



# *Blinkfüer*

*Segel-Club Oevelgönne  
von 1901 e.V.*



*Ausgabe 2/2021*

## SCOe-Termine im Frühjahr 2021

Die Sliptermine im April sind im Clubhaus ausgehängt.  
Ihr seid gebeten Euch dort für einen Termin einzutragen.  
(coronagemäß ohne Gewähr...)

Nähere Infos dazu sowie zum Ansegeln gibt's im nächsten Blinkfuer!



Seit wie vielen Jahrzehnten prangt dieser Aufkleber auf unserem Trecker?

Manches verliert nie an Aktualität...

## Ein Jahr Covid19 – es hätte schlimmer für uns kommen können!



In dieser Woche jähren sich zum ersten Mal verschiedene Daten, die im Zusammenhang mit dem Ausbruch der Pandemie in Deutschland stehen. Zeit, auch bei uns kurz Rückschau zu halten: exakt vor einem Jahr musste ich schweren Herzens die Schließung unseres gesamten Clubgeländes mitteilen! Gerade das, was unseren Club ausmacht, ihn maßgeblich von anderen Segelvereinen unterscheidet, unser gemeinsames Clubgelände, durfte nicht mehr betreten werden. Ich bin fest davon überzeugt, dass gerade das gemeinsame Bootslager, natürlich neben dem Umstand, dass wir so tolle Mitglieder haben, das hohe Maß an Kameradschaft und gegenseitiger Hilfe, die engen Bindungen innerhalb des Clubs erst möglich machen. Die nun fehlenden persönlichen Kontakte galt es durch engmaschige Nachrichten zu ersetzen. Um keine nachteiligen Wirkungen auf den gesamten Club zu riskieren war es erforderlich, allen deutlich zu machen, dass hier die Beachtung der Regeln unumgänglich war. In der Rückschau kann ich feststellen: es hat bisher sehr gut geklappt! Sicherlich kam uns die Jahreszeit mit dem besser werdenden Wetter zu Gute, so dass der Zeitraum der echten Schließung einigermaßen begrenzt war. Aber auch danach brauchte es kreative Ansätze und viel Disziplin aller, um sobald es ging ohne Risiko die Saison starten zu können. Erst ab dem 25.04. durften wir wieder auf das Gelände, und erst ab dem 07.05. durfte geslippt werden! Das hat dann

mit Abstand sehr zivilisiert so gut geklappt, dass sogar die Polizei zufrieden war. So hat sich der Saisonstart für die Meisten nicht allzu sehr verzögert. Die Saison auf dem Wasser litt im Wesentlichen daran, dass sehr viele Veranstaltungen ausfielen. Wer einfach nur segeln wollte, konnte dies! Alles Gemeinsame blieb schwierig: Versammlungen, Treffen, Parties: Fehlanzeige! Und dann waren da ja noch unsere Bauvorhaben: das zu erneuernde Hallendach erforderte von uns „nur“ die rechtzeitige Räumung der Halle III. Den Rest erledigten die Profis. Bei der Elektrik sah es da schon anders aus: hier wurden an die fünfhundert Stunden Arbeitsdienst geleistet, um unseren Teil der Vorbereitung und (De)Montage zu erbringen. Bewährt hat sich die Arbeit in der Woche in Kleingruppen: viel Abstand und wenig Segelverlust am Wochenende! Mit viel Mut und administrativem Aufwand haben wir die Pagensandregatta erfolgreich durchführen können. Und erst zum Saisonende drohte der erneute Lockdown, weshalb wir ein Slipwochenende vorzogen. Insgesamt hat die Saison 2020 nur leicht unter Covid19 gelitten. Andere Bereiche hat es weitaus schlimmer erwischt! Bisher bleibt die Hoffnung, dass auch 2021 zumindest so gut wird: kommt uns doch insbesondere angesichts des sonst beklagten hohen Alters unserer Mitglieder jetzt die zunehmende Impfquote zu Gute! Haltet Abstand, bleibt optimistisch und gesund!

*Petrus*



# PIMP YOUR RIGG!



Auf unserer Hydraulik-Walze verarbeiten wir Drähte für Wanten und Stagen bis 16 mm und ummantelte Relingsdrähte.

## YACHTPROFI.DE

Gute Teile, guter Service.

Deichstrasse 1 • 22880 Wedel • Tel.: +49(0)4103-88492 • E-mail: info@yachtprofi.de



## Augenoptik Schöbel



*kompetent – präzise – fair*

**Augenoptik Schöbel**

Goethestraße 48

22880 Wedel

Telefon: (04103) 4136

# Inhaltsverzeichnis



Termine 2021 .....	Umschlag innen
Ein Jahr COVID19 .....	1
Inhaltsverzeichnis .....	3
Langjährige SCOe-er: Georg „Schorsch“ Karsunke .....	4-8
Ushant, eine Erinnerung .....	9-11
Ein Sommer im Wohnzimmer .....	12-13
Die Seefahrt und der Grog .....	14
Aufnahmeanträge .....	I
Für Hilma .....	III
Für Gila .....	VI
Gratulationen .....	VIII
Versicherungsschutz fürs Rigg .....	15-16
Frühlingsgefühle am Köhlbrandhöft .....	17-18
Dit und Dat .....	19-20
Gedicht von Hein Menk .....	21
Mein Lieblingshafen .....	22-23
Bilderrätsel .....	24
Buchempfehlungen .....	25-26
Impressum.....	28



## Langjährige SCOe-er

### Heute: Hans-Georg Karsunke (Schorsch)

Schorsch kam als 11-jähriger Junge 1950 in den Verein. Der Partner seiner Mutter, Fritz Jann, war Segler eines Jollenkreuzers im SCOe. Es war ein selbstgebauter Jollenkreuzer aus Stahl, etwa so groß wie ein 20er. Damit gehörte Schorsch zur damals sehr überschaubaren Jugendgruppe.



Der Stahl-Pirat "Gigolo"

## Langjährige SCOe-er



1956 trat er selbst in den Verein ein. Er segelte als Jugendlicher auf verschiedenen Jollenkreuzern mit, unter anderem bei Hannes Baucke auf dessen hölzernen Jollenkreuzer sowie bei Fritz Renneberg und Hannes Micheel auf deren Blitz-Jollenkreuzern.

Als er mit Hannes auf eine Elbe-Sommerreise gehen wollte, musste vorher noch der leckende, marode Schwertkasten repariert werden. Mit „Hausmitteln“ wurde das Holz ausgetauscht. Das Ergebnis war leider, dass irgendwann unterwegs, auf ihrer Reise das Schwert nicht mehr zu bewegen war, es ging weder rauf noch runter (siehe auch „Ushant“, eine Erinnerung).

Im darauffolgenden Jahr kaufte Schorsch sich, für die damals stolze Summe von 750 DM, einen stählernen Piraten von dem Clubmitglied Kurt Peuker, der den Namen „Gigolo“ erhielt und den er mit Rolf Kunau, Dirk Müller und einigen anderen bis 1964 segelte. Inzwischen gab es eine Menge Jugendliche und junge Erwachsene, die mit ihren Jollen im SCOe lagen und segelten, so dass immer etwas los war.



Schorsch und Anne, ca. 1970



## Langjährige SCOe-er

Im Jahr 1963 bestellte er sich eine Schale für einen 20er Jollenkreuzer aus Holz, bei der renommierten Bootswerft Hein in Elmshorn. Schorsch war zum Ausbauen auf dem Clubgelände in bester Gesellschaft. Zeitgleich wurden die „Zille-Schiffe“ gebaut, und noch einige Jollenkreuzer.

1966 lernte Schorsch Anne kennen und 1969 wurde geheiratet. Bis 1975 segelten sie noch den 20er, dann wurde dieser in die SVR verkauft, wo er noch bis zum letzten Jahr beheimatet war. Gut zu erkennen an dem dunkelgrünen Aufbaudach.

Seit Herbst 1975 segeln Anne und Schorsch nun schon ihre C+C 33, damals ein Neubau (Ausstellungs-schiff). Diese wurde, wie auch schon der 20er, auf den Namen „Moscito“ getauft.

Mit diesem Schiff unternahmen sie viele schöne Reisen, auch mit den beiden Kindern, Stefan und Eva, die 1978 und 1981 geboren wurden.

Neben dem Familien-Segeln segelte Schorsch als Mitsegler viele Jahre aktiv Regatten auf Elbe, Nord- und Ostsee. Die ersten Hochsee-Regatten, Nordsee-Woche und Rund Skagen auf der „Ruth“, einer hölzernen 7,5 KR-Yacht, die Thomas Mextorf gehörte. Danach gemeinsam mit Klaus und anderen Segelkameraden auf der „Hobby“, einer 10 KR-Yacht, die einem Reeder gehörte. Beide Yachten waren von unserem Club-Mitglied Paul Böhling gezeichnet.



Der 20er "Moscito"

## Langjährige SCOe-er



1970 und noch einige weitere Male, segelte Schorsch auf der IW 31 „Rank“ bei Klaus mit. Sie gewannen 1970 die „Rund Skagen“ nach berechneter Zeit „über Alles“. Insgesamt segelte Schorsch sechsmal die Regatta „Rund Skagen“ mit. Mitte der 1970er hatte unser Mitglied Horst Jörss eine Swan 37, auf der auch die Nordsee-Woche mit gesegelt wurde. Wegen eines angekündigten Sturmes mit 10 Bft. entschieden sie sich aber die „Rund Skagen“ nicht mitzusegeln. Weitere Hochsee-Regatten folgten auf den Schiffen „Piranha“ von Peter Wiedenhöft (Nordsee-Woche und Kieler Woche), sowie auf „Astarea“ von Günther Heinsen nach Sandhamn (Stockholm/Schweden) und zum Ballad-Cup nach Malmö. Seit 1976 segelte Schorsch mit seinem eigenen Boot Wettfahrten auf der Elbe, Nordseewoche und auch einmal Kiel-Sandhamn. Von Sandhamn führte die Rückfahrt mit Anne über den Göta-Kanal.



Die jetzige "Moscito", Sommertour 2005

In 2012 ging Schorsch mit Klaus und Jörg, auf dessen „Seehexe“, auf eine große Nordseereise nach Schottland, zu den Orkneys, der Insel Fair Isle, zu den



## Langjährige SCOe-er

Shetlands und nach Bergen. In 2014 dann noch eine Großtour mit der „Seehexe“ nach Bergen (Norwegen) und Skagen. Hier war Joschi als 4. Mann dabei.



Klaus, Jörg und Schorsch auf Nordsee-Sommertour 2011

Seit Ende der 1960er Jahre war Schorsch im SCOe Sportwart (Segelwart). Damals war der Posten noch getrennt von der „Rund-Pagensand-Regatta“, die Willi Beckmann organisierte. Erst 1973 gehörte die Ausrichtung der Regatta mit zum Sportwart-Amt, das er bis ca. 1980 inne hatte. Das war allerdings nicht der einzige „Job“, der mit dem Segeln zu tun hatte. In den 1970ern war Schorsch auch engagiert als DSV-Vermesser, damals war die IOR-Formel noch neu. 1980 bis 2006 war er Mitglied im Vorstand der Hamburger Yachthafen Gemeinschaft, im Technischen Ausschuss. Mit der „Moscito“ sind Schorsch und Anne immer noch unterwegs.

Ich wünsche den beiden noch viele schöne Jahre, mit ihrer „Moscito“, auf dem Wasser.

*Interview und Text: Uta*

## Ushant, eine Erinnerung



„Ushant“ war ein betagter hölzerner Jollenkreuzer, karweel geplankt, ca. 7m lang und trug eine Segelfläche von ca. 15 m<sup>2</sup>. Er gehörte unserem damaligen Club-Mitglied Johannes Baucke, genannt Hannes, jung, ledig, von Beruf Klempner. Ich hatte häufiger Gelegenheit mit ihm zu segeln.



„Ushant“ segelnd auf der Elbe

1956 hatten wir beschlossen, gemeinsam auf der Elbe Urlaub zu machen. Ich war damals Maschinenbau-Lehrling im 2. Lehrjahr. Ein Freund von mir sollte als Dritter dabei sein.

Wie schon erwähnt, „Ushant“ war betagt und der Schwachpunkt war auch hier die Verbindung Rumpf-Schwertkasten. Hannes hatte beschlossen, die unteren Planken des Schwertkastens noch vor dem Urlaub zu erneuern, um dann beruhigt und sorglos segeln zu können.

Man muss wissen, dass zu der Zeit noch Ebbe in der Kasse war und auch sonst mancher Mangel herrschte. Edelstahl/Niro zum Beispiel wurde nicht oder nur selten verwendet. Trotzdem hatte Hannes aber schnell, und so preiswert wie



## Ushant, eine Erinnerung

möglich, das erforderliche Material besorgt: ein Eichenbrett, ca. 30mm dick, Moniereisen, Muttern und Unterlegscheiben sowie 2mm Stahlblech. Außerdem hatte er bei einem Händler gebrauchtes Werkzeug gekauft, wie Gewinde-schneidmuttern, Feilen lange Holzbohrer, etc.

Schon der Transport war beschwerlich, Autos gab es noch selten. Die Meisten gingen zu Fuß oder hatten ein Fahrrad.

Das Holz war für die zu ersetzenden unteren Schwertkastenplanken vorgesehen. Sie sollten hochkant mit der Kielplanke verschraubt werden. Die erforderlichen Befestigungsschrauben sollte ich aus dem Moniereisen herstellen, auf Länge geschnitten und an den Enden mit Gewinde versehen. Ich lernte schließlich Maschinenbau. Moniereisen werden normal als Bewährung bei Stahlbeton-Konstruktionen verwendet. Der Querschnitt ist nicht rund, eher oval, sie mit Gewinde zu versehen würde ich schon schaffen. Hab ich. Aber es kostete manche Schneidmutter und auch manchen Ärger, denn sie zu Ersetzen bedeutete Zeitverlust und auch wieder Geld. Wie gesagt, es war alles noch knapp.

Aus dem Blech sollten Kniebleche zur Befestigung und Versteifung hergestellt werden. Durch das Kanten würden sie schon die nötige Steifigkeit erhalten.

Die Arbeiten konnten beginnen: Schwert ausbauen, das Boot richtig aufbocken, alten Schwertkasten ausbauen etc. was eben nötig ist.

Wir haben die Arbeiten im Schuppen ausgeführt, an Wochenenden (damals wurde an Samstagen noch morgens in den Firmen gearbeitet) aber auch Werktags nach Feierabend. Wir schafften es nicht in der vorgesehenen Zeit aber der Schwertkasten wurde fertig. Es reichte noch für eineinhalb oder zwei Wochen Urlaub auf der Elbe.

Wir waren mit unserer Arbeit zufrieden, wie Metaller eben zufrieden sein können, wenn sie mit Holz arbeiten. Das Schwert ließ sich mit der Talje auf- und nieder bewegen, das Boot kam ins Wasser und wir konnten losfahren.

Ziele waren Glückstadt, die Stör, Brunsbüttel/Schleusenhafen, Cuxhaven etc.

Vielleicht bemerkten wir schon in Glückstadt, dass sich das Schwert nicht mehr so leicht bewegen ließ wie anfangs, und es wurde zunehmend immer schwerer.

Wir hatten als Metaller noch nicht verinnerlicht, dass Holz im Gegensatz zu Metall „arbeitet“. Die neuen Planken waren aufgequollen und hatten das

## Ushant, eine Erinnerung



Schwert fest eingespannt. Wir hatten zu sorglos gearbeitet, nicht auf das nötige Spiel zwischen Schwert und Kasten geachtet.

Schließlich mussten wir das Schwert mit der Großschot bedienen und suchten dann nach Möglichkeit nur noch Häfen auf, die tief genug waren, auch bei Niedrigwasser. Der Urlaub war trotzdem gut.

Auf der Rückfahrt, am letzten Samstag, kreuzte bei Schaulau unser befreundeter Clubkamerad Rolf Nissen mit seinem Blitzboot unseren Weg. Er überredete uns, mit nach Neuenschleuse zu kommen zum Klönen bei Jan Wirt. Des Schwertes wegen machten wir an der Wand bei den Fluttoren fest. Hier hofften wir, auch bei Niedrigwasser keine Grundberührung zu haben. Der Abend wurde gesellig.

Es war Niedrigwasser als wir in der Nacht zu den Booten zurückkamen. Als wir auf unsere Boote hinabsahen fiel uns auf, dass „Ushant“ höher lag als das andere Boot. Es stand auf dem Schwert.

Der Boden unter dem Schlick war wohl sehr fest, wenn nicht gar steinig.

Wir überlegten eine Strategie wie wir das Boot am schonendsten behandeln konnten. Vorsichtig stieg mein Freund als erster auf das Boot und wippte leicht, ohne Erfolg. Ich kam hinterher und wir wippten beide im Takt, wieder erfolglos, wir waren zu leicht. Als Rolf dann beherzt auf das Deck sprang fiel das Boot in den in alle Richtungen spritzenden Schlick.

Ich wundere mich noch heute, dass der Schwertkasten das ausgehalten hat.

Das Schwert steckte jetzt ein Stück weiter im Schwertkasten, wenn auch nicht vollständig.

Die Heimreise war unkompliziert und wir kamen gut im S.C.Oe. an. Damals war unser Sommerlager noch im Köhlfleet.

Und dann begannen erneut aufwändige Arbeiten. Das Boot wurde aufgeslippt, etwas aufwändig wegen des noch teilweise herausragenden Schwertes, und auf Lagerböcke gelegt. Mit alten langen Sägeblättern haben wir sehr mühsam und zeitaufwändig längs des Schwertes gesägt bis es sich gut bewegen ließ. Das es noch einmal festsatz, erinnere ich nicht.

*Hans-Georg Karsunke (Schorsch)*



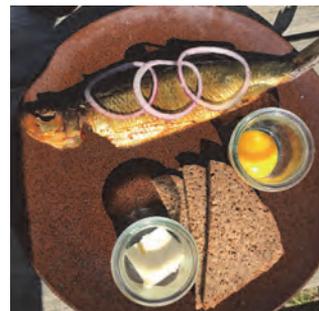
## Ein Sommer im Wohnzimmer

Die Wind- und Regenvorhersage üppig, die Rücken gebeugt von Heimarbeit an den Bildschirmen – da kommt das Angebot, Dirks gemütliche Bandholm 27 in Heikendorf zu übernehmen genau richtig! Mit reichlich Ballast im und unter dem Rumpf zogen wir gleich nach dem Groß munter den Spi hoch - wir waren ja am nächsten Tag in Arnis verabredet und wie immer viel zu spät reisefertig.

Spätestens bei der ersten Halse auf dem Stollergrund wurde es dann doch aufregender als gedacht denn die gewohnten Barber Hauler waren nicht da, ich hatte tüchtig mit dem zur Saling strebenden Spibaum zu tun, Barbara mit der ungewohnt widerspenstigen Pinne. In 1,8 m mehr Bootslänge rund 3 Tonnen Verdrängung unterzubringen hat Folgen. Den fremden Plotter bekommen wir nicht in Gang und so ist das Finish im frühen Dunkel bei einer 7er Schauerbö in der schmalen Fahrrinne vor der WSG-Arnis der zweite Aufreger des Tages. Wir hatten uns die Ferien auf der segelnden Polstergruppe eigentlich gemütlicher vorgestellt.



Die folgenden 14 Tage in der dänischen Südsee haben diese Erwartungen aber voll erfüllt. Die Häfen nach dem Ende der Sommerferien ganz leer, das Wetter immer schöner. Ein Highlight der Reise zeigt das Foto der einsamen „Tringa“ im Hafen von Barsø. In Bars Kaffehus bekamen wir freundlich aber in äußerst bestimmter Stimmlage eine genaue Bedienungsanleitung für das kleine Eiland.



Wir würden immer wieder kommen!

Lunch auf Lyø



Mit Tringa auf Barsø

*Stefan Sommer*



## Die Seefahrt und der Grog

Die Tage sind kürzer, die Temperaturen sinken, die Segelsaison ist schon längst vorbei. Zeit, einmal in alten Chroniken zu stöbern.

Seit die Seefahrt existiert, gehören Seeleute und Alkohol zusammen wie Planken und Spanten. Auch wenn viel Seemannsgarn über den Alkohol an Bord gesponnen wurde, hat der Spiritus doch seine Spuren auf manchem Schiff hinterlassen. Dabei begann alles wegen dem Wasser. Als Seeleute zur Zeit der Entdeckungen monatelang über die Meere segelten, faulte das Wasser bald in den Holzfässern und verwandelte sich in eine stinkende und ungenießbare Brühe.

Im späten Mittelalter fand man endlich die Lösung für das Problem. Mit Wein oder Schnaps vermischt hielt sich das Wasser länger genießbar. Bald waren Rum und Co. Teile der Schiffsverpflegung.

In der französischen Marine genehmigte man sich bis ins 19. Jahrhundert bereits zum Frühstück ein Glas Eau-de-Vie. Die Matrosen der Royal Navy hatten seit 1655 gar Anspruch auf tägliches „Tot“ (250 ml Rum) - erst im Jahr 1970 war damit Schluss.

Natürlich setzte sich die Erkenntnis, Wasser mit Alkohol für die bessere Haltbarkeit zu mischen, auch bei den deutschen Seeleuten durch. Der Weg zum Rum mit heißem Wasser war nicht mehr weit.

Fazit für unser heißes Wintergetränk ist also die Notwendigkeit, Wasser mit hochprozentigem wegen der „Haltbarkeit“ zu mischen. Rum muss, - Wasser kann...

Ob dieses hochprozentige „Wintergetränk“ auch bei Covid-19 wirkt, bleibt offen...

*Karl-Heinz Baumgartner*

\*\*\*\*\*

### Corrigendum aus Blinkfuer 1-2021



Das Neue Clubhaus, 1936

Leider hat sich im letzte Blinkfuer ein redaktioneller Fehler bei der Bildbeschriftung eingeschlichen, was vielen Segelkameraden aufgefallen ist. Beim nebenstehenden Bild handelt es sich nicht um die „Wanzenbude“, sondern um das Neue Clubhaus, 1936.

## Versicherungsschutz fürs Rigg



Offensichtlich hat ein Artikel aus der Yacht Nr. 3/2021 bei vielen Clubkameraden die Frage aufgeworfen, wie es im Fall der Fälle um den Versicherungsschutz unter den PYB (Pantaenius-Yachtbedingungen) bestellt ist. Der Yachtexperte Dr. Heyko Wychodil behandelt unter der Überschrift **Wer zahlt, wenn das Rigg von oben kommt?**, die Frage ob eine Versicherung für Schäden nach Mastbruch aufkommt, oder sich auf Verschleiß berufen kann, der nicht vom Versicherungsschutz umfasst ist.

Die Antwort auf die obige Frage fällt eigentlich ganz leicht. Nach den PYB wird in den allermeisten Fällen gezahlt, wenn das Rigg von oben kommt.

Zwar sind in der Tat Schäden durch Abnutzung im gewöhnlichen Gebrauch ausgeschlossen, also dass was in dem Artikel als Allmählichkeitsschaden bezeichnet wird. Dieser Ausschluss gilt aber nur, für das (abgenutzte) Teil selbst, der Folgeschaden ist gedeckt. Das Rigg würde also erstattet werden und lediglich das verursachende Teil – zumeist ein Want oder Terminal - wäre theoretisch von der Regulierung ausgeschlossen.

Um es ganz deutlich zu sagen, die PYB beinhalten keinen generellen Ausschluss für Schäden am Rigg, die auf das Alter des Riggs zurückzuführen sind. Ausnahme: Das Rigg wurde ausdrücklich nicht mitversichert (Riggausschluss).

Damit könnte der Versicherer die Leistung nur versagen, wenn dem Versicherungsnehmer grobe Fahrlässigkeit nachzuweisen wäre.

Die „grobe“ ist allerdings eine besonders schwere Form der Fahrlässigkeit. Die erforderliche Sorgfalt müsste in ungewöhnlich hohem Maße verletzt und dies vom Versicherer nachgewiesen werden.

Mit dem Beispiel der Patenthalse führt der oben genannte Artikel nach meiner Meinung und auch der von Pantaenius in zweifacher Hinsicht in die Irre. Nicht korrekt ist es, die Patenthalse als dort bezeichneten „Handhabungsfehler“ zu wählen. Wenn der Schaden durch fehlerhafte Handhabung (z.B. Patenthalse) verursacht wurde, liegt die Ursache des Schadens (Kausalität) in der Handhabung und gerade deshalb nicht an einem Alterungsbedingten Mangel am Rigg. Zum Zweiten nimmt Pantaenius bei einer Patenthalse grobe Fahrlässigkeit normalerweise nicht an.



## Versicherungsschutz fürs Rigg

Die PYB sehen darüber hinaus noch einen generellen Verzicht auf die Einrede der groben Fahrlässigkeit bei Schäden bis 10.000,- Euro vor.

Grundsätzlich empfiehlt Pantanaenius regelmäßige Rigg-Checks und den Austausch des stehenden Gutes nach den Empfehlungen der Hersteller. Dazu gibt es eine Reihe von Veröffentlichungen z.B. im Pantanaenius Magazin 2020 unter der Überschrift **Vorsicht vor Nachsicht** und Tipps zum Rigg-Check auf der Pantanaenius Website.

Sofern ein gebrauchtes Boot bei Pantanaenius neu zur Versicherung angemeldet wird, fordert der Versicherer bei einem 15 Jahre alten Rigg einen Rigg-Check durch einen professionellen Rigger, damit das Rigg mit in die Versicherung eingeschlossen werden kann. Sollte das Rigg schon über 25 Jahre alt sein, ist der Austausch des stehenden Gutes Voraussetzung für die Indekungnahme des Riggs.

Hier noch ein kleiner Tipp von mir zu den Zuständigkeiten bei Pantanaenius für unsere SCOe-Flotte:

Bei Fragen zu euren Verträgen oder Rechnungen wendet euch doch vorzugsweise an Herrn Martin Rust. Er hat unseren Verein derzeit am besten im Blick und kann etwas damit anfangen, wenn ein SCOer mit einer Frage an ihn herantritt.

Ansonsten gilt unverändert: Sprecht mich bitte gern vor einer Schadenmeldung an und selbstverständlich auch, wenn mal etwas nicht richtig laufen sollte.

Ich wünsche euch allen eine gute Saison!

Thomas Harder

## Frühlingsgefühle am Köhlbrandhöft...



Der Frühling kommt! Am dritten Februarwochenende war das Wetter einfach zauberhaft. Am Sonntag bis zu 12 Grad, windstill und sonnig. Klar, dass viele von uns an den Schiffen gearbeitet haben. Zumal es noch vor einigen Tagen eisig kalt war und Hamburg im Schnee versank. Auch die Flora und Fauna bereitet sich auf das neue Jahr vor. Neues Leben zeigt sich in den ersten Knospen an den Bäumen und Sträuchern. Die Vogelwelt sucht neue Partner und hält nach Nistplätzen Ausschau.

So auch ein Blesshuhnpärchen, das sich die vermeintliche Ruhe unseres Pontons ausgesucht hatte. Als Basis dienten die alten Leinen und fleißig wurde weiteres Nistmaterial gesammelt. Zum Ärger für die Blesshühner blieben diese Aktivitäten nicht unentdeckt. Nach kurzer Diskussion über die Hamburger Regelungen zu Arten- und Umweltschutz, wurde entschieden den Brutplatz zu räumen und so einer bevorstehenden Ponton-Besetzung zuvorzukommen. Mit vereinten Kräften (Joschi, Nils, Andreas und Flo) wurde ein Boot klargemacht und mit Leinen und viel probieren, der Ponton an seine Stelle verbracht. Das Brutpaar blieb leicht konsterniert zurück...

*Florian Glor*



## Frühlingsgefühle am Köhlbrandhöft...



**Zu verkaufen:***amuse bouche*

GER-3105

**Tripp 40**

LüA: 11,98

Tiefgang: 2,40m

Baujahr 1992

BüA: 3,60

Verdr.: ca. 5,5 t

Schnelles Touren- und Regattaboot, mehrfache Nordseewochen-Gewinnerin, sowohl berechnet, als auch gesegelt, bei Pantaenius-Rund-Skagen stets in den Top Ten. Das Schiff ist vollständig ausgerüstet:

- Carbonmast, Baum und Spibaum, alles von Southern Spares, neu 2012,
- alle Schoten etc. von Gleistein,
- alle Blöcke und Winschen von Harken,
- vollständige NKE-Elektronik, nämlich Gyro-Pilot mit hydraulischem Antrieb, GPS, Echolot, Speedometer, Windeinheit, WiFi Verbindung zum Rechner, drei Displays, eines neu,
- Yanmar 3GM30 Getriebekabel etc. neu 2019, 60 L Dieseltank neu 2019,
- AIS, aktiv + passiv, EBIRP,
- 1 Starter-, 2 Verbraucherbatterien, AMG 240ah, Ladegerät,
- vollständiges Set an Regatta- und Tourensegeln, alle von UK-Germany, u.a. 2 Großsegel, 3 Spi, 7 Vorsegel, leicht, medium, schwer,
- ENO 2-flammiger Gasherd mit Backofen, Behälter für 5 L Gasflasche,
- Kühlschrank mit Kompressor ca. 130 L,
- ca. 160 L Wassertank,



## Dit un Dat

- Fender, Leinen, Anker mit 10 m Kettenvorläufer,
- ansonsten mit Pütt un Pann.

Das Schiff hat acht Schlafmöglichkeiten, jeweils eine Doppelkoje achtern unter dem Cockpit und im Salon jeweils zwei Kojen mit hochklappbaren Rückenlehnen, die als Koje genutzt werden können. Das vor dem Mast befindliche WC und das Waschbecken mit Druckwasserhahn sind durch eine Tür vom Salon getrennt. Das Vorschiff ist leer und als Segelstauraum nutzbar.

Das Schiff liegt - wie immer - im Winterlager in der Halle in Hamburg. Es ist Eigenergepflegt und in bestem Zustand. Eine CE-Zertifizierung liegt nicht vor. Besichtigungstermin bitte telefonisch vereinbaren unter 0173-244 66 26.

Der Kaufpreis beträgt VB € 99.900.

---

**Abzugeben** gegen angemessene Spende für die Jugendabteilung:



Rote Schwerwetterschot, 19 m Länge, 16 mm Durchmesser, sehr wenig gebraucht.



Weißer Schot mit gelbem Muster, 22 m Länge, 16 mm Durchmesser, neu.

Gisela Harder, 040-7005180

---

**Suche** das Buch „Seefahrt ist Not“ von Gorch Fock, biete dafür „Die Welt im Sturm erobert“, von Tania Aebi (Weltumsegelung einer jungen Frau)

Uta, 040-6013003, julssand@posteo.de

---

**Suche** ein funktionstüchtiges Opti-Rigg (für meine Sandkiste), günstig.

Uta 040-6013003, julssand@posteo.de

## Gedicht von Hein Menk



### Ein Gedicht von Hein Menk

*Hein Menck schrieb zum Erscheinen unseres „Blinkfuer“ (vor 85 Jahren) ein Gedicht! Ich erinnere mich an ihn, als ich Kind war, da hatte er ein hellgrünes Motorboot.*

*Uta*

De Seils sett hoch, den Draggen op  
un denn man glieks in See!  
So sall dat sien, so mutt dat sien  
bi uns in`n S.C.Oe.!  
De Unnerelw is uns Reveer  
un ook de solten See.  
Wi seilt liekut un nich verquer,  
wenn`t Tied is, goht wi rhee.  
De Bris is good, de Kurs is recht,  
wat kann uns denn passiern?  
„Blinkfuer“ wiest uns unsern Weg  
un dorno wüllt wi stüern!

Heinz Menk 29.2.1936

Für Übersetzung ins Hochdeutsche, bitte wenden...

Die Segel hoch, den Anker auf  
und dann gleich in See!  
So soll das sein, so muss das sein  
bei uns im SCÖe!  
Die Untereibe ist unser Revier  
und auch die salzige See.  
Wir segeln geradeaus und nicht verquer,  
wenn es Zeit ist kehren wir um.  
Die Brise ist gut, der kurs ist recht,  
was kann uns denn passieren?  
Leuchttfeuer weisen uns unseren Weg  
und danach wollen wir steuern!



## Mein Lieblingshafen

Es gibt so viele schön kleine und große Yachthäfen an der Unterelbe und anderswo, so dass es sich lohnt den einen oder anderen einmal im Blinkfuer vorzustellen.

Heute: **Anholt**



Es gibt Inseln, die man im Urlaub anläuft, weil sie so beschaulich und klein sind. Es gibt aber auch das krasse Gegenteil (zumindest in der Hauptsaison) und trotzdem ist es eine Lieblinginsel. Zu dieser Kategorie gehört wohl Anholt.

Schon von weitem sieht man den großen Mastenwald und überlegt, ob es wohl noch ein kleines Liegeplatzchen gibt, das die anderen, vor uns eingelaufenen Segler, einfach übersehen haben, oder sich in die Lücke nicht getraut haben. Man darf auf Anholt jedenfalls keine Angst vor Nähe haben. Und auch komplizierte Hafenmanover sollten einem geläufig sein!

Dann seid ihr hier richtig!

## Mein Lieblingshafen



An Land lädt ein großer Grillplatz zum abendlichen Verweilen ein. Der Badestrand ist vis a vis mit dem Yachthafen. Und so etwas wie eine Promenade, mit kleinen Lokalen und Fischgeschäft ist direkt an der Nordseite des Hafens.



Wenn man ein paar Tage bleiben möchte, lohnt es sich große Spaziergänge oder Radtouren über die wunderschöne Insel zu machen, oder den NW-Strand ein paar hundert Meter entlang zu gehen, dort wird man mit feinstem Sandstrand und azurblauem Wasser belohnt.

Anholt ist auf jeden Fall ein Sommerreise wert!

*Uta*

Auch wir wollen in das Loblied über diese Insel einstimmen. Ein wirkliches Paradies! Wenn man es einrichten kann, sollte man es im Frühjahr oder besser im Herbst versuchen. Dann sind kaum noch Skandinavier unterwegs. Wir waren Mitte September 2019 drei Tage auf Anholt eingeweht – es war ein Traum. Wir hatten das Hafenbecken fast für uns allein, bei 9-10 Bft.

*Marcus & Sabine*





## Bilderrätsel

Und wieder geht's ans heitere Bilderraten...



Wo ist das?

Bitte schickt Eure Lösung bis zum 23. April 2021 ans Blinkfuer-Postfach ([blinkfuer@scoe.de](mailto:blinkfuer@scoe.de) oder [blinkfuerscoe@gmail.com](mailto:blinkfuerscoe@gmail.com)), oder per Telefon oder Post an Uta oder Marcus, siehe Impressum. Die Auflösung gibt es auf der nächsten Versammlung. Viel Spaß!  
*Marcus und Uta*

---

### Auflösung vom letzten Blinkfuer:

Wieder hat niemand unser Rätsel geknackt, obwohl dieses Ding fast vor unserer Haustür liegt. Elbmündung raus, nach rechts abbiegen in die Norderelbe und dann mit dem Fernglas den **Mittelplate**,



östlichen Horizont absuchen: die einzige Ölbohrplattform im

deutschen Wattenmeer. Wir zitieren wieder Wikipedia: *Mittelplate ist das größte Ölfeld Deutschlands. Es wird von der gleichnamigen Bohr- und Förderinsel Mittelplate A erschlossen. Mittelplate liegt in der Nordsee vor der Dithmarscher Küste am südlichen Rand des Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer, auf einer Sandbank im Bereich der „Mittelplate“, nach der es auch benannt wurde.*

## Buchbesprechung



Guirec Soudée

### **Segeln mit Huhn**

Guirec und Monique und ihre verrückte Reise um die Welt

1. Auflage 2021, Klappenbroschur

208 Seiten, 21.1 x 23.9 cm

232 Fotos und Abbildungen

ISBN: 978-3-667-11885-1

Delius Klasing, € 29,90

### **Huhn an Bord!**

### **Eine tierische Weltreise unter Segeln**

Mit 21 Jahren gibt Guirec Soudée alles auf, um ein Segelboot zu kaufen und die Welt zu bereisen. Vier Atlantiküberquerungen, ein Winter im arktischen Packeis, die Durchquerung der Nordwestpassage, ein Abstecher in die Antarktis, zum Kap der Guten Hoffnung und Kap Hoorn: Allein die Aufzählung seiner Reisetagebuch-Einträge ist beeindruckend. Wirklich speziell wird Guirecs Weltreise mit dem Schiff allerdings durch seine Reisebegleitung: Monique ist jung, brünett – und ein Huhn!

Monique sorgt während der fünf Jahre langen Reise nicht nur regelmäßig für frischen Proviant an Bord. Sie balanciert gekonnt auf dem SUP, spaziert über Eisschollen, lernt surfen und sogar schwimmen. In „Segeln mit Huhn“ erzählt ihr Herrchen von der abenteuerlichen Reise zu zweit.

- Blauwassersegeln mit einem ungewöhnlichen Reisepartner: Die fabelhafte Geschichte von Guirec Soudée und Huhn Monique
- Guirecs Logbuch seiner Segelreisen, vollständig illustriert mit 280 atemberaubenden und amüsanten Abbildungen
- Hochspannendes und unterhaltsam geschriebenes Segelbuch mit kurzen, mitreißenden Texten und wunderbaren Bildern

### **Das verrückte Reisetagebuch einer Weltreise, wie es sie noch nie gegeben hat**

In seiner Heimat Frankreich ist Segler Guirec Soudée längst Kult – und Meereshenne Monique sowieso. „Segeln mit Huhn“ ist weit mehr als ein erzählender Bericht. Es ist die Geschichte einer Suche, eine Lektion in Mut und Menschlichkeit. Vor allem aber ist es die Geschichte einer wunderbaren Freundschaft unter Segeln.

Begleiten Sie die beiden ungewöhnlichen Globetrotter auf ihrer Weltumsegelung und tauchen Sie ein in einen der fabelhaftesten Reiseberichte aller Zeiten!



## Buchbesprechung

Boris Herrmann

### **Nonstop**

Süchtig nach Segeln

Driven by the Sea

2. erweiterte Auflage 2021

200 Seiten, 80 Fotos und Abbildungen,

Format 21,0 x 24,0 cm, zweisprachig (deutsch/englisch),

Klappenbroschur

ISBN 978-3-667-12179-0, Delius Klasing Verlag

€ 29,90



Er ist mitten im härtesten Rennen der Welt – als erster Deutscher ist er auf der Vendée Globe allein und nonstop unter Segeln unterwegs, begeistert damit auch Nicht-Segler und liefert den Zuschauern ein beeindruckendes und packendes Race auf den Ozeanen. Kein Zweifel: Boris Herrmann ist der derzeit wohl hellste Stern am deutschen Extremseglerhimmel. Bereits 2009 gewann der sympathische Norddeutsche mit Co-Skipper Felix Oehme das Portimão Global Ocean Race und wurde vom Magazin Yacht als schnellster Segler der Welt gefeiert.

2011 folgte das Barcelona World Race. Auf seinem betagten Segelboot NEUTROGENA überquerte Boris Herrmann nach exakt 100 Tagen die Ziellinie der Regatta und belegte Platz fünf, mit dem jüngsten Team und dem größten Mut. Denn Herrmann bezwang die Strecke nonstop, ohne für Reparaturen oder Zwischenhalte in einen Hafen einzulaufen.

Aber er ist auch der Mann, der Greta Thunberg zum Klimagipfel nach New York segelte – weil ihm der Kampf gegen den Klimawandel mindestens ebenso wichtig ist, wie das Segeln am Limit, gegen die Zeit und gegen eine starke Konkurrenz.

### **Ein Mann und sein Segelboot – ohne Zwischenstopp zum Welterfolg**

In Nonstop. Süchtig nach Segeln erfahren Sie alles über das Ausnahmetalent im Regattasegeln. Von den Hintergründen seiner Karriere über seine Hingabe im Einsatz gegen den Klimawandel und seine Erlebnisse bei früheren Regatten bis hin zu seinem größten Coup: allein mit der bei der Vendée Globe dabei zu sein, der härtesten Regatta auf den sieben Weltmeeren. Selbstverständlich nonstop.

Alles über einen der schnellsten Segler der Welt – wie er wurde, was er heute ist. Ca. 80 Farbfotos zeigen seine härtesten Kämpfe, seine Erfolge und seine Leidenschaft für das Regattasegeln, aber auch für den Erhalt unserer Natur, mit Gastbeiträgen von Segelgrößen wie Jochen Schümann, Giovanni Soldini, Pierre Casiraghi und Jochen Rieker.

Zweisprachige Ausgabe auf Deutsch und Englisch. Um 24 Seiten erweiterte und aktualisierte neue Ausgabe

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



### Impressum

- Herausgeber: Segel-Club Oevelgönne von 1901 e.V.  
Geschäftsstelle: Pestalozzistr. 9, 22880 Wedel  
Tel.: 04103/ 15 4 16  
Internet: [www.scoe.de](http://www.scoe.de)  
e-mail: [webmaster@scoe.de](mailto:webmaster@scoe.de)
- Bank: Postbank Hamburg, Kto.-Nr.:181 450-209  
BLZ 200 100 20  
IBAN: DE46200100200181450209  
BIC: PBNKDEFF
- Redaktion: Marcus Reckermann, Große Elbstraße 58, 22767 Hamburg,  
Tel.: 040/35706714  
Uta Latarius, Mellande 42, 22393 Hamburg  
e-mail: [blinkfuer@scoe.de](mailto:blinkfuer@scoe.de)
- Clubhaus: Antwerpenstraße 19, 21129 Hamburg  
Tel.: 040/740 15 04
- Druck: [www.wir-machen-druck.de](http://www.wir-machen-druck.de)
- 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.

#### Fotonachweise

Autoren, soweit nicht anders angegeben.

S. 18 mitte: Sven-Ove Baumgartner; S. 18 oben, S. 24: Uta Latarius;  
S. 23, S.24 unten, Umschlag innen, S. V, VII: Marcus Reckermann; S. II: Sabine Billerbeck  
S. 24 unten: Screenshot Navionics Webapp

**Redaktionsschluss für Blinkfuer 3/2021 ist der 9. April 2021**

**Bitte beachten Sie die Angebote unserer Inserenten!**

Für alle, die am Rad keine  
Kompromisse eingehen...



... haben wir unseren Versicherungsschutz für Boote und Yachten so ausgerichtet, dass Skipperinnen und Skipper mehr Zeit fürs Wesentliche haben. Egal, ob Sie gerade die nächste Wendemarke oder einfach den Horizont ansteuern. Überzeugen auch Sie sich von unseren einzigartigen Vorteilen und werden Sie Teil einer starken Gemeinschaft.



**PANTAENIUS**  
Yachtversicherungen

Hamburg · Tel. +49 40 37 09 12 34 · [pantaenius.de](http://pantaenius.de)

# Wir leben Bootsbau



Seit zwei Jahrzehnten arbeiten wir mit Begeisterung an den uns anvertrauten Booten in Holz, Kunststoff oder Metall.

Von der kleinen Reparatur, Wartung oder Umbau bis zum kompletten Neubau, Restaurierung/Refit bis hin zum Full Service - WIR LEBEN BOOTSBAU!

Mit demselben Elan kümmern wir uns um die gesamte Technik, aber auch um Kleinigkeiten wie z. B. Beschläge. Spezielle Sonderlösungen finden wir auch für Ihr Projekt.

Sprechen Sie uns an!



**JENSEN**  
Bootsbau **WERFT**  
aus **WERFT**  
Meisterhand



Im Hamburger  
Yachthafen Wedel

20 Jahre

BOOTSBAU  
1998 - 2018

Am Hamburger Yachthafen  
Deichstraße 29 - 22880 Wedel  
Telefon: 0 41 03 - 905 35 60  
Fax: 0 41 03 - 905 35 61  
info@jensen-werft.de  
www.jensen-werft.de