



# *Blinkfüer*

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



*Ausgabe 2/2024*





# SEGELMACHEREI NICKELS

Segel und Persenninge aus Schleswig-Holstein. **Seit 1996.**

- Sprayhoods & Anhänge
- Segel von Jolle bis Traditionsschiff
- Baumkleider & Rollfockpersenninge
- Motorbootpersenninge & Winterplanen
- Rollanlagen & Bergeschläuche
- Beschattungslösungen für Haus & Garten
- Reparaturen & Winterlager für Segel



✉ [info@segelmacherei-nickels.de](mailto:info@segelmacherei-nickels.de)

☎ 0461 43534

## Husch husch ins Wasser !!!



Ganz frisch habe ich die Mitteilung vom Hamburger Sportbund mit einer Förderzusage zu unserem „Projekt Wände Halle I“ erhalten, so dass wir jetzt die Aufträge erteilen können. Geplant ist ein Baubeginn ab Ende Mai, so dass wir bis dahin die Halle nicht nur von Schiffen, sondern auch von vielem Anderen, dass dort zum Teil schon länger rumsteht, befreien müssen. Unsere Lagerordnung sieht vor Zitat: Der Platz unter und neben dem Boot ist sauber und aufgeklart zu halten.

Dies gilt natürlich insbesondere nach dem Verlassen der Halle! Diesmal wird darauf besonders geachtet werden, und schon jetzt kann jede(r) schon mal ein wenig aufräumen. Damit wir möglichst nicht allzu viele Schiffe in andere Hallen verlegen müssen, wäre es toll, wenn insbesondere die Lieger in Halle I diesmal zeitig ins Wasser gehen.

Der Brückenschlengel liegt seit Sonnabend in Position, und am 23. März wollen die Ersten ins Wasser. Da unsere Nachbarn von der ESV leider mit der Überholung ihrer Schlengel zeitlich in Verzug sind und diese daher noch an Land liegen, ist der Übergang vom Brückenschlengel zu unserem Schlengel nicht optimal: hier ist äußerste Vorsicht geboten, damit niemand ins Wasser fällt!

Unsere Jahreshauptversammlung war erfreulich gut besucht. Alles verlief gewohnt harmonisch. Selbst zu dem mit Spannung erwarteten Änderungsantrag zu unserer Lagerordnung gab es einstimmige Zustimmung!

Sehr erfreulich war auch, dass sich mit Jan Witthöft ein Nachfolger für unseren Schatzmeister gefunden hat. Es ist leider nicht mehr selbstverständlich, dass frei werdende Vorstandsposten wieder besetzt werden können: beim Hamburger Segel-Verband blieben auf der Hauptversammlung letzte Woche die Stühle des Schatzmeisters und der Protokollführung leer, da sich bisher kein Nachfolger gefunden hat. Ich freue mich auf die Zusammenarbeit mit Jan! Gefreut habe ich mich auch über die ganz offensichtliche Überraschung und Rührung, die die Ernennung zum Ehrenmitglied bei Detlef hervorgerufen hat. Er hat es sich wirklich verdient!

Die Baustelle vor unserer Haustür ist ebenfalls zeitlich in Verzug, und daher wird unsere normale Zufahrt voraussichtlich ab dem 25. März gesperrt sein. Dann wird der „Bauschlüssel“ auf das Tor der ESV passen und wir können von dort auf unser Gelände gelangen. Alternativ können wir das große Tor zwischen Schuppen und Halle 3 nehmen: hier passt der SCOe-Schlüssel auf das mit SCOe geprägten Vorhängeschloss.

Dort bitte besonders darauf achten, dass beim Abschließen alle Schlösser beteiligt sind, so dass jeweils das Öffnen nur eines Schlosses zum Öffnen des Tores reicht. Sonst sperren wir die anderen aus! Und bitte im eigenen Interesse darauf achten, dass abends das Tor zu und verschlossen ist!

Bis bald am Köhlfleet!

*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) 4103-884 92 • E-mail: info@yachtprofi.de



## Augenoptik Schöbel



*kompetent – präzise – fair*



**Augenoptik Schöbel**

Goethestraße 48  
22880 Wedel

Telefon: (04103) 4136



## Inhaltsverzeichnis

Husch husch ins Wasser !!! .....	1
Inhaltsverzeichnis .....	3
SCOe—Termine im Frühjahr und Sommer 2024 .....	4
Nordseewoche 2023 HOT .....	5-16
<i><b>Protokoll der Jahreshauptversammlung .....</b></i>	<i><b>I</b></i>
<i><b>Einladung zur Aprilversammlung .....</b></i>	<i><b>XVIII</b></i>
<i><b>Nachruf Carmen Lahl .....</b></i>	<i><b>XIX</b></i>
<i><b>Nachruf Horst Zeise .....</b></i>	<i><b>XX</b></i>
<i><b>Gratulationen .....</b></i>	<i><b>XXIV</b></i>
Drei Jubilare im SCOe 2023 .....	17-21
Filmnachmittag im Februar .....	22-23
Der erste Frühlingstag des Jahres im Club .....	24
Feuerlöschertwartung erfolgreich absolviert .....	25
Infos zur DSV-App .....	27
„Pagensand“ ist Teil im neuen Regattaverbund .....	29
Bilderrätsel .....	30
Impressum .....	32



## Termine im Frühjahr und Sommer 2024

### **Sa. 13. 4. 24 Frühlings-Grillen/Ansegeln**

13.00 Uhr, Terrasse, Köhlfleet  
Würstchen, Brot, Salat, sowie Getränke gibt es für  
einen Unkostenbeitrag.

**Griller gesucht! Bitte bei Uta oder Sabine melden!**

### **Mi. 5. 6. 24 Juni-Buffer**

19:00 Uhr, Clubheim oder Terrasse, Köhlfleet  
Bitte Beitrag zum Buffet mitbringen,  
sowie Geschirr und Besteck  
Getränke im Clubheim wie immer

### **Fr. 30. 8. 24 Sommer-Grillen**

18.00 Uhr Grillzelt, West-Anlage, Yachthafen Wedel  
Selbstversorgung mit Grillgut und Getränken



## Nordseewoche 2023 HOT



**HOT = Helgoland Offshore Triangle auf „Elida“ GER 7722, oder:  
Eine unrühmliche Starkwindprobefahrt mit einem Neubau über 350  
Seemeilen**

***Von Jörgen Heinritz***

*Skipper: Daniel Baum, Crew: Jan Brügge, Malte Lange, Petrus Baumgartner, Nils Bordasch, Hannes Pagel, Jan Krüger, Peer Heuer, Nils Glockow, Clemens Gehrholz, Jörgi Heinritz*

*Sinn der Übung: Qualifikation fürs Rolex Fastnet Race 2023.*

Die Verzögerung, die zu unserem verspäteten Start der Elida beim H.O.T. führen sollte, fand an der Bratwurstbude statt. Die Crew zog sich nach der Steuermannsbesprechung am Pfingstmontag um 15.00 Uhr grad noch genüsslich die Currywurst mit Pommes rein, als die Anweisung vom Skipper kam, noch Frischwasser auf der gegenüberliegenden Seite des Helgoländer Hafens vor den Startvorbereitungen zu nehmen. Oha, sportliche Nummer!



Da war die Welt noch in Ordnung...



16.30 Starting Time. Trysegel und Sturmfock müssen noch der Wettfahrtleitung vorgeführt werden, aber alles schon vorbereitet! Ablegen Ostseite. 15.25 Uhr. Fest auf der Westseite am Wasserbunker. 15.35. Aber Mist, der Schlauchanschluss ist zu kurz. Noch mal Verholen. Erneut fest um 15.45. Sch...., wir brauchen Euro Münzen... Alles schon im Grabbag verstaut! Die Zeit verrinnt wie im Fluge. Petrus ermahnt die Crew, dass in 25 min der Startschuss sei. Wir sind immer noch fest am Wasserbunker. Wenn der Chef jetzt nur schon wüsste, was noch mit Wasserspielen auf uns zukommt! Ablegen!!!! Es weht mit gut 25 kn. Als erstes verabschiedet sich an der Bb-Seite am Heck die Jon Buoy, die sich unter der Hafenerleiter verklemmt hat, mit einem Zischen. Ich denke, die kommt gleich wieder hoch und wir können die einfangen. Weit gefehlt. Das Ding



geht einfach unter. Später erkennen wir, dass die Halterung samt Auslöser versunken ist. Der Alte meckert über Krüger, der achtern abgehalten und den Lack gerettet hat. Petrus ist auf dem Vorschiff und bugsiert „Elida“ an der Achterleine eines Versorger-Katamarans in Richtung freies Wasser. Die Sturmsegel gehen hoch. Wir müssen diese Herrn Boehlich von der Wettfahrtleitung noch vorführen. Und die ganze

Anzeigen Fehlanzeige



Crew in voller Montur mit Rettungswesten...

16.15, wir sausen durchs Safety Gate! Die Sturm-Plünnen müssen aber wieder runter, und das normale Grosssegel muss noch mit den Rutschern in die Nut. Oh, Oh, Oh!

16.20 Uhr. Die Crew kämpft gegen die Zeit. Um 16.25 zum Vorbereitungs-signal muss der Motor aus. In der letzten Sekunde geht das Gross hoch. Abfallen, aus dem Vorhafen raus, und ab zur Startlinie. Den Startschuss hören



Jan und Petrus

wir, als wir den Molenkopf passieren. Kurze knackige Kreuz, bloß keinen startenden Teilnehmer behindern! Mit ca. vier Minuten Verspätung gehen auch wir auf die Bahn. Da ist noch Luft nach oben... Ab geht's raumschots Richtung Düne Süd mit einem Reff im Gross und der Stagfock. Ein wenig sackt das Adrenalin... Geht aber nach der Rundung von Düne S schlagartig wieder hoch. Wir hämmern am Wind Richtung Amrum dermaßen an den anderen vorbei; wie geil ist das denn!? Die Rauschefahrt ist leider nicht von langer Dauer. Das vordere



Kompartiment, das den Pivoting Bowsprit beherbergt, ist nach Welle Nummer 30 voll. Da ist jetzt vorn 'ne Tonne Wasser drin. Es kommt schneller Wasser in die Box, als es unten am (wahrscheinlich zu kleinen) Abfluss abgeleitet wird. Die Yacht gleitet nicht mehr über die ca. 1,5m hohen Wellen, sie sticht einfach durch! Wat nu? Lösungsversuch: Die Crew stopft Fender in den Ankerkasten, um möglichst viel Wasser aus dem Schapp zu verdrängen. Naja, bringt nicht viel aber doch ein wenig. Der Verschluss des Ankerkastens muss jetzt 'ne Menge aushalten. Leider ist das Volllaufen des Ankerkastens nicht der letzte Wassereinbruch, der bekämpft werden muss. Unter Deck hört man die Fender im Ankerkasten deutlich rumrumoren, aber unter Deck sieht man auch schon eine Menge Wasser hin- und herschwappen. Wo kommt das denn jetzt wieder her? Eine armdicker Strahl Seewasser ergießt sich bei jedem Durchpflügen der Wellen durch das Hightech-Schiebeluk auf dem Vordeck. Die Abdichtung soll



eigentlich durch eine elektrische Luftpumpe erfolgen, die eine Dichtung aufpustet. Die Pumpe pustet zwar dauerhaft, aber bei jeder Welle kommen trotzdem ca. fünf bis zehn Liter Wasser unter Deck. Clemens, unser Berufsfeuerwehrmann, ist in seinem Element.

Retter in der Not...



Wir haben eine zentrale elektrische Lenzpumpe unter Deck. Mit langen Lenzschläuchen kommt man in fast jeden Winkel der Yacht. Mit zwei Leuten unter Deck wird versucht, Herr der Lage zu werden. Wir kommen kaum gegenan mit der Lenzerei. Da muss was Gravierendes geändert werden. Glücklicherweise haben wir zwei der Bootsbauer der Yacht an Bord. Nils B., der Bordmechaniker der Werft, kalfatert die Lukendichtung einfach mit ein paar Geschirrhandtüchern. Jetzt nur noch ein Liter Wasser pro Welle. Hilft! Langsam lenzen wir die Yacht leer, aber was danach auch leer ist, das sind die Batterien! Und wir haben erst knapp 20 Seemeilen hinter uns! Und nur noch knapp 25 % Batteriekapazität! Mit der Luftpumpe und dem elektrischen Lenzvorgang sind die Akkus überfordert. Also Luftpumpe aus und Lenzen ab nun nur noch von Hand! Alle weiteren unnötigen Stromverbraucher wie Kühlschrank, Navigeräte und Beleuchtung unter Deck werden abgeschaltet. Der Blindflug beginnt! Glücklicherweise haben wir die mit ähnlicher Geschwindigkeit segelnde „HASPA Hamburg“ zu unserer Orientierung in unserer Nähe.

Unsere einzigen verlässlichen Navigeräte sind die zwei iPads mit Navionics drauf. Aber auch die müssen von Zeit zu Zeit Strom haben. Wir beschließen, mit dem Laden der Batterien durch den Motor bis nach der Wendemarke Amrumbank Süd zu warten, nach der uns ein langes Bein von 100 sm Richtung 290° bevorsteht. Nach der Rundung der Tonne kehrt so etwas wie Routine ein. Langsam dämmert der Abend, der Wind weht unvermindert zwischen 25 - 28 kn aus NW, die „Elida“ boxt sich Richtung Westen durch die Seen. Noch schnell mal eben den Tagestank vollpumpen, Auspuff öffnen, das Boot möglichst aufrecht segeln, damit der Kühlwasseransaugstutzen keine Luft zieht. Dann kann der Motor gestartet werden. Mit beruhigendem Sound



springt die Maschine an; 1500 rpm klingen gut, das Ladegerät beginnt seine Arbeit, und sofort steigt, zwar sehr langsam, die Batteriekapazität und die Stimmung der Crew. Alle Anzeigen für den Motor werden von Zeit zu Zeit überprüft. Maschine läuft schnurrend. Geht doch! Bis circa nach 20 Minuten ein rotes Lämpchen an der Motorkonsole aufleuchtet und ein schrilles Alarmsignal die relativ schöne Ruhe im Bordleben stört. Bevor jemand den Motor



ausschalten kann, heult dieser einmal 15 Sekunden unter voller Drehzahl auf und ist dann still! Nix mehr. Abgeraucht! Jan B., Nils B. und Malte sowie Clemens verschwinden unter Deck und bauen die Motorverkleidung ab, Scheiße..., Motor wahrscheinlich überhitzt! Jan K. kotzt grade mal wieder in starken Krämpfen achtern über die Kante. Ich hab grad vor zehn Minuten von Daniel den Lenker übernommen und kann mir das Schauspiel aus sicherer Entfernung ansehen.

Schnelle Reise!

Inzwischen ist es auch schon richtig dunkel. Mulmig wird auch mir, als die vier wie die Erdmännchen im panisch aufgerissenem Luk erscheinen und nach Luft ringen. Dichter Qualm strömt an den



Erdmännchen vorbei ins Freie. Die orange Hintergrundbeleuchtung unter Deck lässt auch nix Gutes erahnen. Der Gestank ist auch nicht von Pappe. Ist da etwa einer unserer Notrauchtöpfe hochgegangen? Man hört Rufe nach den Feuerlöschern. Die zum Glück letztlich doch nicht benötigt werden. Aber warm ist es wohl doch da unten in der Hütte! Die Qualmentwicklung ist noch nicht zum Stillstand gekommen! Ich bin kurz vor einem Lachanfall, ein groteskes Bild, diese Erdmännchen im Inferno. Nach gefühlter Ewigkeit lässt die Qualmentwicklung endlich nach. Die Ursachenforschung beginnt. Hatten wir zu viel Lage im Boot? Ist eindeutig ein Kühlungsproblem, was wir da haben. Als erstes ist somit die Kühlwasserpumpe unter Verdacht. Nach eifriger Recherche stellt sich heraus: Der Kühlwasseransaugschlauch hat ein Leck durch Hitzeeinwirkung am Motorblock erhalten. Maschine überhitzt und alle Dichtungen abgeraucht. Daher der Qualm. Wir kommen in die MacGyver- Phase des Rennens. Die Bordtechniker Jan B. Und Nils B. arbeiten gedanklich und praktisch fieberhaft an der Lösung des Problems. Insgesamt sollen die beiden tatsächlich 12 Stunden ohne Pause an der Notreparatur verbringen. Aufgeben ist überhaupt keine Option für die Werftjungs.



Trotz allem noch Silber...



Stellt Euch mal die Negativ- Schlagzeilen vor..., nicht auszudenken. Zuerst bastelt Nils B. eine neue Dichtung für die Verbindung zwischen Kühlwasserpumpe und Motorblock. Dann wird ein Wasseranschluss zum Kombüsenablaufventil geschaffen. Ein Startversuch mit Kurzschließen (Die Kabel zum Zündschloss sind auch verschmort) ca. drei Stunden nach dem Vorfall lässt die Maschine zwar starten, und sie läuft auch eine Minute, aber die Wasseransaugleistung ist zu schwach, um genügend Kühlwasser in den Motorkreislauf zu befördern. Also aus, das Ding. Was Neues muss erfunden werden. Petrus hat die Idee, die Handlenzpumpe achtern unter Deck in der Funktion umzukehren, und mit ihr die Zufuhr von Wasser in die Kühlwasserpumpe mit Druck zu ermöglichen. Brilliant! Aber das Umbauen wird dauern. Man muss es gesehen haben. Die Jungs arbeiten bei totaler Finsternis unter Deck nur mit ihren Stirnlampen auf der Rübe. Nix für schwache Mägen. Es stinkt nach Diesel und Werweisswasnoch. Schlafen kann keiner, alle sind froh, oben Luft zu kriegen. Unter Deck herrscht das Chaos. Alle Kojen sind mit Motorverkleidungsteilen belegt. Daniel meint, die seien alle verrückt und fällt rückwärts auf ein Segel und schläft doch tatsächlich sofort ein! Es weht immer noch mit beständigen 25 kn.

Gegen Mittag nach 13 Stunden Kreuz runden wir Bahnmarke Nummer 2 mitten auf der Nordsee. Kein Segel weit und breit zu sehen! Die imaginäre Tonne wird navigatorisch gerundet. Die ist nämlich nicht da. Tüte hoch und ab in Richtung 160° KPK mit 12-16 kn Speed. Wie versprochen lässt der Wind gegen Nachmittag ein wenig nach. Zeit für Motorstart Nummer zwei. Alle auf Position! Fünf Männer werden für das Manöver Motorstart benötigt. Einer muss unter Deck den Motor kurzschliessen und den Wasserzulauf überwachen.



Wundenlecken hinterher in Glückstadt...



Eine Person bedient den Gashebel, ein weiterer hält den Bootshaken mit angetapten Ansaugschlauch nach außen über Bord, einer öffnet den Auspuff, und der Letzte in der Reihe pumpt wie bescheuert die umfunktionierte Handlenzpumpe. Oh Wunder, das System funktioniert tatsächlich, wenn natürlich auch nur provisorisch! Welch eine Choreografie. Der Motor läuft und produziert Batterieladung. Hammer! Aber nix für die Dauer. Wir schaffen es, die Batterie-Kapazität auf 45% hochzupowern. Das reicht erstmal für die wichtigsten Verbraucher wie AIS, Notbeleuchtung und Laden der iPads. „Peer, mach mal was zu Essen“. Kartoffelsuppe ist angesagt. Die angedachten eingeschweißten Rinderfilets sind zu anspruchsvoll für die Situation. Der Alu- Gasherd ist völlig zertrümmert und die Drehknöpfe sind alle weg. Einen findet Peer in der Bilge und versucht, Wasser zu erhitzen. Die Flamme erstickt im Keim. Also Kartoffelsuppe kalt. Schmeckt scheiße. Fliegt über Bord, statt dessen gibts Schoko. Choqueur Kaffee Sahne Mischung. Die tut gut. Mittlerweile scheint sogar die Sonne, und wir bewegen uns bei weiter abnehmenden Winden in VMG Modus in Richtung Windpark in der Nähe von Borkum, der an Backbord gelassen werden muss.

Den Windpark runden wir in den späten Abendstunden. Der nächste Kurs ist ein am Wind Anlieger über 73 Seemeilen in ca. 45° zur Amrumbank Nord Tonne. Eine schöne sternklare Nacht lässt uns problemlos an allen Windparks vorbeisegeln. Die sind sogar eine gute Orientierungshilfe, weil wir immer noch im Blindflug unterwegs sind. Eine Stunde vor Amrumbank N in den frühen Morgenstunden wird's zu allem Überfluß noch mal neblig, ca. 50 m Sicht. Posis und AIS werden wieder angestellt. Gut, dass wir ein wenig geizig mit der Batterie gewesen sind. Plötzlich taucht schemenhaft in Lee von uns



ein Touri mit Fendern aussenbords auf, der fast parallel zu uns segelt. Die dunklen Dinger aussenbords sieht man eher als den Rumpf . Leider hat der Wegerecht. Wir kommen aber gerade vor ihm längs, und der Typ bemerkt uns, wenn auch spät. Wie von der Tarantella gestochen schreckt der hoch und gestikuliert wild. Wir hören so etwas wie „Vollidioten“ und „Arschhacken“ durch den Nebel heranwabern. Wir kriegen die Tonne auf den Kopf , halsen drum herum, und hoch geht der A # 2 Gennaker. Kaum ist der Spi oben, treffen wir wieder auf den Touri..., diesmal haben wir die Vorfahrt. Wieder hören wir Geflüche und unschöne Worte. Der Typ hat dann doch tatsächlich seine Pantaenius Versicherung angerufen und von Gefährdung auf See geschwafelt. Damit hat er ja die Richtigen angerufen. Nach einer weiteren Stunde ist der Nebel verschwunden und wir segeln mit Kurs 185° die 35 Seemeilen zurück nach Helgoland. Nach 43 Stunden und 18 Minuten passieren wir die Ziellinie. First Ship home , und noch in unserer Gruppe gewonnen! Über alles sind wir Dritte. Qualifikation für's Fastnet erreicht, aber am Schiff ist noch reichlich Handlungsbedarf für diese anstehende höchst anspruchsvolle Regatta.

PS Anfänger machen Fehler, Könner produzieren Katastrophen.

Unser am 22. Juli gestartetes Fastnet Race 2023 müssen wir nach defekter Latte im Grossegel und dessen drohendem Zerfetzen nach sieben Stunden Kreuz bei 35- 40 kn Wind aus West in der Nähe von Portland Bill abbrechen. Sehr schade!



Als wäre nichts gewesen...



## Drei Jubilare ...

### **DREI Jubilare feierten im Jahr 2023 ihr 75. Jubiläum ...**

1) Unser Clubnachrichtenblatt, das „Blinkfuer“. Die zweite Auflage wurde im Februar 1948 vom damaligen Clubvorstand (Vereinsführer) Willy Beckmann wieder „angezündet“. Damit wurde 2023 unser „Blinkfuer“ 75 Jahre alt. Dieses erste Nachrichtenblatt nach dem Krieg bestand aus zwei, auf einer ADREMA- Kopiermaschine vervielfältigte und geheftete DIN A4 Seiten.

Das erste „Blinkfuer“ wurde bereits 1936 von Willy Beckmann als Nachrichtenblatt ins Leben gerufen, um die Mitglieder über das Geschehen und Wirken im Verein zu informieren. Das Deckblatt der zweiseitigen Ausgabe zierte ein Leuchtturm. So entstand die Bezeichnung „Blinkfuer“ für das Nachrichtenblatt. Diese erste Ausgabe wurde aber 1943 wegen des Krieges eingestellt.

W. Beckmann machte zur Erstausgabe 1936 folgende Anmerkung: „Wenn auch die äußere Form noch nicht das Niveau anderer ähnlicher Blätter erreicht hat, so werden wir dafür umso mehr bemüht sein, den geistigen Inhalt unseres „Blinkfuer“ auf der Höhe zu halten“.

Das Aussehen unserer Clubzeitung, der 75-jährigen Jubilarin, hat sich im Laufe der Zeit in 5 verschiedenen Aufmachungen gezeigt. Die heutige, in DIN A5 gebundene fünfte Ausgabe im 4 Farbendruck gibt es seit 2002. Artikel der Mitglieder, Reiseberichte, Jugendausbildung, Wettsegeln, Berichte aus Verbänden und anderen Vereinen machen unsere Vereinszeitung zu einem Medium, das gerne auch außerhalb des S.C.Oe gelesen wird.





# BLINKFÜER

Nachrichtenblatt für die Mitglieder  
des „Segel Club Oevelgönne“ von 1901 e.V.

4. Jahrgang

OEVELGÖNNE

Mai 1948

Nr. 1

Herausgeber: Segel Club Oevelgönne von 1901 e.V. - Verantwortlich für den Inhalt: Vereinsführer Willy Beckmann, Altona, Arnoldstraße 76. Herausgegeben im eigenen Verlag als unentgeltliches Nachrichtenblatt für die Mitglieder. Auflage dieser Nummer 125 Stück

## Achtung ! Berichtigung zum Leuchtfeuerverzeichnis.

1/1948. Niederelbe

„BLINKFÜER“ wieder angezündet.

Geogr. Lage: 53° 32' N, 9° 53' O  
Kennung: Blink über den ganzen Horizont, Wiederkehr alle Monat  
Feuerhöhe: Wird dauernd erhöht  
Feuerträger: Segel-Club Oevelgönne von 1901 e.V.

-0-0-0-0-0-0-

## Zum Geleit !

Unser „BLINKFÜER“ scheint wieder. Lange Zeit war es gelöscht, nun soll es wieder leuchten, wenn auch die Lampen gläser noch nicht ganz klar sind. Aber wir wollen eifrig daran putzen, auf dass es immer heller blinke und uns unseren Kurs sicher anzeigt.

Unser „BLINKFÜER“ soll wieder das Bindeglied werden zwischen der Vereinsleitung und den Mitgliedern, soll der Pflege der Kameradschaft dienen und das Zusammengehörigkeitsgefühl fördern.

Nicht zuletzt aber soll es helfen, die alten herzlichen Verbindungen mit befreundeten Segelvereinen wieder herzustellen und neue zu schaffen. War es doch für uns der schönste Lohn bald nach dem Ersterscheinen unseres „BLINKFÜER“ vor dem Kriege, als wir nicht nur von vielen Seiten Zustimmung und Anerkennung erhielten, sondern unser bescheidenes Blättchen uns auch nähere Führung und wertvolle Freundschaften mit anderen Segelvereinen einbrachte.

Nicht nur über das Geschehen in unseren Reihen wollen wir berichten, auch nach aussen hin wollen wir unsere Meinung kundtun und hoffen dabei, auch mal ein Echo zu finden.

An alle Segelkameraden richten wir die Bitte: Helft mit an der Ausgestaltung unseres „BLINKFÜER“, schickt uns Beiträge aller Art, Fahrtenberichte, Erlebnisse oder Anregungen, einerlei in welcher Form, für die nötige Druckreife wollen wir schon sorgen.

In diesem Sinne schicken wir unser „BLINKFÜER“ wieder hinaus und begleiten es mit unserem alten Kampfruf: „GODEN WIND“ !

Willy Beckmann, 1. Vorsitzender

-0-0-0-0-0-0-



2) Die Wettfahrt „Pagensand“ feierte 2023 ihr 75. Jubiläum. Die 1948, von Willy Beckmanns ehemaligem Vereinsführer ins Leben gerufene clubinterne Wettfahrt „Rund um Pagensand“, hatte die Idee auf der Elbe wieder um Pokale zu segeln anstatt den Alliierten mit gehamsterten Äpfeln und Kartoffeln davon zu segeln. Die erste Wettfahrt des S.C.Oe wurde schon 1936 von W. Beckmann auf den Weg gebracht, dann aber wegen der Kriegswirren wieder eingestellt. Die Wettfahrt 1948 wurde von Twielenfleth rund um Pagensand und zurück zum Lotsenhöft in Hamburg gesegelt. Es gab 24 Meldungen, aber durch die gleichzeitige Währungsreform im Juli haben sich einige Segler zurückgezogen, und es konnten nur 10 Boote gewertet werden.

Im Jahr 1949 wurde die Bahn geändert. Start war der östliche Helgenpfeiler der Deutschen Werft dann „Rund um Pagensand“ und zurück. Das Startgeld betrug jetzt neue DM 2,00. Im Jahr 1958 waren von 193 Meldungen bereits 25 Boote vom S.C.Oe vertreten. Im September 1975 wurde die höchste Meldezahl mit 239 Teilnehmern registriert. Diese Beteiligung wurde bis heute nicht mehr erreicht.

Die Teilnehmer der Wettfahrten waren Jugendwanderkutter, H-Jollen, Jollen, Piraten, Zugvögel, Folkeboote, Jollenkreuzer, Kielboote, Kieljollen und früher auch Katamarane. Im Laufe der Jahre haben sich auch die Wertungssysteme geändert. Von 1933 bis etwa 1969 wurden die Rennjachten nach KR-Vermessung gewertet. Später, etwa ab 1937 bis in die 80er Jahre, kam die JR-Formel für Jollen. Der KR-Berechnung folgte die IOR-Formel. Die JR-Zeitkorrektur wurde durch Yardstick- und die Einheitsklassen-Festschreibung abgelöst.



Der Name der Regatta wurde 1992 in „Pagensand“ geändert. Die Änderung wurde notwendig wegen der zunehmenden Versandung des „Steinlochs“ am Pagen Süd. Ein Grund für die noch heute beliebte „Pagen“ ist sicher auch, dass diese Wettfahrt der Elbsegelei gut angepasst ist

3) Die Segelyacht „RIO“ ist das älteste Segelboot im Segel Club Oevelgönne. Die als Kielschwerter 1948 gebaute Yacht kam 1967 in den Club. Das Boot wurde zwei Jahre später zum Kielschiff umgebaut. Die Yacht hat in ihren 75 Jahren 5 verschiedene Eigner erlebt. Der jetzige Eigner, unser Clubmitglied Andreas Müller, ist immer noch ein eifriger Segler und hält das Boot gut in Schuss für die nächsten Jahrzehnte.



Diese kleinen Geschichten aus unserem Segelclub zeigen, dass der S.C.Oe schon einige historische Ereignisse in seiner langen, beinahe 125-jährigen Geschichte erlebt hat.

Im letzten Blinkfuer 1-2024 gab es einen ausführlichen Artikel über die RIO und ihre ereignisreiche Geschichte.

*Karl-Heinz Baumgartner*



## Filmnachmittag im Club

Am Sonntag den 18. Februar fand im Clubheim zum 2. Mal unser Film-Nachmittag statt. Astrid und Kai Neumann berichteten von ihrer großen Sommertour, die sie im Uhrzeigersinn um Großbritannien führte. Wobei sie im Norden durch den Caledonian-Kanal fuhren, also nicht ganz außen rum. Leider gab es ein paar technische Probleme, weswegen wir erst mit mehr als einer halben Stunde Verspätung starten konnten.



Im Anschluss vermittelte uns Thomas Reinecke einen Eindruck von seinen Erlebnissen des Fastnet-Race. Es war extrem stürmisch und sie mussten die Regatta abbrechen.



Die Veranstaltung war gut besucht. Es kamen fast doppelt so viele Leute, wie angemeldet waren. So wurde der Kuchen natürlich alle, bis auf den letzten Krümel:)

*Uta und Sabine*



## Der erste Frühlingstag des Jahres

Der März kann ja bekanntlich alles, von Schneekatastrophe bis 20 Grad im Schatten. In diesem Jahr hat es am 3. März zwar nicht für die 20, aber doch für den ersten echten Frühlingstag mit knapp 15 Grad gereicht. Entsprechend wurde die beliebte Sonnenterrasse am Clubhaus zahlreich aufgesucht, und man erzählte sich gegenseitig, welche Frühjahrsarbeiten man genau jetzt eigentlich machen wollte, aber man lässt sich eben von der Sonne und netter Gesellschaft gerne von der Arbeit abhalten... Einer der schönsten Aspekte des Clublebens! Freuen wir uns auf die kommenden Klönstunden auf der Terrasse!

*Marcus*



## Feuerlöschertwartung erfolgreich absolviert!



Bei trockenem Wetter ging am letzten Sonnabend in bewährter Weise die alle zwei Jahre wiederkehrende Wartung der Feuerlöcher über die Bühne: altbekannte Akteure sorgten für routinierten Ablauf, denn Familie Iderhoff organisierte wie schon in den Vorjahren die clubseitigen Dinge wie festhalten, welche Löscher von wem vorgeführt werden und natürlich wer für welchen Löscher bezahlt, und die Mitarbeiter der Firma Bornhöft kommen nun auch schon seit vielen Jahren zu uns.

Wie wichtig diese Wartung ist zeigte sich daran, dass auch diesmal wieder einige Löscher „nicht versetzt“ wurden, also das Klassenziel nicht erreicht haben. Teils einfach deshalb, weil die Maximallebensdauer überschritten war, teils weil Rost oder andere Mängel festgestellt worden sind.

Auch für den Club haben wir diesmal tief in die Tasche gegriffen und eine große Anzahl der clubeigenen Löscher erneuert.

Vielen Dank an Familie Iderhoff!

Wer die günstige Gelegenheit jetzt verpasst hat, muss in Eigeninitiative dafür sorgen, dass der eigene Löscher gewartet ist! Wir werden es zu Beginn der nächsten Winterlagersaison prüfen!

Aktuell ist jetzt die Prüfsiegelkombination orange (Datum aktuelle Wartung) und blau (Datum nächste Wartung).



Frisch geprüfter Löscher

Löscherwirrwar, gut wenn da jemand den Überblick behält



## Infos zur DSV-App



**DEUTSCHER  
SEGLER-  
VERBAND**

Nachdem zum Anfang des Jahres „Die Seglerzeitung“ leider nicht mehr erscheint, fehlt den Landesseglerverbänden ein Medium, über das sie ihre Informationen verbreiten können.

Als Ersatz bietet sich die DSV-App an. Jederzeit und überall gut informiert mit der neuen DSV-App.

Nachrichten, Informationen und jede Menge Serviceangebote des DSV können Sie ab sofort direkt auf ihrem Handy empfangen. Die neue kostenlose App mit einer einfachen und übersichtlichen Navigation bietet insbesondere den Mitgliedern des Deutschen Segler-Verbands eine Vielzahl von Funktionen.

Sie entscheiden, welche Informationen wir Ihnen schicken.



Durch die Pushnachrichten-Funktion können Sie aktuelle Nachrichten, die Sie interessieren, direkt auf dem Handy erhalten. So werden Sie immer zeitnah und ausführlich informiert und verpassen keine aktuelle Entwicklung mehr – egal, wo Sie gerade sind. Eine Übersicht über alle DSV-Ansprechpartnerinnen und -partner in den verschiedenen Fachabteilung, alle DSV-Vereine sowie die Seminare und Fortbildungen der DSV-Akademie runden das Angebot ab.

**Laden Sie sich jetzt die neue App kostenlos auf Ihr Handy.**

**Zum Download der App im  
Apple Store:**



**Zum Download der App im  
Android Google Play Store :**



**Nach der Registrierung kann dann in der App ausgewählt werden, welche Informationen man gerne haben möchte. Unter dem Menüpunkt „Fahrtensegeln“ kann man beispielsweise die Bekanntmachungen für Seefahrer lesen.**

## „Pagensand“ ist Teil im neuen Regattaverbund



### Unsere Pagensandregatta ist Bestandteil der neuen **Elbe Super Sailing Tour**

Die Elbe Super Sailing Tour (ESST) ist eine Jahreswertung für Yardstick-Regatten in den Gewässern der Unterelbe mit Start oder Ziel beim Hamburger Yachthafen.

Die Idee dahinter ist der Versuch, mit dieser Gesamtwertung einen Anreiz zur Teilnahme an weiteren Wettfahrten zu schaffen.

Wer zu der einen oder anderen der teilnehmenden Regatten meldet, nimmt automatisch an dieser Gesamtwertung teil.

Die Punkte für den Cup können bei diesen Regatten gewonnen werden:

- SCU Regatta
- Glückstadtregatta
- SVAOe Elbe Cup
- Yachtfestival-Cup
- Pagensandregatta
- Senatspreis der Elbe
- Elbe Ausklang Regatta



Näheres unter [www.elbregatten.de](http://www.elbregatten.de)

Von dort gelangt man per Link direkt zur Ausschreibung und Meldung für die jeweilige Wettfahrt.



## Bilderrätsel

Wo sind wir hier?



Bitte schickt Eure Lösung bis **Dienstag 2. April 2024** an eins der beiden Blinkfuer-Postfächer:

[blinkfuerscoe@gmail.com](mailto:blinkfuerscoe@gmail.com)

oder [blinkfuer@scoe.de](mailto:blinkfuer@scoe.de) oder

per Telefon oder Post an Uta oder Marcus, siehe Impressum.

Die Auflösung gibt es auf der Aprilversammlung und im nächsten Blinkfuer. Der Preis für die richtige Lösung ist eine Tafel Schokolade, die auf der Monatsversammlung überreicht wird.

*Uta und Marcus*

### **Auflösung vom letzten Blinkfuer:**

Es handelt sich um den kleinen aber feinen Hafen auf der dänischen Insel Birkholm im südfünischen Inselmeer. Gewusst haben das Klaus Wätzel und Arne Sporleder.





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

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

Tätigkeitsschwerpunkte:  
Ehe- und Familienrecht  
Erbrecht  
Verkehrsrecht

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. 2/2024, 80. Jahrgang

### 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, Tel.: 040-6013003  
Dirk Gier, Am Lüdemannschen Park 18,  
25469 Halstenbek, Tel. 04101-7762947  
E-mail: [blinkfuer@scoe.de](mailto:blinkfuer@scoe.de); [blinkfuerscoe@gmail.com](mailto:blinkfuerscoe@gmail.com)  
Clubhaus: Antwerpenstr. 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).

4, 22-24, I-XXIII: Marcus Reckermann; 5-13: Elida-Crew; 16: Marcus J. Boehlich;  
26: Sven-Ove Baumgartner

**Redaktionsschluss für Blinkfuer 3/2024 ist der 10. April 2024**

Bitte beachten Sie die Angebote unserer Inserenten!



**WEIL DU  
FÜR DEINEN  
SUNDOWNER  
KEINEN HAFEN  
BRAUCHST**

TAUSEND GRÜNDE,  
EIN PARTNER

**PANTAENIUS**  
YACHTVERSICHERUNGEN

# Wir leben Bootsbau

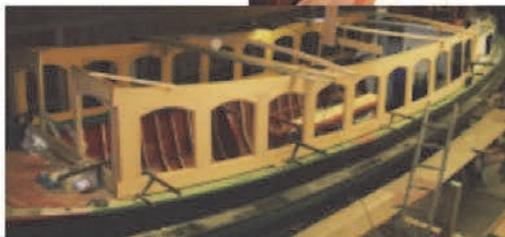


Seit zwei Jahrzehnten arbeiten wir mit Begeisterung an den uns anvertrauten Booten in Holz, Kunststoff oder Metall.

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  
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