

Segel-Club Oevelgönne von 1901 e.V.





Vereins-Der <u>Treffpunkt</u> im Hamburger Yachthafen

hier kann man essen 'trinken und klönen das Team der "7oune 122" wird Sie verwöhnen!

Es steht ein Raum für Clubabende, Vereinsversammlungen , Partys und Familienfeiern aller Art bis ca. 50 Personen ganzjährig zur Verfügung.

Bitte sprechen Sie uns an, wir stehen Ihnen mit Rat & Tat für Ihre Feier zur Seite.

Wir haben für Sie geöffnet

Sommer:

Von April bis Ende Oktober Täglich von 11.00 bis 22.00 Uhr Dienstag Ruhetag

Winter:

Samstags und Sonntag Von 11.00 bis18.00Uhr oder nach Vereinbarung

Aktuelle Änderungen der Öffnungszeiten im Internet!

Tonne 122, Jörg Heese, Deichstraße 19,22880 Wedel 04103/13198 oder 0172/412 37 33 www.tonne122.de

Der Herbst ist da!!



Nachdem "Xavier", der erste ordentliche Herbststurm, in Norddeutschland für reichlich umgefallene Bäume gesorgt hat und wieder einmal mehr als deutlich die organisatorischen Grenzen Deutschen Bahn aufgezeigt hat, die die letzten Strecken erst nach mehr als einer halben Woche wieder normal bedienen konnte. lässt es sich nicht mehr leugnen: der Herbst ist da! Seit zwei Wochen slippen wir offiziell, nachdem recht viele schon vor ihrem eigentlichen Termin an Land gegangen sind. Während die Schäden in der Natur wohl wegen der für einen Sturm mit Nordost recht ungewöhnlichen Windrichtung die Feuerwehren lange in Schach hielten und selbst in Hamburg die S-Bahn stundenlang nicht fuhr, passierte in unserem Sportbereich zum Glück nicht viel. Kein Vergleich mit den schlimmen Bildern aus der Karibik, wo Kollegin "Irma" ihre Spuren hinterließ. Aber wie der Bildbericht der "Charlotte-Crew" in diesem Heft zeigt, ist auch in unseren Gewässern mit außergewöhnlichen Wetterphänomenen rechnen! zu Der Klimawandel lässt grüßen! Die Ganzpersenning meines Jollis hat "Xavier" zwar zerlegt, aber es sah schlimmer aus als es war: Schaden konnte schnell vom Segelmacher repariert werden. Während die meisten mit Mastlegen und Slippen beschäftigt sind, werden einige Unentwegte morgen noch zur "Alsterglocke" starten. Zwei Crews je

Schiff mit fliegendem Wechsel am Steg des HSC versprechen wieder spannende Manöver! Besonderer Nebeneffekt dieser Regatta: man kann in der jeweiligen Freirunde mit den Konkurrenten am Steg plaudern, was ia sonst erst nach dem Rennen möglich ist. Nach der Alsterglocke findet traditionell auch bald die Hanseboot statt. Kaum vorstellbar. aber diese Tradition soll nun enden! Erinnerungen werden wach: was haben wir da alles auf die Beine gestellt: Opti-Bau für Kinder mit Martin Krings, Ausstellung unserer "Möwe" am Stand der Hamburger Seglerjugend, Betreuung Standes der 20m²-Jollenkreuzer KV und und und. Sie wird uns fehlen! Und natürlich auch das legendäre "Fest" in der Fabrik, diesmal zum 33. Mal veranstaltet von einer Gruppe von Ausstellern. Immer hoffte man, auch eine Einladung zu ergattern. Ich erinnere mich noch an die erste Ausgabe des Fabrikfestes, das ich als Praktikant bei Brüdersegel vorbereitete. Über den wirtschaftlichen Sinn oder Unsinn der Messe kann ich mir kein abschließendes Urteil erlauben. Sicher ist allerdings, dass den norddeutschen Seglern hier Kontaktbörse eine wichtige unmittelbar nach dem Saisonende geht. Gerade verloren vereinsübergreifende Treffen wie Mittwochabend werden nur schwer zu ersetzen sein. Schade eigentlich!

Petrus





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



Gute Teile, guter Service.

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



Augenoptik Schöbel







kompetent – präzise – fair

Augenoptik Schöbel Goethestraße 48 22880 Wedel

Telefon: (04103) 4136

Inhaltsverzeichnis



Seite 1	1
Inhaltsverzeichnis	3
Absegeln in Wischhafen	4-6
Absegeln mit Matti	7
Opti-Pokal 2017	8-9
Pagensandregatta aus anderer Perspektive	10-12
Protokoll der Oktoberversammlung	1-111
Einladung zur Novemberversammlung und Gratulationen	III
Nachruf	IV
Helgoland-Edinburgh-Regatta 2017 mit SY Atena (Teil 2)	13-16
Wasserhose vor Rügen	17
Symposium "Forum Tideelbe"	18-19
Waffenrecht oder Wohin mit der Knarre?	20
Buchbesprechung	21
Helfende Hände gesucht und Termine	22
Impressum	24



Absegeln nach Wischhafen



In diesem Jahr ging unser Absegeln nach längerer Zeit mal wieder nach Wischhafen. Am Samstag, den 23. September war zwar fast durchgehend Flaute, dafür aber laue Temperaturen und Sonnenschein :-)! Die meisten Segelkameraden starteten am späten Vormittag und motorten bis südöstlich der Einfahrt von Wischhafen, um dort bis Tidenkipp zu ankern. Gegen 14.30 Uhr trauten sich die ersten mit einsetzender Flut in den Hafen.

Als Aufgabe sollte diesmal ein kreativer Stander o.ä. gebastelt werden! Fünf Mannschaften taten dies! Abends wurden die Ergebnisse bewertet.

Hoch erfreut war ich über die insgesamt große Beteiligung von 13 (!) Schiffen. So viele waren wir schon lange nicht mehr zum Absegeln!

Abends ging es zum Essen ins Wischhafener Fährhaus, direkt am Hafen. (Fast) alle waren sehr zufrieden mit dem Essen, sowie der freundlichen Bedienung. Zur allgemeinen Unterhaltung trug auch unsere

dreiköpfige "Jugend" (Nomi, Nanning, Matti) bei, die wohl mehr oder weniger das ganze Lokal unterhielt (siehe Fotos).





Absegeln nach Wischhafen



Nach dem Essen wurden noch die kreativen Stander bewertet:



Platz 1: "Polly" (Sabine u. Marcus), ein genähtes Gesicht in SCOe-Farben (links), und "Mialisa" (Peter u. Petrus) mit einem als Stander umgestalteten Kojenpolster (rechts)



Platz 2: "Chamaco" (Gisela u. Krähe), ein zum Stander umgenähtes Unterhemd



Absegeln nach Wischhafen



Platz 3: "Tilda" (Stine u. Matti), ein Stander aus Duplosteinen.





Platz 4: "Trisana" (Heidi u. Jan), genähter Riesenstander, seinerzeit zum Fahren auf einem großen Fährschiff. Und "Pippilotta" (Sabine u. Dirk), ein gewebter Papierstander.

Allesamt als Fotos hier zu sehen.

Rundum waren, glaube ich, alle mit diesem Wochenende zufrieden. Zumal es für die Rückfahrt auch noch eine nette Brise aus Nordost gab um nach Hause zu segeln.

Euer Festausschuss

Uta

Mein zweites Absegeln



Nun bin ich schon laange 2 Jahre alt und schon öfter auf Tilda gesegelt. Im Sommer habe ich sogar ganz alleine mit meinen beiden Omas an Bord geschlafen.

An diesem Freitag sind wir nun mit der Bahn von Kiel nach Hamburg gefahren. Moma hat uns mit dem Auto vom Bahnhof abgeholt. Es war schon ein bisschen dunkel und ich musste gleich in die Koje. Am nächsten Morgen konnte ich mich in Ruhe umsehen und schon mal die Stegnachbarn begrüßen. Dann fuhren wir mit diesem lauten Knatterding hinten dran los. Es war spiegelglattes Wasser. Ich habe erstmal meine neuen Legosteine ausgepackt und den Wal und den Eisbär in der



Waschschüssel schwimmen lassen. Das machte solchen Spaß, dass ich immer mehr Wasser brauchte... nachher allerdings auch trockne Kleidung.... Unterwegs hat uns später Opa mit seinem Schiff geschleppt, danach noch Peter und Angelika mit ihrem Motorboot, so dass wir unser Knatterding wieder abstellen konnten.

Ich habe dann noch mit Moma zusammen gesteuert und es gab unterwegs etwas zu essen. Dann habe ich mit Mama einen Mittagsschlaf gemacht, damit ich abends länger feiern konnte.

Ich bin erst in Wischhafen wieder aufgewacht. Moma backt immer Kuchen fürs Segeln deshalb kommen dann immer Leute an Bord, die auch gerne Kuchen essen.

Abends sind wir mit ganz vielen Leuten ins Restaurant gegangen, dahin kamen auch Nomi und Nanning, die ich schon vom letzten Jahr kannte. Wir spielten den ganzen Abend mit meinen Autos und liefen kreuz und quer und schnell überall durchs Restaurant. Das hat ganz viel Spaß gemacht, uns jedenfalls...

Am Sonntagmorgen sind wir dann schon ganz früh los gesegelt, um rechtzeitig wieder zu Hause zu sein, ich habe den ganzen Weg mein kleines Boot hinterher gezogen, das fuhr richtig schnell! Abends ging es dann wieder nach Hause nach Kiel.

Matti (Uta)



Opti-Pokal 2017

Am Samstag den 2.09. fand die alljährliche Optiregatta des SCU, im Rahmen des Yachthafenfestes in Wedel statt.

Bei schönstem Sonnenschein und einer leichten Brise tummelten sich 24 Optikinder der Gruppen C1, C2 und B, aufgeregt an der Startlinie. Zwei Regatten sollten gesegelt werden und für so manch einen Leichtmatrosen war dies die erste Regatta überhaupt. Wie für unseren Tomke Reger mit dem SCOe-Opti Blackbox. Außerdem wurde der SCOe durch Henrike und Philipp Werber vertreten. Nach langem Auf- und Absegeln vor dem Start kam endlich das ersehnte Signal.



Tomke startete direkt durch und gelangte, sehr zum Erstaunen seiner Trainerinnen (eine davon bin ich), als Zweiter die Luvtonne. Ich konnte es kaum glauben, denn Tomke war mit Feuereifer dabei, diese Position zu halten und schaffte es für weitere zwei Tonnen. Erst auf der Zielgeraden gelang es Torben aus dem SCU (C2), an ihm vorbeizusegeln. Immerhin erreichte er noch Platz 3 auf seiner ersten Wettfahrt und das Strahlen in seinem Gesicht war für den Tag wie festgenagelt.

Auf der 2. Wettfahrt herrschten immer noch leichte Winde, mit vereinzelten kleinen Böen, aber auch den gefürchteten Windlöchern, die schier jeden Regattasegler zur Verzweiflung bringen können. Hochkonzentriert und mit Geschick hat sich Philipp an die Spitze gearbeitet und erreichte am Ende den ersten Platz in seiner Gruppe. Henrike, seit der Pagensandregatta als jüngste Steuerfrau bekannt, bewies besonders bei der Preisverleihung Nerven, da der Regattaleitung ein Fehler unterlief und sie aus Versehen aus der Wertung gefallen ist. Henrike, die im vorderen Mittelfeld lag, nahm es gelassen. Es hat trotzdem Spaß gemacht.

Opti-Pokal 2017







Ich freue mich jetzt schon auf das nächste Event mit der großen Optigruppe. Der SCOe und SCU fahren an die Schlei nach Borgwedel.

Wir werden berichten...

Wibke Jaufmann

Pagensand 2017

Auch beim Straßenbahnfahren ist Erfolg nicht einfach zu haben

Den folgenden Artikel schrieb Klaus Pollähn, seit über 50 (!) Jahren regelmäßig auf Folkebooten sehr erfolgreicher Teilnehmer an der Pagensandregatta, für die SVAOe-Nachrichten. Wir freuen uns, ihn hier abdrucken zu dürfen, zeigt er doch mal einen Blick von außen auf unser Tun!

Als mich Dörte Stryi auf der Preisverteilung des SCOe fragte, ob ich über die Pagensand-Wettfahrt schreiben würde, da war ich völlig unschlüssig. Nach fünfeinhalb Stunden an der Pinne war mein Adrenalin-Spiegel auf dem Tiefpunkt, der Magen mit Spanferkel und Krautsalat beschäftigt. Mein Kopf war leer und ich deshalb auch bereit zuzugeben, dass mir im Augenblick jegliche Ideen dazu fehlten. Später, nach einigem Grübeln, ergab sich aus meinen Beobachtungen auf der Wettfahrt das folgende Resümee:

Diese Veranstaltung spiegelt wie kaum eine andere Distanz- Wettfahrt die uns im Tiderevier gebotenen bzw. noch verbliebenen Möglichkeiten. Die Regatta behielt mit 51 Meldungen auch 2017 ihre Anziehungskraft. Für die heutige Zeit eine respektable Zahl- etwa im Vergleich zum Senatspreis. Aber auch nur, wenn man die Vergangenheit nicht mehr kennt: Das ist in etwa die Hälfte dessen, was in den 60er,70er Jahren um die namensgebende Insel segelte. Die heutige Flotte umfasst alles von der Jolle mit 5 Meter Länge (Pirat oder C 55) bis zum Seekreuzer mit 14 Metern. Das jetzige Format indes ist eine längere Bahn ohne Schikane. Berüchtigt für die Wettfahrt waren nämlich früher die Staus hinter Pagensand bei Tidenwechsel im Steinloch, wo die parkende Flotte groteske Situationen erlebte.

Wie einfach wir das dafür heute haben! Kaum ein Teilnehmer der letzten Jahre wird wissen, dass der Start früher-in den 60er Jahren- nicht am Jachthafen in Wedel, sondern auf der Twielenfleether Reede vor sich ging. Das hatte zwei Gründe: Zum einen, um Segler der Region Stade einzubinden, zum anderen, um eine bedeutend größere Flotte aus dem Fahrwasser zu halten. Deren Kurs führte um die gesamte Insel herum bis zurück nach Wedel.

Vorhergesagt war uns Wind aus SSW mit Stärke 2 bis 3. Das machte "Straßenbahnfahren" recht wahrscheinlich. Unvorhergesehene Segelmanöver waren also nicht zu erwarten. Aber auch eine Planung vonnöten, wo auf welchen Kursen oder Abschnitten der Spinnaker (oder noch ein anderes Vorsegel) klar zum Heißen liegen sollte. Das bedeutete auch: Der sog. Aufzug bei Krautsand war ohne Probleme zu bewältigen, die Tonnenmanöver dort liefen einfach genug ab. Einen Beitrag lieferte unverhofft die Regattatonne bei 87: Sie lag ungewöhnlich nahe an der Tiefwasserkante- näher als jemals zuvor. Vielleicht wollte der Veranstalter keinen Teilnehmer veranlassen, sie auf dem Rückweg auf der falschen Seite zu passieren. Die Wassertiefen am Schwarztonnensand lagen höher als normal; es gab keine Festkommer.

Pagensand 2017



Nachteilig für alle Crews waren Dauerregen und schlechte Sicht. In den Segeln klebten fast dauerhaft alle Windfäden. Eine wirkliche Hilfe waren für mich nur Wollfäden am Want zur Korrektur falscher Schotstellungen. Das älteste, lehnigste und leichteste aller Vorsegel war mal wieder gefragt. Das Großsegel entleerte aus seinem Bauch über dem Großbaum den Wasser-Schwall im passenden Moment über die Crew, wenn der Steuermann sich vom Platz bewegte.



Der Verfasser mit Folkeboot "Fun" und Crew auf dem Weg elbabwärts

Überraschungen auf der Bahn konnte es eigentlich kaum geben, sofern man die Großschifffahrt rechtzeitig aufs Programm nahm. Wer das verpennte, wurde von schnellen Gummibooten gescheucht. Die Waschpo war auch zur Stelle.

Mit Argwohn beobachteten wir die schnellen Hirsche, die mit Gennaker oder Spi aufkamen und an uns vorbeizogen. Namentlich Berend Beilken machte auf uns Eindruck. Später verriet er uns, dass er 4 verschiedene Vorsegel benutzt hatte. Zum Sieg in seiner Gruppe reichte es dennoch nicht. Mich wundert, dass überlappende Reacher mit hohem Schothorn völlig aus der Mode gekommen sind. Manche Schiffe hatten- trotz ihrer verdoppelten Segelfläche unter Spinnaker- recht wenig Gewinn an Fahrt davon.

In meiner eigenen Prognose- teils gespeist aus eitler Hoffnung, teils untermauert aus Erfahrungen der letzten 50 Jahre, da sah ich noch mehrere Folkes berechnet unter den ersten zehn enden. Damit lag ich aber fix daneben. Denn es fehlte der gehörige Druck

File

Pagensand 2017

aus einer homogenen Gruppe, die sich gegenseitig antreibt: Der Abstand untereinander wurde dafür über die Dauer von fünf Stunden einfach viel zu groß.

Beim "Straßenbahnfahren" zieht sich das Feld trotzdem noch recht weit auseinander. Die 5 Minuten Abstände zwischen den 4 Startgruppen können das nur teilweise ausgleichen. Wie wirkten sich die unterschiedlichen Geschwindigkeiten aus? Wir im Folkeboot rundeten die Tonne 87 gleichzeitig mit dem Schnellsten der Gruppe 4, "Edelweiss", der damit den Aufzug schon hinter sich ließ und den Heimweg antratgegen die Tide. Mithin erlebten alle Boote später den langsam beginnenden Tidenwechsel an sehr verschiedenen Orten, etwa zwischen Pagen-Süd und der Radarstation vor Hetlingen.

Der klare Sieger nach berechneter Zeit war "Käpten Brass" von Jan Werber, ein altbekannter, famos gehaltener 6 KR Stahlbau aus den 50er Jahren, ein Typus, inspiriert von Hein Garbers- hier im kleineren Format. Ein solcher Spitzgatter segelt sehr effektiv unterhalb der Rumpfgeschwindigkeit, besonders bei glattem Wasser ist die Wellenbildung gering und der Abriss am Heck ideal. Sein größter Vorteil: Ein hohes Rigg. Die Holepunkte aller Vorsegel liegen außen auf der Reling und nicht am Aufbau.

Den 2. Schnelligkeitspreis gewann –für viele überraschend–eine O Jolle. Die zog sich konsequent - unter Missachtung des Stromvorteils- in Lee aus ihrem Start 1. Bei ihrem einfachen Rigg entfallen gänzlich jene Fehler, die --typisch für halben Wind- vielfach bei ungenauer Abstimmung zwischen Groß- und Vorsegel entstehen.

Den dritten Schnelligkeitspreis gewann das Folkeboot "Fun". Dessen Skipper verweist auf seine Jahrzehnte lange Erfahrung, seine akribische Vorbereitung und auch auf eine über 20 Jahre alte Brüder- Fock. Helmut Platzöder rechnete und zeichnete deren Profile damals noch auf Papier und die wurden später durch längeres eigenes Tifteln (auftrennen und neu vernähen) weiter optimiert. Das Tuch ist überhaupt nicht müde und ist noch immer viel zu schade fürs Altenteil oder den Müll.

Andere Überraschungen auf der Preisverteilung hielten sich jedoch in Grenzen. Alle üblichen Verdächtigen kamen ins Rampenlicht. Das führt dann auch zur Häufung einiger Wanderpreise. Auf der Pagensand sind eben fast alle der bekannten Elbsegler vertreten und die meisten von ihnen waren auch wegen ihrer immensen Erfahrung wieder mal mit vorne. Aus der SVAOe z.B. Koerling/Gustavson mit "Swift"; Berend Beilken mit "Sabrina"; Lars Christiansen mit "Fettes Brett"; Klaus Uwe Stryi mit "Pax".

Im Herbst 2017 können die übrigen Elb-Vereine konstatieren, dass ihnen der SCOe mit dieser Veranstaltung den Rang abgelaufen hat. Elbsegler lieben Veranstalter, deren Absichten von vorn herein klar sind. Verlierer im Zuspruch waren 2017 jene Vereine, die von den Teilnehmern erst am Startschiff Last- Minute -Entscheidungen zur Bahn und zur Strategie abverlangen. Ebenso Veranstalter, die eigentlich die Flexibilität der Teilnehmer fördern wollen und deshalb immer neue Bahnen erdenken, die dann aber auf die eingetretene Wetterlage leider doch viel zu wenig Rücksicht nahmen.

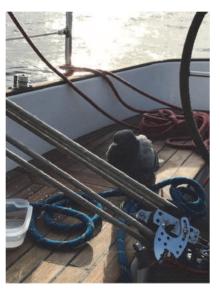
Klaus Pollähn



Dies ist die Fortsetzung... den ersten Teil findet Ihr im letzten Blinkfüer 5-2017!

So wie in einem Hollywood-Film ein Historiendrama durch eine Liebesgeschichte aufgepäppelt wird, kann ich bei meiner Reisedokumentation noch von folgender, uns tatsächlich passierter Gegebenheit berichten: Di während der Nachmittagswache kam sie plötzlich an Bord geflogen; unsere (bereifte) Taube ,Esmeralda', wie wir sie kurzerhand nannten. Zu schwach um weiter über die Nordsee zu fliegen, ruhte sie bei uns aus und kackte zum Dank das ganze Cockpit voll.

Das Sturmtief kündigte sich jetzt langsam an: Das Barometer fiel stetig, es zog sich komplett zu, es brieste ein wenig weiter auf, um 16.00 refften wir das Großsegel ins 2.Reff, um 17.00 fing es an zu regnen. Um 19.30 erreichten wir die geografische Breite



von Edinburgh 55Grad 57', SE 6, wir segelten weiterhin nördlicher als West: 295 Grad, ausgebäumt 7,5 Kn Fahrt. Um 23.00 brieste es weiter auf: Beaufort 7 , wir befanden uns aber immer noch vor (östlich) des Tiefkerns, denn der Wind kam weiter aus SE , wir rollten die immer noch ausgebäumte Genua erst etwas, dann noch etwas ein. Wir rauschten durch die sehr dunkle Nacht.

Mi 0200, der Barometerstand (auf unserem nicht geeichten Barometer) erreichte 995 hPa und war damit 25 hPa in 28 h gefallen, immer noch SE7, Wo ist der Kern? Was passiert gleich? Waren wir nördlich vom Kern und würden wir nach dem Passieren des Kernes mit östlichen Winden nach Edinburgh rauschen, allein die Vorstellung war traumhaft oder waren wir südlich vom Kern und dürften uns durch das schwere Rückseitenwetter kämpfen, oder ist der Kern vielleicht sogar deutlich nördlicher und wir bekommen das als sehr schwer angekündigte Windfeld des Warmluftsektors noch ab? Um 0600 wussten wir wo der Kern war. Der Wind drehte auf SSW, um 08.00 auf SW und schwächte sich auf 20Kn (Beaufort 5) ab. 'Traumhaft wird es also nicht', das war jetzt klar; der Kern war nördlich von uns, aber die geringe Windstärke verriet uns, dass wir nahe dran waren am Kern. Wir befanden uns mitten im Trog und brauchten den sehr schweren Westwind im Warmluftsektor nicht befürchten. Das hatten wir mit unserer Nordroute geschafft. Aber das schwere Rückseitenwetter würde bald kommen. Darauf konnten wir uns jetzt vorbereiten. Wir rollten die Genua 3 voll aus, Spibaum weg, Motor im Leerlauf an, wir nutzen die ruhige Zeit um 1,5h unsere



Batterien zu laden. Um 10.00 war der Barometerstand auf 998 hPa gestiegen. Das Rückseitenwetter kam. Wir kochten noch richtig: Torfu mit Bohnen und Kartoffeln. Um 12.40 erreichten wir den nördlichsten Punkt der Reise 56°44′N. Esmeralda hatte inzwischen genügend Vertrauen entwickelt und hatte sich im Backbord Piepenbord im Cockpitsüll eingenistet. Mit Wasser und Brot gefüttert, kackte sie jetzt das Piepenbord wirklich randvoll zu.

Um 13.00 ging der Wind auf WNW. Um 14.00 ging es los: WNW 7-8 Beaufort. Zum Wachwechsel nahmen wir das Großsegel ganz weg und fuhren nur noch unter Genua 3. Das ist ATENA ihre Sturmtaktik. Damit hatte ich bislang alles abgewettert. Der Sturm konnte kommen. Wir machten gute Fahrt hoch am Wind, die Abdrift ging noch: Wir fuhren WSW auf BBug. 15.00, die Wellen waren inzwischen haushoch, wir hatten zu viel Segelfläche, wir schossen durch die Wellenkämme und drohten in die folgenden Täler zu fallen. Wir rollten die Genua etwas ein. Die Segelfläche passte jetzt wieder zur Windgeschwindigkeit, die Abdrift wurde größer, Kurs über Grund SW. Um 16.00 rollten wir die Genua noch ein bisschen ein. Der Wind legte weiter zu: Beaufort 8-9. Eine Welle stieg in Lee voll ins Cockpit ein. Esmeralda kämpfte gegen das Ertrinken. Sie liess sich jetzt sogar von mir greifen und in das Luv wärtige Piepenbord verfrachten. Der interessierte Leser kann erahnen, was sie jetzt in diesem Piepenbord veranstaltet hat: Richtig, Sie hat auch dieses zu gekackt.



Torsten Nickels

Um 20.00 wurde es gefährlich: Der nahm nochmal zu auf Beaufort 9. Die eingerollte Genua bewirkte ein zu mittiges Einleiten der Kraft in das Vorstag. Das Vorstag fing an zu pumpen und kam manchmal in Resonanz, welche nur durch anluven oder abfallen unterbrochen werden konnte. Das ganze Rigg arbeitete dynamisch. Jetzt musste die Sturmfock her. Schnell. Gut, mit Zeisingen auf Helgoland anbaugerecht geschnürt, kam die Sturmfock an Deck. Jetzt

zeigte sich eine weitere Stärke von ATENA: Das kleine orangene Dreieck wird am Kutterstag gefahren. D.h., die Genua konnten wir einfach in Gänze einrollen und die Sturmfock wurde am extra Kutterstag 1,5 m vom Bug entfernt gesetzt. In 1.5 m Entfernung von Bug zu arbeiten ist der entscheidende Vorteil bei diesem Wetter. Die Sturmfock war nach 45 min gesetzt. Das gefährlichste Manöver der Reise hatten wir ohne Probleme beendet. Unter Sturmfock war es ein Abwettern. Nur noch 4,5Kn Fahrt. Draußen beherrschbar, drinnen merkwürdig ruhig. Man denkt wirklich nicht, dass draußen so viel los ist. Für ein ausgewogenes am Wind segeln, wäre es jetzt gut



gewesen auch noch das Trysegel zusetzen. Wir setzten es nicht. Mit nur 4 Mann mussten wir mit unseren Kräften haushalten. Wir fuhren dadurch weniger Höhe, hielten aber immerhin den Kurs SW. Nach dreieinhalb Stunden unter Sturmfock hatten wir es geschafft. Der Sturm beruhigte sich.

Do 00.30 setzten wir wieder das Großsegel und die Genua 3; die Sturmfock ging runter. Der Sturm lag hinter uns; unser Wetterrouting hatte uns sehr gut durch das Tief geführt und durch rechtzeitig durchgeführte Manöver waren wir Havarie- und Unfallfrei geblieben. Das Rennen konnte also für uns ungehindert weitergehen. Und das Wetter blieb spannend. Um 03.00 kam die nächste Herausforderung: Es war wieder absolute Flaute. Wir bargen das Groß. In den nächsten 4 Stunden machten wir 10 nm nach Süd! Das nächste Tief kam zum Glück: 08.30 Groß und Genua 1, Kurs West, es lief wieder. 13.00 Der Wind drehte rück bis auf SE, der Spi ging hoch. 16.00 S 5 Beaufort Spi runter, Genua 1 hoch. Es brieste weiter auf: 1.Reff, später 2. Do 22.30 erblickten wir die Schottische Küste. Es war ein schöner Augenblick. Ich genoß ihn. Wir lagen jetzt bis zum Firth of Forth den richtigen Kurs WNW an.

Und wir arbeiteten weiter: Freitag 01.00 gingen wir nochmal auf Genua 3. Um 04.00 nochmal wieder auf die Genua 1. Wir sahen Bass Rock. Hielten auf ihn zu. W5-6: ,Jetzt wird keine Genua mehr gewechselt.' Wir kreuzten mit Genua 1 und 2.Reff in den Firth of Forth. Ein Konkurrent (48 Fuß) kreuzte mit uns nach Granton. Jetzt ahnten wir: Unsere Tour war nicht so langsam gewesen.

Mit 48 Fuß deutlich größer, war er auch deutlich schneller und versegelte uns jetzt und hatte uns bis hier zum Firth of Forth doch nichts abgenommen. Kurz hinter Bass Rock, querab North Berwick verabschie-deten wir uns von Esmeralda. Sie ließ sich von mir aus dem Piepenbord nehmen. Ich warf sie in die Höhe; sie drehte eine große Runde, kam zu uns zurück; wurde durch das Armeschwingen von uns Vier überzeugt, dass dies eine Verabschiedung war und



Good weather? Not in this country!

verschwand Richtung Schottischer Küste.

Dort werden jetzt wahrscheinlich die Biologiebücher umgeschrieben werden müssen, da bislang nicht bekannt war, dass Tauben derart weite Strecken zurücklegen, denn unsere Esmeralda trug ja wie beschrieben einen Ring.





Fr um 10.56 BST passierten wir die Schiff Ziellinie als 8. nach gesegelter Zeit. Die 7 vor uns sind 47,5-65 Fuß groß. 3 von ihnen hatten wir nach berechneter Zeit geschlagen: Wir waren 5. über Alle. Ein echter Erfolg! Aber wann kommt unsere direkte Konkurrenz aus der Gruppe, eine Nickolson 31. Sie war die einzige Yacht, welche noch Kurs Edinburgh hatte. Als wir spät Abends in unseren Kojen verschwanden, war sie noch nicht

Moritz Reumschüssel, Olaf Ballerstein, Jobst Wellensiek, Torsten Nickels

da. Wir hatten ihr über 12 h gesegelt

und 2,5 h berechnet abgenommen. Gruppensieg und 5. über Alle, keine ernsthaften Verlet-zungen und nur geringfügige Schäden; Kurz gesagt: wir hatten allen Grund zufrieden zu sein. Wir waren eine tolle Mannschaft. Snuggles schrieb ins Logbuch: Freundschaft und Kameradschaft hat sie zum Erfolg geführt. Dem muss ich nichts mehr hinzufügen.



Olaf Ballerstein

Wir waren 19 h schneller und erreichten nach 70.5 Helgoland. Ein, für mich, 2 Jahres Projekt ist nun erfolgreich beendet, aber zum Glück kann man ja noch Berichte darüber schreiben. Hinzu kam eine außergewöhnliche Gastfreudschaft, die wir im Royal Forth Yacht Club das Wochenende über erfahren haben und durch die es uns sogar möglich war das Britische Breakfast zu genießen. Wie es auch gehen kann, haben wir auf der Rücktour erlebt:

Wind nur von hinten, raumschots oder halbwinds mit handiger, steifer Briese.

Wir waren 19 h schneller und erreich-ten nach 70,5 h Helgoland. Ein, für mich, 2 Jahres Projekt ist nun erfolgreich beendet, aber zum Glück kann man ja noch Berichte darüber schreiben.

Olaf Ballerstein

Wasserhose vor Rügen



Stefan Sommer war mit seinem 15er Jollenkreuzer "Charlotte" im Urlaub und schrieb mir jüngst:

"Im Anhang zur Erbauung zwei Fotos unserer Rügen-Umrundung. Zwischen den Bildern liegt vielleicht ein halbe Stunde, insofern war ich sehr froh, dass wir zu faul waren den Spi auszupacken. Die Wasserhose ist nach einer halben Stunde wieder in sich zusammengefallen und hat uns also nicht verschlungen. Und das bei diesem Regensommer - was ist wohl los wenn es mal richtig schön wird im Sommer und die Ostsee warm wird? Grüße, Stefan"

Auf meine Frage, ob es sich wirklich um eine halbe Stunde handelte, antwortete er:

...nee, fühlte sich wahrscheinlich eher an wie eine halbe Stunde. Vollständig von oben bis unten war sie sicher nur 5 Minuten. Zuerst war es eher eine kurze Hose, die länger wurde und dann wieder nach oben einzog."

Petrus



Bei uns ist alles friedlich...



... aber in der Ferne das Grauen...



Am 26. Oktober 2017 fand in Hamburg eine Veranstaltung des "Forum Tideelbe" statt.

Das Forum, dessen Träger die Hamburger "Stiftung Lebensraum Elbe" der Behörde für Umwelt und Energie ist, hat sich zum Ziel gesetzt: Die Zukunft der Elbe gemeinsam gestalten.

Ausgewählte Themen und Fragestellungen rund um das Elb-Ästuarmanagement wurden in Vorträgen und Workshops behandelt und diskutiert. Renommierte Experten aus den verschiedenen Organisationen und Verbänden Bundesanstalt für Wasserbau (BWA); Wassertraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), Hamburg Port Authority (HPA); Hamburger Behörde für Umwelt und Energie (BUE), World Wildlife Fund (WWF), "Rettet die Elbe", Seglerverband Schleswig-Holstein (SHSV) sowie der Wissenschaft haben folgende Themen besprochen:

- 1) Auftrag und Ziele des Forum Tideelbe
- 2) Rettet der Strombau die Tideelbe?
- 3) Sedimentmanagement in der Tideelbe
- 4) Radikalisierung des Tidegeschehens
- 5) Strombaumaßnahmen, Auswirkung und Maßnahmen
- 6) Erfassung und Bewertung der partikulären Schadstoffbelastungen der Elbe
- 7) Verschlickung der Sportboothäfen

Zu den genannten Themenkreisen ein paar Anmerkungen:

Hamburg ist bei der Aufgabe Sedimentmanagement auf die Mithilfe des Umland Schleswig-Holstein und Niedersachsen angewiesen. Die Baggermengen-Verklappung bei Tonne E3 vor Helgoland ist nur befristet bis 2021. Danach muß eine Lösung für die Entsorgung gefunden sein. Das gleiche gilt für belastetes Material.

Ein nachhaltiger Unterhalt der Elbe muss die Belange von Naturschutz, Umwelt und Wirtschaft berücksichtigen. Eine Fahrrinnenanpassung beinflusst den Tidehub, die Strömungsgeschwindigkeit, den Sedimenteintrag, die Sicherung gefährdeter Arten, die Fischerei, den Tourismus, Landwirtschaft und den Wassertourismus u.a.m.

Die Schadstoffbelastung in der Oberelbe, dem Hamburger Hafen und der Unterelbe ist ein ernstes Problem. Altlasten aus Industriebetrieben in Tschechien, der ehemaligen DDR sowie von Werften haben den Fluß erheblich belastet (29 Schadstoffe, davon 8 Schwermetalle und 21 organische Schadstoffe). Wohin mit den im Flußbett lagernden Schadstoffen? Die Entsorgung ist schwierig und kostenintensiv.

Tidedämpfung ist ein Hauptthema bei der Bewältigung der Sedimentmengen. Maßnahmen hierzu können eine Dämpfung wie Drosselung der Tideenergie, die Schwächung des Flutstroms und Schaffung von Flutraum sein.

Durch Ausbau und Strombau werden ökologische Defizite tendenziell verschärft. Sauerstoffdefizite, Verlust von Vorlandslebewesen, Verlust von Flachwasserzonen und Nebenrinnen, Anstieg des Tidehubs und "tidal pumping", Strömungzunahme sowie

Anmerkungen zu dem Symposium "Forum Tideelbe"



eine Gefährdung der Deichsicherheit können Auswirkungen sein. Gravierende Auswirkungen wurden nach der Emsvertiefung festgestellt.

Komponenten beim Sedimentmanagement sind der Meeresspiegelanstieg, das Oberwasser der Elbe, Schadsstoffbelastung, Hochwasserereignisse, sowie Flutsedimente durch einen veränderten Tide-Zyklus.

Mit dem Ziel einer nachhaltigen Entwicklung der Tideelbe arbeiten die Länder Hamburg, Schleswig-Holstein, Niedersachsen, der Bund, die Kreise, die Kommunen, Verbände und Organisationen aus der Region, die Wasserstrassenverwaltung, die Hamburg Port Authority, die Umweltverbände, die Wasser- und Bodenverbände und die Hafenwirtschaft im "Forum Tideelbe" zusammen. Ziel ist es, Lösungen zu erarbeiten und Maßnahmen zu identifizieren, zu bewerten und zu priorisieren die geeignet sind das Tidegeschehen zu dämpfen und ökologische Verbesserungen des Lebensraum Tideelbe zu bewirken.

Warum ich das schreibe?

Um das Verständnis der Zusammenhänge bei Veränderungen unseres Reviers besser zu verstehen. Sind wir nicht auch direkt und indirekt an den Prozessen einer nachhaltigen Entwicklung der Tideelbe betroffen und beteiligt? Die Bereitschaft zum Dialog zwischen den Vorhabensträgern von Strombaumaßnahmen und den Betroffenen signalisiert ein Umdenken.



Teilnehmer des Symposiums. V.l.n.r.: Heinz Otto, Bundesverband WindEnergie; Karl-Heinz Baumgartner, Obmann Gruppe Nedderelv; Uwe Hanse, Umweltbeauftragter Segler-Verband Schleswig-Holstein; Axel Sylvester, Umweltbeauftragter des HS-Verbands; Andreas Völker, Vorstand Hamburger Segler-Verband

Gemeinsam will man zukünftig Probleme und Risiken bei Eingriffen in das Ökosystem behandeln und Kompromisslösungen erarbeiten.

Die Verschlickung des Elbeästuars, die Zunahme der Strömungsgeschwindigkeit, der Erhalt der Befahrbarkeit der Nebengewässer und die Freihaltung der Sportboothäfen betreffen unser Segelrevier direkt und erfordert unseren Einsatz. Wir sollten uns, wo immer möglich, in den Prozess bei strombaulichen Veränderungen einbringen um zu verhindern dass sich ein langsames Sterben des Elbästuar fortsetzt. Die Großschifffahrt und wir, die Sportschifffahrt, wollen **unsere** Elbe erhalten und nutzen.

Die Elbe hat sich seit Jahrhunderten verändert und wird sich auch in der Zukunft auf natürlichem Weg und durch Eingriffe der Menschen verändern.

Karl-Heinz Baumgartner, Obmann Gruppe Nedderelv

Waffenrecht oder: wohin mit der Knarre?

Es begann mit der Frage von Gerd Schmidt, der sich über einen Gebührenbescheid der Polizei der Freien und Hansestadt über 34 € wunderte. Es entspann sich eine Diskussion über das Für und Wider von Signalpistolen, die weitere Fragen aufwarf.

Nun gibt es neue Erkenntnisse: die Rechnung wurde erstellt für eine Prüfung gemäß § 4 Absatz 3 Waffengesetz (WaffG), die alle drei Jahre stattfinden soll. Hierbei wird lediglich anhand behördlicher Register (Bundeszentralregister) überprüft, ob dem Waffenberechtigen zwischenzeitlich Dinge zur Last gelegt werden, die seine Zuverlässigkeit und persönliche Eignung in Frage stellen könnten. Nach internen Auskünften finden derlei Prüfungen aktuell wohl nur in Hamburg, nicht aber in Niedersachsen oder Schleswig-Holstein statt.

Diese behördlichen Aktivitäten gehen zurück auf die Unruhe, die durch verschiedene Amokläufe in den letzten Jahren entstanden waren und einen Ruf nach Verschärfung der Überwachung von Waffenberechtigten zur Folge hatte.

Nun überlegten ja einige Segelkameraden, dass man sich angesichts regelmäßig drohender Gebühren sowie im Hinblick darauf, dass heutzutage durchaus brauchbare Seenotmunition auch ohne eine Signalpistole abgeschossen werden kann, eigentlich von der Waffe auch trennen könnte. Dabei stellten sie fest, dass das nicht so einfach sei.

Hier gibt es eine gute Nachricht: Um möglichst viele illegale Waffen aus dem Verkehr zu ziehen, wurde § 58 WaffG (Altbesitz) um einen Absatz 8 ergänzt. Dieser regelt eine Amnestie für diejenigen, die unerlaubt besessene Waffen oder unerlaubt besessene Munition in der Zeit vom Juni 2017 bis zum 1. Juli 2018 der zuständigen Behörde oder einer Polizeidienststelle übergeben. Wer also in dem Zeitraum eine Waffe oder Munition bei der Polizei abgibt, wird nicht wegen unerlaubten Erwerbs, unerlaubten Besitzes, unerlaubten Führens auf dem direkten Weg zur Übergabe an die zuständige Behörde oder Polizeidienststelle oder wegen unerlaubten Verbringens bestraft.

Nach den zuverlässigen Angaben unserer internen Quelle wird diese Regelung, also die Annahme aller Waffen und/oder Munition, auch für legal besessene Waffen angewendet, so dass also aktuell eine recht einfache Entsorgung möglich ist!

Klar muss natürlich sein, dass die üblichen Sorgfaltsbestimmungen (Waffe und Munition getrennt, nichtschussbereit, nicht offen geführt usw.) beachtet werden! O-Ton unseres Informanten: Wenn Du mit der Signalpistole in der Hand in die Wache



Die gute alte Kaliber 4

gehst, schießen die erst und fragen dann, was Du wolltest!

Petrus

Buchbesprechung



Wilfried Erdmann

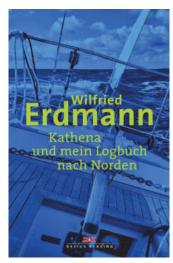
Kathena und mein Logbuch nach Norden

1. Auflage, 240 Seiten, 57 Fotos (farbig), 46 Abbildungen (farbig), Format 15,1 x 22,4 cm, gebunden mit Schutzumschlag

€ 22,90 (D) / € 23,60 (A)
ISBN 978-3-667-11071-8
Delius Klasing Verlag, Bielefeld

Abschied von einer langen Leidenschaft

14 Jahre stand Wilfried Erdmanns "Kathena" aufgebockt im Garten hinterm Haus. 14 Jahre, in denen durchaus gesegelt wurde – nur eben nicht mit dem Schiff, das für Seetüchtigkeit und Zuverlässigkeit steht wie kein anderes. 14 Jahre, die dem soliden



Rumpf und der spartanischen, aber sinnvollen Ausrüstung nichts anhaben konnten.

Im Sommer 2016 sollte sich alles ändern. Die "Kathena", die zwei Nonstop-Weltumseglungen mit Bravour hinter sich gebracht hatte, sollte endlich wieder in ihr Element zurückfinden. Eine neue Reise angegangen, Salzluft, Windluft, Seeluft geschnuppert werden. Ein Törn in den Norden. In eines der schönsten, wildesten, rauesten Reviere Europas. Wie gemacht für dieses Schiff. Wie gemacht für seine beiden Eigner. Deren Name Erdmann schon lange für "Seemann" steht.

Im Sommer 2016 waren Wilfried und Astrid Erdmann mit "Kathena nui" unterwegs mit Ziel Färöer und Schottland. Obwohl die Reise insgesamt glückte, empfanden beide das Ganze zeitweise als anstrengend und kräftezehrend und kamen zu dem Ergebnis: Es war ihre Abschiedsreise. Zumindest, was größere Törns angeht. Der vorliegende Bericht der Fahrt über 2402 Seemeilen ist zeitgleich eine Bilanz eines großartigen Seglerpaares, dem auch nach diesem Törn nach Norden klar ist: Sie können und wollen nicht ohne das Segeln.

Wilfried Erdmann, Deutschlands bekanntester Segler, ist seit nahezu 50 Jahren mit Jollen und Yachten unterwegs. Weit über zweihunderttausend Seemeilen hat er gesegelt. Hat das Alleinsein genossen und erduldet, sich am Familiensegeln erfreut und Gastsegler in seine Welt eingeladen. Mit seiner ersten Einhand-Weltumseglung 1966-1968 sorgte er für eine Sensation. War er doch der erste Deutsche, dem dies gelungen war. Einem breiten Publikum wurde Erdmann bekannt durch seine Extremfahrten. 1984/1985 nonstop und allein in 271 Tagen auf der klassischen Route durch die Südpolarmeere, um das Kap der Guten Hoffnung und Kap Hoorn, 2000/2001 das Gegenstück in 343 Tagen gegen den Wind um die Welt.



Helfende Hände gesucht!

Am 1. Advent findet auch in diesem Jahr unser beliebtes Senioren-Kaffeetrinken statt. Da Antje nicht mehr unser Clubheim bewirtschaftet, wird es "von alleine" auch keine Advents-Dekoration geben.

Deshalb laden wir DICH ein, uns am Sonnabend den 2. Dezember ab 10.00 Uhr beim schmücken des Clubheims zu helfen!

Wir wollen gemeinsam Adventsgestecke und andere weihnachtliche Deko aufhängen, bzw. herstellen und im Anschluss schon mal für Sonntag die Tische decken. Dazu gibt es natürlich schon mal eine Tasse Kaffee und ein bisschen Gebäck und netten Klönschnack...

Bitte rufe an, wenn DU Lust und Zeit hast, mitzumachen: Festausschuss, Karen und Uta Tel. 6013003

Am Sonntag ist für unsere Senioren dann der Festtag mit Kaffee und Kuchen. An diesem Tag benötigen wir noch zwei nette Menschen, die uns ab ca. 16.30 Uhr in der Küche unterstützen (Geschirrspüle befüllen, Gläser spülen usw.) Auch hierfür bitte anrufen (s. oben).

Vielen Dank im Voraus! Festausschuss

Termine

8. November 19:30 Theater-Veranstaltung

Dromdänzers, Ohnsorgtheater Kartenvorbestellung erforderlich

2. Dezember 10:00 Advents-Dekorieren im Clubheim

bei Kaffee und Keksen, bitte vorher tel. melden (s.o.)

3. Dezember 15:00 Adventskaffee für Senioren

Seniorenkaffeetrinken, Anmeldung erforderlich

(Uta: 6013003)

3. Dezember 16:30 Helfen beim Adventskaffee

in der Küche, bitte vorher tel. melden (s.o.

Rechtsanwältin CLAUDIA KRÜGER

Emkendorfstraße 12, 22605 Hamburg Tel.: 040 / 880 99 510

Mobil: 0173 / 23 909 21 email: attorney.CK@t-online.de

Tätigkeitsschwerpunkte: Ehe- und Familienrecht

Erbrecht Verkehrsrecht

Notar Klaus-Th. KRÜGER

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





Blinkfüer Nr. 6/2017, 73. Jahrgang

Impressum

Herausgeber: Segel-Club Oevelgönne von 1901 e.V.

Geschäftsstelle: Pestalozzistr. 9, 22880 Wedel

Tel.: 04103/ 15 4 16 Internet: <u>www.scoe.de</u> e-mail: <u>webmaster@scoe.de</u>

Bank: Postbank Hamburg, Kto.-Nr.:181 450-209

BLZ 200 100 20

IBAN:DE46200100200181450209

BIC:PBNKDEFF

Redaktion: Kristine Brügge, Richthofenstr. 28, 24159 Kiel

Tel.: 0431/60833499

Marcus Reckermann, Elbchaussee 84, 22763 Hamburg

Tel.: 040/35706714

e-mail: blinkfuer@scoe.de

Clubhaus: Antwerpenstraße 19, 21129 Hamburg

Tel.: 040/740 15 04

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 verzeichnet; S. 4 oben: M. Reckermann; S. 17: Stefan Sommer

Redaktionsschluss für Blinkfüer 7/2017 ist der 6.11.2017 Bitte beachten Sie die Angebote unserer Inserenten!

Jeder Handgriff sitzt!

Genau wie bei Ihrem Versicherungspartner.





Hamburg · Tel. +49 40 37 09 10

pantaenius.de

Gorch Fock

unter neuen Segeln





Ein Jahr Planung, Fertigung und immer wieder Abstimmung und Kontrolle. Aber jetzt sind sie fertig, und es hat sich gelohnt. Ihre Feuertaufe haben die Segel im Dezember 2014 bei 70 ktn Wind in der Nordsee erfolgreich bestanden.

Links: Eine Rahnock mit dem Haken des Monkey-Stags an dem die Obermars aufgehängt ist. Unten: Die alte und die neue Ecke der Fock. Der Schotring hat einen Durchmesser von 25 cm. Gut zu erkennen ist die Drahtbekleidung des High-Tec Tauwerks.

Neue Fotos finden Sie im Mai auf unserer Homepage

Telefon 040-5223341





www.diekow-segel.de