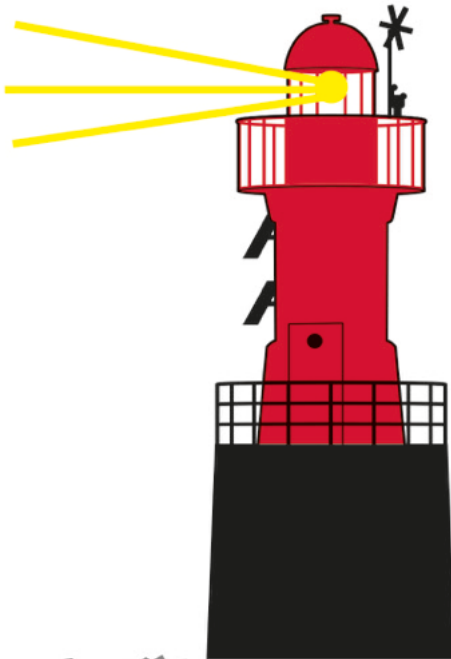




Blinkfuer

*Segel-Club Oevelgönne
von 1901 e.V.*



3-2026





2026



ELBE SUPER SAILING TOUR

20/02	Saison Opener
25 & 26/04	Glückstadtregatta
09/05	SCU-Regatta
06/06	SVA0e Elbe Cup
19/09	Pagensandregatta
26/09	Senatspreis
03/10	Elbe Ausklang

Miwo-Training 14-tägig vom 22/04 bis 16/09, Nordseewoche 22 bis 25/05



Mehr Informationen:
www.elbregatten.de



... nach vorn geht mein Blick ...



... zurück darf kein Seemann schau'n, so sang es 1944 der vermeintliche Seebär Hans Albers in „La Paloma“. Na klar, ein ordentlicher Ausguck ist sehr wichtig an Bord! Das man trotzdem auch mal zurückschauen darf, insbesondere in einem Jubiläumsjahr, haben wir mit unserer Chronik gezeigt. Um besser „nach vorn“ sehen zu können, haben drei fleißige Bastler mal wieder eine Möglichkeit geschaffen, die es auch Kleinwüchsigen (unter 1,90m) ermöglicht, nach vorn über unsere Flutschutzmauer zu schauen. Das ist insbesondere zur Slipzeit von großem Interesse, aber auch sonst führt viele gleich nach dem Ankommen auf dem Clubgelände ihr Weg als erstes an den Ausguck. Vielen Dank für die Initiative!

Näheres zur Bauausführung im Heft! Ausblick nach vorn heißt für uns aktuell Planung unseres Sommerfestes, das am 13.06. am Köhlfleet stattfindet. Vorher stehen noch letzte Arbeiten am Clubhaus und auf dem Gelände an, zu denen wir bald einladen werden. Für die „Möwe“ sieht die Planung gleich nach dem Abslippen die Teilnahme am Hamburger Jugend-

segeltreffen auf der Alster am ersten Maiwochenende vor. Die Regattasegler unter uns starten schon am 24./25. April mit der Glückstadtreghatta in die Elbe-Super-Sailing-Tour-2026-Saison.

Ausblick kann auch Abschied nehmen bedeuten: die „Maru“, seit mehreren Jahren nur noch als Wrack eingelagert, wird unser Gelände in Kürze Richtung „Schrotti“ verlassen. Auch solche Maßnahmen sind notwendig, um unsere Clubanlage lebendig zu erhalten.

Im Yachthafen dreht sich die Planung aktuell um den Bau des Kranfundamentes, dem seit dem Hauptversammlungsbeschluss zur Erhebung der Umlage vom letzten Donnerstag zumindest finanziell nun nichts mehr im Wege steht. Ein neuer Vorsitzender wurde gewählt (Ulf Hansen ist als ehemaliger Geschäfts-

führer im Yachthafen kein Unbekannter), und sogar für den Posten des Schatzmeisters hat sich ein Freiwilliger gefunden.

Euch allen wünsche ich positive Ausblicke auf die frische Segelsaison und freue mich auf unser gemeinsames Sommerfest!

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

Inhalt



... nach vorne geht mein Blick ...	1
Inhaltsverzeichnis	3
Termine im Frühjahr und Sommer 2026	4
safe! the date!	5
Vierteltonner-Pokal 1969	6
Am Bodensee	12
Saisonstart	15
<i>Protokoll der Aprilversammlung</i>	<i>I</i>
<i>Einladung zur Maiversammlung</i>	<i>IX</i>
<i>Gratulationen</i>	<i>X</i>
Polly Cruises - Einmal um die Ostsee, Teil 2	17
Stüwe-Plattform, die Zweite	28
Bilderrätsel	30
Impressum	32



Termine im Frühjahr und Sommer 2026

Sa. 13. Juni 2026	Save the date! Großes Sommerfest auf unserem Clubgelände! Für Mitglieder und Gäste...
Sa. 28. August 2026	Sommer-Grillen um 18:00 Im Hamburger Yachthafen Wedel, Grillzelt Selbstversorgung!
Sa. 19. September 2026	Pagensand-Regatta 2026





**safe!
the
date:**

13.06.26
**Jubiläums-
Sommerfest
am Köhlfleet**



**Von Freunden für Freunde:
Wir möchten mit Euch feiern!**

- Wo?** Segel-Club Oevelgönne, Steganlage Köhlfleet,
Antwerpenstraße 19
- Start:** ab 11:00 Uhr mit Empfang vor Halle I, Kinderfest, Essen und
Trinken zu Selbstkosten, Vorträge z.B. von DGzRS, Biergarten,
Grill, Boots-shuttleservice nach Finkenwerder, Butterkuchen, ...
- Abends:** Musik, Tanzen, ...
- Ende:** nicht abzusehen
- Bitte beachten:** Damit alle mit dem Boot kommen, haben wir an diesem
Wochenende den Elbtunnel sperren lassen.



Vierteltonner-Pokal 1969

Fast wäre die LISTANG bei acht Windstärken und grobem Seegang vor der belgischen Küste leck geschlagen. Aber wir schafften es, die 18 Konkurrenten aus fünf Nationen bei ruppigen Wind- und Wellen-Bedingungen zu besiegen.

Die Crew, bestehend aus den beiden FD-Seglern ULLI LIBOR (Silber & Bronze) und RODNEY PATTINSON (zweimal Gold, einmal Silber) sowie YACHT-Chefredakteur HARALD SCHWARZLOSE und mir.

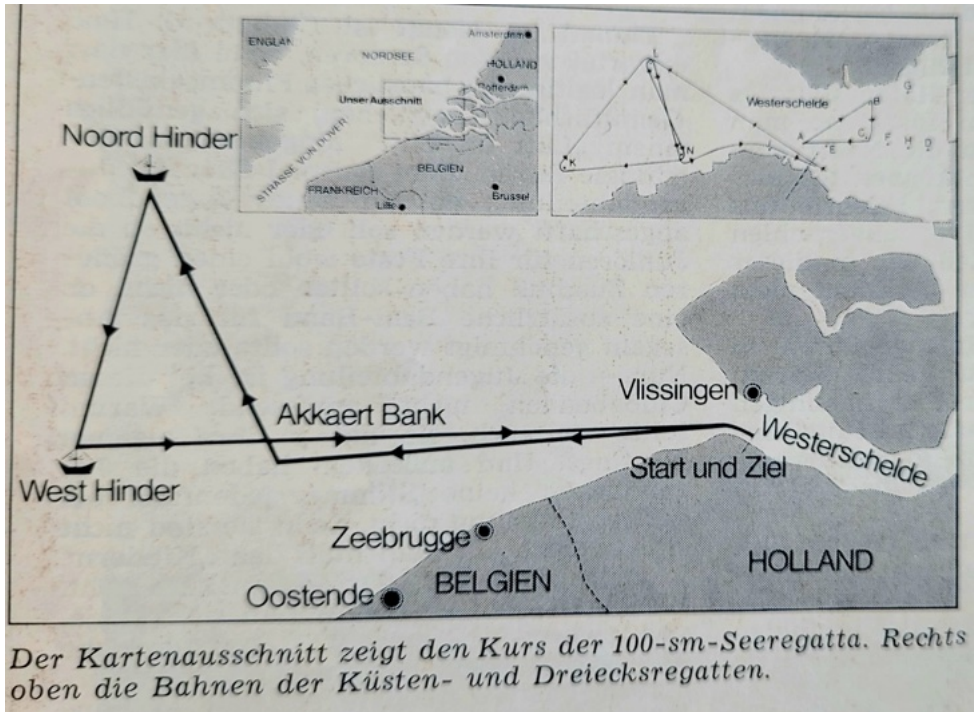
Die Wettfahrtserie setzt sich zusammen aus einer 20-Seemeilen-Küstenwettfahrt, zwei olympischen Dreiecken und einer 100 Seemeilen – Langstrecke auf der Aussenschelde. Das Revier ist schwierig zu besegeln, Tidenströmungen und trockenfallende Sandbänke fordern von der Crew Erfahrung und Cleverness.

Während die meisten Boote - den Vorschriften entsprechend – zu Dritt gesegelt werden, hatte sich ULLI für – ebenso erlaubte - vier entschieden. Diese Entscheidung muss ihm sehr leichtgefallen sein, denn der Vierte war sein englischer Freund und zweifacher Goldmedaillengewinner im FD: RODNEY PATTINSON.

Der Wetterbericht prophezeite für den ersten Wettfahrt-Tag „Windstärke 8“. Aber es blieb harmloser. Allerdings mit heftigen Schauerböen. Genau das Richtige für unsere beiden Olympioniken. Bei etwa vier Windstärken zog LISTANG auf und davon. Hoch am Wind bei frischer Briese zeigte die Hamburger KARL & KLAUS FELTZ-Konstruktion ihre größte Überlegenheit. Und raumschots auf den Spinnakerkursen war es nur eine Formsache, bis wir uns jedes Mal in der Spitzengruppe wiederfanden. Welch ein erhabenes Gefühl, der Konkurrenz eine solche Überlegenheit zeigen zu können. Die beiden folgenden olympischen Dreiecke verliefen ähnlich. Es folgte die abschließende Langstrecke.



Feuerschiff NOORD HINDER meldete - mal wieder- „Windstärke acht mit Schauerböen.“



Vierteltonnerpokal 1969, die Kurse vor Breskens
Siebzehn Boote gingen an den Start. 10 von ihnen gaben bereits auf dem Weg zur ersten Bahnmarke auf.

Die Crews der restlichen Teilnehmer erwartete eine ruppige Nacht. Der Wind steht durch, der Seegang der ersten 30 Meilen an der Kreuz werden für ein grobes Wellenbild sorgen. Das kennen wir von der Elbe her: Je härter die Strömung gegen den Wind steht, desto unangenehmer der Wellengang.



Der Start folgt am Abend. RODNEY kletterte vorher noch schnell in den Mast und stellte eine Deviationstabelle her. SICHER IST SICHER. Schließlich ist LISTANG aus Stahl gebaut. Und keiner von uns „Kunststoffboot -Regattaseglern“ hat sowas je in der Praxis für notwendig erachtet. Für unseren Engländer eine einfache Sache, denn er hatte das bei seinem Arbeitgeber -der Marine- gelernt.

LISTANG arbeitet hart gegen an. Die Wellenkämme sind in der Nacht schwarz und tragen weiße Schaumkronen. Der Speed beträgt immer noch bis zu sechs Knoten. Plötzlich jagt das Boot an einem Wellenkamm hoch, schießt durch die Gischt und knallt dann heftig in das nächste Wellental. Es kracht entsetzlich unter Deck. „Peter sieh nach, was passiert ist.“ Ich kann nichts entdecken, muss die Bodenbretter entfernen. „Im Licht zweier Tischlampen sind zwei Spanten zu erkennen, die sich vom Rumpf gelöst haben, sie beginnen sich hoch zu biegen“.

Es kracht erneut im Vorschiffsbereich. Und wieder lösen sich zwei weitere Spanten von ihren Schweißstellen.

„Wenn das so weitergeht, saufen wir ab“. In Gedanken bin ich froh, die Rettungsinsel letzte Woche zur Wartung gegeben zu haben.

„Wir müssen den Druck aus dem Stahlrumpf nehmen. Lass uns die Fock bergen und es nur mit dem gerefften Großsegel versuchen.“ Ich robbe auf's Vordeck, das wie ein heftig beschleunigender Fahrstuhl funktioniert. Mein Körper wird beim Annähern einer Welle nach unten auf's Deck gedrückt, um anschließend beim Passieren des Wellenkamms nach unten in's Leere zu fallen. Es reißt mir quasi den Boden unter den Füßen weg.



Ich bin immer froh, wenn der Sicherheitsgurt nach dem Umpicken wieder an einem festen Punkt einschnappt.

Schnell müssen wir feststellen: Der hochbordige Rumpf und die geringe Lateralfäche des schmalen Kiels sorgen dafür, dass das Boot fast zum Stehen kommt, nur noch stark nach Lee driftet und ziemlich hilflos im Seegang vor sich hin taumelt. Die Fock geht wieder hoch. Das Boot läuft wieder.



Listang auf Raumschotkurs war besonders schnell bei frischem Wind
(Ausschnitt aus Yachts und Yachting)

Wie sollen wir verhindern, dass das Boot nicht weiter „zusammengedrückt“ wird? Der hölzerne Reserve-Spinnakerbaum muss als stützendes „Stempel“ dienen. Ich säge mühsam unter Deck mit Hilfe einer 95 Pfennig-Bügelsäge das edle Stück „auf Länge“ und verpalle Rumpf- und Decks-Schale gegeneinander. Nicht ohne vorher ein paar



zerbrochene Bodenbretter zur Druckverteilung angebracht zu haben. Das macht einen wirksamen Eindruck und macht Mut weiter zu segeln. ULLI und RODNEY arbeiten an der Pinne und an der Großschot, wie sie es vom FD her gewohnt sind. Die besonders harten Brecher werden behutsam angesteuert.

Wir haben Wasser im Boot. Ein Leck, welches durch die Rumpff-Verformung entstanden ist? Die Ursache ist schnell gefunden. Die LISTANG ist mit zwei Steckschwertern ausgestattet. Die Schwertkästen sind nicht dicht zu kriegen. Das Wasser wird durch hohen Druck im Vorschiffsbereich immer wieder hineingepresst.

Der Lichtschein der in Luv liegenden Bahnmarke, dem Feuerschiff NOORD HINDER, kommt näher. Jetzt heißt es „durchhalten und vorsichtig segeln, die Wellen besonders weich aussteuern“.

Wir hatten drei große Thermosflaschen mit Kaffee mitgenommen, um die kalte Nacht besser überstehen zu können. „Die erste ist leider im Seegang kaputt gegangen.“ war die nächtliche, traurige Meldung.

Aber es kam noch schlimmer: „Die Zweite und Dritte auch.“

Nach einer weiteren Viertelstunde wollte Harald „mal pinkeln“. Das ging aber nicht an Deck aufgrund des Seegangs. Also nahm sich der in Not Befindliche einen Becher aus dem Becherspender, befestigt an der Kajüt-Innenwand. Und hielt den gefüllten Becher durch den Kajüteinstieg in Richtung der Crew (mit dem stillen Wunsch, dass diese den Inhalt über Bord kippen würde).

Die Crew – noch enttäuscht von der Pleite mit den kaputten Thermosflaschen – freute sich über den unerwarteten Schluck „Oh, gibt’s was Warmes?“



Und bedankten sich spontan bei HARALD.

Der nur noch lautstark warnen konnte: SCHMEISS DAS WEG!!

Die letzte Bahnmarke, das Feuerschiff WEST HINDER, war erreicht. Nun ging es weiter mit einer Halse raumschots ins Ziel bei Breskens. Das Waarschip 725 und die Samurai lagen kurz vor uns. Sie waren nicht mehr einzuholen.



Die Siegercrew. Von rechts: Uli Libor, Rodney Pattinson, Harald Schwarzlose, Peter Schweer

Wir gehen als Tagesdritter durchs Ziel. Das langt für den ersten Platz gesamt.

Peter Schweer



Am Bodensee...

Neuerdings verschlägt es mich ab und zu an den Bodensee. Auch dort wird gesegelt und gebadet:) Letzte Woche hatte ich mal wieder Zeit mich dort umzugucken. Bei dem ansässigen Segelverein, LSC, in Lindau-Insel werden zwei wunderschöne Oldtimer scheinbar als „Jugend-Projekte“ gesegelt, das eine ist die „Bayern“.





Als Tagestour segeln die Boote auf diesem wunderschönen Revier, mit Blick auf den Pfänder, der Berg im Hintergrund und noch ein paar schneebedeckte Bergspitzen. Das Wetter über dem See sieht besonders aus, so etwas kennen wir hier im Norden nicht. Nebelschwaden, darüber und darunter der Berg zu sehen. Allerdings ist es oft sehr schwachwindig hier.

Ich habe es mir auch nicht nehmen lassen, nachdem ich in der Elbe schon angebadet hatte, dort ins Wasser zu gehen.

Uta



Saisonstart



Der Start der neuen Saison wird wohl von jedem Segler sehnsüchtig erwartet. Der Sliptermin wird festgelegt. Die Tide ist bekannt, aber wie das Wetter sein wird bleibt zunächst ein Rätsel. Am letzten Sonnabend sollte es für Peters „Mia Lisa“ so weit sein. Da die Antwerpenstraße für den Autoverkehr wegen Asphaltierungsarbeiten gesperrt war, ging es per Fähre zum Club. Da Wibke den Beginn des Slippens auf 8:00 h terminiert hatte, sollte unsere Fähre um 7:31 h ablegen. Treffen im Yachthafen also um 6:45 h. Am Anleger Teufelsbrück trafen wir Gisela, Lilly und Ludger, die mit „Lille“ auch ins Wasser wollten. Kurz vor dem Ablegen erreichten dann noch Katja, Clara und Andreas Hesse die Fähre, die somit fest in SCOE-Hand war. Am Anleger Bubendeyufer warteten schon Svenja und ihr Freund als weitere Verstärkung der „Lille“-Crew. Am Club angekommen, war die Slipcrew, diesmal bestehend aus Bernd, Stefan und Joschi, schon da. Bernd hatte schon einen Kaffee aufgesetzt, so dass wir erstmal ganz in Ruhe einen Kaffee trinken konnten. Da nur vier Schiffe auf der Liste standen, konnten wir es ruhig angehen lassen. Bei schönstem Sonnenschein nahmen wir unser zweites Frühstück auf der Terrasse ein.



Danach wurde kurz der halbe Schuppen ausgeräumt, da „Lille“ in der dritten Reihe stand. Kein Problem bei den kleinen Schiffen und den wen-



digen Bootswagen. Auch „Mia Lisa“ stand kurz danach in der Sonne. Aus Halle 1 kamen noch „Jaws“ und „Islay“ dazu. In der Küche hatten sich inzwischen Ilona und Sam an die Arbeit: es sollte zum Mittagessen Chili con Carne geben! Die beiden schnippelten und brutzelten, und bald duftete es schon sehr lecker. Während die Kielschiffe ordnungsgemäß am Draht unserer Winde geslippt wurden, reichte für „Mia Lisa“ eine kräftige Leine, an der der Unimog sie sanft ins Wasser gleiten ließ. Der frisch gewartete Außenborder sprang zu Peters Freude gleich an. Nachdem die Bootswagen auf ihre Sommerplätze gebracht waren, machten sich die Kielschiffe mit gelegtem Mast unter Maschine auf den Weg nach Wedel. Wir hingegen stellten auf „Mia Lisa“ den Mast direkt am Steg und machten das Schiff segelfertig. Der Südwind war inzwischen aufgefrischt, und da die Tide noch lange lief, entschieden wir uns zunächst noch zum Essen zu bleiben. Das war goldrichtig, denn das Chili, sowohl „con“ als auch „sine“ im Angebot, war mit frischer Petersilie und etwas Creme Fraiche obendrauf ausgesprochen köstlich! Großes Dankeschön an Ilona und Sam! Es hätte auch noch Kuchen gegeben, aber nun mussten wir doch los. Schnell waren die Segel gesetzt, und wir genossen das Gefühl, wieder unter Segeln auf dem Wasser zu sein. Und das nur zwei Stunden nach Verlassen des Winterlagerplatzes! Nach der Abdeckung auf dem Köhlfleet kam der Wind an der Lotsenstation schon ganz gut an. Ab Teufelsbrück begann dann die schnelle Reise, und hinter den Airbus-Hallen, wo der Wind ungebremst über das Mühlenberger Loch kam, waren wir zeitweise im Vollglitsch. Genauso schnell kam uns die „Sakura“, die neue Rennziege von Thomas Reinecke, die einen Trimm Schlag machte, entgegen. Gefühlt viel zu schnell waren wir schon im Yachthafen. So entspannt kann der Start in die Segelsaison sein, wenn man das Glück hat, in einem Club zu sein, wo es „Slippen unter Freunden“ gibt! Vielen Dank an alle Mitwirkenden!

Peter und Petrus

Polly Cruises - Einmal um die Ostsee - Teil 2



Polly's gesamte Reise von April bis Oktober 2025

Teil 2: Über die Ålands, Schweden und Dänemark wieder nach Hause

Nun ging es Kurs West, zunächst durch das Turku-Archipel, dann durch das Ålandinselgewirr nach Mariehamn. Wir übernachteten an idyllischen Holzstegen in Pähkinäinen, Lappo (wo wir einige Tage eingeweht sind) und ankern im Ängösund, bevor wir in der Ost-Marina von Mariehamn zwei Tage verbringen. Die Ålands sind ein autonomes schwedisches Gebiet, politisch zu Finnland gehörend, sprachlich und kulturell ist man jedoch 100% schwedisch. Ein schönes Beispiel, wie Autonomie innerhalb politischer Grenzen funktionieren kann und ein friedliches Zusammenleben erlaubt.



Wir genießen den finnischen Hochsommer, hier in Pähkinäinen im Turku-Archipel

Bevor wir die 30 sm ans schwedische Festland segelten, besuchten wir noch die kleine Insel Rödhamn, eine Schären wie aus dem Bilderbuch. Wie so oft zogen wir auch hier die schönen Holzstege dem Ankern vor, auch wenn es ein deutlich teurer war.

Die Überfahrt nach Schweden war schnell und problemlos, und nach einer Übernachtung im kleinen, eigentlich schon geschlossenen Inselhafen Fejan ging es endlich in den Stockholmer Schärengarten. Obwohl jetzt, Mitte August, in Schweden die Saison eigentlich schon vorbei ist, ist hier noch jede Menge los. Im angepriesenen Naturhafen von Finnhamn, der „Paradiesbucht“, war der Holzsteg bis bis auf den letzten Platz ausgebucht, und die Bucht voller Ankerlieger. Wir ergatterten den letzten Platz am Steg und verbrachten zwei wundervollen Tage an diesem wirklich paradiesischen Platz.



In der paradiesischen „Paradiesviken“, Finnhamn, im nördlichen Stockholmer Schärengarten

Wasahamn ist sozusagen der „City-Sporthafen“ von Stockholm, inklusive Schwell von Fähren und Ausflugsbooten, und genauso zentral gelegen wie das Hamburger Pendant. Mit der Fähre ist man in wenigen Minuten im Zentrum, und auch zu Fuß ist alles sehr gut erreichbar. Der Hafen liegt gleich unterhalb des Wasamuseums, einem echten Highlight im Ostseeraum, und das Wikinger-Wrack- und auch das Abba-Museum sind nur wenigen Minuten entfernt.

Nach ein paar Tagen Cityurlaub in der schwedischen Hauptstadt ging es zunächst durch den Mälarenssee, durch die Hammarby-Schleusen und Brücken, dann durch den Södertälje-Kanal nach Süden zurück in die Ostsee. Vorher machten wir noch einen Kurzstopp auf der alten Wikingerinsel Birka. Haitabu lässt grüßen!



Wir besuchten die Bullerbü-Stadt Trosa, und machen auch zum zweiten Mal nach 2019 an der Forschungsstation der Insel Askö fest, wo ich die letzten 10 Jahre eine Sommerschule betreut hatte. Ein weiterer schöner Abschied.

Nach einem weiteren wunderschönen (sorry, mir gehen die Superlative aus) Anlegeplatz im etwas improvisierten Minihafen von Broken (gehört wie die Insel dem Nyköping-Segelclub), und der nach Süden völlig offenen Ankerbucht Beten (mussten wir nicht, denn wir hatten schwachen Wind aus Nord), ging es weiter zum Ausrüstungshafen Arkösund, wo wir im fast leeren Gästehafen lagen und Besuch von schwedischen Freunden bekamen. Die brachten auch die dringend benötigten Gastkartuschen für unseren Grill mit!

Nun ging es Kurs Südwest durchs Schärenarchipel Richtung Öland, wo wir unsere Kiellinie kreuzten. Wir waren das einzige Segelboot auf der im Sommer völlig überfüllten Schäre Harstena, und auch beim Ankern in den nächsten Tagen gab es kaum Kontakt zu anderen Seglern. Das ändert sich nachhaltig ab Figeholm, wo wir zwei nette Einhandsegler kennenlernten. Die junge Svenja aus Hamburg (Typ Pipi Langstrumpf), unterwegs mit einer Hornet 32, und den etwas älteren weissbärtigen Michl aus Usedom (Typ Pipi's Vater, König von Taka-Tuka-Land), mit seinem feuerwehroten Stahlkahn, einer 10m-Reinke. Auch die beiden treffen sich hier zum ersten Mal. Eine lustige Truppe, die uns bis nach Südschweden begleitete. Wir segelten lockere Regatten im Kalmarsund und verbrachten schöne gemeinsame Abende in Sandhamn, Borgholm und im Schlosshafen von Kalmar. Der ist etwas sehr besonderes: man liegt traumhaft direkt unterhalb des Kalmarer Schlosses, trotzdem sehr zentrumsnah. Auch Kalmar ist als gute Ausrüstungsstadt, und auch sonst einen Stopp wert.



Mit Svenja und Michl vor dem Kalmarer Schoss, einem unserer schönsten Liegeplätze der gesamten Reise

Ab Kalmar begleitete uns unsere Nachbarin Beate uns für die nächsten drei Etappen. Michl verabschiedete sich Richtung Bornholm, und für uns ging es über Kristianopel nach Utklippan, der winzigen Felseninsel mit ihrem rechteckigen Hafenbecken, ein echtes Unikum. Hier trafen wir auch Svenja mit ihrer Mutter wieder, und wir machen ein großes Grillfeuer.

Bei starkem Ostwind ging es nun in das kleine Archipel vor Karlskrona, wo wir uns dann auch wegen des Wetters ein paar Tage einigeln mussten. Karlskrona ist eine attraktive Stadt mit guten Verprovantierungsmöglichkeiten, und das marinehistorische Erbe von Schweden lässt sich hervorragend im Marinemuseum verfolgen. Hier ging Beate von Bord und wir waren wieder auf uns selbst gestellt.



Nun war es schon Mitte September, und wir konnten den heranrollenden Herbst schon riechen. Für die nächste Woche sollte ein Sturmtief über Südschweden hinwegziehen, mit bis zu 9 Bft, und das wollten wir nach Möglichkeit in Simrishamn abwettern.



Im Hafen von Simrishamn, der Sturm hat das Wasser weggeblasen

Der nächste große Sprung ging also nach Hanö, über das als Absprunghafen leider völlig ungeeignete Garpahamn, das leider völlig falsch im schwedischen Hafenfürer beschrieben war. Nach einem Spaziergang über die schöne Insel Hanö kam ein krasses Gewitter herunter, und wir sahen uns schon tagelang hier eingeweht und in die Reifen der Betonpier gedrückt, völlig ohne Versorgungsmöglichkeiten. Am nächsten Tag mussten wir hier weg sein, entweder mit dem großen Schlag nach Simrishamn oder mit einem kleinen nach Åhus. Dort hätten wir die Destillen des bekannten Absolut Wodka besichtigen und das Produkt verköstigen können, aber wir wollten lieber nach Simrishamn.

Unnötig zu erwähnen dass wir gegen eine unbequeme Welle und auf Südwest drehenden Wind endlos ankreuzen mussten. Es sollte der



weiteste „Umweg“ (Kreuzkurs/Direktkurs) unserer gesamte Reise werden. Umso glücklicher waren wir, als wir am frühen Abend sicher in Simrishamn festmachten und uns in einem der hafennahen Restaurants belohnen.

Die nächsten Tage stürmte es dermassen aus Südwest, dass der Wasserstand im Hafenbecken um einen Meter fiel und wir Angst hatten aufzusitzen, was dann aber knapp doch nicht passierte. Simrishamn ist ein hervorragender Hafen um eingeweht zu werden. Wir verbrachten einige Tage hier, und unsere Segelfreundin Svenja, die mit ihrer Mutter in Ystad, also einen Hafen weiter ebenfalls eingeweht war, nahm uns im Mietauto mit auf zwei Erkundungstouren durch das südliche Schonen. Wir erfuhren einiges über die wechselvolle Geschichte dieses Landstrichs.



Abschied von Schweden, Gislövläge. Danke, wir hatten eine phantastische Zeit!



Mit zwei langen Schlägen erreichen wir das für uns überraschend schöne Ystad, und nach Gieslovsläge, dem Yachthafen von Trelleborg, mussten wir wegen Flaute mal wieder motoren. Bei Windstille und wunderschöner Abendstimmung am Hafen sagten wir „Tschüss Schweden“ und „tack så mycket“ für eine tolle Zeit!!!

Die Überfahrt nach Rødvig war trotz des hohen Verkehrsaufkommens am südlichen Eingang in den Öresund problemlos und angenehm, obwohl auch hier wieder der Diesel einstampeln und eine ausserplanmässige Schicht einlegen musste. Dänemark empfing uns mit spätsommerlichen Temperaturen und einer schönen Bar direkt gegenüber unseres Liegeplatzes. Nun hatten wir wieder nur einen Tag um uns für die kommende Starkwindlage in eine gute Startposition zu bringen. Plan A war Stege an der Westseite von Møn, was wir durch den engen und schmalen Bøgestrom erreichen wollten.

Als wir aber am nächsten Tagen gerade aus dem Hafen heraus waren, mussten wir umplanen, weil der Wind über Nacht erhebliche Wellen aus Ost in die Faxe-Bucht hereintrieb, sodass an eine sicheres Befahren des Bøgestroms nicht zu denken war, angesichts von 1-2m hohen Wellen in einem engen Fahrwasser mit gerade mal 2m Wassertiefe. Das bedeutete für uns, dass wir bei einem selten erlebten Seegang hoch am Wind rund Møns Klint nach Klintholm segeln mussten. 5 Stunden Rodeo-Reiten, gefolgt von erratischen Winddrehungen und einem Vögelchen, das völlig entkräftet an Bord landete. Leider floh es nach einem unüberlegten Segelmanöver, was zwischen Crew und Skipper zu einer kleinen Krise führte. Zum Glück für den Käpt'n flog der Vogel ein paar Minuten später direkt in die Kajüte, wo er dann in einem Wollpullover bis in den Hafen Klintholm ausruhte.



Vor Møns Klint landet ein völlig entkräftetes Vögelchen auf Polly

Dort mussten wir wieder einige Tage ausharren, bis der Wind etwas abgenommen hatte. Wie immer machten wir das Beste daraus, Sabine mit dem Fahrrad nach Møns Klint, und Marcus mit dem Bus nach Stege. Am Hafen entdeckten wir die kultige Seefahrerkneipe wie aus einem Melville-Roman, die nichts von Saisonöffnungszeiten hält: das „Klap Hesten“ hat das ganze Jahr über auf.

Endlich konnten wir die Segel setzen für den Endspurt, und wie auf Schienen ging es bei achterlichen Winden die Südküste Møns Richtung West, und dann den schönen Grønsund Richtung Smålandsfahrwasser. Tagesziel war der winzige Hafen von Femø, wo wir nun auch in Dänemark das einzige auswärtige Boot waren.

Über Bagenkop ging es dann über die milde gestimmte Kieler Bucht zurück nach Deutschland. In Kiel und am Gieselaukanal trafen wir wieder



Freunde, und in Brunsbüttel waren wir dann tatsächlich nochmal für drei Tage eingeweht, so kurz vor dem Ziel.



Vor dem „Klap Hesten“ in Klintholm

Am 6. Oktober, nach 2330 Seemeilen und 178 Tagen liefen wir durch die frisch restaurierte Hafeneinfahrt in Wedel ein. Eine tolle Reise findet ihren Abschluss.

Ausführliche Videos zu den einzelnen Etappen gibt's auf Polly Cruises' Youtube-Kanal: <https://www.youtube.com/@pollycruises1038>.

Sabine und Marcus



Wenn das kein „Herzlich Willkommen“ ist...



Als wenn nichts gewesen wäre...



Stüwe-Plattform, die Zweite

Als ich überraschend am letzten Wochenende ein Foto vom Club geschickt bekam, ich weilte gerade am Bodensee, war ich total überrascht und hoch erfreut!

Es gibt wieder eine „Stüwe-Plattform“, von der aus man über die Flutmauer auf die Elbe sehen kann!



Mit dem Namen „Stüwe-Plattform“ können neuere Mitglieder sicher nichts anfangen. Werner Stüwe war ein langjähriges SCOE-Mitglied, das zu seiner Zeit sehr aktiv Slippdienst gemacht hat. Nicht nur das zeichnete ihn aus, er war auf den An- und Absegelfesten, früher gab es die mit



Musik und Tanz, auch ein sehr aktiver Tänzer und hat damals einigen Mädchen (in meinem Alter:-) das Tanzen beigebracht! Nach ihm wurde die erste Plattform benannt, da wir damals seine Stellagen-Bohlen dafür zersägt haben, wo Stüwe in großen Buchstaben draufstand.

Werner Stüwe beim Slippdienst, damals noch mit dem undekorierten Unimog.



Den drei Erbauern dieser neuen Stellage möchte ich ganz besonders danken, dass sie sich diese Mühe gemacht haben, ihr habt mir damit einen Herzenswunsch erfüllt!!

Super, Nils, Arne und Sam, dass ihr das gemacht habt!

Uta



Bilderrätsel

Was sehen wir hier?



Bitte schickt Eure Lösung bis zum 5. Mai 2026 an eines der beiden Blinkfüer- Postfächer: blinkfuerscoe@gmail.com oder blinkfuer@scoe.de oder per Telefon oder Post an Uta, siehe Impressum.

Die Auflösung gibt es auf der April-Versammlung und im nächsten Blinkfüer. Der Preis für die richtige Lösung ist eine Tafel Schokolade, die auf der Versammlung überreicht wird.

Auflösung vom letzten Blinkfüer:



Das Foto zeigt den Alten Strom in Warnemünde.

Gewusst haben das Stefan Karsunke, Gisela, Familie Heinsohn (getrennt eingereicht) und Sam.



Rechtsanwältin
CLAUDIA KRÜGER
Emkendorfstraße 12, 22605 Hamburg

Tel.: 040/880 99 510
Mobil: 0173/23 909 21
E-Mail: attorney.CK@t-online.de

Tätigkeitsschwerpunkte:
Ehe- und Familienrecht
Erbrecht
Verkehrsrecht





Blinkfuer Nr. 3-2026, 82. Jahrgang

Impressum

Herausgeber:	Segel-Club Oevelgönne von 1901 e.V.
Geschäftsstelle:	Pestalozzistr. 9. 22880 Wedel, Tel. 04103-15416
Internet:	www.scoe.de ; E-Mail: webmaster@scoe.de
Bank:	Postbank Hamburg IBAN: DE46 200100200 181450209 BIC: PBNKDEFF
Redaktion:	Dirk Gier, Am Lüdemannschen Park 18 25469 Halstenbek, Tel. 04101-7762947 Uta Latarius, Mellande 42 22393 Hamburg, Tel. 040-6013003 Marcus Reckermann, Große Elbstraße 58 22767 Hamburg, Tel. 040-35706714
E-Mail:	blinkfuer@scoe.de ; blinkfuerscoe@gmail.com
Clubhaus:	Antwerpenstr. 19, 21129 Hamburg, Tel. 040-7401504
Druck:	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 der Artikel, außer:

Seite 1, 29 u.: Ilona Raab; 4, I, IV, 31: Marcus Reckermann; XII, 28: Sabine Billerbeck;
S.29 o.: SCOe-Archiv

Redaktionsschluss für das Blinkfuer 4-2026 ist der 5. August 2026.

Bitte beachten Sie die Angebote unserer Inserenten.

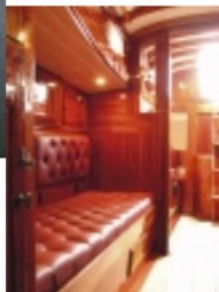


WEIL DU ERST DRAUSSEN RICHTIG ANKOMMST

TAUSEND GRÜNDE,
EIN PARTNER

PANTAENIUS

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, Umbau bis zum kompletten Neubau, Restaurierung/Refit oder dem Full Service - WIR LEBEN BOOTSBAU!

Mit demselben Elan kümmern wir uns nicht nur um die gesamte Technik sondern auch um Kleinigkeiten wie z. B. Beschläge. Spezielle Sonderlösungen finden wir auch für Ihr Projekt. Sprechen Sie uns an!



JENSEN
Bootsbau
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