Blinkfüer

Segel-Club Oevelgönne von 1901 e.V.



6-2026



Neu ab 2027: Teamwertung bei der Elbe-Super-Sailing-Tour!

Näheres unter elbmiralscup.com

Zum Saisonende

Nach der Hälfte der Slipwochenenden füllen sich unsere Hallen schon deutlich. Viele Schiffswechsel und erstmals eingelagerte Schiffe neuerer Mitglieder sind immer wieder eine Herausforderung für unsere Slipcrew. Dank guter Planung und großer Erfahrung haben sie aber alles gut im Griff. Auch den „Neuen“, die erstmals ihr Schiff mit einem Slipwagen an Land bringen lassen, wird so versucht, die nötige Gelassenheit und Zuversicht zu vermitteln, damit das Slippen stressfrei klappt. Meine eigentlich selbstverständliche Bitte an dieser Stelle: kümmert Euch um unsere „Neuen“, wann immer sie Euch begegnen. Viele Fragen zu unseren Abläufen, zur Stromzählerverteilung, zu den Usancen im Winterlager stellen sich ihnen. Stärkt unsere Gemeinschaft, in dem ihr sie „an die Hand“ nehmt.

Auch die „Alsterglocke“, eine immer zum Saisonende stattfindende Spaßregatta mit fliegendem Crewwechsel, die am letzten Wochenende bei herbstlichem Wetter mit zwei kräftigen Schauerböen unter Beteiligung einiger SCOe-er ausgesegelt wurde, ist ein Indikator für das bevorstehende Saisonende. Wer noch nicht mit Slippen dran ist, kann wie unsere „Möwe“ die Zeit noch nutzen: in den Herbstferien geht es noch auf Herbsttour, bis es dann am letzten Tag auch in den Schuppen geht. Damit geht dann für unsere Kuttercrew eine ausgesprochen erfolgreiche Saison zu Ende: viele erfolgreiche Regatten wurden gesegelt und gewonnen, darunter das Hamburger Jugendsegeltreffen auf der Alster, die Kieler Woche und unsere Pagensandregatta, und die Sommertour auf der Ostsee war wieder einmal das Highlight! Die Opti´s sowie die 420er haben ihre Saison in Wedel beendet und sind ins Winterlager zum Köhlfleet zurückgekehrt. Nun rückt wieder die Theorie in den Vordergrund: bei Bedarf werden wir wieder einen Kurs zur Vorbereitung auf die Prüfung zum Sportbootführerschein See anbieten, und auch auf den „SPOSS“ bereiten wir vor.

Auf unserem Gelände stehen nach Abschluss des Slippens noch einige Restarbeiten am Clubhaus an. Dazu werden wir Euch herzlich einladen. „Restarbeiten“ ist auch das Stichwort für die Bauarbeiten vor unserem Gelände: die Baustelle der Fernwärmeleitung steht nach fast 5 Jahren kurz vor dem Abschluss. Die finale Wiederherstellung der Asphaltdecke soll in den nächsten Wochen erfolgen. Dies wird immer mal wieder zu Einschränkungen im Verkehr Richtung Clubgelände führen. Bitte beachtet die kurzfristigen Hinweise per E-mail. Dann wird auch der Fussweg vor dem Gelände mitsamt Wassergraben in seinen ursprünglichen Zustand versetzt und unser Zaun wieder vervollständigt. Als markanter Abschluss unseres Slippens treffen wir uns am 31.10. zur „After-Slippparty“ im Club. Ich freue mich, Euch dort mit euren Salaten und Kuchen begrüßen zu dürfen! *Petrus*

PIMP YOUR RIGG!



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

YACHTPROFI.DE

Gute Teile, guter Service.

Deichstrasse 1 • 22880 Wedel • Tel.: +49 (0) 4103 - 884 92 • E-mail: info@yachtprofi.de

Augenoptik Schöbel

Das ist nun leider bald Geschichte!



Zum 30.10.26 schließt Cordula Schöbel ihr Augenoptiker-Fachgeschäft in der Goethestraße in Wedel.

Dort lernte sie bei Peter Sander den Beruf der Augenoptikerin.

Zum 1. Januar 1998 übernahm sie, inzwischen staatlich geprüfte Augenoptikerin und Augenoptikerin-Meisterin, das Geschäft von Peter Sander.

Seither hat sie nicht nur vielen SCOe-ern zu besserem (Aus-) Sehen verholfen, sondern auch den Club seit dem Erscheinen des ersten Blinkfüer in Heftform, der Ausgabe Nr. 4/2002, durch Schalten einer Anzeige auf Seite 2 des Heftes, unterstützt.

Wir bedanken uns für beides und wünschen Alles Gute für den Ruhestand!

Inhalt

Zum Saisonende 1

Inhaltsverzeichnis 3

Termine im Herbst und Winter 2026/2027 4

Absegeln nach Stade 5

Die Rote Dame 11

Noch ein paar geschichtsträchtige Jahreszahlen 19

Protokoll der Oktoberversammlung I

Einladung zur Novemberversammlung X

Nachruf XI

Gratulationen XII

90 Jahre Pagensand 21

Polderübung und Rangiertag am 3. Oktober 33

Gerda wird 102 35

Bilderrätsel 37

Dit un Dat 38

Impressum 40

Termine im Herbst und Winter 2026/2027

Sa. 31. Oktober	**After-Slipp-Party** 13.00 Uhr, Clubheim/ Terrasse Grillen und Buffet Bitte Beitrag zum Buffet mitbringen (Salat oder Kuchen)
So. 29. November	**Senioren-Kaffeetrinken, 1. Advent** 15.00 Uhr Clubheim am Köhlfleet Da wir anlässlich unseres 125. Jubiläums möglichst viele unserer Senioren zum Adventskaffee begrüßen möchten, bieten wir in diesem Jahr einen Abholservice an: auch wer selbst Schwierigkeiten mit der Anreise zum Club hat, soll sich bitte anmelden. Wir versuchen dann, einen Transport zu organisieren! Bitte anmelden bei Uta: 040 601 3003 (Anrufbeantworter) oder mobil 0172 435 16 28 oder per Email: julssand@posteo.de
So. 10. Januar	**Neujahrs-Umtrunk um 15.00 Uhr** Clubheim am Köhlfleet

Ein gelungenes Absegel-Wochenende in Stade

Am Samstag, den 26. September, trafen sich bei herrlichen spätsommerlichen Temperaturen insgesamt zehn (!) Schiffe zum gemeinsamen Absegeln im Stader Stadthafen.



Einige Crews hatten sich bereits am Freitagnachmittag einen Stegplatz gesichert, sodass schon der eine oder andere gemütliche Klönschnack im Cockpit stattfinden konnte.



Am Samstagvormittag machten einige Crews traditionell die Stader Innenstadt unsicher. Neben dem Wochenmarkt, der wie immer zum Bummeln und Einkaufen einlud, fand an diesem Wochenende auch der Stader Herbstmarkt statt. Einige Fahrgeschäfte und Essensstände sorgten dabei besonders bei den mitgereisten Kindern für große Augen.



Um 14 Uhr trafen wir uns auf dem Schlengel zu einem gemeinsamen Umtrunk. Bei reichlich Sonnenschein, guter Stimmung und vielen netten Gesprächen verging der Nachmittag wie im Flug.





Gegen 18 Uhr machten sich schließlich 22 Personen auf den Weg in den Ratskeller, wo wir gemeinsam den Abend verbringen wollten.

Da Vorstand und Festausschuss dieses Mal ausnahmsweise nicht dabei sein konnten, stellte sich kurz die Frage, wer denn eine kleine Ansprache halten sollte. Die Wahl fiel auf Gerd als Mitglied des Ältestenrates. Er begrüßte alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer herzlich, blickte auf einen fröhlichen Nachmittag mit vielen schönen Gesprächen zurück und wünschte uns allen einen ebenso schönen weiteren Abend.



Und genau das wurde er auch!

So ging ein rundum gelungenes Wochenende zu Ende. Nach dem Ausschlafen am Sonntag verabschiedeten sich alle sehr herzlich voneinander.

Schön, dass wir so eine große Runde waren. Ein herzliches Dankeschön an alle – es war ein tolles gemeinsames Absegeln!

Stephi Gehrke



Die Rote Dame

Nachdem ich über den Sommer schon mehr oder weniger motiviert nach einer „Neuen“ Ausschau gehalten hatte und auch mit der/dem einen oder anderen darüber philosophiert hatte, was denn das richtige Boot wäre, sprang mir Anfang September eine Anzeige ins Gesicht, die gerade mal 2 Stunden vorher online gegangen war. Eine Larsen 28, in rot. Als ich meinem Bruder die Anzeige schickte war die spontane Antwort: “Tolles Schiff! Wann fahren wir da hin zum angucken?“ Gesagt, getan. Zwei Tage später machten wir einen Tagesausflug nach Baabe auf Rügen (knappe 4 Stunden Fahrt), und nach einer gründlichen Besichtigung mit dem Ergebnis, dass alle wichtigen Dinge wohl in Ordnung sind, kaufte ich sie noch am selben Tag. Auf dem Rückweg konnte ich noch kaum fassen, wie schnell alles gegangen war!



Der erste Segeltag

Wie kommt die Rote nun nach Hause? Nach der Überlegung, dass der Landweg am schnellsten und einfachsten wäre, schied dieser aus Kostengründen wieder aus.

Wunderbar sind einfach so tolle Geschwister!

Nachdem ich Uwes Fachkompetenz beim Kauf hatte, hatte meine Schwester Lust, mit mir das Schiff in einer Woche Urlaub nach Hause zu segeln. Katrin und ich sind

noch aus Piraten-Zeiten immer ein gutes Team, wenn es mal dazu kommt zusammen zu segeln.



Mit Vollgas zur Klappbrücke bei Stralsund

Am Mittwoch den 23. September machten wir uns mit voll gepacktem Auto auf den Weg nach Rügen. Dort wartete Thomas (der Vorbesitzer) auf uns für eine Probefahrt. Alles klappte gut, so dass wir nach Putzen (zumindest unter Deck) und einpacken, gegen Spätnachmittag starten konnten.

Nach einer Stunde Motoren bei absoluter Flaute war klar, dass wir im hellen auf keinen Fall einen Hafen in der Nähe von Stralsund erreichen konnten. So kehrten wir um und liefen den Nachbarhafen Seedorf an. Hinter uns ein Segler, der scheinbar das gleiche Ziel wie wir hatte (sicher ein Mittwochs-Daysailer). Wir fanden einen guten Platz mit dem Heck zum Steg. Kaum angekommen, legte der andere Segler am Ende des Stegs an, zwei „Jungs“ in unserem Alter, die dort ansässig waren. Und wie früher funktionierte das Kennenlernen! Mit einem Bier in der Hand setzten sie sich wie selbstverständlich zu uns auf den Steg und schnell war bei guter Laune ein Gespräch im Gange, Woher? Wohin? Wie? Warum? Mit Konni konnte ich dann noch unseren Seezaun in Dyneema neu machen und spleißen. Es wurde ein fröhlicher Abend. Mit dem Kompliment, dass es solche „Mädchen“, die sowas machen ja kaum noch gibt.



Unter Vollzeug am ersten Segeltag



Etwas Warmes nach einem langen Segeltag

Früh am nächsten Morgen ging es los Richtung Stralsund. Nach dem ersten Flachwasserstück, das wir motorten, segelten wir am Wind bis zum Fahrwasser das nach Stralsund führt, und von da leider gegenan wieder unter Motor. Da die 12:20-Brücke nicht mehr zu schaffen war, ließen wir uns Zeit. Der Motor fuhr sowieso nur langsam, eben ein Flautenschieber.

Irgendwann überlegten wir, wie viele Meilen es denn noch bis zur Brücke sind und wie lange wir dafür bräuchten. Böse Überraschung: kaum noch

zu schaffen die 15:20-Brücke! Mit Vollgas, das ist 5,4 kn mit dem Motor (!) fuhren wir gut 30 Minuten, um dann um 15:35 noch gerade eben als letztes Schiff mit durchzukommen. Die Brücke ist immer max. 20 Minuten geöffnet. Am Abend machten wir in Barhöft fest.



Wind von achtern im Sonnenaufgang

Früh um 6.45h ging es am nächsten Morgen mit dem ersten Licht los. Leider erstmal gegen Wind und Strom durch das schmale Fahrwasser am Bock, südlich Hiddensee. Dann eine zähe Kreuz mit 1. Reff und halber Genua bis nördlich Darßer Ort, dann Anlieger nach Warnemünde runter, wo wir um 20:30 fest waren. Nach dem Essen eine böse Überraschung, das komplette Vorschiff ist naß! Der eine Luken-Drehhebel hatte sich bei dem Seegang heute gelöst und wir hatten munter Salzwasser ins Vorschiff geschaufelt! Was nun? Der Schlafsack wird schon mal bei trockner Nachtluft über

dem Großbaum getrocknet. Ich schlafe mit 2 Strampelanzügen (Flies) und Wolldecke im Salon. Morgens ist der Schlafsack immerhin gefühlt trocken.



Segeln bei Mondschein

Abends in Orth auf Fehmarn wird der Rest Feuchtigkeit „trocken geschlafen“, was auf Herbsttour nicht das schönste Erlebnis ist.

Wegen der Wettervorhersage, Ost bis 6 Bft. ab 11:00 verlassen wir Orth schon bei Vollmond um 5:30. Beeindruckend der Mondschein! Draußen setzen wir Vollzeug. Mit Sonnenaufgang und Wind von hinten geht es Richtung Kieler Förde. Unterwegs das 1. Reff, später Groß weg und ¾ Genoa. Wir sind etwas vorsichtig mit der Besegelung; wir wissen ja nicht, was wir der Roten Dame zumuten dürfen. Das laufende Gut sieht schon etwas älter aus. Mit trotzdem rauschender Fahrt geht es nach Kiel. Als wir direkt an der Schleuse sind, wird auf weiß geschaltet. Glück muss man haben!

Abends haben wir uns ein gutes Essen im „Riverside“ in Rendsburg verdient. Danach wie tot in die Koje. Leider bin ich unterwegs krank geworden und habe eine dicke Erkältung mit Schüttelfrost.



In der Schleuse Holtenau

Am nächsten Morgen um 7:00 geht es weiter Richtung Brunsbüttel. Leider ist die Reisegeschwindigkeit unter Motor nur 4,5 kn. Um 15:00 erreichen wir die Schleuse, wo wir diesmal 1/2 Std. warten müssen. Deshalb ist die Tide so gut wie weg. Wir kommen aber immerhin noch bis Glückstadt. Letzter Bordabend. Dienstag ausschlafen, die Tide läuft erst mittags.

Am Wind geht es bis Kleiner Kohn, dann leider kreuzen. Petrus und Peter kommen uns vor Wedel entgegen und machen die ersten Segelfotos vom Schiff.

Eine schöne Tour geht zu Ende. Es war toll im „alten Team“ zu segeln. Nun müssen wir uns beide erstmal von der doch recht anstrengenden Segel-



Unter Segeln vor Wedel

woche erholen, und „die Rote“ ist gut in ihrem neuen Zuhause angekommen.

Uta



Zuhause in Wedel

Noch ein paar geschichtsträchtige Jahreszahlen…



… zu unserem 125-jährigen Jubiläum 2026

Seit nunmehr 1**00 Jahren** hat der SCOe seine Clubanlagen in Hamburg am Köhlfleet.

Vor **100 Jahren**, also 1926, konnte der Club ein Grundstück in Hamburg am Köhlfleet von der Freien und Hansestadt Hamburg pachten.

Nach der Vertragsunterzeichnung begannen die ersten Arbeiten auf dem Gelände. Der Sitz des Vereins ist aber noch weiterhin im preußisch-verwalteten Altona-Oevelgönne geblieben. Erst mit dem Groß-Hamburg-Gesetz 1937 wurden die Grenzen Hamburgs erweitert, Altona-Ovelgönne gehörte nun zur Stadt Hamburg, und der SCOe wurde ein Hamburger Verein.

Unser Nachrichtenblatt „Blinkfüer“ kann auf **90 Jahre** Vereinsgeschichte zurückblicken. Unser „Blinkfüer“ ist bis heute ein, egal ob in digitaler oder gedruckter Version, gern gelesenes Mitteilungsblatt für die Mitglieder und über unsere Grenzen hinaus. Zum Jubiläumsjahr 1951 wurde das „Blinkfeuer“ dann als kleines Heft herausgebracht.

Am 29. 11. 1936, also vor **90 Jahren**, feiert das in Stein gebaute Clubhaus am Köhlfleet sein Richtfest. Dieser damalige „Neubau“ ist bis heute, nach diversen An- und Umbauten unser Vereinsmittelpunkt geblieben. Die letzte Renovierung zum 125. Jubiläum war eine Meisterleistung von Vorstand und Mitgliedern.

Im August 1936, also ebenfalls vor **90 Jahren**, veranstalteten der SCOe, der SCU und der SCTOe gemeinsam die erste Wettfahrt „Rund um Pagensand“.

Nach dem Weltkrieg 1948 wurde die „Rund um Pagensand“, heute die „Pagensand Regatta“, neu ausgeschrieben und erfreut sich nach wie vor großer Beliebtheit.

Der DSV erklärte vor **90 Jahren** die Elbe als „ortsnahe Küstenfahrt“. Damit wurden neue Führerscheine erforderlich und für die alten Führerscheine wurde eine Zusatzprüfung verlangt.

Ebenfalls vor **90 Jahren** wurden erstmals Segelnummern, zu Teil schon mit nationalen Landeskennzeichen, für Segelboote eingeführt. Das führte auch zu Erleichterungen bei der Registrierung bei Segelwettfahrten.

Der erste 25 qm Blitz-Jollenkreuzer „Elken“ feiert 1946, also vor **80 Jahren**, Stapellauf im SCOe. Bis 1949 kamen weitere 7 Blitz-Jollenkreuzer dazu.

Die Geschichte unseres Segelclubs hat bis heute viele Herausforderungen und Veränderungen erlebt. Durch das Engagement der Mitglieder in den Jahrzehnten ist unsere Clubgemeinschaft erhalten geblieben. Die runden Jahreszahlen sind nur ein Ausschnitt unserer Aktivitäten im Club.

Karl-Heinz Baumgartner



oder

Touristen an der Elbe, die II.



So so, 90 Jahre Pagensand und 125 Jahre SCOe also! Ein Rauschefest sollte es also werden. Lebhaft in Erinnerung war mir noch das Jubiläumsjahr 2001. Ein Meilenstein der Elbsegel-Partygeschichte, mit dem sportlichen Höhepunkt der IDM der OK-Jollen auf dem Mühlo. Die Latte hing bezüglich der Feier-Erwartungen entsprechend hoch. Wird der SCOe mit diesem Jubiläumsjahr diesbezüglich wieder in die Annalen der Elbsegelgeschichte eingehen?

Spoiler: Feiern konnte der SCOe schon immer!!!

Mit dem Umzug nach Flensburg 2001, ließ ich meine seglerischen Wurzeln an der Elbe hinter mir und auch unter die intensive OK-

Jollenzeit machte ich einen Strich. Ganz ohne segeln ging es allerdings nicht und so waren wir damals eine der ersten Crews, die begannen 29er in Deutschland zu segeln. Die Klasse war damals ganz neu, es gab nur wenige Boote und nur kleine Regattafelder. Wo kann man mit einem ganz neuen Boot denn noch so Regattasegeln? Natürlich die „Pagen“, was sonst! Damals gewannen wir nach gesegelter UND berechneter Zeit. Das war 2002, also 24 Jahre her (echt jetzt??!!!). Das zu schreiben fühlt sich super skurril an, gefühlt war das doch gerade gestern…

Heute man mag es kaum glauben, also wie gesagt, 24 Jahren später, stecke ich in der gleichen Situation wie damals: neues Boot (unsere Melges 15 ist das erste Boot in Deutschland), immer noch Skiff-Jolle (der Typ will einfach nicht erwachsen werden), wieder Pagensand und dann auch noch eine Jubiläumsregatta. Die Ironie des Schicksals!

Zwecks Akklimatisation und um sich mit der Wettkampfstätte schon einmal vertraut zu machen, kamen meine wesentlich bessere Hälfte Carmen und ich schon am Donnerstag an. Die erste Nacht noch im Hotel verbringend, haben uns dann Freitag und Samstag freundlicherweise Gucki und Kai Asyl gewährt. Durch deren Gastfreundschaft und liebevolle Aufnahme fühlten wir uns direkt integriert und aufgenommen. Zum Integrationsgefühl kam sicherlich auch, dass es seit dem letzten Jahr zum Verein insgesamt wieder viel mehr Kontakt gab. Wenn man nicht vor Ort ist, ist es einfach super schwierig den Kontakt aufrecht zu halten. Wie sich zeigen sollte waren aber all diese Bedenken, dank der herzlichen Aufnahme durch alle Clubmitglieder, vollkommen unbegründet.

Freitagmorgen tummelten wir uns noch in Musikfachgeschäften am Kiez und genossen beim Käffchen im StrandPauli unsere freie Zeit, ehe wir

dann nach Wedel fuhren, um das Boot aufzubauen und nachmittags beim Herrichten der Partyhalle zu helfen.

Während wir das Boot aufbauten konnte man beobachten, wie emsige Clubmitglieder plötzlich in Scharen herbeiströmten, um bei den Partyvorbereitungen zu helfen. Zu um 16:00 Uhr wurde geladen. Da schien sich schon Großes anzubahnen. Man könnte auch sagen, Petrus rief und die Menschen kamen in Strömen herbeigeeilt. Diese Hilfsbereitschaft und das Gemeinschaftsgefühl zeichnete den SCOe schon immer aus und war immer schon, neben den ganzen sportlichen Erfolgen, seine Kernkompetenz. Dass es so etwas in der heutigen Zeit noch gibt: Ziemlich unglaublich und einfach toll!!!

Wir wollten ja eigentlich auch mithelfen (so war der Plan), aber aus irgendeinem Grund dauerte es bis wir die Wantenspannung so eingestellt hatten, dass wir zufrieden sein konnten. Damals wie heute gehörte es im Club zum guten Ton: Egal ob man als Achtjähriger die Spiere seines Optis geschliffen, die Außenhaut vom Kutter lackiert oder die Abrisskante seiner OK-Jolle gespachtelt hat, einer (also meistens waren es „Ers“) kam immer vorbei und gab nochmal ein paar gutgemeinte Döntjes zum Besten. Das war und ist in diesem Verein quasi eine Art Naturgesetz, man kümmert sich halt umeinander! Und so ließ das Naturgesetz in Form von Altmeister



Krings in persona selbstverständlich nicht lange auf sich warten. Was wir denn da so machen, war die harmlose Frage. Die noch harmlosere Antwort war: „Wir versuchen die Wantenspannung auf beiden Seiten gleichmäßig hinzubekommen.“ Und dann kam das Unvermeidliche: „Die Wantenspannung ist unwichtig, steht denn der Mast überhaupt gerade im Boot?“, fragte der Altmeister immer noch mit gespielt harmloser Miene. Hä????? Natürlich steht der Mast gerade im Boot. Der Mast stand immer gerade im Boot. Seit 54 Jahren steht der Mast gerade im Boot. Aber für dich schau ich natürlich gerne nochmal nach, ob der Mast gerade im Boot steht.

Also wenn man gaaanz genau hinschaut, aber nur, wenn man gaaanz genau hinschaut, dann…ja dann, dann könnte man meinen, dass…Oh man, ey!!! Manchmal gibt es Geschichten, die ändern sich einfach nie!

Nach der typischen Handbewegung unter die Abrisskante am Heck, „schön scharf“, war Altmeister Krings dann aber doch offensichtlich zufrieden und erteilte uns die Starterlaubnis. Jetzt Boot schnell fertigmachen und dann mit Aufbauen helfen. Ach, schon alles fertig?! Ach Mönsch!!! Darauf waren wir nicht vorbereitet. Na dann, ersteinmal ein Kaltgetränk. Auf 125 Jahre SCOe , prost!

19 September. Wettkampftag. Grau und windig. Carmen war aufgeregt, ich auch. Aber ich war auch guter Dinge. Es war Carmens 2. Regatta, nach letztem Jahr „Pagen“, und sie wahr als kölschet Mädsche mit den Bedingungen auf dem Wasser nicht so vertraut. Da das Regattasegeln so gar nicht in ihrer DNA liegt, war klar, ich musste äußerst bedacht und mit größtmöglicher Souveränität vorgehen, um den Stresslevel so gering wie möglich zu halten. Tatsächlich war die ganze Strategie der Tourplanung dadurch eher konservativ. Hauptsache kein GAU und gute Vibes an Bord.

Ein Blick in die Teilnehmerliste sorgte da schon einmal für sehr gute Gefühle. Unter den gegebenen Windbedingungen sollte die Aufgabe, ein gutes bis sehr gutes Ergebnis zu erzielen machbar sein. Hauptsächlich Halbwinds bei 5 bis 6 Windstärken, da war Dauerglitsch angesagt. Mit Genni vielleicht sogar Geschwindigkeitsrekorde. Allerdings gab es eine große Unbekannte in der Rechnung und die hieß: AUSTRALIAN LIGHTWEIGHT SHARPIE!!! What the F…? Ich habe erst einmal geyoutubet, um dieses seltsame Individuum von der Südhalbkugel zu inspizieren: Lang, schmal, riesiger Spi, segeln zu Dritt, einer im Trapez, ziemlich kippelig, Hochtakelung. Aha, habe ich noch nie gesehen. Mit Klausis Sharpie hatte das offensichtlich nichts bis gar nichts zu tun. Sah aber echt Pfeilschnell aus. Die beiden sehr freundlichen Sharpie-Helden standen dann an der Slipbahn mit ihrem Geschoss, was gefühlt doppelt so groß aussah wie der kleine europäische Sharpie. Aber dann doch die Entwarnung: ein altes, wahrscheinlich ziemlich schweres „lightweight“ Holzboot. Außerdem sind die nur zu Zweit. Bei 6 am Ruthenstrom werden die beiden jungen Burschen mit Sicherheit ihre Probleme kriegen, war meine Prognose. Ich war zunächst beruhigt. Umso überraschter war ich, als sich am Ende herausstellte, dass die beiden nur 80 Sekunden nach berechneter Zeit hinter uns lagen und sogar als 2. nach gesegelter Zeit ins Ziel kamen. Uff,





das ging dann doch gerade nochmal gut! Soviel Luft wie ich dachte war da gar nicht. Die Sorge vor der unbekannten Größe aus Down Under war offensichtlich nicht ganz unbegründet.

Wir schoben die „Alive and kicking“, vorbei an den gutgelaunten Jungs ins Wasser. Beim Raussegeln erwischten uns schon einige kräftige Drücker, die erahnen ließen, was heute noch so alles auf uns zukommen würde. Davon erzählte ich Carmen aber nichts. In der Vergangenheit ist es häufiger schon einmal vorgekommen, dass aus Gründen der Gennaker nicht richtig angeschlagen war. Das wäre im Rennen natürlich fatal. In der Vorstartphase zogen wir daher schon einmal das bunte Vorsegel, um sicherzugehen, dass alles korrekt läuft. Die Starttaktik war klar: Als kleinstes Boot in der Gruppe mussten wir uns unbedingt von den „Großen“ freihalten. Auch um den Stresslevel für Carmen so gering wie möglich zu halten, entschied ich mich dafür mit genügend Abstand zur Konkurrenz in Lee zu bleiben und darauf zu verzichten, so schnell wie möglich ins Fahrwasser zu kommen. Vielmehr wollte ich in Lee mit freiem Wind und einem guten Schrick unten rausfahren, um dann später hochzuziehen. Die Taktik ging auf. Während die Flotte unter lautem Protestgegröle nach der Tonne hoch am Wind ins Fahrwasser zog, konnten wir auf direktem Weg, etwas tiefer mehr Speed segeln und waren sofort frei, obwohl wir etwas spät an der Linie waren. Mit dem Strom von hinten wollte ich kein Risiko eingehen. Da ich Stromsegeln auf der Ostsee gar nicht mehr gewohnt bin, merkte ich, dass mir ein bisschen das Gefühl fehlte, den Strom richtig einzuschätzen. Sicher ist sicher. Kein Stress!

Es war extrem böig. Manchmal hing man in regelrechten Flautenlöchern, nur um dann mit voller Wucht die nächste Hammerbö abzubekommen. Eins war klar: Ohne konzentriertes Tütenfahren ging es heute nicht und

das hieß auf der Melges: Keine Pause! Aber ich war guter Dinge: solange das Boot gleitet, das war klar, gibt es kein Halten. Carmen war derweil im Tunnel. Wie immer gab sie alles. Hochkonzentriert fuhr sie die Fock und mir war klar, ich konnte mich 100%ig auf sie verlassen. Wenn es nicht mehr gehen sollte, dann nur, weil es wirklich nicht mehr ging.

Das Feld ließen wir schnell hinter uns. Hinterm kleinen Kohn am Pagen-Süd, kam der Wind dann richtig schön „halb“ bzw. schon etwas schräg von hinten. Schnellstmöglich zogen wir den Gennaker. In den Böenpausen konnten wir den Kurs zur 92 sogar teilweise anliegen. Das wäre der Hammer! Aber die Böen waren zum Teil so stark, dass ich immer wieder 20°, 30° abfallen musste, um das Boot gerade zu halten. Schneller als gewünscht waren wir über dem roten Tonnenstrich hinaus und mussten den Gennaker wieder runternehmen. Die Idee war, wieder zum grünen Tonnenstrich hochzuziehen, um dann mit „Genni“ wieder runterzufahren. Inzwischen nahm der Wind konstant zu. Die Böen hämmerten ins bunte Segel wie nichts Gutes. Auf unserem Tracker stand nachher 16,5 Knoten Höchstgeschwindigkeit. HUHUUU!!! 16 hatten wir auf der Förde schon mal geschafft, 16,5 war jetzt der neue Rekord. Anyway, der Wind wurde stärker und Carmens Arme immer länger. So groß das Kribbeln in der Magengrube und der Adrenalinschub auch waren, der Gennaker musste wieder weg.



Am Ende ist man bekanntlich immer schlauer und man fragt sich: Hätten wir ihn nicht

vielleicht doch noch etwas länger fahren können…!?!?! Wie sich zeigen sollte, war das Timing dann aber doch genau richtig, dazu später aber mehr.

Inzwischen bot sich uns ein Bild, wie es die Natur nicht herrlicher zur Schau stellen konnte. Hinter uns spiegelten sich durch zerklüftete Wolken die Sonnenstrahlen auf der Wasseroberfläche, während beim Blick nach vorne ein schaurig-schöner Weltuntergang drohte, so schwarz und dunkel waren die Wolken. Eines war klar: Diese Tour ist noch nicht zu Ende, vielleicht fängt sie sogar jetzt erst an. Dem Epizentrum des Sturmes kamen wir jedenfalls immer näher. Noch war aber alles „under control“ und Carmen war ebenfalls guter Dinge und das war wichtig!

Als wir am Ruthenstrom auf der „Süd“ waren ging es dann auch langsam los. Gab es bisher immer wieder kleine Erholungsphasen, war der Wind jetzt sehr nachdrücklich. Böen bis zu 27 Knoten erforderten volle Konzentration und kein Nachlassen. Wir knatterten über die Bahn wie wild. Ich freute mich, Carmen war immer noch hochkonzentriert, völlig im Flow. Lediglich ihr Körper fing langsam an Signale zu zeigen, dass das Ganze jetzt auch nicht mehr allzu lange andauern dürfe. Ihr Oberschenkel fing plötzlich wie verrückt an zu zittern. Das untrügliche Zeichen dafür, dass die körperliche Grenze sich langsam nähert. Trotzdem fuhr sie weiterhin die Schot aus der Hand und stellte unaufhörlich die Fock ein. Einfach großartig!

Was für ein Ritt!

Ganz zum Schluss überholten wir dann noch die „Möwe“. Mit gerefften Groß und Besan gaben die Kuttercrews alles und als schwerer Langkieler waren es die optimalen Bedingungen für die Kutter. Wann gab es das das letzte Mal, dass gleich zwei Kutter unter den ersten 10 in der

Gesamtwertung lagen? Wahnsinn!! Mit der Aufteilung der Kuttercrew des einen Bootes auf die anderen Boote, bewiesen die Kuttercrews bei dem Wind sogar auch noch eine ganz tolle Seemannschaft. Eine Sommertour Rund Seeland sollte da doch niemanden mehr Sorgen bereiten, oder?

Nach dem Aufzug auf der “Süd“ ging´s dann endlich nach Hause. Hinter der Abdeckung des Schwarztonnensandes wurde es ruhiger. Großes Ausruhen war trotzdem nicht angesagt. Durch den Strom war man ja gezwungen möglichst nahe am Land zu segeln. Für große Boote vielleicht kein Problem, aber uns als kleinstes Boot der Flotte erwischten die Böen immer besonders stark. Aus dem Nichts kamen die Windstöße hinterm nächsten Busch hervor und man musste höllisch aufpassen. Ans Verschnaufen war nicht zu denken.



Längst hatten wir das ganze Feld hinter uns gelassen. Das ganze Feld? Nein! Ein unbeugsamer „Stachel“ hörte nicht auf Widerstand zu leisten. Ich konnte mir zunächst gar nicht vorstellen, dass dieses Boot an der Regatta teilnimmt, bis ich den Antwortwimpel am Achterstag sah. Was machen die hier so ganz alleine vor dem Feld? Tatsächlich hatte ich das Gefühl, dass wir auch nicht so ohne Weiteres an Familie Satz vorbeisegeln konnten. Amazing!

Stadersand konnten wir hinter uns nur noch „Stachel“ ausmachen. Der Rest des Feldes war nicht mehr in Sicht. Hinter den Hochspannungsmasten wurde es dann langsam ruhiger. Immerhin! Carmens Bein zitterte immer noch. Die Strecke hatte jetzt doch ihre Spuren bei ihr hinterlassen.

Der Wind wurde weniger. Ich wollte aber schon noch gerne mit Spi ins Ziel fahren. Es ereignete sich daraufhin folgender Dialog:

Ingo: „ Lass nochmal den Genni ziehen.“

Carmen: „Ach nö, ich kann nicht mehr!“

Ingo: „Ach komm schon, nur ganz kurz, das letzte kleine Stück.“

Carmen: „Ach nö, ich kann nicht mehr!“

Ingo: „Ach bitte!“ (Über das „Ach bitte!“ gibt es allerdings noch geteilte Meinungen und befindet sich noch in der Klärungsphase!)

Ich zog nochmal rüber zur Lühe. Ich hatte gar nicht mehr auf den Strom geachtet, seit dem traumatischen Erlebnis vom letzten Jahr, war der mir ein besonderer Dorn im Auge. Egal, es müsste jetzt zumindest Stauwasser sein, oder?

Mit letzter Kraft zog Carmen das Ballon-Segel hoch, konnte die Schot allerdings nicht mehr halten.

Mit vereinten Kräften hielten wir gemeinsam die Schot bis ins Ziel. Erleichtert entlud sich beim Zieldurchgang dann die ganze Anspannung und Erschöpfung bei ihr. Ein kurzer Stoß von Tränen kullerten über ihre Wangen. Tapfer hatte sie, im wahrsten Sinne des Wortes, alles gegeben. Jetzt fiel der ganze Stress von ihr ab. Was für eine Erfahrung!

Erschöpft und erleichtert kamen wir ins Ziel. Wir hatten es tatsächlich geschafft: nach 24 Jahren schafften wir das Double, waren „First ship home“ und gewannen nach berechneter Zeit das zweite Mal!

Und dann kam noch die Preisverteilung, aber das ist eine andere Geschichte. Nur so viel: Feiern konnte der SCOe schon immer!

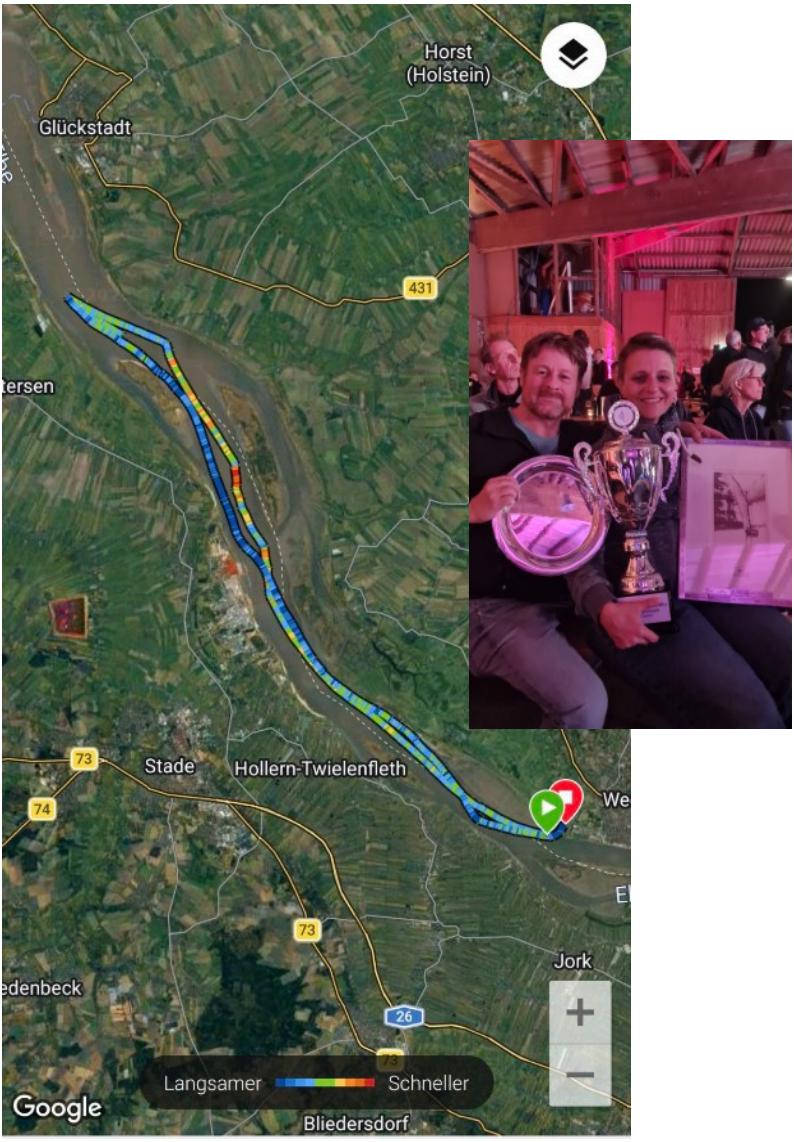
Ingo Ballerstein und Carmen Spies

P.S.: Wer Lust hat, den laden wir herzlich ein bei uns an Bord zu steigen und uns auf unserer „Pagensand“ zu begleiten. Auf YouTube haben wir ein 50 minütiges On- Board Video veröffentlicht:

https://youtu.be/655ecgPECg4






Horst
(Holstein)
Glückstadt
431
73
Stade
Hollern-Twielenfleth
74
73
Jork
26
73
Langsamer
Schneller
Google
Bliedersdorf

Polderübung 2026 und Rangiertag am 3. Oktober

Nach einigem Hin und Her wegen des Termins fand die Polderübung ohne HPA und HWS-Consult am 3. Oktober statt (wohl wegen des Feiertages konnten die „Offiziellen“ nicht).

Das Ergebnis der Übung war alarmierend, da viele der Schieber, mit denen die Siele im Falle einer Sturmflut geschlossen werden sollen, nur sehr schwergängig oder gar nicht funktionierten. Ohne geschlossene Siele würden wir trotz Flutschutzmauer über die Regenwassersiele absaufen.
Nach Versand des Übungsberichtes hat sich inzwischen HPA der Probleme angenommen.



Gleichzeitig fand der „Rangiertag“ statt, da viele der Schiffe, die im Sommerlager geblieben waren, im nächsten Winter an anderen Plätzen in den Hallen oder im Aussenlager stehen sollen. Außerdem war wegen vieler in den Hallen angesammelter Dinge, die eigentlich in den heimatlichen Keller oder auf den Schrott gehören, an die „Jäger und Sammler“ appelliert worden und vorsorglich ein Arbeitsdienst zum Aufräumen noch vor dem Slipbeginn in Aussicht gestellt worden. Erfreulicherweise wurde am Rangiertag auch so gut aufgeräumt, dass der Arbeitsdienst abgeblasen werden konnte. Unserem Slipteam gebührt großer Dank dafür, dass jetzt alle dort stehen wo sie hingehören, so dass das normale Slippen beginnen kann.



Auch hinter unserem Clubheim ist es nun aufgeräumt und sauber

Gerda feiert 102. Geburtstag!

Wir gratulieren verschärft!

Nachdem Gerda ihre vollmundige Ankündigung, mit ihren 101 Lenzen an unserem Jubiläums-Sommerfest teilnehmen zu wollen, in die Tat umgesetzt hatte (das Blinkfüer berichtete), erreichte uns kurz vor der Pagensandregatta eine Schreckensmeldung: Gerda ist gestürzt und hat sich was gebrochen!

Eine Operation erfolgte, sie sei im Krankenhaus! Nun wissen wir alle, dass derlei Unfälle mit dieser Art von Verletzung in diesem hohen Alter nur allzu häufig kein gutes Ende nehmen.





In großer Sorge machte ich mich auf den Weg ins Krankenhaus. Dort traf ich als Besucher Nr. 3 auf eine zwar im Bett liegende Gerda, die aber trotz gerade überstandener OP, bei der drei Schrauben im Oberschenkel verbaut wurden, schon wieder scherzte. Nils, Besucher Nr. 4, steckte kurz den Kopf durch die Tür und verschwand sogleich wieder mit den Worten: „Muss man hier ´ne Nummer ziehen?“.

Nun, gut vier Wochen später, stand der 102. Geburtstag im Kalender. Gerda war inzwischen in die Kurzzeitpflege in ihrer Wohnanlage verlegt worden. Also auf zum Besuch. Mit Blumen in der Hand fragten wir am Empfang nach der Zimmernummer, erhielten zur Antwort aber: Frau Meschke ist nicht da! Die ist mit ihrer Nichte zum Kaffeetrinken im Schulauer Fährhaus! Ohne Worte!

Ein kurzer Anruf bei Maike bestätigte die Auskunft, und so ging die Reise also wieder zurück nach Wedel!

Im Fährhaus trafen wir die Jubilarin dann bester Laune beim Kaffeetrinken mit Maike, Inge sowie Hanne und Thomas. Nicht nur, dass ausgelassen gequatscht wurde, das Laufen funktioniert auch schon wieder ganz gut! Für den Abend war Essengehen mit der Familie geplant…

Liebe Gerda, bitte erschrecke uns nicht noch einmal so! Das bekommt uns in unserem Alter nicht mehr so gut! Dir wünschen wir auch an dieser Stelle nochmals „Alles Gute“ für das 103. Lebensjahr!

Dein Segel-Club Oevelgönne

Bilderrätsel

Was sehen wir hier?



Bitte schickt Eure Lösung bis zum 3. November 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 November-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 die Windrose auf der Nordmole von Glückstadt.

Gewusst haben das Bernd Heinsohn, Sam Crépin, Wibke Jaufmann, Sascha Epp, Andreas Boll und Jan Reger.

Wir suchen dringend Verstärkung im Redaktionsteam!

Wir suchen jemanden, die oder der die technische Erstellung des Blinkfüer bis hin zum druckfertigen pdf leisten kann und idealerweise auch redaktionell mitarbeiten könnte, d.h. auf Club-Events auch mal Fotos machen und den einen oder anderen Artikel initiieren oder selbst schreiben.



Zur Zeit wird das Blinkfüer erstellt mit Pages auf dem Mac sowie Publisher auf dem PC. Es sind natürlich auch andere Tools möglich, etwa web-basierte Broschüren-erstellung.

Wenn der Workflow mal sitzt, ist der Zeitaufwand nicht hoch; wenige Abende pro Ausgabe.

Bei Interesse meldet Euch bitte bei Petrus (vorstand@scoe.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. 6-2026, 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.

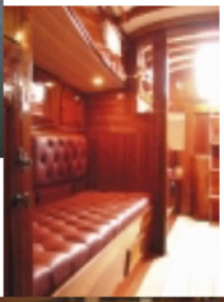
Fotonachweise: Autoren der Artikel, ausser:
S. 20: SCOe-Archiv; S.33-34: Sam Crépin; I-III, VII, IX: Marcus Reckermann

Redaktionsschluss für das Blinkfüer 7-2026 ist der 6. November 2026.
Bitte beachten Sie die Angebote unserer Inserenten.


WEIL DU ERST
DRAUSSEN
RICHTIG
ANKOMMST
SEESTERN
TAUSEND GRÜNDE,
EIN PARTNER
PANTAENIUS

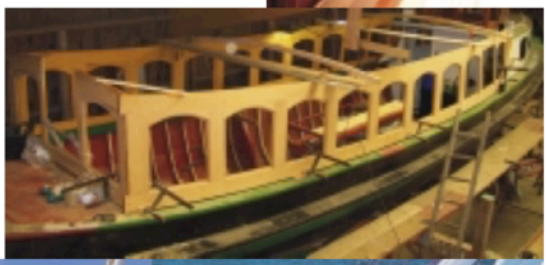
Wir leben Bootsbau





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