



# *Blinkfüer*

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



*Ausgabe 7/2017*



Vereins-  
Der Treffpunkt  
im Hamburger Yachthafen

hier kann man essen ,trinken und klönen  
das Team der **"Tonne122"** 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 bis 18.00 Uhr  
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](http://www.tonne122.de)

## Trockene Füße, Frohes Fest und Guten Rutsch!



Wieder hatten wir schon vor Beginn der eigentlichen Sturmflutseason, die ja offiziell erst am 1. November beginnt, zwei ernst zu nehmende Sturmfluten. Die zweite am frühen Morgen des 28. Oktober, angetrieben von Sturmtief „Herwart“, lief besonders schnell und besonders hoch auf: die offiziellen Warnungen kamen recht spät, und es war wieder einmal viel Glück im Spiel, das uns vor schlimmeren Auswirkungen bewahrte. Offenbar war dem Sturm rechtzeitig die Puste ausgegangen, denn der Wasserstand fiel schon knapp eine Stunde vor dem rechnerischen Hochwasser wieder, und außerdem hatten wir Nipptide. Nicht auszudenken, wie hoch das Wasser bei Springflut aufgelaufen wäre! Im Hamburger Yachthafen war die Straße an der Slipbahn zwischen den Hallen 2 und 3 knapp einen halben Meter überspült, und bei uns stand das Wasser kurz vor dem Fuß der Flutmauer. Auch die Hafencity war überflutet und teilweise gesperrt. Vor diesem Hintergrund wundert es nicht, dass die Gegner der Elbvertiefung, wie letzte Woche in der Tagespresse zu lesen war, neue Gutachten zu den Auswirkungen der immer schneller auflaufenden Fluten und der immer höheren Strömungsgeschwindigkeiten fordern. Es bleibt spannend, was der nun neu besetzte Senat des Bundesverwaltungsgerichtes in den nächsten Verhandlungen dazu sagt. Wir können froh sein, dass unser Gelände durch die Flutmauer geschützt ist und sind

einmal mehr unser Flutschutzcrew für ihren Einsatz dankbar! Wir hoffen, dass wir die nun kommende Vorweihnachtszeit in Ruhe und besinnlich verleben können, ohne erneut Schäden befürchten zu müssen. Das Seniorenkaffeetrinken am 1. Advent steht vor der Tür, und auch andere gesellige Veranstaltungen wie die von Ole organisierten Besuche in der Lotsenstation oder der fast schon traditionelle Ausflug zum Grünkohlessen nach Helgoland. Die Saison 2017 haben wir gut überstanden: unsere Jollenflotte vergrößerte sich durch eine großzügige Spende, unser Nachwuchs war fleißig auf dem Wasser unterwegs und auch die „Möwe“ hat eine schöne Sommertour gesegelt. Beim Aufslippen und Einlagern der Boote lief nicht alles ganz reibungslos; hier müssen wir wohl etwas deutlicher als bisher die unabdingbaren Voraussetzungen unseres kameradschaftlichen Miteinanders verdeutlichen! Bei 120 eingelagerten Booten müssen sich alle Beteiligten an die Spielregeln halten! Unsere Slipcrew leistet Großartiges, und unnötige Mehrarbeit durch einzelne nachlässige Segelkameraden ist nicht hinnehmbar!

Ich danke allen Helfern und Unterstützern und insbesondere meinen VorstandskollegInnen für deren Einsatz und wünsche Euch allen besinnliche Weihnachtstage und einen Guten Rutsch!

*Petrus*



# PIMP YOUR RIGG!



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

## YACHTPROFI.DE

Gute Teile, guter Service.

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



## Augenoptik Schöbel



*kompetent – präzise – fair*

**Augenoptik Schöbel**

Goethestraße 48

22880 Wedel

Telefon: (04103) 4136

# Inhaltsverzeichnis



Trockene Füße, Frohes Fest und Guten Rutsch! .....	1
Inhaltsverzeichnis .....	3
Kutter-Herbsttour mit der „Möwe“ .....	4-5
Sturmflut am Köhlfleet.....	6
Fastnet-Regatta 2017 .....	7-10
Protokoll der Novemberversammlung.....	I-III
Einladung zur Dezemberversammlung und Gratulationen .....	IV
Rund Hiddensee mit „Polly“ .....	11-14
Bericht zur Arbeitstagung des „Kreuzer Yacht Club Deutschland“ .....	15-16
Kalenderbesprechungen .....	17
Termine .....	18
Impressum .....	20



## Kutter-Herbsttour mit der „Möwe“

Das letzte Mal Segeln dieses Jahr sollte als unsere Herbsttour wie immer in Wedel starten. Unser Ziel war, so lange zu segeln, wie wir Lust haben, ohne schlechte Laune vom Wetter zu bekommen..

Die Wettervorhersage war super und so ging es los. Wir waren wieder einmal viele Leute nämlich Lilly, Jonny, der kleine Jasper, Ella, Bente, Svenja, Liza, Linea (ein bisschen Verstärkung von der T) und sogar drei Neue: Jule, Elias und Lille (die dem Ruf des Kuttersegelns von ihrer großen Schwester gefolgt war). Wir fuhren nach Stade, wo das alljährige Shantifestival stattfand, was man sich ja auf jeden Fall nicht entgehen lassen sollte, denn wer hört nicht schon gerne morgens um 10.00 Uhr ein bisschen Musik.

Von Stade ging die Tour bei wirklich bestem, herbstlichen Wetter weiter nach Glückstadt. Ella schaffte es, den gesamten weiblichen Teil der Crew zu ein bisschen Baden zu motivieren, danach gab es Nudeln mit Tomatensoße bei einem absolut wunderschönen Abendhimmel. Außerdem verlor Julius an dem Abend einen Teil seiner Haare; Rasmus hatte beschlossen, dass er das Potenzial zum Friseur besitzt und das Ergebnis ließ sich am Ende wirklich sehen. Vor allem aufgrund der vielen hilfreichen Tipps, die er von allen Seiten bekam.



Der nächste Tag brachte leider auch nicht so eine richtig weite Tour mit sich, doch das Störloch ist ja auch immer eine Reise wert. So segelten wir nur ein kleines Stück und lagen dafür in einem fast ganz leeren Hafen. Auch hier ließen wir uns nicht vom Baden

## Kutter-Herbsttour mit der „Möwe“



abhalten und fuhren zusätzlich ein paar Runden auf dem berühmten Karussell. Vom Störloch ging es nach Stadersand, wo mit Abstand mein Lieblingsabend war. Zuerst sammelten Lilly und Jonny auf den Streuobstwiesen im Umfeld Äpfel und kamen dann völlig bepackt zum Kutter zurück. Dann machten wir alle zusammen Apfelmus mit Zimt - genau das Richtige für den kalten Abend.

Zuletzt ließen sich alle, wirklich alle, dazu motivieren, jetzt Räuber und Gendarm zu spielen. Wir waren insgesamt ungefähr 14 Leute mit den Expressen und die Anlage ließ sich perfekt dazu nutzen. Der Gefängnistisch stand in der Mitte der bestrahlten Fläche und nach einigen anfänglichen Ungereimtheiten über die Regeln, konnte es auch richtig losgehen. Es gab zwar den ein oder anderen, den es aus Übermut mal umgehauen hatte, doch es hat wirklich mega viel Spaß gebracht.



Danach waren alle so fertig, dass die Duschen völlig überlastet waren. Dann ging es schon ein wenig auf das Ende zu. Wir entschieden uns, noch für einen Abend Gründeich zu besuchen. Die Expressen schleppten netterweise den Kutter kurz rüber, damit wir nicht ewig weit pullen mussten. Dort verbrachten wir den Abend und badeten ab, aßen ein letztes mal Nudeln mit Pesto und kreuzten am nächsten Morgen zurück nach Wedel.

Samstags war dann um 17:00 Uhr unser Slipptermin und somit mussten wir früh genug in Wedel los. Als wir um 10:00 Uhr ablegten um loszufahren, lief die Tide noch gegenan. Wir fuhren raus, um erstmal in die falsche Richtung an Wedel vorbei zu treiben.

Doch irgendwann schafften wir es und fuhren wieder am Yachthafen vorbei - diesmal in die richtige Richtung. Das war insgesamt ein wenig ermüdend, deswegen waren wir sehr froh, später dann einen Schlepp zu finden, der uns bis in den Köhlfleet auf den Haken nahm.

Das Slippen klappte super, und dann stand der Kutter auch schon an Land. Arne rangierte uns den Kutter sehr lässig in unsere Lücke, dabei waren wir schon überfordert, ihn nur bis zum Schuppen zu schieben. Mit nur sechs Leuten gestaltete sich das Ausräumen etwas anstrengend, so waren alle, als wir um sieben die Halle verließen total kaputt.

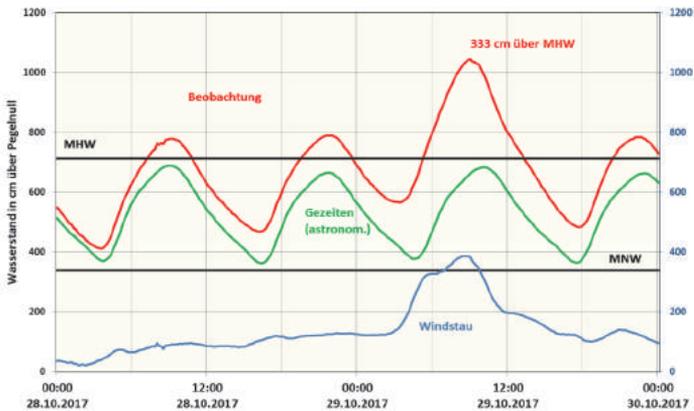
*Bente Reismann*



## Sturmflut am Köhlfleet

Am 29. Oktober kam es in Hamburg zu einer schweren Sturmflut, verursacht durch das Orkantief „Herwarth“, das mit Windstärken bis 11 Bft über Norddeutschland hinweg zog. Bei St. Pauli wurden um kurz vor 9 Uhr morgens 3,33m über dem mittleren Tidehochwasser gemessen. Angesichts der Tatsache dass „Herwarth“ zu Zeiten von Nipptide wütete, muss man sagen dass es noch schlimmer hätte kommen können.

*Marcus Reckermann*



Aus: A. Boesch, J. Siebert, N. Martin. Nordsee-Sturmflut am 29.10.2017. Wasserstandsvorhersagedienst Hamburg, 6. Nov. 2017. <http://www.bsh.de/de/Meeresdaten/Vorhersagen/Sturmfluten/Berichte/index.jsp>



Antje und Horst haben die Sturmflut an Bord ihrer Cara Mia abgewettert und dieses Foto gemacht!

## Fastnet-Race 2017



Fastnet-Race, dass ist für viele Segler das Synonym für Katastrophe: seit 1979 ein Orkantief das Regattafeld traf, 19 Segler ihr Leben verloren und zahlreiche Schiffe von ihren Besatzungen aufgegeben werden mussten, ist diese Regatta berühmt-berüchtigt. Fastnet-Race 2017 stand bei der Saisonplanung der „Elan“ im Winter auch auf der Liste, aber ich entschied mich, wenn auch schweren Herzens, angesichts der Terminkollision für die Teilnahme an der Sharpie-Euro in Holland zusammen mit Klaus. Als sich dann durch Klaus Knieverletzung die Sharpieplanung in Wohlgefallen auflöste, hatte ich das große Glück, auf der „Elan“ noch einen Platz zu bekommen!

Fastnet, dass bedeutet 610 Seemeilen von Cowes auf der Ile of Wight durch den Solent, den Englischen Kanal, um Lands End herum über die Irische See zum Fastnet Rock, einer Felsformation nahe der irischen Küste. Nach Rundung dieser legendären Marke geht es zurück Richtung Lands End und dann ins Ziel vor Plymouth. Fastnet, das bedeutet auch fast 400 teilnehmende Yachten, die innerhalb kurzer Zeit in vier Starts auf die Bahn gehen. Aber vor dem Start gilt es zunächst, eine Menge Hürden zu nehmen: schon die Meldung gleicht einer Lotterieteilnahme, denn die zunächst 350 Startplätze waren in kürzester Zeit nach Öffnung des Onlineportals vergeben! Hat man das geschafft, kommt der technische Teil des Parcours: zahllose Sicherheitsbestimmungen sind zu erfüllen. Angefangen von den üblichen Einrichtungen wie Feuerlöscher, Rettungsinsel, Taschenlampen und Rettungswesten über Funkgeräte und aktives AIS, Epirb und Seenotsignale ist inzwischen, noch schärfer als bei den Langstrecken der Nordseewoche, auch ein persönlicher AIS-Sender für jedes Besatzungsmitglied vorgeschrieben. Darüber hinaus muss mindestens ein Besatzungsmitglied einen Kurs für medizinische Notfälle absolviert haben und Injektionen geben und Wunden Nähen können, 30 % der Crew müssen an einem Überlebenstraining teilgenommen haben. Außerdem wird verlangt, dass jedes Crewmitglied auf dem Schiff, auf dem es teilnimmt, schon eine Mindestanzahl an Meilen gesegelt ist. Selbstverständlich gehören auch Sturmsegel zur Pflichtausstattung. Die sind vorm Start in gesetztem Zustand vorzuzeigen. Man sieht also. Der Veranstalter, der Royal Ocean Racing Club, hat seine Lektion gelernt und setzt alles daran, dass sich 1979 nicht wiederholen kann. Natürlich haben sich seit dem auch die Möglichkeiten der Wettervorhersage deutlich verbessert, und vor einige Jahren hat man sogar den Start wegen eines Sturmtiefs um einen Tag verschoben.





## Fastnet-Race 2017

Die „Elan“ war schon im Juni nach Cowes überführt worden, da wir dort am European-Swan-Cup teilnahmen. Wir konnten also unsere Solent-Erfahrung einen Monat vor dem Start noch auffrischen. Bootsmann Hendrik nutzte die Zeit danach, um in Lymington nochmals alles in den besten Stand zu versetzen, und rechtzeitig zum Start am 6. August reiste dann der Rest der insgesamt neunköpfigen Crew an. Bei der Steuermannbesprechung in Cowes merkte man erstmals, dass diese Veranstaltung von ihrer Größe sowie insbesondere ihrer Bedeutung für die ganze Nation bei uns ihres gleichen sucht! Nach Anbringung der obligatorischen „Rolex-Fastnet“-Aufkleber am Rumpf ging es nach gemeinsamer Mahlzeit zum letzten Mal für länger in die Kojen.

Am frühen Sonntagmorgen liefen wir aus. Etwa 10 Meilen waren es nach Cowes, wo wir rechtzeitig an einem der drei Safetygates unsere gesetzten Sturmsegel vorzeigen mussten. Es war ein tolles Bild, hunderte Boote zu sehen, die mit gesetzten orangen Sturmsegeln unterwegs waren. Langsam wurde es enger auf dem Solent, denn immer mehr Teilnehmer und auch immer mehr Zuschauerboote näherten sich dem Startbereich vor Cowes. Gestartet wurde auf der altherwürdigen Startlinie der Royal Yachting Squadron, standesgemäß mit echten Kanonenschüssen. Wir hatten den dritten Start, zusammen mit knapp neunzig anderen Booten. Zu den vielen Booten und den Zuschauern am Ufer kamen nun auch noch mehrere Helikopter, die das Geschehen aus der Luft filmten. Unser Start war sensationell gut, wir querten die Linie als zweites Schiff der Gruppe IRC3 mit full Speed! Was wir nicht wussten: der Start wurde live im Fernsehen übertragen, so dass unser Eigner Harald Baum uns genau auf die Finger gucken konnte. Er war aber sehr zufrieden! Den Start kann man sich hier ansehen: <https://m.youtube.com/watch?v=BJZzLeycocc>



*Zwei der Delphine, die uns begleiteten*

Es ging bei etwa 10 Knoten Wind mit der Tide Richtung Needles, den markanten Kreidefelsen an der schmalen Ausfahrt aus dem Solent in den Kanal. Wir hatten uns für die Genoa 3 entschieden, um in den Wenden schneller zu sein. Das erwies sich als sehr gut, da es sehr voll auf dem Wasser war und wir sehr viele Wenden, auch zum Ausweichen fahren mussten. Außerdem legte der Wind zu, je weiter wir Richtung Needles kamen. Bald kam das erste Reff ins Groß.

## Fastnet-Race 2017



Im Needles-Channel, einer nur wenige hundert Meter breiten Rinne, beobachteten wir die erste folgenschwere Kollision: zwei Schiffe verhakten sich an der Kreuz mit den Masten, einer brach ab! So war das Rennen für einige hier schon zu Ende. Wir kreuzten nun auf dem Kanal gegen recht kräftigen Flutstrom in die erste Nacht.

Der nächste Tag brachte deutlich weniger Wind, allerdings weiterhin von vorne. Nun tauchten die ersten Delphine auf! Sie hatten offensichtlich Spaß daran mit unserem Schiff zu spielen. Zeitweise zählten wir bis zu acht Stück, und mit der Zeit gelang es besser, sie zu fotografieren. Einige Verkehrstrennungsgebiete waren als Sperrgebiete Bahnmarken, und so entschieden wir, das Sperrgebiet hinter Lands End an Backbord zu lassen und zunächst Kurs Nord zu fahren, um dann nach einem erwarteten Dreher mit einem Schrick zum Rock segeln zu können. Der Dreher kam zwar spät, so dass wir noch einige Zeit kreuzen mussten, aber etwa auf halber Strecke konnten wir dann unseren Reacher setzen und etwas abfallen. Nach kurzer Zunahme in der Nacht, die uns zu einem feuchten Vorsegelwechsel veranlasste, wurde es bald wieder flauer, so dass wieder zurückgewechselt wurde.

Am dritten Tag, morgens gegen acht war es dann so weit: wir rundeten bei leichter Brise und fast glattem Wasser den Fastnet-Rock! Wirklich ein imposanter schroffer Haufen mit einem stattlichen Leuchtturm. Nach der Rundung ging der Spinnacker hoch, aber die nächsten Stunden blieb es recht flau, so dass es nur langsam vorwärts ging. Dafür aber angenehm warm und sonnig! Am späten Nachmittag legte der Wind etwas zu und wir machten einige Stunden gute Fahrt. Tolles Gefühl, bei fast Vollmond unter Spi mit acht bis neun Knoten unterwegs zu sein. Nun näherten wir uns wieder den Scilly Islands



*Der Fastnet-Rock ist gerundet!*

nebst dazugehöriger Verkehrstrennungsgebiete. Eigentlich wollten wir den gleichen Weg wie auf der Hinfahrt nehmen, entschieden uns aber kurzfristig wegen des guten Druckes, der uns einen besonders tiefen Kurs unter Spi ermöglichte, den kürzeren Weg südlich um das Sperrgebiet zu nehmen. Das erwies sich als fataler Fehler, denn als zwei Stunden später der Wind fast ganz einschlug, der Strom mit zwei Knoten von vorne kam und noch dazu eine



## Fastnet-Race 2017

schwabbelige Welle aus dem Atlantik jede Strömung am Segel abreißen ließ, trieben wir wie der sprichwörtliche „Ködel im Pisspott“ und hatten Mühe, uns gegen den Strom auf der Stelle zu halten. Hier machten sich die 16 Tonnen Gewicht der „Elan“ sehr nachteilig bemerkbar! Es blieb die nächste Zeit flau, und erst ab Lizard Point, dem letzten Cap vor dem Ziel in Plymouth, setzte wieder etwas mehr Wind ein. Unter Spi und Spinnacker-Stagesegel segelten wir in unsere letzte Nacht. Es war ein gigantisches Bild, hinter sich etwa 100 rote Bachbordlaternen in unterschiedlichsten Höhen zu sehen, die alle in die Bucht von Plymouth einliefen. Der Wind nahm noch zu, so dass die gute alte „Elan“ noch einmal ihre Paradedisziplin, maximal spitzer Spigang mit ordentlich Druck, absolvieren konnte.

Wir versiegelten noch einige Schiffe auf dem Spurt zum Ziel und machten müde und zufrieden im Plymouth-Yacht-Haven fest. Alles war bestens organisiert, es gab für jedes Schiff einen Platz! Fernseheteams waren unterwegs und interviewten die neu angekommenen, und an Land war eine große Party in vollem Gang. Nach ein paar Bieren und dem „Finisher-Foto“ ging es in die Kojen.



*...morgens um drei nach dem Einlaufbier auf der Regattaparty!*

Am nächsten Morgen wurde die „Elan“ wieder in den Tourenmodus versetzt. Wir machten uns zu dritt mit dem Bulli und der Regattaausrüstung auf den Heimweg durch's „Rosamunde-Pilcher-Land“, und die Überführungscrew machte die „Elan“ für die Rückfahrt klar. Es war ein tolles Erlebnis, und ich hoffe sehr, dass sich diese Gelegenheit mal wieder ergibt!

*Petrus*

## Rund Hiddensee mit Polly



Nachdem wir im letzten Jahr mit Polly die jütländische Halbinsel umrundet hatten, sollte es in diesem Jahr eine entspannte Reise werden, vielleicht in die dänische Südsee oder die Schlei... Dann ergab es sich, dass wir Anfang Juli beruflich auf der Insel Poel zu tun hatten. Da bot es sich an, das Boot einfach dorthin zu verholen und von dort aus Richtung Rügen zu segeln. Na gut, also keine entspannten Anker- und Dümpeltage in geschützten Gewässern, sondern lange Schläge bei Gegenwind (wie beim Radfahren eben) ...

Sabine würde erst auf Poel zusteigen. Meine beiden Mitsegler Katharina und Sebastian waren zu allem entschlossen, also brachen wir in Wedel beim denkbar schlechtesten Wetter auf: Dauerregen und Starkwind aus NW. Die Tide hätte uns eigentlich gleich in den Nord-Ostsee-Kanal gespült, was uns aber angesichts des immer mehr zunehmenden Windes und des langsam dahinsterbenden Tidenstroms verwehrt blieb. Auf Höhe Brokdorf und bei gemessenen 8 Bft von vorne machten wir nur noch 3 kn durchs Wasser (Tendenz fallend), inklusive Rodeo Ritt. Also entschieden wir uns, nach Glückstadt abzulaufen, wo wir surfenderweise und völlig durchnässt nach einer gefühlten halben Stunde ankamen.

Nach diesem Tag konnte es eigentlich nur besser werden, und so kam es auch. Bei angenehmen Winden und einer schnellen und problemlosen Schleusung in Brunsbüttel waren wir im Kanal und schafften es bis in den Flemhuder See, wo wir an den neuen dicken Dalben festmachten. Tags darauf hatten wir dann eine echte Nervenprobe zu bestehen: 3h Wartezeit vor der Schleuse



Holtenuau, um uns dann mit einer Meute von 40 Booten in die kleine Lücke zu quetschen, die von den Frachtern übriggelassen war. Der starke Rückenwind machte das Einfahren in die enge Schleuse zum Vabanquespiel, besonders beim Bremsen rückwärts mit Radeffekt... ich starb tausend Tode, aber irgendwie ging es gut und wir machten an einem anderen Boot gleich unterhalb der Wand eines riesigen Containerfrachters fest. Wir hatten noch Glück, denn die Hälfte der Boote musste wieder raus. Solche Chaos-Schleusungen sind zurzeit in Holtenuau leider an der Tagesordnung, auf der Rückreise machten wir die gleichen Erfahrungen. Leider ist die Kommunikation des Schleusenpersonals mit den Sportbooten nicht durchgängig hilfreich, um es mal so auszudrücken. Man hatte das Gefühl komplett ignoriert zu werden bzw. wie Trottel behandelt zu werden. Dass es auch anders geht, erfuhren wir in Brunsbüttel, wo wir über den zuständigen UKW-Kanal zu jedem Zeitpunkt gut informiert wurden.



## Rund Hiddensee mit Polly

Als wir am Nachmittag dann in der Kieler Förde waren, spülte uns eine steife achterliche Brise nach Fehmarn. Der Wind nahm weiter zu und war am nächsten Tag so stark, dass wir die letzte Etappe von Orth nach Timmendorf/Poel abblasen mussten und ich stattdessen mit der Bahn nach Mecklenburg fuhr. Nach einer Woche bei „Forschung vor Anker“ mit unserem Forschungsschiff entlang der Mecklenburger Küste wurden wir von der „Ludwig Prandtl“ netterweise in Orth abgeladen, wo wir direkt auf Polly umsteigen konnten. Jetzt konnte unser Urlaub beginnen!



Am selben Tag stießen wir in See und erreichten bei gutem, achterlichen Segelwind Kühlungsborn, wo wir zwei schöne Tage verbrachten. Der entspannte kurze Schlag nach Warnemünde führte uns ganz nah an der Küste entlang, fast konnten wir mit den Badegästen am Strand schnacken.

In Warnemünde waren wir dann vier Tage bei Starkwind eingeweht; allerdings gibt es schlimmere Orte dafür. Von dem netten Hafenmeister bekamen wir den letzten Platz im alten Yachthafen zugewiesen. Als er dann erfuhr, dass wir vom SCOe waren, bestellte er schöne Grüße an Petrus!



Dann ging es über Darsser Ort nördlich um Hiddensee in das enge Fahrwasser nach Kloster. Hier muss man sich penibel im Tonnenstrich halten. Dagegen ist jedes Wattenfahrwasser breit wie eine vierspurige Autobahn. Kloster liegt idyllisch am Fuß des Dornbuschs, der eiszeitlichen

Endmoräne im Norden Hiddensees, und besitzt seit zwei Jahren eine gemütliche, gut ausgestattete Marina. Im Ort, wie auf der ganzen Insel, gibt es Pferdekarren und Fahrräder, aber keine Autos. Man fühlte sich 100 Jahre in die Vergangenheit zurückversetzt, wenn die Souvenirläden, Fahrradverleihs und Cafés nicht wären. Auch wenn es ein Klischee ist: Kloster ist ein Idyll.

Wir verbrachten gleich 2 Tage hier, mieteten uns Fahrräder und fuhren in den Süden der Insel. Von den drei Häfen auf Hiddensee gefiel uns Kloster allerdings am besten. Am Abend gab es dann Live-Musik direkt am Hafen mit drei singenden Schwestern, ich fühlte mich an die alten Videos der Surpremes erinnert.

## Rund Hiddensee mit Polly



Bei schönem Westwind liefen wir dann nach Ralswiek im Jasmunder Bodden mitten in Rügen, wo wir die Störtebeker Festspiele besuchten. Allerdings hat unsere Begeisterung für die Aufführung nach dem dritten Mal doch etwas gelitten, und nochmal werden wir wohl nicht deshalb nach Rügen reisen. Wer es aber noch nicht gesehen hat, für den ist es auf jeden Fall eine Reise wert!



Hier warfen wir nun unseren Plan über den Haufen, Rügen zu umsegeln. Stattdessen wollten wir uns etwas mehr Zeit nehmen für die Rückreise. Immerhin mussten wir gegen den vorherrschenden Westwind irgendwann zurück in die Elbe.

Obwohl Stralsund eine große Marina hat, ergatterten wir einen der letzten Plätze, der in dem engen Hafen bei starkem Wind nicht einfach anzusteuern war. Aber irgendwie klappt es dann doch immer ohne Havarie! Stralsund ist die Metropole der Region und eine sehr sehenswerte alte Hansestadt. Wir erlebten dann passenderweise auch einen Mittelaltermarkt mit allem Drum und Dran, frischem Brot aus dem Backofen, Met, Gauklern und mittelalterlichem Handwerk.

Barhöft war die nächste Etappe, mit Heckbojen als Variante der üblichen Festmachermethode. Ein kleines Idyll am Eingang zur Darss-Zingster Boddenkette. Schade, dass diese Bodden eine Sackgasse sind, denn sie sind landschaftlich sehr schön, wie wir auf der Fahrt mit unserem Forschungsschiff erfahren haben.

Für die Rückreise entschieden wir uns über Gedser, also „über Bande“ zurück zu segeln. Mit dem Wetterbericht ausgerüstet, der heutzutage fast immer für die nächsten zwei bis drei Tage zuverlässig genug ist um sicher planen zu können, schlüpften wir zusammen mit



einer kleinen Armada von West-Heimkehrern im Morgengrauen durch das Hiddenseer Fahrwasser noch vor dem drohenden Sturmtief durch. Das Anlegen in Gedser war



## Rund Hiddensee mit Polly

allerdings bei den dann schon vorherrschenden Windstärken ein kleines Abenteuer, was aber, wie die zahlreichen Anleger der nachfolgenden Yachten, glimpflich ausging. In Gedser waren wir dann auch zwei Tage bei Starkwind und Dauerregen eingeweht- und geregnet. Wer schon mal in Gedser einen Zwangsaufenthalt einlegen musste, weiß, dass es sich um einen großen und sicheren, aber auch tödlich langweiligen Hafen handelt. Umso erfreuter waren wir als die Klänge einer sächsischen Blaskapelle über den Hafen schallten. Mitglieder des Posaunenwerks Mitteldeutschland hatten sich auf einem Traditionssegler für eine Woche in der westlichen Ostsee eingemietet und beglückte nun jeden Hafen auf dem Weg mit einem Ständchen. Sogar Musikwünsche wurden erfüllt; bei dem deprimierenden Wetter ein kleiner Lichtblick!

Nach dem Sturm kommt die Flaute. Für uns kam sie in Form eines eintägigen Flauten- und Sonnenlochs, das wir dann auch für die Motorfahrt nach Fehmarn nutzen, wieder in unseren Lieblingshafen Orth. Kaum hatten wir dort festgemacht, ging es wieder los mit Regen und Wind. Auf der langen Mole standen am nächsten Tag Pfüzen an der Perlenschnur, und wieder mussten wir einen Tag aussetzen.



Auf der Fahrt nach Kiel bekamen wir dann doch noch einen sehr schönen Segeltag geschenkt, bei nördlichen 3-4 Bft und warmem sonnigen Wetter. Nach einer weiteren langwierigen und nervigen Schleusung in Holtenau, übernachteten wir wieder im idyllischen Flemhuder See. Es folgte ein entspannter Tag im Kanal ohne Zeitdruck; unser Ziel war der Gieselaukanal, denn wir mussten

am nächsten Tag mittags in die Elbe einlaufen, um das auflaufende Wasser zu erwischen. Was wir hier noch nie erlebt hatten: so hoher Andrang, dass man am Abend sogar im Päckchen liegen musste.

Am nächsten Tag segelten wir dann nach einer schnellen und völlig unkomplizierten Schleusung in einem Rutsch nach Hamburg. Gleich hinter Brunsbüttel hatten wir eine Schauerbö von 8 Bft, aber diesmal von achtern, sodass wir mit auflaufendem Wasser schnell die Elbe hochsurften. Schauerböen wechselten sich mit Schwachwindphasen, aber wir erreichten Wedel unter Segeln. Ein schöner Abschluss nach einer wettermäßig durchwachsenen, aber trotzdem wunderschönen Reise!

*Marcus Reckermann*

## Bericht zur Arbeitstagung des „Kreuzer Yacht Club Deutschlands“ (KYCD)



Auf Einladung des „Kreuzer Yacht Club Deutschland“ (KYCD) fand am 14. Oktober 2017 im SVAOe-Haus in Hamburg eine Arbeitstagung zum Thema „Unseren Revieren eine Zukunft“ statt.

Teilnehmer waren Vertreter des Hamburger Segler Verbands; Hamburger Yachthafen Gemeinschaft; Gruppe Nedderelv; Deutscher-Segler-Verband; Motor-Yacht-Verband Schleswig-Holstein; Kreisseglerverband Rendsburg-Eckernförde; Kreisseglerverband Steinburg und diverse Vorsitzende von Segelvereinen.

Zu Beginn wurden die Nutzungsanforderungen und Bedürfnisse des Wassersport an die Bundeswasserstrassen diskutiert. Explizit wurden die derzeitigen Verhältnisse in den norddeutschen Gewässern und damit auch der Zustand unserer Elbe und Nebenarme aufgezeigt. Die Probleme mit der Verschlickung der Elbe und den Sportboothäfen, die geplante Elbvertiefung und die Befahrbarkeit der Nebenflüsse nahmen einen breiten Raum ein.

Danach wurden die Absichten des Bundes zur Weiterentwicklung des Wassertourismus und des Wassersports ausführlich vorgetragen. Der Bundesverkehrswegeplan und das Bundeswasserstrassengesetz wurden im Zusammenhang mit den Planungen des Bundes erläutert.

Die Kategorisierung der Bundeswasserstrassen in Hauptnetze, die primär dem Gütertransport dienen, und Nebennetze, in denen der Gütertransport keine wesentliche Rolle spielt, könnten zum möglichem Rückzug des Bundes aus einzelnen wassertouristischen Revieren führen. Im Bereich der Tideelbe gehören lediglich die Elbe und Unterlauf der Stör zum Hauptnetz.

Die Zukunft der Gewässer für den Wassersport und Tourismus wird in dem vom Bund beschlossenen Programm „Wassertourismuskonzept“ nicht ausreichend und eindeutig ausgewiesen.

Das Wassertourismuskonzept bleibt deutlich hinter den Erwartungen zurück. Die enthaltenen Vorschläge sind offensichtlich kaum mit den Betroffenen abgestimmt. In dem Konzept wird zwischen „Freizeitwasserstrassen und naturnahen Wasserstrassen“ unterschieden. Die Freizeitwasserstrassen sollen in einem Umfang erhalten bleiben um den Verkehr mit motorisierten Sportbooten und Fahrgastschiffen weiterhin zu ermöglichen. Die naturnahen Gewässer sollen für die muskelbetriebenen Boote erhalten bleiben und im Rahmen des Bundesprogramms „Blaues Band Deutschland“ umfangreich renaturiert werden. Auch ist für einige naturnahe Gewässer vorgesehen diese aus dem Bundeswasserstraßengesetz heraus zu nehmen und zu entwiden.

Für die Entwicklung der Gewässer im Nebennetz sind in den kommenden Jahrzehnten die beiden Konzepte „Wassertourismuskonzept,“ und „Blaues Band Deutschland“ maßgeblich. Beide Konzepte greifen ineinander.



## Bericht zur Arbeitstagung des „Kreuzer Yacht Club Deutschlands“ (KYCD)

Nach all den vorgetragenen Themen, Fakten, Chart-Darstellungen und den bekannten Bedürfnissen und Forderungen des Wassersports wurde beschlossen, eine Arbeitsgruppe zu installieren. Diese soll gemeinsam mit allen beteiligten Wassersportlern wie Seglern, Motorbootfahrern, Surfern, Paddlern, Ruderern u.s.w. Fakten, Daten, Ist-Aufnahme, sowie die Bedürfnisse und Forderungen zusammentragen. Die so gesammelten Daten sollen dann mit den Konzepten „Blaues Band Deutschland“ und dem „Wassertourismuskonzept“ abgeglichen werden.

Aus den zusammengeführten Daten soll dann ein Anforderungskatalog erstellt und an den zukünftigen Bundesminister für Verkehr und Infrastruktur BMVI gerichtet werden.

Um handlungsfähig zu werden, müssen wir mit allen Beteiligten ein tragfähiges Entwicklungskonzept erstellen. Wir müssen die Nutzung der Gewässer quantitativ und qualitativ beschreiben und die wirtschaftlichen Effekte des Wassersports und Wassertourismus in den Dialog einbringen.

Es gilt, nachhaltige Entwicklungsperspektiven für die Gewässer im Unterelberaum zu schaffen. Für unsere Reviere brauchen wir eine klare Perspektive; eine gesicherte Zukunft. Die wird es nur geben, wenn alle, denen die Entwicklung der Gewässer ein Anliegen ist, eine gemeinsame Anstrengung unternehmen. Es bleibt nicht viel Zeit, die Umstrukturierung der Bundeswasserstrassen geht voran.

*Karl-Heinz Baumgartner*



## Kalenderbesprechungen

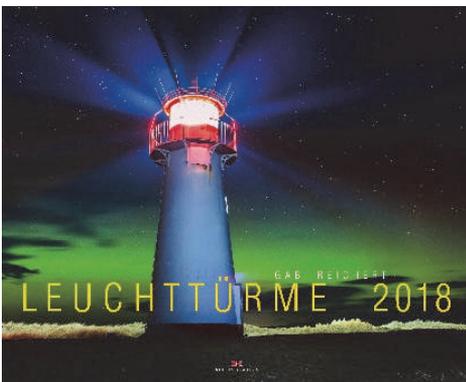


Wie wäre es zum Weihnachtsfest und Jahreswechsel mit einem schönen Kalender...



Die Alpenseen bieten ein ganz besonderes Segelrevier, das, hoch über dem Meeresspiegel, alle Facetten dieses faszinierenden Sports zulässt – ob sportliches Regattasegeln oder entspannte Törns mit kleiner Crew, ob auf klassischen Schönheiten aus Holz oder modernen Hightech-Booten: Die stimmungsvollen Aufnahmen dieses Kalenders machen ein ganzes Jahr lang Lust auf See – vor Alpenkulisse.

*Delius Klasing, 1. Auflage 2017, Spiralbindung, ISBN 978-3-667-10799-2, 45.2 x 33.4 cm, € 14,95*



Seit Jahrhunderten trotzen die Wachposten an den Küsten Sturm und Wellen. Noch heute umspülen Mythen und Geschichten ihre Mauern. Die außergewöhnlichen Aufnahmen von Gabi Reichert zeigen, dass Leuchttürme nicht nur der Navigation dienen.

Die Leuchtturm-Portraits von Gabi Reichert zeigen mehr als maritime Wahrzeichen vor traumhaften Kulissen. Der Zauber ihrer Fotografie

liegt in ihrem besonderen Blick für Licht und Farben, der die einmalige Faszination dieser historischen Bauwerke sichtbar werden lässt.

Zu jedem Bild gibt es zusätzlich zur Bildlegende noch einen QR-Code, über den man ausführlichere Informationen und Geschichten zum abgebildeten Leuchtturm bekommt.

*Delius Klasing, 1. Auflage 2017, Spiralbindung, ISBN 978-3-667-10780-0, 56 x 46.4 cm, € 24,90*



## Weihnachtliche Termine 2017

- 2. Dezember**      **10:00 Advents-Deko im Clubheim**  
bei Kaffee und Keksen  
Bitte vorher tel. melden (Uta, 040-6013003)
- 3. Dezember**      **15:30 Helfen beim Adventskaffee**  
in der Küche  
Bitte vorher tel. melden (Uta, 040-6013003)
- 3. Dezember**      **15:00 Adventskaffee für Senioren**  
Seniorenkaffeetrinken  
Anmeldung erforderlich (Uta, 040-6013003)
- 25. Dezember**    **10:00 Weihnachtsfrühschoppen**  
im Clubheim







## Blinkfuer Nr. 7/2017, 73. Jahrgang

### Impressum

- Herausgeber: Segel-Club Oevelgönne von 1901 e.V.  
Geschäftsstelle: Pestalozzistr. 9, 22880 Wedel  
Tel.: 04103/ 15 4 16  
Internet: [www.scoe.de](http://www.scoe.de)  
e-mail: [webmaster@scoe.de](mailto:webmaster@scoe.de)
- Bank: Postbank Hamburg, Kto.-Nr.:181 450-209  
BLZ 200 100 20  
IBAN:DE46200100200181450209  
BIC:PBNKDEFF
- Redaktion: Kristine Brügge, Richthofenstr. 28, 24159 Kiel  
Tel.: 0431/60833499  
Marcus Reckermann, Elbchaussee 84, 22763 Hamburg  
Tel.: 040/35706714  
e-mail: [blinkfuer@scoe.de](mailto:blinkfuer@scoe.de)
- Clubhaus: Antwerpenstraße 19, 21129 Hamburg  
Tel.: 040/740 15 04
- Druck: [www.wir-machen-druck.de](http://www.wir-machen-druck.de)
- Titelbild: John Bassiner, Hamburg
- Auflage: 300 Stück

Das Blinkfuer erscheint 7x jährlich.

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Leserzuschriften müssen mit vollem Namen gekennzeichnet sein  
und drücken nicht unbedingt die Meinung der Redaktion aus.

Eine eventuelle Kürzung bleibt vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise,  
nur mit vorheriger Genehmigung des Herausgebers.

Fotonachweise: Autoren, soweit nicht anders verzeichnet.

S. 6: Antje/Horst Zeise; S. 16, 18: M. Reckermann

Cover Weihnachtsbaum: [downloadclipart.org](http://downloadclipart.org)

**Redaktionsschluss für Blinkfuer 1/2018 ist der 10.01.2018**  
**Bitte beachten Sie die Angebote unserer Inserenten!**

**Jeder Handgriff sitzt!**  
Genau wie bei Ihrem Versicherungspartner.



**PANTAENIUS**  
Yachtversicherungen

Hamburg · Tel. +49 40 37 09 10

[pantaenius.de](http://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](http://www.diekow-segel.de)