auf beiden Seiten des 20 Meilen geradeaus sich hinziehenden kaum 2 Meilen breiten Loch Ness. Es gibt nur 2 Windrichtungen, von vorn oder achtern. Wir hatten 6-7 Windstärken von hinten und waren nur mit der Fock in knapp 3 Stunden am anderen Ende in Fort Augustus, eine Touristenhochburg mit urigen Pubs und einer großen gut erhaltenen Klosteranlage. Beim Abendessen jagten über Loch Ness heftigste Schauerböen. Über mehrere Schleusen ging es weiter bergauf. Die danach folgenden natürlichen Gewässer sind umgeben von einer Hochgebirgslandschaft, wie ich sie von Gebirgsseen in den Alpen kenne. Das üppige Grün ist deutlich spärlicher, die Landschaft wirkt karger, einsamer und faszinierend in ihrer einmaligen Abgeschlossenheit und mitten drin ein schottischer Fischkutter auf dem Weg zum Atlantik.

Kurz vor der schottischen Westküste geht es zügig bergab. Neptune's Staircase mit 8 Schleusenkammern hintereinander gewähren 2 Stunden Zeit um mit anderen Seglern über das Woher und Wohin zu diskutieren, um Erfahrungen auszutauschen und Tipps für die Weiterfahrt zu geben, alles im Anblick des schneebedeckten Ben Nevis bei Sonnenschein.

Und dann die überraschend grüne herrlich bunte Küstenlandschaft der Westküste! Wieder parkähnlich wie in den Rosamunde-Pilcher-Filmen mit vereinzelt prunkvollen Anwesen. Vielleicht auch deshalb, weil immer noch permanent die Sonne schien und das in Schottland! und bei einem Barometerstand knapp über 1000mmHg!, während zeitgleich in Südeuropa und Deutschland wolkenbruchartige Regengüsse niedergingen.

Ab hier hatte jeder von uns besuchte Ort seine eigene Whiskydestillerie, z.B. Oban und Tobermory. Tobermory im Norden der Insel Mull gelegen, ist ein malerischer Ort mit bunten Häusern am Hang einer Bucht, der an die Amalfiküste erinnert. Dort im „Cafe Fish“ sind wir von drei dynamischen jungen Fischerfrauen mit Meeresfrüchten der Region köstlich versorgt worden, entsprechend ihrem Slogan: „From our boat to your plate, the only things frozen are the fisherman“.

Es kommt immer besser als erwartet- Die Nordsee im Uhrzeigersinn



11. Juni 2007: Ein Pub in Oben

Für die Weiterfahrt von hier bieten sich 3 Möglichkeiten an. Sicher ist es reizvoll nach Süden über die irische See zurückzusegeln oder über die äußeren Hebrieden hinten rum weiter nach Norden oder zurück. Wir aber haben den Törn hier verabredungsgemäß unterbrochen.

Als glücklich verheiratete Familienväter darf bei derartigen Unternehmungen die Familie nicht zu kurz kommen. Der Skipper ließ seine Ehefrau einfliegen, um mit ihr gemeinsam den Kaledonienkanal noch einmal mit mehr Zeit zu genießen, denn für sie ist die Nordsee kein Segelrevier. Ich flog zurück, um mit meiner Frau auf unserem Schiff in Strande, wie schon seit Jahren, die Kieler Woche zu feiern. Beide Varianten sind erwähnenswerte Kompromisslösungen, wie Segelschiffe genutzt werden können, wenn die Ehefrauen keine begeisterten Seglerinnen sind, was ja vorkommen soll.

So bin ich 10 Tage später in Inverness wieder eingestiegen. Im ersten Teil der Reise waren wir entsprechend einer Doppelkopfrunde zu viert. Im zweiten Teil der Reise haben wir zu dritt Skat gespielt.



Es kommt immer besser als erwartet Die Nordsee im Uhrzeigersinn



12. Juni 2007: Eine Ankerbucht in Loch Aline

Auf dem weiteren Weg nach Norden fand ich das Seegebiet um die Orkney Inseln navigatorisch besonders anspruchsvoll. Gewaltige Gezeitenströme laufen nicht nur durch den berühmten Pentland Firth sondern auch quer durch die gesamte Inselgruppe. Natürlich haben wir gelernt, wie man das berechnet, einfacher ist es, man fragt einen einheimischen Fischer, der einem exakt sagt, auf welche Landmarke zuzufahren ist, um die gewünschte Durchfahrt zu treffen. Oder man hat einen Kartenplotter und peilt mit seiner Hilfe das gewünschte Ziel an. Dabei darf man sich nicht wundern, wenn das Schiff ganz woanders hinfährt und teilweise über 30° durch den Stromversatz vom direkten Kurs abweicht.

Weiter zu den Shetlands bietet sich die kleine Insel Fair Isle als ein Zwischenstopp an. Schon vor Jahren hat mich diese Insel 2 Wochen lang, als Wendemarke der Regatta von Newport nach Cuxhaven (DCNAC) magisch angezogen, nicht ahnend, dass es dort überhaupt einen Hafen gibt. Aber zwischen 2 Felsen tut sich eine kleine Bucht auf, in der geschützt hinter einem weiteren Felsen eine kleine Betonpier das Festmachen des Postdampfers ermöglicht. Die nicht allzu weit entfernte Vogelwarte bietet eine Dusche und Informationen über die Vogelwelt, wenn man mehr als nur Natur und Schafe erleben möchte.

Es kommt immer besser als erwartet- Die Nordsee im Uhrzeigersinn



Lerwick auf den Shetlandinseln ist bei Sonne ein idyllisches Städtchen. Es lohnt ein Ausflug zu den prähistorischen Fundstätten im Süden der Insel. Man bekommt ein Gefühl dafür, wie in der Bronzezeit Menschen auf dem „Jarlshof“ gelebt haben, es ist „A walk through the past“. Anders, aber sehr eindrucksvoll, war auf den Orkneys „Skara Brae“ mit seinem steinzeitlichen Dorf und darüber die verschiedensten Siedlungsschichten bis in die Neuzeit.

Von Lerwick fährt am späten Vormittag ein Postbus dorthin. Für die Rückfahrt abends bleibt genügend Zeit entlang der Küste über grüne Wiesen mit gelben Blumen zum Leuchtturm hoch auf den Kap Sumburgh Head zu wandern, um dort die bunten papageiähnlichen Puffins zu bewundern. Wenn hier die Sonne im Meer versinkt, wie wir es erleben durften, entwickelt sich die End-of-the-World-Atmosphäre.

Offensichtlich aus den gleichen Gründen, die uns veranlassen nach Helgoland zu segeln, kommen viele Segler aus Norwegen nach Lerwick. Durch die spontanen Kontakte mit gegenseitigen Bordbesuchen inklusiver Bootsbesichtigung ergaben sich viele Möglichkeiten, nach Zielen für uns in Norwegen zu fragen. Viele gute Tipps und Hinweise wurden uns unterstützt mit Handbüchern und speziellen Seekarten mit auf den weiteren Weg gegeben.

Im Schnitt 36 Stunden dauert die Überfahrt nach Norwegen mit einer Nacht dazwischen, in der es im Sommer kaum richtig dunkel wird. Das Hauptfahrwasser nach Bergen ist nicht zu verfehlen, wenn man den Kreuzfahrtschiffen hinterherfährt. Spannender ist es, ein Nebenfahrwasser zu wählen. Dabei segelten wir unbeeindruckt von den vielen Rockies um uns herum, auf ein winziges Lichterhäuschen zu, immer zweifelnd, ob es nicht doch ein exponiertes Ferienhaus sein könnte. Erst als wir mehrere davon gesehen hatten, waren sie bei gleicher Bauweise später auch tagsüber sofort zu erkennen. Nur dem GPS vertrauend, fuhren wir auf die Steine zu, bei beruhigenden 100 Meter Wassertiefe, um dann eine Brücke hinter dem nächsten Felsen zu entdecken, unter der wir durch mussten. 16 Meter Brückenhöhe steht in der Seekarte, ist aber auch an der Brücke vermerkt. Bei einem 13 Meter hohen Mast verbleiben 3 Meter Platz. Das, von unten am Mast nach oben gepeilt, wenn man derartige Durchfahrten nicht gewohnt ist, führt dazu, sicherheitshalber einen Kringel zu fahren. Erst nach dem nochmaligen Blick in die Seekarte und der Feststellung, dass die Angaben dort mit den auf dem Schild an der Brücke übereinstimmten, trauten wir uns weiterzufahren. Wieder nur ein kleines Stück weiter entdeckten wir überall idyllische Ferienhäuser mit privaten Bootsanlegern. Das gleiche in einem winzigen Naturhafen hinter hohen Felsen. Unsere suchenden Blicke wurden erkannt. Ein älterer Mann zeigte kurz auf einen



Es kommt immer besser als erwartet- Die Nordsee im Uhrzeigersinn

etwas verfallenen Anleger, um uns mit einem Kopfnicken zu erlauben, dort festzumachen, bevor er wieder wortlos verschwand.

Nach Bergen muss man eigentlich nur fahren, um festzustellen, dass es dort immer noch regnet, oder dass die Norwegerinnen spinnen, wenn sie mit freiem Bauchnabel und bloßem Rücken bei Regen und Schauerböen Mitsommer feiern.

Daher sind wir gleich weiter zu der Insel Hisoya, von der uns die norwegischen Segler in Lerwick folgende Geschichte erzählt haben:

Anfang des letzten Jahrhunderts lebte ein deutscher Arzt in der Region. Er wollte die einheimischen Fischer davon überzeugen, Bäume auf den Scheren zu pflanzen. Offenbar hat er sie damit so genervt, dass man ihm schließlich eine Insel schenkte, damit er seine Idee selber verwirklichen konnte. Die Insel, Durchmesser ca. 300m, ist inzwischen urwaldähnlich mit überwiegend Nadelhölzern zugewachsen, sodass man den Himmel nicht mehr sehen kann. Sie ist unbewohnt und wird offensichtlich oft von Schiffen besucht, auf denen romantische Erlebnisse gefragt sind. Man sollte die Insel umfahren, um den Holzsteg zu finden, an dem wir festmachten. Viele eingeritzte Herzen lassen erahnen, wie wohl sich dort Besucher gefühlt haben.

Die nächste Empfehlung weiter auf dem Weg nach Süden war Espewaer, eine Gruppe von Scheren am Eingang zum Hadanger Fjord. Mittendrin hatte früher eine riesige Heringsfangflotte ihren Ausgangshafen. Heute leben hier nur noch wenige Einheimische in bunten Holzhäusern. Es gibt einen Kaufmann und davor an der Pier jeden Abend eine Ansammlung von Segel- und Motorbooten. Wichtig ist zu wissen, dass immer gegen 17 Uhr ein noch verbliebener Fischer frische Krabben anlandet, die er an die Gastlieger noch warm verkauft. Nach dem Pulen wird genussvoll gegessen, um dann gemeinsam zu feiern und zu singen: „An der Nordseeküste am plattdeutschen Strand“.....Nur auf norwegisch natürlich.

Der zweite Teil der Reise war für mich in Hagesund nördlich von Stavanger zu Ende.

Mit der Fähre nach Hanstholmen und Bus und Bahn über Flensburg nach Hamburg war die Abreise wie die Anreise mit dem Flugzeug von Hamburg über Amsterdamm nach Inverness etwas mühselig, aber zeitlich nicht länger.

Zusammen mit seiner Schwester segelte der Skipper über Skagen, die Ostsee und durch den Nord-Ostsee-Kanal nach Hause.

Ein Reisebericht von Fritz Reinecke, vorgelegt von Jörg Väterlein.

Sommertour mit LILLY 2010



Besatzung: Joschi, Uta

Anfang Juli geht's in Wedel los, Richtung Ostsee. Sonntagabend, 4.7. legen wir in der Schreiber Marina in Rendsburg an. Dies ist der Starhafen für Morgen, um nonstop gen Osten zu Segeln, wenn der Kanal hinter uns liegt. Gleichzeitig dann auch meine 1. Seefestigkeit-Teststrecke in diesem Jahr! Seit vielen Jahren probiere ich jedes Jahr Neues aus, um meine Seekrankheit irgendwann einmal ganz zu besiegen. Viele Landratten wundern sich immer wieder, dass ich mit diesem Handicap überhaupt noch so segelbegeistert bin.

Um 13.00 Uhr haben wir in Kiel durchgeschleust. WNW 2-3 und Sonnenschein sind beste Bedingungen für den 1. großen Törn. Hinter Laboe geht der Spi hoch und wir kommen gut voran. Der Wind legt im Laufe des Nachmittags kräftig zu, so dass wir zeitweise ins glitschen kommen und schneller, als normale Rumpfgeschwindigkeit laufen. Gegen 20.00 hat es so aufgeblies, dass wir ihn weg nehmen, um etwas in Ruhe, Essen zu kochen. So segeln wir mal wieder bei Dämmerung im Fehmarnsund, wie auch schon ähnlich in den letzten zwei Jahren. Gegen 4.30, es weht inzwischen mit 6 aus NW, reffen wir das Groß. Ich kaue inzwischen mal wieder das eine oder andere Stückchen Ingwer, pur. Das hatte

im letzten Sommer ganz gut geholfen. Leider ist mir, trotz ein paar Stunden Schlaf mal wieder hundeelend und ich habe das gute Essen von Gestern Abend schon wieder geopfert. Joschi legt sich etwas hin. Ich hänge, mit einer Hand steuernd ständig über der Reling. Das geht nur relativ begrenzte Zeit. Um 7.00 reffen wir wieder aus. Das Wetter sieht gut aus! Joschi steckt Meilen ab, 56sm wären es noch bis Rönne, Bornholm. Aber mein Zustand bessert sich leider gar nicht, deshalb brechen wir leider mal wieder die Reise für heute ab und nehmen Kurs auf Glove, Rügen, wo ich mit weichen Knien um 12.30 den Anleger fahre. Es ist wirklich zu ärgerlich, dass ich mal wieder sterbenskrank geworden bin. Aber hier werde ich, noch am selben Nachmittag, nach ein paar Stunden Erholungsschlaf, das nächste und bis jetzt beste Anti-Seekrankheitsmittel bekommen!

...Fortsetzung folgt





Buchbesprechung

Buchtipps: "Lockruf der Südsee" Chaoten im Pazifik

Mit dem selbsternannten "besten Skipper der Welt" soll es auf der "Barfußroute" durch den Pazifik in die Südsee gehen, doch die Schwierigkeiten fangen schon beim Einchecken an. Im Panamakanal wird die Yacht beinahe versenkt, Monsterwellen, Haie und eine illegale Fangflotte machen das Chaos perfekt. Nach einigen Komplikationen beim Abflug von München kommt Mark in Panama und auf der „TIME´N PLACE“ an. Mit Tango Delta, dem „besten Skipper der Welt“ und der Navigatorin und engagierten Biologin Doc Holiday will er auf der "Barfußroute" über *den Pazifik in die Südsee segeln - der, reinsten* Sonntagsspaziergang. meint der Skipper

Lässig geht er den Törn an. Doch so erholsam, wie er und seine Crew sich das vorgestellt haben, wird es dann doch nicht. Bereits im Panamakanal wird die Yacht beinahe versenkt. Zudem ist Tango Delta dem Schatzjagdfieber erlegen. Dadurch bringt er seine Mannschaft immer wieder in kuriose und gefährliche Situationen. Bereits auf dem ersten Teil des Törns vernichtet ein Blitz die gesamte Bordelektronik. Und nur dank des Erfindungsreichtums der genialen Navigatorin schaffen es die drei erst einmal bis zu den Galapagosinseln. Weit draußen auf dem offenen Ozean läuft die Yacht dann nachts in einem dichten Algenfeld auf eine "schwimmende Insel" - einen Container - auf. Tagelang kämpfen die Segler unter Einsatz ihres Lebens darum, die TIME'N PLACE wieder flott zu bekommen. Monsterwellen, Begegnungen mit Haien und illegale Fangflotten tun ein Übriges, damit es Skipper und Crew nicht langweilig wird. Und am Ende gibt es in der zauberhaften Inselwelt der Südsee noch eine erstaunliche Überraschung...

Mark Enders "Logbuch der Südsee"

158 Seiten, 10 Illustrationen, Format 12 x 18 cm, gebunden mit Schutzumschlag Euro (D) 12,90 (ISBN978-3-7688-2636-5)

Oelius Klasing Verlag, Bielefeld

Erhältlich im Buchhandel oder unter der Hotline (0521) 559 955

Ihr Ansprechpartner: Christian Ludewig, Telefon (0521) 55 99 02, Fax (0521) 55 99 01

E-mail: c.ludewig@delius-klasing.de

Oelius Klasing Verlag, Siekerwall 21, 33602 Bielefeld, www.delius-klasing.de

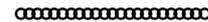
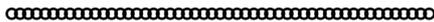
Annoncen Rechtsanwälte Krüger/ Arne Krogmann Elektronik Service



Rechtsanwältin
CLAUDIA KRÜGER
Emkendorfstraße 12, 22605 Hamburg
Tel.: 040 / 880 99 510
Mobil: 0173 / 23 909 21
email: attorney.CK@t-online.de

Tätigkeitsschwerpunkte:
Ehe- und Familienrecht
Erbrecht
Verkehrsrecht

Notar
Klaus-Th. KRÜGER
Rechtsanwalt
Ohechaussee 9, 22848 Norderstedt
Tel.: 040 529 69 02 / 03
email: kanzlei@hkt-jur.de



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



kompetent & preiswert

Arne Krogmann Elektronik Service · Adalbert-Stifter-Strasse 41 · 22880 Wedel
Tel: 04103-80 31 980 · Fax: 04103-80 31 981 · Mobil: 0172-45 32 32 4
email: arnekrogmann@gmx.de

ARNE KROGMANN
Elektronik Service



Blinkfuer Nr. 3/2011, 67. Jahrgang

Impressum

Herausgeber: Segel-Club Oevelgönne von 1901 e.V.
Geschäftsstelle: Pestalozzistr. 9, 22880 Wedel
Tel.: 04103/ 15 4 16
Internet: www.scoe.de,
e-mail: webmaster@scoe.de

Bank: Postbank Hamburg, Kto.-Nr.:181 450-209,
BLZ 200 100 20

Redaktion: Karen Krause, Kantstrasse 36, 22880 Wedel
Tel.: 04103/ 81030
e-mail: blinkfuer@scoe.de,
Wibke Jaufmann
Tel.:040/3898164
e-mail: Wibke-S@gmx.de

Clubhaus: Antwerpenstrasse 19, 21129 Hamburg
Tel.: 040/740 15 04

Druck:: Umschlag: Wascheck-Druck, Hamburg
Innenteil: DATA 2000 GmbH

Titelbild: John Bassiner, Hamburg
Auflage: 300 Stück

Das Blinkfuer erscheint 7x jährlich.

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Leserzuschriften müssen mit vollem Namen gekennzeichnet sein und drücken nicht unbedingt die Meinung der Redaktion aus. Eine eventuelle Kürzung bleibt vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit vorheriger Genehmigung des Herausgebers.

Redaktionsschluss für Blinkfuer 4/2011 ist 01.08.2011

Bitte beachten Sie die Angebote unserer Inserenten!