


www.nospa.de

Wir wünschen dem  
Husumer Seglerverein eine  
gute Segelsaison 2008.



Wir unterstützen die Region,  
weil wir ein Teil von ihr sind.

 Nord-Ostsee  
Sparkasse

Kaum eine Sportart wird mehr mit dem Land zwischen den Meeren verbunden wie das Segeln. Für die Nord-Ostsee Sparkasse – an beiden Meeren zu Hause – Grund genug, den Wassersport zu fördern. **Nord-Ostsee Sparkasse. Gut für die Region.**

# TRÖTÉ

39. Ausgabe

Vereinszeitschrift des  
Husumer Seglervereins  
2007

Eingeweht in Amsterdam  
Auf He-Ho-Tour  
La Rochelle  
Jugendsegeln  
Regattasegeln  
u.v.m.





Liebe Segelkameradinnen und Segelkameraden,

das Titelbild der diesjährigen Tröte steht für die positive Entwicklung bei unseren Jüngsten im Verein. Ein kräftiger Wind bescherte uns einen enormen Zuwachs an begeisterten Kindern und Jugendlichen, füllte die Segel der Optimisten und Jollen und brachte die Jugendabteilung mächtig in Fahrt.

Mit tatkräftiger Hilfe wurde die Optibrücke erneuert und die Jugendecke in der Halle mit Schränken und Regalen erweitert. Das bunte Bild der kleinen Jollen nahm stetig mehr Platz ein in der Halle und im Außenhafen und mit großer Beteiligung vertraten unsere Jüngsten den Husumer Segler-Verein bei Regatten in ganz Schleswig-Holstein. Diesen positiven Aufwind sollten wir erkennen und mit allen Kräften und zur Verfügung stehenden Möglichkeiten unterstützen, damit die im Optimisten geweckte Begeisterung auch ihre Fortsetzung findet im Jollen- und Reviersegeln.

Trotz des stürmischen und teils verregneten Sommers blicken wir zurück auf ein gutes Segeljahr und sind dankbar, dass alle Segler mit ihren Booten wieder gesund und munter den heimatlichen Hafen anlaufen konnten. Der Husumer Stander konnte nicht nur im heimischen Revier sondern auch auf Reisen in viele fremde Häfen die Segelbegeisterung unserer Mitglieder zeigen. Die Veranstaltungen des Vereins erfreuten sich großer Beteiligung - nur das Absegeln war in diesem Jahr nicht so recht zu planen.

In diesem Jahr waren es die Stürme, die die Regatta-Bahnen prägten und auch zu einem Abbruch führten. Dennoch beteiligten sich Husumer Segler wieder erfolgreich bei Regatten auf Nord- und Ostsee. Die Pokale zum Friesen-Cup wurden hart verteidigt, gingen aber dieses Jahr in andere Hände. Für das nächste Jahr hoffe ich wieder auf eine starke Beteiligung.

Unsere Vereinszeitung "Tröte", im letzten Jahr bereits mit farbigem Umschlag, wird von Jahr zu Jahr professioneller und begeistert nicht nur unsere Vereinsmitglieder. Der Redaktion sei gedankt wie auch allen Verfassern der kleinen und größeren Beiträge.

Ich wünsche noch eine frohe Weihnachtszeit, einen guten Rutsch ins neue Jahr, eine schöne Segelsaison 2008 und beste Gesundheit.

Herzliche Grüße

Euer

# KOMPETENZ vor Ort



Die Bank für die Region –  
in der Region.

## Mit uns auf Erfolgskurs!

### ▪ Hauptstelle

Norderstraße 18–20  
25813 Husum

Tel. (0 48 41) 6 92-0  
Fax (0 48 41) 6 92-1 23

e-mail: vbrbhusum@t-online.de  
www.vbrbhusum.de

### ▪ Hauptgeschäftsstellen

Osterstraße 6-10  
25836 Garding

Tel. (0 48 62) 10 80-0  
Fax (0 48 62) 2 04

Westerende 37-39  
25884 Viöl

Tel. (0 48 43) 20 02-0  
Fax (0 48 43) 20 02-50

### ▪ Weitere Geschäftsstellen

Haselund, Hattstedt, Mildstedt,  
Nordstrand, Oldenswort, Ostenfeld,  
Rantrum, Sankt Peter Bad, Sankt  
Peter Dorf, Schwabstedt, Tönning,  
Wester-Ohrstedt



**Volksbank-Raiffeisenbank eG**  
Husum–Eiderstedt–Viöl

## Was es zu »Träten« gibt:

<i>Wiebke und Christoph Heer sind:</i> <b>Eingeweht in Amsterdam</b>	4
<i>John Muhl für die Ostsee-Crew der »Wiebke«:</i> <b>Flensburger Fördewoche 2007 oder »Husum ist überall«</b>	9
<i>Matthias Schenke animiert zum Segeln im Oktober:</i> <b>»Auf He-Ho-Tour«</b>	12
<b>Ergebnisse von Heverregatta und Friesencup</b>	15
<i>Jan-Peter Jürgensen über Trailertour Nr. 9:</i> <b>Blauer Himmel und blaues Wasser, dazwischen Felsen und Sandbänke, Husum - La Rochelle - Husum in 23 Tagen</b>	18
<i>Ekkehard Papke war wieder mit einer »richtigen« Yacht segeln, Mitsegler Achim Rieke schreibt:</i> <b>Wappen-Crew unter Hamburger Flagge</b>	21
<i>Berichte von Torge Erichsen, Henrik Siemen:</i> <b>Jugendarbeit des Husumer Seglervereins</b>	24
<i>Die Jugend des Husumer Seglervereins beteiligte sich an 10 Opti-Regatten</i> <b>Ergebnisse der Opti-Regatten</b>	26
<i>Jörg Hansen.</i> <b>Heverregatta 2007 aus Sicht der Jugend</b>	27
Monika und Reinald Seiffert überwintern ihr Schiff in brodelndem Wasser: <b>»Bubblehamn«</b>	28
<b>Ekkehard Papke gehört zu den »Vereinssanierern«:</b>	29
<i>Unser »Auslandskorrespondent« Christian Bock aus seinem Heimatrevier nahe Seattle:</i> <b>Eine Winterregatta</b>	30
<b>Dit und Dat</b>	33
<b>Lütt beten wat to schmunzeln to Wiehnachten</b>	35
<b>Schiffsbewegungen</b>	36
<b>Termine</b>	36

Wiebke und Christoph Heer sind:

## Eingeweht in Amsterdam

Am 21.7.2007 starten wir bei bedecktem Wetter, SW 5 - 6 und einem frischem Unterwasserschiff zusammen mit Tedje Wind um 6:00 h aus der Box. In einer Stunde ist Hochwasser, das Ziel heißt Helgoland, auch wenn der Wind nicht so recht passt, vielleicht dreht er etwas. Wir wollen schnell von der Kante weg, schließlich haben wir eine Verabredung in Amsterdam.

Die Schleuse ist zu und wir werden in unserem Elan jäh gebremst. Wir warten vor dem Tor, das endlich um 7:45 h öffnet. Mit Kreuzen wollen wir uns nicht noch lange aufhalten und so geht es unter Maschine mit dem ablaufenden Strom los. Das Kolumbusloch haben wir um 10:00 h passiert und jetzt wird es richtig ungemütlich. Bei der Konstellation Wind gegen Strom stehen in der Süderhever riesige Wellen im Weg. Aber keiner wagt es umzudrehen - ablaufen nach Pellworm? Was wäre das für ein Urlaubsbeginn. Immerhin ist ein Platz für beide Schiffe im Nordosthafen und ein Tisch im Helgoländer Fährhaus reserviert. Mein Skipper tröstet mich damit, dass alles im Tiefen, bei den langen Wellen besser wird und Klaus und Rosi dampfen zielstrebig hinter uns her. Die Boote stampfen und schütteln sich, später stellen wir fest, dass die Trittstufe aus dem Bugkorb fehlt.

Um 12:00 h haben wir endlich die Süderheveransteuerung zu fassen, die Wellen werden länger und angenehmer. Die Sonne lacht mittlerweile und wir ziehen die Fock raus und machen die Maschine aus. Wir können den Kurs nicht anliegen, machen aber

trotzdem einige Schläge. Tedje Wind ist nicht mehr auszumachen und um irgendwann auch mal auf Helgoland anzukommen, machen wir 2 Stunden später die Maschine wieder an, zumal der Wind nun doch - wie angekündigt - abgenommen hat. Um 17:00 sind wir endlich da, zwar etwas mürbe von der Schaukelei, aber froh und hungrig.

Am nächsten Morgen laufen wir um 8:00 h bei SO um 4 unter Segeln aus dem Nordosthafen aus. Die Freude währt nicht lange. Kurz hinter der Ansteuerung Helgoland dreht der Wind auf SW und nimmt ab, also wieder motoren. Norderney erreichen wir um 16:45h.

Der Wetterbericht meldet für den 23.7. SO 4 - 5 und für die weiteren Tage NW 7. Wir beschließen über Lauwersoog in die Kanäle zu fahren, außen rum ins Ijsselmeer wird nicht gehen.

Von Norderney gehen wir am nächsten Morgen um 6:00 h mit ablaufendem Strom den Schluchter raus, leider wieder mit arabischem Wind, der SO lässt auf sich warten. Vor Juist und Borkum scheint herrlich die Sonne und weiter geht es an Schiermonnikoog vorbei in das Westgatt, vorbei an den wunderschönen großen Sänden Engelmanplaat und Het Riff durch das Zoutkamperlaag nach Lauwersoog, dort schleusen wir um 13:30h ins Lauwersmeer. Im großen Fischereihafen hat Klaus frischen Dorsch gekauft, den wir abends in Dokkum genießen. Mittlerweile hat es angefangen zu regnen und es hört gar nicht wieder auf, der Landgang in dem friesischen Städtchen muss ausfallen.



Die erste Brückhebung in Dokkum beginnt um 9:00 h, bei bedecktem Wetter legen wir ab. Wir verfolgen das Dokkumer Ee weiter Richtung Harlingen.

Der holländische Delta - Papa, wir nennen ihn wegen der tiefen Automatenstimme Opa, sendet ständig Sturmwarnungen für alle Gebiete. Als wir Dokkum verlassen sehen wir es im Westen dräuend und schwarz aufziehen. Kurz vor Leeuwarden erreicht uns der erste Böenkragen mit viel Regen. Es pfeift aus NW mit Sturmstärke, auf dem Kanal unter Maschine sind wir aber einigermaßen geschützt, wenn auch in schwerem Ölzeug. Die Brückenwärter in Leuwarden machen keine Mittagspause und so kommen wir bei dem Novemberwetter doch schnell voran. Bei dem vielen Wind

sind bereits die kurzen Wartezeiten bis zur jeweiligen Öffnung der Brücken problematisch, die Böen zwingen uns zu einigen ungewollten Kringeln, dank der Umsicht der beiden Schipper unter Maschine nehmen wir aber keinen Schaden.

Im Westen ist blauer Himmel zu sehen und tatsächlich kommt kurz vor Harlingen die Sonne raus, es bläst aber unvermindert mit NW 7 und mehr. Wir schleusen um 16:00 h mit Tedje Wind zusammen durch die große Seeschleuse in Harlingen zurück ins Tidengewässer. Der Norderhafen, die mitten in der Stadt liegende enge Gracht, ist aber wegen Hochwassers für uns noch nicht erreichbar. Die Luken sind zu und so müssen wir zunächst im Passantenhafen zwischen den großen Plattbodenschiffen

festmachen, was sich bei dem Wind auch nicht so ganz einfach gestaltet. Um 18:00 h verholen wir in die Gracht und liegen im Päckchen nebeneinander zwischen den vielen anderen internationalen Gästen, die sich überwiegend als eingeweht betrachten.

Abends geht es dann erstmalig in eine der vielen gemütlichen Kneipen in Holland, direkt gegenüber von unserem Liegeplatz.

Am nächsten Tag weht es mit SW 4. Wir gehen über das Wattfahrwasser zur etwa 6 sm entfernten Schleuse Kornwerdersand. Auf dem Ijsselmeer

nimmt der Wind wieder zu und wir schmettern mit gerefftem Groß Richtung Enkhuizen. Endlich mal ein toller Segeltörn und Urlaubsstimmung.

Am nächsten Morgen machen wir uns nach Amsterdam recht früh um 7:00 h auf. Außer den beiden Husumer Schiffen ist noch niemand unterwegs. Beide Boote schleusen einsam und allein durch die Robbengatsluis ins Markermeer. Klaus will früh in Amsterdam ankommen und Plätze reservieren, MS Tedje Wind nimmt also den direkten Kurs. Wir kreuzen bei SW 4-5 unter Ausnutzung der Bucht von Hoorn mühsam in dem stehenden Ge-

wässer Richtung Marken. Als wir den markanten Leuchtturm passiert haben, können wir die Oranje Sluizen fast anliegen. Um 14:00 h schleusen wir ein und haben damit Amsterdam erreicht.

Kurze Zeit später erreichen wir über Het Ej, welcher in den Nordseekanal mündet, die Innenstadt und den direkt gegenüber dem Hauptbahnhof liegenden Sixhafen.

Der enge Hafen ist wie immer voll, aber der Plan ist aufgegangen. Direkt neben Tedje Wind ist eine Box für uns frei, in die wir uns gerade noch unter Abbruch des Flaggenstocks hineinmanövrieren können. Neben Tedje Wind liegt unser Freund Johann mit seinen Kindern mit seiner Rassy 31 »Störtebeker« aus Weener. Die Verabredung hat also trotz des schlechten Wetters geklappt. Wir haben Amsterdam in 5 Tagen erreicht und 261 sm zurückgelegt. Wir genießen alle das obligate Anlegebier, das anschließende Essen beim Chinesen und den abendlichen Ausflug in die Grachtenstadt. Vom Sixhafen geht direkt eine Fähre über den Het Ej in das Zentrum von Amsterdam.

Am 27.7.07 verbringen wir bei SW 7 und Sturmböen einen vergnüglichen Hafentag eingeweht in Amsterdam.

Für die Rückfahrt hoffen wir auf besseres Wetter, wir wollen gerne die westfriesischen Inseln besuchen, aber es kommen weitere Tiefausläufer.

Wir verlassen am 28.7. Amsterdam, gehen zurück ins Ijsselmeer. Bei Sonne und Wolken weht es aus West mit 5 in Böen bis 7. Bei halbem Wind und bis zu 8 kn durchs Wasser rauschen wir auch ohne Strom schnell durchs Markermeer zur Schleuse Höhe Enkhuizen. Heute herrscht Hochbetrieb, Bettenwechsel im Ijsselmeer und wir müssen eine ganze Weile war-

ten bis wir durchschleusen können. Das Ziel heißt Medemblik, nordwestlich von Enkhuizen. Also hoch ran, wobei der Wind zugelegt hat. Das Groß ist mittlerweile zweimal gerefft.

Auch am nächsten Tag, an dem wir das Ijsselmeer verlassen, weht es wieder reichlich.

Opa meldet Schauerböen und viel Wind für die nächsten Tage. Der Ausflug auf die holländischen Inseln wird gestrichen, eine Reise außen rum kommt auch diesmal nicht in Frage.

Wir gehen also wieder in die Kanäle ab Harlingen auf der Standemastroute. Von Medemblik gleich bis nach Franeker, einem hübschen Städtchen vor Leeuwarden. Weiter dann bei NW 6-7 (für die deutsche Bucht sind 8-9 gemeldet) am 30.7. durch das Dokkumer Ee bis ins Lauersmeer, wo wir Böen von 7-8 mit Regen erleben dürfen. Die Stimmung ist etwas gedrückt und über Funk werden wir uns schnell einig mit Tedje Wind, den nächsten Hafen Zoutkamp anzulaufen. Der Hafen ist recht leer und wir liegen mal wieder nebeneinander in der Box, kochen zusammen und machen es uns gemütlich.

Morgens hat es sich aufgeklärt, bei herrlicher Morgenstimmung gehen wir in das Reitdiep, bewundern die vielen Vögel und die ursprüngliche Landschaft, die sehr an die Eider erinnert. Gelegentlich gibt es doch noch eine Schauerbö, es weht aus NW vielleicht mit 6.

In Gronningen machen wir mittags einen Zwischenstopp, versorgen uns auf dem großen Markt. Wir müssen wegen der Mittagspause der Brückenwärter ohnehin warten.

Durch den Eemskanal fahren wir nachmittags weiter bis Delfzijl, schleusen dort ins Tidengewässer zurück in die Marina.

## „Klar Schiff“

mit Polyestermaterialien, DD-Lacken, Antifoulings :  
Hempel und Internationale, Owatrol : D1, D2 usw.,  
Benar-Öl, Sikaflex, Reinigungs- und Pflegemittel,  
PVC-Platten auch im Zuschnitt, Taue

Umfangreiches Sortiment

» an **Niro-Schrauben** «

Nutzen Sie unsere Erfahrung zu Ihrem Vorteil

Öffnungszeiten : 7.30 bis 12.00 Uhr + 13.00 bis 17.00 Uhr



**HUSUMER**  
**KUNSTSTOFFTECHNIK**

**Polyester-Verarbeitung und -verkauf**

Rolf Stöhrmann · Liebigstraße 11-13 · 25813 Husum

Telefon 04841/73550 · Fax-Nr. 74885

Am 1.8. ist plötzlich Sommer, Sonne und kaum Wind. Gegen Mittag verlassen wir Holland und gehen die Ems raus mit ablaufendem Strom nach Borkum.

Innen rum über die Wattfahrwasser besuchen wir Baltrum, Spiekeroog und den verwunschenen Hafen von Wangerooge bei nordwestlichen Winden unter Genua und Groß.

Am 5.8. geht es bei ruhigem Wetter nach Helgoland. Dort erfahren wir, dass viele Segler auf dem Felsen bis zu einer Woche eingeweht waren, während wir die holländischen Kanäle befahren haben.

Nach einem sonnigen Hafentag auf der Düne, segeln wir dann bei NNW 4 zurück nach Nordfriesland. Hoch am Wind können wir die Rütergat Ansteuerung knapp halten. Im Rütergat stehen wegen des mitlaufenden Stroms tüchtig Wellen, der Wind hat zugenommen und wir müssen einrefen, können aber immerhin segeln. Über Hooge und endlich Pellworm geht es am 11.8. zurück in den Heimathafen.

Insgesamt haben wir 561 sm zurückgelegt, die Motorstunden verraten wir nicht.

Wir haben uns gut erholt und trotz allem viel Spaß gehabt.

Deswegen muss es ja auch am nächsten Wochenende wieder losgehen. Von der UrlaubscREW fehlt Rosi und so nehmen wir am 19.8.07 Klaus auf der Lone mit. Es ist Helgolandtide, der Wind kommt aus SW mit 4-5 als wir um 6:00 h morgens bei bedecktem Wetter starten. Vielleicht dreht er ja etwas!!

Ab Werkstudent wird gesegelt, im Kolumbusloch muss der Motor allerdings etwas mithelfen.

Am Ende des Kolumbuslochs weht es immer noch tüchtig aus SW, das

Trauma vom Urlaubsbeginn wollen wir nicht wiederholen, also ablaufen nach Pellworm.

Wir fallen auf die Alte Hever ab, die wir um 10:00 h passieren. Jetzt geht es ins Schmaltief, bei dem Wind läuft es prima, auch wenn es wegen des Seezugs nicht gelingt etwas Schlaf nachzuholen. Wir nehmen Kurs auf Hooge, verlassen das Schmaltief und biegen in die Süderaue ein. Gegen 14:00 h haben wir Hooge erreicht, es ist noch kein Wasser da, wir müssten also ankern. Delta Papa meldet für morgen S 5, was die Rückfahrt durch das Schmaltief erschweren würde. Also geht es weiter mit auflaufendem Strom zum Strand. Mittlerweile scheint auch die Sonne und das Segeln macht richtig Freude. Um 15:00 h haben wir den Strand erreicht und ochen jetzt gegen den Strom die Norderhever runter. Ab Hamburger Hallig müssen wir kreuzen, der Wind hat weiter auf Süd gedreht. Wir kommen kaum voran, letztlich muss die Maschine auf den letzten paar Meilen mithelfen. Wir wollen unser Ziel endlich erreichen. Um 17:15 h machen wir die Leinen fest und belohnen uns mit einem schönen Essen bei Dörte.

62,5 sm von Husum bis Pellworm, das soll uns mal einer nachmachen ☺



John Muhl für die Ostsee-Crew der »Wiebke«

## Flensburger Fördewoche '07 oder »Husum ist überall«



ORC-Ostsee-Cup, – Welch eine Herausforderung (...!), mit einem mittlerweile 23 Jahre alten Schiff, wie der X-102, gegen IMS Renner mit Mylar, Kevlar, Kohlefaser- und sonstigem Highspeedmaterial ausgestattet, zu segeln.

Da kann die Devise doch nur lauten: »Bloß nicht Letzter werden«, was dann auch unter dem Strich im Gesamtergebnis, dank einer leidenschaftlich und bedingungslos kämpfenden Crew gelungen ist.

Um es vorwegzunehmen, sogar ein 2. Platz während eines Starkwindrennens war dank hervorragend beständi-

ger Seemannschaft ohne größere Materialschäden (Segellatte, Violinblock, Verlust eines Barberhauer) im Gegensatz zu unseren Gegnern mit zerfetzten Großsegeln bis hin zum Mastbruch und Aufgabe des Rennens möglich.

Wie setzt sich nun so eine belastbare »Truppe« an Deck zusammen ... – natürlich, wie kann es anders sein ... – aus überwiegend Husumer Seglerinnen und Seglern. Der harte Kern von »Tante Schmidt« hat sich den »Salzbuckel« der Nordsee mit Ostseewasser gewaschen und den erforderlichen Kampfgeist gleich mitgeliefert. Sozusagen unter dem Motto: »The last Fight 2007«.

Nichts ist unerträglicher als unvorbereitet in eine Regattaserie einzu- steigen und unter Zeitdruck das Aller- nötigste zu erledigen. In dieser Situa- tion befanden wir uns mit dem Auf- takt der »Lyo-Rund«-Nachtwettfahrt. Zu allem Überfluss war die Toplatte im Groß 5 Minuten vor dem Start (18:15 Uhr) auf dem besten Wege, sich in die Nacht zu »verabschieden«, hat dann aber mit eingeschränkter Wir- kung den Verbleib in der Lattentasche vorgezogen und die Nacht über ihren angestammten Platz nicht gänzlich verlassen.

Im Herbst eine Nachtwettfahrt bei bedecktem Himmel ohne Mondlicht zu fahren, mit »viel zu vielen« unbeleuch- teten Tonnen als Bahnmarken, ist wie Fahren ohne Licht in einem unbe- leuchteten Tunnel.

Oder um der nächtlichen Taktik des verstorbenen Fischers Willi Muhl aus Büsum zu folgen

(Zitat):

»Hast du auf Backbord rot geseh'n,  
kannst du getrost des Weges zieh'n.  
Kommt grün auf rot und rot auf grün  
in Sicht,

leg` mittschiffs Ruder  
und mache beide Augen dicht.«  
– Zitatende.

Nach GPS haben wir zwar das Bahn- markenprotokoll (Uhrzeit der Run- dungen) erstellt, aber gesehen haben wir die Tonnen nicht.

Nach einer schlaflosen, aber trocke- nen und »pechschwarzen Nacht«, wie ich sie auf See noch nicht erlebt habe, beendeten wir die Wettfahrt am Sams- tagmorgen nach 13.34.06 Stunden mit einem 4. Platz.

Der vor uns liegende Samstag war Ruhetag, um am folgenden Sonntag mit drei Einzelwettfahrten in der In- nenförde Up and Downs zu segeln.

An diesem Tag hätten wir lieber ein- en Hafenspaziergang machen sollen, es lief so gut wie nichts: Kein Speed im Schiff, zu defensive Starts, katastro- phale Taktik, suboptimale Einstellun- gen der Segel, die »nicht zu lösende Handbremse« und unkonzentriertes Steuern erlaubten keinen mentalen Befreiungsschlag.

So war denn auch unser bestes Ein- zelergebnis mit 4 Punkten von 5 ange- tretenen Teilnehmern unserer Gruppe und dem letzten Platz in der Tages- wertung, ein derber »Schlag ins Punk- tekonto«.

Das musste am darauf folgenden Wochenende mit der abschließenden »Langstrecke« zur Außenförde anders werden.

Mit einem nahezu perfekten Start (»wie in alten Zeiten«) fuhren wir auf der rechten Startlinienseite mit BB- Schoten über das Gros des Feldes und hatten freien Wind. Aufgrund des Starkwindes mit Sturmböen von 8 – 9 Beaufort war schon der Versuch eines Spi-Ganges strafbar, wie dann auch von hoffnungsvollen Versuchen einzel- ner Teilnehmer eindrucksvoll mit

»Spisalat« demonstriert wurde, was uns aber nicht davon abhielt, vor dem Wind das Groß mit viel Kraftaufwand voll auszureffen. Zu unserer eigenen Zufriedenheit registrierten wir im Ver- laufe des Rennens jede Menge High- speed-Renner, die am Wind nur noch mit Vorsegel fuhren.

Reffreihen in deren Hightech-Tü- chern ist aufgrund zusätzlichen Ge- wichtes und deren »Nebenwirkung« bei schlagenden Tüchern out. ... Es grüßten die Nordseesegler ... an die- sem Starkwindtag.

So konnten wir von 7 gestarteten Schif- fen in unserer Gruppe einen gu- ten 2. Platz belegen.

Bemerkenswert ist mit Blick auf die ungünstige IMS-Vermessung der X- 102, dass es nach berechneter Zeit doch noch gegen eine Luffe 48 und X- 482 gereicht hat, nach den Segelnum- mern zu urteilen deutlich jüngere Schiffe.

»Weniger (Schiff) ist eben doch manchmal mehr.«

Ein rückblickend versöhnliches Er- gebnis, das motivierende Nachhaltig- keit für das Angehen von Folge-Veran- staltungen im nächsten Jahr bewirkt hat ?!

– Schau'n wir mal, was die Wiebke mit den zwei Beinen meint ...

# Funktechnik Thiesen

**Marine Service im Gewerbegebiet Ost**

Marine Service

Betriebsfunk, Handy D1 und D2

Navigation für Schiff & PKW

Seefunk, Radar

Neu- und Gebrauchtanlagen

Mercury + Yamaha Außenbordmotoren

Alu, GfK und Schlauchboote

Husum, Otto-Hahn-Straße 21

Bei Plaza, gegenüber Lackierei Rehm

<http://www.thiesen-gmbh.de>

Tel.: 04841/7015

**Sicher  
aus  
Stein**



**Treppen · Fensterbänke  
Arbeitsplatten  
für Küche und Bad**

**MARMOR  
ZÜHLKE**

Husum · Am Schulwald 15-17 · Tel. 04841-72906

## »Auf He-Ho-Tour«

War die Segelsaison schon durch die Wetterkapriolen etwas bescheiden und für alle eingeschränkt, fielen bei uns Segelwochenenden durch Familienfeiern am anderen Ende Deutschlands aus, auch ging der Jahresurlaub damit drauf, Enkelkinder zu hüten, weil unsere Tochter Kristina ihr viertes Kind zur Welt gebracht hatte. Ich hatte mir irgendwann geschworen, nicht aufs Schiff zu verschwinden, wenn die Kleinen am Horizont erscheinen, und so gab es einen direkten Zusammenhang zwischen der Beschäftigung mit Enkelkindern und dem Bewuchs des Unterwasserschiffes.

Und so gab es in dieser Saison lange nachdem die meisten ihre Boote winterfest gemacht hatten, noch zwei Fahrten, die für entgangenen Segelspaß versöhnten: einmal noch Helgoland und einmal Hooge.

Nach Helgoland am 13. Oktober und nach Hooge eine Woche später.

Die Tide passte am 13. 1. HW um 03:50 in Husum und Neumond. Um am Samstag früh nicht von dem freudigen Ereignis einer geschlossenen Schleuse überrascht zu werden, lud ich Christian Clausen zu seiner ersten und einzigen Segeltour in dieser Saison ein: Husum - Süderhafen. Seine Frau Hannelore hatte Knieprobleme, und so fielen seine Segelaktivitäten auch aus.

Ich hatte das Schiff in Süderhafen und am Samstag früh starteten wir, das waren Sönke Tönnies, seine Lebensgefährtin Brigitte und sein Sohn Hagen, wie es sich im Tidengewässer gehört um vier Uhr morgens bei Neumond und der damit verbundenen absoluten Dunkelheit auf dem Wasser.

Backbord unter der Sprayhood versah der kleine Plotter seinen Dienst, auf der anderen Seite signalisierte uns der Radarschirm, wann eine der vielen unbeleuchteten Tonnen vorbeizog. Mit teilweise 8,5 kn durch die Dunkelheit zu fahren wäre ohne diese moderne Technik ein halbsbrecherisches Unternehmen gewesen. Bei der Aufzweigung Süderhever / Mittelhever kam die Sonne über Eiderstedt aus den Vogelschutzgebieten gekrochen. Wir waren endlich nicht mehr als »Störer« unterwegs, weil die Schutzzeiten für die Tiere nicht mehr galten – warum segeln wir nicht im Winter? Mit ordentlicher Funktionsunterwäsche, Faserpelz und Goretex an Händen und Füßen lassen sich drei Grad Celsius doch gut aushalten. Arwed Fuchs hätte mit freiem Oberkörper an Deck gestanden!

Der frühe Morgen brachte noch ein besonderes Highlight mit sich: die Luft war so klar, dass wir schon vor der Ansteuerungstonne Mittelhever den Leuchtturm und den Radarmast von Helgoland im Fernglas klar erkennen konnten. Leichter Wind aus SO, was kann es besseres Geben auf dem Weg zum Fuselfelsen, und die Hoffnung, dass die Kniepervorräte auf der Insel noch nicht zur Neige gegangen sind, ließen uns die gute Stimmung an diesem herrlichen Morgen genießen.

Der Gästesteg war immer noch nicht fertig, dafür waren die Helgoländer umso freundlicher. 30 % weniger Gäste sind schon eine Marke, die selbst hartgesottene Inselbewohner nachdenklich machen.

Auf dem Weg zum Oberland bestellten wir im Fährhaus für den Abend

Knieper (für diejenigen, die davon noch nie etwas gehört haben, es sind die Scheren von Taschenkrebsen, deren Inhalt man genießen kann, wenn die Panzer entfernt sind).

Und so etwas hatten wir auf Helgoland noch nie erlebt: eine festlich gedeckte Tafel mit gestärkten Servietten und mehreren Gläsern, kurzum wir waren willkommen. Eigentlich hatte der Mittagschlaf gefehlt, denn seit morgens um drei war ich auf; es gab Zeiten, da haben mir 36 Stunden am Stück nichts ausgemacht, aber es wird wohl alles anders. Was vorher etwas mickrig aussah, die Schüssel mit den geknackten Knieperscheren – wir fingen an zu schwächeln: die Knieper waren so reichlich, dass wir sie nicht schafften. Das Nachtleben auf Helgoland bot auch keine Abwechslung zu dem, was wir von früheren Besuchen schon gewohnt waren, also trollten wir uns in die Koje, denn am Sonntag um sechs sollte es wieder gen Heimat gehen. Ein kleineres yawl-getakeltes, niedrigbordiges Segelboot kam nachts längsseits, mit der Grazie von Flusspferden trampelten die an Deck rum,

auch die ernst gemeinte Drohung, dass wir um sechs wieder los wollten, hielt sie nicht davon ab, alle verfügbaren Klampen mit Kopfschlägen zu versehen; die waren wohl zu müde, vielleicht auch zu durchgefroren.

Natürlich war die Nacht zu kurz, als um 5:30 der Wecker rasselte – ach nein heutzutage vibrieren und rasseln die Handys und es gibt vor dem Frühstück gefilterten Kaffee vom Skipper zubereitet. Den gab's schon auf der Grinde – warum sollte man also seine Gewohnheiten ändern? Die klammen Morgen haben doch etwas Anheimelndes. Die Kälte kriecht viel schneller in die Fasern als abends, und es war keine Spur von Morgendämmerung – nicht am 14. Oktober! Wir motorten das erste Stück, um in der Dunkelheit von allem frei zu sein. Der Morgen war zwar nicht so klar wie am Tag zuvor, dafür hatten wir aber Südwind 3-4 und kamen auf einem Bug bis vor die Autonnen. Nicht einmal vor Tetenbüll mussten wir einen Schlag machen. Ein Wochenende in bester Stimmung, mit Wind, Sonne, Espresso und einem hingezauberten Mittagessen, vielleicht



**DER SKIPPER MARKT**  
HUSUM - NORDSEE

*Wir bieten Ihnen ein vielfältiges Angebot ...*

- **Bootsbaumaterialien**  
Sperrholz im Zuschnitt und Massivhölzer
- **Bootsbauarbeiten**  
aus Holz, GFK oder Edelstahl
- **Annahmestelle**  
für die Wartung ihrer Rettungsmittel und Motoren
- **Boote / Bootszubehör**  
neu und gebraucht
- **Harze, Lacke, Antifouling**

Marienhofweg 129 - 25813 Husum - Tel. 04841/74983 - [www.der-skippermarkt.de](http://www.der-skippermarkt.de)



gibt es woanders Besseres, aber wir hatten wieder einmal den Zauber der Natur für uns allein.

Am Wochenende drauf bin ich Freitagabend nur mal so zum Clubhaus gefahren, um zu sehen, ob es einen Schnack gibt – es gab sogar mehrere. Heinzi Bruhn hatte ein vorzügliches Aaessen organisiert, und da nicht alle, die sich angemeldet hatten, auch erschienen waren, durfte ich mich als Nachrücker mit an die Tafel setzen. Auf die Weise kam ich noch zu einem Macker für das Wochenende. Radbod bekam Dispens von Irmi, weil sie sich um ihre Mutter kümmern musste, und so konnten wir uns nach Hooge auf den Weg machen – innendurch, damit man auch was von der Landschaft sieht, nur Wasser hatte ich schon am Wochenende vorher. Diese Reise avancierte zu einer Grundsatzentscheidung wie ein Plotter auszusehen habe. Mit diesem Mickervogel backbord unter der Sprayhood konnte er nicht furchtbar viel anfangen. Radbods Plotter sollte mindestens so groß sein. Ein Flatscreen mit eingebautem GPS? Nein, mein Plotter war Radbod viel zu klein. Von dem Bild bekam er Kopfschmerzen- oder lag es doch an den Zigaretten? Diskutierend und gestikulierend, wie man am Besten Oland anläuft oder vielleicht mal Gröde einen Besuch abstattet. All das kann ich ja jetzt, wenn nicht schon wieder jemand schwanger wird. Aber dann muss ich eben wieder außerhalb der Saison segeln, weil wir im Sommer Zwerge hüten müssen.

Die Hooger Schleuse passierte ich diesmal auch wieder ohne Schramme, aber es half nichts, ich kriegte trotzdem eins auf den Deckel. Fischer Dirk erschien an der Kante und bewertete unsere Tour nach seemännischen Ge-


sichtspunkten: »Bei diesem Wetter segeln doch nur noch Verrückte.«

Werner Boyens freute sich über unseren Besuch, wir waren das letzte auswärtige Schiff auf Hooge und bekamen den Stander des Halligsegelclubs auf Hooge. Wir haben ihn mit Respekt am Sonntag durch das Wattenmeer zurück nach Husum unter der Saling gefahren.


Bei Annemarie wurden wir mit großem Hallo begrüßt. Die vergangene Saison wurde auseinandergenommen, jeder bekam sein Fett weg, wie es so sein muss. Und dann passierte etwas, was uns in der Interpretation dessen, was wir sahen, Rätsel aufgab. Uns gegenüber am Tresen saß ein älterer Herr, oder er kam uns so vor, trank sein Bier und hatte neben seinem Bierglas ein gerades Gefäß so ähnlich wie ein Kölschglas mit einer getrübbten Flüssigkeit darin und einer Spritze – allerdings ohne Kanüle. Nach einiger Zeit nestelte er an seinem Hosenbund, zog einen Spritzenansatz hervor und drückte den Inhalt der Spritze aus dem Kölschglas in diese Sonde, die irgendwo im Magen-Darmtrakt endete. Ich dachte bei mir, wie bedauernswert dieser Mensch doch sein müsse, dass er auch in der Kneipe sich seine Magen-Darm-Medikamente hineindrücken muss, damit er überhaupt ein Bier vertragen kann. Nach einiger Zeit war das Kölschglas leer, und er reichte es Annemarie und sie füllte neue »Mische« in das Glas, und die Prozedur begann von Neuem. Die grauen Hirnzellen fingen jetzt richtig an in Wallung zu geraten, denn aus dem, was wir sahen, konnten wir uns überhaupt keinen Vers machen. Annemarie lüftete das Geheimnis, nachdem der Gast gegangen war. Der arme Mensch hatte vor Jahren einen Speiseröhrentumor gehabt und konnte fast nichts mehr schlucken. Jetzt darf er zumindest mal ein Bier. Da er aber gerne Korn und

Bier getrunken hat, das hochprozentige aber noch nicht durch seine Kehle jagen darf, nimmt er die Magensonde zu Hilfe und belastet so nicht den oberen Zugang zum Magen. Es kommt dabei auch nicht auf die Geschmacksrichtung an, denn die wird nur auf der Zunge wahrgenommen, Hauptsache es ist Korn mit »Mische«.

Was man nicht alles auf Hooge lernen kann.

Diese beiden Wochenenden haben für entgangenes Glück entschädigt und belohnt. Dabei hat es mit Paul, Anna und Clara großen Spaß gemacht. Vielleicht kann ich ihnen irgendwann in den nächsten Jahren die Seehunde auf der Lorenzensplatte zeigen 

## Friesencup

Immer populärer wird die Regattaserie um den Friesencup. Darüber sprechen die nachfolgenden Ergebnislisten eine eigene Sprache. Aus den Ergebnissen von 5 Regatten wurden die jeweils Besten ermittelt 

Friesencup										
Einzelergebnisse 2007										
Platz	Bootsname	Typ	YS	WYC	SYC	AYC	HSRV	ASRV	ASRV	Gesamt
<b>Gruppe 1</b>										
1	Bajazzo	J108	88	40	18	40	36	8	38	180
2	Tante Schmidt	Nissen 31	100	38	22	32	40	8	40	180
3	Beautyfield	Grand Soleil 37	93	24	20	38	32	8	12	134
4	Luise	Mak Ten	99	34	10	22	30	8	24	128
4	Bleifrei	Matcher 37	89	36	12	36	0	8	36	128
6	Fuchur	First Class 8	101	28	0	34	0	8	30	100
7	Jubilee	Feltz F37	103	30	10	30	0	8	18	96
8	Jasu	Hanse	104	22	10	26	0	8	10	76
9	Amigo	First Class 8	101	18	10	28	18	0	0	74
10	Man at work	First Class 8	101	26	0	0	0	0	28	54
11	Edit a Dream	Dragonfly	67	10	0	0	0	0	10	20
<b>Gruppe 2</b>										
1	Faxe	Feeling 346	108	10	40	24	38	8	34	154
2	Thalassa	Duetta 86	111	10	36	14	8	8	32	108
3	Rümdriewer	Gib Sea	111	14	34	10	8	8	22	96
4	Falado	Moody 330	110	10	28	16	20	8	0	82
5	Laluna	?	110	0	16	12	0	8	10	46
6	Charvbdays	Waarship 870	110	10	0	10	14	0	10	44
7	Natascha	Seekreuzer	111	0	0	0	26	8	8	42
8	Dwarslöper	Feeling 29	110	32	0	0	0	8	0	40
9	Quo Vadis	Parker	109	0	0	18	0	0	16	34
9	Wittdün	Super Seal	108	0	0	0	0	8	26	34
11	Just 4 Fun	Waarship 660	112	0	24	0	0	8	0	32
12	Katharina	Duetta 86	111	10	0	10	0	8	0	28
13	Carpe Diem		111	10	0	0	0	0	14	24
<b>Gruppe 3</b>										
1	Rebell	Rebell One Off	117	0	26	10	10	8	10	64
2	Lilli	Jollenkreuzer	113	10	8	10	10	0	10	48
3	Albatros 4	Delanta 76	113	8	0	0	34	0	0	42
4	Tabora	Saphir	114	10	10	0	10	8	0	38

## Friesen Cup 2007

### Vereinswertung

Platz	Verein	Schinke Regatta Wyk	Hörnummer Regatta	Norderau Regatta Amrum	Heverregatta Husum	Um Amrum Rum Regatta	Um Amrum Rum Regatta	Gesamt
1	Wyker Yacht Club	102	110	94	84	24	104	518
2	Amrumer Yacht Club	98	32	96	30	24	90	370
3	Husumer Segler Verein	66	32	70	102	8	50	328
4	Sylter Yacht Club	34	100	54	52	24	12	276
5	Nordstander Wassersport V.	10	8	10	42		10	80
6	Hallig Segel Club Hooge		26	10	10	8	10	64
7	Tönninger Yacht Club				26	8	8	42
8	Meldorfer Segler Verein				24			24

**Ladung:** 112,65 Mark  
**Heimathafen:** „Stammkneipe“  
**Kurs:** Menschen retten

Etwa so viel, wie dieses Sammelschiffchen geladen hat, kostet der Treibstoff für eine halbe Stunde Rettungseinsatz. Mehr als 20000 Schiffchen sind im ganzen Land auf Kurs „Menschen retten“.

Die Arbeit der Seenotretter wird nur von freiwilligen Zuwendungen getragen.  
 Zum Beispiel durch Ihre Spende ins Sammelschiffchen, Aufstellen von Sammelschiffchen, ehrenamtliche Betreuung von Sammelschiffchen.

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS)  
 Postfach 10 63 40, 28063 Bremen  
 Fax 04 21/5 37 07-43  
 Postbank Nl. Hamburg (BLZ 200 100 20) 70 46-200

Wir danken für die gespendete Anzeige.

DGzRS Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

## Heverregatta

Am 23. Juni fand wie immer um diese Zeit, die Heverregatta statt. Unter guter Beteiligung insbesondere auswärtiger Boote gingen in den Morgenstunden 26 Yachten an den Start. Bei bis kurz vor dem Start noch flauen Windverhältnissen um die 2 Beaufort, sollte es wie bestellt mit dem Startschuss auf um die 4 Windstärken aufbriesen. Der im Verlauf um westliche Richtung drehende Wind ermöglichte eine harte und lange Kreuz bis zur Wendemarke und einen Raumschotskurs bis ins Ziel. Nach dem für alle zeitgleichen Start war die Bahn 1 die etwas längere und die Bahn 3 die etwa kürzere Strecke. Den Preis »First Ship Home« erhielt die »Bajazzo«

Heverregatta						
Platz	Bootsname	Typ	Eigner/Steuerm.	YS	Gr.	gesegelt
<b>Bahn 1</b>						
1	Tante Schmidt	Nissen 31	Heiko Steppat	100	1	3:27:12
2	Bajazzo	J108	Kai Krüger	88	1	3:10:48
3	Beautifieldt	Grand Soleil 37	Bernd Schönfeld	93	1	3:28:25
4	Luise	Mak Ten	Sönke Jessen	100	1	3:44:14
6	Njassa	X99	Thomas Eckardt	91	1	3:28:40
5	Amigo	First Class 8	Olaf Kogge	101	1	3:54:07

<b>Bahn 2</b>						
1	Albatros 4	Delanta 76	Jan-P. Jürgensen	113	2	3:38:13
2	Lille Havfru	Dehlya 25	Gerd Cornehl	114	2	4:08:37
3	Magarethe	Sun Odysee 29	Broder Iben	112	2	4:15:05
4	Rümdriewer	Gib Sea	Bernhard Bohn	111	2	0:00:00
5	Thalassa	Duetta 86	Peter Südbrock	111	2	0:00:00

1	Natascha	Seekreuzer	Rolf Manderla	111	3	3:39:02
2	Mucki	Sirius 26	Bernd Rief	116	3	3:49:48
3	Falado	Moody 330	Jochen Lanz	111	3	3:41:29
4	Charybdys	Waarship 870	Jürgen Ernst	111	3	3:43:07
5	Tabora	Saphir	Henning Nicolaysen	114	3	4:09:35

1	Faxe	Feeling 346	Jan Boetius	108	4	3:22:07
2	Tedje Wind	Hanseat 69	Klaus Nachtigall	108	4	3:36:53
3	Lone	Nordborg 900	Christoph Heer	108	4	3:39:40
4	Dieksand	Oceanis 361C	Ekkehard Papke	105	4	3:36:48
5	Storch	Hanseat 35 KS	Matthias Schenke	109	4	3:59:04

1	Pella	30er	Heiko Cunze	107	6	3:28:47
2	Lilli	16er	Rolf von Hof	112	6	3:51:02
3	Jule	30er	Otto Petersen	109	6	3:45:35

<b>Bahn 3</b>						
1	Rebell	Hallig One Des.	Harry Diedrichsen	117	5	3:12:24
2	Anna	Dufour 2800	Peter Tietje	113	5	3:12:27
3	Bumerang	One Design	Peter Rieger	130	5	3:55:33
4	Timobelu	Wibo 835	Bernd Peters	116	5	4:13:23

### Jollen, Bahn 2

1	Tetsche Wind	Zugvogel	John Muhl	109	7	3:34:38
2	Neele	Sailhorse	Jörg Hansen	109	7	4:08:23

## Hurum - La Rochelle - Hurum in 23 Tagen

Blauer Himmel und blaues Wasser, dazwischen Felsen und Sandbänke,

Da Sohn Lasse für ein 1/2 Jahr an eine Familie in Neuseeland ausgeliehen war, reichte es in diesem Jahr rein platztechnisch wieder für eine Trailertour mit unserer Delanta 76, also zu viert: Jan-Peter, Sylke, Bent und Friederike. Diesmal sollte es wieder an die französische Atlantikküste gehen. Zweimal waren wir schon dort (Kanalseln 1998 und Südbretagne 1999), aber es gibt an dieser langen Küste noch unendlich viel zu entdecken. Diesmal wollten wir den Küstenabschnitt von der SW-Ecke der Bretagne bis La Rochelle als Endziel und geplanter Höhepunkt der Reise befahren.

Leider geht wie immer ein Segelwochenende für die Vorbereitungen »drauf«. Mast legen und reisefertig an Deck verzurren, Boot auf den Trailer kranen und verzurren ist in 3-4 Stunden erledigt. Etwas nervig ist dann immer das Ausräumen des Bootes. Obwohl eigentlich bekannt, sind wir noch einmal auf die Waage gefahren: 2460 kg zeigt die Waage. Für den 2,5 t Trailer, selbst gut 300 kg schwer, O.K., aber nicht für das Zugfahrzeug. Leider ist das Boot gegenüber den Vorjahren nicht leichter geworden. Also musste wie gehabt sämtliches bewegliches Bootsinventar mit zeitaufwendiger Akkuratess auf der Ladefläche unseres Audis verstaut werden.

Ergänzt noch um Reisevorräte, die wir auch noch im Auto untergebracht hatten, sind wir dann am 14.7. um 5 Uhr tatsächlich von unserem Wohnort in Hamburg aus gestartet. Mit einer Tagesleistung von 740 km haben wir es für den ersten Tag gut sein lassen. Ei-

ner der ersten Campingplätze gleich nach der belgisch-französischen Grenze war unser. Leider ohne Schwimmbad. Eigentlich ein K.O.-Kriterium des Nachwuchses. Am 2. Tag ging's dann erst nach einem ausgiebigen Croissant-Frühstück weiter. Da machte es dann auch nichts, dass wir an diesem Tag nur 500 km gut machen konnten. 200 Km vor unserem Zielort hatten wir einen idyllischen Campingplatz in der Bretagne gefunden, und na klar, mit einem Super-Pool für die Kinder. Hier hätten wir es durchaus auch ein paar Tage aushalten können. Aber nein, wir waren ja zum Segeln hier her gekommen.

Am 3. Tag erreichten wir gegen 12 Uhr Port de La Forêt in der Nähe von Quimper. Jetzt brauchten wir 2 Stunden, um das Boot wieder einzuräumen. Das Zuwasserlassen in der wie überall an der französischen Atlantikküste hervorragend organisierten Marina ging flott und ohne Wartezeit per Travellift. Und das Preis-/Leistungsverhältnis ist verglichen mit Italien und selbst Kroatien top. Der Mast war per Jütbaum schnell gesetzt, gegen 16 Uhr haben wir es uns entspannt im Cockpit mit Kaffee und Kuchen gemütlich gemacht: Geschafft.

Die Gegend um La Forêt fanden wir allerdings so schön, dass wir gleich noch einen Hafentag drangehängt haben. Mit dem Auto vorm Steg ist es natürlich verlockend auch das Hinterland zu erkunden.

Am 5. Tag sind wir dann in See gestochen. Erstes Ziel war die Inselgruppe Iles de Glénan, ca. 20 sm südlich ge-



legen. Das schärenähnlich aus zahlreichen Rockies und »Inselchen« bestehende Gebiet war navigatorisch aufregend. Der Skipper weigerte sich, wie oft in solchen Situationen, dem Wunsch der Skipperin nachzugeben und beim Einlaufen in das Gebiet die Segel zu bergen und den Motor anzumachen. Wir sind ein Segelboot !! Bei 3 Windstärken, Sonnenschein, 2 Knoten Strom und glasklarem Wasser war das mit aufmerksamem Navigieren dann auch möglich. Auf diese Weise sind wir bis vor die Hauptinsel gekreuzt. Hier lagen kostenpflichtige Mooring-Bojen aus, von denen wir uns dann eine geschnappt haben.

Ganz bewusst hatten wir uns entschieden, die Küste in südöstlicher Richtung abzusegeln. Wir haben von nun an kaum noch einen Kreuzschlag machen müssen. Die wetterlagebedingt vorherrschenden westlichen Winde blieben uns den ganzen Urlaub erhal-

ten, es gab keinen Flaudentag, keinen Tag über 5 B und kaum einmal Regentropfen. Aber es wehte auch abends und nachts immer ein beständiger Wind, sodass es morgens und abends immer recht kühl war. Zu kühl, das hatten wir so nicht bestellt. Für Region und Jahreszeit ungewöhnlich.

Auf unserer Reise Richtung La Rochelle hat uns unser englischer Revierführer (dt. gibt es nicht) in die schönsten Häfen und Gegenden geführt. Ganz besonders gut hat es uns in Etel gefallen. Der Hafen von Etel liegt in einem kleinen Fluss etwa 1 sm hinter der Mündung. Die Küste ist sandig und von Dünen durchzogen. Das Einlaufen in den Fluss war ein Abenteuer für sich. Der Revierführer warnt vor einem Einlaufen bei ablaufendem Wasser und auflandigem Wind. Na klar, wir kamen 2 Stunden nach HW an. Und der Wind war auflandig. Aber nur 3 Windstärken. Die Barre in der Mündung je nach Tide

zwischen 0,7 und 4 tief. Gehen wir mal ein bisschen dichter ran, meinte der Skipper, nur unter Genua 1. Und tatsächlich durfte der Motor jetzt mitlaufen, aber nur im Leerlauf, damit er warm ist für ein Notmanöver! Fast über all kochte und brach sich die See, aber deutlich weniger seitlich dicht unterm Strand. Durch das ablaufende Wasser machten wir nur ganz wenig Fahrt über Grund, so dass wir uns langsam am Strand entlang »tasteten«, jederzeit bereit umzukehren. Aber es war unter dem Strand tatsächlich ruhiger und mit 2m reichlich tief für uns (0,8 m Tiefgang). In der Mündung strömte es uns mit 4-5 Knoten entgegen, so dass wir in dem felsfreien Gebiet noch dichter an den Strandsaum gingen. So dauerte es fast 2 Stunden bis wir endlich den Hafen erreicht hatten. Aber was für eine Idylle, wenn man erst einmal durch die Brandung durch ist. Bei blauem Himmel leuchtete uns im unteren Flusslauf überall der goldgelbe Sand entgegen. Im kleinen Yachthafen von Etel gibt es wohl nicht so viele Gastboote, warum nur? Der Hafenmeister sprach kein Wort englisch, aber hat sich vor Hilfsbereitschaft und Herzlichkeit schier überschlagen. Der kleine Ort war auch Klasse, mit tollem Fischangebot. Hier hätten wir auch den ganzen Urlaub bleiben können.

Ein weiterer Höhepunkt der Reise war Le Croisic. Laut Revierführer ein hart trocken fallender Hafen. Im kleinen Hafenbecken sollen die Boote an Schwimmstegen mit Stützen trocken fallen. Da müssen wir mal hin, meinte der Skipper, das wolle er sich mal ansehen. Wir lagen in einem kleinen Hafenbecken unmittelbar an der belebten Hafenzeile, sämtliche Infrastruktur um uns herum, ein alter Hafen, ein alter, interessanter Ort, ein tolles Panorama. Nicht zu beschreiben. Spannend auch

das erste Trockenfallen. Direkt neben uns eine 11m Yacht mit 1,80 Tiefgang und mit angeschraubten Stützen. Wenn der auf uns raufkippt ...!? Im Cockpit sitzend erwarten wir das Trockenfallen. Der große Nachbar ist schon deutlich höher geworden. Aber zur Enttäuschung des Skippers lief das Hafenbecken nicht leer. Es blieben 1,20 m Wasser, denn es war Nipptide. Der Tidehub beträgt in Le Croisic bei Nipp 2,3m und bei Spring 4,7m. Man lernt nie aus. Und die Crew, allen voran Sylke war sehr erleichtert!!!

Unseren Zielort La Rochelle, das geplante Highlight der Reise, konnten wir dann leider nicht so genießen, da unseren Skipper eine fiebrige Sommergrippe erwischte. Der Yachthafen von La Rochelle stellt aber alles bisher Gesehene in den Schatten. Wir haben schon viele große Yachthäfen besucht, aber La Rochelle (3.000 Liegeplätze) ist nun wirklich der größte, den wir je gesehen haben. Auch wenn wir sonst eher kleine Naturhäfen lieben, was für Yachten dort lagen! Und diese in Frankreich sehr populären Renn-Triamarane! Absolut beeindruckend.

Aber hier ging nun der segeltouristische Teil unseres Urlaubs zu Ende. Sylke und Bent fuhren per Bahn nach La Forêt und holten Auto und Trailer. In den letzten Jahren hat es sich bewährt, nicht zum Ausgangspunkt der Reise zurückzukehren. So hat man nie den Druck, irgendwann »umzukehren« zu müssen, mit »Reservetagen«, um termingerecht zum Urlaubsende wieder am Ausgangsort zu sein. Die Rückreise auf dem Landweg verlief, abgesehen vom immer noch schwer »grippegezeichneten« Skipp, ohne Stress. Dies war jetzt unsere 9. »Trailerurlaubsreise. Wie immer hatten wir wieder viel erlebt, und wie immer freuten wir uns nun auch wieder auf zu Hause 🍷

*Ekkehard Papke war wieder mit einer »richtigen« Yacht segeln, Mitsegler Achim Rieke schreibt:*

## Wappen-Crew unter Hamburger Flagge



Bei Verlassen der Schleuse in Bremerhaven hat der Wind, der schon die ganzen Tage vorher mit unangenehmen Stärken aus südwestlichen Richtungen geweht hat, zuverlässig auf Nordwest gedreht. Die mühsame Kreuzerei ist aber bei Hoheweg vorbei, und wir erfreuen uns auf dem Kurs zu den Shetlands einer stetigen Backstagsbrise

Beim Crew-Appell werden festgestellt: 1 Schiffer und 9 Mann niederer Deckspersonal plus 3 Stubenfliegen. Die Ermittlung letzterer ist eine wertvolle Bereicherung des Bordprogramms. Durchschnittsalter der Crew:

66 Jahre. Soweit zur bordseitigen Bevölkerungsstatistik, in der sich die allgemeine demographische Entwicklung widerspiegeln mag.

Die Seetage bis zu den Shetlands bieten auch hier wieder die einzigartige Möglichkeit, wesentliche Fragen der Menschheit in wissenschaftlich anspruchsvoller Art zu diskutieren. So kommt die im letzten Jahr unerledigt gebliebene Frage erneut auf die Agenda, was der Unterschied zwischen Basstölpel und Alk sei, wobei sich die Meinung von Vogelkundler Ekkehard souverän und überzeugend durchsetzt, dass ersterer der größere sei. Bei der

mittäglichen Erbsensuppe wird durch einwandfreie Tellerrand-Peilung eine konkave Wölbung festgestellt. Leider kann das Phänomen nicht ausführlich untersucht werden, da sich das Untersuchungsobjekt zu schnell vermindert.

Ausführlich wird auch wieder das Badewannen-Theorem behandelt, allerdings hinsichtlich der Situation auf dem Äquator, wo das Wasser weder links- noch rechtsdrehend ablaufen kann, ohne Ergebnis. Es muss nach wie vor befürchtet werden, dass es dort überhaupt nicht abläuft.

Der Fischfang ist seit jeher für die Leute von Symbister auf Whalsay (Shetlands) die wichtigste Einkommensquelle. Er erfuhr zur Zeit der Hanse eine Hochkonjunktur, als sich Bremer Kaufleute hier intensiv engagierten und einen schwungvollen Handel mit den Shetlands betrieben. Das kleine, sorgfältig mit Texten, Bildern und Modellen ausgestattete Hanseatische Museum aus Granitsteinen am Uferstreifen hält die Erinnerung an Bremen wach. Sogar die Bremer Flagge könne bei besonderen Gelegenheiten gehisst werden, verkündet der Harbourmaster stolz. Na, denn man zu. Dann woll'n wir die mal aktivieren bei der Gelegenheit, mit »Gipfelfoto«.

Beim Ausrollen der Flagge kommt langsam eine ganz andersartige Chose zum Vorschein, die sich als original Hamburger Flagge entpuppt. Na, so was!

Als Bremer beschleicht uns zwar zunächst ein leichtes Schockgefühl. Bordarzt Wolfgang kann jedoch Unbedenklichkeit bescheinigen. Welt offen wie wir sind, bewahren wir dann in hanseatischer Solidarität die Contenance und vollziehen würdevoll unter höflichen Ehrenbezeugungen die Flaggenparade. Vereinzelt in deutscher Sprache geäußerte Sticheleien

tun der feierlichen Zeremonie keinen Abbruch.

Entgegen den sonstigen Gepflogenheiten verläuft die Reise durch das südliche Nordmeer Richtung Norwegen sehr ruhig, wodurch das Bordleben erleichtert wird.

Der Schiffer betätigt sich wieder auf dem Bildungssektor und hält auf der Hundewache einen Fremdsprachenkursus in Norwegisch für Anfänger ab. Teilnehmer: Rolf, der Mann am Rohr.

In der Pflicht zelebriert Jürgen während der Hundewache mit seiner Pfanne voll köstlicher Bratkartoffeln ein rituelles Brudermahl. Allerdings ist die Teilnehmerzahl durch den Veranstaltungszeitpunkt naturgemäß beschränkt.

Die Annäherung an Alesund hat deutliche Auswirkungen auf unsere Speisekarte. Zur Einstimmung serviert die Backschaft Kaiserschmarrn

Historisch mit Alesund verbunden ist das große Faible, welches Kaiser Wilhelm II seinerzeit für Norwegen und insbesondere für Alesund entwickelte. Als im Jahre 1904 über 850 in traditioneller Holzbauweise gebaute Häuser der Innenstadt abbrannten, schickte Wilhelm aus eigenen Mitteln 4 Frachter mit Baumaterial und Hilfsgütern. Während die Stadt im Rekordtempo innerhalb von 2 Jahren im Jugendstil aus Stein wieder aufgebaut wurde, dienten die Frachter als Notunterkünfte für die obdachlos gewordenen Bürger. Heute erinnern die »Keiser Wilhelms gate«, eine Büste von ihm im Stadtpark sowie der Reichsadler in der Alesunder Kirche an ihn.

Die anhaltende Flaute zwingt uns, den vorgesehenen Besuch des Geirangerfjordes als Tagesausflug mit Hurtigrouten zu absolvieren. Während bei der Anfahrt durch den Storfjord die

Wolken tief in den Tälern hängen und manchmal eine wildromantische Kulisse abgeben, klart der Himmel über Geiranger auf. Hoch oben gewähren die vorbeiziehenden Haufenwolken einen grandiosen Durchblick auf den Hausberg »Dalsnibba«. Dass in Norwegen Sommerferien sind, merkt man beim Passieren der Wasserfälle »Sieben Schwestern«. Die Hälfte scheint in Urlaub zu sein. Die Bus-Rückfahrt führt uns über zahllose Serpentinauf den Aussichtspunkt hoch über dem Fjord, ein absolutes Highlight bei strahlendem Sonnenschein. Wieder auf Südkurs, ist die ganze Herrlichkeit wieder vorbei. Wir kreuzen gegen einen auffrischenden Süd-Ost-Wind bis Stärke 7. Die norwegische Küste und der Horizont verbergen sich hinter einem tiefgrauen Schleier. Wir

werden von einer Regenbö zur anderen durchgereicht. Dann reicht es auch uns, und wir verkriechen uns zum Schluss in Bergen, das seinem Ruf als regenreichste Stadt Europas dieses mal voll gerecht wird. Nichtsdestoweniger ist die Stimmung in der Stadt prächtig. Regenschirm bewaffnete Urlauber, Kreuzfahrer, Segler, Tramper und Gaukler bevölkern die Innenstadt um den Fischmarkt herum. Auch unser Bordorchester gibt für die Crew einen Konzertabend zum Mitmachen.

Als beim Abschied von der Nachfolge-Crew das Mundharmonika-Duo auf der belebten Pier die Klassiker »Muss i denn« und »Auf Wiederseh'n« intoniert, geraten auch neben uns die »cool« Briten vom Royal Yachtclub Cowes in helle Begeisterung ☞



*Urgemütlich*  *weihnachtlich*

Ihre Weihnachtsfeier im  
**HOTEL LUNDENBERGSAND**

Lassen Sie sich verwöhnen!  
25813 Simonsberg/Husum  
Tel. 0 48 41 / 8 39 30  
[www.hotel-lundenbergsand.de](http://www.hotel-lundenbergsand.de)

# Jugendarbeit des Husumer Seglervereins

Berichte von Henrik Siemen, Torge Erichsen und Jörg Hansen:



Henrik Siemen:

## Der Schlei-Cup in Louisenlund

Am 22./23. 09.2007 fand in Louisenlund der Schleicup statt. Da Birgit wusste, dass ich dort früher gewohnt habe, hat sie mich natürlich gleich angemeldet. Schließlich habe ich Heimvorteil und kenne mich auf der Schlei ein bisschen aus. (Ich war fünf Jahr alt, als wir von Louisenlund nach Hattstedt zogen, haha!). Naja, schau'n wir 'mal.

Wir, das sind Gerrit, Sören und Torge sowie Carsten, Dennis, Mirco und ich. Außerdem haben uns begleitet Birgit, Bernd, Hargen und Jörg. Sonst wären wir wohl gar nicht angekommen, denn irgendwie mussten die Optis und das ganze Segelzeug ja noch mit.

Als wir ankamen, war ich erstmal beeindruckt von dem riesigen Aufgebot an Booten und Seglern. Es wimmelte nur so von Leuten! Schnell hatten wir die Optis klar und konnten zur ersten Regatta starten. Für mich war es die 4. Regatta in meinem Segelleben. Bei

schönem Wetter, aber leider wenig Wind haben wir mit mehr oder weniger Erfolg gesegelt. Zwischendurch versuchten Birgit und Jörg mit einem Paddelboot die Regatta zu begleiten, aber das war wohl ein Satz mit x. Noch mal zwischendurch versuchte Torge an den Steg zu segeln, weil er es nicht mehr aushalten konnte, aber dann hat er es doch lieber gelassen, denn sonst hätte er den nächsten Start verpasst. Abends sind wir nach Husum zurück gefahren und ich habe bei Sören mit viel Chips und Cola übernachtet.

Der zweite Regattatag brachte endlich Wind und damit auch bessere seglerische Leistungen. Ich konnte mich bei jedem Lauf leicht verbessern, so dass es auch wirklich Spaß gemacht hat. Meine Mitsiegler haben viel besser als ich abgeschnitten. Bei der Siegerehrung in der neu gebauten Sporthalle wurde der Erste regelrecht mit Pokalen überhäuft. Vielleicht passiert mir das auch einmal... Es war auch so schön, das Schloss, mein Gildenhause, den

Speisesaal und all' die anderen vertrauten Orte wieder zu sehen.

*Anmerkung:* Bemerkenswert ist, dass die Regatta 2 SM von der Kante entfernt stattfindet und die Kinder nicht eben mal Pause machen können – warum auch immer. Sie müssen dann auch mal ca. 4 Stunden am Stück segeln ☹

Torge Erichsen:

## Schleusenfest auf Hooge

Ich, Torge Erichsen, segelte mit meinem Vater einen Tag vorher mit unserer Neptun »Sveto« dort hin. Christian, Gyde und ihre Freundin kamen mit Jörg nach Hooge, der auch die Optis trailerte. Sie kamen um 10:00 Uhr mit der Fähre. Mirko war schon bei seinem Opa auf Hooge. Der Trailer passte nicht über die Brücke bei der Kirch-

warft, weil das Gelände zu eng war. Also mussten die Optis vor der Brücke abgeladen werden und zum Slip getragen werden. Dann riggten wir die Optis auf und brachten sie zu Wasser. Die »Regattabahn« ging vom Anleger zum Dalben – nun in der Verlängerung um den Dalben beim Gästesteg und zurück. Ich wurde 2ter. Mirco wurde zweiter und Christian vierter. Jörg wurde im Finale der 15 Erwachsenen (!!) zweiter. Am Ende haben wir gegrillt und am Lagerfeuer gegessen. Am nächsten Tag fuhren wir (nach dem Optisegeln direkt nach dem Aufwachen – wg der Tide - und ausgiebigen Frühstück bei Annemarie ) nach Hause.

*Anmerkung:* Wir bedanken uns herzlich für die nette Aufnahme und die Gastfreundschaft beim HSCH und versprechen: »Wir kommen wieder«. Außerdem vielen Dank an die WDR für den kostenlosen Transport des Opti-Anhängers ☹



## Ergebnisse der Opti-Regatten

Regatta	Platzierungen
Wittensee	9. von 40: Carsten Johannsen
Möltenort	
Pfingst-Training F-Stadt	2. Dennis Elsholz, 3. Carsten Johannsen
Kreismeisterschaft Nordfriesland	
Opti B	6. Carsten Johannsen, 11. Gerret Reinholt, 12. Thies Hansen
Opti C	1. Mirco Lieske
Schleusenfest Hooge	Gruppe 2: 2. Mirco, Gruppe 3: 2. Torge
Hafentageregatta	1. Sören Reinholt
Opti-Woche in Friedrichstadt	
Wyker Regatta	1. Carsten Johannsen, 3. Dennis Elsholz, 5. Sören Reinholt
Dom Regatta in Meldorf	Gruppe B: 1. Dennes Elsholz, 4. Christian Lass
Louisenlund	bester Husumer Teilnehmer: Carsten Johannsen

### Weitere Events waren:

#### Jüngstenschein mit 7 Absolventen

Dennis Elsholz  
 Jasper Münzer  
 Torge Reinholt  
 Hendrik Siemen  
 Christian Lass  
 Niklas Bläß  
 Bjarne Johannsen

### Herzlichen Glückwunsch

Bootstaupe der neuen Jugendboote:  
 Jugendliche und Eltern feiern gemeinsam die Taufe des neuen Begleitboots »Mobby Dick« und der neu aufgebauten Optis »Pieps« und »Knut« mit einem gemeinsamen Grillen 🍷



## Heverregatta 2007 aus Sicht der Jugend



Neben einigen »Profis«, die bereits als gefragte Vorschoter auf den Dickschiffen angeheuert werden (z.B. Thies Hansen), nahmen auf der mittleren Bahn auch 2 Jollen teil:

Die »Neele« und die »Tetsche Wind« traten gegeneinander an. Besatzung der »Neele«: Mirco Lieske, Sven Krützfeld und Jörg Hansen. auf der »Tetsche Wind« segelten John Muhl sen. und jun.

Auf der Steuermannsbesprechung wurde für den Regatta-Tag Windstärke 2 vorhergesagt. Das bewirkte aber nicht, dass auf der Neele nicht mehr gekämpft wurde:

Trotz der Brise wurde bei Tetenbüll

der Genacker gesetzt. Die Neele-Besatzung war beeindruckt von der Heckwelle und der Gleitfahrt. Nur das noch nicht so perfekte Rigg hinderte die Neele an einer erfolgreichen Aufholjagd ...

Nachdem die Genacker-Schot in Mircos Hand Spuren hinterließ, beendeten wir vorzeitig den Sprint unter Genacker, um weitere Schäden zu vermeiden. Wir konzentrierten uns stattdessen darauf, auf dem Raumschot-Kurs den schwergängigen Hubkiel aufzuholen, um Boden gut zu machen. Die Seahorse blieb aber bei ordentlichem Segelwind gegen den gut gesegelten Zugvogel an diesem Tag chancenlos 🍷

## »Bubblehamn«

Wir hatten uns aus pragmatischen Gründen für einen Liegeplatz in Schweden oder Heiligenhafen interessiert. Letztendlich ergaben sich keine konkreten interessanten Angebote für einen Liegeplatz, außer in Stroemstadt. (Die Häfen in Schweden scheinen sehr gut ausgebucht zu sein, Heiligenhafen war nicht interessant). In Stroemstadt gibt es die Möglichkeit, in einer beheizten Halle, auf dem Freigelände oder im Wasser zu überwintern. Damit man im Wasser liegen kann, werden im Herbst Schläuche verlegt, durch die Pressluft gedrückt wird und als Blasen das Wasser bei Frostgefahr in Bewegung halten (Prinzip wie beim Rasensprenger-

schlauch). Hier sollte unser liebes Schiff, eine HANSE 341 KS, im Wasser bleiben. Wir überlegten einige Tage lang, ob wir unser Schiff über die Winterzeit im »Frost« lassen können. Nachdem wir erfahren hatten, dass seit 10 Jahren ca. 170 Schiffe pro Winter im Wasser überwintern, hatten wir uns entschieden. Das Schiff sollte in dem schönen Revier in seinem Element überwintern, um im nächsten Jahr die Schären bis Oslo nochmals ausführlich genießen zu können. Die nächste Frage war, wie erreichen wir ca. 10 Grad C im Schiff, damit nichts einfriert.

(Erfahrungsbericht in der Tröte 2008 folgt) ⚓



## Ekkehard Papke gehört zu den »Vereinsanierern«



Unsere Slipanlage am Hafen ist heute weitgehend eine An- und Ablegestelle für »Kleinfahrzeuge«, überwiegend Optis, Schlauchboote, Ruderboote usw. und wird zum größten Teil von unseren Jugendlichen genutzt.

Nach wiederkehrenden Reparaturen an der nordseitigen Uferböschung musste dringend eine Grundsanierung derselben vorgenommen werden.

Eine Wasserbaustelle geht nur bei Niedrigwasser und Eigenleistungen auf einer Vereinsbaustelle funktionieren meistens nur sonnabends. Also kann nur alle 14 Tage gebaut werden und beste Leistungen werden erfahrungsgemäß nur bei anhaltender Ostwindlage erzielt.

Die Böschungssteine ließ Günter schon frühzeitig zum Ende des Sommers 2006 so anliefern, damit das schwere Fahrzeug auf trockenem Bo-

den die Baustelle erreichen konnte. Zu der Zeit war aber noch Segelsaison und erst danach konnte die Baustelle eröffnet werden. Böschungen profilieren, Fließabdeckungen aufbringen und mehr ging nicht, denn schlechtes Wetter ließ weiteres Arbeiten vor dem Winter nicht mehr zu.

Im Frühjahr folgten Feinplanung, Fließeinbau, Böschungssteine verlegen, Betoneinbau, Gelände anplanieren, Brückenherstellung und deren Montage.

Viele, viele helfende Hände waren zum Gelingen der Maßnahme notwendig, aber einer war immer dabei – unser Takelmeister Günter Hirschbeck. Er war es dann auch, der das Bauwerk mit dem Landungssteg vollendete.

Pünktlich zum Segelsommer war alles fertig und in der Saison 2007 herrschte hier oft sehr reger Betrieb ⚓



## Eine Winterregatta

Beim letzten Treffen der Ancient Mariners, einer Gruppe von Leuten interessiert am Segeln, die sich immer am Mittwochnachmittag trifft, fragte ich Steve Johns wie es so mit seinem Regattensegeln stand.

Er hatte in diesem Jahr schon zwei Races hinter sich, und beschrieb mir die näheren Umstände, doch das Revier in der Nähe der Stadt OLYMPIA war mir unbekannt und so vergaß ich die Einzelheiten schnell. Doch hatte ich eine Frage: Hast Du immer genug Mannschaft?

Ja, im Allgemeinen hab ich immer genug Leute, nur für die Regatta an diesem Sonnabend hab ich noch Platz, hast Du vielleicht Lust mitzukommen?

Seit einer Woche war das Wetter von einem Hochdruck geprägt. Ähnlich wie an der deutschen Nordseeküste hatten wir trockenen Ostwind, klare Sicht und wolkenlosen Himmel. Dadurch und dass Vollmond war hatten wir morgens früh Temperaturen von minus 3 bis 5 Grad C, tagsüber erwärmte es sich etwas bis auf 5 oder 8 Grad C.

Also, von den Temperaturen abgesehen, brachte uns das Hoch gutes Segelwetter. Diese Gedanken gingen mir schnell durch den Kopf und ich nahm die Gelegenheit wahr und sagte ihm zu. Um 7 Uhr sollte ich bei ihm zu Hause sein.

Am Freitag schlug das Wetter um, das Hochdruckgebiet war nach Osten abgezogen und vom Westen kam ein Tief, der Wetterbericht von Portland/Oregon meinte, es würde Sonnabend am späten Nachmittag mit Niederschlag eintreffen. Als ich mor-

gens um 6:15 Uhr losfuhr war die Temperatur bei uns 0 Grad C ohne Tau oder Eis am Autofenster, und ich war doppelt warm angezogen. Pünktlich um 7 war ich bei Steve's Haus und wir brauchten eine gute Stunde um zu seinem Boot zu kommen.

Unterwegs erklärte er mir, dass er sehr viele Regatten segelte, und dass sein Boot dafür gut ausgerüstet sei. Unser dritter Mann, Stan, wohnt in Olympia und hat viele Regatten mit ihm gefahren. Er kennt das Boot und das Revier und weiß wie man den Spinnaker setzt und schiftet, was ja sehr wichtig ist, wenn man eine Regatta gewinnen möchte.

Als wir in der Marina ankamen hatten wir ab und zu Nieselregen, und in ein paar Ecken im Cockpit fanden wir Eis. Die Temperatur war jetzt wohl eben über 0 Grad. Wir verstaute unsere Klamotten und machten das Boot seeklar, und Steve füllte den kleinen ORIGO Ofen mit Alkohol, denn er hatte drei Pizzen fürs Mittagessen mitgebracht.

Sein Boot EDGEWALKER ist eine OLSEN 34, also 10,40 m lang, 3 m breit und 1,8 m tief mit einem Gewicht von etwa 4770 kg. Radsteuerung, Dieselantrieb mit Faltpropeller. Ausgerüstet mit Laptopcomputer, der ein nautisches Programm hat und die GPS Satelliten empfängt und obendrein Eingaben von Windgeschwindigkeit, Bootsgeschwindigkeit, Kompasskurs und wer-weiß-noch-was hat. Steve rief die Revierkarte auf und zeichnete den Kurs ein, so konnten wir immer sehen wo wir uns befanden.



Der Motor drehte beim Starten gerade eben durch, und startete erst als die zweite Batterie zugeschaltet war. Steve meinte, das Öl sei wohl zu dick bei der niedrigen Temperatur. Wir waren froh als er endlich ansprang und wir machten uns auf den Weg zur Startlinie. Wir setzten am Achterstag einen gelben Wimpel, der anzeigte dass wir zur Klasse A gehörten.

Es waren 5 Klassen geplant, die kleineren Boote starteten zuerst und wir zuletzt. Die Sichtweite war etwa 2 Meilen, bald konnten wir das Startboot ausmachen. Als wir näher kamen machten wir einige Kreuzschläge um zu sehen wie wir am besten über die Startlinie kommen würden, doch wir mussten mindestens 200 m weit weg bleiben um die anderen Gruppen nicht zu behindern, die immer 10 Minuten

nacheinander starteten. Mir schien es, dass manche Gruppen zusammen starteten, doch ich konnte nicht viel fragen, denn unser Skipper musste aufpassen, denn wir waren insgesamt 25 Boote an oder in der Nähe der Startlinie. Wir hörten den Vorbereitungsschuss und wir hatten eine gute Position, wir setzten den Spinnaker und kamen gut über die Linie. Es war etwa 6 bis 8 Knoten Wind (Windstärke 2) aus Süd-Ost, was hier immer die Vorderseite eines Tiefdruckgebietes ist. Bei achterlichem Wind machten wir gute Fahrt, da konnte ich für ein paar Minuten nach unten gehen, um mein Ölzeug anzuziehen, denn der Nieselregen kam wieder.

Nach etwa 1 1/2 Stunden hatte Steve den Ofen angezündet und angesagt, dass die Pizza um 12:05 Uhr fertig sei.

Doch auf dem kleinen Kocher war eine Hälfte noch nicht richtig heiß, so verzögerte sich unser Mittagessen um 10 Minuten.

Dann schief der Wind ein und der Spinnaker fiel zusammen. Wir trimmten und schifteten, mit Pizza in einer Hand, doch unsere Anstrengungen halfen nicht viel. Endlich kriegten wir wieder Wind, aber aus anderer Richtung, und wir setzten die 2 Genua (etwa 120 %). Bei der ersten Wendemarke änderten wir den Kurs auf ungefähr NO, der Wind und Regen nahmen zu, doch wir konnten anliegen und machten gute Fahrt, mitunter 6,5 Knoten. Die Wendeboje passierten wir mit unserer Backbordseite und machten eine Halse. Mit raumen Kurs steuerten wir auf die Boje der Mittelstrecke, und machten gute Fahrt. Als die gerundet war mussten wir den Rest der Regattabahn aufkreuzen. Der Wind und Regen hatten etwas zugenommen, und die Sicht war auf eine Meile beschränkt.

Der Wind war ziemlich beständig, mitunter waren wir von den bewaldeten Landzungen etwas abgedeckt. Doch Steve kennt das Revier, wir hatten jetzt den Flutstrom von achtern und rechneten mit dieser Hilfe. Das Fahrwasser ist an manchen Stellen nur eine bis zwei Meilen breit, Steve nutzte jede Winddrehung aus. So überholten wir zwei größere Boote, die vor dem Wind schneller gewesen waren.

»Edgewalker« segelt gut am Wind und trocken, wir kriegten keine Spritzer an Deck. Nur leichter Regen, aber meine »Segelhandschuhe« waren schon lange durchnässt und das zweite Paar, lederne Arbeitshandschuhe, musste ich ab und zu auswringen. Sie hatten jede Isolierkraft verloren, doch die Temperatur war jetzt auf 5 oder 6

Grad angestiegen. Es war etwa 15:55 Uhr als wir die Ziellinie überquerten und das Signal hörten. Steve startete seine Stoppuhr, um zu sehen, wie viel später die Konkurrenz endete, denn nach der Ausgleichsformel mussten wir 9 Sekunden pro Meile abgeben. Leider konnten wir das Signal nicht hören und schätzten nach Augenmaß deren Finish. Es sah so aus als wenn wir Steve's größten Konkurrenten geschlagen hätten, obgleich das Boot größer war und sieben Leute an Bord hatte, was ein vorteilhafter Unterschied beim Trimmen sein kann. Der Ausgang dieser Regatta hing also ein bisschen in der Schwebe.

Wir motorten zurück zur Marina. Steve schaltete den Autopiloten ein, so konnten wir die Segel gut einpacken und Klarschiff machen und unsere Schlechtwetterkleidung ausziehen. Das Boot war schnell festgemacht und wir waren bald auf dem Weg zurück nach Longview. Dabei stellten wir die Heizung auf »sehr warm« und langsam tauten wir wieder auf. Um kurz vor 18 Uhr war ich wieder zu Hause.

Inzwischen hatte die Regattaleitung eine e-mail geschickt. Der Kurs war 23.5 Seemeilen, unsere gesegelte Zeit war 4:52:40 Stunden und wir waren zweiter in unserer Klasse.

Für mich war dies ein großes Erlebnis. Das Revier westlich von Olympia ist durch die Landzungen ziemlich geschützt. Ich hatte keine Ahnung wie hübsch die Gegend ist. Steve meinte, er würde mich als Mitsegler gerne wieder mitnehmen, zu Regatten oder auch nur so, denn er möchte gerne noch ein paar neue Programme für seinen Computer ausprobieren und kalibrieren um die anderen bei der nächsten Regatta besser zu schlagen. Mal sehen was wird

## Dit und Dat

### Wachwechsel auf Pellworm

Kurt Kossatz gibt nach 30 Jahren das Amt des Pellwormer Hafenmeisters am 1.4. 2008 an Manfred Jensen ab. Mit dem Amt geht auch das »Hafenmeister-Handy« in die neuen Hände (0171/9762392). Kurt wird dann noch privat erreichbar bleiben: 0171/8143576

### Hochwasser Husum

Künftig kann der Wasserstand an der Husumer Seeschleuse auch per Telefon erfragt werden: 04841/ 770 857 Bei ca. 6,69m wird das Sperrwerk geschlossen, bei schnell steigendem Wasserstand auch früher.

Nach einigen langen Pfeiftönen gibt eine Automatenstimme neben Wasserstand außen und innen auch noch die Windstärke und Richtung durch

### Auch Hooge macht die Schotten dicht

Werner Boyens, 1.Vors. des Hallig Segelclubs auf Hooge, teilt uns mit: Bei einem Pegelstand von 6,68m oder 0,5m über Normal-Hochwasser werden die Schleusentore geschlossen, um

ein Landunter auf der Hallig zu verhindern. Wenn der Wasserstand draußen niedriger ist als im Hallighafen, werden die Tore wieder geöffnet. Den aktuellen Wasserstand können Sie unter der Telefonnummer: 04849/19700 erfahren.

Weiterhin können wir mitteilen, dass ab 2008 an allen Brücken und am Kai Strom und Wasser erhältlich sein wird.

Wir vom HSCH freuen uns jetzt schon auf zahlreiche Boote vom Husumer Seglerverein

### Noch'n Amt

Unser Segelrevier soll möglicherweise vom Nationalpark zum Weltnaturerbe befördert werden

### Seglernachwuchs

Harald Niespor und Birgit Heimann haben jetzt einen Sohn Namens Arved. Das Badewasser des Jungen soll immer einige Grad kälter sein als bei anderen Babies, heißt es. Trotzdem: Herzlichen Glückwunsch

**Schulz**  
Farben

Telefon 04841 - 72 555

Marienhofweg 104 - 108, 25813 Husum

**TAPETEN - WERKZEUGE - LACKE**

**LASUREN - WANDFARBEN**

**VOLLWÄRMESCHUTZ - DACHBESCHICHTUNGEN**

### Gute Geister

Anlässlich der Eröffnung von »Der Skippermarkt« im Marienhofweg wurde eine Tombola zu Gunsten der Jugendabteilung des HSrV durchgeführt. Danke und viel Erfolg.

Wie in den Jahren zuvor auch, hat Karin Hirschbeck wieder im November einen Adventsnachmittag mit Tombola zu Gunsten DGzRS organisiert

### Wat'n Boot

In unserer Halle wird ein Stahlboot, 4,3m lang und 1,8m breit, insbesondere von den Jugendlichen begutachtet. Die blaue Farbe regt offensichtlich zu Träumen an

### Oldies but Goldies

Peter Kruse und Ekkehard Papke haben die Goldene Ehrennadel erhalten.

Vor 50 Jahren sind Sie in den Verein eingetreten. Als Säuglinge?

Karin Hirschbeck und Ingrid Barg sind dagegen noch Küken. Für sie gibt es nur die Silberne Ehrennadel für 25 Jahre

### Noch'n Preis

Zum Vorschooter des Jahres wurde Thies Hansen auserwählt

### Fuhrpark

Der Husumer Seglerverein ist jetzt Eigentümer eines dritten Treckers. Angeblich sollen wir so jetzt eine sog. Fuhrpark- oder Flottenversicherung abschließen können, die uns wesentlich günstiger kommt. Aber es gibt auch qualitative Vorteile: 4-Rad-Antrieb, Mähwerk und höheres Gewicht (für die Brücken)



## Lütt beten wat to schmunzeln to Wiehnachten

Ick wull ja al jümmers mol to Wiehnachten no Jerusalem. Dat schall ja een ganz imposante Stadt ween, vertelt all de, de dor al mol ween sünd. All de Karken un Tempels, dat Dör'nanner, Bi'nanner un leider ook Gegen'anner von de Religionen, dat hett sien Sporen in disse Stadt achterloten. Doch ick weet nich so recht, ob ich de Reis överhoop wogen schall. Denn ick heff kortens hört, dat mänig Lüüd in Jerusalem reinweg von'n Padd afkoomt, dat se afheevt oder gor dör-dreihet. Wenn socke Lüüd, mol seggen, so veerteihn Doog dör Jerusalem marscheert sünd, denn kümmt dat, denn kriegt se'n Rappel un meent, se sünd Jesus. Echt wohr. Dat is sogar een Schoolmester passeert. Wat heet sogar? Ick heff ja so mien egen Menen över Schoolmasters, un dit passt dorto. Also: dissen Schoolmester överkeem dat eens Morgens un he sä to den Koch von sien Hotel: »Ick bün Jesus Christus.« Un de hett dat nich glööv't. Dor is Jesus, also de Schoolmester, vergrellt worm, is no de neegste Polizeistation lopen un hett schullen över den Koch. »Utverschoomt, mi dat nich to glöven! Unerhöört!« Weeßt doch, wo Schoolmasters sünd.

De Gendarms wussen glieks Bescheid. De kennt dat al. Sowat passeert dor öfters. De een meent he is Jesus, de anner Johannes, Maria un wat

weet ick. Jesus steiht ganz bobenan.

Dat bildt sick de meisten in un bi de meisten giff't sick dat no de Tiet, also na een poor Doog tohuus meent se wedder, se heet Jan Meier un Kud-del Dreier.

Ick stell mi just vör, mi wurd dat passeern. T.B. bün ick anner Johr mit mien Fro in Rom ween, un nu mool di dat mol ut: wi koomt as Cesar un Kleopatra no Düütschland retour. De Novers, de wurnn overs Ogen moken.

Oder ick keem up den Bolzen un bill mi in, ick weer de Poopst. Ook nich slecht. Doch eerstig-mol bün ick ja nich kathoolsch un to'n tweden: Wat schull mien Fro denn woll seggen?

Oder ick fohr no Paris un meen, ick weer Napoleon? Nich so goot. Dat meen ja al soveel Lüüd, dat de Kostümverleihers gor nich soveel Uniformen ranschaffen köönt. Nee, dat is nix.

Nee, ick fohr na London un denn mook ick wieder as Heinrich VIII. Dat weer de mit de velen Froonslüüd. Un wenn he de över weer, hett he se umbrocht. Ook nich goot.

Nee, ick bliev lever de, de ick al jümmers ween bün. Dat schall woll dat beste ween. Un mien Fro is denn ook tofreden. Denn wecke Fro in Hamborg kann al vun sick seggen, se harr ... *Hans Albers to'n Mann*




## Schiffsbewegungen

Die »Snorre« von Michael Hansen ist auf über Land Kurs zu einem neuen Eigner gekommen.

Wilhelm Kipka verkaufte »Nis Puk« nach Mecklenburg-Vorpommern.

Das H-Boot »Lisa« ist in der neuen Bootshalle zu besichtigen. Es gehört Ingrid Barg.

Harald Niespor und Jörg Hansen haben gemeinschaftlich eine rote Sailhorse gekauft: »Julchen«, um sie für die Jugendarbeit dem HSrV kostenlos zur Verfügung zu stellen. Jetzt haben wir zwei davon im Verein. Viel Spaß bei euren Match-Races !

Fred und Lilo Steppat haben sich nach ausgedehnten Reisen mit ihrer Motor-yacht »Blue Siesta« auf Pellworm niedergelassen. Da durfte der neue, schwimmende und motorbetriebene Untersatz Namens »Nordic Sun« auch etwas kleiner sein 



## Termine:

- |                   |  |
|-------------------|--|
| 26. Dezember 2007 | Traditioneller Weihnachtsfrühschoppen im Vereinsheim                     |
| 11. Januar 2008   | Bootseignerversammlung mit Gästen vom DSV:<br>Hrn. Süß u. Dr. Brockmeyer |
| 1. Februar 2008   | Jahreshauptversammlung   |
| 17. August 2008   | Pellwormer Hafenfest   |



**FEUERLÖSCHTECHNIK**  
**HERRMANN** Inh. M. Scheve

Maas 23  
25813 Husum

**Tel 04841 / 2471**  
**Mobil 0170 / 680 7835**  
**Fax 04841 / 827 64**


*Juwelier*  
**SIEVERS**  
*Brillen- und Kontaktlinsen-Studio*

25813 Husum, Norderstraße 4, Tel. 0 48 41/ 20 85-86  
 25821 Bredstedt, Osterstraße 42, Tel. 0 46 71/ 60 23 33  
 25899 Niebüll, Hauptstraße 57, Tel. 0 46 61/ 21 33

# Stressless®

MIT DEM PATENT AUF BEQUEMLICHKEIT



**EKORNES™**

Möbelvertrieb GmbH  
 Postfach 70 05 28  
 D-22005 Hamburg  
 Telefon 0049 (0) 40 - 69 69 800  
 Telefax 0049 (0) 40 - 69 31 205  
[www.ekornes.de](http://www.ekornes.de)

*auch in Ihrer Nähe:*



**Diedrichsen**  
 EINRICHTUNGEN

HUSUM/NORDSEE · INDUSTRIESTRASSE  
 TELEFON 04841/9670-0 · TELEFAX 9670-33