Blinkfüer

Segel-Club Oevelgönne von 1901 e.V.

Ausgabe 7/10

…..nach der Saison ist vor der Saison....

Nachdem die „Möwe“ von ihrem Ausflug zur Hanseboot zurück im Schuppen ist, konnten jetzt die letzten Schiffe ihre vorgesehenen Plätze einnehmen, so dass unser Winterlager nunmehr komplett ist. Fast komplett, da die beiden Sharpies am letzten Wochenende vor dem Advent noch zu den „letzten Helden“ gehören und an der gleichnamigen Regatta beim BSC auf dem „Mühlo“ teilnehmen wollen. Danach wird es vorweihnachtlich im Clubhaus, wenn am 1. Advent unsere Senioren bei Kaffee und Kuchen Erinnerungen auffrischen.

2010 neigt sich gefühlt sehr schnell dem Ende zu, und der SCOe kann zufrieden zurückblicken!

Die Planung des nächsten Jahres rückt in den Focus:

Die vorgesehene Anschaffung eines weiteren Betonschlengels als Ersatz für den Holzschlengel wirft ihre Schatten voraus. Um die vom Vorstand geplante Finanzierung umzusetzen, bedarf es eines Beschlusses einer Hauptversammlung, da nur diese nach unserer Satzung Umlagen beschließen darf. Damit wir mit der Abwicklung nicht zu spät ins neue Jahr kommen, wird es eine außerordentliche Hauptversammlung im Januar geben, die sich ausschließlich mit diesem Thema befasst (Einladung dazu siehe Seite 7).

Die „normale“ Hauptversammlung wird dann wie üblich stattfinden.

Für die Jugendabteilung gilt es, die Zusammensetzung der Trainingsgruppen und -termine abzustimmen und möglichst viele Trainer für die Mithilfe zu begeistern.

In Sachen Elbvertiefung sind die Presseberichte aktuell wieder häufiger geworden, meist mit dem Tenor: „wie kann es nur angehen, dass es so lange dauert“ bis hin zu mehr oder weniger konkreten Drohungen einzelner Reedereien, bei nicht abgeschlossener Vertiefung bis zum Termin „X“ Dienst aus Hamburg abzuziehen. Es bleibt zu hoffen, dass die Vorhabensträger sich weiterhin die nötige Zeit nehmen, um die ernsthaft vorgetragene Vielzahl von Einwendungen angemessen abzuarbeiten.

Für 2011, das Jahr des 110-jährigen Bestehens unseres Clubs, wünsche ich uns allen eine tolle Segelsaison mit passendem Wind und Wetter nach Maß!

Frohe Weihnachten!

Petrus

Inhaltsverzeichnis

Nach der saison ist vor der Saison	Seite 1
Annonce Fa. Yachtprofi.de	Seite 2
Annonce Fa. Optiker Sander	Seite 2
Inhaltsverzeichnis	Seite 3
Protokoll der November- Versammlung	Seite 4-6
Einladung zur Dezember- Versammlung und zur außerordentlichen Hauptversammlung	Seite 7
Nachruf Edith Latarius	Seite 8
J 24 Weltmeisterschaft 2010 auf der MAX BAHR	Seite 9-12
SY „Lust“	Seite 13
1958: Eine Sommerreise mit der „Lust“	Seite 14-15
Mit „Piet“ nach Oslo - Fortsetzung	Seite 16-20
Herbstversammlung Gruppe Nedderelv	Seite 21-22
Termine/ Gratulationen	Seite 23
Die Möwe auf der Hanseboot	Seite 24
Kalender für 2011/ Buchbesprechung	Seite 25-26
Annonce Rechtsanwälte Krüger, Weihnachtsgruß	Seite 27
Impressum	Seite 28

Nachruf

Am 26. Oktober ist unsere Segelkameradin

Edith Latarius

im Alter von 79 Jahren auf ihre letzte Reise gegangen. Im Jahre 1954 trat Edith in den SCOe ein, um hier zusammen mit zwei Freundinnen auf einer Jolle zu segeln. Schnell hatte Edith, besonders für damalige Verhältnisse beachtlich, ihr erstes eigenes Schiff: den „gelben Post-piraten“, Beil 5. Nach aktiver Jollenzeit auf Elbe und, soweit in den Jahren angesichts knappen Urlaubs möglich, auch Ostsee, baute die junge Familie drei Jahre an einem kleinen Jollenkreuzer, der 1964 vom Stapel lief. Auf diesem Boot wurden die drei Kinder groß und lernten das Segeln lieben. Jedes Wochenende von Frühjahr bis Herbst wurde auf dem Wasser verbracht.
Als 1974 die Ballad „Dörte“ den Jollenkreuzer ablöste, vergrößerte sich der Radius der Touren deutlich: die Nordsee lockte! Edith war es, die die Nordsee und besonders Schottland liebte, und so führten beeindruckende Reisen die „Dörte“ immer wieder in diese Richtung. Der Caledonian-Canal war ebenso wie Norwegen mehrfach ihr Ziel. Mitte der 90er wurde die Hornet „Auguste“, quasi als „Rentnerschiff“, angeschafft: etwas größer, etwas ruhiger in der See, aber gewiss kein typisches Rentnerschiff! Auch „Auguste“ führte Edith und Horst immer wieder Richtung Nordwest: gerne waren auf einzelnen Abschnitten inzwischen die Enkel dabei, um sich „Seebeine“ wachsen zu lassen! Schottland wurde nördlich umsegelt, und vielfach wurden die Touren mit unserer höchsten Auszeichnung für Fahrtensegler, dem Schöttel-pokal ausgezeichnet!

Edith unternahm auch Damentouren mit Tochter und Freundinnen nach Helgoland, war keineswegs „nur“ Mitseglerin!

Trotz gesundheitlicher Einschränkungen war Edith im Sommer noch zusammen mit Horst mit der „Auguste“ auf der Ostsee unterwegs und beeindruckte andere Segler mit ihrem starken Willen, dabei zu sein. Wir haben eine bewundernswerte Segelkameradin verloren und werden Edith ein ehrendes Andenken bewahren!

Unser Mitgefühl gilt Horst, den Kindern und Enkeln.

Der Vorstand

J/24-Weltmeisterschaft 2010 auf der MAX BAHR

In den letzten Jahrzehnten tauchen etliche Einheitskielboote im Bereich zwischen sieben und acht Metern Länge auf dem Weltmarkt auf und von diversen erwartete man eine rasche Verbreitung über den Globus. Die Bandbreite der Konzepte war riesig, jedoch hielten sich die meisten nicht lang.
Der Amerikaner Rodney Johnstone entwarf Mitte der Siebziger ein Boot für seine Kinder. Das charakteristische Design mit seinem Backdeck mag man als eigentümlich bezeichnen. Allerdings zog das schnelle und agile Boot rasch das Interesse auf sich und verbreitete sich mit großer Geschwindigkeit nicht nur in Amerika.
Seither hat sich in der Yachtentwicklung einiges getan und es entstanden einige Klassen, die der gemeine Regattasegler im Vergleich zur J/24 als sportlicher empfindet. Im direkten Vergleich wundert man sich dennoch, wie zügig die J/24 nach wie vor ist.
Auf der Kieler Woche starten die J/24 zum Beispiel fünf Minuten nach den Platu/Beneteau 25 auf der gleichen Bahn und die vorderen Js segeln regelmäßig ins Schlusslichtfeld der Platus.
Die Kombination aus Segeleigenschaften, Kosten und internationaler Beliebtheit der J/24 sorgte dafür, dass inzwischen 5.500 J/24 weltweit gebaut wurden (und weiterhin gebaut werden). Die Feldergrößen stellen damit alle vergleichbaren, neueren Klassen in den Schatten.
Gerade hier in Deutschland erfreut sich das Boot großer Beliebtheit und auch wenn man es kaum glauben mag wächst die Klasse. So gibt es hier fast 50 aktive Teams, davon 20 Clubboote. Zur Kieler Woche waren in den letzten Jahren jeweils fast 40 Schiffe am Start.
Das Highlight der Klasse ist die jährliche Weltmeisterschaft, die seit 1979 auf den unterschiedlichsten Revieren dieser Welt ausgetragen wird.

J/24-Weltmeisterschaft 2010 auf der MAX BAHR

Die WM-Teilnahme von deutschen Teams in Übersee kann man aufgrund der Kosten zwar an wenigen Fingern abzählen, sobald die WM allerdings in Europa ausgetragen wird, zieht es die deutschen Teams dorthin. So bedarf es einer Qualifikationsserie im Vorjahr, um sich einen WM-Platz zu sichern.
Auch für unser Team Max Bahr war die WM dieses Jahr der Höhepunkt. Nach einem guten Saisonstart in Italien, wo wir bei 36 Teilnehmern auf dem Treppchen stehen durften, waren wir auf den folgenden Regatten in Nordeuropa zwar mit unserer Leistung zufrieden, jedoch waren die meisten Endergebnisse noch nicht so nach unserem Geschmack, obwohl das Potential in der Mannschaft da war.

Egal, für die WM war ich zuversichtlich, hatten wir es in den letzten Jahren gerade in großen Feldern geschafft, uns gut durchzusetzen. So zum Beispiel 2008 zur WM auf Sardinien, wo wir mit einem 13. Platz von 80 Teilnehmern mitten ins Feld der Profiteams gesegelt waren und damit den Rest der deutschen Teams gut hinter uns lassen konnten.
Mitte August war es endlich so weit. Donnerstagabends starteten Tim und ich mit unserem grünen Bus und dem gelben Boot per Fähre von Travemünde direkt gen Malmö. Im Laufe der nächsten Tage traf der Rest der Mannschaft ein. Das Boot wurde vorbereitet und kam ohne Beanstandung durch die Vermessung. Am Samstagmorgen konnten wir unser gemauertes Appartement beziehen. Wir waren also bestens vorbereitet für die fünf Segeltage. Aufgrund der sicheren Wetterlage, kündigte Wettfahrtleiter Peter Reggio an, jeden Tag zwei Rennen zu segeln, sofern sich nicht grundlegend etwas ändern sollte. Genau nach unserem Geschmack.

Am Montag wurde es dann ernst: Starke ablandige östliche Winde bliesen den Seglern gleich am ersten Morgen die vielleicht noch vorhandene Müdigkeit des vorabendlichen Empfanges im Rathaus aus den Köpfen. Das erste Rennen konnten wir mit einem vierten Platz im 54 Boote starken Feld beenden. Der Wind pendelte sich zwischen 18 und 23 Knoten

J/24-Weltmeisterschaft 2010 auf der MAX BAHR

ein, also 5 bis 6 Windstärken. Scheinbar zu viel für den wichtigsten Block unseres Großbaumniederholers. Dieser brach genau während des zweiten Starts. Die Reparatur kostete natürlich, konnte uns aber scheinbar nicht davon abhalten, als dritter durchs Ziel zu gehen. Wahnsinn! Wir waren nach diesen beiden Rennen am Montagabend dritter auf der Liste einer Weltmeisterschaft. Die Stimmung war leider trotzdem betrübt, denn Andrea, unsere Vordecksprinzessin war beim Verlassen des Boots gestürzt und der stundenlange Krankenhausbesuch verhieß für den Rest der Woche nichts Gutes. Gegen 2200 Uhr stand die Entscheidung fest: Wir brauchen Ersatz für den Rest der Woche. Etliche Telefonate später machte sich Max, der zu dem Zeitpunkt von seinem Talent auf dem Vordeck noch nicht viel wusste in Hamburg auf den Weg.

Der Dienstag begann mit mäßigen Winden, in denen wir im ersten Rennen unter Genua einen zehnten Platz sicherten. Nach dem Rennen zog ein Schauer übers Feld. Obwohl zu vermuten war, dass der Wind danach nachlassen würde, bauten wir auf die Fock um, denn das zweite Rennen wurde noch während des Schauers angeschossen. Die richtige Entscheidung, wie sich rausstellte. Nach dem Schauer nahm der Wind auf über 30 Knoten zu. Es baute sich schnell eine hartnäckige See auf und die beiden Spigänge brachten Geschwindigkeiten jenseits der 15 Knoten. Ohne Kapriolen konnten wir uns als Achter ins Ziel retten und von dort aus noch Zeuge einiger Überschläge in die verschiedensten Richtungen werden. Max hatte seine Feuertaufe auf dem Vordeck bestanden. Auf der Liste waren wir vierter!

Wettfahrttag drei brachte bei mäßigen Winden und viel Regen zwei sechste Plätze. Ginge es um eine nationale Veranstaltung, würde man jetzt sagen: Nicht schlecht. Wir mussten uns aber immer wieder vergegenwärtigen, dass wir auf einer Weltmeisterschaft waren und nach sechs von zehn Rennen noch kein einziges Rennen außerhalb der Top Ten gesegelt hatten. Der Streicher zu dem Zeitpunkt war ein Zehnter und gesamt standen wir auf fünf! Wir waren von den nassen Socken. Und wir waren froh, dass wir neben dem festen Dach über dem Kopf darunter auch einen Trockner hatten. Viele Crews wohnten in Zelten und waren bei den Niederschlagsmengen über die gesamte Woche nicht zu beneiden. Überhaupt nicht.

Tag vier brachte dann „endlich“ auch für uns ein streichwürdiges Ergebnis: 36. im ersten Lauf. Gefolgt von einem 21. Dieser nicht sonderlich gut, aber auch nicht schlecht. Nach acht Rennen hatte sich auf der Liste langsam eine gewisse Konstanz eingestellt, so dass wir uns trotz des mäßigen Tages über einen vorläufigen sechsten Gesamtplatz freuten.

Das große Finale am Freitag: Im ersten Rennen mussten wir bangen, denn ein Frühstart war nicht ausgeschlossen. Daher herrschte gemäßigte Freude über unseren fünften Platz. Für die gesamte Serie sollte es nur einen Streicher geben. Mit dem 36. vom Vortag konnten wir uns somit keinen weiteren Schnitzer leisten. Etwas zu verhalten starteten wir ins finale Rennen und beendeten es mit einem 24. Platz. Danach ging es direkt unter den Kran, der allerdings in einem anderen Hafen, einige Kilometer weiter stand. Selbst mit einem möglichen Frühstart sollten wir es in die Top Ten geschafft haben. Unser Ziel „allererstes deutsches Boot in den Top Ten einer WM“ war mit großer Wahrscheinlichkeit erreicht. Ein Grund zum Feiern! Aber wo waren wir nun tatsächlich?

J/24-Weltmeisterschaft 2010 auf der MAX BAHR

Im Kranhafen gab es natürlich keine Ergebnisse. Haben es doch noch einige Profiteams geschafft, vor uns zu rutschen? Hatte der Amerikaner vor uns (auch) einen Frühstart? Dann der erleichternde erste Glückwunsch-Anruf aus der Heimat: Kein Frühstart, der Ami leider auch nicht, aber wir waren trotzdem Siebter! Der Hammer! Es folgten nun diverse Anrufe und Kurzmitteilungen aus Hamburg. Wir waren überwältigt, wie viele Leute übers Internet mit uns fieberten. Der Abend wurde zu rauschenden Fest, nicht zuletzt, weil die Kronen gnadenlos durch unsere Geldbörsen rauschten (90 SEK pro Longdrink waren stolz, zumal die Gläschen in diesem Lokal nicht wirklich „long“ waren).

Uns war es egal, wir wollten feiern! Überwältigt waren wir auch vom Zuspruch der anderen Teams über die ganze Woche und speziell an diesem Abend. Vorne an natürlich die elf deutschen Mannschaften. In Ex-Weltmeister Andra Casale haben wir einen Fan gefunden, der uns jeden Abend beiseite nahm und in Italo-Englisch erklärte, was er von uns hielt.

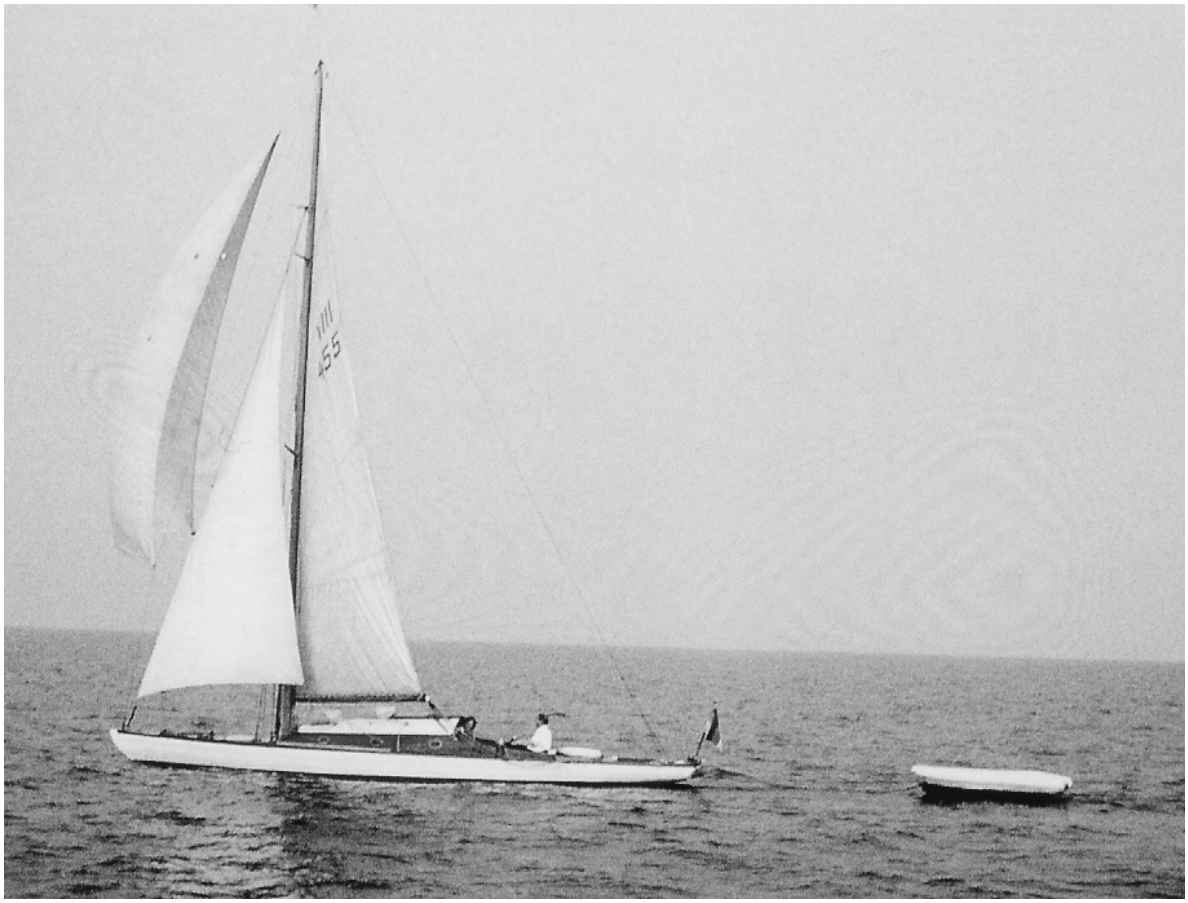
Trotz des bescheidenen Wetters wird uns diese Weltmeisterschaft wohl ewig in Erinnerung bleiben!

Text: Stefan Karsunke
Fotos: www.fotografteija.se

SY „Lust“

Baujahr 1901, gebaut auf der kaiserlichen Werft in Kiel, Schwesterschiff "Liebe", gleichzeitig getauft von Prinz Heinrich. Taufspruch: "Mit Lust und Liebe sollen unsere Seeleute ihren Dienst versehen."
(Kommentar meines Großvaters 1954: "Ich wünsche Dir, dass Deine "Lust" Dir nicht zur Last wird.")
Typ" Sonderklasse", entwickelt von Örtz, gedacht als seetüchtiges, solides Boot geeignet zu Auslandsreisen an Deck von Großschiffen, Heißbeschläge am Kiel unter Vordecksluke und Kajütsniedergang.

Schnell (8,7 KR), steif und wendig (Balanceruder und Flossenkiel), kein Komfort, wenig Freibord, flacher Kajütsaufbau,
Länge ü.A.I0,37, größte Breite, 2,23Tiefgang, 1,65Ballast 1t Blei,
Mast über Deck 12,7 m, Segelfläche 39,5 qm am Wind.
Besondere Ausrüstung: Gutes Ankergeschirr, Warpanker, viele Verholleinen, leichtes gutes Beiboot, Patentlog, Spinnaker mit Windlöchern, Propankocher, viele Segel, Wriggriemen 4,45 m und Peekhaken 4,85 m wurden in den Wanten gefahren. Ein Motor war nie vorhanden



SY „Lust“

1958 :Eine Sommerreise mit der" Lust"

Am 17.6.1958 legten wir um 18.00 vom Steg des SCOe. ab. Wind schwach aus S-O, im Westen eine Wetterfront, es war noch eine Stunde vor Niedrigwasser.
Vor der Deutschen Werft frischte der Wind auf, wurde immer stärker und drehte auf West. Mit viel Mühe gelang es Ina die Fock (damals sagte man große Fock, heute wäre es eine Genua) zu bergen. Nur unter vollem Groß kreuzten wir dann weiter, vor Blankenese fierten wir auf und liefen raumschots bis vor die Estemündung um dort zu ankern. Bei der harten Kreuzerei und immer wieder notwendigem in-den-Windschießen zerbrachen einige Segellatten. Am anderen Morgen kreuzten wir nach Schulau, um dort den Tag zu verbringen und neue Segellatten zu besorgen. Es herrschte noch immer kräftiger Westwind und wir hatten erstmal die „Nase voll“.
Auf der Werft kauften wir ein passendes schönes Stück Esche und ließen es zu Segellatten-Rohlingen aufschneiden. Hobel und Schleifpapier hatten wir an Bord, am nächsten Tag (19.6.) ging es morgens um 8.00 weiter. Ein frischer W-S-W brachte uns bis 10.40 Uhr ins Wischhafener Nebenfahrwasser. 16.30 Uhr wiederAnker auf, S-W 3-4, so dass gegen 17.50 Uhr die Kanalschleusen fast erreicht waren. Eine große Schleuse war für Freifahrer bereits freigegeben, aber …- aber, aus Westen war jetzt eine Wetterwand in greifbare Nähe gerückt.
Eben war die Fock weg, da ging es schon los. Wolkenbruch, Sicht 50-70m, Großschot weit aufgefiert und trotzdem bis über die Bullaugen weggelegt. Der Regen ging in Hagel über, von der Schleuseneinfahrt war nichts zu sehen. Wir kreuzten mit kleinen Schlägen auf-der-Stelle, damit wir die Einfahrt nicht verfehlen. Ein Glück, dass die "Lust" hervorragend zu manöverieren war.
Endlich fand sich das Ufer wieder, die Mole war da und der Schleusenmeister hatte auf uns gewartet.
Schot auf und 'rein, Aufschießer, alles überstanden. Längsseits einer größeren englischen Yacht machten wir fest und auf dem gemeinsamen Weg zur Hebestelle fragte der Englishman : "Can I tow you?".
Am nächstenTag ging es durch den Kanal. Vorher konnten wir noch die neue Kriegsmarine bewundern: Zwei moderne 6,5 KR-Yachten wurden aus Wilhelmshaven von einem Räumboot (40-50 Mann Besatzung, ca 40 m lang) nach Brunsbüttel geschleppt. Dort wartete schon eine Barkasse aus Kiel. Der Service klappte vorzüglich, wir machten uns nur Gedanken, ob nicht den jungen Marineleuten bei der Anreise zur Kieler Woche eine Segeltour als Training gut getan hätte.
In Rendsburg musste unser Engländer unbedingt telefonieren,

1958: Eine Sommerreise mit der „Lust“

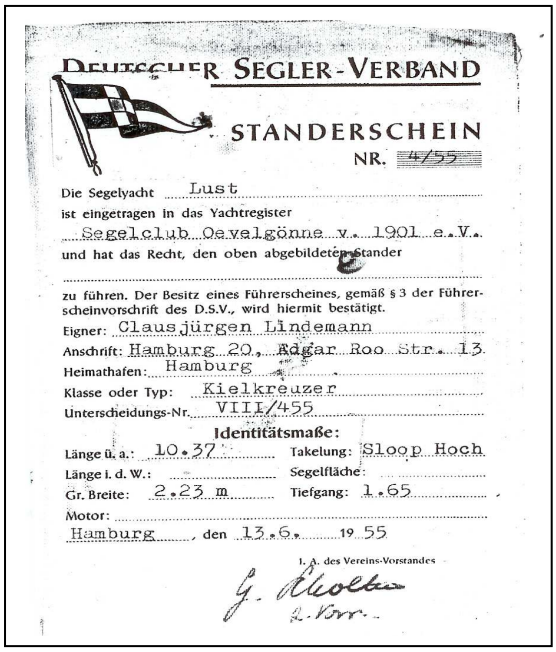
da er im Kanal nicht funken durfte. Seine Yacht war mit allen Schikanen eingerichtet: Funktelefonie und Peiler, schreibendes Echolot, Barographen, fließend Warm-und Kaltwasser, Duschraum, Heizung, elektrischer Koch- und Backherd, Waschmaschine, 220 Volt Bordstrom. Der Generator sprang an, wenn man duschen oder kochen wollte. Alle Beschläge, Bullaugen, etc. aus Stainless Steel oder verchromter Bronze.

Auf der Obereider lagen wir bei der Ückerwerft und trafen alte Segelfreunde. Harald Ücker, ein Freund von mir seit 1949, hatte mir die“Lust“ 1954 das erste Mal verkauft.

In Holtenau machten wir bei der Kreuzerabteilung fest. Am anderen Morgen kam Proviant an Bord. Es goss in Strömen und man konnte kaum unter dem Persenning heraus. Gegen Mittag wurde es heller, trotz noch fallender Tropfen nahmen wir Abschied von unseren englischen Freunden und segelten gegen 14.30 Uhr tapfer los. Kurs Bagenkop, Wind SSW 3-4, später immer mehr auffrischend bis 6. Wir immer vor dem Wind mit ausgebaumter großer Fock. Rauschende Fahrt, unser Log kurbelte eifrig und war eigentlich sehr verlässlich.

Die Südspitze Langelands hätte längs in Sicht kommen müssen und konnte nur höchstens 3 Meilen entfernt sein. Nun kamen wir langsam in eine Nebelbank. Plötzlich, als wenn ein Theatervorhang hochgezogen würde, kam das Land in Sicht, das Feuer war auszumachen, es schien alles richtig zu sein. Unter Land war es noch stark diesig, nur draußen war gute Sicht. Überraschend war die Einfahrt beinahe querab. Ina Fock weg!

Wenden und rein. Als wir halb zum Wind kamen merkten wir erst, wie stark der Wind aufgefrischt hatte. Die "Lust" legte sich mächtig über. An Bord waren Fender und Festmacher seefest verstaut und es brauchte seine Zeit um alles zum Anlegen klar zu machen. Etwa 10 Minuten kreuzten wir im engen Hafenbecken auf der Stelle. Wie wir fest waren bemerkten wir die vielen Zuschauer. Die Fischer waren wegen Schlechtwetter im Hafen geblieben und bildeten ein kritisches und heiteres Publikum.



DEUTSCHER SEGLER-VERBAND

STANDERSCHEIN

NR. 4/55

Die Segelyacht Lust

ist eingetragen in das Yachtregister

Segelclub Oevelgönne v. 1901 e.V.

und hat das Recht, den oben abgebildeten Stander

zu führen. Der Besitz eines Führerscheines, gemäß § 3 der Führerscheinvorschrift des D.S.V., wird hiermit bestätigt.

Eigner: Clausjürgen Lindemann

Anschrift: Hamburg 20, Edgar Roo Str. 13

Heimathafen: Hamburg

Klasse oder Typ: Kielkreuzer

Unterscheidungs-Nr. VIII/455

Identitätsmaße:

Länge ü. a.: 10.37 Takelung: Sloop Hoch

Länge i. d. W.: Segelfläche:

Gr. Breite: 2.23 m Tiefgang: 1.65

Motor:

Hamburg, den 13.6. 19 55

I. A. des Vereins-Vorstandes

G. Kholer

An Bord waren
Ina und Claus Lindemann

Mit „Piet“ nach Oslo

Fortsetzung aus Heft 6/2010

Stor Flat Skär

Am nächsten Tag segeln wir nach Kungshamn östlich von Smögen, um einzukaufen. Wir suchen Hafenpläne für unsere Fahrt durch den Oslofjord. Gibt es aber nicht in Schweden. Nach dem Sotenkanal müssen wir noch 10 sm segeln, um in unsere Lieblingsbucht zu kommen. Wir nennen sie **Stor Flat Skär**, was auch richtig ist. Aber Schären mit diesem Namen gibt es einige. Diese liegt bei Dänemark-Ulön. Dort gibt es zwei Plätze, bei denen man längsseits an den Felsen liegen kann, und mehrere Gelegenheiten bei Heckanker zu liegen. Die „geschütztere“ Stelle ist von zwei Norwegern belegt, aber die spannendere, weil dicht am Skagerrak gelegene, ist frei. Dort machen wir unser Schiff fest, und ich suche in einer Müllbucht dicht bei ein Fenderbrett und werde auch fündig. Das hilft die naturgegebenen Unebenheiten am Felsufer zu überbrücken. Außerdem habe ich einen Haken in den Fels geschlagen und eine Holeleine angebracht. Abgeguckt bei den Bergsteigern, können wir uns damit auf den manchmal etwas rutschigen Felsen entlang hangeln.

Abends gegen 20.00 Uhr benimmt sich das Schiff etwas seltsam. Wenn man an Bord tritt, kippt es noch ein wenig mehr, als es bei unserem Gewicht kippen müsste. Eine halbe Stunde später mache ich noch einmal den Test: Irgendetwas stimmt nicht. Ich lote: vorne 1.20 m, eigentlich normal. Ich löse die Achterleine und ziehe an der Vorderleine: Das Schiff bewegt sich nicht, wir sitzen drauf. Alte Seekarten melden hier 2.50 m, auch die neuen vom NV-Verlag. Das kann nun nicht stimmen. Da es in diesen Gegenden etwa 30-50 cm Tidenhub gibt, beobachten wir ein paar Steinchen gegenüber, und gegen 21.30 Uhr versinken sie langsam. Um 22.30 Uhr haben wir das Gefühl, dass unser Schiff wieder schwimmt und ziehen uns mit der Schotwinde etwa 10m nach hinten. Dort zeigt das Echolot 3.50 m Tiefe, und wir können beruhigt schlafen gehen.

Dieser Platz ist dadurch fast einmalig, dass man knapp 100 m vom Skagerrak entfernt absolut sicher liegt. Bei Starkwind tobt die See dort draußen, sie donnert gegen die Felsen, aber wir liegen wie in Abrahams Schoß. Der Wind im Rigg ist unüberhörbar, aber uns beunruhigt das nicht.

Vor Jahren lagen wir vor Heckanker etwa 100 m ostwärts, als ordentlich Wind aus West kam, was bedeutete, dass der Wind uns seitlich traf. Das hält ein Heckanker nur bis zu einem gewissen Grad aus. Unruhig ging ich auf dem Felsen hin und her, auch bis zu einer Gruppe von drei Yachten, die mit Heckanker mit der Nase zum Wind lagen. Die Eigner bemerkten meine Unruhe und fragten, ob ich dort liegen bleiben wollte. Wenn ich einen anderen Platz finden könnte, würde ich den vorziehen. Sie boten mir daraufhin einen Platz zwischen ihnen an, der 1.50m Tiefe hätte. Mit langen Leinen und vielerlei Hilfe lagen wir schließlich dicht am Soopmajor aber sicher bei Westwind.

Abends stand ich noch am Ufer und sprach mit ein paar der Schweden. Einer fragte, ob ich Angst hätte, es heulte in den Wanten. Ja, sagte ich, ein wenig schon. Macht nichts, war die Antwort, wenn wir Schwierigkeiten bekommen, rufen wir über UKW Hilfe

Sommerreise mit Piet nach Oslo

Fortsetzung aus Heft 6/2010

herbei und dann kommt der Helikopter. Na, sage ich, dann kann ich ja meine Angst vergessen.

Auf Stor Flat Skär wollten wir ein paar Tage verbringen. Am zweiten Tag aber gibt es eine Kulingvarsel, also 7 Beaufort aus West, und wir ziehen es vor am nächsten Tag nach Fjellbacka zu segeln. Dabei segeln wir an Stenskär vorbei, der Insel, auf der Gorch Fock beigesetzt ist. Wir sind zum Wochenende nach der Sommersonnenwende nach Fjellbacka gekommen, und die Schweden haben ihr Fest, Mittsommernacht. Hier wird es nachmittags auf einem Platz am Hafen gefeiert. Nach Akkordeon Musik Tanzen Mütter und Töchter, auch mal Omas und Väter im Kreis. Frauen und Mädchen mit Blumenkränzen geschmückt. Es ist hübsch, betulich, beschwingt, einfach zauberhaft.

Tjällesskär

Unser letzter Aufenthalt in Schweden sollte Tjällesskär in den Kosterinseln sein. Wir passieren den Havstensund und fahren gegen 16.00 Uhr in die Bucht von Tjällesskär. Die Zufahrt ist eng und zusätzlich durch einen dicken Stein unter Wasser an BB erschwert. In der Bucht suchen wir einen Heckankerplatz. Zu unserer Überraschung ist es aber überall zu flach, wo wir mit unserem Waarschip hatten festmachen können. Die beiden Plätze zum Längsseitsliegen sind von zwei Motorbooten belegt, und der dritte Platz wird von einer Segelyacht erobert, im wörtlichen Sinne. Ein Mannschaftsmitglied wird an der steilen Wand ausgesetzt und klettert auf den Felsen, um die Haken einzuschlagen und die Festmacher durchzuziehen. Das dauert seine Zeit, die Yacht liegt außerhalb der Bucht im Wind und kommt, als der Kletterer fertig ist. Landgang ist von dort eigentlich nur mit dem Beiboot möglich.

Wir drehen jedenfalls ab und segeln nach Kirkosund, einem idyllischen Schärenhafen. Zwischen einem dicken Felsen und der Insel Südkoster ist eine Mole geschüttet worden, Stege angelegt und Wasser und Strom eingerichtet. Nur die Toilette ist von traditioneller schwedischer Art. Der Hafen ist voll belegt, von 28 Yachten sind 23 aus Norwegen, vorwiegend dicke Motoryachten mit motorisierten Schlauchbooten, vier schwedischen Yachten und uns. Wir lernen Linda kennen, eine Norwegerin, die fließend Deutsch spricht. Sie empfiehlt uns die Schärenwelt um Frederikstad, ihrem Wohnort, und erzählt uns, dass sie zweimal deutsche Meisterin im Tanzen und einmal Weltmeisterin für Deutschland geworden war. Die erste Weltmeisterin, die wir kennen gelernt haben. Heute ist sie mit einem Norweger verheiratet, der Mühe hat unserem Gespräch zu folgen.

Durch den Oslofjord

Auf dem Weg nach Hankö ist man für ein paar Stunden der Dünung des Skagerraks ausgesetzt. In der Bucht vor Hankø ist Regatta. Wir passieren zwei Gruppen von großen Yachten, und ich entscheide, dass wir in Hankø fehl am Platze sind und noch drei Stunden weiter nach Moss segeln müssen. Der Yachthafen ist gut ausgerüstet aber abseits der Stadt. Da wir norwegische Kronen brauchen, machen wir uns auf ins Zentrum. Das ist etwas öde, aber wir finden eine „Minibank“, wie die Norweger die Bankautomaten nennen, und sind

Mit Piet nach Oslo

Fortsetzung aus Heft 6/2010

erstmal versorgt. In Fjellbaka hatte uns ein Norweger sein Hafenhandbuch gezeigt, ein kleines, dickes Büchlein mit sehr vielen Informationen. Seitdem waren wir auf der Suche danach. Nur es gab es nirgends, nicht einmal in Oslo. Auf Oskarsborg bei dem dort stationierten Rettungskreuzer erzählt man mir, dass die Mitglieder des „norwegischen Seenotrettungsvereins“ dieses Buch bei Bedarf umsonst erhalten. Das ist die umfassendste Sammlung von Häfen, Yacht- und Naturhäfen in Norwegen. Glücklich, wer sie hat.

Drøbak

Der Tipp des Norwegers in Fjellbaka, nach Drøbak zu segeln, ist nicht nach unserem Geschmack. Der freie Platz im Hafen hat keine eigene Muringleine, und der Schwell bei südlichem Wind ist sehr störend. Das Städtchen ist hübsch und lädt zum Lustwandeln ein. Dafür wird man aber die ganze Nacht hin und her gezupft. In der Touristinformation erzählt man mir, dass um die Ecke ein großer Yachthafen sei. Wir also dahin und machen an einem Ausleger fest, an dem keine Leinen liegen. Etwas später gehe ich ins Büro und erkläre, dass ich am Schlengel x und Platz y läge und dort keine Leinen sind. Sie blättert in einem Buch und sagt: Der Platz ist vermietet. Aber wenn Sie an Bord sind und verschwinden, wenn der Eigner kommt, dann geht das. Zu dieser Aussage hatte sie sich ermächtigt, nachdem sie sich telefonisch rückversichert hatte. Als ich frage, was ich bezahlen müsse, grinst sie und sagt: Der Platz sei doch bezahlt.

Åkerbrügge

Auf dem Weg nach Oslo verfluchen wir die norwegischen Seekarten für Sportboote. Der Maßstab ist ungewöhnlich groß. Durchfahrten, Fahrwasser und Seezeichen sind sehr klein und reichlich unübersichtlich. Trotzdem finden wir nach **Åkerbrügge** und löhnen 40.- € für eine Übernachtung ohne Frühstück, Spitze. Der Yachthafen liegt 5 Minuten vom Rathaus entfernt. Vor dem Rathaus sind Figuren von Arbeitern aufgestellt: Werftarbeiter, Zimmerer, Tischler usw. Welche Augenwischerei, auch in Norwegen regiert das Geld, heute besonders. Die einfachen Leute haben nichts zu sagen.

Mich interessieren in Oslo nur zwei Dinge: Das Museum mit der Fram und ein Ladegerät für meinen Kameraakku, das ich zu Hause vergessen hatte. Das Ladegerät hatte Priorität, weil ich sonst auf dem ganzen Rückweg keine Aufnahmen mehr machen konnte. Also ging ich die Geschäftsstraße zum Bahnhof. Auf dem Weg dorthin erfahre ich, dass der japanische Fotoladen am Hauptbahnhof sehr kompetent sei. Das Ladegerät sollte 80.-€ kosten, das Nachladen des Akkus 8.-€. In Oslo ist wohl nichts preiswert. Zum Glück sind wir weitgehend Selbstversorger, wenn auch aus der Dose.

Am nächsten Tag ist mir klar, wenn ich den Akku nicht nachladen würde, gibt es keine Fotos mehr. Dieses Mal fuhr ich mit der Straßenbahn. Im Fotoladen bat ich sie, das Laden durchzuführen. Das würde 3-4 Stunden dauern. Als ich wieder zurück kam, war sie geladen. Meine Schachtel mussten sie aus dem Papierkorb herauskramen. Was das nun kosten würde.

Mit Piet nach Oslo

Fortsetzung aus Heft 6/2010

Oh Wunder, das sei OK so. Der Kapitalismus hat in Norwegen doch manchmal eine Einsicht.
Ich bin ein Verehrer von Nansen, aber davon gibt es ja Millionen. Mich fasziniert, dass er eine Theorie hatte, um zum Nordpol zu gelangen, die schlüssig und nachvollziehbar war. Wer einmal an Spitzbergens Küsten die Unmengen an Treibholz, das aus Sibirien stammt, gesehen hat,- an Norwegens Küsten gibt es kein Treibholz,- der bekommt eine Vorstellung davon, wie das Eis durch das Nordmeer treibt. Nansens Unternehmen hat drei Jahre gedauert, und ging für alle ohne Schaden zu Ende, für die beiden, die zum Nordpol aufbrachen, wie auch für die Mannschaft, die auf der Fram zurück blieben. Die Eisdrift brachte alle zurück.
Die Fram ist in einer Halle jenseits des Fjords ausgestellt. Das sind 10min mit einer Fähre von Åkerbrügge entfernt. Die Fram ist sehr eindrucksvoll. Sie war Expeditionsschiff für Nansen und Sverdrup, für Amundsen durch die Nordwestpassage und zur Südpolexpedition. Die Rumpfspanten sind fast halbkreisförmig. So sollte der Rumpf dem Eisdruck standhalten, dadurch dass er vom Press des Eises hochgehoben, und nicht wie einige andere Schiffe vom Eis zerdrückt wurde. Der Besuch war mir eine Pflicht.
Wir waren auf 59^0 54,5' N und 10^0 43,5' O und verlassen am 1. Juli 2010 Oslo zur Festungsinsel Oskarsburg mit einem hübschen Gästehafen. Das Fahrwasser nach Oslo ist hier sehr eng, sodass sich die großen Kreuzfahrtschiffe sehr nah passieren. Der Schiffsverkehr im Ganzen beträgt vielleicht ein Drittel von dem auf der Elbe. Man segelt deshalb auch im Fahrwasser. Auf der Festung stehen riesige Kanonen von Krupp gebaut, nach Süden gerichtet. Bei einem Rundgang habe ich ein Gespräch mit der Besatzung des Seenotrettungskreuzers für den Oslofjord. Am Vortag hatten wir mit ihm eine Begegnung. Er zog eine Motoryacht aus Mahagoni von etwa 40 Fuß nach Oslo. Sie hatte Motorschaden. Sie erzählten mir, dass es in Norwegen 24 solcher Stationen gibt bei einer Küstenlänge von 2000 sm.
Son ist ein sonniges Plätzchen am Ausgang des Oslofjords. Im Gästehafen vermerken wir 60% Motoryachten zu 40% Seglern. Das ist typisch für Norwegen, wobei es eine ausgesprochene Seefahrernation ist, die ihre Gewohnheiten hat, die uns immer mal wieder ein wenig irritieren. Hier springt man auf die benachbarte Yacht, um festzumachen, auch wenn auf ihr die Mannschaft bereit ist. Man fragt nicht lange, wie es bei uns meist üblich ist. Son ist ein umtriebiger Hafen mit jeder Möglichkeit der Versorgung. Man bekommt hier Krabben, die etwas größer sind und etwas roter sind, wodurch sie sauberer wirken als unsere von der Nordsee. Sie schmekken sehr gut, aber unsere schmecken besser. Das Fischgeschäft hat auch Walfleisch im Angebot, leider nur auf Bestellung. Bei Tromsø hatten wir zwei Portionen gekauft, bei einem Kleinlaster, der einen Haufen Fleisch auf seiner Ladefläche hatte, die nicht vom Rind stammen konnte. Das Fleisch schmeckt sehr intensiv nach Rind ohne einen Anklang von Tran, einfach gut.

Mit Piet nach Oslo

Fortsetzung aus Heft 6/2010

Hankø

Über Horten segeln wir nach Hankø, viel mehr motoren wir wieder mal die letzte Strecke. Zwei Meilen vor dem Hafen geht der Motor aus, der Diesel ist alle. Entlüften: mit der dafür vorgesehenen Nippelpumpe, geht es nicht, wie ich schon weiß. Und so datteln wir unter Groß die zwei Meilen zum Anleger. Dort schießen wir auf, machen fest und mit einer mitgenommenen, elektrischen Kraftstoffpumpe für PKW holen wir den in den Reservekanister eingefüllten Diesel durch den fünf Meter langen Schlauch, und wieder funktioniert der Motor.

Nach flotten 25 sm sind wir wieder in Kyrkosund mit seinem Spezialklo und segeln am nächsten Tag nach Grebbestad, einem umtriebigen Hafen. Vor 30 Jahren hatten wir mit unseren Söhnen versucht, zu den Felsmalereien zu trampen. Nach einer Stunde vergeblichen Daumenhebens fuhr ein PKW von der Kirche auf uns zu. Der Pastor hatte Mitleid mit uns und fuhr uns zu den Sehenswürdigkeiten und auch zurück. In Schweden gibt es eine stille Übereinkunft, dass man keine Tramper mitnähme.

Wir wollen unbedingt nach Gluppö, einer großen Bucht mit vielen Möglichkeiten mit dem Heckanker anzulegen und ein paar Plätzen zum Längsseitsliegen. Weil alle anderen Plätze belegt sind, legen wir uns längsseits an einen hohen Felsen. Landgang ist nur mit Schlauchboot möglich, so steil ist es hier.

Den ganze Tag lang brummt es wie tausend Hornissen. Alle Schlauchboote sind mit dem Außenborder unterwegs. Für uns ist das keine Sommerfrische und so machen wir uns am nächsten Tag auf nach Stor Flat Skär. Unser Lieblingsplatz ist frei, und wir genießen wieder einmal die absolute Stille und den Weiten Blick auf das Skagerrak. Gegen 13.00 Uhr zieht ein dunkles Gewitter über uns, aber die Sturmböen bleiben aus. Für den nächsten Tag sind schwere Sturmböen angesagt, sodass wir schweren Herzens nach Malmön motoren. Dort ist man sicher, und viele andere Mannschaften können einem helfen, wenn es nötig ist. Gegen 23.00 Uhr braust ein Sturm über uns mit 8-9 Beaufort. Alle Mannschaften stehen an Bord und fürchten um ihre Yachten. Es passiert aber nichts.

Wir wollen die westschwedischen Schären verlassen und segeln über Skärhamn nach Klåva. Nach Østerby müssen wir kreuzen, am nächsten Tag nach Sæby auch. Weil es hier so idyllisch ist, bleiben wir ein paar Tage und genießen das abendliche Trompetenkonzert.

Auf dem Rückweg verabreden wir uns mit unserem Sohn in Dageløkke. Er hat ein anderes Schiff und ist glücklich mit seiner Albin Express.

In Marstal treffen wir Reni und Peter Schmidt und klönen einen Abend bei ihnen auf ihrem Hanseaten. In Wedel zurück haben wir etwas mehr ais 1000 sm hinter uns, viele alte Plätze in den Schären wieder erlebt und den schönen Oslofjord kennengelernt.

Stor Flat Skär Jörg Hänke

Herbstversammlung Gruppe Nedderelv

Herbstversammlung Gruppe Nedderelv am 13. November 2010 in Cuxhaven.

Die Gruppe Nedderelv hat zur Zeit 40 Mitgliedsvereine (von Hamburg bis Cuxhaven). Die Versammlung haben ca. 40 Vereinsvertreter besucht.
Ein Schwerpunktthema war die Vorstellung und Arbeit der Institution „Maritime Landschaft Unterelbe“ (MLU). Frau Warncke, Geschäftsstellenleiterin, gab einen Überblick über die Aktivitäten der MLU und Visionen für den Wassersport und den Tourismus auf der Elbe.
Themen sind zum Beispiel:

Der Segelbootbestand wird sich verkleinern.
Anreize schaffen für die Elbsegelei.
Die MLU betreibt die Geschäftsführung und Verwaltung für den Hamburger Stiftungsfonds (10 Mio € Elbe-Schlickfonds).
Betreibt Werbung und PR sowie Öffentlichkeitsarbeit für die Befahrbarkeit der Sportboothäfen und Nebenflüsse.
Erstellt und pflegt eine Freizeitkarte der Elbe für den Wassersport und den Tourismus.
Erstellt Prioritätenliste für die Verteilung der begrenzten Haushaltsmittel.
Fördert den Verbund der Hafenbetreiber (gemeinsame Maßnahmen und gegenseitige Unterstützung).
Finanzielle und konzeptionelle Unterstützung von Machbarkeitsstudien.
Setzt sich für die Unterhaltsverpflichtung des Bundes auf Nebenwasserstraßen erster Ordnung ein.
Frau Warncke gab einige allgemeine Anmerkungen zum Wassersport. Der Trend der Segler ist eine Überalterung. 80 % der Segler im Alter von 40 – 70 Jahren ergibt ein Durchschnittsalter von Ø 56 Jahre. In 12 Jahren wird das Durchschnittsalter Ø 65 Jahre sein.
Der Organisationsgrad von Seglern nimmt ab, Dauerlieger werden weniger. Der Bestand von Sportbooten von ≤ 7,5 m nimmt ab, Boote ≥ 12 m werden zunehmen.

Nach den Ausführungen gab der Vorsitzende der Grp. Nedderelv Bruno Höge Auskunft über das Kuratorium „Elbefonds“:
Wann die Fördermittel aus dem 10 Mio-Topf bereitgestellt werden, ist offen.
Das Planfeststellungsverfahren für die Elbvertiefung geht nicht voran.
Die Vorbehalte der Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen zur Elbvertiefung sind noch nicht ausgeräumt. Die Zustimmung der EU-Kommission für Natur und Umweltbelange fehlt ebenso.

Herbstversammlung Gruppe Nedderelv

Eine bei Hetlingen in der Elbe verlegte Gasleitung für die Versorgung von Schleswig-Holstein und Niedersachsen muß erneuert werden. Die Überdeckung der Leitung ist nicht mehr ausreichend. Durch eine erneute Elbvertiefung würde die Überdeckung der Leitung noch geringer werden und ein Problem bei einer etwaigen Not-Ankerung provozieren.
Der Entwurf der Arbeitsgruppe „Integrierter Bewirtschaftungsplan“ soll zum Ende des Jahres verabschiedet werden. In der Arbeitsgruppe sind wir eingebunden.

Herr Höge machte einige Anmerkungen zum Nord-Ostsee-Kanal:
Für den geplanten Ausbau des NOK. stehen jetzt weniger Mittel zur Verfügung.
Der geplante Ausbau der 5. Schleuse verzögert sich. Die Ausweichstelle im Brunsbütteler Innenhafen (der Ponton für Sportfahrzeuge) ist geschlossen. Ein Ersatz ist nicht realisierbar – es fehlen die Geldmittel.
Die schon lange angekündigte digitale Anzeigetafel für die Schleusung arbeitet noch nicht
einwandfrei, soll aber zur Saison 2011 problemfrei sein.
Die Belange der Sportboote im NOK sollen verstärkt berücksichtigt werden. Entsprechende Anträge wurden gestellt.
Weitere Themen waren die mögliche Einschränkung der Segelreviere durch Schutzzonen für Windoffshore-Parks und Ausweisung von Warte- und Reedeplätze.

Änderungen im Führerscheinwesen ergeben sich ab 01. April 2011. Die Führerschein-Prüfung wird dann, wie bei den Kfz-Führerscheinen, mittels Fragenkatalog durchgeführt.

Im kommenden Jahr wird die 60. Nedderelv-Regatta am 18.06.2011 in Glückstadt ausgetragen.

Die nächste Veranstaltung der Grp. Nedderelv wird am 05. März 2011 im S.C.T.Oe-Clubraum stattfinden.

Karl-Heinz Baumgartner
Obmann Grp. Nedderelv

Gratulationen/Termine 2010/11

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

5	12	Uwe	Ivens	81
5	12	Peter	Schmidt	72
6	12	Gerd	Wulf	73
7	12	Hans-Jürgen	Lwowski	71
12	12	Maj Katrin	Reger	35
16	12	Horst	Latarius	76
19	12	Christian	Lammers	50
22	12	Thomas	Maubach	25
23	12	Peter	Kiso	70
24	12	Dieter	Michaelsen	73
25	12	Hendrik	Engel	20
26	12	Frank	Wohlers	45
7	1	Hans-Erich	Borucki	84
7	1	Wolfgang	Weyer	73
9	1	Claus	Tippel	80
30	1	Ulrich	Pedersen	75
1	2	Hans	Prömmel	82
4	2	Guido	Untermann	40
5	2	Silke	Reimers	50

oooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooo

11. Dez. **WMR (Weihnachts-Match-Race) der ESV**

Start 8.00 Uhr, ESV Vereinshaus am Köhlfleet, Antwerpenstraße

19. Dez. **Tannenbaumregatta der SVAOe**

Am 4. Advent findet wieder die Tannenbaumregatta im Hamburger Yachthafen statt. Mitmachen darf jeder der sich in den Opti traut und das 25. Lebensjahr erreicht hat. Bei Jazzmusik, Glühwein und Würstchen kann die Regatta von Land aus verfolgt werden. Zudem findet aber auch noch die Mini-Cupper Regatta statt, die für reges Treiben auf den Stegen sorgen wird.

25. Dez. **Frühschoppen**

Am 1. Weihnachtstag findet der alljährliche Frühschoppen im S.C.Oe Clubhaus, Antwerpenstraße 19 statt.

Beginn ist um 10:00 Uhr.

15. Jan. **Preisskat**

Ab 14.00 Uhr im S.C.Oe Clubhaus, Antwerpenstraße 19
Zur Anmeldung bitte in die Liste am schwarzen Brett im Clubhaus eintragen. Es können wieder schöne Preise gewonnen werden.
Als Einsatz sind pro Spieler € 5,00 vorgesehen.

Das Grünkohlessen am 22. Jan. im Clubheim ist leider schon ausgebucht. Zu dem zweiten Termin am 04.02.2011 sind noch Anmeldungen möglich!

oooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooo

Die Möwe auf der Hanseboot

Am Mittwoch vor der Hanseboot wurde die Möwe von Steppke und Petrus zur Messe gefahren. Auf dem Messegelände war schon recht guter Betrieb und wir waren nicht die einzigen die schon am aufbauen waren.
Mit vereinten Kräften wurden Maßten gestellt und die Segel gezogen, sowie die Möwe auf ihr Gestell für die kommende Woche gehievt.
Petrus hisste noch den Vereinsstander und die Möweflagge, so dass der Kutter auch vom weitem gut zu erkennen war.
Das erste Wochenende hatte ich Standdienst und begegnete vielen Vereinskameraden und auch ehemaligen „Köhlfleetseglern“.
Aber nicht nur ehemalige Kuttersegler kamen vorbei auch die Optikinder, die einen Stand weiter die Vereinsoptis bauten, ließen es sich nicht nehmen den Kutter auszukunden.

Es gab auch einige Anfragen von Eltern mit Kindern, die das Kuttersegeln bzw. generell Interesse hatten, das Segeln mal auszuprobieren.

Ich denke der Verein hat sich gut auf der Messe präsentiert und bin gespannt auf vielleicht baldige anfragen und eventuell „Neue Crewmitglieder“ für die Möwe.

Vielen Dank an die fleißigen Helfer, besonderer Dank geht hier an Schorsch , der mal wieder super die Aussenhaut vom Kutter lackiert hat, Petrus der viel Zeit investiert hat, das dass Schiff so aussieht und an Steppke der beim verladen und aufriggen geholfen hat.
DANKE!

Anni Bross

Die Möwe auf der Hanseboot / Kalender 2011

Die „Möwe“ machte, schön herausgeputzt , eine gute Figur auf der Ausstellung.

oooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooo

Kalender 2011

"Leuchttürme 2011"- Maritime Zeugen einer vergangenen Epoche

Philip Plisson, einer der weltweit bekanntesten Fotografen maritimer Mo-tive, zeigt in dem Kalender "Leuchttürme 2011"außergewöhnliche Aufnahmen der "Wächter des Lichts" und ihrer Landschaften. Ob aus Stahl, Ziegeln oder Beton, oft unter abenteuerlichen Bedingungen im Wettlauf mit den Gezeiten gebaut, sind Leuchttürme die" Letzten maritimen Zeugen schönster Industriearchitektur einer vergangenen Epoche.Durch ihre sehr individuellen Formen und Farben prägen sie auch ihre Umgebung
und üben stets eine besondere Faszination aus. Die außergewöhnlichen Aufnahmen von Philip Plisson - zweifellos einem der bekanntesten Foto-grafen maritimer Motive -, die in diesem Kalender versammelt sind, zeigen die Leuchttürme und ihre Landschaften sowie den Blick des Künstlers,
der immer wieder zu neuen fotografischen Abenteuern aufbricht.

Philip Plisson Leuchttürme 2011:13 farbige Blätter, mit Bilderläuterungen
Großformat 70 x 57 cm, Euro (D) 39,90ISBN 978-3-7688-3170-3

Buchbesprechung

Buchtipp: "Rügen"- Reif für die Insel

Wenn einer eine zweiwöchige Wanderung macht und jeden Tag die Marathon-Distanz von gut 40 Kilometern bewältigt, dann kann er zum Beispiel von Köln nach Berlin gelangen, oder von Jena nach Wien, oder aber, bei garantiertem Meerblick, die Insel Rügen umrunden. "Rügen" - so heißt die bebilderte Liebeserklärung an Deutschlands größte Insel, die Rolf Reinicke im Delius Klasing Verlag vorgelegt hat. Rügen ist enorm abwechslungsreich. Das rechtfertigt den Plural des Untertitels "Insellandschaften". Die buchtenreiche Küste ist länger als das Ostseegestade von ganz Schleswig-Holstein. Das Inselinnere aber ist eine ganze Welt für sich, voller Wiesen und Wälder und Dörfer und Schlösser und Seen.
Rügens Vielfalt ist ein Erbe der letzten Eiszeit, die die Insel samt Hiddensee und einigen kleineren Nachbarn zu einem einzigartigen Archipel modelliert hat. Wie Rügen zur Insel wurde, erklären die ersten Kapitel des Buches, das mit seinen bezaubernden Bildern und gehaltvollen Texten zu einer kurzweiligen Reise durch die Landschaften und die Geschichte der Insel einlädt. Da geht es zur Halbinsel Wittow mit dem Kap Arkona und
zur Halbinsel Jasmund mit der berühmten Kreideküste und quer durch Muttland und Kernland - und zum Abschluss nach Hiddensee, dem "Capri der Ostsee", Überall tun sich dem Auge stets neue, immer ganz andere Landschaften auf. Diese Landschaften Rügens stehen im Zentrum des Buches. Da gibt es den Stubnitzwald, der im fahlen Herbstlicht von nordischen Trollen bevölkert scheint. Da blühen Sommerwiesen so bunt, wie man es sonst nur in Schweden sieht. Da verzaubern Winterstimmungen das dunkelnde Meer - und dann ein Frühlingsfarbenfest, das einen weit in den Süden versetzt. Voller Romantik sind die Chausseen, die Kirchen, die Hügelgräber, und voller Idylle die Häfen. Wer Rügen kennt und liebt, wird sich durch die Bilder dieses Buches neu entflammen lassen, Wer aber die Insel nicht kennt, dem bleibt nach der Lektüre des Bandes nur eine Wahl: Die nächste Reise führt nach Rügen!

Rolf Reinicke"Rügen -Insellandschaften"
160 Seiten, 132 Farbfotos, 2 Karten, Format 20,5 x 22,5 cm, gebunden Euro (D) 19,90 (ISBN 978-3-7688-2689-1)Delius Klasing Verlag, Bielefeld.
Erhältlich im Buchhandel oder unter der Hotline (0521) 559 955 .Ihr Ansprechpartner: Christian Ludewig, Telefon (0521) 55 99 02, Fax (0521) 55990,E-Mail:c.ludewig@delius-klsing.de

oooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooo

Annonce Rechtsanwälte Krüger/

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

Die Redaktion wünscht allen Segelkameraden schöne Weihnachten und alles Gute für das neue Jahr.
Ein großer Dank geht an alle, die uns in diesem Jahr wieder mit spannenden Beiträgen, Ideen und Anregungen versorgt haben.

Karen Krause und Wibke Jaufmann

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: Germanischer Lloyd FS GmbH

Titelbild: John Bassiner, Hamburg
Auflage: 300 Stück

Das Blinkfüer 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 Blinkfüer 1/2011 ist 07.01.2011
Bitte beachten Sie die Angebote unserer Inserenten!