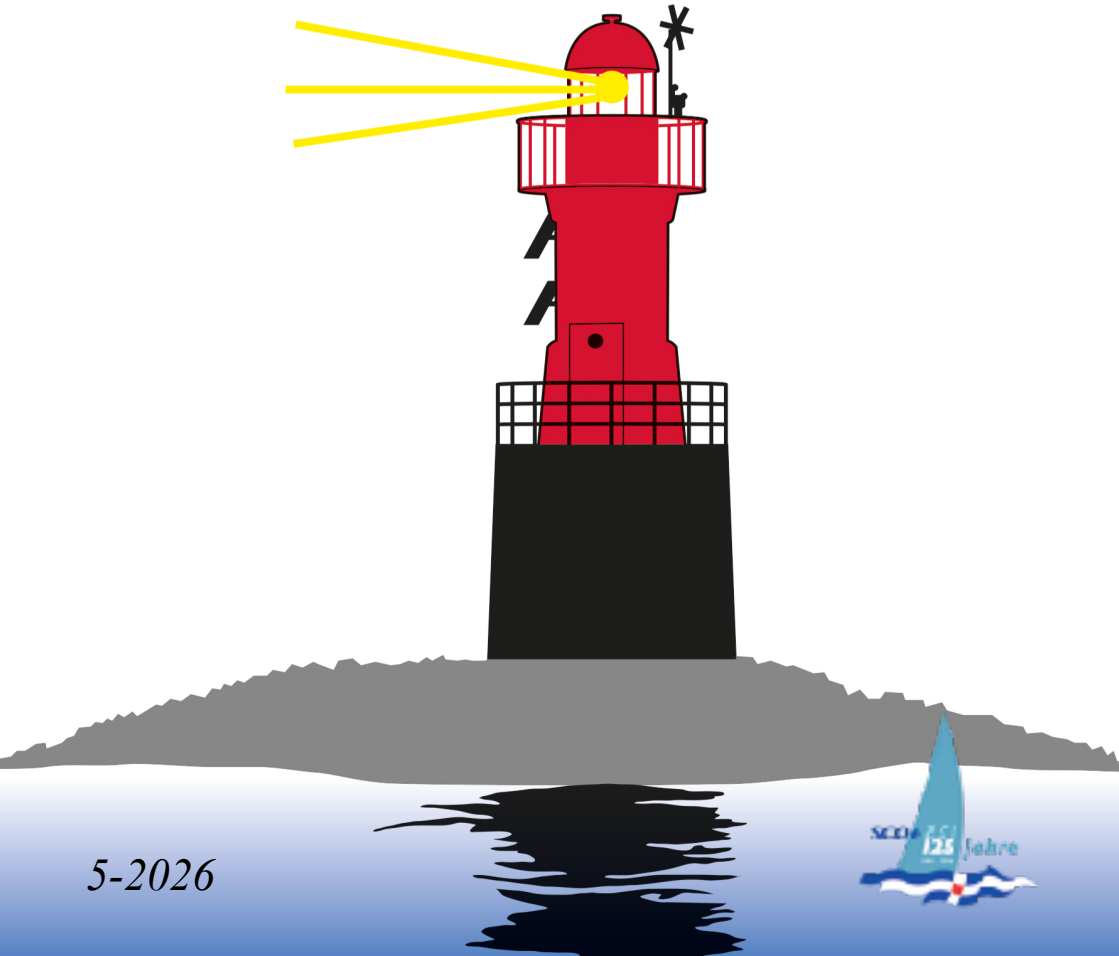
Blinkfüer

Segel-Club Oevelgönne von 1901 e.V.



5-2026



Neu ab 2027: Teamwertung bei der Elbe-Super-Sailing-Tour!
Näheres unter elbmiralscup.com

Pagensandregatta: Fast wie früher!

82 Meldungen, das gab es zuletzt vor ungefähr dreißig Jahren bei unserer Pagensandregatta! Unfassbar, wie viele Segler sich entschlossen haben, mit uns unser Doppeljubiläum 125 Jahre SCOe und 90 Jahre Pagensandregatta zu feiern. Und sie haben es nicht bereut: schon am Wettfahrttag bedankten sich viele Teilnehmer für die schöne Wettfahrt, und auch die Preisverteilungsparty, die tatsächlich neue Maßstäbe setzte, begeisterte viele. Auch unser Werben um Teilnahme in den eigenen Reihen wurde erhört! Wir dürfen wirklich stolz darauf sein, was wir hier abgeliefert haben. Man merkt, dass wir im letzten Jahr das Organisieren von Festen geübt haben: die nuudel-Listen füllten sich zügig mit Freiwilligen für die verschiedensten Aufgaben. Das Rekrutieren der Begleitboote ging fast wie von selbst, und auch für die Mole für Start und Ziel war das Team schnell komplett. Das obendrein



… die große LED-Wand auf der Preisverteilung

mit Ingo Ballerstein auch noch ein SCOe-Schiff den Gesamtsieg ersegelte, mit „Sakura“ auch das nach geseglerter Zeit schnellste Schiff aus unserem Club kommt und vier SCOe-Schiffe berechnet unter den ersten zehn gelandet sind, darunter die „Möwe“ auf Platz 5, rundete den Feiertag für uns ab.

Besonders schön fand ich die mittlerweile große Anzahl unserer Jubiläumsflaggen, die im Hafen wehten. Sogar am neuen Kran !



Nun steht noch unser Absegeln an: in Stade im Ratskeller ist Platz reserviert! Dann naht mit großen Schritten schon dass Saisonende. Am 03.Oktober wird im Club rangiert, so dass die Sommerlieger an ihre zukünftigen Winterliegeplätze kommen, und ab 10. Oktober wird an vier Wochen-enden offiziell geslippt. Bitte kümmert Euch rechtzeitig um eure Slipwagen: sind die Reifen noch gut, ist der Druck ok? Erst am Slipptag ist eindeutig zu spät! Am 31.10. wird dann noch einmal der Grill angeheizt zur After-Slip-Party! Nun aber genug vom Saisonende, jetzt wünsche ich Euch erstmal noch einige schöne Tage auf dem Wasser, schließlich heisst es „goldener Oktober“! *Petrus*



Augenoptik Schöbel







kompetent – präzise – fair

Augenoptik Schöbel
Goethestraße 48
22880 Wedel

Telefon: (04103) 4136

Inhalt

Pagensandregatta: Fast wie früher! 1
Inhaltsverzeichnis 3
Termine im Herbst und Winter 2026 4
Pagensandregattta 2026 5

Protokoll der Septemberversammlung I
Einladung zur Oktoberversammlung VIII
Nachruf IX
Gratulationen X

Nach 22 Jahren wieder auf H-Jollen-Tour 25
Bemerkenswertes aus dem ostfriesischen Wattenmeer 41
Staudenknöterich überwuchert Slippwagen 44
Bilderrätsel 45
Dit un Dat 46
Impressum 48



Termine im Herbst und Winter 2026

Sa. 26. September	**Absegeln in Stade** Umtrunk auf dem Steg Location für das Essen abends wird noch mitgeteilt. Bitte bei mir anmelden, Uta
Sa. 31. Oktober	**After-Slipp-Party um 13:00** Details folgen…
So. 29. November	**Senioren-Kaffeetrinken, 1. Advent um 15.00 Uhr** Clubheim am Köhlfleet Anmeldung erforderlich bei Uta 0172 435 16 28 oder 040 601 3003 (Anrufbeantworter) oder julssand@posteo.de

Pagensand-Regatta 2026

125 Jahre Segel-Club Oevelgönne von 1901 e.V.
90 Jahre Pagensandregatta, 82 Meldungen, 70 Schiffe im Ziel

Am 19. September Punkt 12:00 h schickte Wettfahrtleiter Martin Krings den ersten Start mit der Ebbe elbab. Passend zu dieser traditionsreichen Wettfahrt waren dies die Jugendwanderkutter. Der DWD sollte mit seiner Windwarnung annähernd recht behalten: Südwest 5 mit Böen bis 30 Knoten waren angesagt, und in den Drückern waren jedenfalls über 25 dabei! Ganz „gute Seemannschaft“ hatten die Kutter angesichts dieser Aussichten clubübergreifend beschlossen, die „N“ am Steg zu lassen und deren Crew auf die anderen Drei zu verteilen.



Der SCOe zeigt Flagge!

Da es unser Jubiläumsjahr ist, wurde schon sehr früh die Werbetrommel für die „Pagen“ gerührt. Waren es in den letzten Jahren immer so knapp 50 Boote, hofften wir für die Jubi-Wettfahrt mehr Teilnehmer an den Start zu bekommen.



Das Regattafeld

Jetzt in der dritten Saison gibt es für die wichtigsten Elbregatten eine Jahreswertung, die Elbe Super Sailing Tour (ESST). Idee der acht Club´s: (Wieder-) Belebung der Regattaaktivität! Durch gemeinsame Aktionen, ein vereinheitlichtes Meldeverfahren über m2s und eben eine echte Rangliste wurde die Motivation gesteigert. Dies unterstützt durch einen ebenso pfiffigen wie professionellen Auftritt im Netz und Social Media.

Gezielte persönliche Ansprache, aber eben auch der mediale Support des ESST-Teams zeigte schon früh Wirkung, und bei sechzig Meldungen waren wir schon ganz aus dem Häuschen!



Karlotta: Basti und Crew

Natürlich wurden die SCOe-Mitglieder zur Teilnahme vergattert nach dem Motto „Mitsegeln, Begleitbootfahren oder an Land mithelfen“, und so standen allein 19 SCOe-Schiffe auf der Liste!



Das Teilnehmerfeld dieser Yardstickwettfahrt reichte von den Elb-H-Jollen über Jollenkreuzer und Kielschiffe aller Baujahre, von Trapezjollen bis hin zur „Sakura“, der am Vorabend getauften JND 39 unseres Admirals-Cup Teilnehmers Thomas Reinecke.

Die Bahn führt seit knapp 30 Jahren vom Start vor dem Hamburger Yachthafen elbab, die Tonne 92 bei Pagensand-Nord ist an Bb zu lassen. Dann geht es an die Südseite der Elbe, wo zwischen Ruthenstrom und Schwarztonnensand ein Aufzug um zwei Regattatonnen gefahren wird, bevor es dann zurück zu Ziel vor Wedel geht. Der klassische Kurs „Rund um Pagensand“ ist für eine Regatta nicht mehr möglich: die zunehmende Verschlickung der Nebenfahrwasser der Elbe einerseits und andererseits immer größerer Tiefgang der Yachten passen nicht zusammen.

Um dem sehr unterschiedlichen Potential der Starter (Yardstickwerte von 120 bis 79!) gerecht zu werden, die bei üblichen Bedingungen sonst im Hinblick auf den Tidenwechsel während der Regatta zu ungleiche Verhältnisse auf der Bahn hätten, erfolgen die sechs Starts jeweils mit 15 Minuten Abstand.

Ein Gesamtrückruf den vierten Starts stellte Teilnehmer und Wettfahrtleitung auf die Probe: viele Starter realisierten es erst spät, und der Weg zurück gegen die Ebbe kann dann lang werden. Als zum Wiederholungsstart erst vier Schiffe zurück waren, ließ Martin Milde walten und zog erstmal „AP“. Zehn Minuten später konnte es dann losgehen.

Südwest heißt im Wesentlichen „op un dool bris“, aber da die Elbe kein schnurgerader Fluß ist, versuchten es einige auf dem Stück von Stadersand bis Pagen-Nord mit Spi oder Gennaker: der Einsatz wurde je nach Talent mit geilem Glitsch oder Chaos auf dem Vorschiff belohnt.



Gammel: Petrus und Crew

Positiver Effekt der Windrichtung: trotz des Druckes in der Luft blieb das Wasser relativ glatt. Bei Nordwest in dieser Stärke hätten wir mit der zu Recht gefürchteten „Wind-gegen-Tide-Welle“ zu tun gehabt.

So war es eine sehr schnelle Reise, und die „line honours“ der mit gut 35 Seemeilen längsten Regatta der ESST gingen an „Sakura“ nach 3:21:32 gesegelter Zeit. Bemerkenswert: nur 8 ½ Minuten länger brauchte „Jalla Jalla“ (BSC), das Australian Lightweight Sharpie! Gesegelt knapp zwei Stunden länger benötigte das langsamste Schiff, das dank der Startzeiten aber dennoch mit dem Feld ins Ziel kam.

Berechnet gewann Ingo Ballerstein mit Carmen mit der Melges 15 „alive and kicking“ vom ausrichtenden SCOe mit 80 Sekunden Vorsprung vor „Jalla Jalla“, Dritter wurde „Gammel“, mit knapp 20 (!) Minuten Abstand.

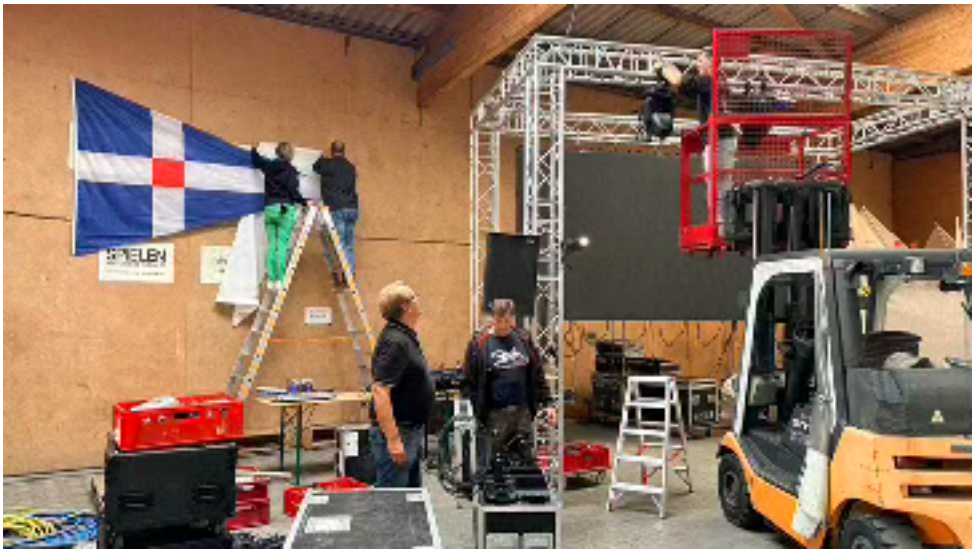
Besonders bemerkenswert: Platz 5 und 6 gingen an zwei Jugendkutter, wobei die „Möwe von Köhlfleet“ (SCOe) die Gruppe gewann.



Das Chefbegleitboot: Toddy, Jessi und Crew

Zwei Proteste waren schnell verhandelt, so dass Sportwart Stefan Karsunke den Rechner mit den Daten füttern konnte. Dann ging es in die schon am Freitag Nachmittag durch viele fleißige Hände festlich

geschmückte Halle 3 des Yachthafens zur Regattaparty. Hier war nun die andere Hälfte des ausrichtenden Clubs am Wirbeln, um Hunger und Durst der Teilnehmer nach diesem anstrengenden Tag auf See zu stillen. Dank großartiger Unterstützung aus dem SCU durch Wenke und Olli Fude sowie Gerwin konnten die sagenhaften Bilder der Wettfahrt von Nine Iwersen auf einer LED-Bühne das Warten auf die Preisverteilung verkürzen. Nach einer Überraschungs-Verlosung wurden mit launigen Texten die vielen Gewinner geehrt und die Wanderpreise verliehen.



Die Halle wird für die Festivitäten vorbereitet

Dann gab es noch eine finale Überraschung: in den letzten Wochen tauchten im Yachthafen ebenso wie auf social media immer wieder in grellen Farben Hinweise auf „etwas Großes“ auf. Einzelne Hinweise

sowie ein Lückentext luden zum Rätseln ein. Ein Count-Down lief, der in der Nacht vor der Pagensandregatta ablief…



Die Preisverleihung beginnt…

Ich hatte nun die ehrenvolle Aufgabe, das Geheimnis endgültig zu lüften:

Die Macher der ESST hatten eine supergeile Idee: inspiriert durch den im letzten Jahr nach langer Pause ausgetragenen Admirals-Cup entwickelten sie die abgefahrene Idee des „Elbmirals Cup“! Eine Teamwertung für die ESST. Ganz einfache Regeln:

Ein Team, Zwei Boote, Drei Ergebnisse pro Boot.

Ein Team besteht aus je einem Boot mit Yardstick >100 und einem mit 100 oder kleiner. In die Wertung kommen die Ergebnisse der besten drei ESST-Wettfahrten jedes Bootes. Das Team mit den meisten Punkten wird

„Elbmiral“. Unter elbmiralscup.com kann man sich ab sofort registrieren lassen und auf Partnerschau gehen.



…und schon war die Party im Gange…

Das Freibier nach Abschluss der Preisverteilung ließ viele noch etwas länger bleiben, und zur tollen Musik von DJane „K.L.“, die es verstand, die müden Segler zum Tanzen zu bringen, wurde es eine lange Nacht.

Am Morgen danach traf sich erneut eine Helferschaar zum mehrstündigen Aufräumen, das dann in ein gemeinsames Frühstück mündete. Dank an Uta auch für die Organisation des Frühstücks!

Der SCOe bedankt sich insbesondere bei allen Teilnehmern, die mit dieser großartigen Beteiligung unsere doppelte Jubiläumsveranstaltung erst zu diesem tollen Event gemacht haben!

Wir haben hier deutlich Flagge gezeigt und die Elbregattasegler mit einem rundum gelungenen Regattaevent verwöhnt. Viele ebenso lobende wie dankbare Reaktionen aus dem Kreis der Teilnehmer haben uns riesig gefreut: der große Aufwand hat sich gelohnt! *Petrus*





Am nächsten Morgen: Aufräumen und Frühstücken



Antonie: Uwe und Crew



Happy X: Cezary und Crew



Ingo und Carmen: Sieger über alles



Herz Jung: Piet und Sohn



Kutteraktion



Käpt´n Brass: Phillip und Jan



Ménage à Trois: Olen, Arne und Offi



Die Möwe mittendrin



Sakura: Thomas und Crew



Ole Hoop: Christin und Bernd Heinsohn



Tilda: Uta und Crew



Hein Mück: Carina und Ludger mit Crew



Ixel: Familie Krogmann



Moscito: Stefan und Crew



Roxy: Kai und Crew



Sommersprosse: Familie Jaufmann



Möwe: Tomke und Crew an der Tonne



Edda und Jasper auf „Commander Finchen“



Das Regattafeld kurz vor dem Ziel



Solche beweglichen Hindernisse erhöhen die Herausforderung…





Nach 22 Jahren wieder auf H-Jollentour

1988 segelte ich mit der Elb-H-Jolle H 300 „Herz Jung“, die ich von meinem Vater „Adje“ Hauschildt übernommen hatte, meine erste Sommertour nach Dänemark. In den folgenden Jahren war ich fast jeden Sommer unterwegs. Unsere Törns führten uns nicht nur nach Dänemark, sondern auch zu den Ostfriesischen Inseln, auf die Müritz und ihre angrenzenden Gewässer. Einmal ging es sogar die Elbe hinab, von Magdeburg nach Hamburg.

2004 führte uns eine Sommertour mit der Elb-H-Jolle in die schwedischen Ostschären. Meine Frau war damals im dritten Monat schwanger – und mir war klar, dass dies für längere Zeit unsere letzte große Sommertour sein würde.

Tatsächlich dauerte es 15 Jahre, bis ich 2019 wieder zu einer längeren Sommertour aufbrach. Diesmal mit meiner neuen Partnerin Verena, meinen drei Jungs und einem geliehenen „Dickschiff“. Nach so langer Pause war es besonders schön, die dänischen Häfen wiederzusehen, die wir viele Jahre zuvor mit der H-Jolle besucht hatten.

Seitdem folgten jedes Jahr weitere Sommertörns mit der C&C 30 „Opa König“ unserer Freundin Tina – natürlich wieder nach Dänemark.

Dieses Jahr sollte es wieder eine H-Jolle sein

2026 war allerdings alles etwas anders. Verena hatte eine neue Stelle angetreten, befand sich noch in der Probezeit und bekam deshalb nur eine Woche Urlaub. Da der „Opa“ in Finkenwerder liegt, wäre ein Großteil des Urlaubs schon durch die An- und Abreise über Elbe und Kanal verplant gewesen. Das fanden wir wenig attraktiv.

Dann kam Verenas Idee: „Dann lass uns doch H-Jolle segeln. Dann können wir trailern.“

Die H-Jolle ist für uns ein vertrautes Revierboot auf der Elbe. Einen längeren Törn als über Ostern oder Himmelfahrt hatten wir damit allerdings die letzten Jahre nicht unternommen.

Da ich vor Verenas Jobwechsel bereits drei Wochen Urlaub beantragt hatte, fragte ich kurzerhand meinen Sohn Tobias, ob er für zwei Wochen mitkommen wolle. Seine Antwort war erwartungsgemäß kurz: Klar wollte er.

Und schließlich ergab sich noch eine besonders schöne Konstellation: Auch Familie Oldach mit der H414 und Sven Becker mit seinem H-Boot wollten zur gleichen Zeit im gleichen Revier unterwegs sein – allerdings nur für zwei Wochen. Damit war der Plan perfekt.



Start in Glücksburg

Für uns ging es an einem Samstag per Trailer nach Glücksburg. Der Ausgangspunkt erwies sich als ideal: gut erreichbar, eine große Slipanlage, ein schöner Hafen und ein ebenso schönes Segelrevier.

Am Montag trafen wir uns mit dem H-Boot und der H414 in Sønderborg. Bei gutem Wind ging es gemeinsam weiter nach Lyø.

Der Hafen war wie gewohnt gut gefüllt. Mit unseren H-Jollen hatten wir allerdings einen kleinen Vorteil: Wir können von der

Landseite aus an den Steg fahren. So fanden wir trotz des vollen Hafens problemlos einen guten Liegeplatz.

Am nächsten Tag stand Drejøs alter Hafen auf dem Programm. Bei einer leichten Kreuz und rund 1,5 Knoten Gegenstrom fühlten wir uns als Elbsegler sofort in unserem Element. Mit unseren kurzen Schlägen konnten wir sogar so manches deutlich schnellere Schiff hinter uns lassen.

Der alte Hafen von Drejø ist einfach traumhaft: klein, gemütlich und mit einem Zelt ausgestattet, das bei Sonne wie bei Regen Schutz bietet. Dazu gibt es einen kleinen Aufenthaltsraum mit Kühlschrank. Getränke und andere Kleinigkeiten kann man für kleines Geld in eine aufgestellte Kasse bezahlen – unkompliziert und sympathisch.



Von Bøjden nach Fynshav

Am nächsten Tag ging es unter Spi nach Bøjden in der Helnæs-Bucht. Am folgenden Tag stand in Fynshav der erste Crewwechsel an. Bøjden selbst ist ein kleiner Hafen mit wenig Infrastruktur, dafür aber mit einem schönen Badesteg, den wir ausgiebig nutzten.



In Fynshav hieß es dann Abschied von Verena nehmen. Tobias stieg dafür ein.

Unser nächstes Ziel war Bagø. Auch hier war der Hafen gut gefüllt, aber für Schwertboote gibt es glücklicherweise fast immer noch einen flachen Liegeplatz.



Da unsere Vorräte langsam zur Neige gingen, sollte es am nächsten Tag nach Assens gehen. Weil der Wind gut stand und Assens nicht weit entfernt war, machten wir vorher noch einen Abstecher zur Insel Brandsø.

Brandsø besitzt einen kleinen, flachen und mäßig geschützten Hafen – allerdings keinerlei Versorgungsmöglichkeiten. Genau das machte den Reiz aus. Ein paar verstreute Häuser, kaum Menschen und viel Natur: ein schöner Kontrast zu den größeren dänischen Häfen.

Am Nachmittag ging es weiter nach Assens zum Einkaufen. Die Fahrräder im Hafen sind im Hafengeld enthalten, sodass wir unsere Besorgungen schnell und bequem erledigen konnten.

Der Hafen von Assens selbst ist eine große Marina in einem ebenfalls großen Hafen mit Schiffswerft – nicht unbedingt der schönste Platz unseres Törns. Dafür lohnt sich der Weg in die Stadt. Zu Fuß oder mit

dem Fahrrad ist man schnell dort, und die Altstadt kann durchaus mit Ærøskøbing oder Ebeltoft mithalten.

Gegenstrom – und ein kleines Wettrennen

Am nächsten Tag war es flau, dazu hatten wir Gegenstrom. So wurde es nur eine kurze Etappe nach Aarø.

Inzwischen hatten wir die Mannschaften wieder einmal durchgetauscht. Ich segelte mit Björn auf der H414, während Cara mit Tobias die H300 übernahm.

Da wir den Gegenstrom zuerst bemerkten und unsere Schläge entsprechend legten, konnte die H414 die H300 diesmal tatsächlich deutlich hinter sich lassen.

Es war wieder ein warmer Tag, und zunächst stand ein Bad am schönen Strand neben dem Hafen auf dem Programm. Zu unserem Leidwesen mussten wir später feststellen, dass die Inselbrauerei an diesem Tag geschlossen hatte. Zum Ausgleich gab es am Abend – wie so oft auf diesem Törn – einen gemütlichen Grillabend.

Regen, Wind und ein schneller Ritt nach Kalvø

Am nächsten Tag ging es nach Kalvø in der Genner Bucht. Wieder wurden die Mannschaften gemischt, diesmal segelten Björn und ich auf der H300.

Es war der einzige richtige Regentag unseres Urlaubs. Mit Südwest 5 hatten wir allerdings eine schnelle Überfahrt. Cara konnte dabei ihr persönliches Ziel „einmal vor der H300 im Hafen sein“ mit deutlichem Vorsprung erreichen.

Pünktlich zur Ankunft war der Regen vorbei – und die Sonne kam heraus.

Kalvø ist ein kleiner, schöner Hafen auf der gleichnamigen Halbinsel und auf jeden Fall einen Abstecher von der üblichen „Expressstrecke“ Dyvig–Aarø wert.

Der Wind legte am nächsten Tag noch etwas zu und drehte auf West. Zum ersten Mal auf diesem Törn segelten wir gerefft. Für die H414 und das H-Boot neigte sich der Urlaub langsam dem Ende zu. Die H414 sollte drei Tage später in Sønderborg wieder aus dem Wasser.



Deshalb ging es zunächst nach Dyvig. Die Überfahrt war schnell: Im Gleiten die Wellen hinunter loggten die H-Jollen mehr als 11 Knoten.

Der Wetterbericht kündigte für den folgenden Tag noch mehr Wind an. Deshalb blieb die H-Jolle an diesem Tag im Hafen. Mit den kostenlosen Fahrrädern ging es zum Einkaufen nach Nordborg; alternativ hätte auch ein kostenloser Bus zur Verfügung gestanden.

Am Hafen gibt es außerdem ein großes Zelt mit Bänken und einen frei nutzbaren Gasgrill. So konnten wir auch diesen Abend mit einem gemütlichen Grillen ausklingen lassen.



Abschied – und dann wurde es spannend

Nun hieß es Abschied nehmen. Wir hatten schließlich eine Woche mehr Zeit als die anderen.

Bei gutem Nordwestwind mit etwa 5 Beaufort starteten wir mit einem Reff im Großsegel. Eigentlich wollten wir wieder in die „Dänische Südsee“, vielleicht nach Birkholm oder auf die kleine Insel Harnø. Aber es sollte anders kommen…

Der erste Abschnitt bis zur Nordostspitze von Als verlief bei halbem bis raumem Wind angenehm und schnell. Nach dem Runden der Spitze kam der Wind jedoch direkt von achtern – auf der H-Jolle kein besonders angenehmer Kurs.

Mit ausgebaumter Fock rutschten wir die größer werdenden Wellen hinunter und erzielten dabei eine gute Durchschnittsgeschwindigkeit.

Dann blickte ich über die Schulter. Die herannahende markante Wolkenkante verhieß nichts Gutes.

Kaum hatten wir den Ausstützer weggenommen, setzte eine kräftige Böe ein. An Vorwindsegeln war plötzlich nicht mehr zu denken – wir

überholten die Wellen. Also anluven, wieder Richtung Küste von Als, diesmal allerdings dauerhaft mit mehr als 11 Knoten.

Schnell wurde das zweite Reff eingebunden.

Doch kaum war das geschafft, ließ der Wind wieder nach – und zwar deutlich. Also zweites Reff wieder heraus und den Spinnaker hoch.

Eine Weile ging es damit zügig Richtung Skjoldnæs. Doch schließlich wurden die Wellen wieder größer und der Wind stärker. Der Spi musste wieder herunter.

Und dann kam der Moment, den man auf einem Segeltörn möglichst nicht erleben möchte.Plötzlich ohne Ruder

Meine Blase drückte. Bei diesen Bedingungen keine ganz einfache Angelegenheit. Also Eimer nach hinten, Tobias an die Pinne und etwas anluven.

Als ich die Pinne wieder übernahm, bekam ich einen gehörigen Schreck: Mit einem Mal griff ich ins Leere.

Pinne und Ruder hatte ich komplett in der Hand!

Mein Kommando „Groß runter!“ führte Tobias blitzartig aus. Nur unter Fock, ohne Ruder, eierte das Boot zunächst bedenklich in den Wellen, lief aber einigermaßen vor dem Wind.

Was war passiert?

Der Ruderkopf unseres Senkruders besteht aus zwei Carbonplatten, die auf eine Zwischenlage aus hochfestem Schaum geklebt sind. Die Ruderbeschläge aus Kunststoff sind formschlüssig in den Schaumkern eingelassen und mit Blechschrauben befestigt.

Gelöst hatte sich nicht die eigentliche Klebeverbindung. Vielmehr hatte sich das Laminat der gekauften CFK-Platte von der Faserlage gelöst.

Dadurch rissen die Schrauben aus den Ruderbeschlägen – und das komplette Ruder löste sich vom Boot.

Hätte ich doch besser Durchgangsschrauben verwendet! Ich hatte der flächigen Verklebung vertraut.

Nun hieß es improvisieren.

Zunächst bauten wir mit einem Paddel ein Notruder. Die Steuerwirkung war bei der herrschenden See allerdings mäßig. Mit heruntergenommener Fock wurde es besser. Auch ohne Segel, nur mit dem Boot vor Topp und Takel, liefen wir immerhin noch etwa 2,5 Knoten.



Die Frage war nur: Wohin?

Søby lag etwa drei Seemeilen in Lee und war damit erreichbar. Der Plan stand fest.

Zwei Yachten sprachen uns an und boten ihre Hilfe an. Ein Schleppen ohne Ruder bei hoher See erschien mir allerdings gefährlicher als die kontrollierte, wenn auch langsame Fahrt mit unserem Notruder.

Glücklicherweise hatten wir außerdem einen kleinen Elektroaußenborder dabei. Während des gesamten Urlaubs hatten wir ihn fast nicht benötigt. Jetzt sollte er sich als äußerst nützlich erweisen – insbesondere beim Einlaufen in den Hafen.

Einlaufen in Søby

Die Fahrt nach Søby verlief zunächst unspektakulär. Das Einlaufen wurde allerdings noch einmal spannend.

Zu unserer Erleichterung sahen wir, dass die beiden Fähren, die von Søby aus verkehren, gerade den Hafen verlassen hatten. Weniger Gegenverkehr konnte uns nur recht sein.

Dann stellten wir fest, dass der Hafen gerade erweitert wurde: neue Molen, Spundwände, Kräne, Bagger und mehrere Sperrgebiete machten die Situation nicht gerade übersichtlich.

An den vor uns einlaufenden Booten konnten wir erkennen, dass die Einfahrt trotzdem mit raumem Wind möglich war. Gegen den Wind oder auch nur bei halbem Wind hätten wir bei der vorhandenen Welle selbst mit Motor kaum eine Chance gehabt.

Im Hafen kam dann plötzlich stark aufgewühltes Wasser auf uns zu. Ein Kümo, der an der Werft lag, hatte seine Maschine voraus laufen, weil er gerade mit dem Ablegen begonnen hatte.

Aber auch diese letzte Herausforderung meisterten wir und erreichten ohne weitere Probleme den Yachthafen.

Improvisierte Reparatur

Nun begann die Reparatur.

Die Ruderbeschläge waren glücklicherweise größtenteils heil geblieben. Epoxidharz hatten wir an Bord. Trotzdem wollten wir diesmal auf Nummer sicher gehen und Bolzen durch den Ruderkopf und die Beschläge setzen.

Das Problem: In Søby gibt es keinen Baumarkt.

Also begann die Fragerei im Hafen: Wer konnte helfen?

Schließlich bekamen wir von drei verschiedenen Booten alles zusammen, was wir benötigten: Akkuschrauber, passenden Bohrer, Schrauben und Muttern.

Damit stand einer Weiterfahrt am nächsten Tag nichts mehr im Wege.

Wieder unterwegs

Mit einer Freundin hatten wir uns in Dyreborg verabredet. Da der direkte Weg dorthin für unseren Geschmack etwas zu kurz war, machten wir kurzerhand noch einen Abstecher um Drejø und schauten uns Mærsk Møllers Havn an der Südostspitze von Avernakø an.

Leider steht dort noch immer groß „Privat“, und die Einfahrt ist mit einer Leine versperrt. Schade – das wäre der ideale Jollenhafen

In Dyreborg erwartete uns ein großes Hafenfest. Es wurde laut, aber die Musik war gut. Gern hätten wir mitgefeiert – allerdings konnte man Getränke nur mit MobilePay bezahlen. Das ist für deutsche Gäste leider immer noch eine unüberwindliche Hürde.

Am nächsten Tag drehte der Wind wieder. Nachdem es zwei Tage zuvor kräftig aus Nordwest geweht hatte, kam er nun mit Südost und 5 Beaufort.

Ich wollte schon immer einmal wieder nach Haderslev. Als Kind war ich mit meinen Eltern dort gewesen – das lag inzwischen einige Jahrzehnte zurück.

33 Seemeilen waren bei diesem Wind gut zu schaffen. Also ein Reff ins Groß und den Spi hoch. Tobias steuerte und erreichte wieder Spitzengeschwindigkeiten von mehr als 11 Knoten.

Zu unserer großen Belustigung und Freude entdeckten wir später auf dem Instagram-Account eines Segelkameraden ein Foto von uns mit dem Kommentar:

„An encounter in the Little Belt at the entrance of Helnæs Bay. With a 20-knot southerly wind. Top class seamanship on this H-dinghy."



Mit dem guten Wind waren wir pünktlich zum Kaffee in Haderslev. Der Fjord ist wunderschön und einen Abstecher unbedingt wert. Auch die Stadt selbst ist sehenswert, und der Hafen liegt sehr zentral – wenn er auch ziemlich groß ist.

Die letzten Etappen

Von Haderslev ging es am nächsten Tag nur nach Aarøsund. Wir hatten genügend Zeit und mussten keine großen Etappen mehr zurücklegen, um rechtzeitig zu unserem Ausgangspunkt zu kommen.

Aarøsund besitzt ein hervorragendes Clubhaus mit allen notwendigen Einrichtungen, einem großen Gasgrill und Sitzmöglichkeiten drinnen und draußen. Dank unseres geringen Tiefgangs konnten wir direkt unterhalb des Clubhauses festmachen.

Das nächste Ziel war Barsø in der Genner Bucht.



Bei angesagtem kräftigem Nordwestwind setzten wir erstmals die Sturmfock und banden zwei Reffs ein. Das war auch gut so, denn der Wind kam deutlich mehr von vorn als vorhergesagt. Wir konnten gerade noch anliegen, und selbst mit der kleinsten Segelfläche war konzentrierte Schotführung angesagt.

Im Hafen waren wir die einzigen Gastlieger und hatten die Insel praktisch für uns allein.

Vom höchsten Hügel der Insel hat man einen großartigen Blick in alle Richtungen. Und wer Brombeeren mag, ist zu dieser Jahreszeit auf Barsø genau richtig.

Für den nächsten Tag hatten wir Stenvig Nor im Alssund als Ziel ausgewählt – einen kleinen, schönen Hafen, der nur in wenigen Karten verzeichnet und daher weitgehend unbekannt ist.

Diesmal hatten wir allerdings sehr wenig Wind. Für etwa 20 Minuten kam deshalb sogar noch einmal unser Elektroaußenborder zum Einsatz.

Der Motor ist übrigens ein ausgesprochen zuverlässiges Instrument, um Wind herbeizurufen: Kaum hat man ihn angebaut, kommt wieder Wind.

Zurück nach Glücksburg

Unser letzter dänischer Hafen war am folgenden Tag Høruphav.

Im Alssund hatten wir Wind und Strom gegenan – wieder ein ideales Revier für uns Elbsegler. Mit kurzen Schlägen unter Land kamen wir gut voran.

An der Brücke in Sønderborg leistete der Motor dann noch einmal gute Dienste. Mit heruntergelassener Gaffel passt die H-Jolle durch die westlichen Bögen der Brücke. Bei Wind und Strom von vorn hätten wir das mit den Paddeln nicht geschafft.



Die letzte Etappe führte uns schließlich bei schönem Südostwind zurück nach Glücksburg, unserem Ausgangspunkt.

Auf dem Weg dorthin machten wir allerdings noch einen Abstecher zu den Ochseninseln. Dort nutzten wir die Gelegenheit zu einem ausgiebigen Bad und erkundeten die große Ochseninsel.

Die Insel ist zugänglich, es gibt sogar einen kleinen Steg und mehrere Shelter sowie die Erlaubnis zu campen. Am Steg der kleinen Ochseninsel hingegen prangt ein deutliches Verbotsschild.

Fazit

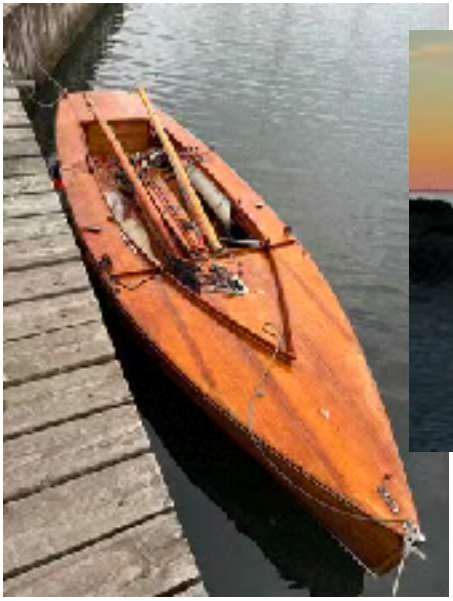
Nach 22 Jahren wieder mit der H-Jolle auf Sommertour – und was soll ich sagen?

Es war ein toller Urlaub. Eigentlich genauso wie früher.

Die kleinen Boote haben uns durch die dänische Südsee, über die Flensburger Förde und durch den Kleinen Belt getragen, wir hatten Wind, Welle, Sonne und Regen – und sogar eine unfreiwillige Reparaturpause.

Vor allem aber hat sich gezeigt: So ein H-Jollen-Törn funktioniert auch mit 57 Jahren noch völlig problemlos.

Das hätte Verena vermutlich nicht erwartet. 😉





Peter Hauschildt

Eindrücke aus dem ostfriesischen Wattenmeer

Im folgenden ein paar wirklich beeindruckende Punkte, die uns auf unserer Reise nach Spiekeroog, Langeoog, Norderney, Juist und Baltrum aufgefallen sind:



1.Mit dem Jolli im Watt ist es ganz wunderbar, und die neuen Befahrensregeln sind in der Praxis keine echte Einschränkung. Man darf halt an Stellen, die dem Nationalpark wichtig sind nicht mehr trockenfallen.

2. Es wird immer wärmer, ich hatte nur einen Tag Socken und eine lange Hose an! Dafür sind die Erosionen entlang der Strände etwas bedrückend…

3. Die Arbeiten für die Anbindung der vielen neuen Windparks vor der ostfriesischen Küste sind wahnsinnig beeindruckend, da werden mal eben für eine Woche die Wattfahrwasser gesperrt, um fette, kilometerlange Leerrohre für die Kabel in kilometerlange Horizontalbohrungen einzuziehen. Quer über das Baltrumer Watt war eine Stahlbrücke errichtet, um diese Leerrohre einfädeln zu können - irre, man kann es auf dem angehängten Foto nur schwach ahnen.





4. Reisen bildet. Auf Baltrum haben wir wieder etwas über Unterwasseranstriche gelernt, auch dazu habe ich ein Foto angehängt.

5. Pantaenius ist cool. Ich hatte mich beim Auslaufen aus Norderney mit einem etwas vorwitzigen Pfahlschloss angelegt und krass verloren. Jan



hat eine fast fünfstellige Summe für den Flick des anständigen Dreiecks im Rumpf aufgerufen - die haben wirklich kurzfristig grünes Licht gegeben, irre. Gebäudeversicherungen sind da anders drauf…

6. Aus den alten Strandräubern auf den Inseln sind nette Menschen geworden - ohne deren Hilfe hätte ich das luftige Fenster im Vorschiffsbereich nicht wieder so schnell mit Epoxy schließen können - einige Dinge werden doch auch besser! Und weil sie nur weißen Filler hatten, war der Flick stabil und hat sogar noch Licht ins Vorschiff gelassen…

Stefan Sommer

Der Staudenknöterich, Verbündeter der Brombeere

Am 2. Juli, bevor wir auf unsere Sommertour starteten, wollte ich mir nur nochmal kurz den Trailer ansehen…

Was ich sah, war ein grünes Meer von Pflanzen, die weite Teile des hinteren Bereichs hinter Halle 3 samt den dort stehenden überwuchert hatten.

Eine schnelle online-Recherche ergab, dass es sich um den japanischen Staudenknöterich handelt, eine invasive Art.

Eine weitere Herausforderung im Kampf Mensch gegen Natur… ;-). Die Brombeere hat offensichtlich einen Verbündeten bekommen…



Marcus

Bilderrätsel

Was sehen wir hier?



Bitte schickt Eure Lösung bis zum 6. Oktober 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 Köhlfleet vom SCOe-Steg mit Blick zur Elbe.

Gewusst haben das Tomke Reger und Bernd Heinsohn.

Dit un Dat

Fritzmeier DYAS zu verkaufen, Bj 1974

Guter Zustand
Unsinkbar (ausgeschäumt)
Unterwasserschiff neu
Alle Segel in gutem Zustand
Inkl. Trailer, braucht TÜV, aber in Ordnung
Inkl. Honda 2,3 PS Aussenborder, in Ordnung
Zu besichtigen in Wedel

VB 2.900 €







Kontakt: Marcus Reckermann
0151-29752213
mreckermann@arcor.de

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



Blinkfüer Nr. 5-2026, 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 Blinkfüer erscheint 7x jährlich. Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten. Leserzuschriften müssen mit vollem Namen gekennzeichnet sein und drücken nicht unbedingt die Meinung der Redaktion aus. Eine eventuelle Kürzung bleibt vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit vorheriger Genehmigung des Herausgebers.

Fotonachweise: Autoren, soweit nicht anders angegeben. Sven-Over Baumgartner: 1
Nine Iwersen: 5, 9, 10, 15, 16. 17, 18, 19 oben, 20 oben; Marcus Reckermann: 6, 11, 12, 19 unten, 20 unten, 21, 22, 23, 24, XI, 44, 47; Dirk Selter: 7; Sabine Billerbeck: 13; Uta Latarius: 14; Georg Berg: XII

Redaktionsschluss für das Blinkfüer 6-2026 ist der 7. Oktober 2026.

Bitte beachten Sie die Angebote unserer Inserenten.


WEIL DU ERST
DRAUSSEN
RICHTIG
ANKOMMST
SEESTERN
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!





20 Jahre
BOOTSBAU
1998 - 2018

Im Hamburger Yachthafen Wedel

JENSEN
Bootsbau
aus
WERFT
Meisterhand

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